

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



AMBERG

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr.:	005/0188/2024
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	24.09.2024
Barrierefreier Ausbau Bahnhof Amberg und Durchbindung zum Mariahilfbergviertel		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen		
Verfasser: Schaller, Ulrich		
Beratungsfolge	02.10.2024	Verkehrsausschuss
	24.10.2024	Hauptverwaltungs- und Finanzausschuss
	04.11.2024	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Amberg legt für die bereits beschlossene „Infrastrukturmaßnahme Stadt“ am Amberger Bahnhof den weiteren Planungsprozess mit der Variante 2d fest. Diese Variante sieht eine 7,50m breite Personenunterführung für den Fuß- und Radverkehr von der Marienstraße/ Ruoffstraße bis zur Unterkante von Gleis 1 am Hausbahnsteig des Bahnhof vor.

Die Verwaltung wird damit beauftragt, einen Vertrag mit DB InfraGO vorzubereiten, der die Abwicklung der Leistungsphasen 3 und 4 beinhaltet. Bis zur Fertigstellung des Vertrags erklärt sich die Stadt Amberg bereit, eine Kostenübernahmeerklärung in Höhe von 10.000 Euro für die Weiterführung der Planungen der Variante 2d in der Leistungsphase 3 zu übernehmen.

Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, die abschließenden Fördermodalitäten mit den zuständigen Stellen (Regierung der Oberpfalz, Bay. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) zu klären und verbindlich festzuhalten.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Am 19.06.2024 wurde im Verkehrsausschuss ausführlich über den Sachstand der Verhandlungen mit der DB InfraGO zum barrierefreien Ausbau und Durchstich zum Mariahilfbergviertel berichtet.

Nachfolgend sollen die Ergebnisse zum Stand 23.09.2024 zunächst zusammengefasst dargestellt werden:

1. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat mit Schreiben von Staatsminister Bernreiter vom 16.09.2024 mitgeteilt, dass die Stadt Amberg in das bayerische Aktionsprogramm für barrierefreie Stationen aufgenommen wurde, welches einen beschleunigten Ausbau der Barrierefreiheit des Bahnhofs Amberg gewährleistet. Nach Angaben von DB InfraGO ist der Ausbau für 2030 vorgesehen.
2. Nach bisherigem Kenntnisstand ist der Einsatz moderner Neigetechnikfahrzeuge ab Dezember 2032 vorgesehen. Die neuen Züge sind in Verbindung mit der in Amberg für 2030 erfolgten Bahnsteigerhöhung auf 76 cm Höhe eine wichtige ergänzende Maßnahme für eine dann

durchgängige Barrierefreiheit bis in den Zug hinein.

N.B. Laut Aussage der Bayerischen Eisenbahngesellschaft von Juni 2024 hängt die Umsetzung der zukünftigen Zielbahnsteighöhe an anderen Bahnhöfen auf der Gesamtstrecke Nürnberg-Schwandorf von 76 cm über Schienenoberkante, die zu den Neigetechnikfahrzeugen passt, vom weiteren Fortschritt der BVWP-Projekte Nürnberg-Hof und Nürnberg-Prag ab. Die Zuständigkeit hierfür liegt auf Bundesebene. Einen belastbaren Zeitplan gibt es hierfür noch nicht.

3. Einigung mit DB InfraGO und dem Fördergeber, Regierung der Oberpfalz/Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr auf einen Durchstich zum Mariahilfbergviertel in einer Breite von 7,5 m und dessen Förderfähigkeit nach der Variante 2d.
4. Aussicht auf eine hohe Förderung der (anteiligen) Kosten der Baumaßnahmen der Stadt durch die Regierung der Oberpfalz (Fördersatz und Förderinstrumentarien sind noch abschließend zu klären).
5. Neue zeitgemäße Fußverbindungen vom Mariahilfbergviertel bis zum Bahnhof. Durchgängig barrierefrei von der Marienstraße und vom Ruoffparkplatz (potentielle Entwicklungsfläche für P+R) kommend, mit Treppenanlage an der Ruoffstraße/Schwaigerstraße.
6. Vergrößerte Aufzuanlage an Gleis 1, so dass dieser von mehreren Nutzern gleichzeitig benutzt werden kann (z.B. Fahrrad und Kinderwagen, 2 Fahrräder...).
7. Neue, komplett autofreie und weitestgehend ohne Absteigen befahrbare Verbindung für den Radverkehr von der Marienstraße bis zum Bahnhof Amberg/Unterkante Gleis 1. Dort wird, um zur Oberkante des Gleises 1 zu kommen, der Aufzug oder eine Schieberinne benutzt.
8. Im Falle einer Entscheidung des Stadtrats gegen einen Durchstich erfolgt der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Amberg zwischen Gleis 1 und Gleis 3 in einer Breite von 4,5m. Somit ergibt sich keine Verschlechterung zur gegenwärtigen Breite von 4,20m.

Aufgrund der Planungen der DB InfraGO AG für einen barrierefreien Bahnhof (Bahnsteige und ihre Zuwegungen) ergibt sich für die Stadt Amberg die Möglichkeit, die neu entstehende Personenunterführung in Richtung Mariahilfbergviertel zu verlängern und barrierefrei an die Marienstraße und an die Ruoffstraße anzuschließen. Hierzu wurde zusammen mit DB InfraGO und den von DB InfraGO beauftragten Planungsbüro Emch+Berger die Vorzugsvariante 2d bis zur Leistungsphase HOAI 2 ausgearbeitet, die nun beschlossen werden soll.

Um den seitens DB InfraGO festgelegten Zeitplan einhalten zu können, ist nun sehr zeitnah eine Entscheidung der städtischen Gremien erforderlich, ob die Stadt Amberg bereit ist, diese Vorzugsvariante 2d - zunächst planerisch – weiter zu verfolgen. Eine Realisierung ist laut aktueller Aussage von DB InfraGO für das Jahr 2030 vorgesehen, jedoch müssen kurzfristig Zeitpläne für Maßnahmen wie Streckensperrungen usw. während der Baumaßnahme bereits vorbereitet und eingetaktet werden.

Die vorliegende Planung bietet die historische Chance, diese neue Unterführung zu einem späteren Zeitpunkt bis zur bestehenden Unterführung unter dem Kaiser-Ludwig-Ring in die Bahnhofstraße weiterzuführen (Teilprojekt Empfangsgebäude). Damit würde erstmalig eine komplett autofreie, durchgängige und barrierefreie Verbindung zwischen Mariahilfbergviertel und Innenstadt für zu Fuß gehende und Radfahrende entstehen.

Mit den Förderstellen, der Regierung der Oberpfalz bzw. dem Bayerischen Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ist die Baumaßnahme 2d bereits weitestgehend abgestimmt. Für die Baumaßnahme selbst sind hohe finanzielle Förderungen in Aussicht gestellt worden. Die genaue Höhe und exakte Art der Förderung hängen maßgeblich von der konkreten Vertragsgestaltung ab

und sind u.a. noch von offenen straßenverkehrswegerechtlichen Fragestellungen abhängig, die derzeit zwischen den Fachstellen von DB InfraGO und dem Bay. StMB abgestimmt werden. Danach kann geklärt werden, ob das Projekt über einen Vertrag nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (§2,11) abgewickelt werden kann. Im anderen Fall soll ein sog. Realisierungs- und Finanzierungsvertrag angestrebt werden, für den vertiefende Gespräche mit den Vertretern der Städtebauförderung der Regierung der Oberpfalz erforderlich sind.

Für den Einstieg in diese Verhandlungen setzt die Regierung als Fördergeber voraus, dass die Stadt eine vom Stadtrat beschlossene Planungsvariante vorweisen kann.

Daher ist eine grundsätzliche Entscheidung des Stadtrats über die Fortführung der geplanten Baumaßnahme elementar von Bedeutung. Zu entscheiden ist, ob die laufenden Planungen gemäß Variante 2d verstetigt werden sollen oder diese nach Abschluss der Leistungsphase 2 (HOAI) eingestellt werden.

Erläuterungen zur Baumaßnahme Variante 2d

Der Bau der Unterführung und die Rampen zur Marienstraße bzw. zur Ruoffstraße sind ein erster, wichtiger Bauabschnitt, um eine durchgängige Verbindung zwischen dem Mariahilfbergviertel und der Altstadt herzustellen. Die Variante 2d berücksichtigt hinsichtlich der gewählten Breite die Möglichkeit einer späteren unterirdischen Durchbindung von Gleis 1 bis zur Bahnhofstraße. Auf diese Weise wird die Möglichkeit erhalten, zu einem späteren Zeitpunkt die Integration mit einem neuen Bahngebäude zu realisieren.

Sie orientiert sich damit an den ursprünglichen Planungen für ein neues Bahngebäude, das zusammen mit der Deutschen Bahn entwickelt, dann aber aus Wirtschaftlichkeitsgründen von der Deutschen Bahn zurückgestellt wurde.

Die Personenunterführung selbst hat eine lichte Breite von 7,50m und soll ca. 15 Meter nordwestlich der bestehenden inzwischen 100 Jahre alten Gleiszuführung, als neues Bauwerk entstehen. Die Auf-/Abgänge zu den Bahnsteigen werden mit jeweils einem Aufzug ausgestattet, um Barrierefreiheit zu gewährleisten. Das Niveau der Bahnsteige wird auf 76cm angehoben. Die Unterführung wird baulich durch den Einbau eines Schrammbords in zwei Teile getrennt. Der Radverkehr bewegt sich auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg entlang der östlichen Seite der Unterführung, der Fußverkehr auf der westlichen Seite, auf der sich auch die Aufgänge und Aufzüge zu den Bahnsteigen befinden.

Am Bahnsteig Gleis 1 und 2/3 sind Ausstiege/Durchlässe vorgesehen, sodass der Radverkehr schiebend bzw. per Aufzug das Fahrrad nach oben transportieren kann. Auf der Seite des Bahnhofsgebäudes sind eine einseitige Treppenanlage und ein Aufzug vorgesehen.

Auf der Seite des Mariahilfbergviertels wird die Personenunterführung durch zwei barrierefreie Rampen angeschlossen. Eine Rampe soll zur Marienstraße führen und für den Radverkehr freigegeben werden. Die andere Rampe soll den Zugang zum Parkplatz am Finanzamt ermöglichen und lediglich für den Fußverkehr freigegeben werden. An der Ecke Ruoffstraße/Schwaigerstraße ist zudem die Errichtung einer Treppenanlage geplant.

Entlang der Rampe zur Marienstraße und an der Treppenanlage Schwaigerstraße/Ruoffstraße sollen möglichst nahe an der Unterführung Radabstellanlagen entstehen.

Die Anbindung an den Bahnhof wird somit für alle Stadtteile nördlich der Bahnlinie erheblich gestärkt.

Geprüfte, aber verworfene Teilplanungen

Eine Durchbindung der 7,50m breiten Personenunterführung unter dem Bestandsgebäude hat die DB InfraGO AG ausgeschlossen, solange das Bahnhofsgebäude nicht verändert wird. Die Verwaltung empfiehlt dennoch Variante 2d mit 7,50m Breite, um bei einem Neubau des Bahnhofsgebäudes das langfristige Ziel der durchgehenden, barrierefreien Verbindung zwischen Altstadt und Mariahilfbergviertel schließlich umsetzen zu können, selbst wenn dieser Neubau erst in einigen Jahrzehnten umgesetzt werden sollte.

Die Durchbindung von der Bahnhofsstraße bis zur Marienstraße unter Einbeziehung/Nutzung des gegenwärtigen 100 Jahre alten Gleiszugangs wird aus statischen Gründen von den Fachplanern nicht empfohlen. Gleiches gilt für eine Untertunnelung des gegenwärtigen Bahngeländes. Die Möglichkeit einer Förderung von zwei parallel verlaufenden Durchstichen unter dem Bahngelände

- Bahnhof – Marienstraße mit Gleiszugang als auch
- ab Bahnhofsstraße direkt zur Marienstraße

wurde seitens der Regierung der Oberpfalz abgelehnt.

Die Weiterführung der Alternativplanung für den Bau einer Durchbindung in Form einer reinen Fußgängerunterführung mit einer lichten Breite von 4,50m wurde verwaltungsseitig verworfen. Im Vorfeld wurden hierzu Planungen und Kostenschätzungen beauftragt. Es zeigte sich deutlich, dass die Realisierung nur unwesentlich günstiger wäre als die Realisierung einer Variante mit 7,50m Breite. Entscheidend für die Ablehnung ist aber, dass die Fördergeber für eine reine Fußgängervariante keine Fördermittel (weder aus Straßenbau-, noch aus Städtebauförderungsmitteln) zur Verfügung stellen würden.

Eine nachträgliche Aufweitung der Unterführung von 4,50m auf 7,50m ist aus bautechnischen Gründen gänzlich ausgeschlossen.

Geprüft wurde auch die Anlage einer Kombination aus einer barrierefreien Rampe zur Marienstraße und einem Aufzug zur Ecke Ruoffstraße/Schwaigerstraße. Dies ist laut Ingenieurbüro Emch+Berger allerdings deutlich kostenintensiver und langfristig wartungsintensiver sowie mit dem Risiko der Nutzungseinschränkung beim Ausfall des Aufzugs verbunden. Daher wurden zwei barrierefreie Rampen (Marienstraße, Finanzamt) sowie eine Treppenanlage zur Ecke Ruoffstraße/ Schwaigerstraße weiterverfolgt.

Über die seitens der Stadtverwaltung gewünschte Berücksichtigung der alten Unterführung unter den Bahngleisen auf Höhe der Ruoffstraße/Schwaigerstraße zum ZOB wurde bereits in der Verkehrsausschuss-Sitzung am 19.06.2024 ausführlich berichtet. Nachdem eine Integration in die Maßnahme der neuen Bahnunterführung über das Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht möglich ist, muss über den weiteren Umgang (Erhalt oder Rückbau) dieser 100 Jahre alten, nicht mehr zeitgemäßen und nicht barrierefreien Unterführung zu geeigneter Zeit entschieden werden.

Ausblick:

Der Bau von Variante 2d ist eine erste, sehr wichtige Investition in die Verbindung der beiden Stadtteile Mariahilfbergviertel und Innenstadt (=Bauabschnitt 1). In späteren Bauabschnitten sollte die unterirdische Erschließung von Unterkante Gleis 1 bis zur Innenstadt folgen. Letzteres ist stark von der Bereitschaft des Grundstückseigentümers DB InfraGO abhängig. Hierzu sind in den nächsten Jahren / Jahrzehnten weitere erfolgreiche Verhandlungen notwendig. Der Zeitpunkt für eine Erweiterung bzw. weitere Bauabschnitte ist derzeit unklar.

Die geplante, neue Rampe in Richtung Ruoffparkplatz bietet ab Fertigstellung eine zeitgemäße, barrierefreie Verbindung für Zuggäste vom Parkplatz bis zum Zug. Zusammen mit den Erweiterungsflächen direkt an den Gleisen hat der Parkplatz ein hohes Potential für ein späteres, erweitertes Park&Ride Angebot. Die Realisierung einer barrierefreien Fußgängerrampe zum

Ruoffparkplatz/Finanzamt ist eine wichtige Grundvoraussetzung, dass ein solches Vorhaben zu einem späteren Zeitpunkt zeitgemäß erstellt und auch gefördert werden kann.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

2016 hat die Stadt mit der DB Station&Service AG (seit Januar 2024 Zusammenschluss mit der DB Netz AG zur DB InfraGO AG) eine Grundsatzvereinbarung getroffen, in der es um die Entwicklung und Neugestaltung des Bahnhofsareals in Amberg geht. Ziele der Grundsatzvereinbarung sind unter anderem die Vernetzung der Mobilitätsangebote, die städtebauliche Verknüpfung der Quartiere Altstadt – Marienstraße – Bergviertel, die Barrierefreiheit am Bahnhof, die Berücksichtigung der zukünftigen Elektrifizierung und des zweigleisigen Ausbaus der Strecke sowie der Neubau des Bahnhofsgebäudes und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

Ende 2019/Anfang 2020 wurden von der Stadt Amberg und der DB Station&Service AG ein „Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 2 HOAI der Infrastrukturmaßnahme Stadt am Bahnhof Amberg“ unterschrieben (siehe Anlage).

In der Präambel sind die drei grundsätzlich angestrebten Einzelmaßnahmen im Umfeld des Amberger Bahnhofs benannt:

- Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Bahnhof Amberg (Bahnsteige)
- Infrastrukturmaßnahme Stadt (Eisenbahnüberführungsbauwerk)
- Machbarkeitsstudie Bahnhofsentwicklung (Bahnhofsgebäude und -umfeld)

Am 14.02.2020 erreichte die Stadt das offizielle Schreiben von Frau Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer (MdL), dass der Amberger Bahnhof von Seiten des Bayerischen Verkehrsministeriums für die Förderung des barrierefreien Ausbaus mit hoher Priorität eingestuft wurde. Hierzu hat der Freistaat Bayern mit DB Station & Service das sogenannte Bayernpaket II vereinbart. Darin waren zunächst die Planung der Leistungsphasen 1-4 HOAI für den barrierefreien Umbau der Bahnsteige und deren Zuwegungen vorgesehen.

Am 16.09.2024 schrieb Staatsminister Christian Bernreiter an die Stadt Amberg, dass sich der Freistaat Bayern freiwillig engagiert, den barrierefreien Ausbau der Bahnstationen in Bayern zu beschleunigen. In Abstimmung mit der DB InfraGO wurde unter anderem der Bahnhof Amberg in dieses Programm mitaufgenommen.

Zwischen 2016 und 2021 wurden darüber hinaus im Baureferat in Zusammenarbeit mit DB Station & Service die Entwicklungsvarianten des Empfangsgebäudes und -umfeldes geprüft („Machbarkeitsstudie Bahnhofsentwicklung“). Da die Eigenentwicklung des Konzeptes durch die DB Station & Service AG wirtschaftlich als nicht tragfähig eingestuft wurde, kann das Ausschreibungsverfahren in absehbarer Zeit nicht gestartet werden. Dennoch sollen die beiden anderen Maßnahmen – barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und die „Infrastrukturmaßnahme Stadt“ auf die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie Bahnhofsentwicklung“ abgestimmt sein.

Aufgrund der Planungsvereinbarung „Infrastrukturmaßnahme Stadt“ erfolgten in den vergangenen Jahren umfangreiche Gespräche mit der DB Station&Service AG und dem Ingenieurbüro Emch+Berger. Dabei stand das langfristige Ziel im Vordergrund, die Altstadt mit dem Mariahilfberg-Viertel durch eine attraktive und sichere Unterführung durchgängig zu verbinden, die optimalerweise auch den Radverkehr berücksichtigt.

Von der neuen Unterführung profitieren neben Menschen, die in den Stadtteilen nördlich der Bahnlinie wohnen und zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof oder in die Altstadt wollen, auch alle Personen, die von südlich der Bahnlinie kommend das Klinikum erreichen müssen, Arbeitnehmende der umliegenden Betriebe und Institutionen sowie Schülerinnen und Schüler, die auf dem Weg vom Bahnhof/ ZOB ins Dreifaltigkeitsviertel bisher die beengte Mariahilfbergweg-

Unterführung nutzen.

Langfristiges Ziel ist es, die Altstadt mit dem Mariahilfberg-Viertel durch eine durchgehende, zeitgemäße, attraktive und sichere Unterführung zu verbinden, die optimalerweise auch den Radverkehr berücksichtigt. Aus dieser neuen Unterführung heraus sollen die Bahnsteige erschlossen werden.

c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nicht öffentlichen Teil

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

Die DB Station & Service ruft die bereitgestellten Mittel bei der Stadt Amberg entsprechend dem Planungsfortschritt und den bis dahin angefallenen Kosten mittels Abschlagsrechnung ab. Für die Leistungsphasen 3 und 4 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt seitens des Planers/DB InfraGO noch keine Kostenschätzungen vor. Diese sind für die weitere Behandlung in den dafür zuständigen Gremien (Hauptverwaltungs- und Finanzausschuss, Stadtrat) gegenwärtig bei DB InfraGO bzw. dem Planungsbüro angefragt.

Mit dem Abschluss der Leistungsphasen 3-4 für das Gesamtbauwerk wird in 2025 gerechnet.

Für die Folgejahre bis 2030 sind entsprechende Haushaltsmittel bereitzustellen, welche die Kosten für die Leistungsphasen 5-9 abdecken.

Die Bau- und Planungskosten für die Leistungsphasen 5-9 belaufen sich bei Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nach aktuellen Angaben der DB InfraGO auf ca. 13 Mio. €. Zugrunde gelegt wurden seitens DB InfraGO die Planungen für die Variante 2c, die noch nicht die von der Regierung geforderten Ergänzungen zur Ausgestaltung der Rampe zur Marienstraße beinhaltet. Bei den geschätzten Kosten handelt es sich laut DB InfraGO aufgrund der sehr frühen Planungsphase um eine erste Indikation. Abweichungen sind im weiteren Prozess sehr wahrscheinlich.

b) Haushaltsmittel

Auf der Haushaltsstelle 1.6373.9581 sind für das Jahr 2024 nach Abzug noch laufender Beratungs- und Planungskosten noch finanzielle Mittel in Höhe von rund 300.000 € verfügbar. Es ist erforderlich, dass bei einer Entscheidung für die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 mit der Variante 2d weitere Haushaltsmittel eingestellt werden. Die genaue Summe ist derzeit bei DB InfraGO angefragt und werden so bald wie möglich nachgeliefert.

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

Die anfallenden Kosten für den Erhalt der Tunnelunterführung werden bei Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vollständig von der Stadt abgelöst. Die einmaligen Kosten wurden seitens DB InfraGO auf 1,6 Mio. € (Stand 7.8.2024) geschätzt. Eine exakte Berechnung der Ablösekosten wird final nach Fertigstellung des Bauwerks vorgenommen.

Weitere anfallende Kosten betreffen den Unterhalt in Form von Reinigung, Winterdienst und Beleuchtung,

die für das Tunnelbauwerk ebenfalls im Rahmen einer einmaligen Ablöse erfolgen können. Ebenso ist die Vereinbarung eines jährlichen Pauschalbetrags oder eine maßnahmenscharfe Abrechnung gegen Vorlage von Belegen erfolgen. Diese vergleichsweise zur Baumaßnahme geringen Kosten sind noch nicht geschätzt worden.

Der Erhalt (Instandhaltung) und Unterhalt der beiden Rampen und Treppenanlagen am Mariahilfbergviertel obliegt der Stadt Amberg. Somit ist hier keine Ablöse erforderlich.

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Alternativen:

Sofern sich die Stadt Amberg nicht für die Variante 2d entscheiden sollte, wird die DB InfraGO AG den reinen barrierefreien Ausbau bis zum Gleis 3 (sog. Nullvariante) umsetzen. Dieser Ausbau beinhaltet im Wesentlichen eine Personenunterführung vom Gleis 1 zum Gleis 2/3 mit einer lichten Breite von nun 4,50m. Bis Juni 2024 wurde nur mit einer Breite von 2,50m geplant.

Diese soll ca. 15m nordwestlich der Bestandsunterführung aus den 1920er Jahren, als neues Bauwerk entstehen. Die Auf-/ Abgänge zu den Bahnsteigen werden mit einem Aufzug ausgestattet, um Barrierefreiheit zu gewährleisten. Zudem wird das Niveau der Bahnsteige auf 76cm angehoben.

Dr. Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

- 1) Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 2 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme Stadt am Bahnhof Amberg (bestehender Vertrag aus dem Jahr 2019/2020)