

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) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO₂-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:

Per E-Mail

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
Frau Claudia Kalisch
Rathaus
21335 Lüneburg

Lüneburg, 28.10.2024

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin.

Der ADFC stellt zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 14.11.2024 den folgenden Antrag:

Die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg wird beauftragt, die erforderlich Planungen einzuleiten um den Amselweg zur Fahrradstraße umzuwidmen.

Begründung und weitere Informationen auf den nachfolgenden Seiten.

Mit freundlichen Grüßen

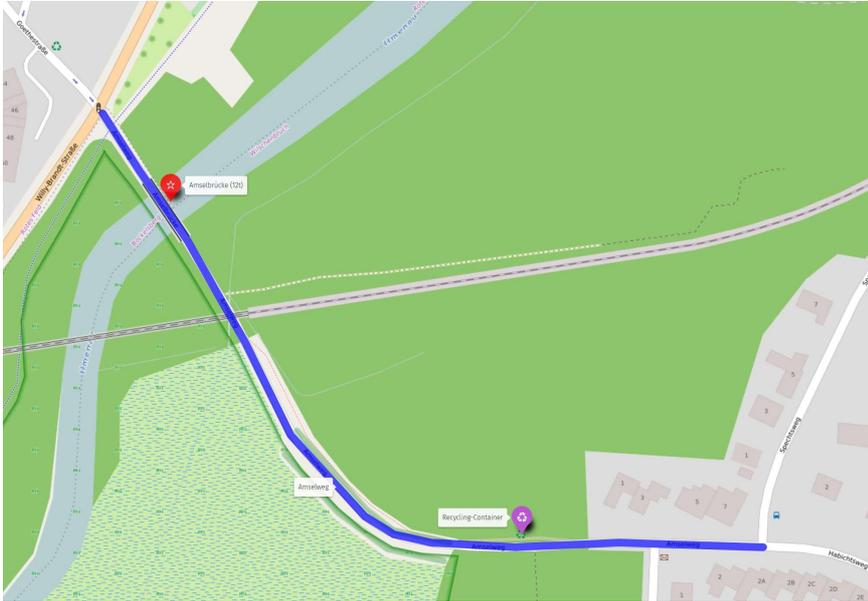


Uwe Wenk

Begründung und Hintergrund

Geographische Lage

Beim Amselweg handelt es sich um einen von drei Verkehrswegen, die den Ortsteil Wilschenbruch verkehrlich



Amselweg. Kartenansicht (Open Street Map Beitragende)

erschließen. Darüber hinaus gibt es noch einen Forstwirtschaftsweg im Süden (Waldgebiet Tiergarten) sowie einen Gehweg (für den Radverkehr freigegeben) in östlicher Richtung über die Elsterallee. Im Osten geht der Amselweg in den Habichtsweg (Stadtteil Wilschenbruch), im Westen über eine Kreuzung in die Goethestraße (Stadtteil Rotes Feld) über.

Der Amselweg ist ca. 500 m lang. Der mittlere Teil des Straßenverlaufs ist beidseitig von Bäumen gesäumt. Die Straße verläuft im westlichen Teil durch das Überflutungsgebiet der

Ilmenau und ist daher auch als Wasserschutzgebiet ausgewiesen. In Zeiten hoher Niederschlagsmengen kann der gestiegene Pegel der Ilmenau zu Überflutungen führen während derer die Straße für den Fahrzeugverkehr unpassierbar ist und für den Straßenverkehr gesperrt werden muss.



überfluteter Amselweg im Dezember 2023 (Foto: Uwe Wenk)

Der Ausbaustand

Der Amselweg besteht aus einer Fahrbahn für den Fahrzeugverkehr sowie einem Gehweg auf der Nordseite. Die Fahrbahnbreite beträgt nahezu durchgehend 4,50 m. Abgesehen von der Einmündung des Reiherstiegs kurz vor dem Übergang in den Habichtsweg verläuft die Straße kreuzungsfrei.



Amselweg - östlicher Teil (Wilschenbruch) (Foto: Uwe Wenk)

Verkehrsrechtliche Situation

Das gesamte Wohngebiet Wilschenbruch - einschließlich des Amselweges in ganzer Länge - ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Daher wird dort der Radverkehr durchgängig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Letzteres stellt in so gut wie allen Straßen des Wohngebietes kein Problem dar, weil deren Fahrbahnbreite $\geq 5,00$ m beträgt. Ausnahme: der Reiherstieg.

Wie schon zuvor ausgeführt, beträgt die Fahrbahnbreite im Amselweg 4,50 m.

Ein Fahrradfahrer benötigt einen Verkehrsraum von 1,00 m (Kapitel 2.2.1 ERA; Kapitel 4.6 RAST). Kommt hinzu der gesetzlich vorgeschriebene Mindestüberholabstand zum Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften von 1,50 m (§ 5 Absatz 4 StVO). Für ein beabsichtigtes Überholen des Radverkehrs durch KFZ verbliebe im Amselweg folglich nur eine Restfahrbahnbreite von 2,00 m.

Für den durchschnittlichen PKW mit 1,75 m Fahrzeugbreite, hinzugerechnet der je Seite erforderliche Bewegungsspielraum von $2 \times 0,25$ m (Kapitel 4.1 RAST), ergibt sich für ein überholendes KFZ eine Gesamtbreite von 2,25 m. Wie zuvor dargelegt, steht diese Breite im Amselweg jedoch nicht mehr zur Verfügung. Der Überholvorgang müsste also unterbleiben, was jedoch in der Mehrzahl der Fälle vom KFZ-Verkehr ignoriert wird.

Exkurs

In der jüngeren Vergangenheit gab es zwischen ADFC und Hansestadt häufig kontroverse Diskussionen über die erforderlichen Mindestfahrbahnbreite, bis zu der noch Schutzstreifen für den Radverkehr möglich sind. Dabei wurde von der Hansestadt Lüneburg i.a.R. argumentiert, dass die Fahrbahnrestbreite zwischen den Schutzstreifen mindestens 5,50 m betragen müsse.

Dies lässt sich aus der aktuellen Gesetzeslage nicht herleiten. Daher wurde von der Hansestadt Lüneburg in diesem Zusammenhang stets gerne aus einem Schreiben eines Sachbearbeiters des *Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung* zitiert. In diesem heißt es u.a.:

Gem. § 32 Nr. 5 StVZO darf die Breite von Personenkraftwagen bis zu 2,50m betragen. Daraus folgt nach hiesiger Auffassung, dass eine Fahrbahnrestbreite zwischen den Schutzstreifen von 5,50 m benötigt wird, um einen gefahrlosen Begegnungsverkehr zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund ist es um so erstaunlicher, dass im Amselweg mit 4,50 m Fahrbahnbreite nach wie vor unbeanstandet Begegnungsverkehr zwischen PKW stattfindet und hier noch keine Einbahnstraße eingerichtet wurde, um die Gefahrlosigkeit herzustellen.

Engpass Amselbrücke

Kurz vor der Einmündung in die Willy-Brandt-Straße verläuft der Amselweg über die Ilmenau. Diese Querung erfolgt über eine Holzbrücke (Amselbrücke) die mit 4,50 m Fahrbahnbreite genau so breit wie der Amselweg selbst. Hinzu kommen noch auf beiden Seiten je ein Gehweg auf dem Hochbord mit 1,45 m Breite.



Bild Nr. 4: Amselbrücke mit Abmessungen (Foto: Uwe Wenk)

Fahrradverkehr seinen Weg zu finden. Dies erfolgt dann in den meisten Fällen – zwar Regelwidrig aber nachvollziehbar – über die beiden Gehwege. Für Fahrräder mit Anhänger oder Lastenfahrräder keine Alternative. Ein Fahrrad mit Anhänger oder Lastenfahrrad (und Kind darin) auf einem 1,45 m breiten Gehweg (Hochbord) zu bewegen, ist ein durchaus gefährliches Unterfangen.

Dieses Szenario stellt sich insbesondere während der frühen Nachmittagsstunden ein. Hier bildet dann ein hohes KFZ- und Radverkehrsaufkommen eine gefährliche Mischung mit hohem Unfallpotenzial.

Mit der Fertigstellung des Baugebietes ‚Reiherstieg‘ wird sich das KFZ-Aufkommen hier noch einmal vergrößern. Die *Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan* prognostiziert hier eine Zunahme

des KFZ-Verkehrs um rd. 200 Kfz/24h. Für diese Verkehrsmenge ist der Knotenpunkt Amselweg/Willy-Brandt-Straße eindeutig unterdimensioniert. Auch ein Neubau der Amselbrücke wird hieran nichts ändern, weil durch deren Lage im FFH-Gebiet nur innerhalb der jetzigen Brückenmaße gebaut werden kann.

Wegen der Hochborde auf beiden Seiten gibt es für den KFZ-Verkehr keine Spielräume zu den Außenseiten. Die Folge: ein Begegnungsverkehr von PKW auf der Brücke ist in vielen Fällen nicht möglich, weil die Breite heutiger PKW erheblich über den Abmessungen früherer Jahre liegen.

Dies hat zur Folge, dass sich in Phasen größeren Verkehrsaufkommens Staus bilden. Hervorgerufen werden diese durch den sich im Amselweg an der LSA Willy-Brandt-Straße stauenden Verkehr in Fahrtrichtung West. Dadurch wird der in Gegenrichtung fahrenden KFZ-Verkehr daran gehindert, auf die Brücke zu gelangen. Dazwischen versucht der

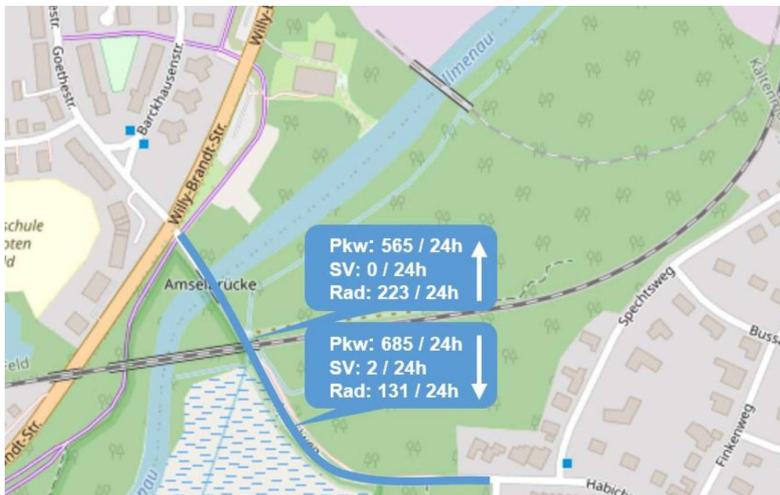


Bild Nr. 5: Verkehrliches Patt an der Amselbrücke (Foto: Uwe Wenk)

Das Radverkehrsaufkommen

In 2023 wurde von der Hansestadt Lüneburg bei dem Ingenieurbüro *nts Ingenieurgesellschaft mbH* eine verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des Stadtteils Wilschenbruch in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung wurde am 28.05.2024 veröffentlicht.

Im Folgenden soll hier der Fokus auf die Verkehrszählungen für den Amselweg gelegt werden. Laut nts wurden dazu die Verkehrsmengen eines achtstündigen Zählzeitraumes erhoben. Zur Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) wurde für diese Daten angenommen, dass sie 54,8% der DTV ausmachen. Die verbleibenden 45,2% verteilen sich dann auf den restlichen Tagesverlauf.



Die dazu veröffentlichten Zahlen:

Richtung **auswärts** je 24h (nts):

PKW	565
Rad	223

Richtung **einwärts** je 24h (nts):

PKW	685
Rad	131

Auszug aus Ergebnisbericht VTU Wilschenbruch 28.05.2024 (Graphik: nts Ingenieurgesellschaft mbH)

Der ADFC hat im August 2024 ebenfalls Verkehrszählungen am Amselweg durchgeführt. Dies jeweils innerhalb von zweistündigen Zeitfenstern. Davon zwei während der frühen Morgen- und zwei während der Nachmittagsstunden.

Verkehrszählung Amselweg

Summe

Mo, 12. August 2024				Mi, 7. August 2024				Summe
07.32 – 09.32h				14.43 – 16.45h				
Teilnehmer	einwärts	auswärts	gesamt	Teilnehmer	einwärts	auswärts	gesamt	
Fahrrad	123	177	300	Fahrrad	136	126	262	562
PKW	111	64	175	PKW	98	94	192	367

Di, 13. August 2024				Do, 8. August 2024				
07.29 – 09.32h				15.47 – 17.49h				
Teilnehmer	einwärts	auswärts	gesamt	Teilnehmer	einwärts	auswärts	gesamt	
Fahrrad	136	203	339	Fahrrad	140	143	283	622
PKW	120	77	197	PKW	107	95	202	399

Diese zeigen, dass bereits in den beiden morgendlichen Zeitfenstern (zwei Stunden) mit 300/339 gezählten Fahrrädern **84,7%/95,8% der von nts ermittelten Gesamtzahl von 354 Fahrrädern/Tag erreicht wird**. Die nachmittäglichen Zeitfenster hinzugerechnet ergeben für den Radverkehr 562/622 gezählte Fahrräder.

Das vom ADFC ermittelte (gezählte!) Radverkehrsaufkommen ist also für einen deutlich kürzeren Zeitraum beträchtlich höher als vom Ingenieurbüro ermittelt.

Der PKW-Verkehr

Die *nts Ingenieurgesellschaft mbH* stellt in ihrer verkehrstechnischen Untersuchung u.a. die Auffälligkeit fest, dass die Zufahrten zum Stadtteil Wilschenbruch insgesamt ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.600 Kfz-Fahrten/24h aufweisen, obwohl im Stadtteil nur ca. 750 Menschen leben.

Aufgrund dieser Einwohnerzahl wäre ein Verkehrsaufkommen von etwa 1.000 Kfz-Fahrten/Tag durch von der Einwohnerschaft selbst hervorgerufenen Fahrten zu erwarten. Die darüber hinaus gehenden 1.600 Fahrten/Tag ließen vermuten, dass Wilschenbruch in beträchtlichem Umfang von Durchgangsverkehren genutzt wird.

Ziel von Politik und Verwaltung sollte es sein, Wohngebiete von Durchgangsverkehren freizuhalten. Dies allein schon deshalb, weil die Verkehrsinfrastruktur eines Wohngebietes nicht für eine derart deutliche Mehrbelastung aufgrund von Durchgangsverkehren ausgelegt ist.

Fazit

Die vom ADFC vorgeschlagene Widmung des Amselweges als Fahrradstraße wäre eine geeignete Maßnahme mit mehreren positiven Aspekten:

- Entfall der Belastung des Wohngebietes Wilschenbruch durch Unterbinden des erheblichen KFZ-Durchgangsverkehrs mit 1.600 Fahrten/Tag;
- Reduzierung des Gefahrenpotenzials für den Radverkehr auf dem schmalen Amselweg. Dieses ist insbesondere an der Engstelle Amselbrücke gegeben. Hier ist in den frühen Morgen- und Nachmittagsstunden insbesondere der Schülerverkehr betroffen;
- Verlängerung der Lebensdauer der als abgängig deklarierten Amselbrücke und somit die Entlastung des Haushalts 2025/2026 der Hansestadt Lüneburg von einem Ausgabenposten von 1,5 Mio. EUR (Schätzung vom 14.11.2022). Die Kostensteigerungen im Baugewerbe lassen nach heutigen Erkenntnissen eher 2,0 Mio. EUR erwarten.