



## INFO Nr. 4 : Innenstadt

Die Innenstadt ist das Herz der Stadt.

### Erinnern Sie sich an die anderen Infos ?

Im ersten Informationspapier haben wir darüber berichtet, dass die auf unsere Stadtmitte gerichteten Hauptverkehrsstraßen und deren Funktionen für den weiträumigen Verkehr erst die Probleme auflösen.

Im zweiten Informationspapier haben wir aufgezeigt, wie man die Straßen für den überörtlichen Verkehr aus dem Stadtbereich verdrängen könnte.

Auf diese Weise wird es möglich, für die Kernstadt ein Konzept zu entwickeln, das im Informationspapier 3 vorgestellt wurde.

**Kernpunkt aller Überlegungen ist aber die Innenstadt**, mit der wir uns diesmal näher befassen wollen.

### Zufahrtsstraßen zur Innenstadt

Die Zufahrtsstraßen zur Innenstadt sollen vorwiegend den Verkehr aufnehmen, der in die Innenstadt gerichtet ist und diese wieder verlässt; zusätzlich aber auch die sonstigen innerstädtischen Kfz-Fahrten.

Dann könnten auch die Hinweisschilder Ziele in der Innenstadt anzeigen, etwa das Rathaus oder das Spielzeugmuseum; vor allem aber auch die Lage der Parkplätze.

Da die Zufahrtsstraßen auch künftig stärker belastet sein werden, müssen sie Radwege oder Radfahrrhilfen aufweisen.

Wichtig sind auch Überquerungshilfen für Fußgänger, etwa alle 200 m, am besten mit einer Insel in der Fahrbahn. Auf diese Weise werden die Geschwindigkeiten der Autos vermindert. Dies trägt u. a. dazu bei, dass Autofahrer, die kein Ziel in unserer Stadt aufsuchen, andere Routen benutzen.

Die Verkehrsschilder mitten in Soltau weisen auf andere Städte hin, aber kaum auf Soltau selbst. Es wäre z. B. ein Hinweis auf den Stadtkern oder auf das Rathaus und das Spielzeugmuseum angebracht.

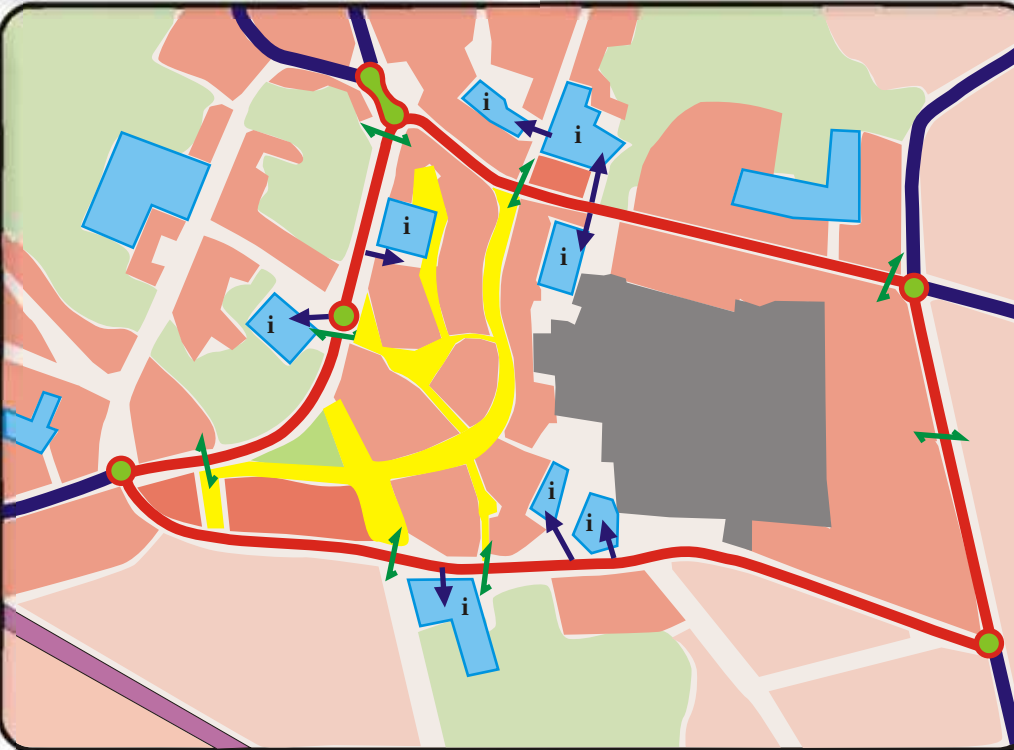


### Straßen um die Innenstadt

Wir haben ein "Straßenviereck" um die Innenstadt und ein Autofahrer muss klar erkennen, wann er dies erreicht hat. Im besten Fall schaffen wir das, wenn wir an allen vier Eckpunkten ganz markante Knotenpunkte gestalten, z. B. Kreisverkehrplätze. Mit Ausnahme des Knotenpunktes am Rathaus ist dafür aber nicht genügend Platz vorhanden. Wir müssen daher entweder abwarten, bis sich einmal die Chance für einen Umbau ergibt, oder aber wir bauen Mini-Kreisel. Die kommen mit weniger Platz aus, da Lkw und Busse die Mitte solcher Kreisel überfahren dürfen. Am Alten Stadtgraben könnten wir auf den mittleren Fahrstreifen verzichten, wenn wir auch mit einem Kreisell Parkplätze und das Parkhaus anschließen. Gleichzeitig können dann Fußgänger die Straße wesentlich leichter überqueren.

### Busse, Radfahrer und Fußgänger

Soweit möglich, sollen die Straßen um die Innenstadt getrennt verlaufende Radwege aufweisen. Wenn dafür der Platz fehlen sollte, dann sind auch markierte Radwege eine gute Lösung. Wer auf der Fahrt in die Innenstadt auf sein Auto verzichtet oder wer keines besitzt, dem könnte ein Stadtbussystem angeboten werden (siehe Info. Nr. 3). Die Haltestellen könnten sogar noch das Parkleitsystem unterstützen. Die Haltestellen zwischen den Parkbereichen (siehe Bild links) erschweren das Durchfahren der Innenstadtstraße, sodass Autofahrer eher geneigt sind, den ersten Parkplatz anzunehmen. Die Haltestellen liegen zudem so, dass man nach dem Fußweg durch die Fußgängerzone einsteigen kann, ohne zurückgehen zu müssen.



### Ein Tor zur Innenstadt

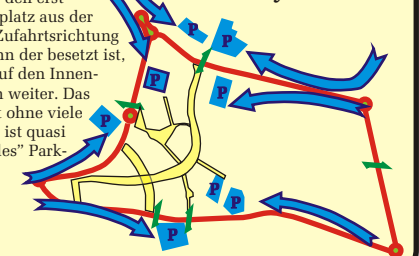
Was als "virtuelles Parkleitsystem" unten skizziert ist, könnte man visuell noch verbessern. Gelingt es z. B., die Parkplätze der Volksbank gleich hinter der Böhmebrücke anzuschließen, haben wir zwei Parkplätze beidseitig der Wilhelmstraße. Zwei beleuchtete Säulen könnten auf die Parkplätze hinweisen und so eine Art "Tor zur Innenstadt" bilden. Im Hintergrund erkennt man zudem das Symbol, das die Fußgängerzone anzeigt. Die Fußwege dorthin sind extrem kurz. Das alles kann natürlich nur funktionieren, wenn erst der Bundesstraßenverkehr verdrängt ist und wenn zusätzliche Maßnahmen das System unterstützen. So könnten z.B. Querungshilfen das Durchfahren der Innenstadtstraßen erschweren. Wer unbedingt weiterfahren möchte, muss dann Wartezeiten in Kauf nehmen, weil die Fußwege mit "Zebrastreifen" Vorrang haben. Auf diese Weise bekommen die Fußgänger und Radfahrer wieder mehr Rechte in der Innenstadt.



Durch 2 Lichtsäulen mit Hinweisen auf die Parkplätze entsteht in der Wilhelmstraße ein Tor zur Innenstadt.

### BILD : Prinzip eines Parkleitsystems

Man nimmt den ersten Parkplatz aus der jeweiligen Zufahrtsrichtung an. Erst wenn der besetzt ist, fährt man auf den Innenstadtstraßen weiter. Das funktioniert ohne viele Schilder, es ist quasi ein "virtuelles" Parkleitsystem.



### Woran erkennt man die Innenstadt ?

Es reicht aber nicht aus, wenn man die Innenstadt nur an den Kreiseln erkennt. Es könnten auch andere markante Merkmale z. B. auf die Fußgängerzone hinweisen. Ein Beispiel haben wir rechts im Bild angedeutet. Farbige Segel könnten an den wichtigen Zugängen für Fußgänger aufgehängt werden. Vielleicht haben Sie dazu noch eine bessere Idee.

Wenn Autofahrer die Kreisel durchfahren haben und die Symbole der Innenstadt sehen, dann wird es Zeit, den nächsten besten Parkplatz anzusteuern. Die innenstadtnahen Parkflächen haben wir in der Skizze (Bild Mitte) mit einem "i" und die Anschlüsse mit einem kleinen blauen Pfeil gekennzeichnet. Je mehr Autofahrer sich an das Prinzip (siehe Bild) halten, desto weniger Autos fahren auf den Straßen um die Innenstadt. Dann könnte man dort noch zusätzliche Querungshilfen bauen. Alle Maßnahmen wirken aber erst im Zusammenspiel.



Ein markantes Symbol sollte auf den Stadtkern hinweisen.