



Stadt Soltau

Die Bürgermeisterin

Tempo 30-Konzept für die Kernstadt
und ausgewählte Ortsteile



Stadt Soltau

Die Bürgermeisterin

Tempo 30-Konzept für die Kernstadt und ausgewählte Ortsteile

Auftraggeber: Stadt Soltau
Die Bürgermeisterin
[Bauverwaltungsamt]

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Dipl.-Geogr. Holger Müller

Hannover, im Februar 2005

Inhalt

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2.	Rechtliche Grundlagen der Einrichtung von Tempo 30-Zonen	2
3.	Gesamtstädtisches Tempo 30-Konzept für Soltau.....	5
3.1	Voraussetzungen und Grundsätze	5
3.2	Übersicht Gesamtkonzept	9
3.3	Anmerkungen zu einzelnen Zonen:	11
3.4	Hinweise zur Umsetzung des Zonen-Konzeptes.....	13
4.	Maßnahmenplanung für einzelne Tempo 30-Zonen	15
4.1	Zone 12 (Bereich „Alter Grenzweg“)	15
4.2	Zone 19 (Bereich „Seilerstraße / Flachlandstraße / Albrecht-Thaer-Straße“).....	17
4.3	Zone 20 (Bereich „Saarlandstraße“).....	19

Übersichtspläne (Bestand, Konzept, Gegenüberstellung Bestand / Konzept)
(M 1 : 7.500)

Detailpläne (M 1 : 1.000)

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Soltau verfügt im Stadtgebiet über einige Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche sowie weitere einzelne Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Zeichen Z 274 StVO. Große Teile der Wohnbereiche bleiben jedoch ohne geschwindigkeitsdämpfende Verkehrsregelungen.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt von 1992 wurde eine flächenhafte Verkehrsberuhigung der Wohngebiete vorgesehen. Diese Überlegungen wurden mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (Büro Hinz, 1999) aufgegriffen und in Hinblick auf eine Gliederung der Wohnbereiche in kleinere Quartiere weiterentwickelt (vgl. Kap. 3). Dieser planerische Ansatz wurde mit Ratsbeschluss vom 14.10.1999 bestätigt. Eine weitere wichtige Planungsgrundlage stellt das Handlungskonzept zur „Förderung des Radverkehrs in Soltau“ (PGV, 2003) dar, das auch zahlreiche Radrouten durch Wohngebiete ausweist.

Zwischenzeitlich wurde im Jahr 2001 die StVO dahingehend geändert, den Kommunen die Einrichtung von Tempo 30-Zonen zu erleichtern (vgl. Kap. 2). Aufgabenstellung der vorliegenden Arbeit ist es, auf Grundlage der aktuellen Rechtslage eine flächendeckende Tempo 30-Zonen-Konzeption für Soltau zu entwickeln. Diese soll eine von der Stadtverwaltung im Jahre 2002 vorgenommene Dringlichkeits-einstufung (Vorlage Nr. 2002/223 zur Information im Bauausschuss) in ein Gesamtkonzept einbinden und Basis für eine sukzessive Umsetzung mit entsprechender Festlegung der erforderlichen Begleitmaßnahmen sein. Das Gesamtkonzept erfasst die Kernstadt Soltau sowie die Ortsteile Wolterdingen (Dorf), Ahlfthen / Wolterdingen (Siedlung), Friedrichseck sowie Harber.

Für drei ausgewählte Zonen erfolgt eine vertiefende Bearbeitung mit Konkretisierung der Maßnahmenplanung (vgl. Kap. 4). In diesem Kontext wird auch die Grundlage für eine digitale Bearbeitung von Beschilderungsplänen geschaffen. Entsprechend wird für die ausgewählten Zonen eine Beschilderungsdokumentation mit georeferenzierbarer Datengrundlage erstellt und lagertreu in Plänen wiedergegeben.

Die Bestandsaufnahme zu dem Vorhaben wurde im Sommer / Frühherbst 2004 durchgeführt. Die Konzepterarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt unter Einbeziehung der Polizei und des Arbeitskreises Radverkehr.

2. **Rechtliche Grundlagen der Einrichtung von Tempo 30-Zonen**

Die neuen Bestimmungen seit Februar 2001

Durch die Verkehrsforschung ist belegt, dass Unfallzahlen, insbesondere solche mit Personenschäden, nach der Einrichtung von Tempo 30-Zonen zurück gehen, Zeitverluste für Autofahrer durch diese Regelung wurden nur in geringem Maße festgestellt, eine Verbesserung der Umweltqualität (weniger Schadstoffe, weniger Lärm) wurde nachgewiesen.

Aus diesem Grunde traten im Februar 2001 Änderungen zur StVO in Kraft, die den Kommunen, bei Beibehalten der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h, die Einrichtung von Tempo 30-Zonen erleichtern und ihren Handlungsspielraum bei der konkreten Anordnung einer Zone vergrößern. Einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde damit innerorts ein höheres Gewicht beigemessen. Zugleich wurden im Interesse der Verkehrssicherheit und der Rechtssicherheit klarere Anforderungen an die Straßen, die von der Zonen-Anordnung umfasst werden können, beschrieben.

Wichtige Bestimmungen der Regelung betreffen:

- *§ 39 (1a): „Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.“*

Dieser neu eingefügte Absatz lockert die im Jahr 1995 vom Bundesverwaltungsgericht erhobenen Anforderungen an das "Zonenbewusstsein". Damit besteht beim Befahren solcher Zonen eine Verpflichtung zu erhöhter Aufmerksamkeit. Ist eine Tempo 30-Zone ordnungsgemäß beschildert, so kann sich ein Fahrzeugführer kaum mehr darauf berufen, dass er eine konkrete Tempo 30 km/h-Anordnung übersehen habe.

- *§ 41, Absatz 6, Zeichen 274.1 und 274.2: „Die Zeichen bestimmen Beginn und Ende einer Tempo 30-Zone. Mit den Zeichen kann auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit, zum Beispiel verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, angeordnet sein.*

Höhere Zonengeschwindigkeiten sind also nicht möglich, es wird jedoch den Kommunen verdeutlicht, dass auch die Möglichkeit der Einrichtung von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h besteht.

- *§ 45, Abs. 1c: „Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-,*

Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen oder Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig“.

Diese Änderung in der StVO enthält klare Anforderungen für neu einzurichtende Tempo 30-Zonen, bekräftigt aber auch den Bestandsschutz bei älteren Tempo 30-Zonen. Fußgänger-LSA abseits von Knotenpunkten sowie Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sind weiterhin zulässig, was im Rahmen z.B. der Schulwegsicherung auch in Wohngebieten im Einzelfall sinnvoll sein kann. Bestehende Radwege (Zeichen 237) können durch Entfernung der Zeichen in nicht benutzungspflichtige "andere" Radwege umgewandelt werden, sofern eine Aufhebung des Radweges nicht angebracht ist. Auch bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240) kann durch die Änderung der Beschilderung (Zeichen 239 mit Zusatzschild 2022-10 "Radfahrer frei") Radverkehr weiterhin ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg zugelassen werden. Ebenfalls möglich ist im Einzelfall weiterhin eine streckenbezogene Vorfahrtgewährung durch Zeichen 301 („Rakete“) z.B. im Zuge der Gewährleistung des Buslinienverkehrs oder aus sonstigen abzuwägenden Sicherheitsgründen (z.B. Vorhandensein auffallend ungleicher Querschnitte bzw. Verkehrsbedeutung der kreuzenden Straßen), was in der Verwaltungsvorschrift zu § 8 StVO bzw. zu § 45 StVO präzisiert wird.

Zwar ist die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in ihrer Größe nicht mehr beschränkt, jedoch soll im Rahmen einer Gesamtverkehrsplanung ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz außerhalb der Tempo 30-Zonen gewährleistet bleiben. Soweit im Einzelfall aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Immissionsschutzes eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h erforderlich ist, kann hier eine streckenbezogene Anordnung durch Zeichen 274 vorgenommen werden.

- VwV-StVO, zu § 45, XI Tempo 30-Zonen: *„(1) Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. [...] (2) Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- und Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Be-*

tracht. [...] (3a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- und Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung [...] ausgehen“. (3b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden.

Wesentlich an dieser neuen Vorschrift ist der Verzicht auf eine Empfehlung zu baulichen Maßnahmen (z.B. Schwellen, Aufpflasterungen) bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen. Damit werden auch finanzschwächere Kommunen ermuntert, mit kostengünstigeren Maßnahmen (Markierungen) Tempo 30-Zonen einzurichten, ohne dabei Sicherheitsaspekte zu vernachlässigen.

Diese Verkehrszeichen nach StVO sollen seit dem 01.02.2001 in Tempo 30-Zonen nicht mehr vorkommen:

			
Zeichen 301 Vorfahrt (in Ausnahmefällen anwendbar)	Zeichen 306 Vorfahrtstraße	Zeichen 205 Vorfahrt gewähren (in Ausnahmefällen anwendbar)	Zeichen 206 Halt! Vorfahrt gewähren
			
Zeichen 274 zul. Höchst- geschwindigkeit (nur bei strecken- bezogener Reduzierung anwendbar)	Zeichen 237 Sonderweg Radfahrer	Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg	Zeichen 241 Getrennter Geh- und Radweg

- Lichtsignalanlagen zur Regelung von Kreuzungen / Einmündungen
- Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295)
- Fahrstreifenbegrenzung (Z 295) mit Radweg (Z 237) [=Radfahrstreifen]
- Leitlinie (Zeichen 340)

Diese Elemente müssen bzw. dürfen in Tempo 30-Zonen weiterhin verwendet werden:

			
Zeichen 274.1 Beginn der Tempo 30-Zone	Zeichen 274.2 Ende der Tempo 30-Zone	Zeichen 301 Vorfahrt (in Ausnahmefällen)	Zeichen 205 Vorfahrt gewähren (in Ausnahmefällen)

- Lichtsignalanlagen für Fußgänger zur Straßenquerung
- Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), auch mit Zeichen 350
- sog. "andere" (nicht benutzungspflichtige) Radwege
- Gehweg, Radfahrer frei (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10)
- vorrangig markierungstechnische Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung

Bild 1: Beschilderung von Straßen in Tempo 30-Zonen

3. Gesamtstädtisches Tempo 30-Konzept für Soltau

3.1 Voraussetzungen und Grundsätze

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan liegt ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept vor, das als Grundlage für die Anordnung von Tempo 30-Zonen auch die Straßen für den überregionalen Verkehr, verkehrswichtige Zubringerstraßen sowie verkehrswichtige innerstädtische Straßen entsprechend dem sogenannten Vorbehaltsnetz ausweist. Darüber hinaus gibt es Kenntnis¹ über die vom Kfz-Verkehr genutzten „Schleichwege“ durch Wohngebiete und Straßen mit vermutlich nicht angepassten Geschwindigkeiten (Messdaten liegen nur zum Teil vor).

Im Bestandsplan 1 sind neben dem Vorbehaltsnetz und den potenziellen Problemstraßen in Wohngebieten mit Kindergärten, Schulen und Krankenhäusern die Einrichtungen aufgeführt, die für die Ausweisung als Tempo 30-Zone eine besondere Bedeutung haben. Ferner enthält der Plan eine Übersicht über die bestehenden verkehrsberuhigten Zonen und Straßen.

Das vorgeschlagene Tempo 30-Zonen-Konzept basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Die bestehenden Ansätze zur Verkehrsberuhigung in der Kernstadt und den Ortsteilen werden aufgegriffen und im Sinne der Ziele des VEP zu einem flächenhaften Gesamtkonzept weiterentwickelt.
- Zusammenhängende Wohngebiete zwischen Straßen des Vorbehaltsnetzes und anderen räumlichen Zäsuren (z.B. Bahnlinie, Gewerbegebiete) werden einer Tempo 30-Zone, ggf. auch größeren Zuschnitts, zugeordnet. Bestehende kleinere Zonen oder einzelne verkehrsberuhigte Straßen werden in diesen neuen Zonenzuschnitt integriert (Plan 3).
- Der Ansatz des VEP 2000, die Wohnbereiche in kleinere Wohnquartiere zu gliedern, wird aufgegriffen. Zwar sind auf Grund der neuen Rechtslage nun größere zusammenhängende Tempo 30-Zonen möglich und sinnvoll, doch kann die Quartiersgliederung gerade in großen Gebieten durch Maßnahmen zur Betonung des Tempo 30-Charakters und bedarfsweise Einrichtung von Netzwideständen zur Unterbindung von Schleichverkehren optimal im Sinne der Akzeptanz der Regelung genutzt werden.

Die Gliederung in Wohnquartiere kann bei großen Zonen auch zu einer stufenweisen Umsetzung der Gesamtzone genutzt werden.

- Buslinien durch Wohngebiete sind kein Ausschluss-Grund für Tempo 30. In Wohnstraßen wäre eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h für einen Bus aus Sicherheitsgründen ohnehin nicht verträglich. Die Zeitverluste sind äußerst gering.

¹ Schreiben der Stadtverwaltung vom 5.3.2004

- Zukünftige verkehrliche Entwicklungen werden optional berücksichtigt (z.B. verkehrliche Verlagerungen durch neue Entlastungsstraße auf OHE-Trasse). Generell bietet das Ausbauprogramm für Entlastungsstraßen die Chance, dass zukünftig Wohngebiete stärker von Schleichverkehren entlastet werden.

Für die Maßnahmen werden folgende Anforderungen berücksichtigt:

- Die erweiterten Handlungsspielräumen der StVO gemäß Kapitel 2 werden auch im Interesse einer Reduzierung der Kosten ausgeschöpft. Gleichwohl wird der Grundsatz beachtet, dass reine Beschilderungsmaßnahmen bei mangelnder Akzeptanz u.U. eine Scheinsicherheit bewirken können (vgl. auch Verwaltungs-Vorlage Nr. 2002/223). Für Straßen mit Problemdruck (z.B. Schleichverkehr bzw. überhöhte Geschwindigkeiten) müssen deshalb ggf. auch weitergehende Maßnahmen bedacht werden.
- An den Einfahrten in Tempo 30-Zonen sollten einheitliche Gestaltungselemente vorgesehen werden. An tendenziell problematischen Einfahrten (z.B. Schleichverkehr, große Einmündungstrichter) ist durch die Schaffung einer baulichen Torsituation entsprechend der in Soltau bereits bewährten Praxis ein deutliches Zeichen zu setzen (Bild 2). An anderen Gebietseinfahrten können Markierungslösungen (z.B. Markierung „30“, Sperrflächen) ausreichen.
- Diese Elemente sollen, soweit nicht „härtere“ Maßnahmen, wie Verkehrsunterbrechungen erforderlich sind, innerhalb großer Gebiete wiederholt werden, z.B. an den Quartiersübergängen oder im Umfeld sensibler Einrichtungen (Schule, Kindergarten).
- Bei längeren geradlinigen Straßenzügen, insbesondere bei seltener Rechtsvor-links-Situation, sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen. Am besten geeignet sind hierzu Plateauaufpflasterungen, bei denen der Radverkehr seitlich ohne Behinderung passieren kann und die keinen Eingriff in die Entwässerung erfordern (Bild 3). Im Zuge von Querungsbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer sollen Aufpflasterungen über die gesamte Fahrbahnbreite ausgeführt werden.
- Einbahnstraßen sollen, soweit in Umsetzung des Radverkehrskonzeptes noch nicht geschehen, mit der Einrichtung der Tempo 30-Zone für gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden.
- Derzeit benutzungspflichtige Radwege (Z 237, 240, 241 StVO) dürfen nach Einrichtung der Tempo 30-Zone nicht bestehen bleiben (Bild 4). Soweit sie baulich erkennbar und in einem guten Zustand sind, so dass sie als Angebot für Radfahrer erhalten bleiben können (z.B. auch bei Pflasterstraßen), ist lediglich die Kennzeichnung zu entfernen. Weist der Radweg erhebliche Mängel auf, soll er aufgehoben werden. In die Verbesserung von baulichen Radwegen in Tempo 30-Zonen sollte nicht weiter investiert werden.

- Bei Pflasterstraßen ist zu prüfen, ob Radfahren auf dem Gehweg zugelassen werden kann. Bei sehr schmalen oder baulich ungeeigneten Gehwegen sowie im Verlauf von Haupttrouten des Radverkehrsnetzes sollen mittelfristig besser befahrbare Fahrbahnbeläge vorgesehen werden (vgl. hierzu Radverkehrskonzept, Kap. 6.3).
- Das Projekt „Rosen oder Rasen“ der Stadt Soltau (einseitige Erneuerung von sanierungsbedürftigen Gehwegen in Wohnstraßen, auf der anderen Straßenseite Bepflanzung, die die Anwohner pflegen) soll in Zusammenhang mit der Umsetzung von Tempo 30-Zonen ausgeweitet werden (Bild 5).
- Parkbuchten sind in Tempo 30-Zonen in der Regel nicht erforderlich, sondern kontraproduktiv, weil sie u.a. höhere Geschwindigkeiten begünstigen. Im Zusammenhang mit ggf. anstehenden Umbaumaßnahmen sollen deshalb Parkbuchten aufgehoben und möglichst entsiegelt werden (Bild 6).



Bild 2: „Eingangstor“ zur Tempo 30-Zone (Schuhmacherstraße)



Bild 3: (ältere) Plateaufpflasterung zur Geschwindigkeitsdämpfung (Lakenmacherstraße)
(neue Aufpflasterungen im Streckenverlauf sollten ohne Bepflanzung umgesetzt werden, da Radfahrer- und wartungsfreundlicher)



Bild 4: Derzeit noch benutzungspflichtiger Radweg in geplanter Tempo 30-Zone (Böningweg)



Bild 5: Straße mit einseitigem Gehweg und einseitigem Grünstreifen (Forellenweg); Umsetzung in Tempo 30-Zonen gemäß Projekt „Rosen oder Rasen“



Bild 6: Verkehrsberuhigungsmaßnahme innerhalb einer Tempo 30-Zone und mittelfristig zu entsiegelnde Parkbuchten (Forellenweg)

3.2 Übersicht Gesamtkonzept

Unter Berücksichtigung der genannten Grundsätze zur Einteilung der Zonen sowie einer Befahrung aller Wohngebiete wurde die Kernstadt Soltau in insgesamt 20 Zonen eingeteilt. Weitere Zonen ergeben sich für die untersuchten Ortsteile (vgl. Übersichtspläne 2 und 3 sowie Bild 7).

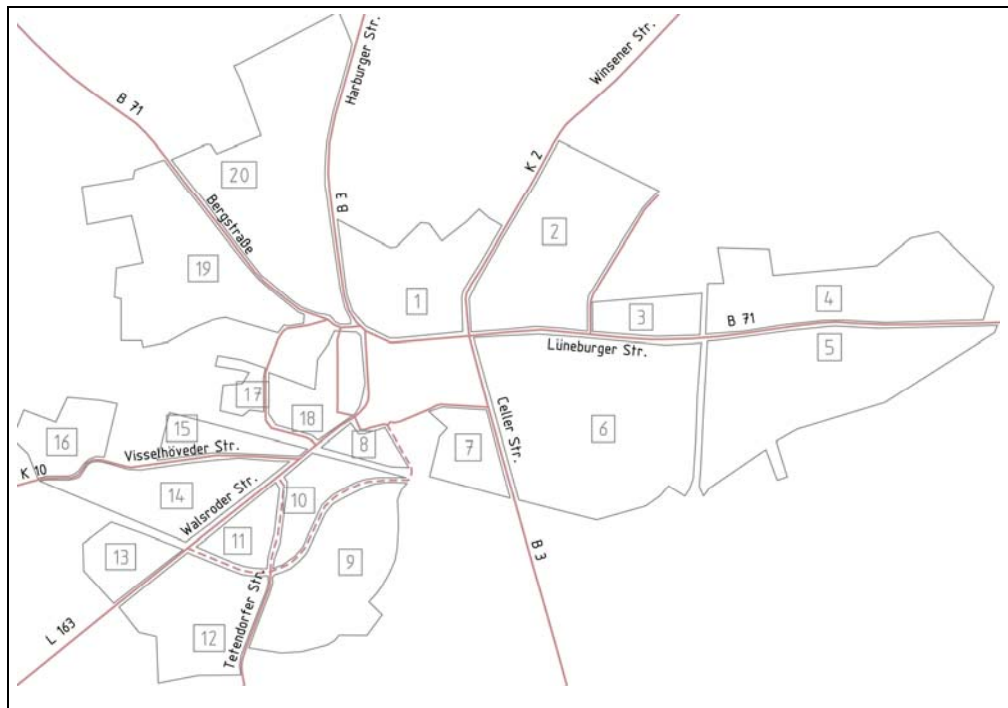


Bild 7: Gesamtübersicht der Tempo 30-Zonen in der Kernstadt Soltau

Der Plan zeigt, dass die Wohngebiete nahezu flächendeckend in die Zonen-Regelung einbezogen werden können. Nicht einbezogen wurden Wohnlagen, die lediglich über kurze Stichstraßen an Straßen des Vorbehaltsnetzes angebunden sind, da sich hier der Beschilderungsaufwand kaum lohnen würde (z.B. östlich der Harburger Straße).

Die Straßen des Vorbehaltsnetzes entsprechen den Hauptverkehrsstraßen und verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen im VEP 2000, mit Ausnahme des Kantweges, der wegen seiner Wohnstraßencharakteristik, der beidseitigen Bebauung und den in Verbindung mit einer Rechts-vor-links-Regelung geschwindigkeitsdämpfenden Einmündungen in die Tempo 30-Regelung integriert werden sollte. Andererseits spricht die Streckencharakteristik gegen eine Hereinnahme des Oeninger Weges, auf dem eine Akzeptanz von Tempo 30 nur mit harten baulichen Maßnahmen zu erreichen wäre, die aber der Funktion als Krankenhauszubringer und Straße mit Linienbusverkehr widersprechen.

Dargestellt sind in Plan 2 auch die nach Eindruck einer ersten Befahrung wichtigen bzw. potenziell problematischen Einfahrtbereiche (z.B. großräumiger Einmündungstrichter), für die ggf. bauliche Torsituationen zu schaffen sind (soweit nicht schon vorhanden). Eine nähere Prüfung erfolgt hier im Rahmen der vertiefenden Betrachtung einzelner Zonen.

Plan 3 verdeutlicht in der Gegenüberstellung mit den vorhandenen verkehrsberuhigten Wohnbereichen die deutliche flächenhafte Erweiterung, die mit dem Zonenkonzept verbunden ist. Deutlich wird auch die Integration der vorhandenen Zonen in die nun zum Teil erheblich größeren neuen Zonen (z.B. Nr. 4, 6, 19, 20). Einige bestehende Zonen (z.B. Nr. 1, 8, 12, 16) sind dagegen auch derzeit schon fast komplett.

Bild 8 zeigt, wie sich die Tempo 30-Zonen in ein Gesamtkonzept zur Erzielung eines verträglichen Geschwindigkeitsniveaus im gesamten Stadtgebiet integrieren lassen. Hierin sind auch die Straßen des Vorbehaltensnetzes eingebunden, für die ebenfalls von der freien Strecke kommend über Geschwindigkeitstrichter, ggf. durch Begleitmaßnahmen unterstützt, ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau im bebauten Bereich anzustreben ist. Sinnvolle Begleitmaßnahmen können z.B. Mittelinseln darstellen, die den Übergang zum bebauten Tempo 50-Bereich verdeutlichen und gleichzeitig oft eine sinnvolle Funktion als Querungshilfe am Ortseingang (Übergang von einseitigen Geh- und Radwegen außerorts) darstellen (vgl. auch Radverkehrskonzept). In den Wohnbereichen selbst kommt dann die flächenhafte Tempo 30-Regelung, verstärkt durch einzelne verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325) in Frage.



Bild 8: Zielkonzept Stadtvträgliches Geschwindigkeitsniveau in Soltau

3.3 Anmerkungen zu einzelnen Zonen:

- In der zentralen Zone 1 wurden bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen in erheblichem Umfang vorgenommen. Die westliche Begrenzung sollte an die B 3 verlegt werden. In der Bornemannstraße sollten die Belange des Radverkehrs gemäß Radverkehrskonzept berücksichtigt werden (z.B. Bevorrechtigung des Radverkehrs an der Ecke zum Mühlenweg). Der Stubbendorfweg kann in diese Zone nicht einbezogen werden. In der Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits durch Z 274 auf 30 km/h begrenzt.
- In Zone 2 erscheinen für den Böningweg besondere verkehrsberuhigende Maßnahmen und die Aufhebung des Radweges gemäß Radverkehrskonzept erforderlich. Zur Einstufung Kantweg bzw. Oeninger Weg vgl. vorstehende Anmerkungen.
- Die große Zone 4 sollte gemäß VEP im Bereich Tannenweg/Ahornweg in 2 Quartiere gegliedert werden, von denen das östliche die bereits bestehende Zone (Forellenweg) umfasst.
- Südlich der Lüneburger Straße werden die flächenmäßig recht großen Zonen 5 und 6 vorgesehen. Die Zone 5 wird diagonal von der Straße An der Weide durchlaufen, die sowohl wegen nicht unerheblicher (Binnen-) Schleichverkehre als auch wegen potenziell überhöhter Geschwindigkeiten (Richtung Osten nur wenige Einmündungen von rechts) problematisch ist, wengleich die Sperrung in Höhe der Schule zu spürbaren Verkehrsentlastungen geführt hat. Die geplante Umgehungsstraße (Osttangente) kann zu einem zusätzlichen Entlastungseffekt führen.

Die Trennung der Zone 5 von der Zone 6 ist wegen der einschneidenden Zäsur der Bahnlinie sinnvoll, obwohl sie prinzipiell auch zu einer sehr großen Zone verbunden werden könnten. Auch die Zone 6 ist, insbesondere über den Marienburger Damm, von Schleichverkehr betroffen. Als tendenziell problematische Straße ist auch der Landolddamm zu sehen. Darüber hinaus sind einige Straßenabschnitte mit Radwegen zu beachten. Besonders sensibel ist der Bereich um die Hermann-Billing-Schule, der auch derzeit bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist.

- Auch in der flächenmäßig großen Zone 9 besteht über den Straßenzug Weingligstraße/Claudiusstraße/Heinrich-Heine-Straße eine Schleichverkehrsproblematik, die im Kontext mit einer Realisierung der Entlastungsstrecke (OHE-Trasse) wirksam gelöst werden kann. Außerdem wurden die Beethovenstraße und der Straßenzug Schubertstraße/Krumme Rieth als problembehafet genannt. In dieser Zone ist gemäß VEP eine Untergliederung in 3 Quartiere vorgesehen.
- Die beiden Zonen 10 und 11 werden durch die zum Vorbehaltsnetz zählende Tetendorfer Straße (K 13) getrennt. Bei Inbetriebnahme der Entlastungsstras-

se ist eine Herabstufung der Tetendorfer Straße zur Gemeindestraße vorgesehen, die eine Zusammenlegung beider Zonen ermöglichen würde.

- Die bereits weitgehend realisierte Zone 12 soll im Kontext mit dem Umbau des Alten Grenzweges vervollständigt werden (vgl. Kap. 4).
- In der Zone 14 ist der sensible Bereich mit Schulen und Kindergarten am Georg-Droste-Weg zu beachten.
- In der bereits weitgehend als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesenen Zone 16 ist Schleichverkehr über die Achse Zu Meyers Föhr / Weinberg zu beachten.
- Die kleinen Zonen 17 und 18 umfassen nur jeweils wenige Straßen. Auf eine Einbeziehung der Straße Rühberg wurde wegen der zahlreichen anliegenden zentralen Funktionen und der geringen Bedeutung als Wohnstraße verzichtet.
- Die Zonen 19 und 20 im Nordwesten der Kernstadt Soltau werden durch die B 71 / Bergstraße voneinander getrennt. Beide Zonen sind bereits zum Teil als Tempo 30-Zone ausgewiesen (vgl. Kap. 4). Die Seilerstraße, Wiedinger Weg und die Flachslandstraße im Bereich des Friedhofs prägen den südlichen Bereich der Zone 19 und weisen tendenziell problematische Abschnitte (z.B. Gefahr überhöhter Geschwindigkeiten) auf. Gemäß VEP ist für dieses Gebiet eine Gliederung in 3 Quartiere vorgesehen.

In der Zone 20 durchläuft die Saarlandstraße und im weiteren Verlauf die Paul-Gerhardt-Straße das Gebiet. Hier besteht auch die Gefahr von Schleichverkehr zwischen Bergstraße und Harburger Straße. Als problembehaftet wegen unangemessener Geschwindigkeiten wurden auch Buchopsweg und Lerchenstraße im Schulbereich sowie die Carl-Peters-Straße genannt. Wegen ihrer Größe soll die Zone in mehrere Quartiere gegliedert werden.

- Auch die vier Ortsteile Harber, Wolterdingen (Dorf), Ahlfthen / Wolterdingen (Siedlung) und Friedrichseck können in das Tempo 30-Zonen-Konzept eingebunden werden. Der Ort Harber ist bereits größtenteils als Tempo 30-Zone mit etlichen verkehrsberuhigten Bereichen ausgewiesen. Hier werden Durchgangsverkehre mit einer innerörtlichen Sperrschranke gänzlich ausgeschlossen. Es ergeben sich deshalb zwei Zonen (Harber 1 und 2). Wolterdingen (Dorf) wird durch die K 49 in zwei Wohnbereiche geteilt, die beide als Zone ausgewiesen werden können (Wolterdingen 1 und 2). Alternativ käme hier auch eine Ausweisung mit Z 274 (30 km/h) für die Brinkstraße bzw. den Straßenzug Wolterdinger Dorfstraße/In der Reith in Frage.

Die Wohnlagen Siedlung Wolterdingen und Siedlung Ahlfthen können mit zwei Eingangsbereichen zu einer Zone zusammengeführt werden. Eine Gliederung in zwei Quartiere erscheint sinnvoll. Der Ortsteil Friedrichseck wird nur als Option berücksichtigt, da nach Empfehlung der Polizei auf Grund der

Ortstruktur mit etlichen Sackgassen auf eine Ausweisung als Tempo 30-Zone verzichtet werden kann. Da aus Gutachtersicht der befürchtete „Schilderwald“ auch bei Einbindung des Ortes in das Tempo 30-Zonen-Konzept nicht entstehen würde (es wären nur 2 Schilder an den Einfahrten zur Ortslage erforderlich), wird aus Gründen der Gleichbehandlung mit Wiedererkennungsvorteilen der Vorschlag der Einbeziehung beibehalten.

3.4 Hinweise zur Umsetzung des Zonen-Konzeptes

Der Stadt Soltau liegt bereits eine Vielzahl von Anträgen aus der Bürgerschaft zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen vor. Das vorliegende Gesamtkonzept bietet nun die Möglichkeit, diese Anträge unter Berücksichtigung der veränderten Rechtslage systematisch zu bewerten und in eine Dringlichkeitsreihung für die Gesamtstadt einzuordnen.

Im Grundsatz wird die in der Verwaltungsdrucksache 2002/223 vom 26.11.02 (Vorlage an den 1. Bauausschuss, öffentliche Sitzung am 10.12.2002) vorgenommene Festlegung von zwei inhaltlich begründeten Dringlichkeitskategorien unterstützt:

- 1. Kategorie: Gebiete, die Straßen mit nennenswertem Schleichverkehr aufweisen bzw. in denen besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit (z.B. Umfeld von Kindergärten und Schulen) zu berücksichtigen sind.
- 2. Kategorie: Gebiete mit reinem Anliegerverkehr und ggf. hausgemachten Problemen (z.B. unverträgliche Geschwindigkeiten).

Es wird empfohlen, innerhalb der Kategorien keine Reihenfolge nach Zeitpunkt der Antragstellung vorzunehmen. Vielmehr sind auch andere, pragmatische Aspekte zu berücksichtigen:

- Gebiete, die mit nur geringem Aufwand zu realisieren bzw. zu erweitern sind, z.B. weil nur noch wenige Straßen zur Einrichtung einer Gesamtzone gemäß Plan 2 fehlen sowie
- Gebiete, in denen durch straßenbauliche Vorhaben die Möglichkeit besteht, von vornherein die Anforderungen für die Einrichtung der Tempo 30-Zone mit zu berücksichtigen.

Die Stadtverwaltung nutzt bereits die Möglichkeit, in Verbindung mit Straßenerneuerungen oder z.B. bei der Wiederherrichtung von Straßen nach Baustellen der Stadtwerke die neuen Grundanforderungen (z.B. Programm „Rosen oder Rasen“) aufzugreifen.

Im Übrigen besteht bei großen Zonen auch die Möglichkeit einer gestuften Realisierung. Sinnvolle Schnittstellen bietet dabei die Untergliederung der Wohnbereiche in Wohnquartiere gemäß VEP, da sich an diesen Stellen oft ohnehin weiterge-

hende Maßnahmen anbieten, die auch als Einfahrtbereich einer „Zwischenlösung“ dienen könnten.

Innerhalb des Maßnahmenbedarfs der einzelnen Zonen lässt sich ebenfalls eine Einteilung in zwei Prioritätenstufen vorsehen.

- Zu den **notwendigen Maßnahmen** im Kontext mit der Einrichtung der Tempo 30-Zonen zählen:
 - die erforderliche Anpassung der Beschilderung,
 - Markierungsmaßnahmen (z.B. „Tempo 30“, Sperrflächen),
 - bauliche Maßnahmen, die bei erheblichem Problemdruck Schleichverkehre verhindern oder verringern bzw. überhöhte Geschwindigkeiten reduzieren sollen,
 - „Einfahrttore“ an großflächigen Einmündungstrichtern bzw. bei besonderer Schleichverkehrsproblematik.
- Zu den **weitergehend zu empfehlenden Maßnahmen**, die ggf. zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. im Kontext mit anderen Baumaßnahmen oder Erneuerungsmaßnahmen) realisiert werden sollen, zählen
 - die Beseitigung von Parkbuchten,
 - der Umbau der Seitenräume gemäß dem Programm „Rosen oder Rasen“,
 - bauliche Maßnahmen (z.B. zur Geschwindigkeitsdämpfung, Einfahrttore) bei geringerem Problemdruck.

Unter Finanzierungsaspekten ist dabei auch zu berücksichtigen, ob und in welchem Umfang Anlieger auch zur freiwilligen Finanzierung von Maßnahmen beitragen. Ferner ist die Möglichkeit zu prüfen, Entsiegelungsmaßnahmen auch als Kompensationsmaßnahme für neue Flächenversiegelungen an anderer Stelle einzusetzen.

Unerlässlich für die Umsetzung ist natürlich der notwendige Abstimmungsprozess, in den insbesondere die Polizei sowie die politischen Gremien und – bezogen auf die einzelnen zur Realisierung vorgesehenen Zonen – auch die Anwohner einzubeziehen sind.

4. Maßnahmenplanung für einzelne Tempo 30-Zonen

Für eine vertiefende Bearbeitung (Maßnahmenplanung, Beschilderungsdokumentation) wurden im Abstimmungsprozess die Tempo 30-Zonen 12 („Alter Grenzweg“), 19 („Seilerstraße/Flachlandstraße“) und ein Teilbereich der Zone 20 („Saarlandstraße“) ausgewählt.

Die Zone 12 ist bis auf einen Abschnitt des Alten Grenzweges bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen (vgl. Plan 3). Hier sind auf der Basis der rechtlichen und gestalterischen Mindestanforderungen für Tempo 30-Zonen eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Anlass für die Aufnahme dieses Gebietes ist der vorgesehene Umbau des Alten Grenzweges und die damit sinnvolle und vergleichsweise einfache Komplettierung der Zone 12.

In der Zone 19, welche nicht so homogen strukturiert ist wie die vorgenannte Zone, ist nur der nördliche Bereich bereits als Tempo 30-Zone beschildert. Tendenziell problematisch, wenngleich nicht explizit als Schleichverkehrsstrecken oder Strecken mit überhöhten Geschwindigkeiten genannt, sind hier Seilerstraße und in der Fortsetzung Wiedinger Weg (bis Flachlandstraße) und die Flachlandstraße selbst. Durch den Friedhof ist ggf. Fremdverkehr zu erwarten. Hier ist dementsprechend die Maßnahmen- und Beschilderungsplanung umfangreicher.

In der Zone 20 soll das Quartier zwischen Berg-, Saarland- und Carl-Peters-Straße vor dem Hintergrund von Leitungs- und Gehwegerneuerungen auf die Umsetzung einer Tempo 30-(Teil-)Zone untersucht werden. Der angrenzende Bereich südlich der Saarlandstraße ist bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

4.1 Zone 12 (Bereich „Alter Grenzweg“)

Das Wohngebiet liegt zwischen Walsroder Straße (L 163) und Tetendorfer Straße (K 13) im Südwesten der Kernstadt Soltau. Abgesehen vom Alten Grenzweg ist das Gebiet als Tempo 30-Zone mit integrierten verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen. Die einzige Zufahrt von der Tetendorfer Straße erfolgt über die Schuhmacherstraße, während von der Walsroder Straße Ziele in dem Gebiet über den Alten Grenzweg sowie den Meßhäuser Weg erreicht werden können. Schließlich wird aus dem Gewerbegebiet Almhöhe im Südwesten eine Einfahrt über die Lakenmacherstraße ermöglicht.

Ein Durchqueren des Wohngebietes zwischen den beiden genannten Hauptstraßen oder zum Gewerbegebiet ist für Autofahrer über die Kannengießersstraße und die Baderstraße, welche als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und beschildert ist, möglich. Andere Schleichverbindungen werden infolge durchquerender Grünzüge oder durch Abpollerungen verhindert. Schließlich ist noch anzumerken, dass die Achse Schuhmacherstraße / Rademacherstraße / Lakenmacherstraße / Almhöhe als Haupttroute des Radverkehrskonzeptes (PGV, 2003) vorgesehen ist.

Die Anwohner parken ihre Fahrzeuge in der Regel in Parkbuchten, die bei der Einrichtung der Tempo 30-Zone als zeitgemäß galten. Gehwege sind zum Teil einseitig, zum Teil beidseitig vorhanden, in den verkehrsberuhigten Bereichen sind Seitenräume großenteils nicht vorhanden.



Schuhmacherstraße: Einfahrtstor zur bestehenden Tempo 30-Zone; hier sind keine weiteren Maßnahmen notwendig

Alter Grenzweg: Diese Straße ist noch nicht Bestandteil der Tempo 30-Zone, soll aber umgestaltet und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. In Höhe der geplanten Entlastungsstraße auf der OHE-Trasse sollte ein bauliches Einfahrtstor geschaffen werden.

Zone 12 „Alter Grenzweg“

Durch die geplante Umgestaltung eines weiteren Abschnitts des Alten Grenzweges als Straße „mit Schrittempo“ (mit späterem Anschluss an die geplante Entlastungsstraße auf der OHE-Trasse) kann der Gesamtbereich als Tempo 30-Zone (unter Einschluss verkehrsberuhigter Bereiche) annähernd komplettiert werden. Eine entsprechende Beschilderung muss dort vorgesehen werden. Es ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass an Übergängen von verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325) zu „normalen“ Tempo 30-Zonen (Z 274-1/2) innerhalb des Areals keine erneute Beschilderung mit Zeichen 274.1 bzw. Z 274.2 notwendig ist. An der neuen Entlastungsstraße (die jetzige Anbindung des Alten Grenzweges an die Walsroder Straße soll dann entfallen) sollte zu gegebener Zeit ähnlich der Ausbildung im Einfahrtbereich der Schuhmacherstraße / Tetendorfer Straße ein Eingangstor baulich gestaltet werden.

Am Meßhäuser Weg, wo in Höhe der Straße An der Zionskirche bereits eine bauliche Fahrbahneinengung mit Radfahrdurchfahrt vorhanden ist, sollte im Einfahrt-

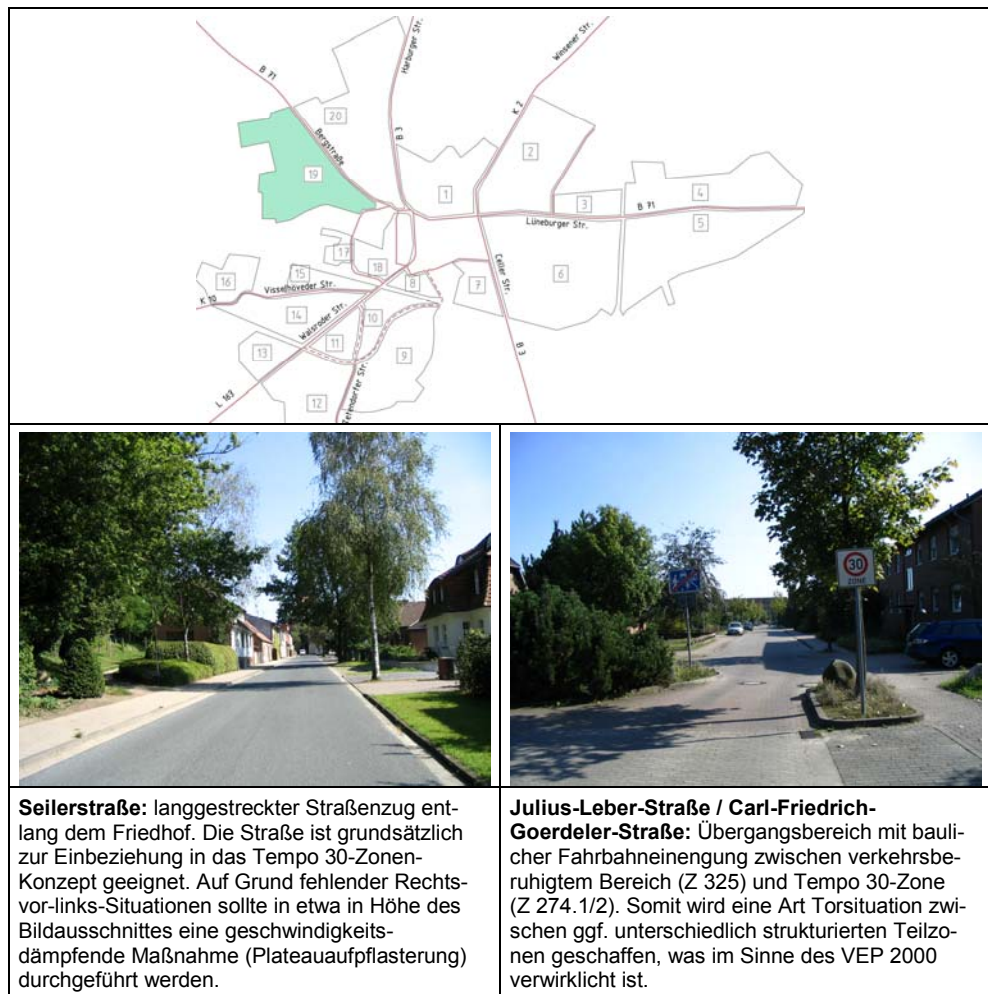
bereich an der Walsroder Straße eine Markierung auf der Fahrbahn „Tempo 30“ ergänzt werden (ein Einfahrtstor ist auf Grund der genannten nahen Fahrbahneinengung und der geringeren Bedeutung als Zufahrtsweg entbehrlich). Ein weiteres Einfahrtstor zur einheitlichen Kennzeichnung der Zone 12 wird schließlich im Einfahrtbereich Lakenmacherstraße / An der Almhöhe empfohlen.

Der Rückbau der vielen vorhandenen Parkbuchten und die Entsiegelung oder Teilentsiegelung von Flächen sollte sukzessive vorgenommen werden. In Tempo 30-Zonen ist allgemein ein Parken am Fahrbahnrand sinnvoll, sodass nicht für den Straßenverkehr benötigte Flächen anderweitig genutzt werden können. In Soltau kann im Rahmen des Bürgerprojektes „Rosen oder Rasen“, sofern diese Maßnahme auch in der Zone 12 umgesetzt werden sollte, eine schrittweise Umwidmung der Parkflächen zu Grünstreifen mit Rosenbeeten oder Rasenflächen oder zu (einseitigen) Gehwegen erfolgen. Auf Fördermöglichkeiten bei Entsiegelungen wird hingewiesen.

4.2 Zone 19 (Bereich „Seilerstraße / Flachlandstraße / Albrecht-Thaer-Straße“)

Der Bereich befindet sich im Westen der Stadt zwischen Bergstraße (B 71) und Bahnhofstraße mit dem Stadtfriedhof als strukturprägendem Areal in der südlichen Hälfte. Der nördlich des Friedhofs gelegene Wohnbereich ist bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Von der Bahnhofstraße ist das Gebiet ausschließlich über die Seilerstraße zu erreichen, von der Bergstraße ist die Einfahrt über die Flachlandstraße, den Grünhagensweg als Einbahnstraße und die Albrecht-Thaer-Straße im Norden möglich. Die städtebaulich und strukturell unterschiedlichen Teilgebiete nördlich bzw. südlich der Flachlandstraße sind über den Wiedinger Weg und die Carl-Goerdeler Straße sowie die Jochen-Klepper-Straße (Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung) miteinander verbunden, eine weitere Binnentorsituation ist im Übergangsbereich zwischen Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße und Julius-Leber-Straße gegeben. Anzumerken ist weiterhin, dass Flachlandstraße sowie Hummelweg mit Weiterführung in den Süden über den Kuhbach als Hauptroute des Radverkehrskonzeptes sowie Seilerstraße und Wiedinger Weg als Nebenroute (weiter Richtung „Teufelsbrücke“) für Radfahrer Bedeutung haben (PGV, 2003).

Geparkt wird überwiegend in Parkbuchten, aber auch Längsparken am Fahrbahnrand ist vorzufinden (Teilabschnitte Seilerstraße und Wiedinger Weg). In der Flachlandstraße sind auf der Friedhofseite Parkbuchten sowie ein schmaler Gehweg (1,00 m) vorhanden, auf der Gegenseite existiert ein breiterer Gehweg (3,50 m) mit einem erkennbaren Pflasterstreifen eines ehemaligen benutzungspflichtigen Radweges. In den kleineren Anliegerstraßen in der nördlichen Teilzone sind z.T. auch Sammelparkplätze eingerichtet worden (z.B. Carl-von-Ossietzky-Straße).



Zone 19 „Seilerstraße / Flachslandstraße / Albrecht-Thaer-Straße“

Im Einfahrtsbereich des Grünhagensweg an der Bergstraße signalisiert eine Aufpflasterung den Tempo 30-Charakter des Wohngebietes. Die Einbahnstraße ist wie auch im weiteren Verlauf die Jochen-Klepper-Straße auch für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Als weitere bestehende bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung bestehen neben der Fahrbahnverengung im Bereich Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße / Julius-Leber-Straße noch Einengungen im Bereich Wiedinger Weg / Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße sowie eine kleinere „Pforte“ im Bereich Seilerstraße / Wiedinger Weg.

Es wird vorgeschlagen, trotz der unterschiedlichen Strukturen in den nördlichen bzw. südlichen Teilgebieten eine gemeinsame Tempo 30-Zone zu formieren. Die Seilerstraße, die am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße durch einen sehr breiten Einmündungstrichter gekennzeichnet ist (ca. 25 m am äußeren Ende) und in diesem Bereich auch Kleingewerbe aufweist, sollte in das Zonenkonzept eingebunden werden. Dringend empfohlen wird bei der Umsetzung, hier ein bauliches Einfahrtstor zu gestalten, wobei die Zufahrt des Gewerbebetriebes direkt an der Einmündung freizuhalten ist. Etwa in Höhe des zwischen Seiler- und Bergstraße verlau-

fenden Weges am südlichen Friedhofsrand sollte eine Plateauaufpflasterung als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme durchgeführt werden.

Am Knotenpunkt Flachlandstraße / Wiedinger Weg wird empfohlen, unter Berücksichtigung der Verkehrsströme (Anbindung Friedhof, Baumschule) ggf. eine Diagonalsperre zu errichten, um ungewollte Schleichverkehre größeren Ausmaßes zu vermeiden. Alternativ kann ein gestalterischer Minikreisel im Sinne der Verkehrsberuhigung ein Identifikationsmerkmal setzen, der Knotenpunktdurchmesser beträgt ca. 13 m. Im Verlauf der Flachlandstraße sind auf Grund der verkehrlichen Wirkung der Straße (gerade, leichtes Gefälle) in Höhe der Jochen-Klepper-Straße mit einem ungleich kleineren Fahrbahnquerschnitt und einem unübersichtlichen Einmündungsbereich geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen einzuleiten (z.B. Fahrbahneinengung inkl. Plateauaufpflasterung), sodass auch die derzeitige Vorfahrtregelung an dem genannten Knotenpunkt im Sinne der StVO in eine Rechtsvor-links-Regelung umgewidmet werden kann.

An der Einmündung Albrecht-Thaer-Straße / Bergstraße sollte aus Gründen einer einheitlichen Gestaltung ein bauliches Einfahrtstor (auf Grund des relativ schmalen Einmündungstrichter z.B. als einseitiges Baumtor) geschaffen werden. Am Grünhagensweg sollte zusätzlich zur bestehenden Aufpflasterung eine Markierung „Tempo 30“ aufgebracht werden.

Ähnlich wie in Zone 12 sollten vorhandene Parkbuchten sukzessive als Gehweg oder Grünfläche mit entsprechenden Entsiegelungsmaßnahmen umgewidmet werden. Auch an einzelnen Knotenpunkten können förderfähige Entsiegelungen sinnvoll sein (z.B. Knotenpunkt Seilerstraße / Wiedinger Weg für dortige Bäume).

Die Anpassung der Beschilderung bei Umsetzung dieser Tempo 30-Zone in vollem Umfang ist mit geringem Aufwand möglich. Zonen-Beschilderungen sind an den Einmündungen Seilerstraße, Flachlandstraße und Albrecht-Thaer-Straße zu ergänzen, die vorfahrtregelnde Beschilderung an der Einmündung Flachlandstraße / Jochen-Klepper-Straße ist zu entfernen.

4.3 Zone 20 (Bereich „Saarlandstraße“)

Die Zone 20 gehört zu den flächenmäßig größeren neu abgegrenzten Tempo 30-Zonen in der Kernstadt Soltau und liegt im Nordwesten der Kernstadt zwischen Bergstraße / B 71 und Harburger Straße / Unter den Linden / B 3. Ein Teilgebiet südlich der Saarlandstraße ist bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Zum jetzigen Zeitpunkt soll auf Grund der Aktualität von Leitungs- und Gehwegerneuerungen zunächst das westliche Teilgebiet der Zone 20 zwischen Bergstraße, Saarlandstraße und Carl-Peters-Straße näher auf Maßnahmen bei der Einrichtung einer Tempo 30-Zone untersucht werden.

Zufahrten zu dem Gebiet sind von der Bergstraße über die Saarlandstraße und den Honhorstweg möglich, von der B 3 ist das Gebiet vor allem über die Carl-Peters-

Straße zu erreichen. Die Saarlandstraße hat in Verbindung mit dem weiteren Verlauf über die Paul-Gerhardt-Straße auch Bedeutung als Schleichverkehrsweg zwischen B 3 und B 71, was insbesondere in den Altpflasterabschnitten zu erheblichen Lärmbelastigungen führen kann. Das Altpflaster aus Naturstein ist in der Saarlandstraße zwischen Buchhopsweg und Carl-Peters-Straße sowie im gesamten Verlauf der Carl-Peters-Straße anzutreffen, was insbesondere für Radfahrer zu Qualitätseinbußen beim Befahren führt. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die im Radverkehrskonzept vorgesehenen Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs über Saarland-, Carl-Peters- und Paul-Gerhardt-Straße.



Zone 20 „Saarlandstraße“

Im Gegensatz zu den weiter oben besprochenen Zonen 12 und 19 wird in dem hier untersuchten Areal überall am Fahrbahnrand geparkt. Gehwege sind in der Regel beidseitig vorhanden, wobei, wie erwähnt, im Rahmen der Sanierungsarbeiten ein Neuzustand mit einseitigen Gehwegen (auf der Beleuchtungsseite) und Bepflanzungen auf der Gegenseite beabsichtigt ist.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind gegenwärtig in dem bewerteten Gebiet nicht vorhanden. An den Einmündungen der Saarlandstraße und des

Honhorstweges (dort ist ein recht breiter Einmündungstrichter vorhanden) zur Bergstraße sollten Einfahrtstore baulich eingerichtet werden. Als Baumtore könnten sie sich von den gegenüberliegenden Einfahrten in die Zone 19 unterscheiden (z.B. andere Bäume). Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung werden im Streckenverlauf für die Saarlandstraße (in Höhe Einmündung Bürgermeister-Pfeiffer-Straße), der Bürgermeister-Pfeiffer-Straße (Höhe Edelingstraße), der Franz-Büttner-Straße (zentral) und dem Honhorstweg (zwischen Franz-Büttner- und Bürgermeister-Pfeiffer-Straße) vorgeschlagen, was auf Grund der recht langgestreckten Straßen bzw. der Straßenquerschnitte (Honhorstweg) als sinnvolle Option berücksichtigt werden sollte.

Am Knotenpunkt Saarlandstraße / Carl-Peters-Straße ist die Gestaltung eines quartiersprägenden Platzes oder eines Minikreisels gut vorstellbar, um hier eine weitere Teilfortensituation zu schaffen und das Gesamtgebiet der Zone 20 zu verkehrsar-chitektonisch zu strukturieren.

Für den Radverkehr sollten die Altbeläge mittelfristig saniert werden. Teilasphaltierungen am Fahrbahnrand werden auf Grund des möglichen Zuparkens von der Stadt nicht für sinnvoll gehalten. Bis zur Gesamtsanierung der Fahrbahnen können Radfahrer bei Vorhandensein genügend breiter Gehwege diese mitbenutzen, wie bereits für die Carl-Peters-Straße in Richtung Harburger Straße mittels Zeichen 239 StVO + Zusatzzeichen 1022-10 vorgesehen („Gehweg, Radfahrer frei“). Im vorliegenden Konzept ist dieses Vorgehen für den Gesamtverlauf der Carl-Peters-Straße (Entwidmung des dortigen noch benutzungspflichtigen Radweges) wie auch den beschriebenen Teilabschnitt der Saarlandstraße sinnvoll.

Die Beschilderungen sind bei Einrichtung einer Tempo 30-Zone an den Einmündungen zu den Hauptverkehrsstraßen zu ergänzen.

Anhang

- **Übersichtspläne (Bestand, Konzept, Gegenüberstellung Bestand / Konzept)
(M 1 : 7.500) – nur Berichthauptexemplar sowie digital**
- **Detailpläne (M 1 : 1.000) – nur Berichthauptexemplar sowie digital**