

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0025/2004
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	03.05.2004
Neugestaltung Stadteingang Bahnhof Amberg hier: Vorstellung des Vorentwurfes		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: H. Mayer		
Beratungsfolge	12.05.2004	Bauausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt dem Vorentwurf vom 28.02.2004 zu.
Die Verwaltung wird beauftragt auf dieser Grundlage eine Anlieger- und Träger-öffentlicher-Belange-Beteiligung durchzuführen sowie die Förderfähigkeit des Projektes bei der Regierung der Oberpfalz abzuklären.

Sachstandsbericht:

1. Rückblick und historische Situation

Bis etwa zum Jahre 1860 gab es aus Richtung des heutigen Bahnhofes keinen Zugang zur Altstadt. Stadtgraben mit Zwinger in historischem Bestand bildeten den Altstadtabschluss.

Etwa 1859 wurde das Gasthaus und die dahinter liegenden Gebäude abgebrochen und der künftige Zugang über den Stadtgraben zum Bahnhof geschaffen.

Die so neu entstandene Bahnstasse mit Bauten aus der Gründerzeit und Überbrückung des Stadtgrabens mit der sog. "Marienbrücke" war die erste großzügige Überwindung und städtebauliche Entwicklung über die alten Stadtmauern hinweg.

Die durch den Standort des Bahnhofes geschaffene Bauschneise schuf die bis heute so wichtige Sichtbeziehung zu einem der Wahrzeichen Ambergs, der Maria-Hilf-Berg-Kirche. Dieser wichtigen Sichtbeziehung hat sich die Höhenentwicklung des Bahnhofes - damals wie auch heute - in der Höhenentwicklung untergeordnet.

Der alte Bahnhof im Baustil der Gründerzeit wurde abgerissen und in den 50er Jahren durch einen Neubau ersetzt. Noch immer blieb jedoch der davorliegende Stadtgraben und die dazugehörigen Stadtmauern mit der steinernen Marienbrücke als Stadtzugang erhalten.

Erst mit dem Bau der Tiefgarage in den 70er Jahren in Verbindung mit dem Neubau des Kaufhofes veränderte sich der Stadtzugang so gravierend, dass die alte Stadtbegrenzung kaum noch zu spüren ist.

2. Ausgangslage

Durch die sich erst im letzten Jahrzehnt endgültig eingependelte Verkehrsführung (ausschließliche Zufahrt der Nordost-Altstadt über den Bahnhof), der wiedergewonnenen Bedeutung des Schienenverkehrs und dem Neubau eines Busbahnhofes hat dieser Stadtzugang erheblich an Bedeutung zugenommen und ist darüber hinaus eine wichtige

Visitenkarte der Stadt.

Die aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen entstandenen Veränderungen des Bereiches zwischen Bahnhof und Altstadt mit dazwischenliegendem Stadtgraben werden zumindest optisch nicht mehr den Anforderungen des wichtigsten Altstadtzugangs von Amberg gerecht.

Eine Umgestaltung bzw. Neugestaltung dieses wichtigen Stadteingangs - möglichst unter Berücksichtigung historischer Vorgaben - ist daher wohl eine der wichtigsten und vordringlichsten städtebaulichen Aufgaben Ambergs.

3. Funktionale Anforderungen an die Umgestaltung

Nach den derzeitigen Verkehrsregelungen wird die gesamte nördliche Altstadt vom Kaiser-Ludwig-Ring her kommend über die Bahnhofstrasse erschlossen. Der Verkehr führt zwar einbahnig in die Altstadt, jedoch muss die Ausbaubreite für den Bedarfsfall Gegenverkehr zulassen.

Die Zu- und Abfahrten über die „Batteriegasse“ im Westen und über „Hinter der Mauer“ im Osten müssen gewährleistet bleiben. Die Hauptfußgängerströme vom Bahnhof und Busbahnhof her sind über eine beampelte Fußgängerüberwegung über den Kaiser-Ludwig-Ring zu lenken.

Da die geplante Unterführung des Kaiser-Ludwig-Ringes zum Bahnhof mittelfristig durch den Bahnhof hindurch weitergeführt werden soll, ist der Aufgang zur Altstadt möglichst behindertengerecht zu gestalten.

Eine Verkehrsmischung zwischen Fußgänger- und Fahrverkehr soll weitgehendst auf den Bereich zwischen Kiosk und „Kaufhaus Wöhr!“ beschränkt bleiben. Fahrrad- und Kradstellplätze sind in ausreichender Zahl vorzusehen, dagegen sind Pkw-Stellplätze mit Ausnahme einer beschränkten Zahl in der Nähe des Altstadtthotels nicht vorgesehen. Unter dem nordöstlichen Planungsbereich befindet sich eine Tiefgarage. Höhenveränderungen in der Oberfläche sind dort nur sehr eingeschränkt möglich.

4. Gestaltungsabsicht

Die Hauptabsicht des Entwurfes bestand darin, die ursprüngliche Altstadtgrenze wieder sichtbar zu machen. Dies soll über neu zu errichtende Mauern in Fortsetzung der ursprünglichen Stadtmauern aufgezeigt werden. Dort, wo aus verkehrstechnischen Gründen Mauern nicht mehr möglich sind, werden diese als Bodenintarsien weitergeführt. Die Mauern sollen mindestens in Brüstungshöhe (1,20 m) erstellt werden.

2-reihige Baublöcke - mit Rücksicht auf Sichtbarkeit der Werbeträger- aus geschnittenen Platanen betonen in Verbindung mit den Mauern die ursprüngliche Altstadtgrenze in der 3. Dimension.

Die bereits in der Bahnhofstrasse vorhandene Belagsstruktur in Granitkleinstein als Passéepflaster wird bis an die ursprüngliche Altstadtgrenze fortgesetzt, ebenso die beiden Granitlaufbänder.

Getrennt durch die Zufahrtsachse „Bahnhofstrasse – Bahnhof“ und dem Kiosk ergeben sich westlich und östlich 2 Platzsituationen.

Während das östliche Platzvorfeld vor dem Kaufhaus "Wöhr!“ in erster Linie den Fußgänger aus der Unterführung und zur Unterführung aufnimmt, könnte der westliche Platzbereich, vor allem in Hotelnähe, als Aufenthalts- und Ruheraum, im Anschluss an den Kiosk als Bier- und Cafégarten genutzt werden.

Das Umfeld des Altstadtthotels wird in die Gesamtkonzeption einbezogen, das Einverständnis der Eigentümerin liegt vor. Dem Altstadtthotel werden unter Erhalt des vorhandenen Götterbaums ein Café- und Biergarten unmittelbar vorgelagert; die aufgegeben

Stellplätze liegen zwischen Hotel und Kiosk, integriert in den Baumblock.

Die Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhof über den Stadtgraben hinweg war noch bis zum Bau der Tiefgarage durch eine breite steinerne Brücke, die „Marienbrücke“, gewährleistet. Die Verkehrsströme sowohl des Fahrverkehrs vom Kaiser-Ludwig-Ring aus, als auch der Fußgänger von Bahnhof und Busbahnhof, führen noch immer an gleicher Stelle in die Altstadt.

Die derzeitige Situation lässt nicht einmal mehr ansatzweise die ursprünglichen Vorgaben Stadtgraben und Brücke erkennen. Mit einer wesentlichen Verstärkung und Vergrößerung der Grünflächen kann zwar nicht mehr die Grabensituation hergestellt werden, aber es kann zumindest auf eine ursprüngliche Grünsituation hingewiesen werden.

Der vom Bahnhof her einströmende Fahrverkehr wird durch zwei trompetenartig auf die Bahnhofsachse ausgerichtete, repräsentativ gestaltete Beete gefasst, so dass die Trennung zwischen Fußgängerverkehr und Fahrverkehr gewährleistet ist.

Während im nördlichen Platzteil mit seinem ausgeprägten Baumhain die Aufenthaltsqualität stärker betont wird, steht im südlichen Platzteil die optische Wiedereinbeziehung des Stadtgrabens durch eine wesentlich größere und flacher geneigte Wiese, nur unterbrochen durch eine verkleinerte Platzrampensituation zur Straßenunterführung hin, im Vordergrund.

Räumliche Kanten zum Kaiser-Ludwig-Ring werden durch eine alleeartige Bepflanzung und pergolenartige Elemente gebildet, die im südlichen Bereich dem Unterstand von Fahr- und Motorrädern dienen, im nördlichen durch Bänke zum Ausruhen und Betrachten der Altstadtsilhouette und der Passantenströme einladen.

Der Geh- und Radweg wird parallel zum Ring über einen ampelgesteuerten Übergang zwischen Allee und Pergola geführt und biegt erst vor der nördlich gelegenen Trafostation nach Westen auf den vorhandenen Geh- und Radweg ab.

Eine Weiterführung des Geh- und Radweges parallel zum Ring wäre wünschenswert, scheitert jedoch an der vorhandenen Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage an dieser Stelle.

5. Materialverwendung

Im Altstadtbereich wird die bereits in der Bahnhofstrasse vorgegebene Struktur weitergeführt, d.h. einheitliche Pflasterung mit Granitkleinstein als Passée-Pflaster und Weiterführung der Laufbänder aus großformatigen Granitplatten bis kurz vor der Altstadtgrenze. Die neuen Mauern als Symbolik der ursprünglichen Stadtmauer werden in Granit - wie bereits im Bereich der Unterführung vorhanden – erstellt, ebenso die weiterführende Bodensymbolik. Die platzdurchführende Zufahrt setzt sich durch einen in Reihen verlegten Großgranitpflasterstein 16 – 22 cm lang mit geschliffener Oberfläche und geschlagenen Kanten ab (Anlage Kranbrücke). Diese Belagsstruktur schiebt sich bis in Höhe der Altstadtbaukante hinaus.

Die befestigten Bereiche in Richtung Bahnhof sind aus gleichem Granitkleinsteinmaterial wie im Altstadtbereich, jedoch als Reihen oder Bögen verlegt.

Als einheitliche Baumart für die alleeartige Bepflanzung sollte die Art vor dem Bahnhof (säulenförmige Hainbuchen) aufgenommen werden, für die geschnittenen Baumblöcke sind Platanen vorgesehen.

6. Kosten, Bauabschnitte und Weiterführung des Projekts

Entsprechend der Kostenschätzung der Planungsgemeinschaft Büro Röth / Reuther + Seuß zum Entwurf stellen sich die Kosten, aufgeteilt in 4 Bauabschnitte, wie folgt dar:

	brutto
Bauabschnitt 1 Vorplatz Wöhrl und Abgang zum Stadtgraben/Bahnhofsunterführung	480.000,00 €
Bauabschnitt 2 Zufahrt Bahnhofstraße	258.000,00 €
Bauabschnitt 3 Nördlicher Platzbereich	750.000,00 €
Bauabschnitt 4 Privatbereich Altstadt-Hotel	30.000,00 €
Gesamt	1.518.000,00 €

Nach erfolgter Zustimmung des Bauausschusses zum Entwurf wird von der Verwaltung die Förderfähigkeit des Projektes mit der Regierung der Oberpfalz abgestimmt und der Antrag auf Zuwendung aus Mitteln der Städtebauförderung gestellt.

Auf der Grundlage dieses Entwurfes wird eine Beteiligung der Betroffenen sowie der zuständigen Fachbehörden durchgeführt, um insbesondere die Belange des Verkehrs, der Grünordnung, Denkmalschutz, etc. und die direkten Anlieger und Beteiligten wie Altstadt-Hotel, Kioskbetreiber, Eigentümer und Betreiber der Tiefgarage, usw. mit in das Projekt einzubinden, damit ein reibungsloser Ablauf entwickelt werden kann. Insbesondere die Abwicklung des zufahrenden Verkehrs in die Altstadt während der Baumaßnahme wird hier von besonderer Bedeutung sein.

Im Zuge der Umbaumaßnahmen und Oberflächengestaltung sollte die dringend erforderliche Sanierung der Tiefgaragendecke mitbetrachtet, untersucht und ausgeführt werden. Die Kosten hierfür sind in der aufgeführten Kostenschätzung enthalten.

.....
Martina Dietrich, Baureferentin

Anlagen:
Lageplan