

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0038/2026</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>26.02.2026</b>
<b>Umgestaltung der Fuggerstraße für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV hier: Teilabschnitt I, Fuggerstraße 2-4 (EDEKA-Areal)</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Bauer, Mose, Schaller, Ulrich</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>25.03.2026</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>
	<b>15.04.2026</b>	<b>Bauausschuss</b>
	<b>27.04.2026</b>	<b>Stadtrat</b>

### Beschlussvorschlag:

Die nördliche Fuggerstraße wird im Teilabschnitt I (ehemaliges REAL-, künftig: Edeka-Grundstück) für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des ÖPNV bedarfsgerecht umgestaltet.

Zur Umsetzung werden folgenden Maßnahmen beschlossen:

- Verbreiterung des bestehenden Gehweges und Umgestaltung in einen Geh- und Radweg in einer durchgehenden Breite von 3,5 m
- Errichtung einer barrierefreien Bushaltestelle mit Buswartehäuschen
- Errichtung einer baulichen Querungshilfe in Form einer Mittelinsel

### Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

#### **Gesamtkonzept - Hockermühlstraße bis zur Brücke B 299**

Zunächst soll die vorgesehene Umgestaltung der Fuggerstraße für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer auf der kompletten Länge von der Hockermühlstraße bis zur Brücke über die B299 betrachtet werden. Dies ist zum besseren Verständnis der Zusammenhänge wichtig. Die Stabsstelle Mobilität und Verkehr will dem Stadtrat bereits auf die Gesamtmaßnahme vorbereiten. Die Entscheidung für den Teilabschnitt II wird jedoch erst deutlich später fallen, da hier noch weitere Abstimmungsprozesse und auch eine Neuaufstellung des dort gültigen Bebauungsplans (s.u.) notwendig sind.

Während der Teilabschnitt I idealtypisch bereits zeitgleich mit der Realisierung des neuen EDEKA-Standortes realisiert werden soll, kann die Realisierung von Teilabschnitt II erst in Verbindung mit einer seitens des Stadtplanungsamts vorgesehenen kompletten Neuaufstellung des Bebauungsplan Welsnerstraße erfolgen (Beginn: 2027, Abschluss: 2029). Somit kann diese Baumaßnahme nicht in einem Guß durchgeführt werden, sondern muss zeitversetzt realisiert werden.

### **Beschreibung des Ist-Zustandes zwischen Hockermühlstraße und Brücke über die B 299**

Der Fuggerstraße kommt als zentraler Verkehrsachse im Gewerbegebiet West eine wesentliche Bedeutung für die Erreichbarkeit des dort ansässigen Einzelhandels und der Gewerbetreibenden in Amberg zu. Darüber hinaus übernimmt sie eine wichtige Erschließungsfunktion für die Franz-Xaver-Realschule sowie für die angrenzenden Wohngebiete auf der südlichen Seite. Aufgrund dieser Nutzungsdurchmischung bestehen hohe Anforderungen an Verkehrssicherheit, Übersichtlichkeit und Durchgängigkeit.

Bisher existiert entlang der nördlichen Seite der Fuggerstraße ein schmaler - nur 1,50 m breiter Gehweg. Auf der südlichen Seite gibt es einen ca. 3,00 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg, auf dem der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Diese Verkehrsführung wird den geltenden Anforderungen an Sicherheit und Komfort, vor allem im Hinblick auf die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fuß- und Radverkehr nicht gerecht. Entlang der nördlichen Seite der Fuggerstraße gibt es keine Warteflächen und Unterstellmöglichkeiten für Fahrgäste des Busverkehrs. Lediglich durch ein Verkehrszeichen wird auf die bestehende Bushaltestelle am ehemaligen Realgelände aufmerksam gemacht. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei. Eine Querung der vielbefahrenen Fuggerstraße ist für Fußgänger als Einzelhandelskunde bzw. Nutzer des ÖPNV erschwert, da keinerlei Querungsstellen vorhanden sind.

Das Radverkehrskonzept von PGV-Alrutz (2017) unterstreicht die Notwendigkeit einer richtungstreuen Radverkehrsführung für diesen Streckenabschnitt und empfiehlt die Markierung von Schutzstreifen. Aktuelle Verkehrszählungen vom 20.09.2022 weisen jedoch für die Fuggerstraße im Bereich des Knotenpunkts Hockermühlstraße in der Spitzenstunde 1.048 Kfz-Bewegungen auf. Damit ist sie zwischen den Belastungsbereichen II und III der ERA 2010 einzuordnen. Mit der geplanten Neuausweisung des Gewerbegebiets „West II“ (32 Hektar, davon 22 Hektar reine Gewerbenutzung) sowie der vorgesehenen Bebauungsplanaufstellung des Wohngebietes „Sonnleite II“ (mit 110 bis 120 Wohneinheiten) wird sich die Verkehrsbelastung in absehbarer Zeit voraussichtlich weiter erhöhen. Umso wichtiger ist dort ein zeitgerechtes Infrastrukturangebot für den Umweltverbund in der Fuggerstraße zu schaffen, damit mehr Verkehrsteilnehmer den Bus und das Rad nutzen.

Vor diesem Hintergrund – und insbesondere mit Blick auf die Bedeutung für den Schulverkehr der Franz-Xaver-Realschule sowie für Einzelhandelskunden – ist die bauliche Verbreiterung des nördlichen Gehwegs zu einem richtungstreuen Geh- und Radweg dringend erforderlich. Die Bereitschaft privater Grundstückseigentümer, Flächen für das Projekt zur Verfügung zu stellen, bestätigt den konkreten Bedarf der geplanten Netzerweiterung im Fuß- und Radverkehr.

### **Sollzustand der Gesamtmaßnahme**

Ziel der Gesamtmaßnahme ist eine Straßenraumverbreiterung auf der Nordseite durch einen Geh- und Radweg ab Kreuzung Hockermühlstraße mit einer Regelbreite von fast durchgängig 3,50 m bis zur Handwerkskammer (HWK), danach mit einem Mindestmaß von 2,50 m. Ergänzt wird das Projekt durch die barrierefreie Neugestaltung zweier Bushaltestellen auf Höhe des neuen EDEKA-Gebäudes sowie des HWK-Geländes. Im direkten Umfeld dieser barrierefreien Bushaltestellen sollen Querungshilfe in Form von Mittelinseln entstehen.

### **Teilabschnitt I**

Zur Sicherung des Projektfortschritts ist zunächst die Realisierung des Teilabschnitts I im Bereich des

künftigen Edeka-Areals vorgesehen. Der Teilabschnitt I erstreckt sich von der Hockermühlstraße entlang des Grundstücks mit der Flurstücknummer 1549 (ehemaliges REAL-Grundstück, künftig: Edeka) bis zur östlichen Grundstücksgrenze der Hausnummer Fuggerstraße 6.

Ziel ist es, die Infrastrukturverbesserung zeitlich abgestimmt mit der Baumaßnahme von EDEKA durchzuführen. Die zeitgleiche Bautätigkeit schafft aus städtischer Sicht den Grundstein für eine zeitgerechte und zukunftsfähige Straßenraumgestaltung für die östliche Fuggerstraße. Für diesen Teilabschnitt ist - wie oben beschrieben - ein 3,50 m breiter Geh- und Radweg, eine barrierefreie Bushaltestelle, ein Buswartehäuschen sowie eine Querungshilfe in einer zeitgemäßen Aufstellbreite von 2,50 m vorgesehen. Der Radweg schließt damit direkt an die bereits vom Stadtrat beschlossenen infrastrukturellen Veränderungen der Hockermühlstraße/Pflegerkreuz/Kastlerstraße (Stadteingang West) an. Er fügt sich somit perfekt in die Gesamtplanungen für die westlichen Stadt Amberg ein (siehe Anlage). Die Querungshilfe ermöglicht einen sicheren und zügigen Wechsel der Straßenseite für Zufußgehende und Nutzende des ÖPNV. Bis zur Realisierung der Gesamtmaßnahme ist diese Querungshilfe auch der Anschluss für Radfahrende auf die Südseite der Fuggerstraße auf den bestehenden G+R im Zweirichtungsverkehr.

#### b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Notwendigkeit der Maßnahme ergibt sich zum einen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Amberg (Punkte 46 und 47) sowie den übergeordneten Zielen zur Förderung des Radverkehrs (Radverkehrsprogramm Bayern 2025, Nationaler Radverkehrsplan), dem Integrierten Klimaschutzkonzept (2012 und Fortschreibung 2017) sowie dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept der Stadt Amberg.

Die von der Stabsstelle Mobilität und Verkehr ausgearbeitete Lösung stellt eine eindeutige, richtungstreue Führung des Radverkehrs her, die direkte Anbindungen an den künftigen Edeka-Markt ermöglicht und die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende erhöht. Durch die Realisierung der vorliegenden Planungen zum Teilabschnitt I wird das Fundament für eine durchgängige, stimmige, richtungstreue und sichere Fahrmöglichkeit entlang der Fuggerstraße gelegt.

Die neue Straßenraumgestaltung schafft Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden. Der MIV behält ausreichende Flächen und wird nicht durch alternativ notwendige Verkehrsreduzierung (Tempo 30) ausgebremst. Radfahrende erhalten richtungstreue Führungen. Dadurch werden Konflikte mit Fußgängern reduziert. Die Nutzenden des ÖPNV erhalten Barrierefreiheit und Aufenthaltsflächen beim Warten auf den Bus. Mit der künftigen Barrierefreiheit wird die gesetzliche Zielsetzung einer vollständigen Teilhabe und diskriminierungsfreien Nutzung des ÖPNV für alle Nutzergruppen erfüllt.

#### c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nicht öffentlichen Teil

#### d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Die verbesserte verkehrliche Erschließung für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV soll zeitgleich mit der Nachnutzung des Grundstücks erfolgen.

Externe Planungskosten: ca. 100.000 Euro

Baukosten für den Teilabschnitt I (G+R, Querungsinsel sowie Bushaltestelle): ca. 720.000€

Erste Vorabstimmungen haben bereits mit dem Fördergeber stattgefunden. Für den Geh- und Radweg sowie für die barrierefreie Bushaltestelle inkl. zugehöriger Mittelinsel ist eine Förderung bei der Regierung der Oberpfalz nach dem BayGVFG in Aussicht gestellt.

**Personelle Auswirkungen:** ---

**Finanzielle Auswirkungen:**

**a) Finanzierungsplan**

Finanzierung über Haushaltsmittel der Haushaltsstellen Radverkehrskonzept 1.5941.9500 sowie Verbesserung ÖPNV Bushaltestellen, Fahrgastinfo 1.7920.9452

**b) Haushaltsmittel**

Auf den beiden o.g. Haushaltsstellen stehen ausreichend Mittel zur Verfügung.

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

Geringe Unterhaltskosten sind zu erwarten

**d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen**

**Alternativen:** ---

---

Dr. Markus Kühne, Baureferent

**Anlagen:**

- Anlage 1: Planzeichnung Vorentwurf zum Teilabschnitt I vom 08.09.2025
- Anlage 2: Kostenschätzung zum Teilabschnitt I vom 08.09.2025
- Anlage 3: Planzeichnung Vorentwurf Gesamtübersicht vom 29.01.2026
- Anlage 4: Übersicht Radwegeverbindungen inkl. Bushaltestellen vom 20.10.2025