

01 - Büro der Oberbürgermeisterin  
Hagmaier, Bastian

Datum:  
29.10.2024

## **Antrag**

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

**Antrag "Umwidmung des Amselwegs zur Fahrradstraße" (Antrag des ADFC vom 28.10.2024, eingegangen 28.10.2024)**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	14.11.2024	Ausschuss für Mobilität
N	11.02.2025	Verwaltungsausschuss

### **Ergänzung im Anschluss an die Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 14.11.2024:**

Der Ausschuss für Mobilität hat den Antrag des ADFC in seiner Sitzung am 14.11.2024 mehrheitlich bei zwei Enthaltungen befürwortet und sich diesen somit zu eigen gemacht. Die abschließende Beschlussfassung kann nun zuständigkeitshalber durch den Verwaltungsausschuss erfolgen.

### **Ursprünglicher Sachverhalt:**

sh. Antrag des ADFC vom 28.10.2024

Die Verwaltung nimmt zu dem eingegangenen Antrag wie folgt Stellung:

Der Amselweg liegt in einer Tempo-30-Zone im Stadtteil Wilschenbruch und ist Abschnitt verschiedener touristischer Radrouten, u.a. „Lüneburger Waldtour“, „Ilmenau Radweg“ und „Weser-Harz-Heide-Radfernweg“.

Der Amselweg ist eine von zwei öffentlichen Zuwegungen für den Stadtteil Wilschenbruch. Er ist als Ortsstraße gewidmet und besitzt für den motorisierten Verkehr keinerlei übergeordnete Bedeutung. Eine ÖPNV-Anbindung besteht nicht.

Der Amselweg verläuft von der Willy-Brandt-Straße über die Amselbrücke in südöstliche Richtung und geht in den Habichtsweg über. Vom Amselweg/Habichtsweg gehen verschiedene Wohnstraßen ab. Aufgrund der Tempo-30-Zone besteht die Verkehrsregel „rechts vor links“. Die Breite beträgt im Verlauf zwischen ca. 4,10 m und 4,70 m, der Asphaltbelag ist in einem guten Zustand. Am Amselweg entlang befindet sich auf der nördlichen Seite ein Fußweg, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt ist. Der Radverkehr wird

aufgrund der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Bis zum Beginn der Wohnbebauung wird auf dem Amselweg regulär nicht geparkt.

Der Stadtteil Wilschenbruch ist aktuell für den Kraftfahrzeugverkehr über den Amselweg und die Amselbrücke (mit einer Beschränkung von 12 t) sowie über den Pirolweg zu erreichen. Der Pirolweg führt unter einer Bahnunterführung hindurch, so dass Fahrzeuge mit einer Höhe über 3,40 m den Stadtteil Wilschenbruch nur über den Amselweg erreichen können. Der Zuwegung über die Straße An der Soltauer Bahn steht momentan die fehlende Ertüchtigung und die fehlende Widmung als öffentliche Straße entgegen. Aus gefahrenabwehrrechtlichen Erwägungen (Einsatz- und Rettungsfahrzeuge, Müllentsorgung) ist die Erreichbarkeit des Stadtteils Wilschenbruch über den Amselweg von zentraler Bedeutung.

Aufgrund dieser o.a. Erwägungen ist die Einrichtung einer echten Fahrradstraße mit kompletter Herausnahme des motorisierten Verkehrs für den Amselweg unter den Aspekten der Versorgungssicherheit nicht vertretbar. Ebenfalls würde sich dadurch die Lebensdauer der Amselbrücke nicht verlängern, da jegliches Hinausschieben der dringend erforderlichen Sanierung zu einer nicht vertretbaren Kostensteigerung führen würde, siehe Mobilitätsausschuss vom 12.09.2024 (VO/11443/24).

Gleichwohl ist die Einrichtung einer Fahrradstraße mit den Verkehrszeichen 244.1 (Beginn der Fahrradstraße) sowie dem Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) rechtlich möglich. Eine Umwidmung müsste hierfür nicht erfolgen.

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO benennt als Voraussetzung zur Anordnung einer Fahrradstraße: hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf einer Straße mit einer lediglich untergeordneten Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr (und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen) darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden.

Die RASt 2006 sieht die Möglichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße in Erschließungsstraßen bei einer Belastung von maximal 400 Kfz/h. Bei den gezählten 2.600 Kfz/Tag auf dem Amselweg ist diese Voraussetzung gegeben.

Die Breite von Fahrradstraßen orientiert sich gemäß ERA 2010 an den tatsächlichen Gegebenheiten (z.B. Linienverkehr, Schwerlastverkehr, Bedeutung der Straße für den motorisierten Verkehr). Insgesamt sollte jedoch eine Mindestbreite von 4,00 m auf Fahrradstraßen vorhanden sein, diese Mindestbreite orientiert sich an den Breiten, die für den Begegnungsfall Pkw – Rad vorgesehen sind. Eine Breite von mindestens 4,00 m liegt auf dem gesamten Verlauf des Amselweges vor.

Die im Rahmen der VTU Wilschenbruch ermittelten Werte wurden durch das Ingenieurbüro nts Ingenieurgesellschaft aus Münster erhoben und analysiert. Das Büro verfügt über eine langjährige Expertise auf diesem Gebiet und ist sowohl fachlich als auch technisch versiert. Die Zählungen wurden nach den gängigen Empfehlungen durchgeführt. Die Verwaltung hält die ermittelten Werte daher für belastbar. Dass bei Zählungen an einzelnen Tagen Schwankungen auftreten können, wird nicht abgestritten. Wie nts schreibt, handelt es sich bei den angegebenen DTV-Werten (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) um einen rechnerischen Wert: Zur Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke werden die erhobenen Verkehrsdaten des achtstündigen Zählzeitraumes mit verschiedenen Faktoren multipliziert, sodass ein möglichst akkurates Bild eines Durchschnittstages entsteht. Mithilfe von Literaturwerten zur Verkehrsverteilung im Tagesverlauf werden die gezählten Verkehrsmengen zunächst auf einen Tag hochgerechnet. Anschließend werden diverse Faktoren berücksichtigt, bspw. ein Sonntagsfaktor.

Der Wert stellt somit einen rechnerischen Wert für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke dar. Während die Zählung von nts im März stattfand, wurde die Zählung vom ADFC im August durchgeführt, so dass eine Abweichung der Zahlen von nts und ADFC nachvollziehbar ist. Weder die erhobenen Verkehrszahlen von nts noch die des ADFC sprechen gegen eine Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Amselweg.

Die Rechtsprechung verneint jedoch die Erforderlichkeit von Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen, so dass Fahrradstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen nicht angeordnet werden dürfen.

Die Verwaltung begrüßt die Förderung des Radverkehrs, insbesondere auf dieser touristisch bedeutsamen Strecke, möchte diese gerne vorantreiben und begrüßt die Intention des ADFC-Antrags. Sie wird eine Umsetzung entsprechend der nachfolgenden Darstellung prüfen und im Falle der positiven Prüfung die notwendigen Schritte zur Umsetzung veranlassen.

Die Tempo-30-Zone beginnt kurz vor dem Reiherstieg, so dass der Amselweg auf dem Abschnitt zwischen der Willy-Brandt-Straße und dem Reiherstieg zu einer Fahrradstraße wird. Bauliche Anpassungen sind nicht erforderlich. Stadtauswärts wird das Verkehrszeichen VZ 274.1 (Beginn Tempo-30-Zone) an der Amselbrücke durch das Verkehrszeichen 244.1 (Beginn der Fahrradstraße) ausgetauscht. Vor dem Reiherstieg wird das Verkehrszeichen 274.1 angeordnet. Stadteinwärts wird entsprechend beschildert. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße ist die Aufbringung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn möglich.

Hierdurch würde die Sichtbarkeit des Radverkehrs auf dem Abschnitt des Amselweges zwischen dem Stadtring und dem Reiherstieg signifikant erhöht. Radfahrende dürften nebeneinander fahren.

### **Folgenabschätzung:**

#### **A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs**

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

## **B) Klimaauswirkungen**

a) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen

Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ \_\_\_\_\_ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

Die Vorgaben wurden eingehalten.

Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## **Finanzielle Auswirkungen:**

### **Kosten (in €)**

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 146,00 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

### **Anlagen:**

sh. Antrag des ADFC vom 28.10.2024

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

