

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0216/2020</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>23.09.2020</b>
<b>Umgestaltung Bahnhof und Bahnhofsumfeld Amberg</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Bettina Teleky</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>14.10.2020</b>	<b>Bauausschuss</b>
	<b>26.10.2020</b>	<b>Stadtrat</b>

### Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass die beiden Varianten A und B zum Verlauf der Bahnstreckeunterführung in Abhängigkeit der Entwicklungen am Empfangsgebäude in der Machbarkeitsstudie der DB Station&Service AG und bei den Planungen zum barrierefreiem Ausbau weiterverfolgt werden. Mit dem bisherigen Planungsverfahren war der Stadtrat einverstanden.

### Sachstandsbericht:

#### a) Beschreibung der Maßnahmen mit Art der Ausführung

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes in Abstimmung mit der DB strebt die Stadt Amberg ein Eisenbahnüberführungsbauwerk, Über- oder Unterführung, zur Verbesserung der öffentlichen Fuß- und Radwegverbindung zwischen Altstadt und dem Mariahilfberg-Viertel an. Die Verbindung soll zukünftig kreuzungsfrei und barrierearm unter der Bahnlinie und dem Kaiser-Ludwig-Ring verlaufen. Das Bahnhofsareal soll sich zu einer städtebaulich attraktiven Mobilitätsdrehscheibe weiterentwickeln.

Aktuell sind die Amberger Altstadt und das nordöstlich gelegene Mariahilfberg-Viertel durch den Verlauf der Bahngleise räumlich getrennt; eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung ist derzeit nicht barrierefrei möglich und mit Umwegen verbunden. Die drei bestehenden Unterführungen im Bahnhofsareal sind mit Treppenanlagen erschlossen und verbinden die Teilbereiche „Altstadt –Bahnhofsvorplatz“, „Empfangsgebäude – Bahngleise“ sowie „Busbahnhof ZOB – Mariahilfberg-Viertel“. Eine oberirdische Wegeverbindung zwischen Altstadt und Bahnhof ist mittels Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Kaiser-Ludwig-Ring und Bahnhofstraße möglich. Im direkten Bahnhofsumfeld gibt es derzeit keine Radverkehrsanlage. Radfahrer müssen ihre Fahrräder am Bahnhofsvorplatz schieben und an den Treppenanlagen der Unterführungen tragen. Aus dem Mariahilfberg-Viertel kommend ist die aktuelle Radverkehrsverbindung an den Bahnhof über die Steingutstraße oder den Mariahilfbergweg möglich. Die Bahngleise sind derzeit ebenfalls nur über Treppenanlagen

erreichbar (s. Anlage 1).

Im Jahr 2016 wurde eine Grundsatzvereinbarung zur Entwicklung und Neugestaltung des Bahnhofsareals zwischen der Stadt Amberg und DB Station&Service AG geschlossen. Im Oktober 2017 beschloss der Stadtrat die grundsätzliche Wegeverbindung mittels Unterführungsvariante. Der Ferienausschuss 2019 hat die Verwaltung dazu ermächtigt zwei Planungsvereinbarungen zur Prüfung von Entwicklungsvarianten des Empfangsgebäudes und zur Planung der Infrastruktur mit der Anbindung per Unterführung abzuschließen.

Im Juni 2020 stellte die Abteilung Objektentwicklung und Planung der DB Station&Service erste Ergebnisse und Varianten für den Verlauf der Bahnunterführung der Stadtverwaltung vor. Diese wurden vom Stadtplanungsamt geprüft und bewertet. Am 19.08.2020 erfolgte ein Ortstermin am Bahnhof Amberg mit den DB-Akteuren und Vertretern der Stadt Amberg zur Besichtigung des Bahnhofsareals und zur Abstimmung der Planungsstände.

Im weiteren Verfahren werden die erarbeiteten Bahnunterführungen im Detail untersucht und auf ihre Machbarkeit von Seiten der DB Station&Service AG in Abstimmung mit der Stadt Amberg geprüft.

### **Rahmenbedingungen:**

#### Erhalt oder Neubau des Empfangsgebäudes

Im Rahmen der beauftragten Machbarkeitsstudie wird von Seiten der DB der Erhalt oder ein Neubau des Bahnhofsgebäudes geprüft. Hierbei werden Aspekte wie die Wirtschaftlichkeit und Nutzungsmöglichkeiten sowie die Gestaltung berücksichtigt.

Bei Erhalt des Empfangsgebäudes lehnt die DB Station&Service AG eine durchgehende Unterführung von der Altstadt bis zum Mariahilfberg-Viertel aus wirtschaftlichen Gründen ab; potentielle Kunden werden bei einer durchgängigen Unterführung an den Geschäften im Empfangsgebäude vorbeigeleitet.

Bei einem Neubau des Gebäudes ist eine durchgängige Unterführung möglich. Hier gilt es das neuentstehende Untergeschoss mit attraktiven Einkaufs- oder Gastronomieangeboten zu bespielen, um eine dauerhafte Aufwertung des Areals zu erzielen.

#### Gestaltung und Erschließung der Unterführung

Die weiteren Planungsschritte erfolgen unter Berücksichtigung der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA, 2011), den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA, 2002) sowie den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, 2010). Die Mindestanforderung für die Erschließung des Bahnhofs und Bahnhofumfeldes ist je eine barrierearme Erschließung am Kaiser-Ludwig-Ring in Richtung Busbahnhof ZOB Amberg und im östlichen Bereich in Richtung Klinikum.

Bei der Gestaltung der Unterführung ist eine vollständige Einsehbarkeit, durchgehende Beleuchtung und gute Belüftung zu berücksichtigen, um für die Nutzer eine attraktive und sichere Wegeverbindung zu schaffen. Gemäß den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen 6.1.8.8 sollten Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer mind. 2,50m lichte Höhe (anzustreben sind 3,00m) und eine Breite von 4,0m (bei unter 15 m Länge) und von 6,0m (ab 15m Länge) aufweisen. Zur Gewährleistung der Übersichtlichkeit in der Unterführung sollte auf rechtwinklige Abzweigungen verzichtet und ausreichend Beleuchtung bei der Ausgestaltung berücksichtigt werden.

Die Erschließung der Unterführung sollte möglichst barrierearm mit Rampenanlagen erfolgen. Auf Grund der topographischen Gegebenheiten am Bahnhofsumfeld ist ein vollständiger Ausbau von barrierefreien Rampenanlagen mit ausreichenden

Zwischenpodesten von 1,5m nach je 6,0m Rampenlänge nicht möglich (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, H BVA, 2011). Die Mindestanforderung für die Erschließung des Bahnhofs und Bahnhofumfeldes ist je eine barrierearme Erschließung am Kaiser-Ludwig-Ring in Richtung Busbahnhof ZOB Amberg und im östlichen Bereich in Richtung Klinikum. Nach den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen sind Treppenanlagen keine barrierefreie vertikale Anlage, es müssen Fahrstühle vorgesehen werden (RASt 6.1.8.8).

Der Ausbau barrierefreier Zugänge zu den Bahngleisen und in die Züge erfolgt gesondert von der Machbarkeitsstudie über die DB Station&Service AG; die Planungen erfolgen parallel und in enger Abstimmung zum Gesamtvorhaben.

#### Umgestaltung des Kaiser-Ludwig-Rings

Der Kaiser-Ludwig-Ring zählt in der Stadt Amberg zu einem der zentralen Straßenabschnitten im städtischen Verkehrssystem für den Kfz-Verkehr und ÖPNV. Die aktuellste Berechnung der Verkehrsbelastung aus dem Jahr 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ergibt eine Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke in Richtung Ziegeltorplatz von rd. 26.000 Kfz/Tag und in Richtung Nabburger Torplatz von rd. 29.000 Kfz/Tag.

Unter der Prämisse einer Mobilitätswende sollte eine Neuverteilung der Verkehrsfläche am Kaiser-Ludwig-Ring in Betracht gezogen werden. Eine Reduzierung der Kfz-Fahrspuren kann somit zu Gunsten des ÖPNV, der Radfahrer und Fußgänger ausfallen. Auf Grund der hohen Verkehrsmengen auf dem Kaiser-Ludwig-Ring und den angrenzenden Knotenpunkten muss solch einem Vorhaben schrittweise untersucht und im Rahmen von Testphasen erprobt werden.

#### **Mögliche Verläufe der Bahnunterführung:**

Basierend auf den ersten Planentwürfen der DB Station&Service AG wurden am 19.08.2020 gemeinsam mit den DB-Akteuren drei mögliche Verläufe der Bahnunterführung zwischen Bahnhofsgebäude und Mariahilfberg-Viertel ermittelt (s. Anlage 2). Für die Deutsche Bahn steht zunächst der barrierefreie Ausbau zwischen dem Empfangsgebäude und den Bahngleisen im Fokus, die weiterführende Wegeverbindung muss von der Stadt Amberg getragen werden. Alle drei Varianten werden in der Machbarkeitsstudie der DB Station&Service AG mit folgender Priorisierung untersucht:

	<b>Beschreibung</b>	<b>Bewertung</b>	<b>Priorisierung</b> (abgestimmt mit DB Station&Service AG)
Variante A	Neubau der Unterführung nördlich des Bestandstunnels. (Anlage 3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Der Reiseverkehr wird während der Baumaßnahme nur bedingt eingeschränkt</li> <li>+ Eine barrierearme Rampenanlage in Richtung Krankenhaus ist möglich</li> <li>+ Bei Neubau des Bahnhofsgebäudes ist ein geradliniger Verlauf ab der Bahnhofsstraße möglich</li> <li>+ Nächstgelegene Wegeverbindung für Fußgänger der derzeitigen Unterführung zwischen Ruoffstraße und ZOB</li> </ul>	<b>1</b>

Variante B	Neubau der Unterführung südlich des Bestandstunnels. (Anlage 4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine barrierearme Erschließung in Richtung Krankenhaus ist nur bedingt möglich</li> <li>+ Der Reiseverkehr wird während der Baumaßnahme nur bedingt eingeschränkt</li> <li>+ Das Empfangsgebäude auch bei durchgängiger Unterführung erhalten bleiben</li> </ul>	<b>2</b>
Variante Basis	Die bestehende Unterführung wird in Richtung Nordosten verlängert. (Anlage 5)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die bestehende Unterführung muss auf mind. 6,0m verbreitert werden</li> <li>- Der Reiseverkehr wird während der Baumaßnahme eingeschränkt</li> <li>+ Eine barrierearme Rampe in Richtung Krankenhaus ist möglich</li> </ul>	<b>3</b>

Ziel der Stadt Amberg ist es eine durchgängige, kreuzungsfreie und barrierearme Unterführung zwischen der Amberger Altstadt und dem Mariahilfberg-Viertel zu gestalten. Somit wird ein Neubau des Empfangsgebäudes priorisiert, um eine solche durchgängige Wegeverbindung zu schaffen. Sollte die Machbarkeitsstudie und somit die DB Station&Service AG sich für den Erhalt des Gebäudes aussprechen ist dennoch der Ausbau einer barrierearmen Wegeverbindung zu verfolgen. Nach aktuellem Sachstand ist für alle Beteiligten die Variante A der favorisierte Tunnelverlauf.

1) Variante „A1 – zwei Unterführungen“ bei Erhalt des Empfangsgebäudes (s. Anlage 6)

Bei Erhalt des Empfangsgebäudes wird die aktuelle Struktur der Unterführungen am Bahnhof bestehen bleiben; lediglich der schmale Verbindungstunnel vom Busbahnhof ZOB zum Mariahilfberg-Viertel kann geschlossen werden. Ersetzend hierfür wird die Bahnunterführung zwischen Bahnhofsgebäude und Mariahilfberg-Viertel neu unter Berücksichtigung der empfohlenen Breiten für Fußgänger und Radfahrer gebaut.

Im Nordosten erfolgt eine barrierearme Erschließung in Richtung Krankenhaus, in Richtung Ruoffstraße erfolgt die Erschließung für Fußgänger über eine Treppenanlage und für Radfahrer über einen Radweg. Die Bestandsunterführung zwischen Altstadt und Bahnhofsgebäude muss gemäß der RASt verbreitert und zur Verbesserung der Belichtung umgestaltet werden; zusätzlich wird die Ein-/Ausgangssituation am Bahnhofsgebäude verändert. An einigen Zugängen zur Unterführung sind auf Grund der geringen Flächenverfügbarkeit weiterhin nur Treppenanlagen möglich; diese sollten mit Aufzügen und/oder Fahrradschieberampen ergänzt werden.

2) Variante „A2– eine Unterführung“ bei Neubau des Empfangsgebäudes (s. Anlage 7)

Bei Neubau des Bahnhofsgebäudes kann eine durchgängige Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Altstadt Amberg und dem Mariahilfberg-Viertel gestaltet werden. Im Untergeschoss ist ein offener Platz vorgesehen, welcher mit Gastronomie-, Dienstleistungs- und Einkaufsbetrieben belebt wird. Mit einem Neubau können auch die Bedarfe der Nutzergruppen weiter berücksichtigt werden, bspw. eine Parkmöglichkeit für Kfz und Fahrräder.

Neben der Attraktivierung des Bahnhofsareals wirkt sich die offene Platzgestaltung positiv auf Sicht- und Lichtverhältnisse der Bahnunterführung aus. Je kürzer und

heller die Unterführungen gestaltet werden können, desto mehr Akzeptanz und Sicherheit wird den Nutzern geboten. Mit der durchgängigen Unterführung ist mindestens ein barrierearmer Zugang mittels Rampenanlagen an den Eingängen möglich.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Verbesserung der öffentlichen Fuß- und Radwegverbindungen zwischen dem neuen Bahnhof, dem Busbahnhof und Mariahilfberg-Viertel und Altstadt, die unter der Bahnlinie und unter dem Kaiser-Ludwig-Ring kreuzungs- und barrierearm geführt werden soll.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

---

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

.....  
(Unterschrift Referatsleiter)

**Personelle Auswirkungen:**

----

**Finanzielle Auswirkungen:**

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Haushaltsmittel zur Umsetzung der Planungsvereinbarung stehen auf der Haushaltsstelle 1.6373.9581 zur Verfügung.

c) Folgekosten nach Fertigstellung der Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

**Alternativen:**

Die Basisvariante, Verlängerung der bestehenden Bahnhausunterführung, kann als alternativer Tunnelverlauf umgesetzt werden. Bei der Realisierung dieser Variante ist während den Baumaßnahmen mit einer deutlichen Einschränkung im Reiseverkehr zu rechnen. Die Verbreiterung der Unterführung auf die Mindestbreite von 6,0m nach RAST ist mit einem erheblichen bautechnischen Aufwand verbunden.

**Anlagen:**

- Anlage 1: Übersichtsplan zum Bestand am Bahnhof und Bahnhofsumfeld Amberg, M= 1:2.000
- Anlage 2: Übersichtsplan zum Verlauf der möglichen Bahnunterführungen der DB Station&Service AG
- Anlage 3: Übersichtsplan zum Verlauf der Bahnstufunterführung „Variante A“, M= 1:1.000
- Anlage 4: Übersichtsplan zum Verlauf der Bahnstufunterführung „Variante B“, M= 1:1.000
- Anlage 5: Übersichtsplan zum Verlauf der Bahnstufunterführung „Basis“, M = 1:1.000
- Anlage 6: Entwurfsplan „Variante A – zwei Unterführungen bei Erhalt des Bestandsgebäudes“, M= 1:1.000
- Anlage 7: Entwurfsplan „Variante A – eine Unterführung bei Neubau des Bahnhofsgebäudes“, M= 1:1.000

### **Beschluß**

14.10.2020

Bauausschuss

SI/BA/50/20

### **Beschluss:**

Es wird beschlossen, dass die beiden Varianten A und B zum Verlauf der Bahnstufunterführung in Abhängigkeit der Entwicklungen am Empfangsgebäude in der Machbarkeitsstudie der DB Station&Service AG und bei den Planungen zum barrierefreiem Ausbau weiterverfolgt werden. Mit dem bisherigen Planungsverfahren war der Stadtrat einverstanden.

### **Protokollnotiz:**

Herr Stadtrat Bumés sieht hier als wichtigsten Aspekt die Barrierefreiheit. Es sollte auch eine zusätzliche Erschließungsmöglichkeit für das Mariahilfbergviertel geschaffen werden. Variante A ist sein Favorit. Er erkundigte sich auch wegen der Radwegführung.

Herr Oberbürgermeister Cerny schlug vor, das Thema Radverkehr hier auszuklammern und sich auf die Priorisierung der Varianten A, B und C Basisvariante zu fokussieren. A und B geben die Möglichkeit zum barrierefreien Ausbau und beide ermöglichen einen Durchstich, also eine durchgängige Wegeverbindung zwischen Bahnhof und dem Mariahilfbergviertel.

Herr Stadtrat Witt wies daraufhin, dass sich bei einer Rampe mit 10%iger Steigung für Fußgänger und Radfahrer die Möglichkeit eines Aufzuges offengehalten werden sollte.

Herr Baureferent Kühne gab an, dass beide Varianten eine barrierefreie Anbindung an die Gleise vorsehen und Aufzüge auch vorhanden sein werden. Der Anteil der Stadt (Grunderwerb und Ausbaurkosten) liege hier dann beim „Durchstich“ vom Bahnhof in das Mariahilfbergviertel.

Herr Stadtrat Weigl meinte dazu, dass eine 10%ige Rampe nicht barrierefrei ist. Er fragte nach, wann die Maßnahme kommt?

Herr Stadtrat Dr. Schöberl stellte fest, wir beschließen eine Weiterverfolgung der Varianten A und B. Die Bahn gibt dann letztendlich vor, welche Variante zum Zuge kommt.

