

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0069/2017
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	31.08.2017
Umgestaltung des Bahnhofareals zur Verbesserung der Anbindung der Marienstraße an die Altstadt		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Frau Elisa Puchner		
Beratungsfolge	20.09.2017	Bauausschuss
	09.10.2017	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, dass zur Verbindung der Marienstraße und der Altstadt die Anbindungsvariante „Unterführung“ weiterverfolgt und ausgearbeitet werden soll.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Am 1. August 2017 wurden den Fraktionen verschiedene Varianten eines städtebaulichen Gesamtkonzepts zur Neugestaltung des Bahnhofareals vorgestellt. Ziel ist es das Bahnhofsumfeld aufzuwerten und eine verbesserte Anbindung zwischen dem Dienstleistungszentrum in der Marienstraße und der Altstadt zu erreichen.

Derzeit wirken die Bahngleise als Barriere zwischen der Altstadt und der nordöstlichen Innenstadt. Es gibt bisher keine direkten und ansprechenden Fuß- und Radwegverbindungen zwischen beiden Bereichen: Die fußläufige Verbindung erfolgt durch die zu schmale und nicht barrierefreie Unterführung am Busbahnhof, welche bei vielen Bürgern Unbehagen auslöst. Die Unterführung in der Marienstraße, die sowohl von Fußgängern, Radfahrern als auch von PKW's genutzt wird, stellt aufgrund der zu geringen Breite keine optimale Verbindung dar.

Des Weiteren bietet der Bahnhof für Reisende keinen barrierefreien Zugang zu den Gleisen. Die Situation für ankommende Gäste in Amberg ist als Stadteingang nicht klar definiert. Um die Mobilität zwischen beiden Stadtteilen zu fördern sowie einer barrierefreien Erschließung zu Fuß und per Rad Genüge zu tun, bedarf es einer Verbesserung der Anbindung.

Dazu wurden den Fraktionen verschiedene Anbindungsvarianten vorgestellt. Nicht alle Varianten konnten der barrierefreien Raderschließung Rechnung tragen. Es verbleiben daher die zwei Anbindungsvarianten „Unterführungen“ und „Stege“.

Vorteil der Unterführungen ist, dass man nicht so stark in die oberirdischen Sichtachsen eingreift und damit im Vergleich zu den Stegen eine dezentere Art der Anbindung schafft. Während die Stege mit natürlichem Tageslicht versorgt werden, ist bei den Unterführungen mittels Oberlichtern und großzügigen Plätzen darauf zu achten, dass die natürliche Belichtung ausreichend gegeben ist und ansprechende Atmosphäre erzeugt wird. Zur Überwindung der Gleise mittels Stegen muss man mehr Höhenmeter überwinden und damit einen längeren Weg zurücklegen, als mit der Anbindung per Unterführung. Dies

begründet sich darin, dass die Stege einen Sicherheitsabstand zu den Oberleitungen der Bahntrassen halten müssen und der Steg an sich aufgrund der großen Spannweiten eines relativ stark dimensionierten Bodenaufbaus bedarf.

1.) Variante 1 - Verbindung durch Unterführungen:

Verknüpfung der Altstadt und dem Dienstleistungszentrum in der Marienstraße mittels Unterführungen. Die Lage der derzeitigen Unterführungen bleibt bestehen und wird durch einen zusätzlichen Platz ergänzt sowie durch die Erneuerung und Ausgestaltung des Eingangs- und Ausgangsplatzes aufgewertet. Die drei Plätze, die das Sichtfeld für den Fußgänger öffnen und ein angenehmes Durchschreiten ermöglichen, verbinden die Unterführungen miteinander. Durch die offen und großzügig gestalteten Plätze und in die Bahnsteige integrierte Oberlichter, entsteht ein natürlicher Lichteinfall, der die Atmosphäre deutlich verbessert und die Unterführungen zu einem angstfreien Raum macht. Der erste Platz innerhalb der Altstadt - Nähe Wöhrl - wird als urbaner Platz mit Sitzmöglichkeiten und einem Café genutzt. Das Verknüpfungselement, der mittlere Platz wird zum Bahnhofsplatz bzw. zum Verteiler. Der dritte Platz wird als Parkanlage ausgebildet. Die Fuß- und Radwegeverbindung ist barrierefrei mit einer Steigung von < 6 % gewährleistet.

- A** Organische Gebäudeform des Bahnhofs, mit einem zentralen Bahnhofsplatz, der die beiden Unterführungen miteinander verbindet. Der Platz ist als „Amphitheater“ mit Geschäften ausgebildet und ermöglicht durch die Sitzstufen verschiedene Aktionsmöglichkeiten wie z. B. Open-Air-Kino. → **siehe Modell Variante 1 A**
- B** Lineare Gebäudeform des Bahnhofs, mit einem zentralen Bahnhofsplatz, der die beiden Baukörper miteinander verbindet. Der Bahnhofsplatz dient in erster Linie als „Verteiler“, die Aufenthaltsqualität spielt eher eine untergeordnete Rolle. → **siehe Modell Variante 1 B**
- C** Wie Unteroption A, jedoch andere Gebäudeform. Die bestehende Unterführung wird nicht genutzt, stattdessen wird eine neue, schräge Unterführung mit einer zielgerichteten Wegeführung zur Marienstraße geplant, um die Anbindung zu optimieren.
- D** **NEU:** Wie Unteroption A, jedoch offenere Gestaltung der Plätze. Die bestehende Unterführung wird nicht genutzt, stattdessen wird eine neue, schräge Unterführung mit einer zielgerichteten Wegeführung zur Marienstraße geplant, um die Anbindung zu optimieren. Des Weiteren kann das Luftmuseum oder andere Nachnutzungen der Tiefgarage am Bahnhof von Seiten des Platzes am Wöhrl direkt fußläufig erschlossen werden. Die fußläufige Anbindung an den Busbahnhof wurde optimiert.

2.) Variante 2 - Verbindung durch Stege:

Verknüpfung der Altstadt und dem Dienstleistungszentrum in der Marienstraße erfolgt oberirdisch durch Stege.

- C** Ein Fuß- und Radfahrersteg erstreckt sich vom Multifunktionsplatz bis über die Gleise. Umgeben wird der Steg von zwei Volumen, die den Bahnhof sowie das Parkdeck beherbergen.
- D** Wie Unteroption C, jedoch führt der Steg direkt durch das Gebäude des Bahnhofs und bietet so einen attraktiven Weg - belebt durch Geschäfte - zum Dienstleistungszentrum.
- E** Ein Fuß- und Radfahrersteg, der sich am Stadtgrabenzugang - Nähe Wöhrl - über die Gleise erstreckt. Der Steg führt am Bahnhofsgebäude und dem

Parkdeck vorbei und ermöglicht einen Zugang zu den Gebäuden. Das Bahnhofsgebäude legt sich über die Bahngleise und wird von einem Fahrradhaus und einem Parkdeck umgeben.
→ **siehe Modell Variante 2 E**

Zwischenzeitig fand ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Baureferat und der Deutschen Bahn zum selbigen Thema statt.

Ergebnis des Gesprächs war, sich bei der weiteren Ausarbeitung bevorzugt auf die Unterführungsvarianten als Anbindungsmöglichkeit zu konzentrieren. Hier fand besonders Variante „1 D“ Zustimmung. Als positiv wurden die aufgeweiteten Plätze sowie das Entlangleiten des Fuß- und Radverkehrs an den Einzelhandelszonen im unteren Geschoss des mittleren Platzes befunden.

Zur Weiterverfolgung der städtebaulichen Ziele stehen im Haushaltsjahr 2017 50.000,00 € zur Verfügung. Zur Auslobung eines Planungswettbewerbes würden darüber hinaus jedoch weitere Mittel benötigt werden. Zur Realisierung ist eine Bebauungsplanneuaufstellung oder eine Änderung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans notwendig. Des Weiteren müssten für eine Realisierung Dienstbarkeiten eingeräumt oder Grund erworben werden.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Für eine verbesserte barrierefreie und gestalterisch ansprechende Anbindung zwischen der Altstadt und der nordöstlichen Altstadt, bedarf es einer neuen Anbindung für Fußgänger und Radfahrer.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Auf welche Weise das Vorhaben realisiert werden soll, ist noch offen. Daher kann momentan keine Kostenschätzung dazu abgegeben werden.

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

--

b) Haushaltsmittel

Zur Weiterverfolgung der städtebaulichen Ziele stehen im Haushaltsjahr 2017 50.000,00 € zur Verfügung. Zur Auslobung eines Planungswettbewerbes würden darüber hinaus jedoch weitere Mittel benötigt werden.

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

--

Alternativen:

Anbindung per Steg.

Anlagen:

Markus Kühne, Baureferent