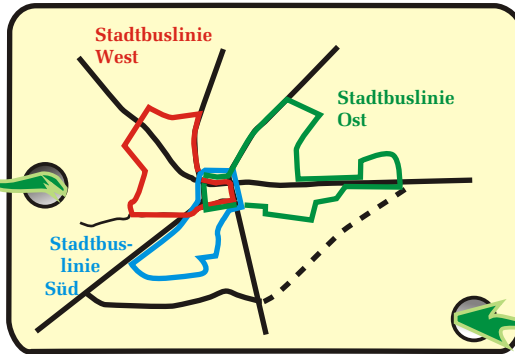


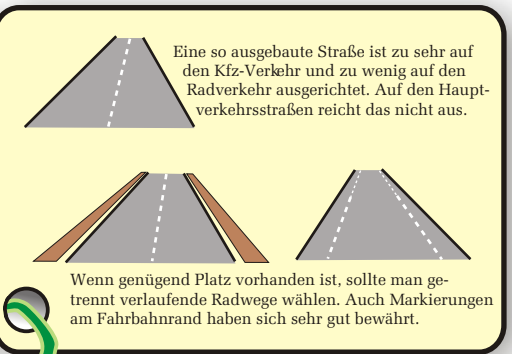
INFO Nr. 3 : Kernstadt

Wenn man ein schlüssiges Konzept verfolgt, führt jeder Schritt in die richtige Richtung.



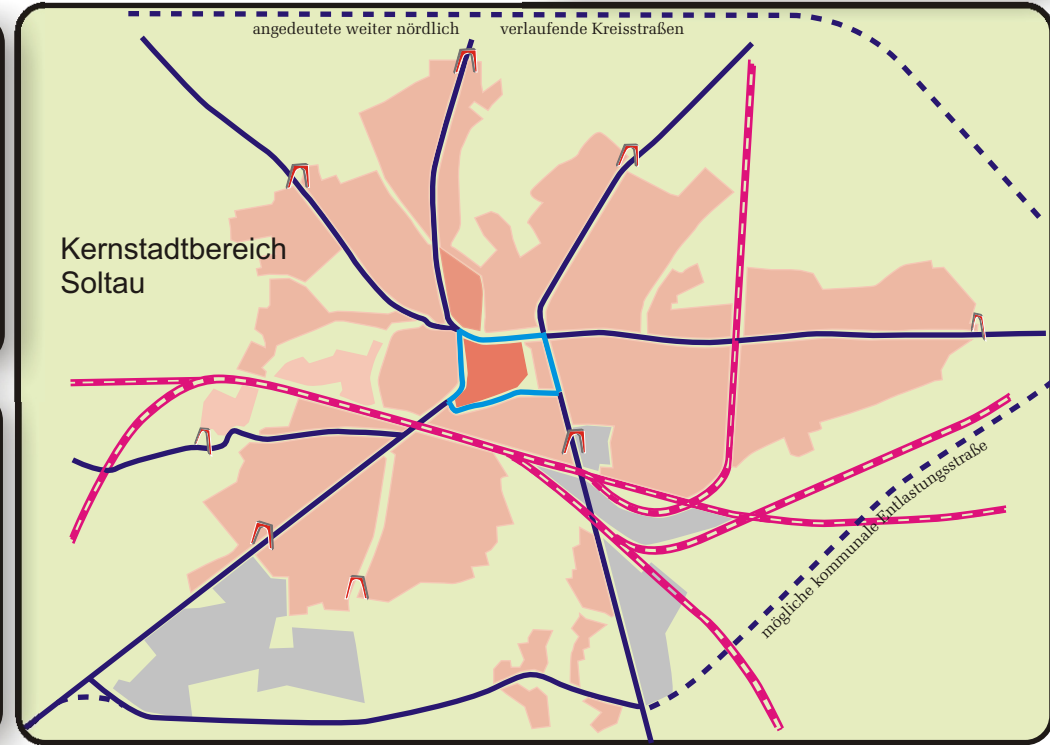
Öffentlicher Personenverkehr

Die Bahnlinien trennen unsere Stadt in einen Nord- und einen Südbereich. Mit den Störwirkungen wird man leben müssen, da sich dies mit realistischem Aufwand nicht verändern lässt. Um den Kfz-Verkehr weiter einzudämmen und auch Mitbürgern ohne Auto gute Chancen zu geben, z. B. in die Innenstadt zu kommen, haben wir ein Stadtbussystem angedacht. Ein Bus könnte in einer Schleife den Westbereich mit der Innenstadt verbinden (linkes Bild, rote Linie). Ein zweiter Bus erschließt den Ostbereich (grüne Linie). Ein dritter Bus (hellblaue Linie) durchfährt den Süden der Stadt. Alle drei Busse treffen sich in der Stadtmittle an einer "Rendezvous-Haltestelle", sodass man hier bei Bedarf auch umsteigen kann. Alle Busse sollen auf ihrer Fahrt um die Innenstadt einmal nördlich und einmal südlich der Fußgängerzone halten. Dies wird in der Wilhelmstraße erst dann möglich sein, wenn wir die Verkehrsmengen verringert haben.



Übersicht

Im 1. Informationspapier wurden die wesentlichen Ursachen für die Verkehrsprobleme in Soltau beschrieben.
Das 2. Informationspapier zeigte die Möglichkeiten zur Lösung der Probleme auf, insbesondere die Verlegung der Straßen für den überregionalen Verkehr sowie die Ergänzung des Straßennetzes durch die südöstliche kommunale Entlastungsstraße.
In diesem Informationspapier Nr. 3 wird auf das dann mögliche Verkehrskonzept für die Kernstadt eingegangen.
Wegen der besonderen Bedeutung der Innenstadt werden Aussagen dazu in einem weiteren Informationspapier Nr. 4 dargestellt.



Das Radwegekonzept

Im Verkehrsentwicklungsplan werden nur grundlegende Aussagen zum Radwegenetz gemacht. In einer speziellen Untersuchung zum Radverkehr wurden daraus konkrete Planungsvorschläge abgeleitet.
Wichtig ist vor allem, dass das Radwegenetz in sich geschlossen ist, auch dann, wenn wenig Platz vorhanden ist. In diesen Fällen haben sich vor allem Markierungen am Fahrbahnrand sehr gut bewährt (siehe oben). Zu einem geschlossenen Radwegenetz gehören zudem auch sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen. Straßen in wirkungsvollen Tempo-30-Zonen sind Bestandteil des Radwegenetzes. Hier zeigt sich, wie eng Lösungen für den Kfz-Verkehr mit Lösungen für andere Verkehrsmittel zusammenhängen.

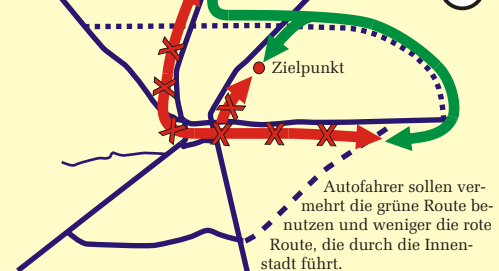
Vorbemerkungen zum Konzept

Auch wenn der Kfz-Verkehr bisweilen störend wirkt, so ist er doch für eine moderne und wirtschaftlich orientierte Stadt unerlässlich. Wichtig ist nur, dass er auf das nötige Maß reduziert wird.
Besucher unserer Stadt, die mit dem Auto kommen, sind herzlich willkommen. Sie müssen aber das System unserer Straßen leicht erkennen können und vor allem schnell einen Parkplatz finden. So vermeiden wir unnötigen Autoverkehr.
Wer nach Soltau kommt, sollte so lange auf der nördlichen und der südlichen Umgehungsstraße bleiben, bis er auf kürzestem Wege und nicht mehr durch die Innenstadt sein Ziel ansteuern kann (siehe Beispiel im nächsten Bild). Das aber setzt voraus, dass wir unseren Straßen eine klare Struktur geben, und vor allem, dass die Innenstadtstraßen künftig nicht mehr ausschließlich auf den Autoverkehr zugeschnitten werden.

Bedeutung der Stadteingänge

Auf dem Plan lassen sich die Funktionen der Straßen durch die Farben leicht darstellen. Wichtig ist aber, dass diese Funktionen auch den Autofahrern bewusst werden. Das beginnt schon auf den Zufahrten zur Stadt. Allein das gelbe Ortseingangsschild reicht nicht aus, Autofahrern zu verdeutlichen, dass sie den Stadtbereich erreicht haben. Bauliche Veränderungen wie z. B. Mittelinseln mit einer Verschwengung der in die Stadt führenden Fahrspuren wären hierfür besser geeignet. Dies wird in der Karte durch dieses Symbol dargestellt:
Natürlich wird man keine Torbögen bauen, aber eine ähnliche Wirkung wäre schon erwünscht. Und diese Wirkung müsste sich wiederholen, wenn man die Innenstadt erreicht, am besten verbunden mit einer Führung der Autofahrer auf die nächstgelegenen Parkplätze zu ihrem gewünschten Zielpunkt.

Ein Beispiel



Städtische Hauptverkehrsstraßen

Die dunkelblau dargestellten Straßen sollen den Hauptanteil des Kfz-Verkehrs übernehmen. Den Straßen um die Innenstadt (hellblau) kommt dabei eine gesonderte Funktion zu, die im Info-Papier 4 näher beschrieben wird.
Wegen der Bedeutung des Kfz-Verkehrs benötigen diese Straßen getrennt verlaufende Radwege, zumindest aber Hilfen für Radfahrer (z. B. seitliche Markierungen). Es sollten auch häufiger Querungshilfen vorgesehen werden, wobei sich besonders Inseln in der Mitte der Fahrbahnen bewährt haben. Einerseits müssen Fußgänger dann immer nur eine Fahrtrichtung beachten und können sich auf den Inseln umorientieren. Andererseits engen diese Inseln die Fahrbahnen ein, wodurch die Kfz-Geschwindigkeiten gedrosselt werden.

Straßen in Stadtquartieren

Auf fast allen Straßen in den rosa dargestellten Flächen (das sind überwiegend Wohnbereiche) soll flächenhaft Tempo 30 km/h angeordnet werden. Diese Straßen werden in "Tempo-30-Zonen" zusammengefasst. In diesen Zonen gilt grundsätzlich die "Rechtsvor-Links"-Vorfahrtregel.
Alle anderen Vorfahrtsregelungen können entfallen. Sofern die Kfz-Geschwindigkeiten verlässlich vermindert werden können, sind auch keine gesonderten Radwege erforderlich.
Nicht alle Straßen eignen sich ohne bauliche Veränderungen als verkehrsberuhigte Straßen, sodass hier schrittweise nachgebessert werden muss. Einige Straßen müssen ggf. ausgenommen werden, damit über sie die "Tempo-30-Zonen" sinnvoll an die Hauptverkehrsstraßen angeschlossen werden können.
In Gewerbebereichen (graue Flächen) kommen "Tempo-30-Zonen" nicht in Betracht.

Gestaltung der Stadteingänge

