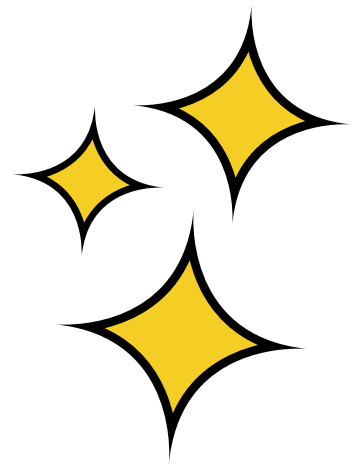
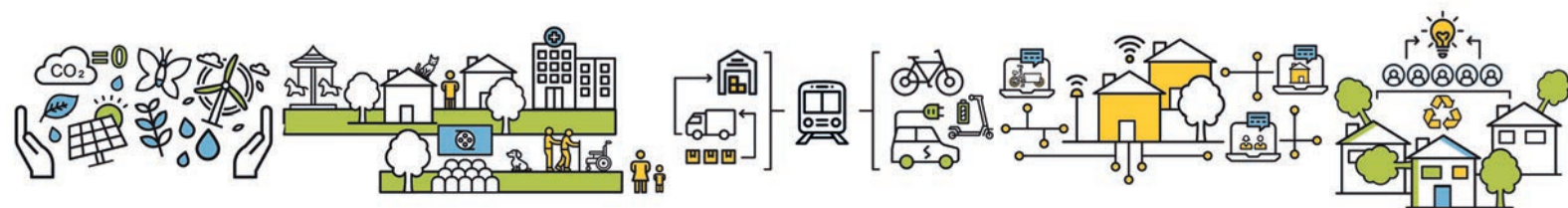




RAHMENPLANUNG BAHNHOFSGUARTIER WEIDEN

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Juni 2023





Stadt Weiden in der Oberpfalz

Auftraggeberin
Stadt Weiden i.d.OPf.

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Gefördert durch
das Bayerische Staatsminis-
terium für Wohnen, Bau und
Verkehr

DÖMGES
ARCHITEKTEN

Bearbeitung und Urheber
DÖMGES ARCHITEKTEN AG
Architektur und Stadtplanung
Boelckestraße 38
D-93051 Regensburg



WER | DENKT | WAS
bürgernah & digital

Beteiligungsmanagement
und Onlinebeteiligung
wer denkt was GmbH
Robert-Bosch-Str. 7
64293 Darmstadt

VORWORT	3
1 ANLASS UND ZIELE	5
1.1 MODELLVORHABEN	6
1.2 PROJEKTGEBIET	7
1.3 ZIELE	8
2 BESTANDSANALYSE	11
2.1 STÄRKEN UND CHANCEN	12
2.2 SCHWÄCHEN UND RISIKEN	14
2.3 WEITERE RAHMENBEDINGUNGEN	16
3 BETEILIGUNG	17
3.1 PROJEKTABLAUF	18
3.2 ONLINEBETEILIGUNG	20
3.3 PLANUNGSWERKSTATT	21
4 RAHMENPLANUNG	25
4.1 LEITBILD	26
4.2 VERKEHRS- UND ERSCHLIEßUNGSKONZEPT	27
4.3 FREIRAUMKONZEPT	28
4.4 NUTZUNGSKONZEPT	29
4.5 RAHMENPLAN	30
5 MAßNAHMENBEREICHE	31
5.1 ZENRALER BAHNHOFBSBEREICH	32
5.2 LERCHENFELD	38
5.3 SÜDLICH BAUSCHER AREAL	42
5.4 VORBEREITENDE UND BEGLEITENDE MAßNAHMEN	44
6 UMSETZUNGSSTRATEGIE	47
BILDQUELLEN	51
ANLAGEN	53

VORWORT

Liebe Leser*innen,

unter dem Motto „Das Beste aus beiden Welten“ steht das Modellprojekt LANDSTADT BAYERN – ein Förderprojekt des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Wir freuen uns, Ihnen in dieser Broschüre das Weidener Bahnhofsgartier als Teil dieses Projekts vorzustellen.

Das Bahnhofsgartier ist ein wichtiger, nahe der Altstadt gelegener Wohn- und Gewerbestandort für die Stadt Weiden i.d.OPf. und ein zentraler Verkehrsknotenpunkt zwischen Stadt und Umland. Dennoch ist es durch die Bahntrasse als starke Zäsur, vorhandene Altlasten und eine Vielzahl an untergenutzten oder brachliegenden Flächen geprägt. Um das Gartier in einen lebendigen und urbanen Ort zu verwandeln, der seine Potentiale voll ausnutzt, wurde im Rahmen des Modellprojekts ein Rahmenplan für das Weidener Bahnhofsgartier entwickelt.

Der Rahmenplan basiert auf den fünf Innovationsfeldern Städtebau und Ortsentwicklung, Digitalisierung und Smart City, Mobilität und Verkehr, Wohnen, Arbeiten, Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit, Klimaanpassung und Ökologie. Er wurde am 19. Juni 2023 durch den Stadtrat beschlossen und ist damit Leitlinie für die künftige Entwicklung des Weidener Bahnhofsgartiers.

Diese Broschüre gibt Ihnen einen Einblick in das Modellprojekt, den Planungsprozess und die Ergebnisse der Planung in Form des Rahmenplans und der daraus abgeleiteten Maßnahmenbereiche. Wir möchten Ihnen außerdem zeigen, wie die Bürger*innen in den Prozess eingebunden wurden und geben einen Ausblick auf die weiteren Schritte auf dem Weg zur Umsetzung.

Wir hoffen, dass Ihnen diese Dokumentation gefällt und Sie spannende Einblicke in die Zukunft des Weidener Bahnhofsgartiers gewinnen.

Herzliche Grüße,



Ihr Oberbürgermeister Jens Meyer



1 ANLASS UND ZIELE



Abb. 1 Karte Modellprojekt LANDSTADT BAYERN

1.1 MODELLVORHABEN

Die voranschreitende Digitalisierung, neue und mobile Arbeitsmodelle und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zeigen den Menschen neue Perspektiven auf – gerade auch abseits der Großstädte. Die Menschen können flexibler entscheiden, wo sie künftig leben und arbeiten möchten. Besonders die Qualitäten kleinerer Städte und Gemeinden bieten hier großes Potenzial für neuen Wohnraum und neue Arbeitsplätze.

Das Modellprojekt LANDSTADT BAYERN greift diese Entwicklungen auf und unterstützt die ausgewählten Städte und Gemeinden durch Förderung mit Mitteln des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr bei der Entwicklung innovativer Quartierskonzepte und Visionen im Siedlungsbereich. Diese sollen die Bereiche Leben, Arbeiten und Mobilität miteinander verknüpfen und dabei die Lebensqualität auf dem Land mit den Vorteilen des Stadtlebens verbinden.

Die Stadt Weiden i.d.OPf. wurde als eine von zehn Modellkommunen ausgewählt und steht nun vor der Aufgabe, mit einer modellhaften und innovativen Rahmenplanung für das Weidener Bahnhofsquartier ein Gesamtpaket an Maßnahmen zu entwickeln, welches die – bisher durch die Bahnlinie voneinander getrennten – Quartiere östlich und westlich der Bahnanlage zusammenwachsen lässt.

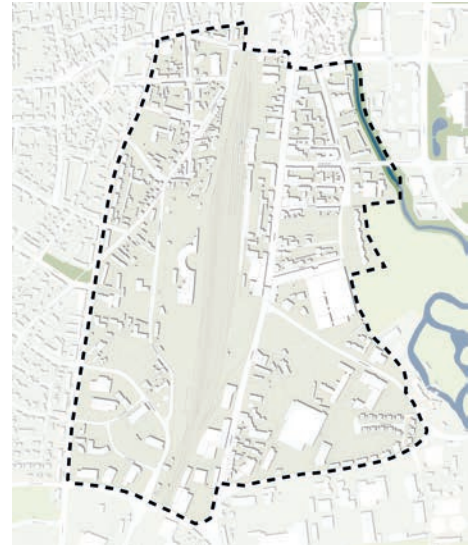


Abb. 2 Umgriff Plangebiet

1.2 PROJEKTGEBIET

Der Umgriff der Rahmenplanung umfasst das Weidener Bahnhofsgartier und somit große Teile der Stadtteile Bahnhof Moosbürg und Lerchenfeld. Die Fläche, welche ca. 84 ha umfasst, lässt sich in weiten Bereichen als innerstädtische Brach- bzw. Konversionsfläche qualifizieren. Das Gebiet ist vorwiegend durch teilweise leerstehende Wohnbebauung und minder- bzw. ungenutzte Gewerbe- und Eisenbahnflächen geprägt.

Das Gebiet rund um den Weidener Bahnhof war bereits in der Vergangenheit Gegenstand kommunaler Planungen. Im Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2010 wurden das Bahnhofsgelände sowie die unmittelbar östlich und westlich des Bahnhofs gelegenen Flächen bereits als städtebaulich aufzuwertender Bereich identifiziert und durch Beschluss im Stadtrat als Stadtumbaugebiet (SUG B – Bereich ehemaliges Bahnbetriebswerk/Bahnhofsstraße/Weigelstraße) festgelegt. Um die Möglichkeiten und Ziele des Stadtumbaus weiter auszuarbeiten, wurde im Jahr 2012 mit der Ideenphase für eine Rahmenplanung begonnen. Daran schloss sich 2018 eine Vertiefungsphase zur östlichen Bahnhofsvorstadt an, deren Ziele die Entwicklung zukunftsfähiger Nutzungen in direkter Nachbarschaft zur Weidener Innenstadt sowie die – unabhängig von den Entwicklungen der Deutschen Bahn AG – Verbesserung des Quartiers- und Straßenraumbilds im Bereich um den Bahnhof waren.

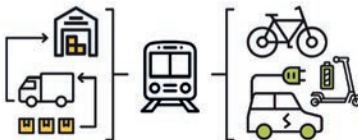
1.3 ZIELE



Mit einer modellhaften und innovativen Rahmenplanung für das Weidener Bahnhofsquartier soll ein Gesamtpaket an Maßnahmen erarbeitet werden, welches die bisher durch die Bahnlinie voneinander getrennten Quartiere östlich und westlich der Bahnanlage zusammenwachsen lässt. Dadurch soll ein neuer identifikationsstiftender Ort entstehen.



Ein weiteres Anliegen ist die Herausforderung der Flächenaktivierung und der Umgang mit Altlasten. Zudem sollen zukunftsweisende Mobilitätsangebote geschaffen werden, um das Bahnhofsquartier als Umsteigepunkt zwischen Stadt und Region umzugestalten und zu stärken.



Auch der Übergang von der Bahnhofstraße zum Stadtmühlbach ist zu optimieren, da dieser von Leerstand im Wohn- und Gewerbebereich geprägt wird und kaum Stadtgrün vorhanden ist. Die Bahnhofstraße ist eine stark befahrende Verbindungsader, die es zu attraktivieren und queren gilt.



In Gänze soll ein zukunftsfähiges, multifunktionales Quartier entstehen, das die Herausforderungen der Zukunft meistert, in den Bereichen:

- Städtebau und Ortsentwicklung
- Wohnen, Arbeiten und Daseinsvorsorge
- Mobilität und Verkehr
- Digitalisierung und Smart City
- Nachhaltigkeit, Klimaanpassung und Ökologie.



Die Stadt Weiden verfolgt die Umsetzung dieser Themenbereiche in den folgenden projektspezifischen Zielen:

- Förderung des räumlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts durch Brückenschlag
- Meistern der Flächenaktivierung und des Umgang mit Altlasten
- Verknüpfung von Stadt und Region durch attraktive und innovative Ergänzungen des Mobilitätsangebotes
- Schaffung eines attraktiven Lebensraums durch Lebendigkeit und Urbanität

Förderung des räumlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts durch Brückenschlag

Mitten durch das Bahnhofsquartier verläuft die Bahntrasse, welche den Stadtteil Lerchenfeld stark von der Altstadt bzw. dem Zentrum Weidens abschneidet. Außer den Unterführungen am nördlichen und am südlichen Ende des Projektgebiets besteht keine Verbindung der Stadtteile über die Gleise hinweg.

Im Zuge des Projektes soll sich dieser Thematik angenommen und durch einen Brückenschlag eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Lerchenfeld und der Altstadt hergestellt werden. Auch ein gesellschaftlicher Brückenschlag ist Ziel des Projektes.

Vielfältige Wohnangebote, gemischt mit Freizeit-, Arbeits- und Bildungsangeboten sollen Menschen aller Gesellschaftsschichten ansprechen und ein heterogenes Miteinander fördern.

Meistern der Flächenaktivierung und des Umgangs mit Altlasten

Der Bereich um den Bahnhof ist das Eingangstor in die Stadt Weiden. Jedoch zeichnet sich das gesamte Bahnhofsquartier durch eine Vielzahl untergenutzter oder brachliegender Flächen aus.

Ein großer Teil des Projektgebiets weist ein starkes Umstrukturierungspotenzial auf. Nur wenige Grundstücke innerhalb des Gebiets befinden sich in städtischer Hand. Viele - teils sehr großflächige - Grundstücke sind Eigentum der Deutsche Bahn AG oder im Privateigentum. Häufig sind diese Flächen, aufgrund ihrer Nutzungshistorie, von Altlasten betroffen, was eine Aktivierung und Nutzung erschwert.

Der Umgang mit diesen Umständen und das Neudenken von Lösungsansätzen gehören zu den wesentlichen Herausforderungen des Projekts.

**FÖRDERUNG DES
RÄUMLICHEN UND
GESELLSCHAFTLICHEN
ZUSAMMENHALTS
DURCH BRÜCKENSCHLAG**



Abb. 3 Frauenrichter Str.

**MEISTERN DER
FLÄCHENAKTIVIERUNG
UND DES UMGANGS MIT
ALTLASTEN**



Abb. 4 Nikolaus Otto Straße

Verknüpfung von Stadt und Region durch attraktive und innovative Ergänzung des Mobilitätsangebotes

In seiner Funktion als Umsteigepunkt zwischen der Region und der Stadt stellt der Bahnhof einen wichtigen Verkehrsknoten dar. Diesen gilt es mit einer attraktiven und innovativen Ergänzung des Mobilitätsangebots zu würdigen.

Das Ziel ist eine effiziente, resiliente und verkehrsvermeidende Infrastruktur, die die optimale, bereits vorhandene überregionale Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ergänzt und vorbildhaft und animierend in das gesamte Stadtgebiet ausstrahlt.

Dabei soll der motorisierte Individualverkehr einen zunehmend geringeren Anteil im Modal Split ausmachen und ein intermodales Verkehrsverhalten mit zukunftsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gefördert werden.

**VERKNÜPFUNG VON
STADT UND REGION
DURCH ATTRAKTIVE
UND INNOVATIVE
ERGÄNZUNGEN DES
MOBILITÄTSANGEBOTES**



Abb. 5 Bahnhofsvorplatz

Schaffung eines attraktiven Lebensraums durch Lebendigkeit und Urbanität

Das Bahnhofsquartier weist aktuell kein einladendes Stadtbild auf. Weder bietet das Gebiet Besucher*innen einen attraktiven ersten Eindruck von der Stadt noch stellen die von Leerstand bzw. einer Mindernutzung geprägten Bereiche einen attraktiven Lebensraum für die Einwohner*innen Weidens dar.

Durch die Schaffung innovativer Wohnformen, resilienter und urbaner Wohntypologien und einer breiten Nutzungsmischung soll die Lebendigkeit im Quartier gefördert und Urbanität geschaffen werden.

Das Potenzial der zentralen Lage im Stadtgebiet soll ausgeschöpft und anhand identitätsstiftender Merkmale eine neue Mitte geschaffen werden.

**SCHAFFUNG EINES
ATTRAKTIVEN
LEBENSRAUMS DURCH
LEBENDIGKEIT UND
URBANITÄT**



Abb. 6 Leerstand in der Bahnhofstr.

2 BESTANDSANALYSE



2.1 STÄRKEN UND CHANCEN

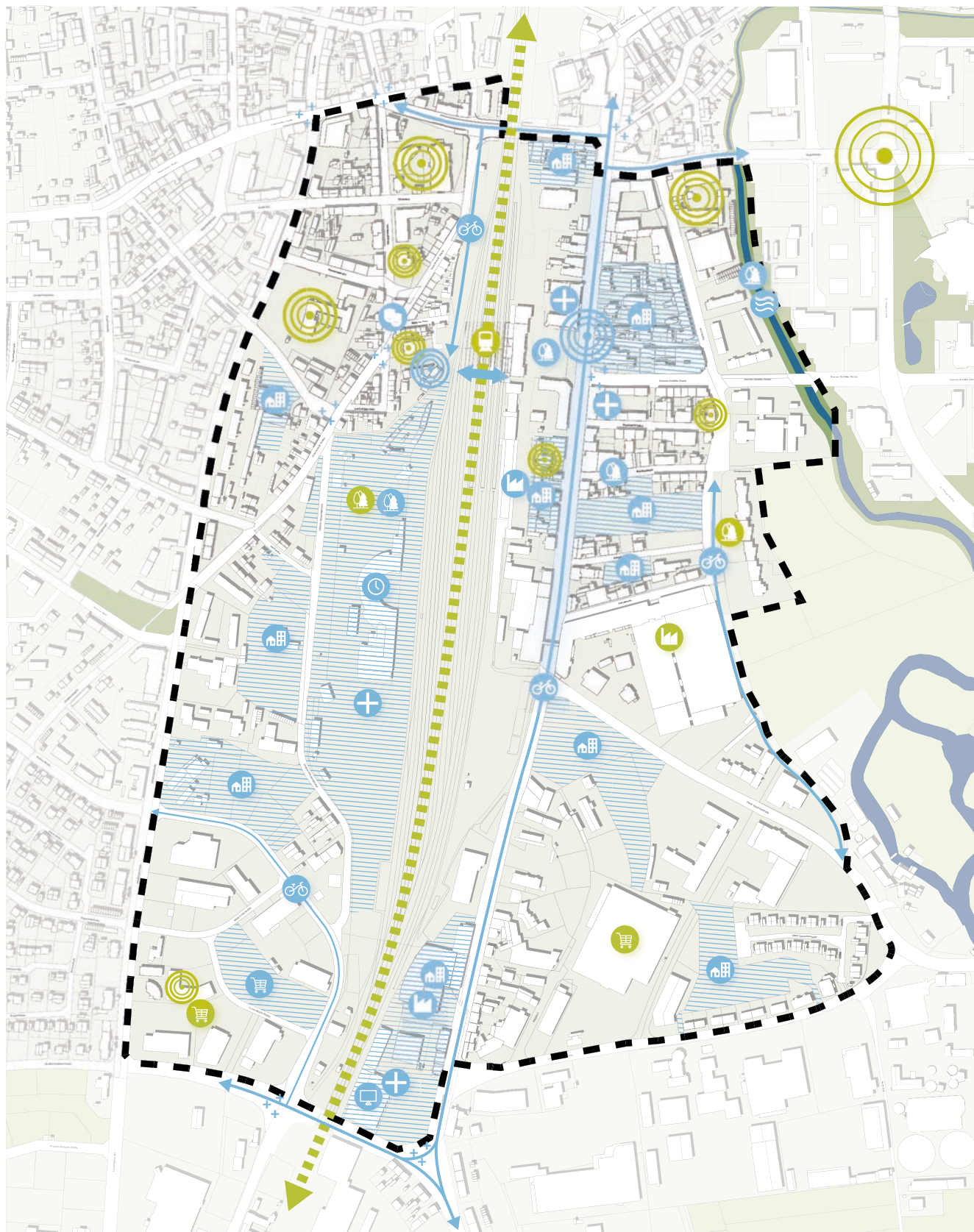




Abb. 7 ehem. Lockschuppenareal



Abb. 8 Nahversorgungszentrum

Zentrale Lage und Versorgung

Das Bahnhofsquartier liegt altstadtnah und verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung sowohl für den PKW als auch den öffentlichen Personenverkehr. Es handelt sich um ein durchmischtes Quartier mit einem hohen Anteil an Gewerbeflächen, einer standortgerechten Nahversorgung (insbesondere im süd-westlichen Bereich) und verfügt über zentrale Einrichtungen des Gemeinbedarfs.

Flächenpotentiale

Innerhalb des Quartiers besteht ein Nachverdichtungspotential insbesondere im Bereich bestehender Gewerbegrundstücke, die Teils eine Mindernutzung (Brachflächen, Parkierung, eingeschossige Bebauung) aufweisen. Darüber hinaus liegen im Untersuchungsbereich große Bahnbetriebsflächen, die mittel- bis langfristig einer anderen Nutzung zugeführt werden können. Auch wenn die Stadt Weiden i.d.OPf. nur über sehr wenige Flächen selbst verfügt, besteht ein hohes Potential durch die Nachverdichtung von privaten Grundstücken und Attraktivierung öffentlicher Räume die funktionalen Zusammenhänge zu stärken und das Bahnhofsumfeld zu einem zukunftsfähigen, multifunktionalen Quartier zu entwickeln. Dieses Quartier kann dabei ein angemessener Ankunftsort in der Verknüpfung von Stadt und Umland und zugleich ein Ort zum Leben und Arbeiten sein. Durch die Vielfältigkeit an Entwicklungsflächen mit unterschiedlichen Grundstücksgrößen, Charakteren und Gebäudetypologien besteht ein hohes Potential, neue und zukunftsfähige Nutzungen und Konzepte zu etablieren.

- Stärken ● Chancen
- Zentrale Einrichtungen (Schulen, Veranstaltung, Rathaus etc.)
- Anbindung an überregionales Bahn- und Straßennetz
- Dichtes Netz an ÖPNV und Taktung
- Standortgerechte Nahversorgung
- Prägender Gewerbebetrieb
- Natur- und Freiräume
- Nachverdichtung als Chance und Impuls
- Flächenpotentiale (Stadtumbau/ Neuordnung)
- Entwicklungspotenzial hin zu einem belebten Stadtteil
- Aufwertungs-/ Behebungspotenzial der Bahnhofstraße
- Interimslösung/ Zwischennutzung der Fläche
- Etablierung von Co-Working Angeboten
- Stärkung der Gewerbenutzung
- Ergänzung der Nahversorgung
- Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Ausbau/ Gestaltung naturräumlicher Entwicklungsachsen
- Gestaltungs-/ Aufwertungspot. Freiräume
- Gestaltungs-/ Aufwertungspot. Kreuzungsbereiche
- Optimierung und Errichtung der Fahrradinfrastruktur
- Verbindung der Stadtteile und Anschluss an ÖPNV

2.2 SCHWÄCHEN UND RISIKEN

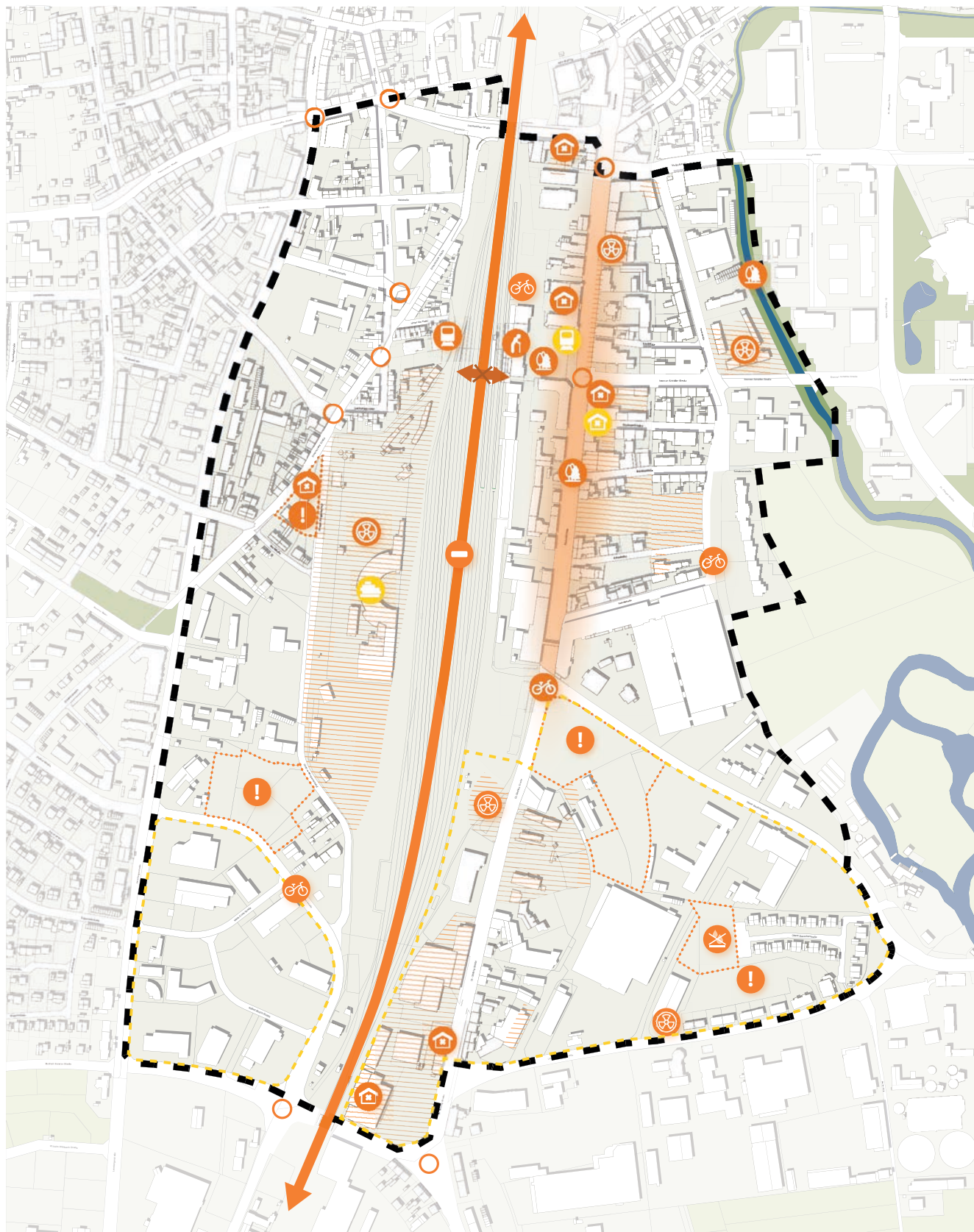




Abb. 9 Westlicher Bahnhofszugang



Abb. 10 Leerstand in der Bahnhofsstr.

Bahntrasse als Zäsur

Die Bahnstrecke teilt das Quartier in zwei Hälften, die nur über die weit auseinander liegenden Unterführungen an der Frauenrichter Straße und Regensburger Straße miteinander verbunden sind. Der Bahnhof und alle damit verbundenen Nahverkehre sind nur von der Ostseite aus erreichbar. Damit ist die Westseite des Bahnhofsquartiers von wichtigen Nutzungen und Angeboten abgeschnitten.

Verknüpfung der Mobilitätsformen

Die Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Verkehrsarten sind deutlich verbesserungsfähig. Insbesondere sind die Zugänge zu Bussen und Bahnen nicht barrierefrei. Darüber hinaus mangelt es an sicheren und qualitativen Abstellanlagen für Fahrräder. Der Bahnhof wird überwiegend von Regionalbussen angefahren, was zu Stoßzeiten ein hohes Verkehrsaufkommen generiert, aber zwischenzeitlich keine gute Erschließung der Altstadt sicherstellt.

Mangelnde Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz

Sowohl der Bahnhofsvorplatz als auch die Bahnhofstraße weisen ein sehr geringes Maß an Aufenthaltsqualität auf. Die Flächen sind stark versiegelt und stellen einen Mangel hinsichtlich der Klimaresilienz dar.

Leerstand und Funktionsverlust

Mit der schlechten Aufenthaltsqualität geht auch ein Funktionsverlust der Bahnhofstraße als Einkaufstandort einher, der sowohl mit der Weidener Altstadt als auch anderen großflächigen Einzelhandelsstandorten konkurrieren muss. Bisher fehlt es auch an einer angemessenen Kompensation durch andere, ortsverträgliche Gewerbeformen.

Altlasten und Immissionen

Durch den Bahnbetrieb und die damit einhergehenden gewerblichen Nutzungen im Umfeld besteht eine hohe Belastung durch Altlasten sowie Lärmemission.

- Schwächen ● Risiken
- 🏠 Leerstand (Unter-/ ungenutzte Gebäude)
- ⚠️ Brachfläche
- 🔧 Sanierungsbedarf/ Funktions-/ Strukturverlust
- 🚧 Barrierewirkung der Bahn
- 🚶 Fehlende Querungsmöglichkeit der Gleise
- 🚆 Fehlende direkte Anbindung an ÖPNV
- 🚲 Fehlende Fahrradinfrastruktur (Radwege/ Parkmöglichk.)
- ♿ Fehlende Barrierefreiheit
- 🚶 Mangelnde Gestaltung/ Barrierefreiheit Kreuzungsbereiche
- 🔧 Mangelhafte Ausstattung/ Gestaltung des öffentl. Raums
- 🚗 Hoher Versiegelungsgrad/ Dominanz d. ruhenden Verkehrs
- 🏠 Altlasten Verdacht
- 🏠 Altlasten Verdacht bestätigt
- 🏠 Zersiedelung bei fehlender Strukturierung
- 🏠 Weiterer Funktionsverlust
- 🏠 Baulicher Verfall
- 🚆 Herausforderung Neuordnung/ -organisation Bushaltest. Bhf

2.3 WEITERE RAHMENBEDINGUNGEN



Abb. 13 Auszug aus dem ISEK

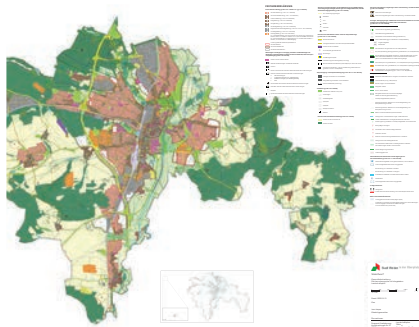


Abb. 11 Flächennutzungsplan

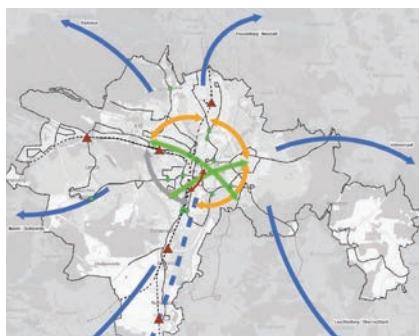


Abb. 12 Auszug aus dem Mobilitätskonzept



Übergeordnete Planungen

Das sich derzeit in Aufstellung befindliche Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) sieht ein Stadtumbaugebiet und eine Sicherungssatzung für den Bahnhof und das nord-östliche Rahmenplangebiet vor. Es thematisiert insbesondere die Barrierewirkung der Bahntrasse, das vorhandene Nachverdichtungspotential und den Bahnhof sowie die Bahnhofstraße als wichtigen Kreuzungspunkt bzw. Verbindung. Es besteht ein erhöhter Sanierungsbedarf und ein fortschreitender Leerstand. Parallel zum ISEK werden alle Optionen der Gewerbeflächenentwicklung im Stadtgebiet geprüft. Diese werden in die Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) aufgenommen. Mehrere der untersuchten Entwicklungsbereiche liegen im Umfang des Rahmenplans.

Darüber hinaus hat die Stadt Weiden im Jahr 2022 ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das eine Stärkung zwischen Bahnhof und Altstadt sowie Stadt und Umland vorsieht.

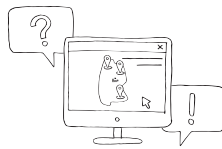
Planungen der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG plant derzeit die Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg. Die Vorplanung wird voraussichtlich im Jahr 2025 vorliegen. Daraufhin soll auch der seit längerem aufgeschobene, aber dringend notwendige barrierefreie Ausbau des Bahnhofs und der Bahnsteige erfolgen. In diesem Zusammenhang wird der Bahnhofstunnel zu den Gleisen erneuert. Zudem prüft die Deutsche Bahn AG die Entwicklung der vorhandenen Werkstätten und weiterer Bahnbetriebseinrichtungen beidseitig der Bahn im Rahmen der Dachstrategie „starke Schiene“.

Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümer*innenstruktur im Bereich des Rahmenplans ist sehr heterogen. Neben unterschiedlichen Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG zählen vor allem Einzelpersonen und juristische Personen zu den Eigentümer*innen. Die Stadt Weiden verfügt fast nur über Verkehrsflächen. Daher ist eine enge Abstimmung mit allen Eigentümer*innen, insbesondere von Schlüsselgrundstücken, notwendig. Die vorliegende Rahmenplanung wirkte als Initialzündung für die notwendige Beteiligung.

3 BETEILIGUNG



3.1 PROJEKTABLAUF

Im Rahmen der Planung erfolgte eine umfassende Bürger*innenbeteiligung (Vor Ort Veranstaltungen/Workshops sowie Online-Beteiligung), welche den Entwicklungsprozess der Rahmenplanung begleitete.



Der breit angelegte Beteiligungsprozesses begann mit der Auftaktveranstaltung am 08. Dezember 2022. Hier wurde auch die Online-Plattform landstadt-weiden-mitgestalten.de vorgestellt, auf der seitdem aktuelle Informationen verständlich aufbereitet und präsentiert werden. Auf der Online-Plattform konnten die Bürger*innen bereits erste Ideen und Anregungen für das Bahnhofsgartier auf einem interaktiven Stadtplan eingeben und verschiedenen Themenfeldern zuordnen. Bis Anfang Februar 2023 wurden knapp 90 Ideen erfasst.



Wie kann die Bahnhofstraße attraktiver werden? Wie kann der Bahnhofsvorplatz als Mobilitätspunkt gestaltet werden? Was bedeutet ein direkter Zugang zum Bahnhof für das Lerchenfeld-Quartier? Antworten auf diese und viele weitere Fragen haben interessierte Bürger*innen mit Mitarbeitenden der Weidener Stadtverwaltung während der Planungswerkstatt gesammelt.

Zwischen den Beteiligungsformaten wurde die Rahmenplanung unter Beachtung der gewonnen Erkenntnisse fortgeschrieben.

Nach der Planungswerkstatt und der Beteiligung der Ämter wurde die abschließende Fassung der Rahmenplanung erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in einer Abschlussveranstaltung vorgestellt.



Mit der vorliegenden Rahmenplanung bewirbt sich die Stadt Weiden i.d.OPf. durch die Teilnahme an der Abschluss-Projektschau beim Bayerischen Staatsministerium für Bauen, Wohnen und Verkehr für die Auswahl zur nächsten Stufe des Modellvorhabens LANDSTADT BAYERN. In dieser Stufe werden ausgewählte Modellprojekte prämiert und weitergehend unterstützt.



3.2 ONLINEBETEILIGUNG

Die Online-Beteiligung hat zwischen dem 08. Dezember 2022 und 02. Februar 2023 stattgefunden. Während des Beteiligungszeitraums konnten die Bürger*innen ihre Ideen über eine interaktive Karte innerhalb des Planungsareals einbringen. Zudem konnten auch Ideen ohne konkreten Ortsbezug in einem separaten Fenster eingereicht werden. Die Kategorien bei der Ideeneingabe entsprachen dabei den Themenfeldern des Modellvorhabens. Auf der Plattform wurden insgesamt 3.750 Seitenansichten (Informationsseiten, Projekt, Diskussionen und Ideen) verzeichnet. Es wurden 83 Ideen eingereicht, die mit 39 Kommentaren versehen wurden. Insgesamt wurden 789 Bewertungen („Daumen hoch“ oder „Daumen runter“) zu Ideen abgegeben.



Die meisten Beiträge (29) beziehen sich auf das Thema „Städtebau & Ortsentwicklung“. Ähnlich wichtig ist vielen der Themenbereich „Mobilität & Verkehr“: Hier entstanden insgesamt 23 Ideen. Jeweils 12 Ideen erhielten die Kategorien „Nachhaltigkeit, Klimaanpassung & Ökologie“ sowie „Sonstiges“. Die geringste Zahl von Beiträgen ging zum Thema „Wohnen, Arbeiten & Grundversorgung“ ein. Der Bereich „Digitalisierung & Smart City“ wurde in den Beiträgen nicht behandelt.

Der Großteil der Beiträge des Themenbereichs „Städtebau und Ortsentwicklung“ bezieht sich auf den nordöstlichen Teil des Planungsareals in der direkten Umgebung des Bahnhofs sowie des nördlichen Teils der Bahnhofstraße. Hier stehen vor allem Ideen zur Attraktivitätssteigerung durch Umgestaltungsmaßnahmen des Areals im Vordergrund. Als weiteres wichtiges Thema für die Bürger*innen lässt sich die Schaffung besserer Verbindungen zwischen dem West- und Ostteil über die Bahntrasse hinweg identifizieren.

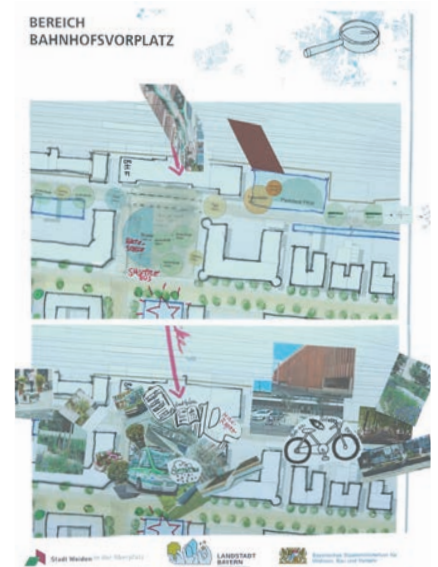
Innerhalb des Themenbereichs „Mobilität & Verkehr“ bezieht sich eine Vielzahl der Ideen auf eine Stärkung bzw. einen Ausbau des ÖPNV. Weiterhin sprechen sich einige Nutzende dafür aus, den Autoverkehr im Bereich des Bahnhofs bzw. der gesamten Innenstadt eher einzuschränken. Zusätzlich wird der Wunsch nach einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept laut. Insgesamt wird vielfach auch eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs gefordert. Zusätzlich gibt es Forderungen nach einer besseren Erreichbarkeit mit dem PKW und mehr sowie günstigeren Parkplätzen.

Die vollständige Dokumentation liegt dem Erläuterungsbericht als Anlage bei.

3.3 PLANUNGSWERKSTATT

Etwa 30 Interessierte waren am Samstagvormittag, den 18. März, in das Pfarrhaus Herz Jesu gekommen, um sich über die aktuelle Entwicklung der Rahmenplanung für das Weidener Bahnhofsquartier zu informieren und sich mit den Planer*innen auszutauschen. Sie haben die Möglichkeit genutzt, konkrete Ideen für die drei Schwerpunktbereiche zu entwickeln: Bahnhofsvorplatz, Bahnhofstraße und Lerchenfeld.

Die Gruppe am **Thementisch 1** zum Bahnhofsvorplatz ging der Frage nach, wie das Mobilitätsangebot innovativ ergänzt und gleichzeitig bereits bestehende Angebote noch besser miteinander verknüpft werden können. Dabei betrachteten die Anwesenden den Bahnhofsvorplatz als Eingangstor zur Stadt, dessen Aufenthaltsqualität und Attraktivität weiter gesteigert werden müsste. Während der motorisierte Individualverkehr demnach zum komfortablen Ein- und Aussteigen auch weiterhin eine zentrale Rolle spielen sollte (K+R, Kfz- Parkdeck, Sharing-Angebote, Taxistand), arbeiteten die Teilnehmenden die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen als große Herausforderung heraus. Zum Beispiel sollte der Haltestellenbereich für an- und abfahrende Busse durchgehend den hohen Anforderungen an Sicherheit, Komfort und Barrierefreiheit gerecht werden. Eine zusätzliche Shuttle- Verbindung zum nahe gelegenen Busbahnhof (Naabwiesen) könnte als weiterer Brückenschlag verstanden werden. Auch auf die begrüßenswerte Zunahme des Radverkehrs gelte es zu reagieren. Mit Blick auf den Bahnhofsvorplatz als zentralen Umsteigepunkt verloren die Teilnehmenden dessen Attraktivität nicht aus den Augen. Sie wünschten sich einen insgesamt „grüneren“ Charakter; also ein Mehr an Bäumen und Grünflächen. Neben Klimaschutz- und Umweltgründen, die aufzugreifen sind, könne so außerdem die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Dafür wären aber deutlich mehr schöne und moderne Sitzgelegenheiten erforderlich. Dies müsste zudem mit einer Erweiterung des gastronomischen Angebots einhergehen. Im Weiteren stellten die Anwesenden fest, dass es häufig die „kleinen Dinge“ sind, die eine deutliche Verbesserung nach sich ziehen. So plädierten sie unter anderem für eine verbesserte Ausstattung des Bahnhofsvorplatzes mit (digitalen) Fahrplänen/-anzeigen, für eine Stadtplan-Stellwand sowie für mehr Kunst im öffentlichen Raum.

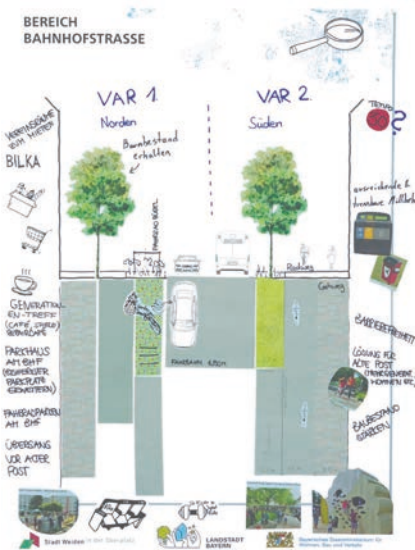


Die Bahnhofstraße ist eine stark befahrene Verbindungsstraße, die sowohl hinsichtlich der Quermöglichkeiten als auch mit Blick auf die Attraktivität zu verbessern ist; so beschrieb die Gruppe am **Thementisch 2** den Ausgangspunkt ihrer Überlegungen.

Eingangs setzten sich die Anwesenden mit dem begrenzten Raum für verschiedene Mobilitätsformen auseinander. Folglich diskutierten sie denkbare Querschnitte aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Weiden i.d.OPf. und versuchten sich an einer Neuauftellung der Flächen im öffentlichen Raum. Ein begehbarer baulicher Mittelstreifen in der Fahrbahnmitte fand in der Diskussion generell keinen Anklang. Im südlichen Abschnitt der Bahnhofstraße sollte ein durchgehend baulicher Radweg (2,5 m) parallel zur Fahrbahn verlaufen. Um der Parkplatzsituation und dem Klima-/ Umweltschutz gerecht zu werden, sollte zwischen Fahrbahn und Radweg ein Mischstreifen für Parken und Grünflächen (zusätzliche neue Bäume) vorgesehen werden. Der Radweg würde – durch die Bordsteinkante von diesem Streifen getrennt – höhengleich zum Gehweg (Pflaster) verlaufen. Auch der nördliche Abschnitt folgt nach Vorstellungen der Teilnehmenden der Trennung von Fahrbahn, Parken / Grünflächen / Blumenbeeten und baulich getrenntem Rad- und Gehweg, wobei dem Erhalt des Baumbestandes hier hohe Priorität gelten müsste (zwischen Rad- und Gehweg).

In beiden Varianten legten die Anwesenden großen Wert auf das Fahrradparken (Fahrradbügel) und auf die allgemeine Barrierefreiheit.

Auch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone wurde grundsätzlich erwogen. Mit Blick auf mehrere historische Gebäude und Fassaden (altes Bilka-Gebäude) bemängelte die Gruppe den zunehmenden Leerstand und entwickelte neue Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Neben der Stärkung des Einzelhandels sprachen sich die Teilnehmenden vor allem für Nutzungsformen aus, die die Menschen zusammenbringen und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität stärken: So wurde unter anderem ein Mehrgenerationentreff (Café, Reparaturcafé, Lesen, Spielen) vorgeschlagen. Zum Abschluss betonten die Gruppenmitglieder, dass insbesondere die Schülerinnen und Schüler, die täglich morgens am Bahnhof ankommen, noch stärker Berücksichtigung finden müssten.

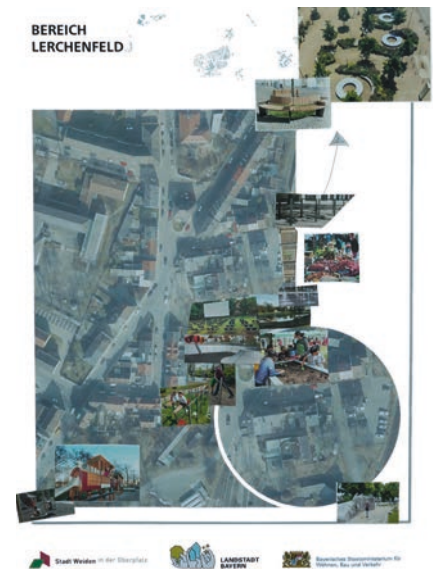


Mit dem Brückenschlag nach Lerchenfeld und den damit verbundenen Chancen für das Quartier setzte sich die Gruppe am **Thementisch 3** auseinander. Im direkten Zugang zum Bahnhof sah sie insgesamt große Potentiale, äußerte aber auch ihr Unverständnis gegenüber der kommunizierten Haltung der Deutschen Bahn AG, wonach bestimmte Flächen westlich der Bahngleise für die weiteren städtischen Planungen nicht zur Verfügung stehen.

Die Anwesenden arbeiteten heraus, dass durch den Brückenschlag hinter dem Bahnhof ein neues Eingangstor zur Stadt entsteht, das allerdings repräsentativ zu gestalten wäre (ein kleiner Vorplatz, Überdachung, öffentliche Toiletten, Bäume, Aufenthaltsqualität insgesamt). Es gelte zudem – analog zum Bahnhofsvorplatz – zu klären, wie die verschiedenen Mobilitätsformen miteinander in Einklang gebracht werden könnten bzw. wie die Anschlussmobilität sichergestellt werden kann. Die Gruppe thematisierte das Fahrradparken und sichere Abstellmöglichkeiten. Die Teilnehmenden standen zusätzlichen Mobilitätsangeboten westlich der Bahngleise durchaus offen gegenüber (Carsharing, Taxisstand, ÖPNV-Haltestelle), allerdings dürften diese nicht zur Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner werden (Parken, Abgase, Verschmutzung). In der Folge diskutierte die Gruppe beispielsweise Möglichkeiten zur Einrichtung von Zonen zum Anwohnerparken.

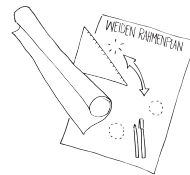
Außerdem wurde der Vorschlag für eine neue Querungshilfe auf Höhe Ermersrichter Straße - Lerchenfeldstraße eingebracht. Die Anwesenden betrachteten den Kulturbahnhof Parapluie als große Bereicherung für das Quartier. Dieser liegt auf einem zentralen Grundstück nahe der geplanten Unterführung und sollte in die weiteren Überlegungen einbezogen werden. Die Betreiber zeigen sich für verschiedene Ideen offen. Hier könnten sie sich auch eine weitere kulturelle Stärkung Lerchenfelds als Ankerpunkt Weidens vorstellen (Kulturzentrum, Bürgerhaus, Grillplatz, Konzerte, Veranstaltungsflächen). Insgesamt plädierte die Gruppe für einen kulturellen, sportiven, grünen Charakter Lerchenfelds.

Nach der neunzigminütigen Arbeitsphase kamen die Gruppen wieder zusammen und präsentierten sich gegenseitig ihre Ergebnisse. Diese flossen nach fachlicher Prüfung und Abwägung in die weitere Planung ein.



Die vollständige Dokumentation liegt dem Erläuterungsbericht als Anlage bei.

4 RAHMENPLANUNG



4.1 LEITBILD



Zukünftig soll sich das Bahnhofsviertel mehr als Verknüpfung zwischen der Stadt und dem Umland etablieren. Dabei ist die verkehrliche Anbindung ein maßgeblicher Aspekt, um die Verbindungen innerhalb der Stadt zu stärken und gemeinsam mit dem Umland eine Einheit auszubilden. Künftig ist ein besonderer Fokus auf die (digitale) Vernetzung der Nahmobilität mit Bus-, Bahn-, Rad- sowie Fußverkehr zu legen. Hierzu gehört auch der Brückenschlag innerhalb des Quartiers über die Bahngleise hinweg, um die Verbindung zwischen der Ost- und Westseite zu stärken. Weiterhin muss das Bahnhofsviertel funktional seiner neuen Rolle gerecht werden. Es soll eine lebendige, urbane Mitte entstehen, die neben den unterschiedlichen Nutzungen auch Qualitäten im Freiraum und dadurch gemeinschaftliche, klimaresiliente Plätze schafft.

4.2 VERKEHRS- UND ERSCHLIEßUNGSKONZEPT



Die Anbindung der Stadt Weiden i.d.OPf. über den Schienenverkehr ist besonders in Bezug auf überregionalen Verkehr ein wichtiger Knotenpunkt. Hier erfolgt der Umstieg in das Busnetz, welches vorwiegend das Umland und die Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Somit stellt der Bahnhof mit Bus- und Bahnanbindung i.V.m mit dem ZOB Naabwiesen die wichtigste ÖPNV-Verbindung dar.

Um die durch die Gleise entstehende Barrierewirkung zwischen der Ost- und Westseite zu verringern, ist eine wesentliche Auf-

gabe für die Zukunft der vollständige Durchstich der Bahnhofunterführung. Dadurch gewinnt das Lerchenfeld an Attraktivität und in Bezug auf die Umlandverbindung v.a. Richtung Westen an Relevanz. Durch die unmittelbar nur für Fuß- und Radverkehr geplante Unterführung stärkt man die Nahmobilität in diesem Bereich und schafft sichere und schnelle Verbindungsachsen. Diese sollen in den Quartieren entsprechend fortgeführt werden, sodass ein sicheres und auf bestimmten Routen vorrangiges Radverkehrsnetz entsteht. Dieses kann neben eigenständigen Radwegen beispielsweise auch durch Fahrradstraßen ergänzt werden.

Damit Vorrangstraßen für den Radverkehr entstehen können, sind im Gegenzug nur noch ausgewählte Routen für den motorisierten Individualverkehr komfortabel befahrbar. Dazu zählen z.B. auf der Ostseite die Bahnhofstraße und auf der Westseite die Leimbergerstraße, welche beide aufgrund des breiten Straßenquerschnitts separate Fuß- und Radverkehrswege integrieren können. Über diese Achsen sollen vorrangig die Quartiersgaragen erschlossen werden, sodass der ruhende Verkehr gebündelt wird und nicht mehr das gesamte Stadtbild dominiert.

4.3 FREIRAUMKONZEPT

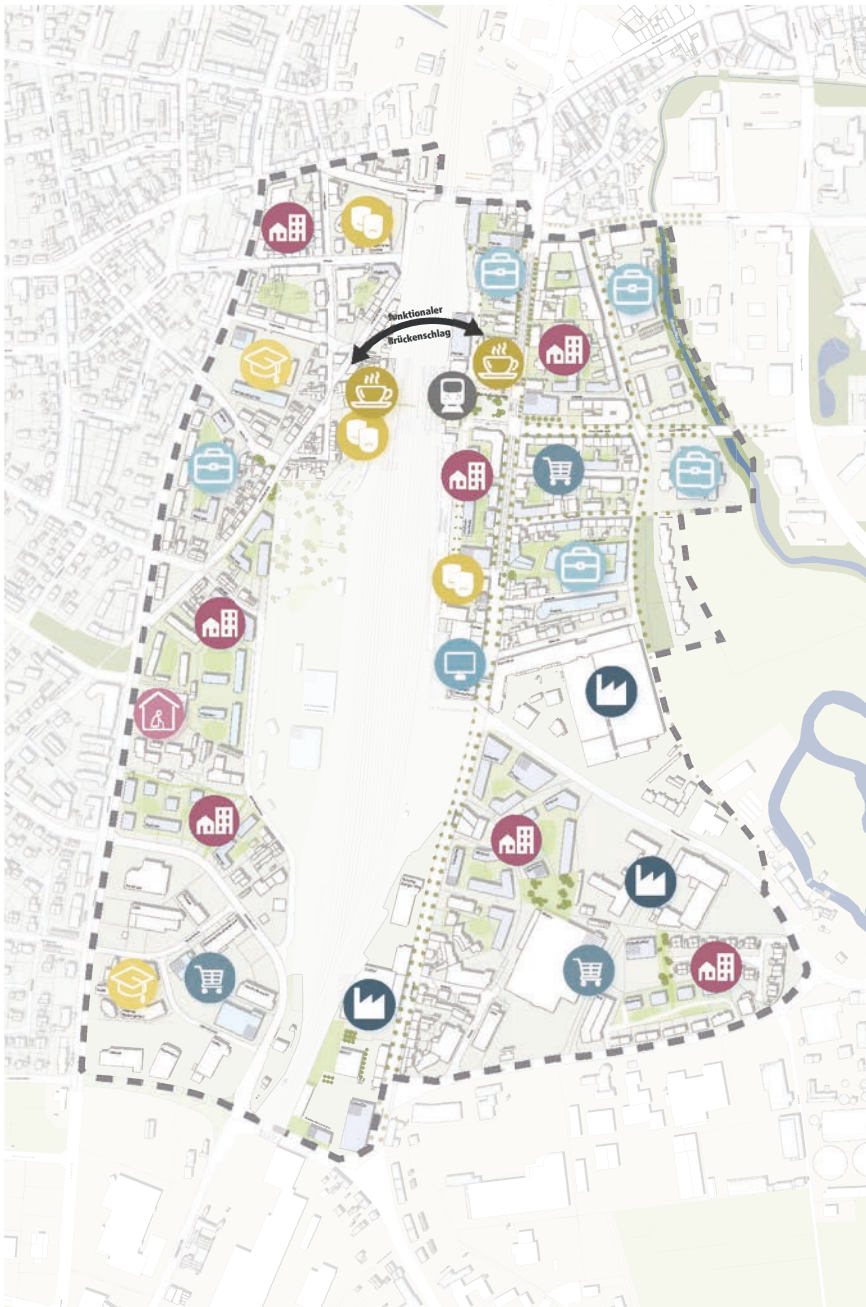
Um die Grünraumdefizite innerhalb des bestehenden Bahnhofsgartners auszugleichen, sollen die bestehenden Freianlagen in der Umgebung in das Quartier durch Grünachsen hereingeführt werden. Dies bezieht sich zum einen auf die öffentlichen Straßenräume, welche durch Baumreihen und (Retentions-)Beete aufgewertet und das für den urbanen Raum so wesentliche Grünpotenzial bereitstellen können. Dadurch können bisher stark versiegelte Bereiche wieder eine gewisse Versickerungsfähigkeit erlangen und durch Bepflanzungen den notwendigen Verschattungs-, und Abkühlungseffekt mit sich bringen.

Zum anderen sollte es Ziel sein private grüne Innenhöfe zu erschaffen, die sowohl die Wohnqualität als auch das Kleinklima verbessern. Um dies zu ermöglichen ist ein wesentlicher Baustein die Reduzierung von privaten Stellplätzen und Garagen innerhalb der Höfe durch zentral organisierte Quartiersgaragen.



Die Grünachsen binden an bestehende Naherholungsgebiete an und bieten gleichzeitig die Möglichkeit durch parkartige Aufweitungen, wie z.B. in der klimaresilienten Mustersiedlung am ehem. Bauscherparkplatz innerörtliche Erholungsflächen und Grünöasen für Mensch und Natur zu schaffen. Für letztes dienen auch unzugängliche Grünflächen, wie das Areal am ehem. Lokschnppen. Zudem soll sowohl der Bahnhofsvorplatz als auch der Ankunftsplatz im Lerchenfeld durch Bepflanzungen und grünblaue Freiraumgestaltung aufgewertet werden und so den Brückenschlag durch bewusst geführte Grünräume ausbilden. Hierbei ist eine hohe Aufenthaltsqualität zu sichern, welche durch die Platzgestaltung sowie belebenden Nutzungen geschaffen wird. Dadurch können hochwertige Treffpunkte für den Alltag entstehen und sozialen Zusammenhalt stärken.

4.4 NUTZUNGSKONZEPT



Die Nutzungen im Bahnhofquartier sind heterogen und zeichnen sich durch eine Vielfalt unterschiedlicher Angebote aus. In Zukunft soll das Thema Arbeiten und Wohnen verstärkt in den Fokus rücken, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und auf die veränderten Arbeitsformen einzugehen. Beispielsweise sollen Co-Working-Spaces geschaffen werden, um die Tätigkeiten unabhängig vom Firmensitz innerhalb einer offenen Arbeitsatmosphäre zu stärken und den Austausch zwischen den

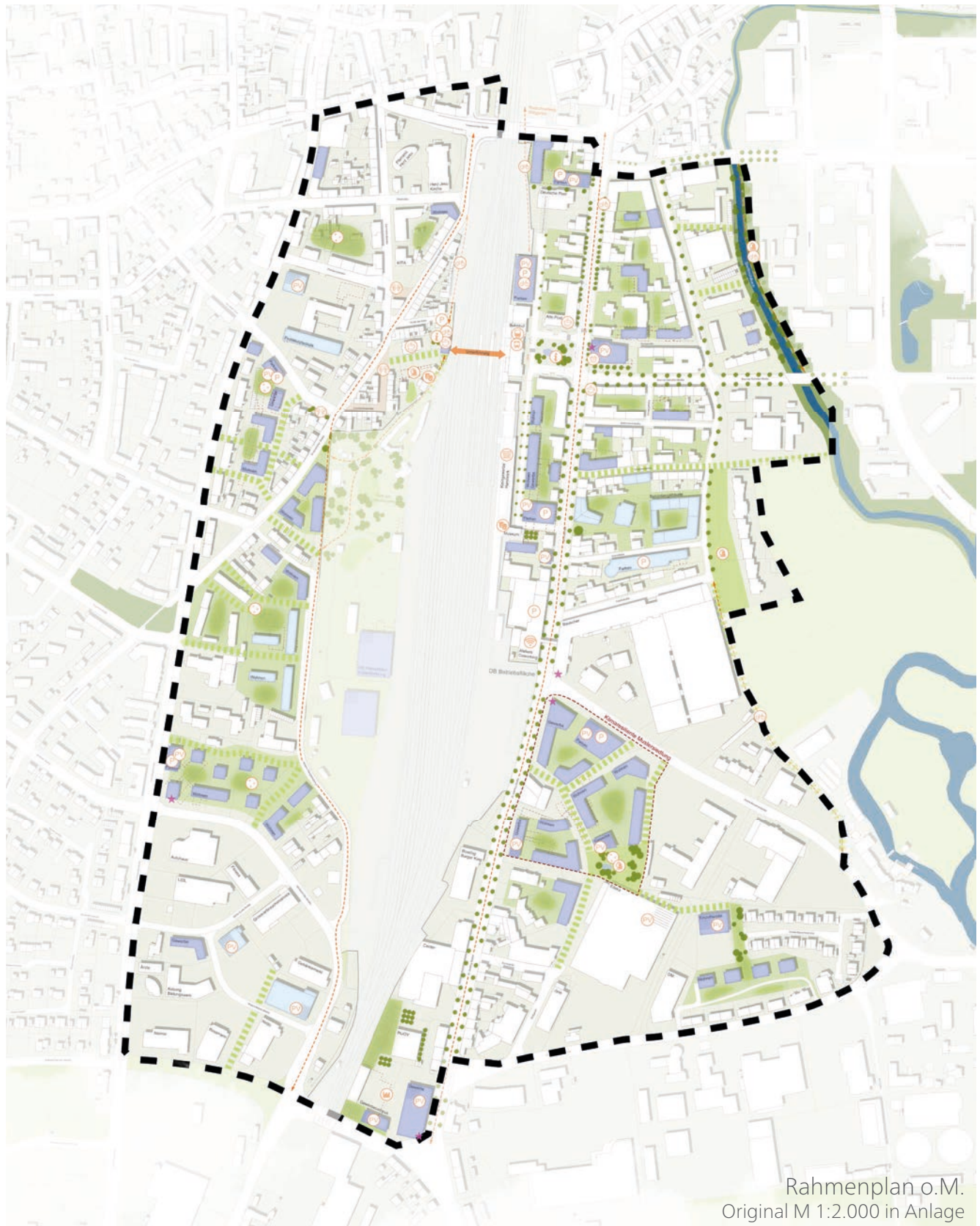
Branchen zu fördern. Dadurch erreicht man Urbanität und Vielfalt.

Bindet man wieder mehr Menschen über den ganzen Tag verteilt an das Quartier kann auch wieder eine Belebung der Bahnhofstraße erfolgen. Die Schaffung von Arbeitsplätzen in Verbindung mit attraktiven Wohnformen leistet dabei einen wesentlichen Beitrag.

Um den Bewohnenden und Arbeitenden in der Freizeit einen entsprechenden Ausgleich zu schaffen, sollen das gastronomische, kulturelle und soziale Angebot ausgebaut werden. Diese Nutzungen sind vorwiegend im unmittelbaren Bahnhofsumfeld vorgesehen, sodass die neu gestalteten Plätze belebt werden und attraktive Treffpunkte darstellen. Dies ermöglicht einen funktionalen Brückenschlag der Ost- und Westseite, wodurch der soziale Zusammenhalt wächst und die Quartiere mehr zusammenwachsen und sich als Einheit verstehen.

Die Versorgung des Quartiers ist sowohl durch das Nahversorgungszentrum im Südwesten als auch den bestehenden Edeka und Drogeriemarkt im Südwesten gesichert.

4.5 RAHMENPLAN



5 MAßNAHMENBEREICHE

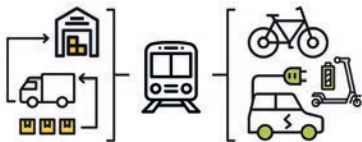
5.1 ZENRALER BAHNHOFBEREICH

**VERKNÜPFUNG VON
STADT UND REGION
DURCH ATTRAKTIVE
UND INNOVATIVE
ERGÄNZUNGEN DES
MOBILITÄTSANGEBOTES**

**FÖRDERUNG DES
RÄUMLICHEN UND
GESELLSCHAFTLICHEN
ZUSAMMENHALTS
DURCH BRÜCKENSCHLAG**



Innovationsfeld
Städtebau & Ortsentwicklung



Innovationsfeld
Mobilität & Verkehr



Innovationsfeld
Digitalisierung & Smaertcity

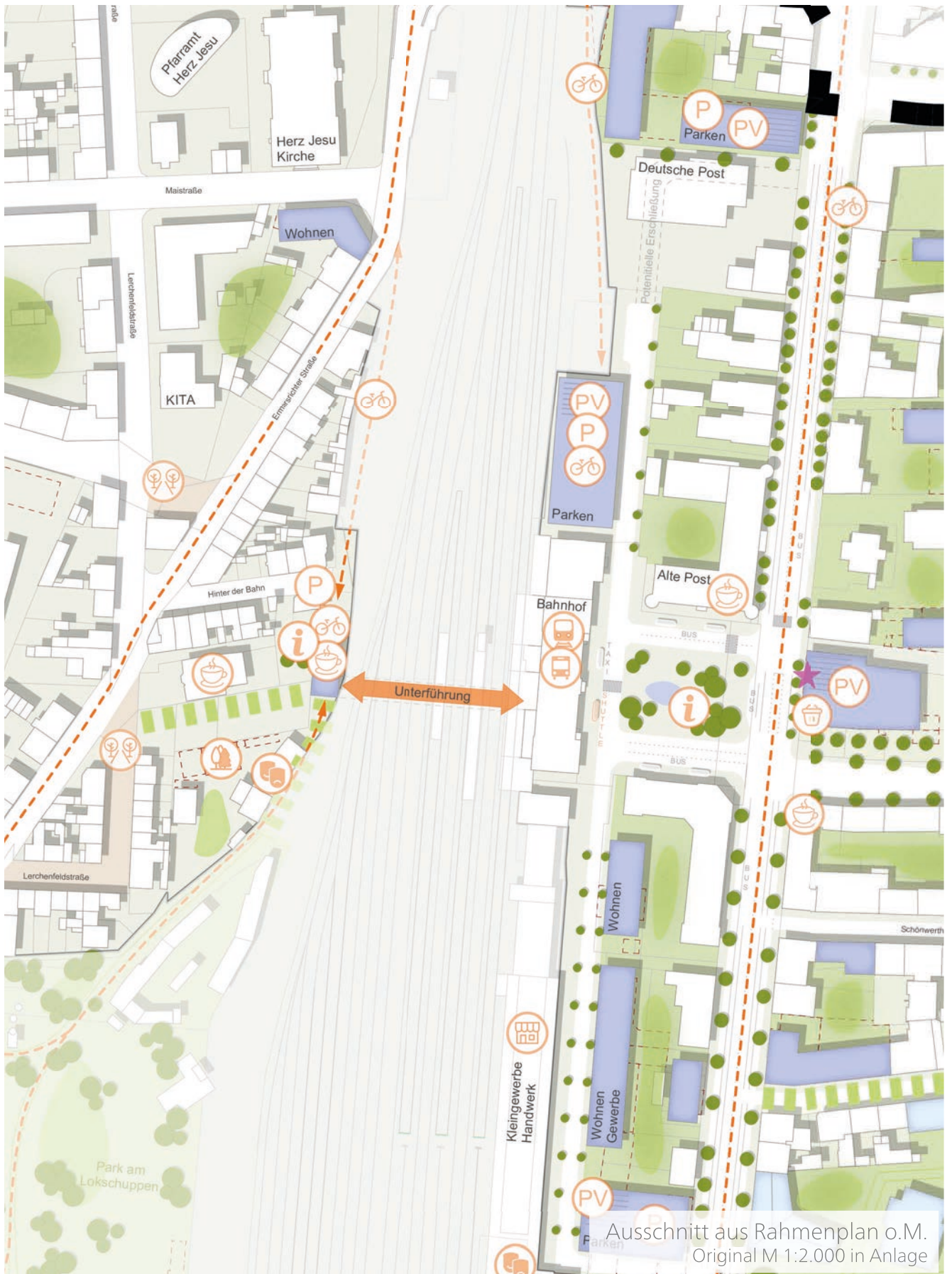
Der Bahnhof als zentraler Ort und Tor nach Weiden

Der Bahnhof ist zum einen das Eingangstor für Bahnreisende in die Stadt Weiden i.d.OPf. und zum anderen ein wichtiger, zentraler Mobilitätsort innerhalb der Stadt. Hier treffen Bahnverkehr, Busverkehr (Stadtbus und Regionalbus), PKW-Verkehr, aber auch Fußgänger*innen und Radfahrende in unterschiedlichen Umsteigebeziehungen aufeinander.

Ein Großteil der Fläche des Bahnhofsvorplatzes stellt sich als wenig genutzter Freiraum (Rasenfläche ohne Aufenthaltsqualität) und als asphaltierter Verkehrsraum dar. In dieser Weise kommt der Bahnhofsvorplatz seiner Funktion als Eingangstor und attraktivem Umsteigsort nicht in angemessener Weise nach. Der Anteil der versiegelten, asphaltierten Flächen ist viel zu hoch und dadurch mindergenutzt und auch nicht klimaresilient. Die Bushaltestellen bieten in ihrer jetzigen Form wenig Komfort, sind unübersichtlich und auch barrierefrei.

Die Umgestaltung des zentralen Bahnhofsbereichs mit Bahnhofsvorplatz stellt daher einen wesentlichen Bestandteil für eine zukunftsfähige Entwicklung der Mobilität und des gesamten Bahnhofsgartiers dar. Neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität ist dabei auch eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen wichtig. So können die Bushaltestellen nach dem Grundprinzip einer Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) am Bahnhof in Verbindung mit dem bestehenden ZOB Naabwiesen den ÖPNV in Weiden weiter stärken. Das genaue Konzept der Busaufstellung ist im Zusammenhang mit der Netzplanung noch zu entwickeln. Die Bereitstellung von Regionalbussen (benötigt Abstellflächen) ist hingegen am ZOB vorzunehmen. Eine sinnvolle Ergänzung stellt dabei die Einrichtung eines Altstadtshuttles (E-Busses) zwischen diesen beiden ÖPNV-Knotenpunkten dar. Auch die Einrichtung eines digitalen Fahrgastinformationssystems mit ergänzenden relevanten Informationen zur Stadt Weiden soll in diesem Zuge umgesetzt werden. Das Mobilitätsangebot kann darüber hinaus durch eine Stärkung der Fahrradinfrastruktur und die Ergänzung von Sharingangeboten verbessert werden.

Um den Zugang zur Bahn, aber auch dem ÖPNV von der Westseite der Bahntrasse zu verbessern, ist die Verlängerung des Bahnhofstunnels zum Lechenfeldquartier zwingend erforderlich. Damit einher geht auch die dringend notwendige Stadtteilverbindung zwischen beiden Seiten der Bahntrasse.

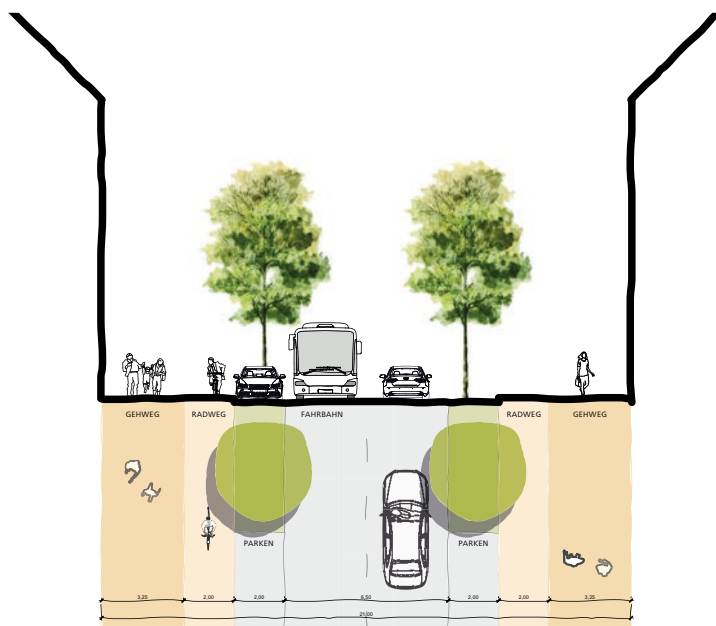


Bahnhofstraße als Verkehrsachse und Promenade

Die Bahnhofstraße stellt eine wichtige Verbindung im Verkehrsnetz dar und wird auch künftig eine übergeordnete Erschließungsrolle einnehmen. Zudem soll sie wieder verstärkt als Geschäftslage und Ort der Begegnung dienen. Basis dafür ist eine Neuordnung des Querschnitts, welche Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Raum gewährt. Um sowohl dem Bedarf einzelner Nutzungen für Stellplätze und zugleich dem Aspekt der Klimaanpassung gerecht zu werden, sollen zwischen Fahrbahn und Radweg ein Mischstreifen für Parken und Grünflächen (zusätzliche neue Bäume) vorgesehen werden. Erste Vorüberlegungen wurden bereits im Rahmen des Mobilitätskonzepts geprüft und können nun im Rahmen einer Gesamtvision für das Bahnhofsquartier weiterverfolgt werden.

Dem Radverkehr soll bei der Neugestaltung ebenfalls eine tragende Rolle zukommen. Dabei ist es sinnvoll einen separaten Fahrradweg durch Begrünung vom Straßenraum abzutrennen, sodass eine sichere und schnelle Fortbewegung unabhängig vom MIV und ÖPNV erfolgen kann.

Durch die mit der Umgestaltung verbundene Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität wird die Bahnhofstraße wieder für publikumsintensivere Nutzungen in den Erdgeschossen attraktiv. Neben Einzelhandel und Gastronomie sollen sich auch weitere Angebote für Jung und Alt ansiedeln. Erfahrungsgemäß führen Investitionen in den öffentlichen Raum zu Folgeinvestitionen in die Gebäudesubstanz, wodurch eine sukzessive Sanierung und gestalterische Aufwertung angestoßen werden können.



Bauliche Entwicklung entlang der Bahnhofstraße

Entlang der Bahnhofstraße soll die gemischte Nutzung weiter gestärkt werden. Dabei wird entlang der Bahngleise aus Lärmschutzgründen ein Schwerpunkt im Bereich von Gewerbebetrieben liegen, während entlang der Bahnhofstraße publikumsintensivere Erdgeschossnutzungen wie etwa Läden und in den Obergeschossen Büros und Wohnnutzungen zu stärken sind. Durch die Arrondierung der historischen Strukturen sind jedoch auch ruhige, rückwärtige Bereiche für zentrales Wohnen denkbar. Im näheren Bahnhofsumfeld soll das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten sowohl im Segment der 3- bis 4-Sterne Hotels, als auch im Segment von Jugendherbergen oder Boardinghäusern ausgebaut werden. Des Weiteren wird sich im Bereich zwischen der Auenstraße und Schabnerstraße (ehem. Bürgerbräuareal) ein Behördenstandort ansiedeln. Im südlichen Bereich der Bahnhofstraße befinden sich einige leerstehende Gewerbeflächen, die zur Veräußerung stehen. Hier ist die Revitalisierung durch Neuansiedlung und Stärkung des Angebots, vorzugsweise aus dem Bereich Handel, für unterschiedliche Nutzergruppen vorgesehen.

Die Entwicklungsfähigkeit der Grundstücke entlang der Bahnhofstraße ist im starken Maße vom Stellplatzbedarf und dessen Unterbringung abhängig. Auf den Grundstücken ist i.d.R. kein Platz für die Unterbringung weiterer notwendiger Stellplätze. Um die vorhandene Bebauung nachzuverdichten und sinnvoll ergänzen zu können, schlägt der Rahmenplan den Bau von Quartiersgaragen vor, in denen der Stellplatzbedarf abgedeckt werden kann. Dieses Konzept des Quartiersparkens ist im nächsten Schritt zu vertiefen und kann dann Grundlage für die Bauleitplanung und Baugenehmigung von Einzelvorhaben werden. Darüber hinaus sollte der Stellplatzbedarf auch vor dem Hintergrund der zentralen und anderweitig sehr gut erschlossenen Lage kritisch geprüft werden, um das Bahnhofsquartier entsprechend der zu erwartenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten nachhaltig zu entwickeln. Sofern sich im Bereich der aktuellen Post die Möglichkeit eines Durchstichs zur Erschließung des rückwärtigen Bereichs ergeben sollte, könnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) zum Parkhaus am Bahnhof auch über diesen Anschluss abgewickelt und somit der Bahnhofsvorplatz vom MIV weiter entlastet werden.



Bahnhofsvorplatz - Variante zentrales PKW- und Fahrradparkhaus

Um den derzeit stark von Verkehrsflächen geprägten Bahnhofsvorplatz großzügig umgestalten zu können und auch dem künftigen hinteren Eingang auf der Lerchenfelder Seite einen angemessenen Zugang zu gewähren, ist die Verlagerung von PKW-Stellplätzen ein wichtiger Baustein. Den größtmöglichen Spielraum erhält man dabei, wenn sowohl die Mitarbeitenden-Stellplätze der DB AG hinterm Bahnhof (Lerchenfeld) als auch die Besuchenden-Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude in einem zentralen Parkhaus am Bahnhof zusammengefasst werden. Dafür bietet sich der aktuelle Standort des Park&Ride Parkplatzes auf der Nordseite des Bahnhofsgebäudes an. Dort befinden sich derzeit auch schon Abstellanlagen für Fahrräder, die jedoch schlecht gestaltet und überfüllt sind. Durch ein neues Parkdeck für PKWs mit integrierter Fahrradinfrastruktur und Sharing Angeboten im Erdgeschoss kann hier ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsorts entstehen. Zugleich ergibt sich dadurch Raum die Bushaltestellen und die Aufenthaltsbereiche vor dem Bahnhof neu zu ordnen und einen attraktiven Bahnhofsvorplatz zu gestalten. Mit Ausnahme von Taxen und einigen Kiss&Ride Stellplätzen wird der Bahnhofsvorplatz somit vom ruhenden Verkehr befreit und wieder ein angemessener Ankunftsort für die Stadt Weiden.



Bahnhofsvorplatz - Variante dezentrale Parkierung

Sollte sich im Zuge der Elektrifizierungsplanung der Bahntrasse herausstellen, dass die Realisierung eines Parkdecks am vorgesehenen Standort nicht möglich ist, so ist zum Erreichen der Ziele eine alternative Verteilung der vorhandenen Stellplätze vorzunehmen. In diesem Fall verbleibt der Park&Ride Parkplatz der Deutschen Bahn AG (ggf. reduzierte Stellplatzzahl durch Einrichtungen der Elektrifizierung). Die Attraktivität und Sicherheit von Fahrradabstellanlagen können am gleichen Standort durch eine Erneuerung verbessert werden. Die derzeitigen PKW-Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude, die bis an die Fassade reichen, können im Zuge der Umgestaltung des Vorplatzes in Form von Kurzzeitstellplätzen neu geordnet werden. Der Spielraum für weitere Nutzungen und der Grad der Entsiegelung des Bahnhofsvorplatzes ist dadurch jedoch geringer als in der ersten Variante. Die Mitarbeitenden-Stellplätze der DB AG auf der Westseite des Bahnhofs sind dann auf dieser Seite zu verteilen. Hierzu stehen jedoch noch ausreichend bahneigene Flächen zu Verfügung, was allerdings die Freiraumqualitäten und Vorplatzgestaltung im Lerchenfeld einschränken könnte.



Detail Variante 1
Bahnhofsvorplatz o.M.
Original M 1:1.000 in Anlage



Detail Variante 2
Bahnhofsvorplatz o.M.
Original M 1:1.000 in Anlage

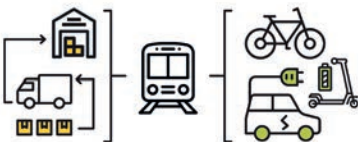
5.2 LERCHENFELD

**FÖRDERUNG DES
RÄUMLICHEN UND
GESELLSCHAFTLICHEN
ZUSAMMENHALTS
DURCH BRÜCKENSCHLAG**

**MEISTERN DER
FLÄCHENAKTIVIERUNG
UND DES UMGANGS MIT
ALTLASTEN**



Innovationsfeld
Wohnen, Arbeiten, Daseinsvorsorge



Innovationsfeld
Mobilität & Verkehr



Innovationsfeld
Nachhaltigkeit, Klima, Ökologie

Das Lerchenfeld als Teil des Bahnhofsquartiers

Um den Brückenschlag zwischen der Ost- und Westseite des Bahnhofs zu schaffen, soll langfristig die Bahnstufung unterführung beide Seiten miteinander verbinden. Die Verbindung der Quartiere erfolgt neben dem physischen Tunnel auch funktional, sodass die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hergestellt wird.

Durch den Bahnhofsdurchgang wird auf der Seite des Lerchenfelds ein völlig neues Umfeld geschaffen, was die Funktionen eines Bahnhofsvorbereichs erfüllen sollte. Ziel ist es einen qualitativ hochwertigen Platzbereich zu schaffen, der neben Aufenthaltsqualität auch gastronomische und kulturelle Nutzungen anbietet und funktional notwendige Infrastrukturen bereitstellt. Im Rahmen der Bürgerwerkstatt wurden bezüglich aktivierender Nutzungen einige Möglichkeiten aufgezeigt. Neben einem Ankunftsgebäude mit integriertem Kiosk belebt das bestehende Kulturcafé „Parapluie“ das gastronomische Angebot. Bereits heute werden hier einige Veranstaltungen ausgerichtet. Dies könnte sich auf den neu entstehenden Freibereich ausweiten. Daher ist eine multifunktionale Fläche vorgesehen, die sowohl für Feste und Events genutzt werden kann, wie z.B. Freilichtkino, Konzerte, politische und informative Veranstaltungen (speakers corner) oder kulturelle Ausstellungen als auch im alltäglichen Leben. Dann dient die Zone als Treffpunkt, Sport- und Spielfläche (Skaten, Calisthenics usw.), für Wochenmärkte oder dem gemeinschaftlichen Urban Gardening. Dabei sind eine Begrünung mit schattenspendenden Bäumen, Blumenwiesen und Beetenanlagen wichtige Bausteine, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu sichern und gleichzeitig die für eine klimaresiliente Stadt so wichtigen Grünpuffer innerhalb des bebauten Areals zu schaffen. Diese bringen einen Kühlungseffekt mit sich und durch versickerungsfähige Materialwahl kann das Retentionsvolumen erhöht werden.

Da die Mobilität um den Bahnhof herum ebenfalls eine bedeutende Rolle spielt, soll vorrangig das Angebot für die Nahmobilität, d.h. für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und den öffentlichen Nahverkehr, optimiert werden. Vorgesehen sind sichere Fahrradabstellmöglichkeiten, eine Bushaltestelle in Nähe des westlichen Bahnhofszugangs und Sharing-Angebote für PKWs und Fahrräder. Zusätzlich sollen Kurzzeitstellplätze geschaffen werden, um den Kiss & Ride Verkehr abzuwickeln.

Von Bedeutung ist es ebenfalls die Verbindungsachsen für den Fuß- und Radverkehr sicher zu gestalten. Adäquate Mittel sind Maßnahmen zur Temporeduzierung, Ausweisung von Fahrradstraßen oder Schaffung neuer fußläufiger Verbindungen.

Dabei bietet sich Richtung Süden langfristig das Areal des ehemaligen Lokschuppens an, wenn sich die Deutsche Bahn AG diese Flächen nicht mehr für den Eigenbedarf vorhält. Hier könnte eine Parkanlage als Grünverbindung mit einer ansprechenden Durchwegung eine neue Anbindung an den Bahnhof darstellen. Anknüpfen könnte man dann an die Straße Hinterm Rangierbahnhof und diese vorwiegend als Fuß- und Radachse stärken.

Außerdem ist im gesamten Lerchenfeld eine Aufwertung der Straßenräume sinnvoll. Mehr Begrünung, Zonierung des ruhenden Verkehrs, Belagswechsel für verkehrsberuhigte Zonen oder Geschwindigkeitsreduzierungen sind zielführende Maßnahmen. Aus der Planungswerkstatt ging auch hervor, das Parkangebot verstärkt auf die Anwohnenden auszurichten. Dies könnte in Kombination mit der Errichtung des Parkhauses auf der östlichen Bahnhofseite realisiert werden. Dadurch können die bisherigen Mitarbeitendenstellplätze der Deutschen Bahn AG in öffentliches Kurzzeitparken umgewandelt werden, sodass bei Veranstaltungen zusätzlicher Parkraum geschaffen wird. Weiterhin sind quartiersübergreifende Parkangebote für die Bewohnenden sinnvolle Lösungen.

Insgesamt soll sich Lerchenfeld als Wohnquartier weiterentwickeln. Durch den Brückenschlag wird die Lebensqualität hier deutlich aufgewertet, sodass sich dies positiv auf den Wert der Wohnungen auswirken wird und langfristig Anreize für Sanierungen schaffen kann.

Um das Quartier für bevorstehende Hitzeperioden klimangepasst zu stärken, sollte neben der Erhöhung des Grünanteils im öffentlichen Raum auch auf Begrünung privater Freiflächen hingewirkt werden. Dazu sollten in bestehenden Wohnblocks die Parkplätze reduziert werden und begrünte Innenhöfe mit Qualität für die Wohngemeinschaften geschaffen werden.

Um den ruhenden Verkehr unterzubringen und das Parken im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren, sollten quartiersübergreifende Lösungen angestrebt werden, wie z.B. Quartiersgaragen, welche die Stellplätze für die Anwohnenden gesammelt bereitstellen. Dadurch kann die Qualität sowohl in den privaten Freiflächen als auch im öffentlichen Raum erheblich verbessert, der Verkehr innerhalb des Quartiers reduziert werden und die Aufwertung der öffentlichen Straßenräume langfristig gelingen.

RAHMENPLANUNG BAHNHOFSSQUARTIER WEIDEN





5.3 SÜDLICH BAUSCHER AREAL

**SCHAFFUNG EINES
ATTRAKTIVEN
LEBENSRAUMS DURCH
LEBENDIGKEIT UND
URBANITÄT**

**MEISTERN DER
FLÄCHENAKTIVIERUNG
UND DES UMGANGS MIT
ALTLASTEN**



Innovationsfeld
Wohnen, Arbeiten, Daseinsvorsorge



Innovationsfeld
Städtebau & Ortsentwicklung



Innovationsfeld
Nachhaltigkeit, Klima, Ökologie

Ein neues gemischtes, nachhaltiges Klimaquartier

Das derzeit mindergenutzte Areal zwischen der Oberen Bauscherstraße, Dr.-Seeling-Straße und dem E-Center birgt das Potential für ein neues gemischtes, nachhaltiges Klima-Quartier mit Wohnen und Arbeiten. Damit kommt es den Anforderungen an einen zukunftsfähigen und nachhaltigen Städtebau der kurzen Wege nach. Durch die Neuordnung können sowohl ruhige Wohnbereiche als auch attraktive Büro- und Gewerbeflächen entstehen.

Im Zuge der Entwicklung ist auf eine gute Vernetzung mit der Umgebung und eine Durchgrünung auch im Sinne einer klimagerechten Stadt zu achten. Grundvoraussetzung für die Entwicklung ist dabei die Verlagerung des großflächigen Parkplatzes in ein Parkhaus. Dabei sollen vor allem die Innenhöfe als grüne, multifunktional nutzbare Zonen ausgebildet werden. Neben der Schaffung einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität steht eine klimaangepasste Planung im Fokus. Dazu sind Retentionsflächen und schattenspendende Bäume innerhalb der Höfe und des Quartiersparks vorgesehen. Zusätzlich sollen die Dachflächen nachhaltig genutzt werden, sodass sowohl Biodiversitäts- und Retentionsdächer in Kombination mit PV-Anlagen entstehen als auch gemeinschaftlich genutzte Dachterrassen und -gärten. Dadurch schafft man ökologische Ausgleichsflächen und stärkt zugleich den sozialen Austausch.

Durch diese Maßnahme entsteht auch die Chance einen neuen Eingang zur Innenstadt und zum Bahnhofsgartel auszubilden, der angemessen auf das Umfeld an der Bahnhofstraße und dem historischen Bauscher-Ensemble reagiert.

Das bereits gewerblich geprägte Gebiet ist gut erschlossen und bietet Synergieeffekte zu bereits vorhandenen Nutzungen. Daher können hier weitere Büro- und Gewerbeflächen in Bahnhofsnähe entstehen. Moderne Gewerbeflächen in attraktivem Umfeld, die zugleich gut angebunden sind, bieten Angebote auch für neue Unternehmen und Branchen.

Mit der Entwicklung eines grünen Puffers, der als Quartierspark wichtige Funktionen der Naherholung und Retention erfüllt, können auch Wohngebäude im Quartier entstehen, die den Standort als gemischtes Gebiet in Gänze stärken.



5.4 VORBEREITENDE UND BEGLEITENDE MAßNAHMEN

**FÖRDERUNG DES
RÄUMLICHEN UND
GESELLSCHAFTLICHEN
ZUSAMMENHALTS
DURCH BRÜCKENSCHLAG**

Gewerbeflächenentwicklung und Flächennutzungsplanung

Die Ergebnisse der im Rahmen der Flächennutzungsplanung erstellten Gewerbeflächensteckbriefe sind in den vorliegenden Rahmenplan eingeflossen. Die Ergebnisse hinsichtlich der Art der potentiellen Gewerbestandorte im Bahnhofsquartier und ihrer Vernetzung und Synergieeffekte können nun in die weitere Planung der Gewerbeflächenentwicklung der Stadt Weiden i.d.OPf. einfließen.

**MEISTERN DER
FLÄCHENAKTIVIERUNG
UND DES UMGANGS MIT
ALTLASTEN**

Umgestaltung öffentlicher Räume

Die Stadt Weiden i.d.OPf. verfügt im Bahnhofsquartier, wie bereits erwähnt, vorwiegend über die öffentlichen Verkehrsflächen. Mit der Umgestaltung und Aufwertung dieser öffentlichen Räume kann erfahrungsgemäß jedoch auch die Sanierung angrenzender Gebäude und die Etablierung neuer Nutzungen angestoßen werden.

**VERKNÜPFUNG VON
STADT UND REGION
DURCH ATTRAKTIVE
UND INNOVATIVE
ERGÄNZUNGEN DES
MOBILITÄTSANGEBOTES**

Verkehrsberuhigung / Quartiersparken

Abseits der großen Erschließungsachsen wird eine Verkehrsberuhigung angestrebt, die das Arbeits- und Wohnumfeld verbessern soll. Um die Entwicklungsfähigkeit derzeit mindergenutzter Grundstücke zu stärken, wird ein Konzept zum Quartiersparken z.B. in Form gemeinsamer Quartiersgaragen vorgeschlagen. Dieses kann eine Grundlage für städtebauliche Verträge im Rahmen der Quartiersentwicklung werden.

**SCHAFFUNG EINES
ATTRAKTIVEN
LEBENSRAUMS DURCH
LEBENDIGKEIT UND
URBANITÄT**

Klimaanpassung

Für die Steuerung der Entwicklung öffentlicher und privater Freiflächen kann ein Freiflächenentwicklungskonzept nebst Freiflächengestaltungssatzung als Grundlage dienen. Die Umsetzung kann dann im Rahmen von Bauleitplan- oder Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Wichtige Themenfelder sind dabei das Freiflächenangebot je Bewohner*in, die Versickerungsfähigkeit von Flächen sowie die Biodiversität und Standortgerechtigkeit von Vegetationen.

Kulturförderung

Die Etablierung kultureller Aktivitäten kann die Lebendigkeit und Urbanität des Bahnhofsquartiers fördern. Denkbar wäre beispielsweise ein „Haus der Kulturen“, das sowohl als Veranstaltungsort, aber auch als Raum für Workshops, Proben und als Werkstatt dient. Aber auch Kino- und Filmangebote im Stadtteil und zentrale Orte in den Quartieren, die als Treffpunkte und multifunktionale Orte dienen, würden dem Bahnhofsquartier einen Mehrwert bieten.



Wirtschaftsförderung / Startups

Das Bahnhofsquartier soll auch für innovative Gewerbe, kleine Firmen und Startups Raum bieten. Im Rahmenplan sind Bereiche für die Ansiedelung solcher Betriebe vorgesehen, insbesondere die Gewerbeflächen entlang der Gleise eignen sich als Standort für Coworking und Ateliers.

Erste Impulsprojekte

Insbesondere hinsichtlich des Leerstandes von Ladengeschäften, der mangelhaften Fahrradinfrastruktur und des fehlenden Informationsangebotes zum ÖPNV können kurzfristige Maßnahmen erste Impulse geben und sichtbare Veränderungen herbeiführen. So ist bereits geplant, die vorhandene Fahrradabstellanlage des Bahnhofs neu zu gestalten und in diesem Zuge auch von Alträdern zu entlasten.

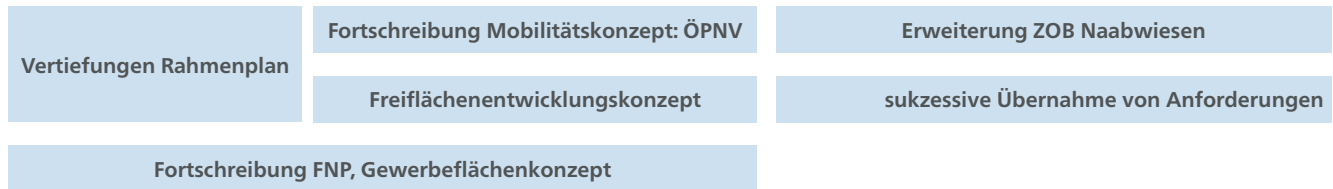


6 UMSETZUNGSSTRATEGIE

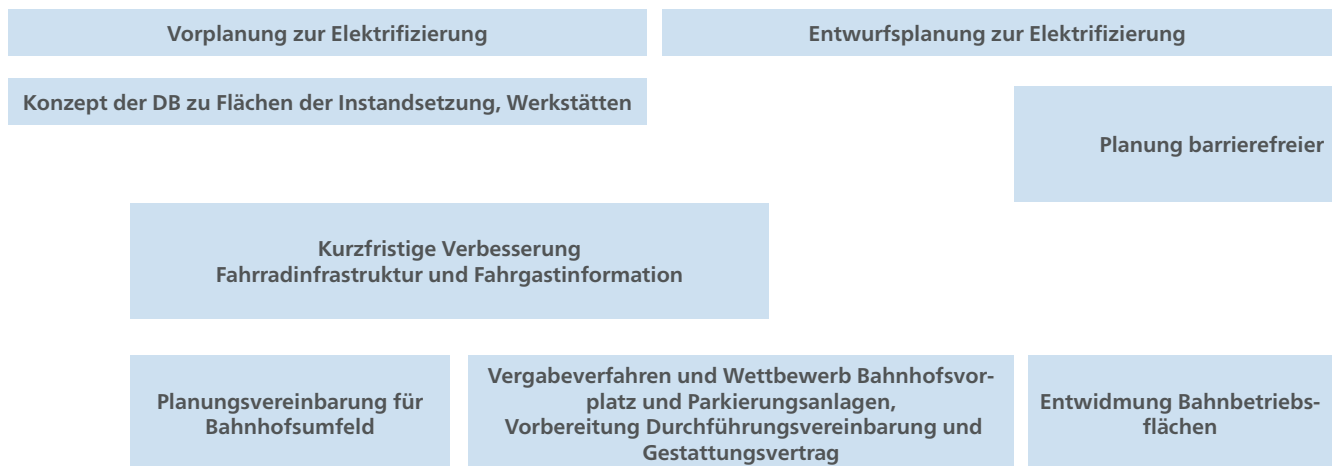


2023 2024 2025

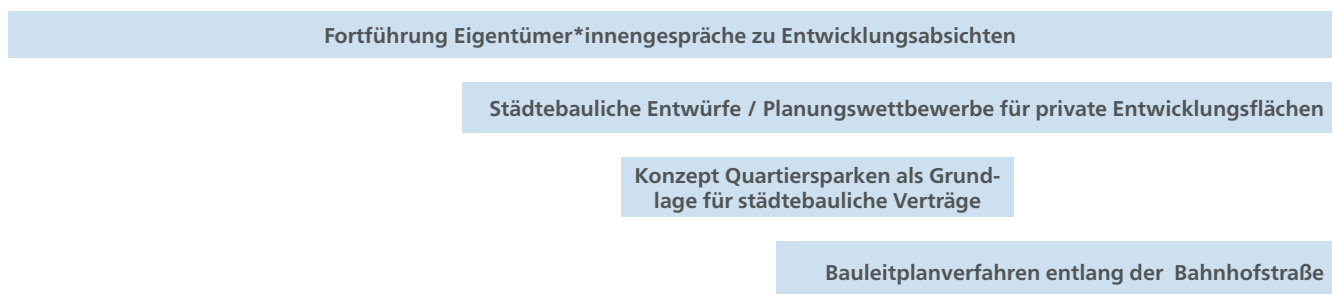
Übergeordnete Konzepte und Planungen



Planungen im Zusammenhang mit der DB



Quartiersentwicklung



2030+

an Klimaanpassung und Ökologie in Bauleitplanung

Ausführungsplanung zur Elektrifizierung

Umsetzung Elektrifizierung

Ausbau Bahnhof (DB)

Barrierefreier Ausbau Bahnhof (DB)

Planung Bahnhofsvorplatz und Parkieranlagen

Umbau Bahnhofsvorplatz,
Umgestaltung Platzbereich Hinterm Bahnhof

in Abstimmung mit den Eigentümer*innen

(z.B. Nord, Süd, südl. Bauscher)

Sukzessive Umsetzung privater Bauvorhaben

Umgestaltung Straßenräume Lerchenfeldquartier

BILDQUELLEN

- S. 4 Stadt Weiden i.d.OPf.
- S. 9 Stadt Weiden i.d.OPf.
- S. 10 Stadt Weiden i.d.OPf.
- S. 13 Dömges Architekten AG
- S. 15 Dömges Architekten AG; Stadt Weiden i.d.OPf.
- S. 18 Stadt Weiden i.d.OPf.; Dömges Architekten AG
- S. 21 WerDenktWas GmbH; Dömges Architekten AG
- S. 22 Dömges Architekten AG
- S. 23 Dömges Architekten AG
- S. 36 Dömges Architekten AG
- S. 36 Dierenbach, Christine (Stadt Nürnberg): Fahrradspeicher am Nelson-Mandela-Platz. Online unter: https://www.nuernberg.de/internet/stadtportal/nelson_mandela_platz.html, zuletzt aufgerufen am 15.05.2023
- S. 41 liebald+aufermann landschaftsarchitekten und stadtplaner Online unter: <https://www.liebald-aufermann.de/>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Dierenbach, Christine (Stadt Nürnberg): Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes. Online unter: https://www.nuernberg.de/internet/stadtportal/nelson_mandela_platz.html, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Dömges Architekten AG
- S. 41 Stadt Heidenheim: Skatepark Heidenheim. Online unter: <https://www.outdooractive.com/de/poi/schwaebische-alb/skatepark-heidenheim/9411709/>, zuletzt aufgerufen am 16.05.2023
- S. 41 Shutterstock/TasfotoNL. Online unter: <https://www.energieleben.at/urban-gardening-in-wien/>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Tip Berlin Media Group GmbH: Exberliner, FKK. Online unter: <https://www.exberliner.com/film/what-to-see-at-the-freiluftkino/>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Zürich Tourismus. Online unter: <https://www.zuerich.com/de/besuchen/wochenmaerkte-in-zuerich>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Gössler Kinz Kerber Schippmann Architekten PartG mbB. Online unter: <https://gkks.de/projekt/fahrradstation-kiel/>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Marquardt, Stefan. Online unter: <https://www.dorbritz.de/fahrradpavillion>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 41 Weber, Sonja. Online unter: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/fruehling-genieessen-die-besten-ausflugstipps-fuers-sonnige-wochenende-art-887207>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 45 ADFC Ebersberg e. V. (2023): Bike+Ride-Anlage am U-Bahnhof Kieferngarten in München. Online unter: <https://www.adfc-ebersberg.de/news20011/mehr-fahrrad-abstellanlagen-fuer-bahnhoefe-in-ganz-bayern-adfc-fordert-radtgeber-fuer-kommunen/>, zuletzt aufgerufen am 15.05.2023
- S. 45 Timm, Dirk. Online unter: <https://www.rhein-erft-spd.de/2019/02/14/wann-kommt-der-bus-spd-freut-sich-ueber-flaechendeckende-fahrgastinformations-tafeln-im-rhein-erft-kreis/>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023
- S. 45 Bürgerbräu Projektentwicklungs GmbH & Co. KG. Online unter: <https://www.buergerbraeu-wuerzburg.de/menschen-business/pferdestall-06/spieleladen.html>, zuletzt aufgerufen am 05.05.2023

ANLAGEN

Plakate Rahmenplanung DIN A0

Dokumentation Onlinebeteiligung

Dokumentation Planungswerkstatt

