

## 5 Handlungsfeld Radverkehrsnetz

### 5.1 Grundsätze der Netzkonzeption

#### Anforderungen an ein Routennetz

Das angestrebte Ziel für die Stadt Soltau ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit Verbindungen, die alle für den Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke berücksichtigen und den Radfahrern zum Erreichen ihrer Ziele sichere, bequeme und möglichst direkte Wege anbieten. Derartige Radverkehrsnetze bestehen aus folgenden Netzelementen:

- **Haupttrouten** stellen die Radverkehrsbeziehungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen eines Planungsraumes sicher. Sie dienen in der Regel mehreren Fahrtzwecken und besitzen sowohl Verbindungsfunktion über z.T. weite Strecken als auch Verknüpfungsfunktion zwischen einwohnerstarken Wohngebieten und den Kernbereichen sowie Zielen mit stadtweiter Bedeutung.
- **Nebenrouten** binden einzelne Ziele und Quellen an das Netz der Hauptverbindungen an und ermöglichen den Binnenverkehr in einzelnen Ortsteilen und Wohnquartieren. Netzergänzungen runden das Hauptverbindungsnetz für weniger wichtige Quelle-/Ziel-Beziehungen ab.
- **Freizeitverbindungen und Radwanderwege** sind z.T. herausgelöst aus dem Netz für den Alltagsradverkehr und dienen der Erreichbarkeit und der Erschließung von Erholungsräumen. Sie können abschnittsweise mit dem Alltagsroutennetz deckungsgleich sein und vervollständigen das Radverkehrsnetz insbesondere im Außenbereich der Stadt.

Damit die **Haupttrouten** die gewünschte Akzeptanz durch die Radfahrer erfahren, sollen sie sich durch eine ausreichende Bemessung und guten Fahrkomfort auszeichnen. Aus der Sicht der Benutzer leiten sich daraus folgende wesentlichen **Anforderungen** an die Führung und Gestaltung von Haupttrouten ab, die für den Alltagsradverkehr konzipiert werden:

- Beachtung der Verkehrssicherheit durch Führung auf sicheren Radverkehrsanlagen bzw. Routenverläufen entlang verkehrs- und konfliktarmer Straßen.
- Einprägsame direkte Streckenführung mit möglichst wenig und gut „merkbar“ Richtungsänderungen.
- Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität sowie Verknüpfung mit anderen Routen.
- Bei einer Führung über bei Dunkelheit wenig frequentierte Straßen und Wege soll zur Erhöhung der sozialen Sicherheit möglichst eine „Nachtroute“ vorhanden sein. Diese kann z.B. eine Hauptverkehrsstraße sein, die nachts gerin-

ger belastet ist. Auf der Hauptroute selbst ist je nach Situation eine Beleuchtung zu erwägen.

- Guter Fahrkomfort in Bezug auf Belagsqualität, Hindernisfreiheit und kurze Wartezeiten an Querungsstellen und Lichtsignalanlagen.
- Beachtung der Verträglichkeit mit anderen Nutzungen (z.B. Fußgängerverkehr, Kfz-Verkehr, städtebauliche Anforderungen).

In Bezug auf die Aufgabenstellung in Soltau bedürfen diese Anforderungen einer pragmatischen Interpretation unter Berücksichtigung der gewünschten, möglichst schnellen und kostengünstigen Umsetzung der dringlichsten Maßnahmen im Routenverlauf. So können in der Regel nicht alle Qualitätsstandards gleichermaßen gut erfüllt werden. Dennoch lässt sich aus den praktischen Erfahrungen anderer Städte sagen, dass derartige Routen zu einer spürbaren Verbesserung des kommunalen Fahrradklimas und damit zu der gewünschten Steigerung der Fahrradnutzung beitragen können.

Eine Zusammenfassung der Qualitätsanforderungen ist als Checkliste im Anhang A1 aufgeführt.

## 5.2 Wunschliniennetz

Mit dem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz werden die wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs im Stadtgebiet verbunden (vgl. Kap. 4.1 bzw. Plan 1). Obwohl das Netz vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist, wurden auch freizeitrelevante Ziele aufgenommen, da zielorientierter Freizeitradverkehr, z.B. die Fahrt zur Therme, zum Sportplatz oder zum Spielzeugmuseum, ähnliche Ansprüche hat wie sie bei Alltagsfahrzwecken (Ausbildung, Arbeit, Einkauf / Versorgung) bestehen.

Das gesamtstädtische Radverkehrsnetz für Soltau baut auf einem **Wunschliniennetz** auf, dessen Verlauf idealtypisch – also ohne Berücksichtigung der tatsächlichen Straßenverläufe – die relevanten **Quell- und Zielbereiche des Radverkehrs** miteinander verbindet (Plan 2).

**Barrieren** wie Böhme, Soltau und Gleisanlagen wurden bei der Konzeption des Wunschliniennetzes bereits berücksichtigt. da die Zahl der Durchlässe (Zwangspunkte) in der Regel deutlich eingeschränkt und nicht beliebig zu erweitern ist.

Im Grundsatz geht das Wunschliniennetz von einer flächenhaften Erschließung des Stadtgebietes durch **Radialen, Ringlinien und Durchmesserlinien** aus. Mittels dieses Wunschliniennetzes werden die Hauptverbindungen des Alltagsradverkehrs in Soltau abgebildet.

### 5.3 Grundzüge und Struktur des Radverkehrsnetzes

Durch Umlegung des o.g. Wunschliniennetzes auf das vorhandene Straßennetz von Soltau wurde ein vorrangig auf den Alltagsradverkehr ausgerichtetes **Radverkehrsnetz** entwickelt, das sich in Haupttrouten zur Verbindung der Wohngebiete mit den wichtigsten Zielen im Stadtgebiet und in Nebenrouten zur Netzverdichtung und -erweiterung gliedert (vgl. Plan 3). Die Länge des Gesamtnetzes beträgt über 60 km.

Das **Haupttroutennetz** umfasst eine Gesamtlänge von ca. 30 km und bezieht sowohl die meist direkt auf die Innenstadt zulaufenden Hauptverkehrsstraßen als auch vorrangig über Nebenstraßen verlaufende Verbindungen aus den größeren Wohngebieten als Alternativführung ein.

Das **Nebenroutennetz** wird ausschließlich über Erschließungsstraßen geführt und beträgt ca. 25 km.

Im Netz enthalten sind auch **perspektivische Netzschlüsse**. Dies sind in Soltau Verbindungen, die v.a. Gleis- und Flussquerungen sowie die Erschließung von städtebaulichen Entwicklungsgebieten und geplanten Wohngebieten beinhalten. Sie stellen sinnvolle Lückenschlüsse und Netzergänzungen dar und verdeutlichen die grundsätzlichen Anforderungen des Radverkehrs für zukünftige Planungen. So könnte z.B. durch eine Bahnquerung (Brücke) in Verlängerung des Lönsweges eine wichtige durchgängige Verbindung mit Bedeutung für den Schülerverkehr geschaffen werden, die eine sichere Alternative zur Lüneburger Straße darstellen würde. Durch eine Böhmequerung westlich des Bornkamp könnte die Barrierewirkung der Böhme im südlichen Kernstadtbereich durchbrochen und eine wichtige Ot-West-Tangente abseits des Autoverkehrs in diesem Bereich geschaffen werden. Insgesamt weisen diese perspektivischen Netzergänzungen und Lückenschlüsse eine Gesamtlänge von 10 km (davon 6 km im Haupttroutennetz) auf.

Auch **überregionale Radwanderwege** wurden bei der Netzplanung berücksichtigt. Soltau wird von den zukünftigen niedersächsischen Radfernwegen 4 (Hamburg) und 15 (Salzwedel-Verden) durchquert (vgl. Anhang 2). Bei der Linienführung innerhalb der Stadt Soltau wurde darauf geachtet, dass eine stadtkernahe Führung auf dem geplanten Routennetz erfolgt. Die Routen laufen gemeinsam von der Böhmeide über den Böhmewald und BöhmePark sowie anschließend durch die Innenstadt. Südlich der Kernstadt verläuft der Radfernweg 15 weiter über die Visselhöveder Straße. Der Fernradweg 4 führt entlang der Böhme in Richtung Tetendorf. **Regionale Freizeittrouten** im Umfeld der Stadt Soltau, die an das geplante städtische Routennetz anschließen, wurden ebenfalls berücksichtigt.

### 5.4 Führung des Radverkehrs in der Innenstadt

Die hohe Bedeutung der Marktstraße für den Radverkehr im Schüler- wie auch im Einkaufsverkehr wurde bereits durch die Zählungen belegt (vgl. Kap. 4.2). In der

Netzkonzeption ist die Fußgängerzone deshalb auch weiterhin als Haupttroute enthalten. Die Erfahrungen bzgl. des Miteinanders zwischen Fußgängern und Radfahrern in Soltau sind gut. Auch die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass sich die weitaus meisten Radfahrer gegenüber den Fußgängern rücksichtsvoll verhalten. Das Fehlverhalten weniger undisziplinierter Radfahrer, die sich zudem auch durch Verbote nicht abhalten lassen sollte deshalb nicht als Maßstab für einschränkende Verkehrsregelungen dienen, die auch die große Mehrheit der angepasst fahrenden Radfahrer benachteiligt. Auch bei einer Umgestaltung des Fußgängerbereichs, z.B. im Rahmen des Projektes "Stadt der Spiele", sollte die derzeitige Beschilderung der Fußgängerzone mit dem Zusatz "Radfahrer frei" beibehalten werden. Es empfiehlt sich, bei einer Anpassung der Möblierung weiterhin eine möglichst mittlere Fahrgasse von Einbauten frei zu halten.

Gleichwohl sollte den Radfahrern im Zuge des geplanten Umbaus der Straße Am Alten Stadtgraben eine gut nutzbare und sichere Alternative angeboten werden. Hier ist ein Zweirichtungsweg auf der Ostseite, der auch gleichzeitig der Anbindung des Fußgängerbereichs dienen soll und ein Radweg in südlicher Richtung auf der Westseite vorgesehen. Im Kontext mit einer radfahrgerechten Umgestaltung des "Rathausknotens" und der Weiterführung durch den Rathausbereich in den Böhmepark kann diese Achse dann mittelfristig auch Durchgangsfunktion übernehmen.

Zur Erschließung des Fußgängerbereiches von Norden und Süden sollte auch über eine östliche Führung im Bereich der Böhme hinsichtlich der aktuellen Planungen im Innenstadtbereich und der geplanten Einkaufsmöglichkeiten südlich der Böhmheide nachgedacht werden. So könnte ein Weg von der Bahnunterführung Charlottenstraße direkt entlang der Böhme zur Straße Böhmheide geschaffen werden.

Ebenfalls eine hohe Bedeutung für den Schülerverkehr hat die Wegeverbindung durch den Böhmepark (vgl. Kap. 4.2). Diese Verbindung zu den weiterführenden Schulen sowie die Rosenstraße als Zubringer sollten durch geeignete Maßnahmen für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Der Böhmepark dient auch der Umfahrung der Wilhelmstraße und spielt somit auch für den Alltagsradverkehr eine wichtige Rolle. Der dort im Rahmen der „Stadt der Spiele“ geplante Familienpark wird durch die Haupttrouten des Radroutennetzes südlich und nördlich umgangen.