

Per E-Mail

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
Frau Claudia Kalisch
Rathaus
21335 Lüneburg

Lüneburg, 20.10.2024

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 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.



Amselweg. Kartenansicht (Open Street Map Beitragende)

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 den Radverkehr überholendes 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.

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 cm 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.

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

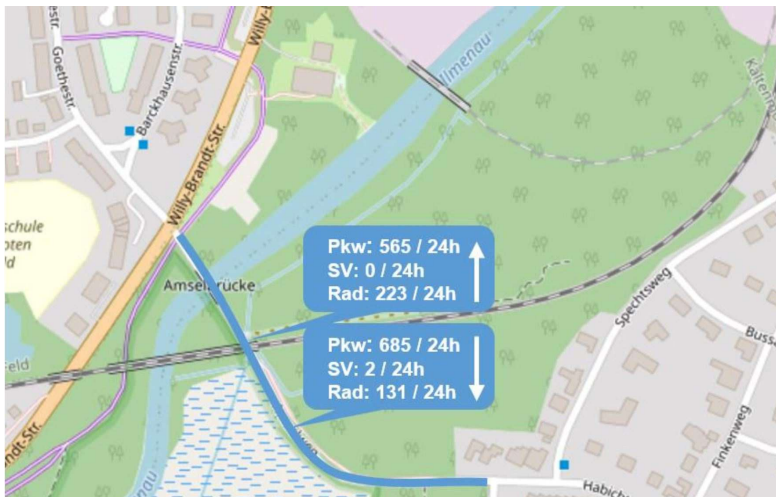


Bild Nr. 5: Verkehrliches Patt an der Amselbrücke (Foto: Uwe Wenk)

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 in Zeitfenstern von zwei Stunden. Davon zwei während der frühen Morgenstunden und zwei während der Nachmittagsstunden.

Verkehrszählung Amselweg

Summe

Mo, 12. August 2024 07.32 – 09.32h				Mi, 7. August 2024 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 07.29 – 09.32h				Do, 8. August 2024 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 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 (1.600 Fahrten/Tag) KFZ-Durchgangsverkehrs;
- Reduzierung des Gefahrenpotenzials für den Radverkehr auf dem schmalen Amselweg;
- 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.