

## 11 Zusammenfassung

### Ziele und Leitbild des Handlungskonzeptes

Ausgehend von einer eingehenden Bestandsaufnahme wird der **Handlungsbedarf zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs** ermittelt. Das Konzept soll als Rahmenplan alle Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt umfassen und die **Handlungsschwerpunkte für einen mittelfristigen Zeitrahmen** festlegen. Damit soll es auch als **Entscheidungsgrundlage** für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Festlegung von jährlichen Maßnahmenprogrammen und einer effizienten Steuerung der Haushaltsmittel dienen.

Dem Handlungskonzept liegt eine zeitgemäße Sicht der Radverkehrsförderung im Sinne des Leitbildes **Radverkehr als System** zu Grunde. Dies beinhaltet ein breiteres Verständnis der Radverkehrsförderung, das neben der Schaffung von gut nutzbaren, sicheren Radverkehrsanlagen im Straßenraum auch die Wegweisung, das bequeme und diebstahlgeschützte Abstellen des Fahrrades und eine auf ein positives Fahrradklima zielende Öffentlichkeitsarbeit einbezieht. Damit greift die Stadt Soltau einen Ansatz auf, der auch der Fahrradpolitik der Bundesregierung gemäß dem **Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012** entspricht.

### Ausgangslage und Bestandsaufnahme

Soltau hat prinzipiell gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Die gesamte Kernstadt liegt in einem Entfernungsbereich von 3 km um das Zentrum und damit in einem für die Nutzung des Fahrrades günstigen Bereich. Potenziale sind hier vor allem in der Verlagerung von PKW-Kurzstreckenfahrten zu sehen.

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.) weisen auf eine derzeit schon beträchtliche Bedeutung des Radverkehrs im Schülerverkehr und den auf die Innenstadt ausgerichteten Versorgungs- und Einkaufsverkehr hin.

An den verkehrsreichen Straßenzügen sind größtenteils Radverkehrsanlagen vorhanden. Diese sind vielfach älterer Bauart und entsprechen in ihrer Ausbildung teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen und Erkenntnissen einer sicheren Radverkehrsführung. Neuere Anlagen wie z.B. in der Bergstraße oder in der Celler Straße zeigen dagegen die Merkmale eines neuen anforderungsgerechten Soltauer Radwegstandards auf. Das Nebenstraßennetz ist größtenteils bereits gut nutzbar, jedoch gibt es auch hier bereichsweise Probleme, z.B. durch noch nicht durchgängig geöffnete Einbahnstraßen oder Straßen mit unebenem Pflaster. Auch über 120 Radverkehrsunfälle in 3 Jahren (1998-2000) mit 14 schwerverletzten Radfahrern weisen auf noch bestehende Sicherheitsdefizite hin.

## Bausteine des Handlungskonzeptes

Das Gesamtkonzept umfasst folgende Bausteine:

- Einen Schwerpunkt der Arbeit bildet die Entwicklung eines vorrangig auf den Alltagsradverkehr ausgerichteten **Radverkehrsnetzes**, das sich in Haupttrouten zur Verbindung der Wohngebiete mit den wichtigsten Zielen im Stadtgebiet und in Nebenrouten zur Netzverdichtung und -erweiterung gliedert. Ergänzende radtouristische Routen wurden nachrichtlich übernommen. 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 ein. Im Netz enthalten sind auch **perspektivische Netzschlüsse** mit einer Gesamtlänge von 10 km, die Berücksichtigung der Anforderungen des Radverkehrs im Rahmen zukünftiger Planungsvorhaben gewährleisten sollen.

- Das Radverkehrsnetz bildet die Grundlage zur **Ableitung des Handlungsbedarfes** und von **Prioritäten zur Umsetzung der Maßnahmen**. Dabei zeigt die Bestandsanalyse, dass nur wenige Abschnitte im Haupttroutennetz derzeit als schlecht nutzbar zu bezeichnen sind. Zu etwa einem Drittel wurden die Routen wegen partieller oder weniger schwerwiegender Mängel der mittleren Qualitätsstufe zugeordnet. Weit mehr als die Hälfte der Streckenlänge wird bereits als gut nutzbar bewertet. Aber auch hier können Maßnahmen der Qualitätssicherung und -verbesserung erforderlich sein.

Das detaillierte in 3 Prioritäten gegliederte Maßnahmenprogramm umfasst im Haupttroutennetz insgesamt ca. 90 Einzelmaßnahmen, die zu einem erheblichen Teil auf klassifizierte Straßen entfallen (insbesondere Lückenschluss und Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen). Hier kommt der schon bei der Konzeptbearbeitung durchgeführten Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern eine große Bedeutung zu.

Leitlinie des Maßnahmenkonzeptes ist die durchgängig sichere und attraktive Nutzbarkeit der wichtigen Radverkehrsverbindungen. Dabei wird das nach heutigem Erkenntnisstand bewährte breite Entwurfsrepertoire für den Radverkehr unter Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Anforderungen eingesetzt.

Kleinere, meist kostengünstige Maßnahmen wie Markierungen, Bordsteinabsenkungen oder die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr können dabei im Sinne eines **Sofortmaßnahmenprogrammes** der kurzfristigen Verbesserung dienen.

- Eine **Radverkehrswegweisung** dient der Orientierung der Radfahrer und der Akzeptanz der empfohlenen Routen. Insbesondere wirbt sie darüber hinaus als prägendes Merkmal auch Personen, die noch nicht (regelmäßig) das Rad nutzen und ist damit auch ein wichtiges Element der Öffentlichkeitsarbeit.

Das Wegweisungskonzept für Soltau schlägt eine einheitliche Ausbildung der Wegweiser gemäß den aktuellen niedersächsischen Vorhaben und eine Integration der radtouristischen Wegweisung in das städtische Wegweisungssystem vor. Ein EDV-gestütztes Wegweiskataster dient zur Dokumentation und einer effizienten Pflege der Wegweisung.

- Die steigende Qualität der genutzten Fahrräder erfordert ein standsicheres und diebstahlgeschütztes **Fahrradparken**. Das vorhandene Angebot, das vor allem auch im Innenstadtbereich in Quantität und Qualität noch unzureichend ist, sollte sukzessive zugunsten anforderungsgerechter Fahrradhalter (Anlehnbügel) umgerüstet bzw. erweitert werden. Zählungen der abgestellten Fahrräder zeigen hier einen erheblichen Bedarf auf. Auch an den Schulen und wichtigen Einzelzielen besteht Nachholbedarf. Am Bahnhof sollten die vorhandenen qualitativ guten überdachten Anlagen durch abschließbare Einrichtungen (Fahrradboxen, "Fahrradkäfig"), die auch für die Radtouristen nutzbar sind, ergänzt werden.
- Der **Fahrradtourismus** hat sich zu einem ernst zu nehmenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. In Soltau bestehen durch die Lage der Stadt im Tourismusgebiet der Lüneburger Heide und die Bahnanbindung in verschiedene Ballungsräume gute Voraussetzungen, diese Potentiale besser auszuschöpfen. Im Rahmen des geplanten niedersächsischen Radfernwegenetzes kreuzen sich zwei Radfernwege in Soltau, deren Verlauf im Stadtgebiet im Rahmen der Konzeptbearbeitung mit den Verbindungen des Radverkehrsnetzes zur Deckung gebracht wurde. Zur Weiterentwicklung des radtouristischen Angebotes ist die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes zu empfehlen.
- Damit die Weiterentwicklung der technischen Infrastruktur auch nachhaltig zu der beabsichtigten Steigerung der Radnutzung beiträgt, ist eine konsequente **Öffentlichkeitsarbeit** heute ein unverzichtbarer Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Förderung des Radverkehrs. Auf unterschiedliche Zielgruppen zugeschnitten können hier z.B. Pressemitteilungen, Faltblätter oder ein Fahrradstadtplan über Angebote und Verbesserungen für den Radverkehr informieren und für das Radfahren mobilisieren. Eine derartige Kommunikationsstrategie dient der **Verbesserung des Fahrradklimas** und der Verankerung einer umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl "im Kopf".