

4 Bestandsaufnahme

4.1 Städtebauliche Struktur und Straßennetz

Die Stadt Soltau hat heute ca. 21.000 Einwohner und liegt zentral zwischen den großen Städten Bremen, Hamburg und Hannover sowie Celle und Lüneburg, direkt am Rande des Naturschutzgebietes Lüneburger Heide.

Soltau ist Kreuzungspunkt mehrerer Bahnlinien. Am Autobahnnetz ist Soltau durch die Abfahrten Soltau-Süd und Soltau-Ost angebunden. Außerdem führen drei Bundes- und eine Landesstraße durch die Stadt.

Geht man von dem Kernstadtbereich Soltaus aus, so ist das Stadtgebiet begrenzt durch einen 2 km Radius. In diesem Bereich dehnt sich das Stadtgebiet in alle Richtungen gleichmäßig entlang der sternförmig auf die Innenstadt zulaufenden Hauptverkehrsstraßen aus (vgl. Plan 1). Außerhalb des Stadtgebietes schließen sich Waldflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen und Naherholungsgebiete mit zahlreichen Wanderwegen an. Bezüglich der Entfernungsstrukturen der innerstädtischen Wege bietet Soltau also hervorragende Bedingungen für den Radverkehr.

Nach dem Kernstadtbereich (ca. 500 m Radius), in dem sich der Versorgungsschwerpunkt der Stadt Soltau sowie die meisten öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Finanzamt, Arbeitsamt, etc.) befinden, folgen die Wohngebiete, deren lockere Wohnbebauung (meist Einfamilienhäuser mit Gartengrundstück) sich wie ein Ring um die Innenstadt legt. Durchbrochen wird dieser Ring nur in nördlicher Richtung durch den Böhmepark und den Böhmewald, in denen die Therme sowie die weiterbildenden Schulen liegen.

Im Süden von Soltau schließen sich die Gewerbegebiete Soltau Süd und Almhöhe an, wobei das Gewerbegebiet Almhöhe durch die dort angesiedelten Fachmärkte ebenfalls als Versorgungsschwerpunkt gekennzeichnet wurde.

Ziele des Radverkehrs

Die Zielschwerpunkte des Radverkehrs auf Stadtebene sind demnach

- die Soltauer Innenstadt mit Fußgängerzone
- der Böhmepark mit der Therme
- die weiterführenden Schulen
- öffentliche Dienstleistungseinrichtungen (Rathaus, Arbeitsamt, etc.).

Weitere wichtige Ziele sind

- der Bahnhof
- das Gewerbegebiet Almhöhe
- verschiedene Freizeiteinrichtungen (Spielzeugmuseum, Sportpark Ost, etc.).

Eine Übersicht der Ziele, die dem Wunschliniennetz und damit auch dem Radverkehrsnetz zugrunde gelegt wurden, ist in Plan 1 dargestellt. Die Ziele wurden mit dem Auftraggeber abgestimmt und berücksichtigen auch zukünftige städtebauliche Entwicklungsvorhaben. Die sehr detaillierte Auswahl der Ziele wurde für die Darstellung im Plan vereinfacht. So wurden Agglomerationen von Dienstleistungen, Arbeitsplätzen, Behörden, Freizeiteinrichtungen, Wohnbereichen etc. zusammengefasst dargestellt.

Hindernisse und Barrieren

Für den Radverkehr stellen insbesondere die Bahnlinien, die Soltau in nördlicher sowie in südlicher Richtung teilen, Barrieren dar (vgl. Plan 1). Nur an einigen meist höhengleichen Bahnübergängen, i.d.R. im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen, sind Querungen möglich. Die Bahnlinien werden im Stadtgebiet größtenteils in Dammlage bzw. als Einschnitt geführt. Unterführungen sind im Verlauf der Charlottenstraße, des Weidedammes und der Soldinger Straße im Erschließungsstraßennetz vorhanden. Am Ende der Billungstraße bietet eine Brückenanlage für den Fuß- und Radverkehr eine Querungsmöglichkeit der Bahnanlagen. Die stillgelegte OHE-Trasse stellt in einigen Bereichen ebenfalls eine Barriere dar, wird jedoch in aktuellen Planungsvorhaben in Teilbereichen für eine neue Verbindungsstraße samt Radverkehrsanlagen vorgehalten.

Barrierewirkungen entfalten auch die Böhme und die Soltau. Die Böhme, die sich von Norden nach Süden durch Soltau zieht, bietet im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen, aber auch im Böhmepark und -wald sowie in der Fußgängerzone durch kleine Brücken, viele Querungsmöglichkeiten. Jedoch sind auch diese Zwangspunkte bei der Planung der Radrouten zu berücksichtigen. Ähnlich verhält es sich mit der in West-Ost-Richtung fließenden Soltau, die jedoch in Anbetracht der geringeren Länge eine eher untergeordnete Rolle spielt, jedoch auch in ihrem Verlauf mit insgesamt vier Querungsstellen eine gewisse Führung der Radrouten vorgibt.

Nicht ausgeschlossen bei der Planung eines Radverkehrsnetzes sind neue Unter- bzw. Überführungen im Verlauf der Bahnanlagen sowie der Böhme und der Soltau, jedoch sollte aus Kostengründen zunächst auf den Bestand an Querungsstellen zurückgegriffen werden.

Hemmnisse für Radfahrer - wenn auch überwindbar - bilden ebenfalls die zahlreichen Pflaster- und Einbahnstraßen in Soltau. Diese Bereiche können durch geeignete Führungen umgangen oder Pflasterstraßen baulich umgestaltet und Einbahnstraßen ggf. nach eingehender Prüfung für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden.

Straßennetz

Das Hauptnetz an qualifizierten Straßen bilden die Lüneburger-, Celler-, Walsroder-, Berg-, Harburger- und Winsener Straße. Durch das Zusammentreffen der Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich über die Straßen Am Alten Stadtgraben und Unter den Linden sowie Post- und Wilhelmstraße, fließt zwangsweise der komplette Kfz-Verkehr durch diesen eher sensiblen Teil Soltaus. Die Verbindungen zwischen den Hauptverkehrsstraßen bilden mit Ausnahme der Bahnhofsstraße und der Böhmeide, die Erschließungsstraßen im Bereich der Wohngebiete. Um die Wohnqualität zu verbessern und Schleichverkehr zu unterbinden, sind einige dieser Wohnstraßen als Tempo-30-Zonen ausgeschildert.

Radverkehrsanlagen sind an den meisten Hauptverkehrsstraßen vorhanden, nur im Kernbereich treten bei der linienhaften Radverkehrsführung sowie an Knotenpunkten teilweise Lücken oder Unzulänglichkeiten auf. Der bauliche Zustand der vorhandenen Radverkehrsanlagen in Bezug auf Breite, Belag, Bordabsenkungen, etc. schwankt zwischen einer guten bis mangelhaften Befahrbarkeit (vgl. Kap. 6.2). Neue Radwegbauvorhaben (z.B. Berstraße, Celler Straße) lassen den zukünftigen Soltauer Radwegstandard erkennen.

4.2 Zählungen des Radverkehrs

Um eine Übersicht über das Radverkehrsaufkommen sowie Aussagen über die Routenwahl zu bestimmten Zielbereichen zu erhalten, wurden am 18. September 2001 Radverkehrszählungen in Soltau durchgeführt. Die Zählungen wurden bei guten Witterungsbedingungen zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 18:00 Uhr an ausgewählten Standorten im Kernbereich der Stadt Soltau durchgeführt (vgl. Plan 6 u.7).

Während der morgendlichen Zählung ist deutlich die starke Ausrichtung des Radverkehrs auf den Schulkomplex (Gymnasium, Realschule, Berufsbildende Schulen) zu erkennen (über 300 Radfahrer/2 Std.). Hier werden aus südlicher Richtung vor allem die Markt- und Mühlenstraße sowie die Straße Am Alten Stadtgraben und Rosenstraße genutzt. Aus westlicher Richtung führen die Fahrbeziehungen über die Berg- und Friedenstraße sowie ebenfalls über die Rosenstraße. Weiterführend wird von den o.g. Routen dann gemeinsam die Verbindung Alter Badeweg genutzt, um dann über die Ernst-August-Straße bzw. den westlich gelegenen Weg durch den

Böhmewald zu den Schulen zu gelangen. Auch die Hauptverkehrsstraßen Walsroder Straße, Celler Straße sowie Winsener Straße werden in hohem Maße vom Schülerverkehr genutzt.

Die nachmittägliche Zählung zeigt deutlich die Ausrichtung des Radverkehrs auf die Innenstadt Soltaus. Das stärkste Radverkehrsaufkommen in diesem Zeitraum war in der Marktsstraße mit ca. 320 Radfahrern in 2 Stunden sowie in der Walsroder Straße (ca. 350 Radfahrer/2 Std.) zu verzeichnen.

In Bezug auf die im VEP 1992¹ angegebenen Daten einer Radverkehrszählung vom 22. September 1989 ist festzustellen, dass sich das Radverkehrsaufkommen auf Strecken abseits der Hauptverkehrsstraßen verlagert hat. So weisen die aktuellen Zählungen in der Rosen- und der Marktstraße gerade im Schülerverkehr deutlich höhere Belastungen auf. Tendenziell ist im Nachmittagsverkehr eine Stagnation bzw. Abnahme der Radverkehrsmengen an den Hauptverkehrsstraßen erkennbar, was auch hier für eine Verlagerung auf Alternativrouten spricht.

Zusammenfassend lässt sich vermerken, dass mehrere hundert morgens auf die Schulen zu strömende Radfahrer und Größenordnungen von teilweise über 300 Radfahrern/2 Std. zur Nachmittagszeit (Walsroder Str., Charlottenstr., Marktstr., Lüneburger Str.) auf eine derzeit schon beträchtliche Bedeutung des Radverkehrs im Schülerverkehr und den auf die Innenstadt ausgerichteten Versorgungs- und Einkaufsverkehr hinweisen.

4.3 Unfallgeschehen

Insgesamt wurden in drei Jahren 125 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung angezeigt (vgl. Tab 4.1), davon ca. 11 % mit schwer verletzten Personen. Die unfallreichsten Straßenzüge in Soltau sind die Hauptverkehrsstraßen Lüneburger-, Walsroder-, Winsener- und Celler Straße. Mit einer Unfallbelastung von 16 Unfällen/10.000 Einwohner im Jahr bzw. 14 Verunglückten/10.000 EW*Jahr liegt die Stadt Soltau damit bei einem angenommenen mittleren Radverkehrsanteil von 10 % am Gesamtverkehrsaufkommen im Vergleich zu anderen Städten im „oberen“ mittleren Rahmen. Grund dafür sind vermutlich die o.g. hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen, die mitten durch die Kernstadt führen.

¹ Stadt Soltau; Verkehrsentwicklungsplan, Oktober 1992

Unfallgeschehen 1998-2000			
1998 :	40 Unfälle	26 LV	6 SV
1999 :	51 Unfälle	42 LV	4 SV
2000 :	34 Unfälle	28 LV	4 SV
98-00 :	125 Unfälle	96 LV	14 SV
Unfallreiche Straßenzüge			
• Lüneburger Str.	28 Unfälle	4,1 U/km*a	
• Walsroder Str.	16 Unfälle	2,7 U/km*a	
• Winsener Str.	14 Unfälle	3,9 U/km*a	
• Celler Str.	12 Unfälle	2,5 U/km*a	
Unfalltypen			
• Einbiegen/Kreuzen	89 Unfälle		
• Abbiegen	20 Unfälle		
• Längsverkehr	6 Unfälle		
Unfallursachen			
• Falsche Fahrbahn	51 Unfälle		
• Rechts vor Links	4 Unfälle		
• Beleuchtung	3 Unfälle		
Unfallbelastung			
• ca. 16 Unf./10.000 EW*Jahr			
• ca. 14 Verunglückte/10.000 EW*Jahr			

Tabelle 4.1: Unfallgeschehen 1998 – 2000

Die Unfalldichten liegen für die meisten Hauptverkehrsstraßen im Bereich der „Erwartungswerte“. Die Anzahl von 2,5 bis 4 Unfällen/km*Jahr für die vier unfallreichsten Straßenzüge in Soltau ist allerdings durchaus bemerkenswert und signalisiert Probleme im Bereich dieser Streckenverläufe. Die Spitzenwerte sind aber auch in Zusammenhang mit hohen Radverkehrsstärken auf den Hauptverkehrsstraßen zu sehen. Ausnahme bildet hier die Celler Straße, deren Radweg vor dem Umbau im Vergleich zu anderen Radverkehrsanlagen in Soltau mit starken Mängeln behaftet war.

Die Unfalltypen „Einbiegen/Kreuzen“ sowie „Abbiegen“ lassen starke Konzentrationen auf Knotenpunkte und Grundstückszufahrten erkennen. Dies korrespondiert mit der Hauptunfallursache „Falsche Fahrbahn“: Radfahrer fahren in falscher Richtung auf dem Radweg und geraten mit ein- oder abbiegenden Kraftfahrzeugen, die nicht mit Falschfahrern rechnen, in Konflikt.