



Vorlagennummer: AF/12271/26
Vorlageart: Anfrage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Anfrage "Radverkehrsführung im außerörtlichen Teil der Hauptstraße Häcklingen" (Anfrage des ADFC vom 29.12.2025, eingegangen am 29.12.2025)

Datum: 05.01.2026
Federführung: Bereich 72 - Straßen- und Brückenbau, Geodaten
Organzuständigkeit: Fachausschuss (kein Beschluss)

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	04.02.2026	Ö

Sachverhalt

Die beigegefügte Anfrage wird seitens der Verwaltung wie folgt beantwortet:

I.

Gibt es Planungen der Hansestadt Lüneburg zur Radverkehrsführung im außerörtlichen Teil der Hauptstraße im Ortsteil Häcklingen?

- **Wenn ja:** Um welche Maßnahmen handelt es sich und zu wann sind diese vorgesehen?
- **Wenn nein:** Warum sieht die Hansestadt Lüneburg hier keinen Handlungsbedarf?

Siehe zur Beantwortung Antwort zu II.

II.

Ergänzende Fragen zur Planung 2023:

- **Welche Planungsgrundlagen wurden der Erneuerung des Gehwegbelags 2023 zugrunde gelegt?**
- **Warum wurde bei der Erneuerung 2023 von einer regelkonformen Ausführung nach ERA 2010 abgesehen?**
- **Wurden bei der Planung 2023 Alternativen geprüft (z.B. Verbreiterung, Radfahrstreifen, Geschwindigkeitsreduzierung)?**

Es ist richtig, dass der Gehweg nicht gemäß ERA 2010 instandgesetzt wurde. Grund hierfür ist, dass das im Eigentum der Hansestadt Lüneburg befindliche Grundstück nicht über die hierfür erforderliche Breite verfügt.

Um einen regelkonformen Gehweg mit einer Breite von 2,50 m herzustellen, hätte die Stadt einen Grundstücksstreifen von mindestens 1,50 m hinzuerwerben müssen. Die erforderliche Breite dieses zusätzlichen Streifens ergibt sich aus dem topografischen Profil sowie einem Höhenversatz von 50–75 cm zwischen Gehweg und Ackerfläche.

Der Bereich Mobilität hat sich damals intensiv mit dem Eigentümer der nördlich angrenzenden Ackerfläche hinsichtlich eines möglichen Grunderwerbs auseinandergesetzt.

Da ein Grundstückserwerb nicht möglich war, hat sich die Stadt entschieden, ausschließlich die mangelhafte Oberfläche zu erneuern. Eine Verbreiterung des Gehwegs in südlicher Richtung war

aufgrund des vorhandenen Baumbestands ebenfalls nicht möglich.

III.

Frage zum Winterdienst:

Wie ist der Winterdienst für diesen außerörtlich gelegenen Abschnitt der Hauptstraße geregelt?

Zur Beantwortung wird auf die als Anlage beigefügte Stellungnahme der Abwasser, Grün und Lüneburger Service GmbH vom 19.11.2025 auf eine entsprechende Anfrage des Rats Herrn Grimm, FDP-Fraktion, zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 03.12.2025 verwiesen.

Zusammenfassend

Nach Austausch mit der Verwaltung wurde die Einschätzung des Ortsvorstehers von Häcklingen, Herrn Wolfgang Güth, in die fachliche Bewertung einbezogen. Herr Güth berichtet von einer regelmäßigen Nutzung des Weges mit dem Fahrrad und hält die aktuelle Situation – trotz der nicht idealen Breite – in der alltäglichen Nutzung für vertretbar. Aus seiner Sicht ist eine Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr nicht angezeigt, da dies die Situation für Radfahrende auf der Fahrbahn bei erlaubten 70 km/h eher verschärfen würde. Eine grundlegende bauliche Anpassung scheitert derzeit u.a. an den Grundstücksverhältnissen und fehlenden Haushaltsmitteln.

Klima und Nachhaltigkeit

Finanzielle und personelle Auswirkungen

Anlage/n

Anlage 1: Anfrage ADFC Radverkehrsführung Hauptstraße Häcklingen außerorts (öffentlich)

Anlage 2: Stellungnahme der AGL vom 19.11.2025 zur Sitzung am 03.12.2025 (öffentlich)

per e-mail

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
Frau Claudia Kalisch
Rathaus
21335 Lüneburg

Lüneburg, 29.12.2025

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin.

Der ADFC wendet sich zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 04.02.2026 mit der folgenden Anfrage an Sie:

VGN202512151054

Die Radverkehrsführung im außerörtlichen Teil der Hauptstraße im Ortsteil Häcklingen entspricht nicht den anerkannten Regeln der Technik (ERA 2010).

Gibt es Planungen der Hansestadt Lüneburg, hier durch geeignete Maßnahmen Abhilfe zu schaffen?

- Wenn ja: Um welche Maßnahmen handelt es sich und zu wann sind diese vorgesehen?
- Wenn nein: Warum sieht die Hansestadt Lüneburg hier keinen Handlungsbedarf?

Ergänzende Fragen zur Planung 2023:

- Welche Planungsgrundlagen wurden der Erneuerung des Gehwegbelags 2023 zugrunde gelegt?
- Warum wurde bei der Erneuerung 2023 von einer regelkonformen Ausführung nach ERA 2010 abgesehen?
- Wurden bei der Planung 2023 Alternativen geprüft (z.B. Verbreiterung, Radfahrstreifen, Geschwindigkeitsreduzierung)?

Frage zum Winterdienst:

Wie ist der Winterdienst für diesen außerörtlich gelegenen Abschnitt der Hauptstraße geregelt?

Sachverhalt und Begründung auf den Folgeseiten.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Wenk

Darstellung der Ist-Situation

Betroffener Straßenabschnitt

Hauptstraße in Häcklingen, östlicher Abschnitt zwischen Ortsausgangsschild (Einmündung Langenstücken) und der Einmündung Hauptstraße/Uelzener Straße (Häcklinger Kreisel)

Lage

Außerhalb der geschlossenen Ortslage, auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg

Aktuelle Verkehrssituation

Der betroffene Straßenabschnitt weist folgende Merkmale auf:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h (durch VZ 274 angeordnet)
- Verkehrsbelastung: Bis zu 3.800 Kfz/Tag (7-18 Uhr)
- Spitzenstunde: Bis zu 450 Kfz/h

Radverkehrsanlage

Eine Radverkehrsanlage ist in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Lediglich ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg (VZ 239 + VZ 1022-10) auf der Nordseite mit einer Breite von 160-180 cm.

Zustand: Der Gehweg wurde im Jahr 2023 mit einem neuen Belag versehen, ohne dass die Breite an die Anforderungen der technischen Regelwerke angepasst wurde.

Regelwerkswidrigkeit der aktuellen Führung: Die beschriebene Verkehrsführung entspricht nicht den anerkannten Regeln der Technik und geltenden technischen Regelwerken:

1. Verstoß gegen anerkannte Regeln der Technik (ERA 2010)

Die ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gilt als anerkannte Regel der Technik und ist für die Verkehrsplanung maßgeblich.

Für außerörtliche Strecken mit den genannten Parametern fordert die ERA 2010:

Bei $v_{zul} > 60$ km/h und Verkehrsbelastung > 400 Kfz/h: Baulich getrennte Radverkehrsanlage

- Mischverkehr ist bei dieser Kombination ausgeschlossen
- Schutzstreifen sind außerorts grundsätzlich unzulässig (VwV-StVO zu Zeichen 340)

Die ERA 2010 sieht für diese Rahmenbedingungen als regelhafte Führungsformen nur vor:

- Baulich getrennten Radweg (Regelbreite außerorts: mind. 2,00 m)
- Oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (mind. 1,85 m)

Die vorhandene Anlage erfüllt diese Anforderungen nicht:

Die ERA 2010 fordert für "Gehweg, Radverkehr frei" (VZ 239 + 1022-10) eine Mindestbreite von 2,00 m, für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts mind. 2,50 m. Der vorhandene Gehweg mit 160-180 cm unterschreitet diese anerkannten Regeln der Technik um 20-70 cm.

Darüber hinaus:

- Die Freigabe eines Gehweges für den Radverkehr stellt lediglich eine Erlaubnis dar, jedoch keine sichere Radverkehrsanlage im Sinne der ERA 2010
- Der Radverkehr hat faktisch nur die Wahl zwischen Schrittgeschwindigkeit auf untermäßigem Gehweg oder hochgefährlichem Mischverkehr bei 70 km/h

Für die vorliegenden Verkehrssituation ist "Gehweg, Radverkehr frei" keine nach ERA 2010 vorgesehene Führungsform

2. Verkehrssicherheitsbedenken

Die Situation führt zu erheblichen Sicherheitsproblemen:

- Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radverkehr (ca. 20-25 km/h) und Kfz-Verkehr (70 km/h): 45-50 km/h
- Überholfrequenz: Bei 450 Kfz/h alle 8 Sekunden ein Überholvorgang erforderlich

Außerorts:

- Zusätzliche Risikofaktoren durch reduzierte Beleuchtung, höhere Geschwindigkeiten, schlechtere Sichtverhältnisse
- Erhöhtes Unfallrisiko durch Geschwindigkeitsdifferenz und hohe Überholfrequenz

Im Winter:

- Gehweg faktisch unbenutzbar (zu schmal für sichere Befahrung bei Schnee/Eis)
- Gleichzeitig erhöhtes Risiko auf der Fahrbahn

3. Fehlender Winterdienst

Erschwerend kommt hinzu, dass dieser Straßenabschnitt außerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und daher von der Straßenreinigungssatzung und -verordnung der Hansestadt Lüneburg nicht erfasst wird. Für den (für den Radverkehr freigegebenen) Gehweg besteht hier keine geregelte Winterdienstpflicht.

Bei einer Hauptverkehrsachse mit bis zu 3.800 Kfz/Tag und relevantem Radverkehrspotenzial ist dies nicht hinnehmbar.

4. Verpasste Gelegenheit bei Erneuerung 2023

Besonders problematisch ist, dass im Jahr 2023 der Belag des Gehweges grundlegend erneuert wurde, ohne dabei die regelwidrige Breite zu korrigieren.

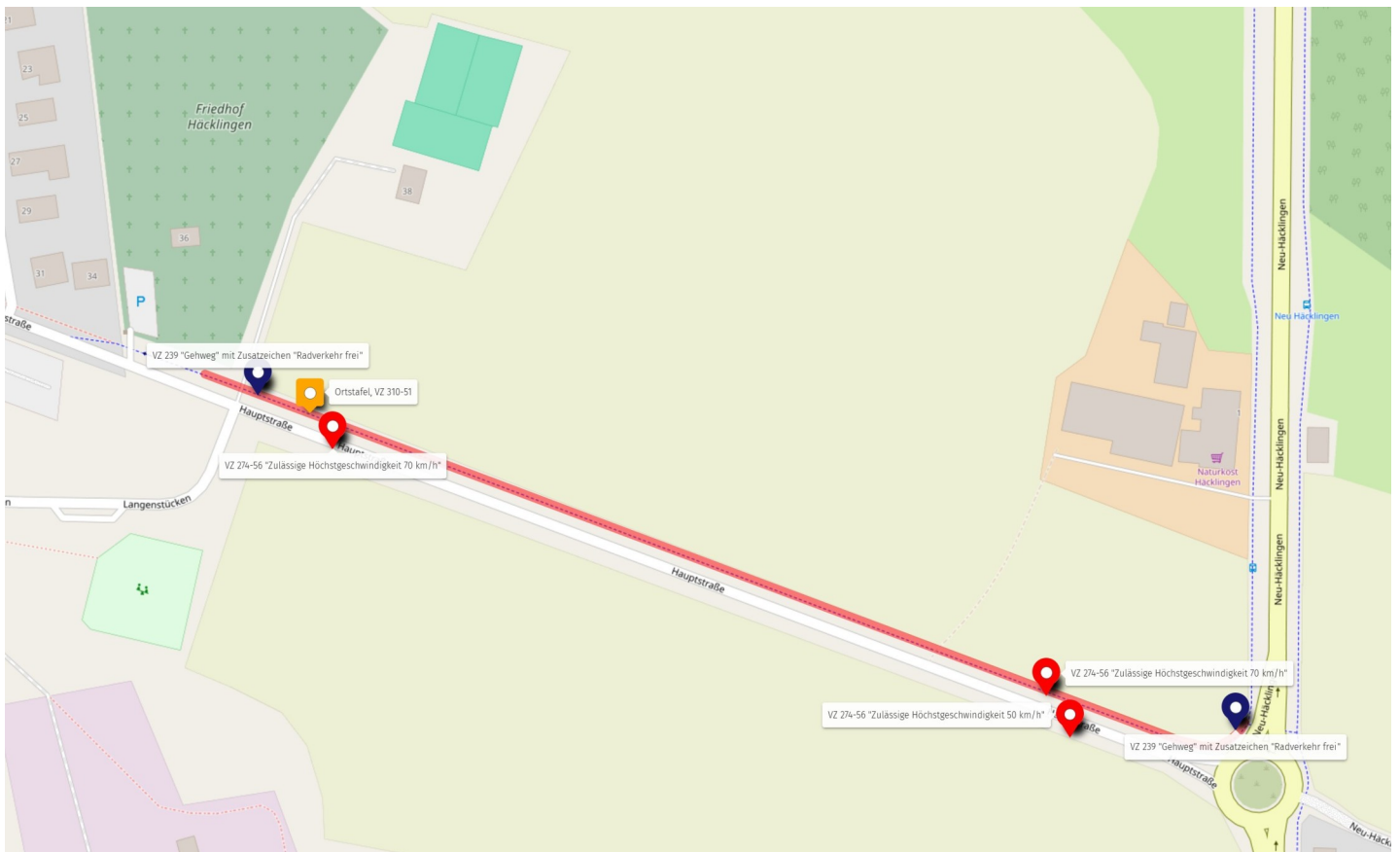
Bei dieser grundhaften Erneuerung wäre die Anpassung an die ERA 2010 möglich und geboten gewesen. Nach allgemeinen Planungsgrundsätzen müssen bei Neubau oder grundhafter Erneuerung von Verkehrsanlagen die aktuell gültigen technischen Regelwerke angewendet werden.

Stattdessen wurde eine nicht regelkonforme Anlage neu hergestellt und damit der mangelhafte Zustand für weitere Jahre zementiert.

Anlagen

- Fotos und Kartenübersicht
- Verkehrszählraten (telraam) zur Verkehrsbelastung der Hauptstraße

Karte des Streckenabschnitts





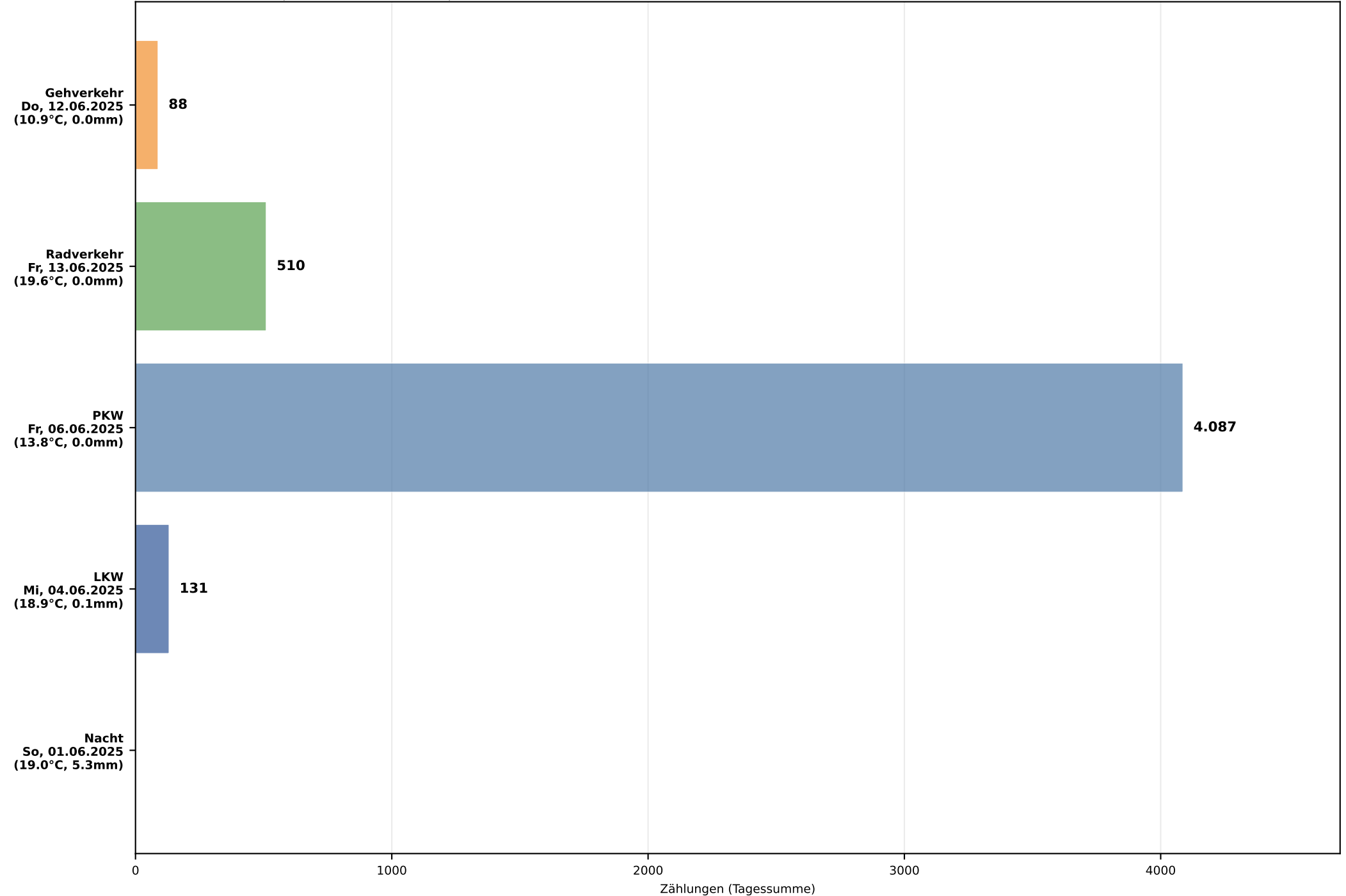
Juli 2023 Gehwegerneuerung



**Oktober 2025 Gehweg mit
Abmessungen**

Spitzentage nach Verkehrsträger

Zählpunkt: Hauptstraße | Zeitraum: Monat 2025-06 | Stunden: 07—18

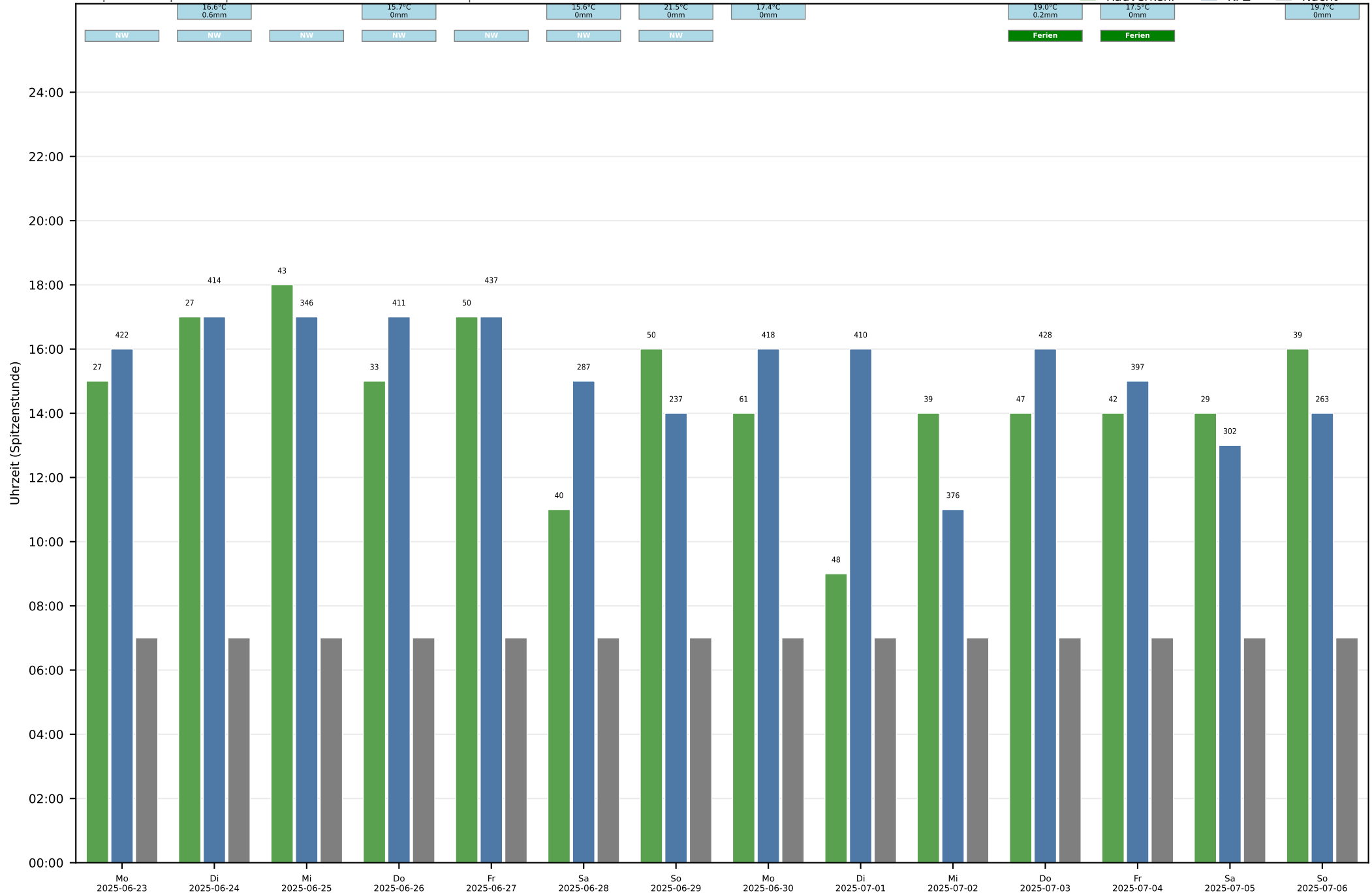


Gesamtzählungen im Zeitraum: Geh: 1.784 | Rad: 9.116 | PKW: 96.436 | LKW: 2.044 | Nac: 0

Tägliche Spitzenstunden

Zählpunkt: Hauptstraße | Zeitraum: 2025-06-23 bis 2025-07-06 | Stunden: 07-18

Radverkehr KFZ Nacht



Durchschnittliche Spitzenstunden: Radverkehr: Ø 14.6h | KFZ: Ø 15.3h | Nacht: Ø 7.0h



Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH

Stellungnahme – Anfrage

Anfrage zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 03.12.2025, vom 19.11.2025

” **Nutzung der Stadtradeln-Daten und Zustand wichtiger Radverbindungen in Lüneburg**“

Stellung des Antrags durch: FDP, Herr Grimm

Abfassung der Stellungnahme durch: Hr. Fugel; Bereichsleiter 01
Hr. Strehse; Geschäftsführer

Stellungnahme

Zu Frage 4; Punkt 1

„Nach welchen Kriterien erfolgt die Aufnahme von Radwegen in den Winterdienst ?“

Die Beantwortung dieser Frage wird vorangestellt, da bei einigen Antworten Bezug auf die nachfolgenden Ausführungen genommen wird.

Gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag vom 13.10.2025 und Anlage 1 zum Geschäftsbesorgungsvertrag vom 28.12.2015 wurde der AGL die Straßen- und Gehwegreinigung, inkl. Winterdienst von der Hansestadt Lüneburg übertragen. Die Durchführung erfolgt in Eigenregie der AGL.

Demzufolge ist die AGL verpflichtet den Winterdienst entsprechend der Straßenreinigungssatzung und Straßenreinigungsverordnung durchzuführen. Darüber hinaus sind die allgemeinen gesetzlichen Regelungen und der Stand der Technik, sowie die aktuelle Rechtsprechung zu beachten.

Die Kriterien für den Winterdienst auf Radwegen lassen sich vorwiegend aus der Straßenreinigungsverordnung und Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Lüneburg herleiten. Nach aktueller Rechtsprechung sind Radwege im Winterdienst analog der Straßen zu behandeln. Darüber hinaus werden Radwege u. a. in den Winterdienst aufgenommen, wenn ein besonderes Interesse an der winterdienstlichen Betreuung vorliegt. **Auch können politische Entscheidung zur Umsetzung von Radwegkonzepten, so geschehen in 2015/2016 mit dem Winterdienst für den sicheren Radverkehr, dazu führen, dass Wegstrecken mit in den Winterdienst aufgenommen werden, die die in der Straßenreinigungssatzung und Straßenreinigungsverordnung der Hansestadt Lüneburg beschriebenen Kriterien nicht vollständig erfüllen.** Grundsätzlich gilt, dass alle Bedingungen zur Ausführung des Winterdienstes erfüllt sein müssen. Diese sind unter § 4 (1) und (2) hinlänglich beschrieben und werden nachfolgend zitiert:

„§ 4 Winterdienst **(1)** Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind bei Glätte die Fahrbahnen an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen zu bestreuen und gegebenenfalls zu räumen. Darüber hinaus sind die weiteren verkehrswichtigen Fahrbahnen zu bestreuen und gegebenenfalls zu räumen, soweit dies im Rahmen der Leistungsfähigkeit möglich ist. Als verkehrswichtig gelten hiernach Fahrbahnen mit einem kontinuierlichen und bereinigten Verkehrsaufkommen von mindestens 50 Fahrzeugen je Stunde, also reiner Durchgangsverkehr ohne Anlieger. Auf allen übrigen Fahrbahnen findet grundsätzlich kein Winterdienst statt. Die Verkehrsteilnehmer



Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH

haben sich hier durch entsprechende Ausrüstung und angepasste Fahrweise auf die Fahrbahnverhältnisse einzustellen. **(2)** Für Radwege innerhalb der geschlossenen Ortslage gilt Abs. 1 entsprechend, soweit straßenverkehrsrechtlich sich durch Beschilderung mit Zeichen 237, Zeichen 240 oder Zeichen 241 StVO für Radfahrerinnen und Radfahrer eine Benutzungspflicht ergibt.“

zu Frage 2; Punkt 2 und Punkt 4

„Aus welchem Grund wird der Abschnitt am Häcklinger Kreisel zwischen Häcklinger Kreisel und Häcklingen nicht in den Winterdienst einbezogen?“

Siehe hierzu Beanantwortung Frage 4/Punkt 1. Der Wegeabschnitt (Hauptstrasse) ist als Gehweg beschildert und gewidmet. Insofern liegt hier eine Anliegerverpflichtung vor, der die AGL auch vor den städtischen Liegenschaften nachkommt.

„Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um den Pflege- und Freischnittzustand dieser Strecke zu verbessern?“

Die Fragestellung ist zu unspezifisch und impliziert die Annahme eines allgemeinen Pflegedefizits, welches durch die AGL nicht bestätigt werden kann. Eine aktuelle Überprüfung hat ergeben, dass keine nennenswerten Mängel vorliegen. Punktuell und temporär kann es selbstverständlich aus verschiedensten Gründen auch zu Pflegerückständen kommen, die jedoch bei Feststellung, stets schnellstmöglich auch beseitigt werden.

Zu Frage 4; Punkt 2

„Wird angesichts steigender Radverkehrsmengen eine Ausweitung geprüft?“

Siehe hierzu Beanantwortung Frage 4/Punkt 1. Die Radverkehrsmenge hat eine untergeordnete Rolle. Eine Ausweitung der Verkehrssicherungspflicht lässt sich aufgrund steigender Radverkehrsmengen nicht herleiten. Ob das Verkehrsaufkommen analog des Fahrzeugverkehrs zu bewerten ist und bei entsprechenden Radverkehrsmengen zur Einstufung „verkehrswichtig“ führt, muss an müsste durch die Hansestadt Lüneburg bewertet und festgelegt werden. Aktuell ist bei der AGL keine Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen in Planung.



Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH

Zu Frage 4; Punkt 3

„Welche Rolle spielen reale Verkehrsdaten (z. B. Stadtradeln, Zählstellen) bei der Festlegung von Pflege- und Reinigungsintervallen ? „

Siehe hierzu Beantwortung Frage 4/Punkt 1. Neben den Verpflichtungen im Winterdienst erfolgt in der Straßenreinungsverordnung in Verbindung mit der Straßenreinigungssatzung eine Festlegung der sogenannten Reinigungsklassen von Straßen. Insbesondere die Reinigungsintervalle sind hierin festgelegt. Die Pflegeintervalle richten sich nach gärtnerischen und den Grundsätzen der Verkehrssicherungspflicht unter Berücksichtigung von Pflegerichtlinien/Normen und sonstigen Regelwerken.

Die Reinigungsklassen und die entsprechenden Reinigungsintervalle wurden wie folgt festgelegt:

Reinigungsklasse 1.....Reinigung fünfmal wöchentlich.

Reinigungsklasse 2.....Reinigung einmal wöchentlich.

Reinigungsklasse 3.....Reinigung einmal innerhalb von zwei Wochen.

Reinigungsklasse 3a.....Reinigung einmal innerhalb von zwei Wochen durch die
Anliegerinnen und Anlieger.

Die Festlegung der Reinigungsklassen obliegt der Hansestadt Lüneburg.

Reale Verkehrsdaten werden von der AGL nicht erhoben oder wurden bislang auch durch die Hansestadt Lüneburg nicht zur Verfügung gestellt.

Lüneburg, den 25.11.2025
gez. Fugel und Strehse

Finanzielle Auswirkungen

Kosten (in netto €)

a.) Die schriftliche Beantwortung der Anfrage seitens der AGL ist im Aufwand mit 225,00 € zu bewerten.

b.) für 2025ff: keine Auswirkungen