

Integrierter Verkehrs- entwicklungsplan der Stadt Soltau 2040+ (VEP 2040+)

Ergebnisbericht

Projekt	VEP Soltau
Projektnummer	71002781
Version	Beschlussfassung vom 08.08.2025
Dokumentname	Verkehrsentwicklungsplan Soltau 2040 - Beschlussfassung

Auftraggeber	Stadt Soltau Poststraße 12 29614 Soltau
Bearbeitung	Lorena Boy (Fachgruppenleitung 61 - Stadtplanung und Stadtentwicklung) Christoph Buhr (Fachgruppe 61 - Stadtplanung und Stadtentwicklung)
Auftragnehmer	Sweco GmbH Baseler Straße 10 60329 Frankfurt am Main
Bearbeitung	Iris Pollesch (Dipl.-Ing.) Michelle Ries (M.Sc.) Luca Paulus (M.Sc.) Cara Coetzee (M.Sc.) Jasper Püschel (M.Sc.)
Bearbeitungs- zeitraum	11/2023 bis 02/2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Aufgabenstellung	10
2.	Vorgehensweise und Methodik.....	12
2.1.	Planerische Grundlagen mit Mobilitätsbezug	12
2.2.	Erhebungskonzept.....	17
2.3.	Beteiligungsprozess.....	20
3.	Bestandsanalyse.....	22
3.1.	Räumliche und demografische Einordnung	22
3.2.	Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger	26
3.3.	Radverkehr	31
3.3.1.	Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards.....	31
3.3.2.	Zielradnetz.....	33
3.3.3.	Bestands- und Mängelanalyse	35
3.4.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	41
3.4.1.	Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards.....	41
3.4.2.	Bestands- und Mängelanalyse.....	42
3.5.	Fußverkehr	49
3.5.1.	Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards.....	49
3.5.2.	Zielfußwegenetz	51
3.5.3.	Bestands- und Mängelanalyse.....	52
3.6.	Kfz-Verkehr (fließend).....	57
3.6.1.	Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards.....	57
3.6.2.	Bestands- und Mängelanalyse	57
3.7.	Kfz-Verkehr (ruhend)	66
3.7.1.	Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards.....	66
3.7.2.	Bestands- und Mängelanalyse.....	67
3.8.	Zusammenfassende Bestandsaufnahme und Handlungspotenziale	71
4.	Vision und Zielvorstellungen	74
5.	Maßnahmen	77
5.1.	Handlungsfeld Radverkehr	82
5.2.	Handlungsfeld ÖPNV.....	99
5.3.	Handlungsfeld Fußverkehr	107
5.4.	Handlungsfeld Kfz-Verkehr (fließend)	123
5.5.	Handlungsfeld Kfz-Verkehr (ruhend)	140
5.6.	Handlungsfeld Querschnittsthemen	154
6.	Parkraumkonzept.....	170
7.	Radverkehrskonzept	172
8.	Zusammenfassung und Ausblick.....	176

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehensweise und Ablaufplan der Bearbeitung.....	12
Abbildung 2: Erhebungsstandorte.....	17
Abbildung 3: Erhebungsgebiet Parkraum	18
Abbildung 4: Dokumente der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	19
Abbildung 5: Flächennutzungen und -potenziale, gesamtes Stadtgebiet.....	23
Abbildung 6: Natürliche Bevölkerungsentwicklung	24
Abbildung 7: Zu- und Fortzüge 2011 bis 2022.....	24
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2040.....	24
Abbildung 9: Aus- und Einpendelnde.....	25
Abbildung 10: Verkehrsmittelverfügbarkeit in Soltau	26
Abbildung 11: Pkw-Verfügbarkeit im Vergleich zu MiD 2017	26
Abbildung 12: Modal Split in Soltau	27
Abbildung 13: Modal Split in Soltau nach Wegezweck.....	28
Abbildung 14: Modal Split im Vergleich zu MiD 2017	28
Abbildung 15: Mittlere Wegelänge nach Verkehrsmittel	29
Abbildung 16: Mittlere Wegelänge nach Wegezweck.....	29
Abbildung 17: Zielnetz Radverkehr Gesamtstadt	33
Abbildung 18: Zielnetz Radverkehr Kernstadt	33
Abbildung 19: Ergebnisse Stadtradeln 2023.....	34
Abbildung 20: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	35
Abbildung 21: Führungsformen Radverkehr im Bestand.....	36
Abbildung 22: Mängel im Radverkehr im Bestand.....	37
Abbildung 23: KP B71 / Mühlenstraße	38
Abbildung 24: Pflasterung Am Alten Stadtgraben	39
Abbildung 25: Schutzstreifen in der Poststraße	39
Abbildung 26: Kopfsteinpflaster Rosenstraße.....	39
Abbildung 27: Radfahren auf dem Gehweg - in die falsche Richtung	40
Abbildung 28: Regionale Zugverbindungen.....	42
Abbildung 29: Lokale Busverbindungen	43
Abbildung 30: Erreichbarkeit von Bushaltestellen in Soltau	44
Abbildung 31: Bahnhof Soltau.....	48
Abbildung 32: Zielnetz Fußverkehr	51
Abbildung 33: Erreichbarkeitsanalyse Fußverkehr	52
Abbildung 34: Netzlücke Tannenweg - Lönsweg.....	53
Abbildung 35: Unzureichende Seitenraumbreiten Am Alten Stadtgraben	54
Abbildung 36: Fußgängerzone Soltau	55
Abbildung 37: Kopfsteinpflaster in Rosenstraße.....	55
Abbildung 38: Klassifiziertes Straßennetz	58

Abbildung 39: Klassifiziertes Straßennetz Innenstadt	58
Abbildung 40: Zulässige Höchstgeschwindigkeit	59
Abbildung 41: Verkehrsbelastungen in Soltau	60
Abbildung 42: Durchgangsverkehr in Soltau.....	62
Abbildung 43: Verkehrsbeziehungen in Soltau	63
Abbildung 44: Unfälle nach Straße und Verkehrsmittelbeteiligung.....	65
Abbildung 45: Differenzierung des Parkraumangebotes in Prozent.....	67
Abbildung 46: Auslastung Parkraum in Zeitscheiben	68
Abbildung 47: Handlungsschwerpunkte gemäß ISEK Soltau (überarbeitete Darstellung).....	74
Abbildung 48: Ziele des VEP	75
Abbildung 49: Maßnahmenskizze Achse Bahnhof – Innenstadt	98
Abbildung 50: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten.....	124
Abbildung 51: Parkraumkonzept - Maßnahmen	171
Abbildung 52: Verortbare Maßnahmen für den Radverkehr.....	172
Abbildung 53: Radverkehr – Maßnahmen für attraktive Nord-Süd-Verbindungen	174
Abbildung 54: Radverkehr – Maßnahmen für attraktive Ost-West-Verbindungen	175

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Betriebszeiten und Taktungen (Bahn).....	45
Tabelle 2: Betriebszeiten und Taktungen (Bus).....	46
Tabelle 3: Leistungsfähigkeiten Knotenpunkte	64
Tabelle 4: Unfälle in Soltau 2017-2022 nach Unfallart	65
Tabelle 5: Legende zu Maßnahmensteckbriefen.....	77
Tabelle 6: Maßnahmenübersicht.....	79
Tabelle 7: Zielgruppen Parkraum.....	170
Tabelle 8: Zielgruppen Radverkehr.....	173

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf geachtet, geschlechtsneutrale Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, werden alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Wenn nicht anders gekennzeichnet, sind die Abbildungen, Diagramme und Pläne eigene Darstellungen aus dem Jahr 2024. Etwaige Quellen für Inhalte und Kartenhintergründe sind in den entsprechenden Plänen in der Anlage dokumentiert.

Literaturverzeichnis

- Bertelsmann Stiftung / Wegweiser Kommunen (2024): Kommunale Daten für Soltau (im Landkreis Heidekreis); <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/soltau>, zuletzt abgerufen am 17.07.2025
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2019). Mobilität in Deutschland 2017
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMV) (2025). Mobilität in Deutschland 2023
- ALP (2022): Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Soltau
- cima (2023): Gewerbeflächenentwicklungskonzept
- cima (2019): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Soltau 2035
- Dr. Lademann & Partner (2023): Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in Soltau
- FGSV (2015): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teile A und S
- FGSV (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- FGSV (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)
- FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
- Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) (2017): Landes-Raumordnungsprogramm 2017
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH (2023): VU Bahnübergang Walsroder Straße
- PGT Umwelt und Verkehr GmbH (2020): Verkehrsuntersuchung Bahnübergänge in Soltau
- PGV (2003): Förderung des Radverkehrs in Soltau
- Stadt + Handel (2022): Resiliente Innenstädte. Strategiekonzept.
- Stadt Soltau (2021): Ortschaftsentwicklung in Soltau
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit: 2023
- Statistische Ämter der Länder (2022): Pendleratlas
- Sweco (2024): Erläuterungsbericht zur Haushaltsbefragung 2024
- VCD (2023): Ergebnisse der Analyse der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit der Hermann-Billing-Schule
- Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (2019): Nahverkehrsplan Heidekreis für 2020 bis 2024
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)18 und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
A	Autobahn
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
AST	Anrufsammeltaxi
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.
B	Bundesstraße
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FSA	Fußgängerschutzanlage
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LIS	Ladeinfrastruktur
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
Kfz	Kraftfahrzeugverkehr
KP	Knotenpunkt
LIS	Ladeinfrastruktur
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung

SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VP	Verkehrsprognose

1. Anlass und Aufgabenstellung

Mit diesem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) liegt der Stadt Soltau einschließlich aller Ortschaften die Grundlage für einen nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsplanung mit Zielhorizont 2040+ vor. Der Verkehrsentwicklungsplan als ganzheitliches, strategisches Planungsinstrument der kommunalen Mobilitätsplanung betrachtet und integriert alle Verkehrsträger und relevanten Akteure der Stadtgesellschaft und zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger zu erfüllen und dadurch die Lebensqualität in der Stadt zu steigern. Dabei entspricht der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Soltau in entscheidenden Teilen dem eines europäischen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP).

Anlass zur Erstellung eines solchen Plans für Soltau war es, die wachsende Herausforderung zu meistern, Verkehr und Mobilitätsbedürfnisse im Stadtgebiet klimafreundlich und zukunftssicher zu gestalten. Die Lage Soltaus an der A7 sowie der Anschluss an das überregionale Schienenverkehrsnetz sind zum einen entscheidender Standortvorteil für Wirtschaft und Tourismus, zum anderen hinsichtlich Personen- und Güterverkehrsmengen eine große Herausforderung. Die durch das Stadtgebiet verlaufenden Bahnstrecken der Deutschen Bahn (Hannover - Buchholz und Langwedel - Uelzen), sowie die der SinON (Soltau - Celle und Soltau-Lüneburg) erzeugen Barrierewirkungen und starke Rückstauereignisse, die sich wiederum negativ auf Verkehrssicherheit, Umwelt und Stadtbild auswirken.

Aufgabenstellung des VEP ist auf Basis der Bestandsanalyse die Erarbeitung von Maßnahmen zur Erreichung von festgelegten Zielen in einem Handlungskonzept. Inhalte und Bearbeitungsschritte des vorliegenden Plans sind

- die Durchführung einer Bestandsanalyse, die alle relevanten Planungsthemen berücksichtigt, eigene Erhebungen umfasst und Handlungspotenziale ableitet (s. Kapitel 3),
- die Festlegung von Zielen für die Verkehrsentwicklung (s. Kapitel 4),
- die Entwicklung und Ausarbeitung von Maßnahmen mit Prioritäten und Verantwortlichkeiten (s. Kapitel 5),
- die gezielte Bündelung von Maßnahmen zu den Themen Parkraum und Radverkehr in einem Parkraumkonzept (Kapitel 6) und in einem Radverkehrskonzept (Kapitel 7)
- und die integrierte Betrachtung und Zusammenfassung (Kapitel 8).

Um gemeinsame Zielvorstellungen zu entwickeln und alle relevanten Akteure der Stadtgesellschaft an der Planung zu beteiligen wurde ein Beteiligungsprozess durchgeführt, s. Kapitel 2.3.

Als Mittelzentrum ist Soltau sehr dominant von Ein- und Auspendlerströmen geprägt und durch die unmittelbare Anbindung an übergeordnete Verkehrsinfrastruktur verkehrlich eng mit dem Umland und den nahe gelegenen Oberzentren verflochten. Soltau verzeichnet mit über 7.600 Einpendlern die höchsten täglichen Zahlen im Landkreis (Pendleratlas 2023). Der Untersuchungsraum umfasst das Stadtgebiet von Soltau. Dennoch geht der Plan über die kommunalen Grenzen hinaus und bezieht die nächstgelegenen Ober-, Mittel- und Grundzentren mit ein. Der neue Verkehrsentwicklungsplan ist Leitbild der Verkehrsplanungen und -maßnahmen für die nächsten 15 Jahre. Verkehrsträger, -mittel und -zweckübergreifend beschreibt er strategische als auch konzeptionelle und planerische Ziele der Verkehrsplanung für den Prognosehorizont 2040+ und formuliert Handlungsempfehlungen. Dabei werden bewusst nicht nur infrastrukturelle, sondern auch organisatorische und kommunikative Maßnahmen mitgedacht und ausgearbeitet. Der Plan soll Entscheidungsgrundlage für anstehende verkehrspolitische Entscheidungen sein und der Priorisierung und Einordnung von Maßnahmen dienen, die die

verkehrlichen Rahmenbedingungen in den nächsten 15 Jahre mit prägen werden. Das Dokument ist als Zwischenergebnis zu verstehen, das kontinuierlich fortgeschrieben, ergänzt und weiterentwickelt werden kann. In der Regel wird ein Verkehrsentwicklungsplan alle 5 bis 15 Jahre fortgeschrieben, in Abhängigkeit von Bevölkerungswachstum, Veränderungen in der Stadtentwicklung, politischen Entscheidungen oder Veränderungen im Verkehrsverhalten. Es wird jedoch empfohlen, nach den ersten 5 Jahren eine Evaluation einzuleiten, um in den Folgejahren etwaige Anpassungen in der Maßnahmenumsetzung vorzunehmen.

2. Vorgehensweise und Methodik

In diesem Kapitel zur Vorgehensweise und Methodik werden vorliegende Grundlagen mit Mobilitätsbezug aufgeführt und hinsichtlich ihrer Schnittstellen skizziert. Erhebungskonzept und der Beteiligungsprozess werden beschrieben. Abbildung 1 stellt die Bausteine der Bearbeitung in einem Ablaufplan dar.



Abbildung 1: Vorgehensweise und Ablaufplan der Bearbeitung

2.1. Planerische Grundlagen mit Mobilitätsbezug

Für den Verkehrsentwicklungsplan als strategisches Planwerk ist es wichtig, weitere und grundsätzliche Planungsdokumente aus der Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung mitzudenken und Schnittstellen aufzugreifen. Nachstehend werden existierende Planungen und Konzepte sowie bedeutende Untersuchungen aufgelistet und hinsichtlich ihrer Schnittstellen zum VEP skizziert.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Straße

Im Bundesverkehrswegeplan 2030, in welchem die wichtigen Projekte und Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland aufgeführt werden, sind für Soltau zwei Projekte gelistet:

- Die Erweiterung der A 7 von vier auf sechs Fahrstreifen im Streckenabschnitt AS Fallingbommel bis AD Walsrode (Gesamtprojektkosten 255 Mio EUR) -> vordringlicher Bedarf
- Der zweistreifige Neubau einer nördlichen Ortsumfahrung Soltaus mit 7,5 km Länge (Gesamtprojektkosten 27,4 Mio EUR) -> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Nach den jeweiligen §§ 4 der Ausbaugesetze prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) regelmäßig, ob die Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Um diesen gesetzlichen Prüfauftrag zu erfüllen, hat das BMDV aktuell eine neue Langfrist-Verkehrsprognose 2040 (VP 2040) in Bearbeitung. Der Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ der VP 2040, der im Oktober 2024 veröffentlicht wurde, bildet die Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung. Im Ergebnis werden Hinweise dazu erarbeitet, ob weiterhin ein verkehrlicher Bedarf für die im BVWP enthaltenen Projekte im Sinne des darin festgelegten Ausbaumumfangs besteht bzw. ob es grundsätzlich eines größeren bzw. anderen Ausbaumumfangs bedarf. Die oben genannten Ausbauprojekte sollten regelmäßig in den sukzessive erarbeiteten Unterlagen zur Überprüfung des Bedarfsprogrammes im BVWP gemonitort werden, um rechtzeitig auf Änderungen reagieren zu können.

Schiene

Im Rahmen des Projekts "Optimiertes Alpha-E mit Bremen" (Projektnummer: 2-003-v3), das als vordringlicher Bedarf (VB) eingestuft ist, ist eine Blockverdichtung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Uelzen - Langwedel vorgesehen. Zudem sollen Güterzüge von Bremen in östliche Richtung über Soltau und Uelzen anstatt über Hannover geleitet werden.

Das Projekt Ausbaustrecke und Neubaustrecke Hamburg / Bremerhaven – Hannover mit der Projektnummer 2-003-v01, ist eine unter dem Namen "Y-Trasse" bekannte, geplante Eisenbahnstrecke, welche eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Städten Hamburg, Bremerhaven, und Hannover schaffen und dabei die Kapazitäten des Schienenverkehrs verbessern soll. Eine Dringlichkeitsstufe wird im BVWP nicht festgelegt.

Die Prognoseergebnisse der „Basisprognose 2040“ zum Personenverkehr umfassen die territorialen Eckwerte für Deutschland zu den beiden Messgrößen Personenverkehrsaufkommen (= Personenwege) und Personenverkehrsleistung (= Produkt aus Personenwegen und Wegeweite) unterteilt nach Verkehrsmitteln und Wegezwecken:

- Das Gesamt-Personenverkehrsaufkommen in Deutschland steigt ausgehend von rd. 97 Mrd. Personenwege (2019) auf rd. 100 Mrd. Personenwege (2040) bzw. um 3,5 %.
- Die Gesamt-Personenverkehrsleistung in Deutschland steigt ausgehend von rd. 1.227 Mrd. Personenkilometer (2019) auf rd. 1.323 Mrd. Personenkilometer (2040) bzw. um 7,9 %.

Die Prognoseergebnisse der „Basisprognose 2040“ zum Güterverkehr umfassen die territorialen Eckwerte für Deutschland zu den beiden Messgrößen Gütertransportaufkommen (= transportierte Tonnen) und Gütertransportleistung (= Produkt aus transportiertem Gütergewicht und Transportweite) unterteilt nach Verkehrsträgern und Gütergruppen:

- Das Gesamt-Gütertransportaufkommen in Deutschland wächst ausgehend von rd. 4,4 Mrd. Tonnen (2019) auf rd. 5,1 Mrd. Tonnen (2040) bzw. um 17,3 %.
- Die Gesamt-Gütertransportleistung in Deutschland wächst ausgehend von rd. 689 Mrd. Tonnenkilometer (2019) auf rd. 905 Mrd. Tonnenkilometer (2040) bzw. um 31,2 %.

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (2017)

Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 legt den Fokus auf den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, um Mobilität zu sichern, Verkehrsaufwand zu minimieren und negative Umweltauswirkungen zu vermeiden. Es betont die Wichtigkeit integrativer Verkehrsplanung, die Stärkung logistischer Potenziale durch die Entwicklung von Logistikregionen und die Optimierung der Güterverkehrsabwicklung, um Überlastungen der Straßeninfrastruktur zu verhindern.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrradverkehrs wird ein Ausbau und eine Sicherung der Angebote verfolgt, wobei auf die Abstimmung zwischen Straßen- und Schienenverkehr sowie auf die Entwicklung ergänzender Mobilitätsangebote Wert gelegt wird.

Für den Straßenverkehr wird die Sicherung und der bedarfsgerechte Ausbau des Autobahnnetzes sowie der sonstigen Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung betont. Ergänzungen im Autobahnnetz und Maßnahmen zur besseren Verknüpfung mit dem niederländischen Straßennetz sind Teil des Plans.

Zur Stärkung der logistischen Potenziale Niedersachsens wird Soltau-Fallingbostel als ausgewählte Logistikregion benannt, deren logistische Knoten gestärkt werden soll.

Stellplatzsatzung Soltau (1981)

Die Satzung der Stadt Soltau über den Ausgleichsbetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeug-einstellplätze (Ablösungssatzung) von 1981 ist veraltet. Sie regelt die Ablösebeträge (noch in DM) für die Nicht-Herstellung von Einstellplätzen und unterteilt Soltau dafür in vier Zonen.

Mit Änderungen an der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) im Juni 2024 wurde die Stellplatzpflicht für Wohnungen aufgehoben. Bei der Planung und Genehmigung von Wohneinheiten müssen demnach nicht mehr zwingend Parkmöglichkeiten für Pkw vorgesehen werden, was (insbesondere im ländlichen Raum) zu einem höheren Parkdruck im öffentlichen Raum führen kann.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2019)

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) Soltau 2035 wird das Handlungsfeld Verkehr und technische Infrastruktur (VI) als ein wesentlicher Bereich für die zukünftige Entwicklung der Stadt Soltau betrachtet. Dabei wurden acht Leitziele formuliert, die sich in die drei Themenfelder

- Nachhaltige Mobilität,
- Straßenverkehr
- und Modernisierung

einordnen lassen. Herausgestellt werden im Konzept die Barrierewirkung der Bahngleise, der Zubringerverkehr der Bundesautobahn A7 und der innerstädtische Verkehrsdruck.

Nachhaltige Mobilität: Die Förderung des Verkehrs ohne fossile Treibstoffe und die Entwicklung nachhaltig ökologischer Verkehrskonzepte ist ein wesentliches Ziel (VI1). Gleichzeitig wird die Optimierung der Anbindung des ÖPNV und der Radwege zu spezifischen Siedlungsschwerpunkten, Nachbarstädten sowie Gewerbe- und Tourismusstandorten vorangetrieben (VI2). Zusätzlich wird die Vernetzung der Ortsteile mit der Innenstadt aufgegriffen und der Ausbau alternativer Verkehrsmittel wie Radverkehr, E-Mobilität und ÖPNV unterstützt (VI6).

Straßenverkehr: Um die Sicherheit des Schulverkehrs zu verbessern und zu erhöhen, besonders im Bereich des Hol- und Bringverkehrs, werden gezielte Maßnahmen ergriffen (VI4). Die Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet steht ebenfalls im Fokus der städtischen Planung (VI5). Darüber hinaus wird an der Optimierung der Verkehrslenkung und der Verkehrsführung in der Kernstadt gearbeitet, um den Verkehrsdruck effektiv zu reduzieren (VI7).

Modernisierung: Im Rahmen der städtischen Entwicklungsmaßnahmen werden zurzeit Modernisierungen an den Haltestellen vorgenommen, die unter anderem die Barrierefreiheit, die Parkplatzsituation und die Einführung von Leihsystemen umfasst (VI3). Parallel dazu soll die Förderung der Digitalisierung der Ortsteile vorangetrieben werden, um den Erhalt der Daseinsvorsorge zu sichern (VI8).

Rahmenplanungen Rathausquartier und Kernstadt

Für das Rathausquartier sowie für den Kernstadtbereich rund um die Marktstraße wurden Rahmenpläne erarbeitet, die sich mit der städtebaulichen Entwicklung der Quartiere auseinandersetzen. Die darin definierten Wegebeziehungen, Fahrradstraßen und Parkregelungen werden im VEP aufgegriffen.

Schulwegkonzepte

Für die Stadt Soltau liegt kein Schulwegkonzept oder kommunales Schulmobilitätskonzept vor. In Soltau sind ein Gymnasium, eine Oberschule, eine Berufsbildende Schule mit zwei Standorten und eine Förderschule ansässig. Das Thema Schulwegsicherheit spielt bereits eine relevante Rolle. Es liegen Daten zu Befragungen für die Freudenthalschule, die Hermann-Billung und die Wilhelm-Busch-Schule zu den Themen Elterntaxi und Hol- und Bringzonen vor. An der Hermann-Billung-Schule wurde ein im Rahmen des vom Umweltbundesamt geförderten VCD-Projektes "Fuß- und fahrradfreundliche Schule - Für mehr aktive Mobilität an Schulen" im Dezember 2023 ein Vor-Ort-Mobilitätscheck der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit durchgeführt. Zudem wurden dort Hol- und Bringzonen eingerichtet.

Radverkehrskonzept 2030 (2003)

Im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2003 werden Bestand und Mängel für den Radverkehr in Soltau aufgezeigt und darauf aufbauend Handlungsfelder zur Verbesserung und Förderung des Radverkehrs erarbeitet. Das Konzept ist Grundlage zur Erstellung und Aktualisierung des Radzielnetzes.

Nahverkehrsplan Heidekreis (2025-2029)

Der Nahverkehrsplan des Heidekreises 2025-2029 zielt darauf ab, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verbessern. Der Plan umfasst eine Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands, die Festlegung konkreter Verbesserungsziele wie erhöhte Taktfrequenzen und Barrierefreiheit sowie die Organisation und Finanzierung der Maßnahmen. Erstellt wurde der Plan von der Verkehrsmanagementgesellschaft mehrerer Landkreise. Der Entwurf des NVP wurde zunächst in den Gremien des Landkreises und in der Arbeitsgruppe Mobilität beraten und anschließend im Beteiligungsverfahren den zuständigen Stellen (Verkehrsunternehmen, Kommunen, angrenzende Aufgabenträger usw.) zur Stellungnahme zugeleitet. Zum vorherigen Nahverkehrsplan inhaltlich neu ist das Kapitel „Mobilitätswende“, in welchem neben den Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot auch der Bedarf ergänzender Mobilitätsangebote wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme angesprochen werden. Es werden Maßnahmen zu Bedienqualitäten, Tarifen, Haltestellen, Fahrzeugen, Fahrwegen und Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr aufgeführt.

Machbarkeitsuntersuchung Bahnübergänge (2020)

Aus den Jahren 2020 und 2023 liegen Untersuchungen zum Bahnübergang Walsroder Straße vor, die den Verkehrsablauf bewerten, Leistungsfähigkeiten berechnen und Varianten zur Verbesserung aufzeigen. Eine Vorzugsvariante wurde bislang nicht identifiziert.

Konzept zur strategischen Ortschaftsentwicklung in Soltau (2021)

Das Ortschaftsentwicklungskonzept Soltau zielt darauf ab, die Ortschaften gezielt zu stärken und weiterzuentwickeln. Es fokussiert sich auf die Schaffung von neuem Wohnraum, insbesondere im Außenbereich, und betont die Bedeutung der Bürgerbeteiligung, indem die Einwohnerinnen und Einwohner aktiv in den Planungsprozess einbezogen wurden. Insgesamt wurden 29 Projekte identifiziert, die schrittweise umgesetzt werden sollen. Das Konzept dient als Grundlage für zukünftige städtebauliche Maßnahmen und soll eine nachhaltige Entwicklung der Ortschaften fördern.

Wohnraumbedarfsanalyse 2035 (2022)

In diesem städtebaulichen Entwicklungskonzept wurde neben dem aktuellen Wohnungsmarkt auch demografische Aspekte wie Pendlerbewegungen oder Bevölkerungsentwicklungen analysiert. Die daraus hervorgegangenen Ergebnisse und Prognosen dienen als Handlungsgrundlage für zukünftige Projekte im Bereich der Wohnraumentwicklung auf Ebene der Planung und Vermarktung von Bestands- und Neubauf Flächen.

Einzelhandels- und Zentrumskonzept (2023)

Das Einzelhandels- und Zentrumskonzept der Stadt Soltau konzentriert sich auf die Stärkung der Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich, die Entwicklung ergänzender Standorte wie der Almhöhe, dem Designer-Outlet Soltau, die Sicherstellung der Nahversorgung durch ausgewiesene Zentren und die Schließung identifizierter Versorgungslücken. Ziel ist es, die Einzelhandelsstruktur nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten.

Gewerbeflächen-Entwicklungskonzept 2035 (2023)

Die aus dem Gewerbeflächen-Entwicklungskonzept hervorgegangenen Ergebnisse und Prognosen dienen als Handlungsgrundlage für zukünftige Projekte im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung auf Ebene der Planung und Vermarktung von Bestands- und Neubauf Flächen. Dabei wurden unter anderem die lokale und überörtliche Nachfrage, die Angebotsstruktur sowie die künftigen Anforderungen und Entwicklungen analysiert.

Strategiekonzept Resiliente Innenstadt Soltau (2022)

Das Strategiekonzept wurde für die Aufnahme in das Förderprogramm „Resiliente Innenstädte“ erstellt. In der Strategie wurden unter anderem drei Schlüsselprojekte („Leitprojekte“) entwickelt, um die Soltauer Innenstadt als Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort zukunftssicher aufzustellen und die zentralen Funktionen Alltagsnähe, Nachhaltigkeit und Wandlungsfähigkeit langfristig zu stärken.

2.2. Erhebungskonzept

Ergänzend zu den bereits vorliegenden Daten- und Planungsgrundlagen wurden im Bearbeitungsprozess diverse Erhebungen für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr durchgeführt, welche nachstehend erläutert werden.

Rad- und Fußverkehr

Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr wurden seitens des Fachbüros im Rahmen von Begehungen und Befahrungen punktuell aufgenommen und durch Beobachtungen zum Mobilitätsverhalten ergänzt.

Kfz-Verkehr fließend

Um Aussagen über die Qualität des Kfz-Verkehrs treffen zu können, wurde am 29.02.2024 eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt. Einzelne Knotenpunkte wurden am 27.02.2024 oder 05.03.2024 aufgrund von Baustellensituationen vor- bzw. nacherhoben. Die Erhebung im Februar ergab sich aufgrund einer ab März 2024 angekündigten, längerfristigen Baustelle auf der A7 mit erwarteten erheblichen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf.

Die Erhebung erfolgte gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV (2012). In Abstimmung mit der Stadt Soltau wurden dabei an 15 Knotenpunkten, drei Bahnübergängen und sieben Querschnitten gezählt, siehe Abbildung 2.

- **Knotenpunkte:** Erhebung von 00:00-24:00 Uhr
- **Bahnübergänge:** Erfassung der Schließzeiten von 06:00-20:00 Uhr
- **Querschnitte:** Kennzeichenerfassung von 06:00-18:30 Uhr

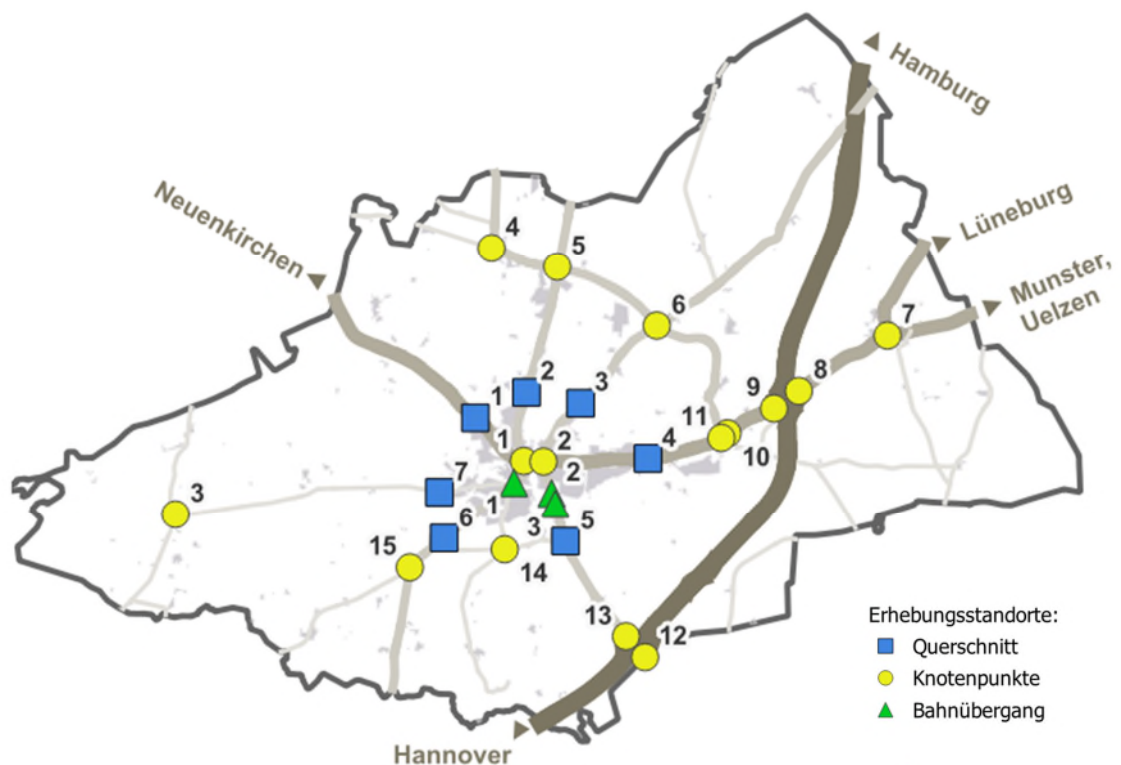


Abbildung 2: Erhebungsstandorte

Mittels Kennzeichenerfassung wurde der Anteil des Tagesverkehrs in Richtung Soltau (Kernstadtgebiet) und der Anteil des Durchgangsverkehrs ermittelt. Ordnungsamt, Straßenmeisterei, Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Polizei sowie die Öffentlichkeit wurden über die Erhebungen informiert.

Kfz-Verkehr ruhend

Um Aussagen über die Auslastung des Parkraums in Soltau treffen und daraus Maßnahmen ableiten zu können, wurde am Donnerstag, den 11.04.2024 eine Parkraumerhebung mit Erhebungspersonal durchgeführt. Die Erhebung erfolgte gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV (2012). Im Fokus stand das Parken im öffentlichen Straßenraum, Parken auf öffentlichen Parkflächen, Parken auf halböffentlichen Parkflächen (öffentlich gut ersichtlich, ausgeschildert und zugänglich) sowie barrierefreie Stellplätze und Stellplätze mit öffentlicher Ladeinfrastruktur. Der Untersuchungsraum umfasste den Innenstadtbereich sowie innenstadtnahe Quartiere. Er erstreckte sich in (vgl. Abbildung 3):

- Nord-Süd-Ausdehnung vom Bahnhof Soltau bis zur Kreisverwaltung
- West-Ost-Ausdehnung vom Amtsgericht bis zur Böhme

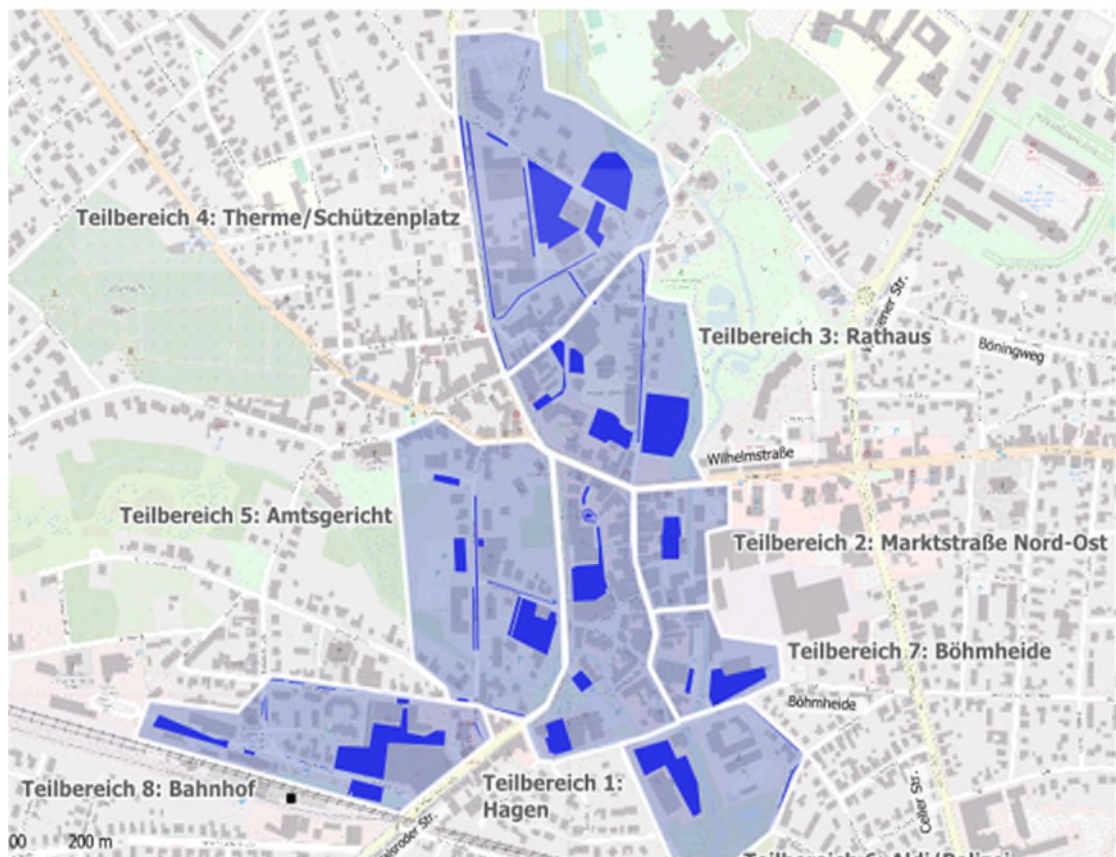


Abbildung 3: Erhebungsgebiet Parkraum

Es wurden Angebot und Nachfrage dokumentiert, analysiert und gegenübergestellt. Diese Erfassung liefert wertvolle Informationen über die vorhandenen Kapazitäten, die genaue Lage und die

verschiedenen Arten von Parkmöglichkeiten sowie die Formen der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet.

Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger

Mittels Haushaltsbefragung wurden repräsentative Daten zum Mobilitätsverhalten der Soltauer Bürgerinnen und Bürger gesammelt, Defizite und Wünsche abgefragt sowie Einschätzungen zur Maßnahmenakzeptanz ermittelt. Anfang April 2024 erhielten 1.500 zufällig ausgewählte Haushalte Post von der Stadtverwaltung. Der Brief beinhaltete einen Fragebogen mit Wegeprotokoll für den Stichtag 11.04.2024, Ausfüllhilfe, Datenschutzerklärung und Anschreiben. Die Teilnahme an der Befragung war freiwillig und anonym. Sie konnte schriftlich per Post oder online erfolgen. Die Ergebnisse stützen inhaltlich Analysen und Maßnahmen und sind der Anlage 1 zur Haushaltsbefragung im Detail zu entnehmen.

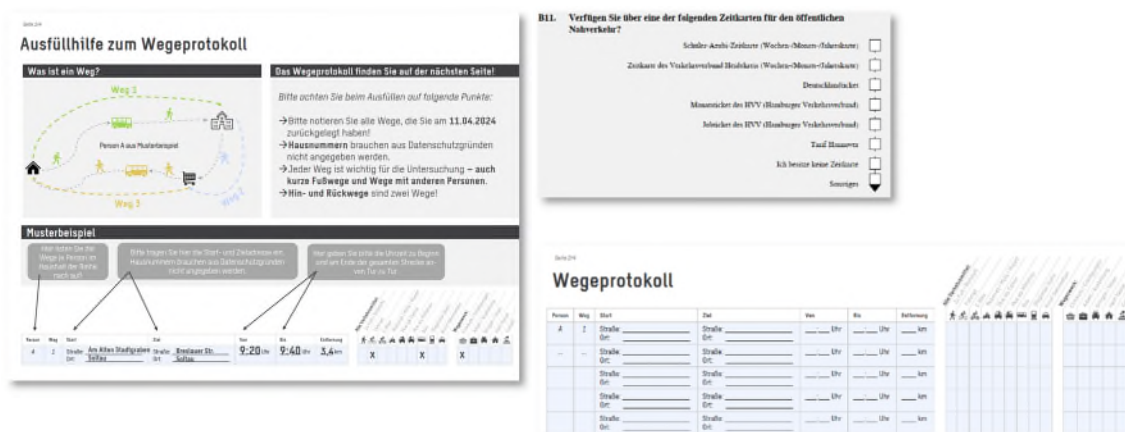


Abbildung 4: Dokumente der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

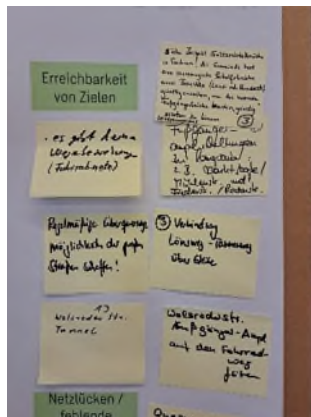
2.3. Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des VEP durch Fachbüro und Verwaltung wurde wesentlich durch die Erkenntnisse und Ergebnisse von Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung zur inhaltlichen Ausgestaltung mitgeprägt. Die Protokolle zu den Beteiligungsterminen liegen dem VEP als Anlage 2 bei.



Öffentlichkeit

Vor dem Hintergrund, dass die Bürgerinnen und Bürger Soltaus das Verkehrsangebot und -geschehen jeden Tag erleben und persönliche Erfahrungen machen, war die Beteiligung der Öffentlichkeit von großer Relevanz. Eingeladen wurde am 17. August 2024 zu einer offenen Planungswerkstatt, in welcher Ziele und Ablauf des Gesamtprojektes vorgestellt, erste Analyseergebnisse präsentiert und an vier Thementischen zu Herausforderungen und Ideen für Fuß-, Rad-, Kfz- und öffentlichem Verkehr sowie Querschnittsthemen diskutiert wurde. Alle Anmerkungen wurden dokumentiert und geprüft. Sie dienen als Grundlage für die Definition und Ausarbeitung von Maßnahmen.





Handel und Gewerbe

Im Rahmen der Maßnahmenarbeit fand am 26.06.2024 ein digitaler Austausch mit der Interessengemeinschaft Handel und Gewerbe Soltau e.V. (IHG) statt, in welchem die Bedürfnisse von Handel und Gewerbe bezüglich Parkraums, Erreichbarkeiten, E-Mobilität und Radverkehrs abgefragt wurden.



ADFC

In einem gemeinsamen digitalen Abstimmungstermin am 09.07.2024 zwischen ADFC und Fachbüro wurden das Zielnetz für den Radverkehr abgestimmt, Mängel durchgesprochen und Ideen zur Förderung des Radverkehrs ausgetauscht. Im Nachgang zum Termin stellte der ADFC zudem Listen mit Mängeln und Informationen zum Bestand zur Verfügung, die in die Bearbeitung miteinfließen konnten.



Schulen

Für die Verkehrsentwicklung ist die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ein entscheidendes Thema. Aus diesem Grund wurden die Soltauer Grundschulen im Rahmen eines digitalen Termins am 31.07.2024 beteiligt. Anwesend waren Vertreterinnen und Vertreter der Freudenthal Schule und Hermann-Billing-Schule. Es wurden verkehrliche Problemstellen besprochen und Wünsche und Ideen bzgl. Schulweg, kommunikativer und organisatorischer Maßnahmen ausgetauscht.



Rettungswache

Zum Thema Rückstauereignisse an Bahnübergängen im Stadtgebiet wurde die Rettungswache kontaktiert und zu Erfahrungen und verkehrlichen Herausforderungen befragt.



Politik

Die politischen Fraktionen wurden kontinuierlich über den Projektverlauf informiert.



Verwaltung

Die Zusammenarbeit mit der Verwaltung trug dazu bei, dass der Planungsprozess effizient, transparent und an den Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger orientiert war. Örtliches Fachwissen und Erfahrungen wurden eingebunden und fachliche sowie organisatorische Fragestellungen gemeinsam besprochen und beantwortet. Begehungen und Befahrungen wurden teils durch Mitarbeitende der Verwaltung begleitet. Im Ämterumlauf wurde der VEP feinjustiert. Kosten, Prioritäten und Umsetzungszeitraum der Maßnahmen wurden seitens der Verwaltung diskutiert und festgelegt.

3. Bestandsanalyse

Im Kapitel der Bestandsanalyse wird die Ist-Situation in Soltau verkehrsmittelbezogen aufgegriffen, beschrieben und bewertet. Eingegangen wird zudem auf die geltenden Qualitätsstandards und Anforderungen. Daraus abgeleitet werden je Verkehrsmittel Stärken und Schwächen. Die Analysen bauen auf Bestandsaufnahmen und Erhebungen vor Ort, auf dem fachlichen Input der lokalen Akteure, den Ergebnissen der Beteiligung sowie fachlichen Beurteilung auf. Im Rahmen der Analysen ist die Flughöhe des VEP zu betrachten - die gesamtstädtische Betrachtung hat zur Folge, dass überwiegend das Hauptstraßennetz in die Betrachtungen einbezogen und das Nebennetz nur aufgrund besonderer Nutzungserfordernisse in den Analysen und der Maßnahmenermittlung berücksichtigt werden. Es werden typische bzw. exemplarische Situationen in der Kernstadt und den Ortsteilen aufgegriffen.

3.1. Räumliche und demografische Einordnung

Räumliche Einordnung

Lage

Die Stadt Soltau hat 23.008 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 03.01.2025) und befindet sich im niedersächsischen Heidekreis im Westen der Lüneburger Heide. Im Umkreis von knapp 50 Kilometern befinden sich die nächstgelegenen Oberzentren Lüneburg und Celle. In etwa 60 bis 80 Kilometern Entfernung liegen Hamburg, Bremen und Hannover. Das Stadtgebiet gliedert sich neben der Kernstadt in weitere 16 Ortschaften auf, die überwiegend dörflich geprägt sind. Den Schwerpunkt bildet dabei der Kernstadtbereich mit über 75 % der Gesamtbevölkerung. In den anderen 16 Ortschaften leben die anderen 25 %, wobei Harber und Wolterdingen mit jeweils mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die Schwerpunkte außerhalb der Kernstadt bilden. Viele der anderen Ortschaften weisen unter 200 Einwohnerinnen und Einwohnern auf.

Bedeutung im Raum

Als Mittelzentrum im ländlichen Raum übernimmt Soltau zentralörtliche Funktionen als Wirtschafts-, Arbeitsmarkt- und Versorgungszentrum. Außerdem übernimmt Soltau eine Funktion als Verwaltungsstandort. Überregional bekannt ist Soltau durch das Heide Park Resort, den zweitgrößten deutschen Freizeit- und Themenpark mit 1,5 Mio. Besucherinnen und Besuchern pro Jahr. Ebenfalls eine hohe Anziehungskraft besitzt das DOS (Designer-Outlet Soltau) mit ca. 1,4 Mio. Gästen im pro Jahr. Darüber hinaus bietet Soltau mit einer Therme, dem Spielmuseum und weiteren Museen und der Fußgängerzone mit verschiedenen Angeboten aus Gastronomie und Handel ein vielfältiges Angebot. Durch die Lage in der Lüneburger Heide spielt auch der naturnahe Tourismus rund um Radfahren und Wandern eine wichtige Rolle. Als Verwaltungszentrum beherbergt Soltau mehrere öffentliche Einrichtungen, darunter das Katasteramt, das Finanz- und Zollamt, eine Außenstelle der Agentur für Arbeit Celle, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, das Amtsgericht sowie die Polizeiinspektion des Landkreises.

Verkehrliche Anbindung

Die Stadt Soltau ist durch zwei Anschlussstellen direkt mit der A 7 (Flensburg – Hamburg – Hannover – Füssen) verknüpft. Das in unmittelbarer Nähe liegende Autobahndreieck Walsrode bietet eine Anbindung über das Dreieck Walsrode an die A 27 (Cuxhaven – Bremen – Walsrode – Celle). Die Stadt verfügt über den Anschluss an zwei Regionalbahnlinien in Richtung Bremen, Hannover, Uelzen und Buchholz.

Daneben gibt es für den Regionalverkehr die Haltepunkte Wolterdingen und Soltau Nord. Ein direkter Anschluss an den Fernverkehr (ICE, IC) besteht nicht.

Flächennutzung und Gebietsentwicklung

Das Stadtgebiet von Soltau umfasst ca. 204 km². Es gliedert sich in Kernstadt und 16 Ortschaften. Die Kernstadt ist geprägt durch eine Mischung aus Wohnbebauung und gewerblichen Flächen. Der zentrale Bereich der Kernstadt zeichnet sich insbesondere durch eine Nutzungsmischung aus Handel, Bildung, Verwaltung, Gewerbe und kulturellen Angeboten aus. Außerhalb der Kernstadt ist Soltau insbesondere durch ländliche Strukturen und dezentrale Ortschaften geprägt. Die größeren Industrie- und Gewerbegebiete sind überwiegend im Osten der Stadt entlang der A 7 sowie im Süden der Stadt angesiedelt. Der nachstehende Übersichtsplan zu den zukünftigen Entwicklungen veranschaulicht die Flächennutzungen im Bestand sowie die Entwicklungspotenziale im Bereich Wohnungs- Ortschafts und Gewerbeentwicklungen. Unter anderem ist ein deutlicher Ausbau der Industrie- und Gewerbeflächen vorgesehen, insbesondere entlang der A7. Datengrundlagen sind die für Soltau geplanten und beschlossenen Entwicklungsflächen zur Stadtentwicklung (Stand 2023).

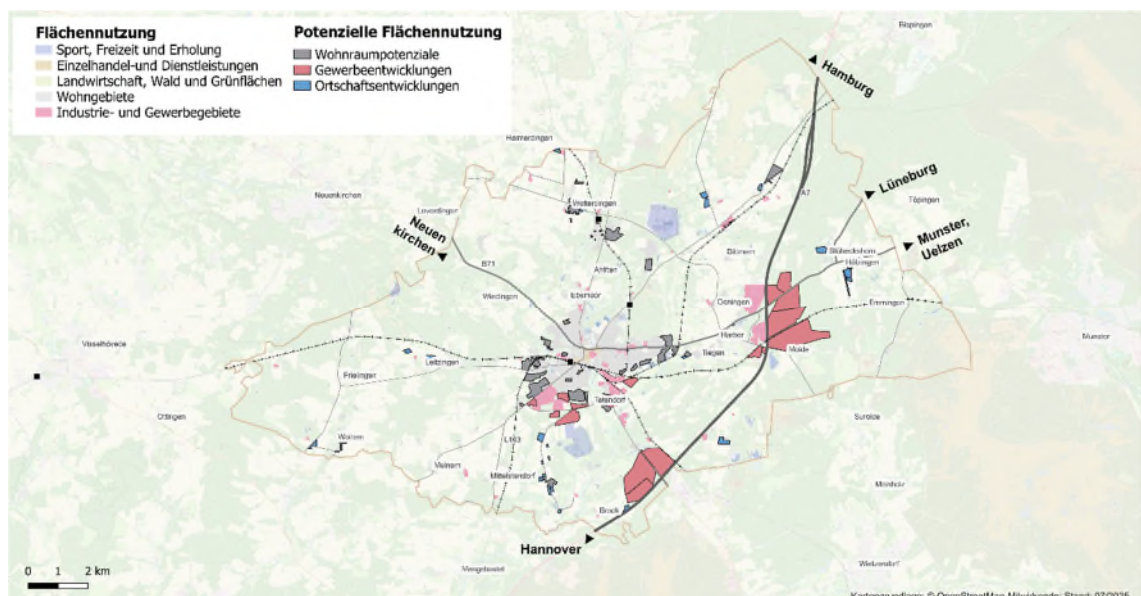


Abbildung 5: Flächennutzungen und -potenziale, gesamtes Stadtgebiet (s. Anlage 5.1)

Demografie

Die sozioökonomischen Kennzahlen zur Einordnung stammen überwiegend aus den Datengrundlagen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen. Wichtige Kennzahlen zur Einordnung bilden hier die Bevölkerungsentwicklung (natürlicher Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsbewegungen) sowie Kennzahlen zur Beschäftigten- und Pendlerentwicklungen.

Natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungssaldo

Soltau weist eine konstant negative natürliche Bevölkerungsentwicklung auf, ähnlich der Entwicklung der meisten deutschen Kommunen (s. Abbildung 6). Im Durchschnitt ergibt sich nach den Daten der Regionaldatenbank Niedersachsen für Soltau seit dem Jahr 2011 ein negativer natürlicher Bevölkerungssaldo von ca. 95 Personen (Statistisches Landesamt Niedersachsen). In Bezug auf die Zu- und Abwanderung zeigte sich in den letzten Jahren folgende Entwicklung (s. Abbildung 7). Im Zeitraum von 2011 bis 2022 lag die durchschnittliche Zahl der Zuzüge bei 1.416 Personen pro Jahr. Im Gegensatz dazu sind durchschnittlich Wegzüge von 1.269

Personen pro Jahr zu verzeichnen. Der durchschnittliche Wanderungsgewinn liegt damit bei durchschnittlich 147 Personen pro Jahr (Statistisches Landesamt Niedersachsen).

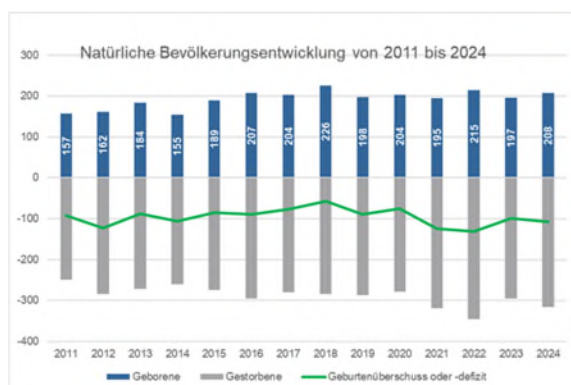


Abbildung 6: Natürliche Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2024

Quelle: LSN (Abrufdatum 17.07.2025)

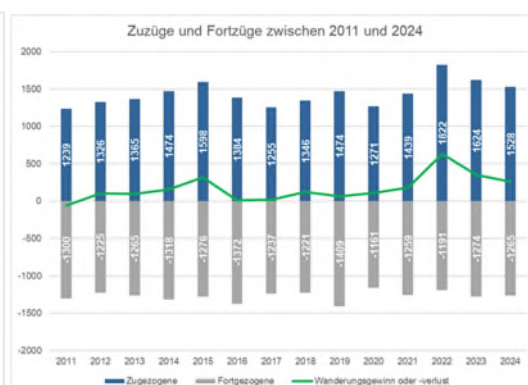


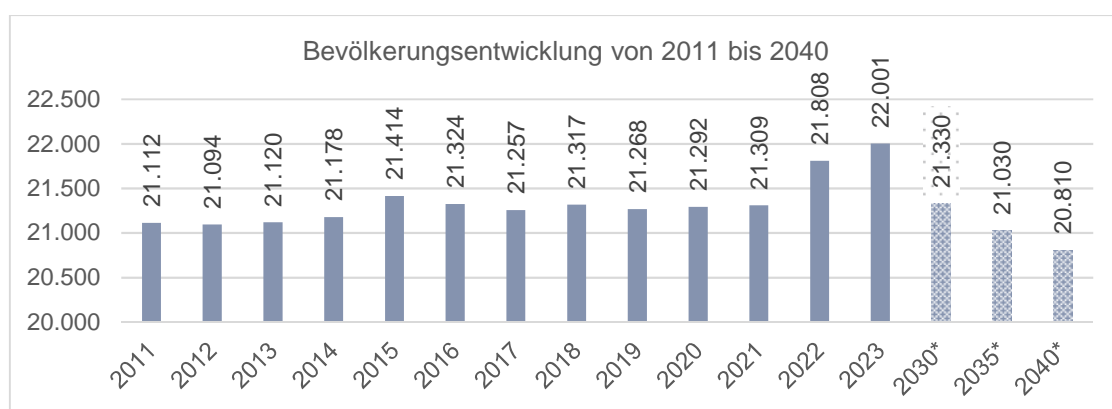
Abbildung 7: Zu- und Fortzüge 2011 bis 2022

Bevölkerungsstand und-entwicklung

Für das Jahr 2025 wird die Einwohnerzahl Soltau mit 23.008 angegeben (Stadt Soltau). Über die letzten Jahre zeigt Soltau ein moderates Wachstum der Bevölkerungsentwicklung (natürliche Bevölkerungsentwicklung + Wanderungssaldo).

Zwischen 2011 und 2023 lag das Wachstum bei etwa +4 %. Besonders ausgeprägt war das Wachstum in den letzten Jahren, mit einem Anstieg von fast 500 Einwohnerinnen und Einwohner zwischen 2021 und 2022. Dennoch liegt Soltau hinter dem durchschnittlichen Bevölkerungswachstum im Landkreis, das zwischen 2011 und 2023 bei etwa +6 % lag (Statistisches Landesamt für Statistik Niedersachsen).

Momentan reichen die Wanderungsgewinne noch aus, um das Geburtendefizit zu kompensieren und so zu einem leichtem Bevölkerungswachstum beizutragen. Nach der Vorausberechnung nimmt die Bevölkerungszahl von 2020 bis 2035 um ca. 1,2 % ab. Für das Jahr 2040 wird von einem Rückgang von 2,2 % gegenüber dem Basis Jahr 2020 ausgegangen, vgl. nachstehende Abbildung (Bertelsmann Stiftung / Wegweiser Kommune 2024).



*Prognose

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2040

Quelle: Bertelsmannstiftung / Wegweiser Kommune 2024

Beschäftigtenentwicklung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort stieg von 10.678 im Jahr 2011 auf 12.988 Beschäftigte im Jahr 2024, was einen Anstieg von rund 21,30 % über die letzten Jahre bedeutet (Statistik der Bundesagentur für Arbeit: 2023). Soltau liegt damit über etwas dem niedersächsischen Durchschnitt von einem Anstieg um etwa 18 % in diesem Zeitraum.

Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen

Soltau spielt in der Region eine wichtige Rolle als Arbeitsstandort. Die Daten zeigen durchweg ein positives Pendlersaldo (s. Abbildung 9). Die Daten für das Jahr 2023 dokumentieren, dass 7.671 Personen zur Arbeit nach Soltau einpendelten. Dem gegenüber stehen rund 3.769 Auspendelnde, was wie in den Vorjahren zu einem positiven Pendlersaldo von +3.902 führt (Landesamt für Statistik Niedersachsen). Andere Gemeinden im Heidekreis weisen tendenziell ein negatives Pendlersaldo auf (so z. B. Walsrode -429, Schneverdingen -2.300, Munster -783, Bad Fallingbostal -901, Bispingen -377). Wichtige Pendlerverflechtungen bestehen zu den umliegenden Kommunen des Heidekreises wie Schneverdingen, Munster, Bad Fallingbostal und des Landkreises Celle. Ein negativer Saldo besteht fast ausschließlich zu Hamburg und Hannover (Statistische Ämter der Länder: Pendleratlas 2022).

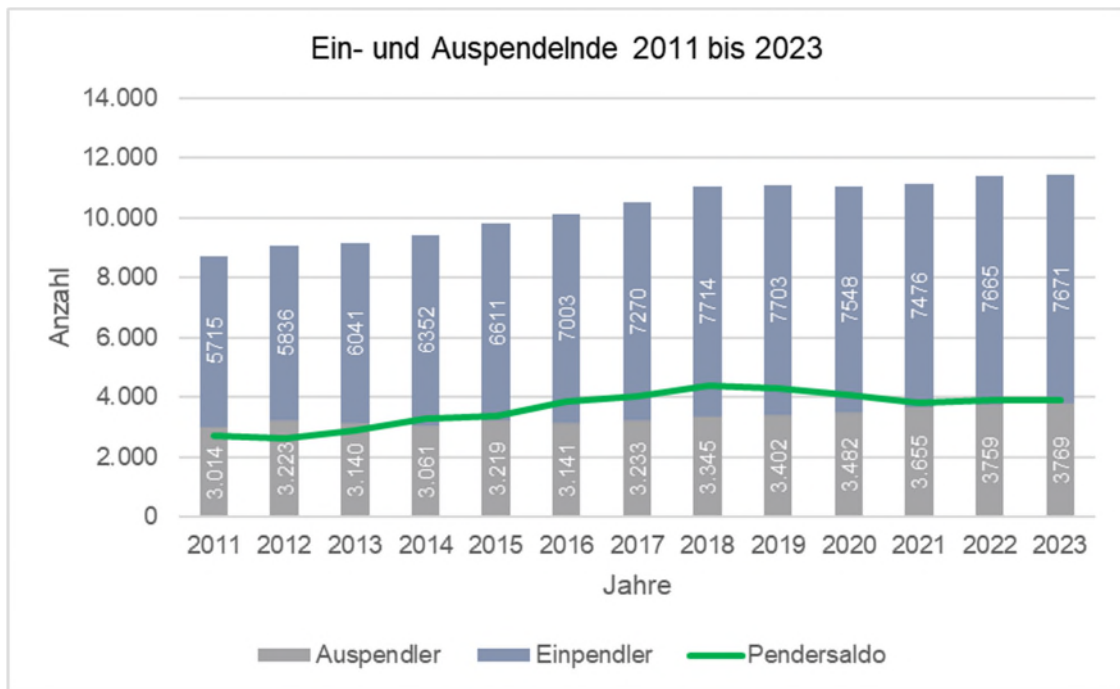


Abbildung 9: Aus- und Einpendelnde
 Quelle: Statistisches Landesamt Niedersachsen

3.2. Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger

Durch die im April 2024 durchgeführte Haushaltsbefragung der Soltauer Bürgerinnen und Bürger liegen aktuelle und umfassende Daten zur Mobilität in der Gesamtstadt vor. Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Die ausführliche Dokumentation ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Abbildung 10 zeigt die Verkehrsmittelverfügbarkeit in Soltau. In rund 40 % der Haushalte gibt es einen bzw. in zusätzlich rund 36 % der Haushalte zwei Pkw (einschließlich Kombi, Van, Kleinbus, Wohnmobil). 6 % der Personen geben an, über ein Elektro-Auto zu verfügen. Jeder dritte Haushalt verfügt über zwei funktionstüchtige bzw. betriebsbereite Fahrräder. In 14 % bzw. 15 % der Haushalte gibt es ein oder zwei E-Bikes. Die Mehrheit der Haushalte besitzt keines der weiteren gelisteten Verkehrsmittel (Elektro-Autos, Motorrad / Motorroller / Mofa, (Elektro-) Lastenfahrrad, Fahrradanhänger, sonstige Fahrzeuge).

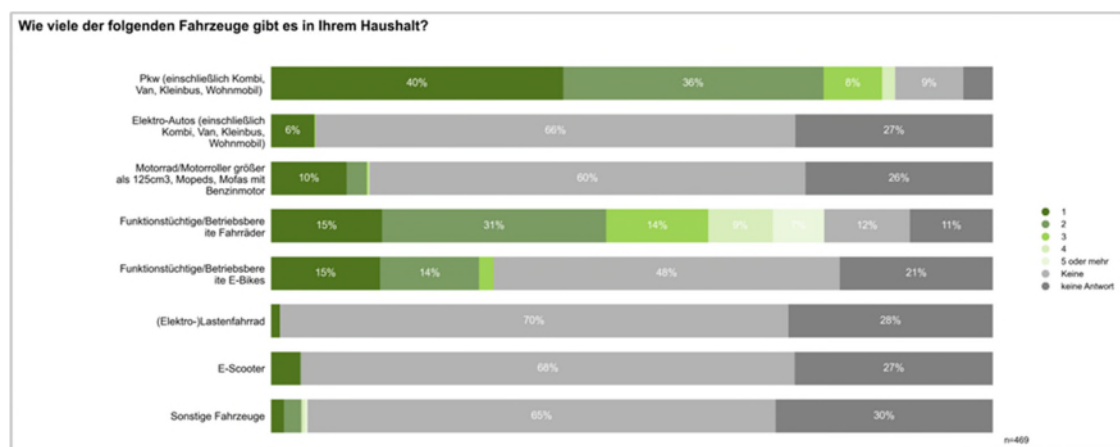


Abbildung 10: Verkehrsmittelverfügbarkeit in Soltau

Im Deutschlandweiten, niedersächsischen und raumtypischen Vergleich lässt sich feststellen, dass die Pkw-Verfügbarkeit in Soltau vergleichsweise hoch ist (Abbildung 11). Während in Niedersachsen 18 % der Haushalte bzw. 15 % in Städten des gleichen regionalstatistischen Raumtyps kein Auto zur Verfügung haben, leben in Soltau lediglich 9 % der Haushalte ohne Pkw. Auffällig ist insbesondere der hohe Anteil der Haushalte mit zwei oder mehr Pkw.

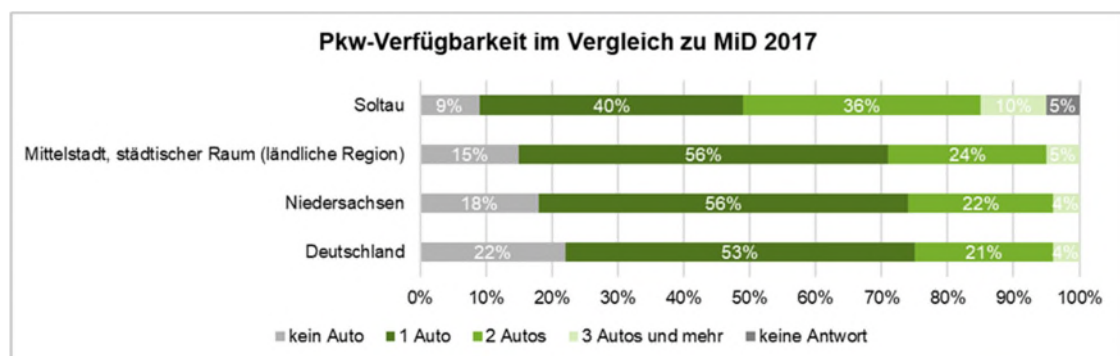


Abbildung 11: Pkw-Verfügbarkeit im Vergleich zu MiD 2017

Wege

Als Stichtag für die Erfassung eines Wegeprotokolls wurde Donnerstag, der 11.04.2024 gewählt. Der Tag eignete sich für die Erfassung der Kennwerte normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens. An dem Tag lagen keine Extremwetterereignisse oder sonstige negative Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten vor. Am Erhebungstag war es bewölkt bei einer Temperatur von maximal 14 C.

Im Schnitt werden in Soltau 3,7 Wege pro Tag zurückgelegt. Hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung sind das rund 85.100 Wege mit allen Verkehrsmitteln pro Tag. Hinzu kommen Wege von Personen, die selbst nicht Bürgerinnen und Bürger Soltaus sind und die Stadt besuchen bzw. durchfahren.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Abbildung 12 zeigt den Modal Split und damit die Aufteilung der Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel in Soltau. Bei der Verkehrsmittelwahl der privaten Wege in Soltau überwiegt die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). 57,5 % der Wege am Stichtag wurden mit dem Kfz als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Zu Fuß wurden 18,2 %, mit dem Rad 15,5 % zurückgelegt.

Bus-, (Regional-)bahn, Motorrad und Anruf-Sammeltaxi spielen mit Anteilen von jeweils unter 1 % für den Modal Split hingegen kaum eine Rolle. Auf diesen ist das Busliniennetz nahezu komplett ausgerichtet, s. Kapitel zum Öffentlichen Personennahverkehr. Im Vergleich zu anderen Kommunen ist die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel ins Soltau sehr gering.

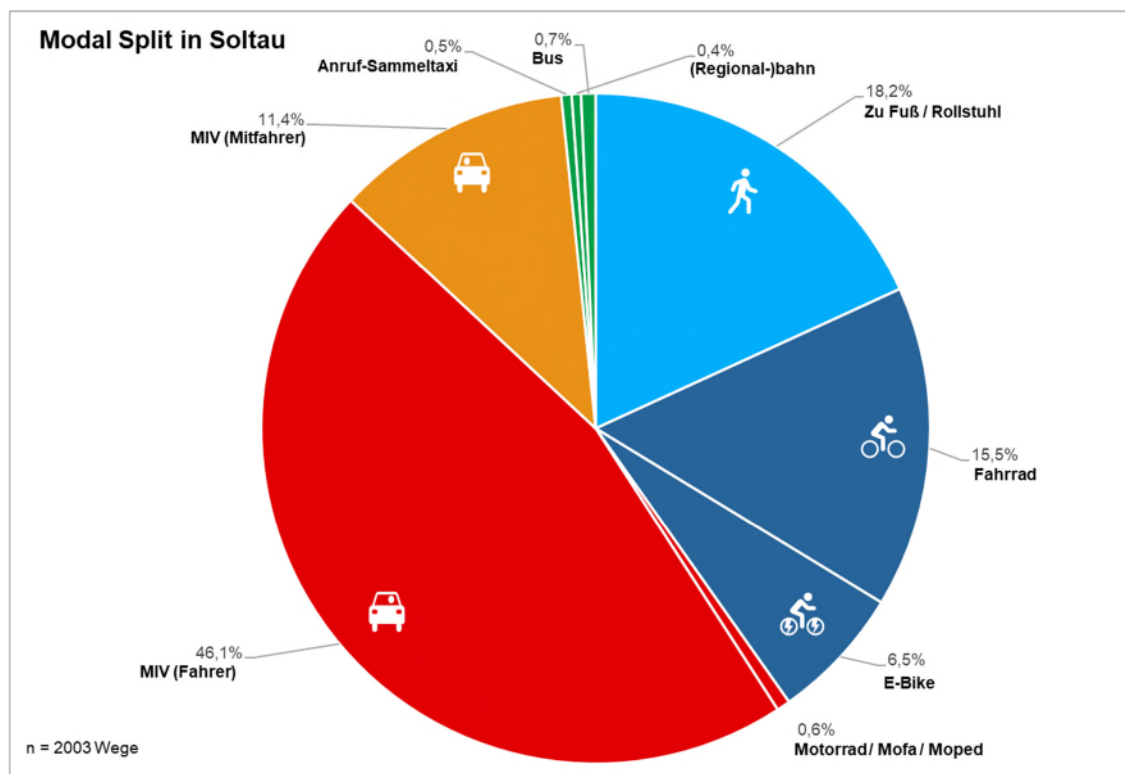


Abbildung 12: Modal Split in Soltau (Quelle: Haushaltsbefragung 2024)

Bei der Auswertung des Modal Splits nach Wegezwecken (Abbildung 13) ist feststellbar, dass für Freizeitwege mehr Wege zu Fuß und bei Arbeit- bzw. Ausbildungswegen mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Pkw-Wege (Pkw als Fahrer und Pkw als Mitfahrer) machen unabhängig vom Wegezweck den größten Anteil am Modal Split aus. Interessant ist hierbei, dass der Pkw-Anteil für Wege zum Bringen/Holen anderer Personen (90,4 %) und Wege für Einkäufe/Erledigungen (64,9 %) besonders hoch ist. Der Pkw-Anteil auf Arbeits- bzw. Ausbildungswegen liegt bei 52,2 %.

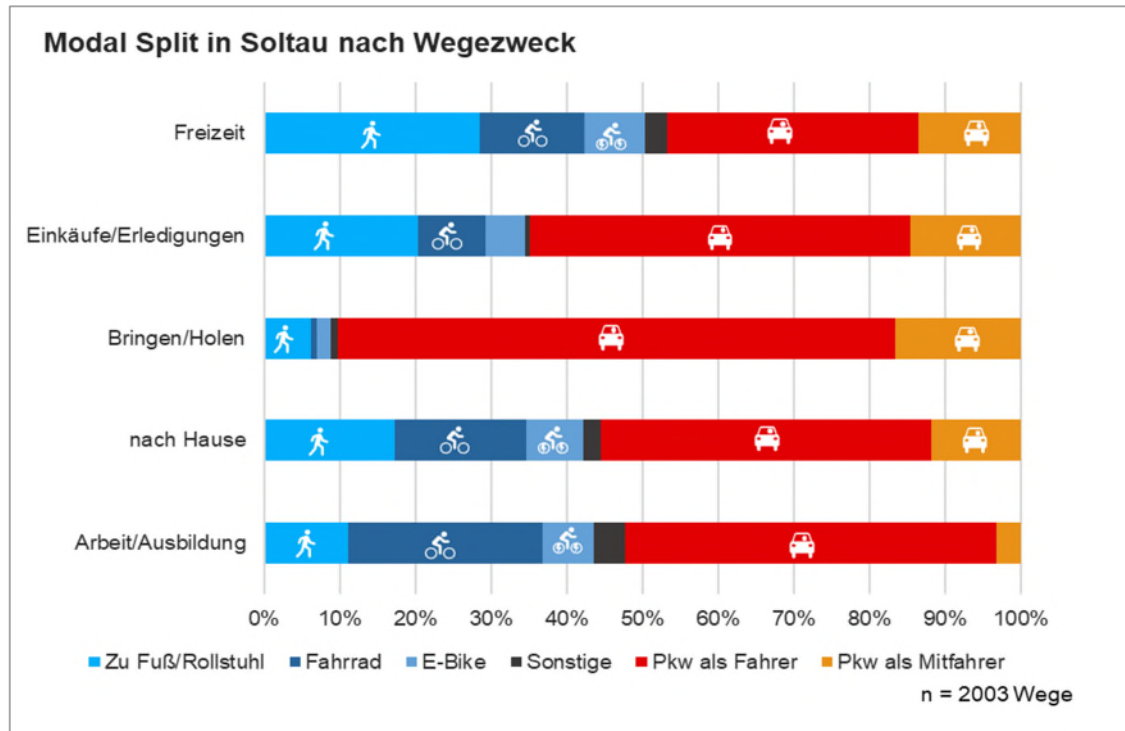


Abbildung 13. Modal Split in Soltau nach Wegezweck

Abbildung 14 ordnet den Modal Split Soltaus aus der Haushaltsbefragung in die Ergebnisse der MiD 2017 ein. Der Vergleich mit anderen Städten des gleichen regionalstatistischen Raumtyps zeigt, dass der geringe Anteil an ÖPNV-Wege charakteristisch für Mittelstädte in städtischen Räumen (ländliche Regionen) ist. Dennoch fällt der ÖPNV-Anteil in Soltau besonders gering aus. Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist hingegen mehr als doppelt so hoch wie der für den Raum typische Anteil von 9 %.

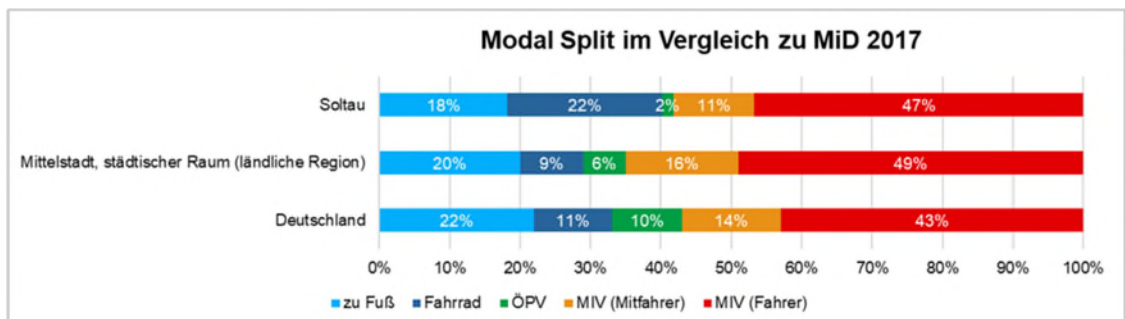


Abbildung 14: Modal Split im Vergleich zu MiD 2017

Mittlere Wegelänge nach Verkehrsmittel und Wegezweck

Die mittlere Wegelänge in Soltau beträgt 7 km, was deutlich kürzer ist als die mittlere Wegelänge im deutschlandweiten Vergleich von 12 km (MiD 2017) (siehe Abbildung 15).

Das Ergebnis der Wegelänge nach Verkehrsmittel zeigt auf, dass nur die Wege mit Anruf-Sammeltaxi und (Regional-)bahn deutlich länger sind als das Mittel von 7 km. Die mittleren Wegelängen liegen für Pkw-Fahrten bei rund 11 km, für Pkw-Mitfahrten bei 6 km und bei Fahrten mit dem Bus bei 8 km. Wege zum Bringen oder Holen anderer Personen (5 km) und Wege für Einkäufe bzw. Erledigungen (4 km) sind im Mittel vergleichsweise kurz.

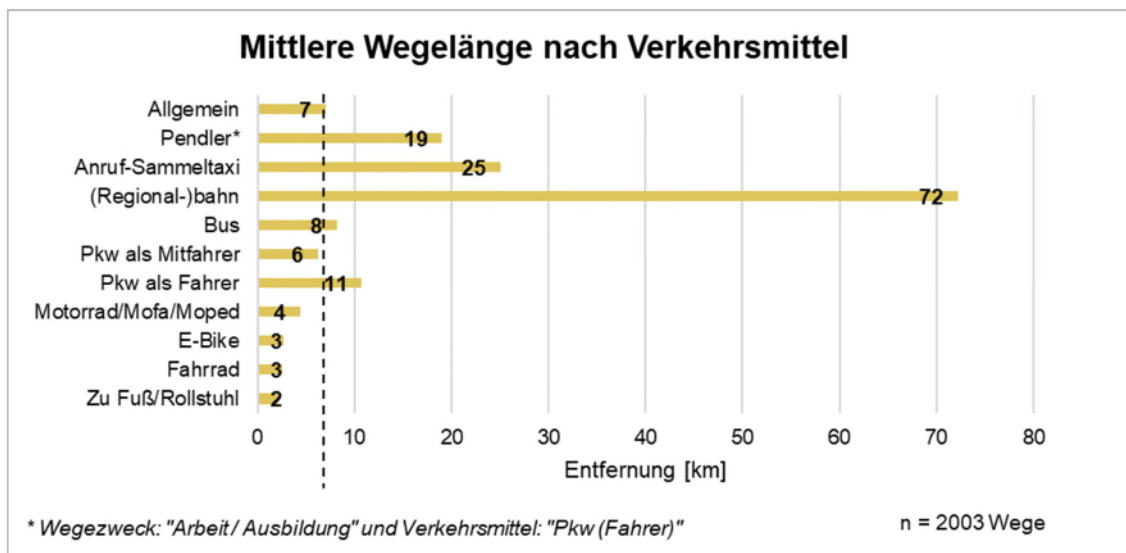


Abbildung 15: Mittlere Wegelänge nach Verkehrsmittel

Bei Betrachtung der Wegelänge nach Wegezweck (s. Abbildung 16) stellt sich heraus, dass nur Arbeits- bzw. Ausbildungswege im Schnitt länger sind als die mittlere Wegelänge, insbesondere wenn die Arbeits- bzw. Ausbildungswege nach Personen gefiltert sind, die mit dem Pkw zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort fahren.

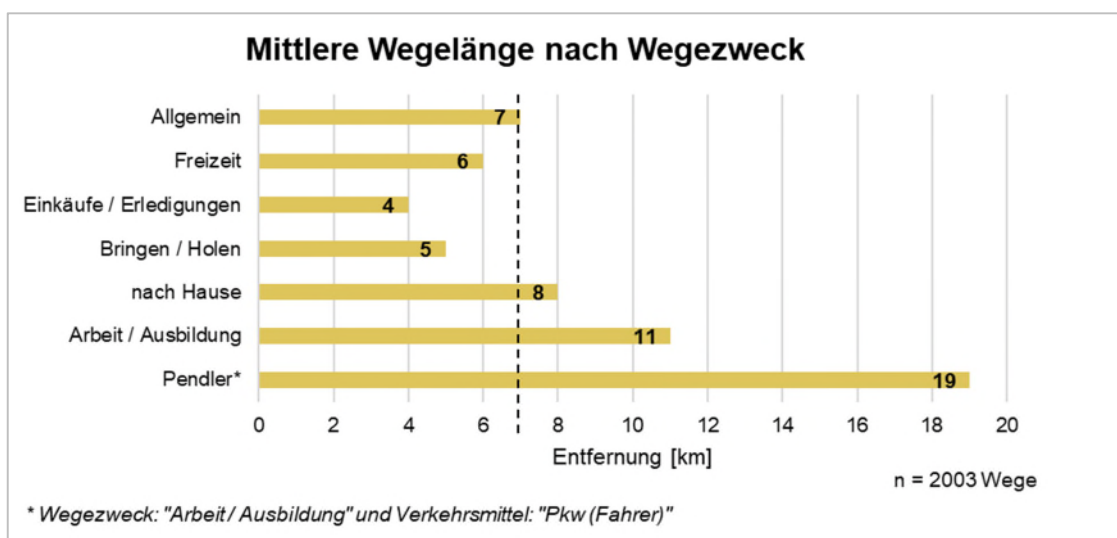


Abbildung 16: Mittlere Wegelänge nach Wegezweck

Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot

Die Befragung liefert zudem Ergebnisse über die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit dem Mobilitätsangebot in Soltau:

- **Radverkehr:** Handlungsbedarf sehen Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf den Radverkehr insbesondere bei der Verkehrssicherheit (Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz, Beleuchtung entlang der Radwege) und der Radinfrastruktur (Zustand der Oberflächen, Vorhandensein von Fahrradständern im Stadtgebiet). Unbekannt oder ungenutzt sind Informationen über Fahrradrouten, Beschilderung entlang von Radwegen und Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
- **Fußverkehr:** Insgesamt sind die Bürgerinnen und Bürger mit den meisten Aspekten des Zufußgehens in Soltau zufrieden. Dazu zählen Ampelschaltungen, Breite der Gehwege, Sicherheit der Gehwege allgemein, Beleuchtung entlang der Gehwege und Sichtfelder an Kreuzungen. Verbesserungsbedarf wird lediglich darin gesehen, dass getrennte Fuß- und Radverkehrsanlagen mit ausreichenden Breiten geschaffen werden sollten.
- **Öffentlicher Verkehr:** Insgesamt lässt sich für die Menschen in Soltau sagen, dass sie aufgrund nicht angemessener Taktung, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Viele bevorzugen deswegen das Auto, und auch, weil sie häufig größere Einkäufe transportieren müssen oder Ziele im Umland so schneller erreichen. Viele geben an, dass sie nicht wissen, ob sie nachts und am Wochenende lange auf öffentliche Verkehrsmittel warten müssten.
- **Anruf-Sammeltaxis:** Viele Bürgerinnen und Bürger kennen das Angebot des Anruf-Sammeltaxis nicht oder haben kein Interesse daran, weil sie andere Verkehrsmittel bevorzugen bzw. komfortabler finden. Interessanterweise werden selten Kosten, Verfügbarkeit oder schlechte Erfahrungen als Gründe genannt, das Anruf-Sammeltaxi nicht zu nutzen. Grundsätzlich an dem Angebot interessiert sind nur wenige.
- **Elektromobilität:** Viele Bürgerinnen und Bürger finden, dass die Anschaffungskosten von Elektro-Fahrzeugen aktuell noch zu hoch und gleichzeitig deren Reichweiten zu gering sind. Abgesehen davon wünschen sich Bürgerinnen und Bürger mehr Lademöglichkeiten, ob öffentliche Ladesäulen oder privat (z.B. zuhause oder am Arbeitsplatz).

3.3. Radverkehr

Radverkehr in Städten gewinnt zunehmend an Bedeutung, da immer mehr Menschen alternative Fortbewegungsmöglichkeiten suchen und die Notwendigkeit eines nachhaltigen Fortbewegungsmittels erkannt wird. Die Förderung des Radverkehrs trägt nicht nur zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bei, sondern verbessert auch die Luftqualität, verringert Lärmemissionen und ist gesundheitsfördernd. Soltau steht vor der Herausforderung, ein sicheres und attraktives Radnetz zu schaffen, welches den Bedürfnissen der Radfahrenden unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächen gerecht wird. Nachdem die Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzung in Soltau ohnehin schon überdurchschnittlich gut ausgeprägt ist, werden von entsprechenden Verbesserungen viele Nutzerinnen und Nutzer profitieren.

3.3.1. Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards

Der Radverkehr stellt spezifische Anforderungen an die Planung. Die radverkehrlichen Infrastrukturen müssen so gestaltet sein, dass Radfahrende sicher, komfortabel und zügig an ihr Ziel kommen. In Deutschland werden die grundlegenden rechtlichen, planerischen und technischen Anforderungen sowie Methoden für die Konzeption von Radverkehrsanlagen und Straßenräumen hauptsächlich durch folgende Verordnungen, Regelwerken und Richtlinien festgelegt:

- Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwVStVO)
- die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Dazu gehören neben der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RAST 06), vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sowie die Hinweise zum Fahrradparken.

Insbesondere in der ERA 2010 werden u. a. spezifische Qualitätsstandards und Anforderungen beschrieben, die bei der Planung, Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen sind.

Für den fließenden Radverkehr unterscheiden die ERA (FGSV 2010) unterschiedliche Führungsformen. Die wichtigsten sind:

- Führung im Mischverkehr
- Führung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Baulich angelegte Radwege
- Baulich angelegte Zweirichtungsradwege
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg Radfahrer frei

Die **Auswahl der geeigneten Führungsform** ist abhängig von den straßenräumlichen Situationen und Randbedingungen, insbesondere von der Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde und der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr. Je mehr Verkehrsbelastung an dem entsprechenden Streckenabschnitt vorhanden ist, desto eher muss der Radverkehr separat geführt werden.

Bei der Umsetzung der jeweiligen Führungsformen sind die **Regel- bzw. Mindestbreiten** der technischen Regelwerke sowie die **regelkonforme Beschilderung** zu berücksichtigen.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet stetig neue technische Regelwerke. In der „E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ werden erste Veränderungen angesprochen, die mit den zukünftigen Veröffentlichungen vermutlich einhergehen. Konkret sind gemäß der E-Klima die in den Richtlinien RAST 06 und Empfehlungen ERA 2010 angegebenen Regelmaße für Radverkehrsführungen zukünftig als Mindestmaße anzusehen. Das heißt in Zukunft sind Radverkehrsanlagen breiter zu wählen als bislang. Zum

ruhenden Verkehr ist zukünftig ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführungen einzuhalten. Diesen Sicherheitsabstand gilt es auch bei Schutzstreifen, Fahrradstraßen und im Mischverkehr zu berücksichtigen.

Zu den Anforderungen des Betriebs von Radverkehrsanlagen gehören gemäß den ERA (FGSV 2010) neben regelmäßiger Kontrolle, Reinigung und Winterdienst auch eine adäquate Baustellenabsicherung und eine ortsfeste Beleuchtung. In den ERA (2010) heißt es in Bezug auf das Thema Beleuchtung, dass bei innerörtlichen Hauptverkehrsverbindungen eine **ortsfeste Beleuchtung** als notwendig erachtet wird.

Neben einem attraktiven und sicheren Radverkehrsnetz ist das Vorhandensein von qualitativ und quantitativ anwendungsgerechten **Fahrradabstellanlagen** ein zentraler Faktor zur Förderung des Radverkehrs.

Gemäß Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV 2012) sollen Fahrradabstellanlagen dem Fahrtziel direkt zugeordnet sowie ungehindert und auf kurzem Wege erreichbar sein. Sie sollen verkehrssicher an das Radverkehrsnetz angebunden und günstig insbesondere zur Zufahrtrichtung angelegt werden. Generell sind nutzungsspezifische Anforderungen an Diebstahl und Witterungsschutz an allen Fahrradabstellanlagen zu erfüllen. Ein Wetterschutz ist vor allem bei längeren Parkdauern erwünscht.

Bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen sollten folgende Grundanforderungen erfüllt werden:

- guter Halt für die Fahrräder
- gute Zugänglichkeit
- ausreichender Diebstahlschutz
- sicherer Betrieb und einfache Reinigung
- funktionsgerechte Installation

3.3.2. Zielradnetz

Im Rahmen des Bearbeitungsprozesses wurde für Soltau ein Zielradnetz entwickelt, das auf Basis vorhandener Quellen und Ziele in Soltau und Umgebung ein Netz von direkten und durchgängigen Radwegeverbindungen abbildet. Im Zielzustand sollte das Netz durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen ausgebildet sein. Die nachstehenden Pläne stellen zum einen das gesamtstädtische Zielnetz (vgl. Abbildung 17), zum anderen das Zielnetz bezogen auf die Kernstadt (vgl. Abbildung 18) dar.

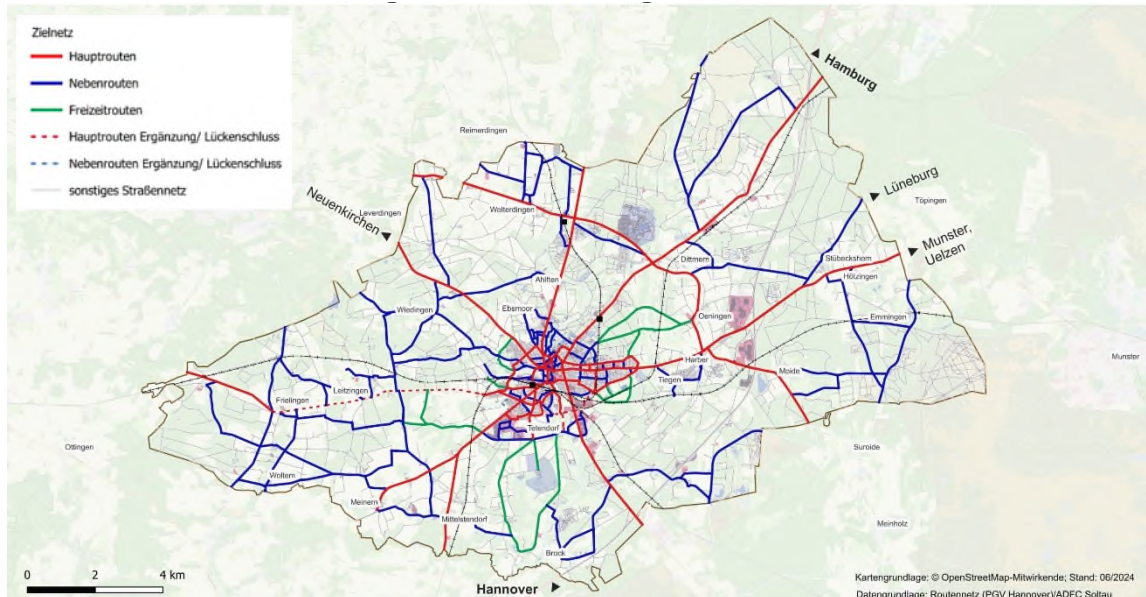


Abbildung 17: Zielnetz Radverkehr Gesamtstadt (s. Anlage 5.2)

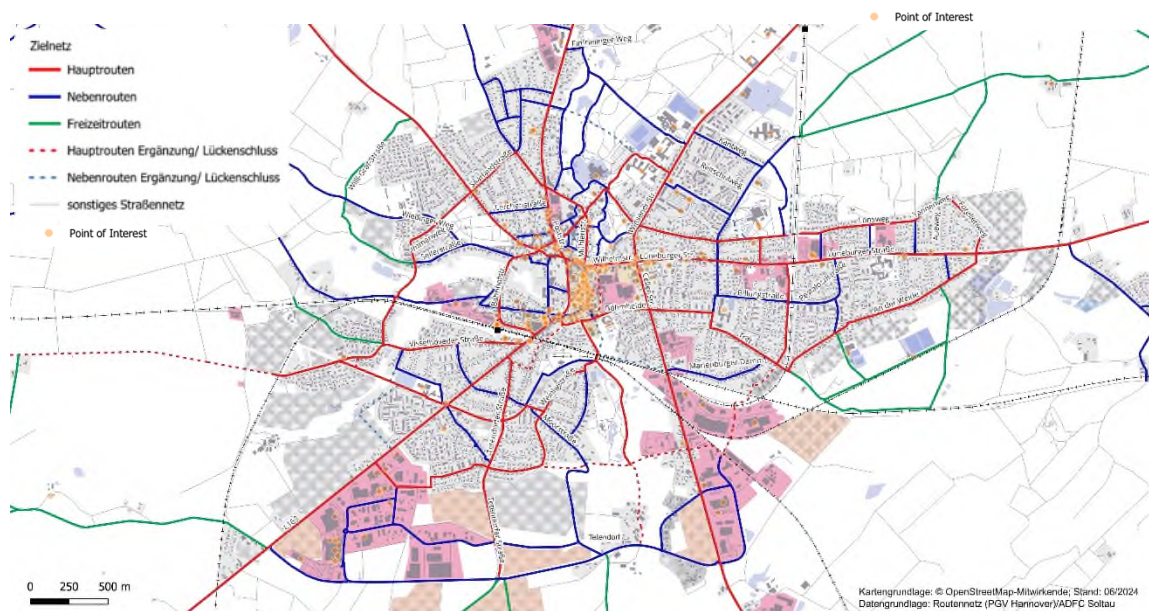


Abbildung 18: Zielnetz Radverkehr Kernstadt (s. Anlage 5.3)

Das Radnetz, das im Rahmen des VEP untersucht wird, ergibt sich aus dem sogenannten Wunschliniennetz. Dieses enthält die wichtigen Relationen innerhalb des Stadtgebietes und darüber hinaus. Hierzu wurden die relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs identifiziert und über Luftlinien miteinander verbunden und auf das Straßennetz umgelegt. Zu den wichtigen Quellen und Zielen (Points of Interests) zählen Wohnstandorte, Schulen, Kindertagesstätten und Kindergärten, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Behörden und Ämter, Einzelhandel, Bahnhöfe und weiteres. Relevante Quellen und Zielen sind die Soltauer Innenstadt mit Fußgängerzone, der Böhmepark, die Schulen, öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Arbeitsamt etc.), der Bahnhof, die Gewerbegebiete und Freizeiteinrichtungen (DOS, Heide Park etc.).

In das Zielnetz eingeflossen sind zudem die heute bereits befahrene Strecken. Diese ließen sich aus den Daten des Stadtradelns 2023 und der im Aktionszeitraum gesammelten Radkilometer und -strecken darstellen (s. Abbildung 19). Besonders häufig genutzt werden hiernach Charlottenstraße und Böhmeide (orange eingefärbt), welche im Zielnetz als Hauptroute für den Radverkehr gekennzeichnet werden.



Abbildung 19: Ergebnisse Stadtradeln 2023

Das Zielnetz wurde mit der Verwaltung, dem ADFC sowie mit der Öffentlichkeit im Rahmen der Planungswerkstatt weiterentwickelt und final abgestimmt.

Das **Hauptradroutennetz** soll zukünftig die wichtigsten Ziele und Knotenpunkte in der Stadt miteinander verbinden und dabei möglichst direkte Verbindungen zwischen bedeutenden Quell- und Zielpunkten ermöglichen. Die Routen zeichnen sich im Zielbild möglichst durch eine Trennung des Radverkehrs von anderen Verkehrsmitteln aus, beispielsweise durch Radwege oder Radfahrstreifen. Das Hauptradroutennetz bieten einen hohen Komfort durch direkte Wegeführungen, geringe Wartezeiten und eine hindernisarme Wegeführung.

Das **Nebenroutennetz** ergänzt das Hauptroutennetz. Mit den Nebenroutennetz werden einzelne Ziele und Quellen an das Netz der Hauptverbindungen angebunden und der Binnenverkehr in einzelnen Ortsteilen und Wohnquartieren gestärkt. Die Nebenrouten erfüllen damit vorwiegend

eine Erschließungsfunktion im untergeordneten Netz. Nebenrouten können auch als alternative Strecken dienen, um stark befahrene Straßen oder gefährliche Kreuzungen zu umgehen.

Das zusätzliche **Freizeitrouthenetz** ergänzt Routen, die speziell für Freizeitaktivitäten und Erholungszwecke konzipiert sind. Diese Routen können durch Parks, grüne Flächen oder andere landschaftlich reizvolle Gebiete führen. Das Freizeitrouthenetz kann auch Verbindungen zu touristischen Attraktionen oder Sehenswürdigkeiten herstellen. Im Gegensatz zu den Haupt- und Nebenrouten liegt der Fokus hier weniger auf der Verbindung von Zielen, sondern vielmehr auf der Schaffung einer angenehmen und sicheren Umgebung für Radfahrende aller Altersklassen, um die Natur und die Umgebung zu genießen.

Die im Plan markierten **Routenergänzungen** können als zusätzliche Elemente oder Erweiterungen beschrieben werden im Sinne zukünftig neuer Strecken, Verbindungen oder Infrastrukturen. Diese haben das Ziel, das bestehende Netz zu verbessern oder zu erweitern, in dem sie neue Verbindungen schaffen, die Erreichbarkeit zu bestimmten Bereichen verbessern oder das Netz für bestimmte Nutzengruppen attraktiver machen.

Mithilfe des definierten Zielnetzes lassen sich Maßnahmen für den Radverkehr zukünftig priorisieren. Vorrangig sollten die Umsetzung von Verbesserungen der Radinfrastruktur entlang des Haupt- und Nebenrouthenetzes angegangen werden.

3.3.3. Bestands- und Mängelanalyse

In einer Ortsbegehung bzw. -befahrung wurde die aktuelle Radverkehrssituation im Analysenet erfasst und um die Ergebnisse aus Gesprächen mit der Öffentlichkeit und Stadtverwaltung ergänzt. In die Analyse floss zudem die seitens des ADFC übermittelte Mängeldokumentation des Radverkehrsnetzes mit ein.

Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad

Soltau zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit der Kernstadt aus und die Möglichkeit, Ziele zügig und direkt mit dem Rad zu erreichen. Gemäß Erreichbarkeitsanalyse in nachstehender Abbildung sind die meisten der Ziele in der Kernstadt innerhalb von fünf Minuten Fahrzeit erreichbar. Aus allen Ortschaften ist die Kernstadt innerhalb von 30 Minuten zügiger Fahrzeit mit dem Rad erreichbar. Halten an Lichtsignalanlagen (LSA), langsames Fahren auf freigegebenen Fußwegen etc. sind in der Berechnung nicht berücksichtigt. Entfernungsstrukturen und vorhandene Topografie bedeuten für die Stadt Soltau sehr gute Bedingungen für den Radverkehr.



Abbildung 20: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (s. Anlage 5.4)

Mängel und Defizite bei der Führung des Radverkehr

Die Aufnahme des Bestandes in Überlagerung mit den gezählten Kfz-Verkehren zeigt nachstehende Mängel und Defizite auf, die nachfolgend beschrieben und in Abbildung 22 verortet sind.

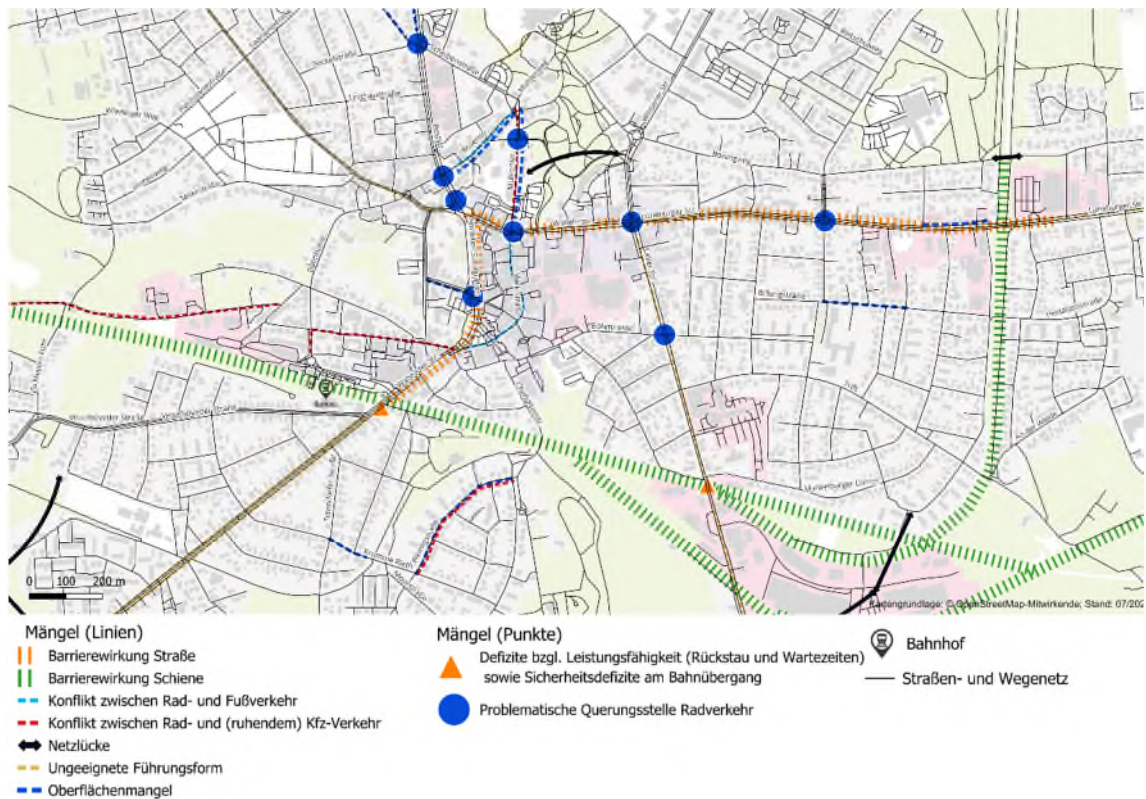


Abbildung 22: Mängel im Radverkehr im Bestand

Ungeeignete Führungsformen

Entlang einiger Strecken, insbesondere entlang der hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen in Soltau, ist die Führung des Radverkehrs ungeeignet. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV 2010) ist eine Führung des Radverkehrs bei 50 km/h und über 400 Kfz/h auf zweistreifigen Stadtstraßen bereits nicht mehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr zu empfehlen. Auch die besondere Gefährdung durch Lkw spricht im Hauptstraßennetz Soltaus für eine separate Führung des Radverkehrs, mindestens auf Schutzstreifen, besser auf Radfahrstreifen oder Radwegen. Die Führungsform des Radverkehrs ist nicht durchgängig, teils für den Verkehrsteilnehmenden unklar oder die Radverkehrsanlagen sind zu schmal bemessen. Zu benennen sind hier insbesondere

- Poststraße/Wilhelmstraße Straße: Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) zu schmal
- Celler Straße südlich der Gleise: fehlende Radverkehrsanlage
- Celler Straße im Abschnitt Wilhelmstraße und den beiden Bahnübergängen: zu schmale Radverkehrsanlagen und unklare Führung
- Bergstraße: keine durchgängige Führung

Auch die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Fußverkehr ist im innerstädtischen Bereich keine geeignete Führungsform. Es kommt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr wegen ungleicher Geschwindigkeiten, aber auch an Zufahrten und Einmündungen, s. auch. Mängelanalyse Fußverkehr. Mangelhafte Führung des Radverkehrs in Knotenpunktbereichen

In einigen Knotenpunktbereichen werden für den Radverkehr Mängel festgestellt, unter anderem:

- KP B71 / Mühlenstraße: Aufstellfläche für den Radverkehr ist ungenügend und Grünphasen für den Fuß- und Radverkehr sind zu kurz, (s. folgende Abbildungen)
- KP am Rathaus: Allgemein hohe Verkehrsbelastung, kein direktes Queren der Poststraße möglich
- Schutzstreifen werden in den Knotenpunkten generell ohne vorgezogene Aufstellflächen versehen



Abbildung 23: KP B71 / Mühlenstraße (eigene Fotoaufnahmen, 2023)

Netzlücken

In Soltau fehlt es gebietsweise an durchgehenden, sicheren Routen für den Radverkehr. Lücken im Netz hindern Radfahrende an einer schnellen und unkomplizierten und vor allem sicheren Fahrt zwischen Quellen und Zielen im Stadtgebiet und über die Grenzen hinaus. Bei den Lücken handelt es sich zum einen um bislang nicht existente Wegeverbindungen, zum anderen um fehlende Radverkehrsanlagen (Führung auf der Fahrbahn bei zu hoher zulässiger Geschwindigkeit). Zu benennen sind unter anderem:

- Moorstraße bis Trift / Gleisquerungen
- Lönsweg - Tannenweg / Gleisquerung
- Harburger Straße bis Schulzentrum / Oberschule und Kita in der Winsener Straße
- Radwegeverbindung entlang der Böhme
- Radwegeverbindung entlang Marienburger Damm von Charlottenstraße bis Celler Straße
- Radwegeverbindung entlang der K16 in Richtung Leitzingen und Frielingen
- Durchgängige und sichere Führung entlang Celler Straße
- Durchgängige und sichere Führung entlang Visselhöveder Straße
- Durchgängige und sichere Führung entlang Poststraße/Wilhelmstraße/Lüneburger Straße
- Durchgängige und sichere Führung entlang Bergstraße

Die Netzlücken sind im Radzielnetz und Mängelplan entsprechend gekennzeichnet.

Barrierewirkung durch Verkehrsanlagen

Die zahlreichen Bahnstrecken im Stadtgebiet entfalten für den Radverkehr Barrierewirkungen. Darüber hinaus lassen sich die Hauptverkehrsstraßen Lüneburger Straße / Wilhelmstraße und Am Alten Stadtgraben aus Perspektive der Radfahrenden als Barriere benennen, die nur punktuell gequert werden können und den Radverkehr an einer störungsfreien Fahrt hindert.

Uneinheitliche Farbgebung der Radinfrastruktur im Straßenraum

In Soltau werden Gehwege teils rot gepflastert, Radwege grau. Die Farbgebung ist unüblich und damit für Ortsfremde schwierig verständlich und insgesamt uneinheitlich geregelt.



Abbildung 24: Pflasterung Am Alten Stadtgraben (eigene Fotoaufnahmen, 2023)

Fehlende sichere Abstellanlagen für den Radverkehr

Im öffentlichen Raum existieren an einigen Einzelstandorten Fahrradabstellanlagen. Die größten Anlagen stehen am Bahnhof Soltau zur Verfügung. Dort werden auch abschließbare Fahrradboxen angeboten. Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes stehen an mehreren Stationen, u.a. am Bahnhof und am Rathaus zur Verfügung. Der weitere Bedarf dezentral verorteter, sicherer und überdachter Radabstellanlagen an Zielorten - auch im halböffentlichen Raum auf Kundenparkplätzen - wird seitens der Öffentlichkeit thematisiert.

Oberflächenmängel

In mehreren Straßen und auf mehreren Plätzen gibt es in Soltau historisches Kopfsteinpflaster. Dieses macht Radfahren in Soltau unbequem, kann das Risiko von Stürzen erhöhen und verlangsamt das Fahren. Auch stark sanierungsbedürftige Straßen beeinflussen den Radverkehr negativ in dessen Fahrkomfort. Mängel bzgl. Oberflächen sind unter anderem in Mühlenstraße, Rosenstraße, Billungstraße, Charlottenstraße und Winsener Straße zu dokumentieren. Auch der Schutzstreifen entlang der Poststraße weist Mängel auf der Oberfläche auf (s. Abbildung 25).



Abbildung 25: Schutzstreifen in der Poststraße



Abbildung 26: Kopfsteinpflaster Rosenstraße

(eigene Fotoaufnahmen, 2023)

Benutzungspflicht

Gemäß §2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen radfahrende Personen benutzungspflichtige Radwege verwenden, wenn diese mit entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet sind. Die Nichtbeachtung kann zu einer Ordnungswidrigkeit führen. Falls keine solchen Zeichen vorhanden sind, dürfen Radfahrende die Fahrbahn nutzen oder baulich angelegte Radwege freiwillig wählen. **In Soltau gibt es nach Auskunft der Verkehrsbehörde keinen einzigen benutzungspflichtigen Radweg mehr. Oft sind Radinfrastrukturen zu schmal, schlecht instandgehalten oder nicht optimal gestaltet, sodass eine Aufhebung der Benutzungspflicht erfolgte.** Dies bedeutet, dass Radfahrende die Wahl haben, entweder die Fahrbahn oder baulich angelegte Radwege zu nutzen, ohne dass eine spezifische Vorrangregelung durch Verkehrszeichen besteht. In Soltau verdeutlicht die fehlende Benutzungspflicht, dass die Radinfrastrukturen zum einen nicht den heutigen Standards entsprechen, zum anderen in der Öffentlichkeit größtenteils Unkenntnis über die korrekte Nutzung der Anlagen besteht.

Rücksichtsloses bzw. falsches Fahrverhalten

Aufgrund fehlender Angebote, aber auch ungenügender Kenntnis oder Beachtung über die Benutzungspflichten und das Rechtsfahrgebot werden vermehrt Falschfahrende beobachtet, s. Abbildung 27. Pedelecs halten sich nicht an die Geschwindigkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen. Beobachtet wird auch teils ungebremstes Einfahren in Knotenpunktbereiche, unter anderem von der Rosenstraße in die Mühlenstraße. Bemängelt wird seitens der Öffentlichkeit auch die teils rücksichtslose Fahrweise von Radfahrenden in der Fußgängerzone. Nicht nur Radfahrende verhalten sich im Straßenverkehr rücksichtslos oder falsch. Der obligatorische 1,5 m Überholabstand eines Kfz zum Fahrrad wird häufig nicht eingehalten.



Abbildung 27: Radfahren auf dem Gehweg - in die falsche Richtung

(eigene Fotoaufnahmen, 2023)

Radverkehrsstrukturen in der Verwaltung

In der Verwaltung fehlt eine für den Radverkehr beauftragte Person und / oder ein Arbeitskreis Radverkehr, der sich zu Maßnahmen austauscht und die infrastrukturelle und organisatorische Radverkehrsförderung weiterverfolgt. Die im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehenden Aufgaben werden aktuell dezentral und organisationseinheitenübergreifend bearbeitet. Die Stadt Soltau ist aktuell kein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK).

3.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein entscheidender Bestandteil urbaner Mobilität und spielt eine zentrale Rolle in der Gestaltung nachhaltiger Städte. Durch ein gut ausgebautes und effizientes ÖPNV-System können Verkehrsstaus reduziert, die Luftqualität verbessert und der CO₂-Ausstoß verringert werden. Der ÖPNV bietet systembedingte Vorteile wie hohe Leistungsfähigkeit, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr niedrigeren Flächen- und Energieverbrauch sowie geringere Schadstoffemissionen pro Fahrgast bei guter Auslastung.

Gemäß Nahverkehrsplan (2019) sind Schwerpunkte für Pendelnde im Heidekreis von Soltau aus Schneverdingen (1.345), Bad Fallingbostal (654) und die Stadt Munster (1.120).

3.4.1. Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards

Der ÖPNV hat diverse Qualitätsstandards zu erfüllen. Die für den öffentlichen Personennahverkehr relevante Planungsgrundlagen sind

- der Nahverkehrsplan des Heidekreises für die Jahre 2025 bis 2029,
- die Vorbereitende Untersuchung (2020)
- sowie für die Ermittlung der Angebotsqualität die Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ (2013)
- und die Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (2010).

Bei der Bewertung werden insbesondere die im Nahverkehrsplan definierten Rahmenvorgaben bezüglich räumlicher und qualitätsbezogener Standards herangezogen.

Raumbezogene Kriterien sind Anbindung, Haltestelleneinzugsbereich, Erreichbarkeit, Fahrtenangebot und Taktabfolge. Eine Anbindung an das ÖPNV-Netz sollte ab einer Anzahl von 200 Einwohnerinnen und Einwohner erfolgen. Geschlossene Siedlungsgebiete mit mehr als 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner sollen an das Liniennetz angebunden werden. Der Haltestelleneinzugsbereich wirkt sich auf die Erschließungsqualität eines Gebietes durch den ÖPNV aus. Eine bebaute Fläche gilt dann als erschlossen, wenn mind. 80 % der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche fallen. Für Soltau als Mittelzentrum sind im Nahverkehrsplan für Busse Haltestelleneinzugsbereiche von 300 bis 500 m definiert.

Qualitätsbezogene Kriterien sind das Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV, die Beförderungsgeschwindigkeit, die Beförderungsgüte, sowie Anschlusssicherheit und Pünktlichkeit.

Ein gut ausgebautes und attraktives ÖPNV-Netz, ein einfaches Tarifsysteem, die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Haltestellen sowie ein angemessenes Fahrtenangebot sind Grundvoraussetzung für die Nutzung des ÖPNV.

Die Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV 2013) definieren darüber hinaus **Grundmaße und technische Vorschriften für den ÖPNV** sowie Anforderungen an Knotenpunkte, Haltestellen oder Querungsstellen.

Der ÖPNV sollte **für alle Menschen zugänglich** sein. Die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität ist ein wichtiger Qualitätsstandard, der sowohl in der Verkehrsanlage als auch in den Fahrzeugen erfüllt werden muss. Der Nahverkehrsplan weist ausdrücklich darauf hin, dass auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck im weiteren Sinn zu den mobilitätseingeschränkten Personen zählen. Die nachstehenden Anforderungen sind in Bezug auf die Ausgestaltung von Haltestellen gemäß Nahverkehrsplan (VNO 2019) zu berücksichtigen:

- niveaugleicher Einstieg
- stufenfreier Haltestellenzugang

- Auffinden des Haltestellen- und Einstiegsbereiches
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung
- visuelle, akustische und taktile Informationen

Die FGSV-Richtlinie E-Klima empfiehlt vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung, die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren (vgl. E-Klima FGSV 2022).

3.4.2. Bestands- und Mängelanalyse

In der Bestands- und Mängelanalyse wird der ÖPNV in Soltau entsprechend der in Kapitel 3.2.2. definierten Qualitätsstandards untersucht.

Schienegebundene Verkehre

Soltau verfügt mit dem Bahnhof Soltau (Han) sowie zwei weiteren Haltepunkten Soltau Nord und Soltau Süd (zurzeit nur Güterverkehr) über Anschlüsse an den schienegebundenen Verkehr. Der Bahnhof Soltau (Han) bietet eine Anbindung an den schienegebundenen Regionalverkehr in Richtung Hamburg, Hannover, Bremen sowie Munster im Uelzen (s. Abbildung 28). Dies bedeutet für die Stadt einen Standortvorteil. Das Schienennetz beider durch Soltau verkehrenden Zugverbindungen (RB 37 und RB 38) ist eingleisig und nicht elektrifiziert (Nahverkehrsplan 2019). Die Eisenbahnstrecke in Ost-West-Richtung ist dabei gem. LROP Niedersachsen 2017 eine Haupteisenbahnstrecke.

Defizite im existierenden Schienennetz sind, dass Hamburg nicht direkt angefahren wird. Derzeit gibt es lediglich wochenends eine Verbindung nach Hamburg-Harburg, wo ein direkter Anschluss an die Hamburger S- und U-Bahn besteht. Zum Pendelschwerpunkt Celle besteht keine direkte ÖPNV-Verbindung.

Die Bahnstrecken bedeuten für die Stadt gleichzeitig auch Barrierewirkungen und Herausforderungen, die in den Kapiteln zum Kfz, Rad- und Fußverkehr aufgegriffen werden.

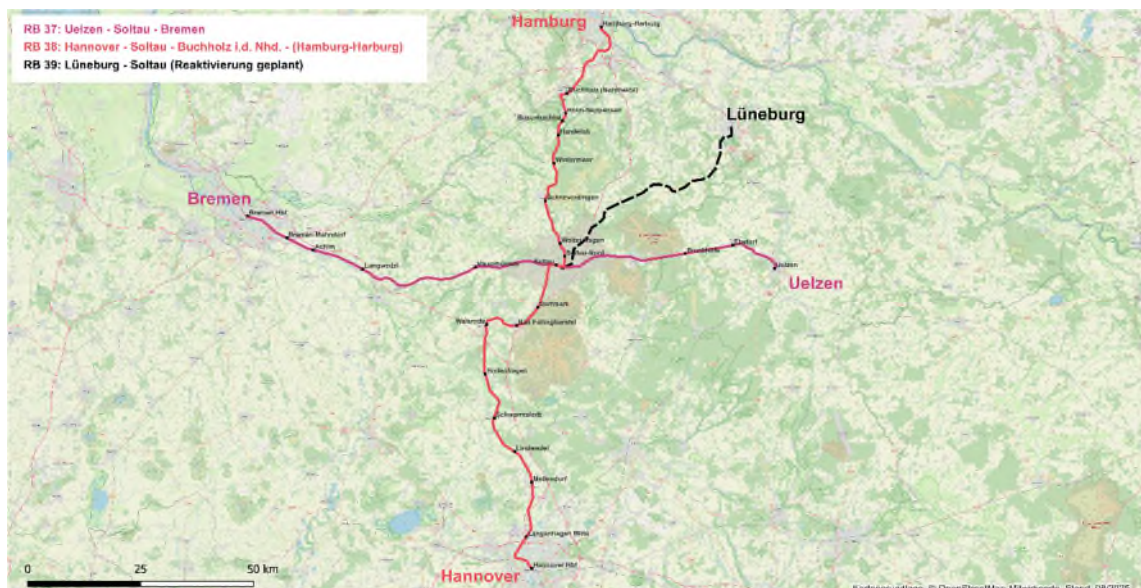


Abbildung 28: Regionale Zugverbindungen (s. Anlage 5.6)

Für den schienengebundenen ÖPNV liegen zukünftige Potentiale für Soltau insbesondere auch in den folgenden Schienenprojekten:

- Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke Bremen - Uelzen (Amerikalinie)
- Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Soltau (RB 39 Salzexpress)

Straßengebundene Verkehre

Mehrere Buslinien verbinden die Ortsteile Soltaus sowie darüber hinaus gehende Ortschaften mit der Kernstadt, vgl. Abbildung 29:

- Die Linie 106 führt über Wolterdingen nach Norden bis nach Schneverdingen
- Die Linie 150 verkehrt über den Reitschulweg und den Haltepunkt Soltau Nord bis nach Bispingen
- Die Linie 200 führt über Wiedingen nach Neuenkirchen im Nordwesten
- Leitzingen, Woltem und Frielingen sind über die Linie 255 angebunden
- Die Linie 256 fährt die Ortsteile Tetendorf, Brock, Mittelstendorf und Meinern im Süden Soltaus an
- Die Linie 305 verknüpft die Kernstadt mit Stübeckshorn im Osten und verkehrt in einzelnen Zeitlagen weiter bis nach Munster
- Wietendorf im Südosten wird über die Linie 355 an Soltau angebunden

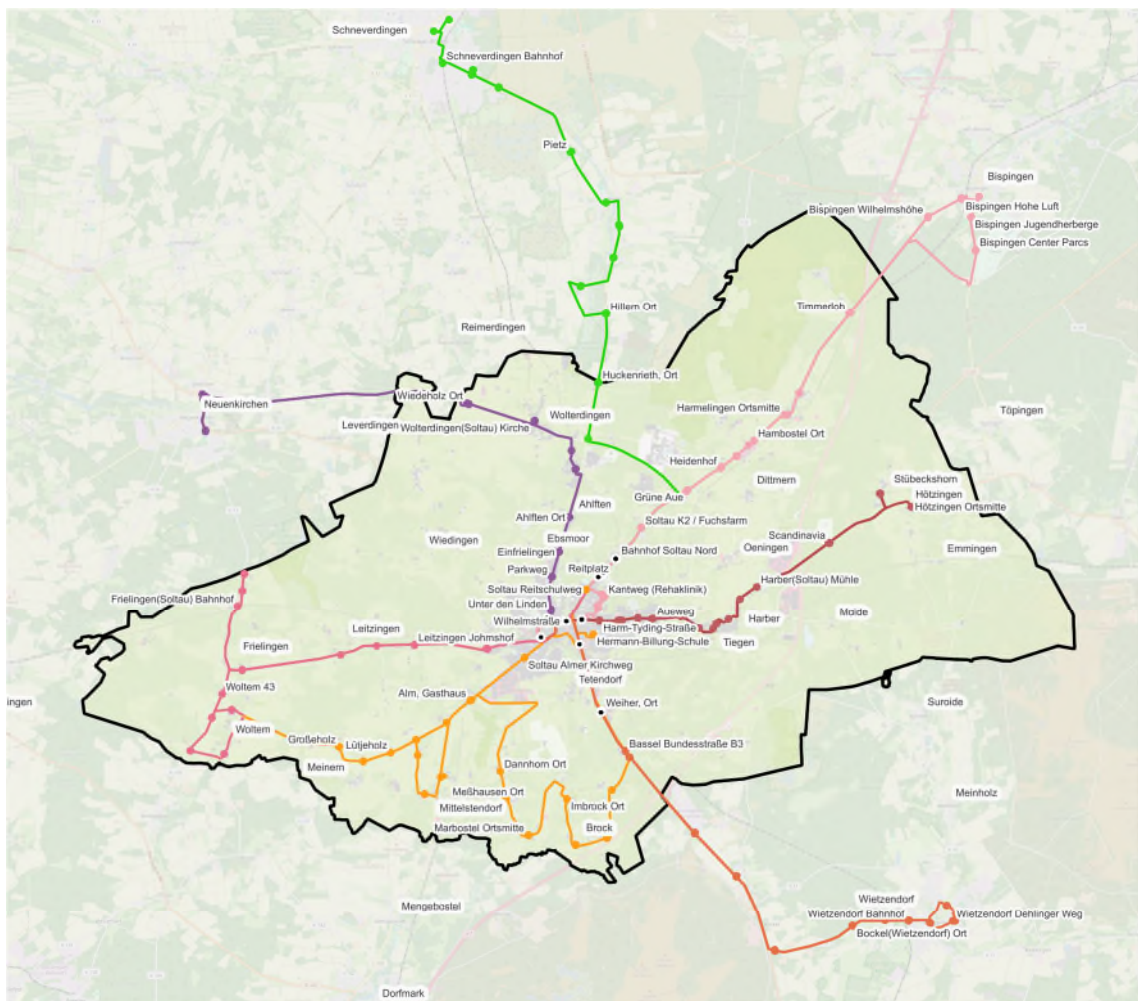


Abbildung 29: Lokale Busverbindungen (s. Anlage 5.7)

Buslinien		Bushaltestellen	
— 106	— 256	• Mehrere Buslinien	• 256
— 150	— 305	• 106	• 305
— 200	— 355	• 150	• 355
— 255		• 200	
		• 255	

Räumliche Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche

Die Haltestelleneinzugsbereiche im Kernstadtgebiet sind in Abbildung 30 dargestellt. Als Einzugsradius wurde gemäß Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (FGSV 2010) 500 m gewählt. Die vorliegende Karte zeigt, dass es Bereiche gibt, insbesondere Randbereiche südlich und westlich des Kernstadtgebiets, die außerhalb des 500-Meter-Einzugsbereichs von Bushaltestellen liegen. Auch die Gewerbegebiete südlich und östlich des Kernstadtgebiets sind nicht innerhalb von 500 m zu Fuß von einer Bushaltestelle erreichbar.

Seitens der Öffentlichkeit wird thematisiert, dass im Wohngebiet westlich des Böhmeparks und entlang der Harburger Straße Haltestellen fehlen.

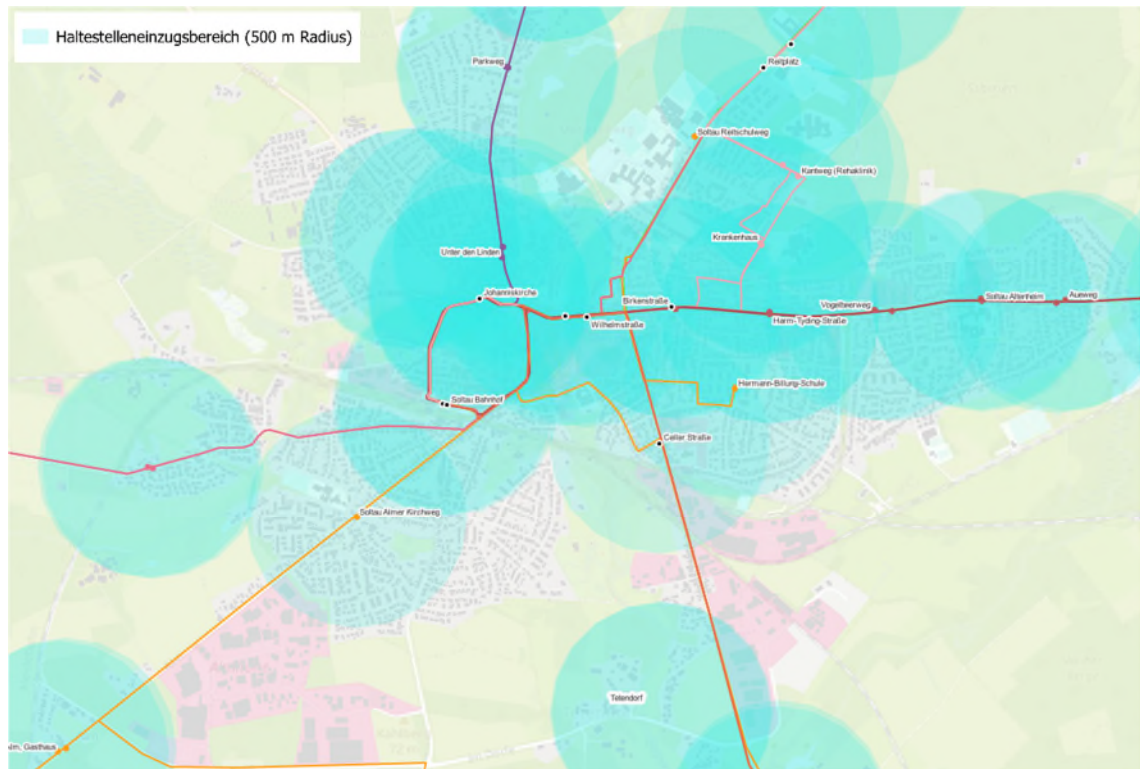


Abbildung 30: Erreichbarkeit von Bushaltestellen in Soltau
(s. Anlage 5.8)

Bedienung durch AST-Verkehre

Im Landkreis Heidekreis wird das reguläre Busangebot durch bedarfsorientierte Verkehrsdienste wie Anruf-Linienfahrten, Rufbusse und Anruf-Sammel-Taxis (AST) ergänzt. Diese Dienste ermöglichen es den Fahrgästen, zu festgelegten Zeiten im Fahrplan ein Fahrzeug zu bestellen. **Ergebnis der Haushaltsbefragung ist, dass der Großteil der Befragten das Angebot AST-Verkehre nicht kennt oder kein Interesse hat**, da andere Verkehrsmittel bevorzugt werden. Selten werden Kosten, Verfügbarkeit oder schlechte Erfahrungen als Gründe genannt, das Anruf-Sammeltaxi nicht zu nutzen. Das Anruf-Sammeltaxi wird von 99 % der Bürgerinnen und Bürger fast nie oder seltener als monatlich genutzt wird. Die Öffentlichkeit bewertet das Angebot im Rahmen der Planungswerkstatt als sinnvoll und hebt die Erforderlichkeit einer noch besseren Verbindung zwischen Bahnhof und Ortschaften hervor.

Bei der Buchung muss der Fahrgast seinen Namen, die gewünschte Abfahrtszeit, die Anzahl der Personen sowie die Abfahrts- und Zielhaltestelle angeben. **Die Information zu den AST-Verkehren sind im Internet für ÖV-Neulinge schwierig verständlich.**

Zeitliche Erschließungsqualität

Bahnverkehr

Die Regionalbahnen RB37 Uelzen – Bremen und RB38 Hannover – Buchholz (Nordheide) verkehren im stündlichen Takt (Tabelle 1.). Bei der RB38 ist zu bemerken, dass sie im Stadtgebiet nicht nur am Bahnhof Soltau hält, sondern auch in Soltau Nord und Wolterdingen. Über diese Regionalverbindungen können Bremen, Buchholz (Nordheide) und Uelzen innerhalb einer Stunde Fahrtzeit erreicht werden. Die Verbindung verkehrt im 2-Studentakt. Die Fahrzeit nach Hannover beträgt rund eine Stunde. **Nach Hamburg gibt es nur am Wochenende eine direkte Verbindung**, die als Verlängerung der RB38 statt bis nach Buchholz (Nordheide) weiter bis nach Hamburg-Harburg fährt und circa eineinhalb Stunden braucht. Um unter der Woche nach Hamburg zu gelangen, muss in Uelzen, Bremen oder Buchholz (Nordheide) umgestiegen werden. Ein IC- oder ICE- Anschluss ist in Soltau nicht gegeben.

Tabelle 1: Betriebszeiten und Taktungen (Bahn)

Linie	Linienführung	Betriebstage	Betriebszeiten	Takt in HVZ
RB 37	Bremen Hbf – Soltau Hbf – Munster – Uelzen	Mo – So	05:23 – 22:14	120 min
RB 38 werktags	Hannover Hbf – Soltau Hbf – Soltau Nord – Wolterdingen – Schneverdingen – Buchholz (Nordheide)	Mo – Fr	04:11 – 23:01	60 min
RB 38 wochenends	Hannover Hbf – Soltau Hbf – Soltau Nord – Wolterdingen – Schneverdingen – Buchholz (Nordheide) – Hamburg Harburg	Sa – So	06:01 – 23:01	60 min

Busverkehr

Die Betriebszeiten und Taktungen der Buslinien in Soltau sind in Tabelle 2 aufgeführt. Die Linien 150 und 355 verkehren montags bis samstags. Die Linien 106, 200, 255, 256, 305 werden montags bis freitags betrieben. Sonntags fahren in Soltau keine Busse. Das Fahrtenangebot ist demnach an Wochenenden stark eingeschränkt (Samstag) und oder nicht vorhanden (Sonntag). Alle Linien werden ausschließlich tagsüber im Zeitfenster von **frühestens 06:30 bis spätestens 18:30** betrieben. Die Taktungen der Buslinien liegen in der Größenordnung von ca. 45 min bis ca. 225 min. Eine Besonderheit stellt die Linie 256 dar, die werktags nur einmal mittags 13:15 abfährt. Aus dem Nahverkehrsplan (siehe Kapitel 3.4.1) ist bekannt, dass die **Mehrheit der Verbindungen nicht die Verbindungsqualität der Kategorie A (<1,5fache der MIV-Fahrtzeit)** erreichen. Die zeitlich eingeschränkten Betriebszeiten machen den Busverkehr für alle Wegezwecke, insbesondere Arbeits- und Freizeitwege sowie Versorgungsfahrten sehr unattraktiv und erklären die geringe Bedeutung und Attraktivität des ÖPNV im Stadtgebiet. Mit den vorgenannten Bedienzeiten sind weder die Wohnstandorte noch Arbeitsplätze zu den üblichen Aktivitätszeiten erreichbar. Auch der Umstieg von Bahn auf Bus wird durch die Betriebszeiten stark eingeschränkt.

Als touristisches Angebot ergänzt der kostenlos nutzbare Heide-Shuttle im Sommer (Anfang Juli - Anfang September) das ÖPNV-Angebot in der Lüneburger Heide. Die Ringlinie 4 verbindet Soltau mit Bispingen, Oberhaverbeck sowie Schneverdingen und verkehrt fünf Mal am Tag.

Tabelle 2: Betriebszeiten und Taktungen (Bus)

Linie	Linienführung	Betriebstage	Betriebszeiten	Takt in HVZ
106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	Mo – Do Fr	06:48 – 15:37 06:48 – 14:05	6 Fahrten/Tag 4 Fahrten/Tag
150	Soltau - Bispingen	Mo – Fr Sa	07:00 – 18:20 08:02 – 16:20	60 min 120 min
200	Neuenkirchen -Wolterdingen - Soltau	Mo – Fr Sa	06:18 – 17:27 07:27 – 15:27	60 - 120 min 120 min
255	Frielingen - Woltem - Soltau	Mo – Fr	06:34 – 13:20	5 Fahrten/Tag
256	Soltau - Bassel - Meinern	Mo – Fr	06:33 – 13:25	4 Fahrten/Tag
305	Soltau - Harber -Hötzingen - Munster	Mo – Fr Sa	06:13 – 18:05 08:08 – 14:08	60 min 180 min
355	Soltau –Bassel – Harber - Wietzendorf	Mo – Fr Sa	06:30 – 19:05 09:05 – 17:05	60 min 120min

Die Betriebszeiten sind stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet und somit für Berufstätige oder die Alltagsnutzung außerhalb der Schulverbindungen wenig attraktiv.

Bedienungs- und Verbindungsqualität

Die **Bedienungsqualität** I wird im Nahverkehrsplan über die Bedienungshäufigkeit ermittelt. In der Stadt Soltau können 86 % der ÖPNV-Relationen der Kategorie A (Überschreitung der Mindestzahlen) eingestuft werden. Die übrigen 14% der Fahrten fallen an Schultagen in Kategorie B (Werte im Bereich der Mindestzahlen) bzw. an Ferientagen in Kategorie C (Unterschreitung der Mindestzahlen). **Der Nahverkehrsplan weist darauf hin, dass für die flächenhafte Erschließung viele Umwegfahrten mit zu langen Fahrtzeiten auftreten.**

Die **Verbindungsqualität** I wird mittels des Beförderungszeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV ermittelt. In der Stadt Soltau können gemäß Nahverkehrsplan 29 % der Fahrten in Kategorie A (<1,5-fache der MIV-Fahrtzeit) eingestuft werden. Weitere 29 % fallen in Kategorie B (1,5 bis

1,7-fache der MIV-Fahrtzeit). Die übrigen 43 % liegen in Kategorie C (>1,7-fache der MIV-Fahrtzeit). Demzufolge ist die Reisezeit mit dem ÖV der meisten Fahrten deutlich länger als diejenige mit dem eigenen Kfz.

Starke Ausrichtung der Busverkehre auf den Schulverkehr

Aus dem Nahverkehrsplan (VNO 2019) sowie der Vorbereitenden Untersuchung (2020) ist bekannt, dass die **öffentlichen Buslinien stark auf den Schülerverkehr ausgelegt sind**. Die öffentlichen Buslinien sind auf Schulbeginn und -ende eingetaktet. Busse fahren nur an offiziellen Schultagen. Für Fahrgäste, die abweichend der Schulzeiten unterwegs sein möchten, ist das Busliniennetz wenig brauchbar. Insbesondere am Abend ist das Fahrtenangebot stark ausgedünnt und somit für den Berufsverkehr wenig attraktiv.

Für Mitarbeitende relevanter Ziele wie des Heide Parks oder DOC wird bemängelt, dass die Fahrzeiten zu Arbeitsbeginn (häufig gegen 9 Uhr) unzureichend sind.

Unübersichtliche Tarifstruktur und fehlende Informationen

Die drei für Soltau relevanten Tarife sind gemäß Nahverkehrsplan (VNO 2019):

- **ASM-Tarif:** Für Anruf-Sammel-Mobile (ASM) gibt es einen eigenen Tarif.
- **Stadttarife Soltau:** Der Stadttarif Soltau ist Teil des VH-Tarifs, der wiederum der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis als gemeinsamer Tarif aller Busunternehmen für Fahrten innerhalb des Landkreises umfasst. Für Einzelkarten im Stadtgebiet gibt es drei Zonen.
- **HVV-Tarif:** Der Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) für Zeitkarten (Monatskarten und Jobtickets) schließt Fahrten mit den Regionalzügen und S-Bahnen über Soltau in Richtung Buchholz ein.

Darüber hinaus gibt es zum Zeitpunkt der Erstellung des VEP das Angebot des Deutschlandtickets, mit welchem die Nutzung des ÖPNV in ganz Deutschland flexibel und kostengünstig möglich ist.

Gemäß Haushaltsbefragung lässt sich herausstellen, dass die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger Soltaus keine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr besitzt (rund 71 %). 4 % verfügen über ein Deutschlandticket. Herausforderung bleibt seitens der Öffentlichkeit, das Tarifsystem zu verstehen und die Ticketmöglichkeiten zu erfassen. Die Informationen auf der Webseite sind nur bedingt verständlich. Im Rahmen der öffentlichen Planungswerkstatt werden die Kosten des Schülertickets bemängelt sowie die Kilometer-Regelung für den Schulverkehr (kostenfreie Schülertickets nur bei Entfernungen über 4 km) negativ bewertet.

Derzeit gibt es keine Anreize zur Nutzung des ÖPNV. Auch Neuzugezogene erhalten keine Informationen über das ÖPNV-Angebot seitens der Verwaltung.

Ausbaufähige Ausstattung von Haltestellen

Am **Bahnhof** Soltau gibt es Park+Ride sowie Bike+Ride Anlagen. Ein Umstieg zwischen Schiene und anderen Verkehrsträgern ist hier somit bereits heute möglich. Für die Haltepunkte Nord und Wolterdingen gibt es aktuell keine Park + Ride (P+R) Anlagen. Am Haltepunkt Nord befindet sich eine Bauleitplanung in Aufstellung, um die Schaffung einer P+R Anlage dort zu ermöglichen. Es sind vereinzelt Fahrradbügel vorhanden. Weitere Ausstattungsmerkmale wie bedarfsgerechte Leihsysteme und Ladestationen zur Beförderung von E-Mobilität sind laut der Befragungsergebnisse seitens der Öffentlichkeit ausbaufähig. Taxiunternehmen übernehmen überwiegend Fahrten zur Schüler- und Krankenbeförderung. Der Bahnhof Soltau als komfortabler Umstiegspunkt auf andere Verkehrsmittel ist im Stadtgebiet wenig attraktiv.



Abbildung 31: Bahnhof Soltau

In der vorbereitenden Untersuchung aus dem Jahr 2020 wurde festgestellt, dass an vielen **Bus-haltestellen** im Stadtgebiet Sitzmöglichkeiten sowie taktile Elemente fehlen und dass die Beleuchtung oft nicht ausreichend ist. In der Zwischenzeit wurden die Haltestellen Johanniskirche, Mühlenstraße, Post und Wilhelmstraße bereits barrierefrei umgebaut.

Die aus der Befragung hervorgehende sehr geringe Nutzung des ÖPNV in Soltau lassen sich mit den oben genannten Defiziten plausibilisieren. Verkehrsmittel wie Pkw oder Fahrrad sind für Wege innerhalb der Stadt sehr viel attraktiver.

3.5. Fußverkehr

Das Zufußgehen ist die natürlichste, umweltfreundlichste und häufigste Fortbewegungsart. Auf nahezu jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Zufußgehen fördert die Gesundheit, ist kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen möglich. Zentral für attraktive Fußwegeverbindungen ist nicht nur das Angebot an Wegeverbindungen, sondern ganz zentral auch das Thema Barrierefreiheit. Gehwege sind nicht nur Verkehrsflächen – sie übernehmen als Flächen für Kommunikation, Spiel und Aufenthalt auch weitere relevante Funktionen der Stadt- und Verkehrsplanung.

3.5.1. Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards

Bislang spielte das Thema Fußverkehr in der Verkehrsplanung oft eine eher untergeordnete Rolle, weshalb auch für Soltau kaum Planungsgrundlagen vorliegen, in denen der Fußverkehr explizit behandelt wird. Die Fußverkehrsfreundlichkeit einer Stadt bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, sowie der Verbindungsfunktion. Die Grundanforderungen der Zufußgehenden an ihre Infrastruktur werden in technischen Regelwerken beschrieben. Zu nennen sind hier vor allem:

- EFA - Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV 2002)
- RAS 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2007)
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)18 und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

Insbesondere in der EFA 2002 werden u. a. spezifische Qualitätsstandards und Anforderungen beschrieben, die bei der Planung, Entwurf und den Betrieb von Fußverkehrsanlagen zu berücksichtigen sind:

An angebauten Straßen innerorts sind Anlagen für den Fußverkehr in der Regel überall erforderlich. Vor allem im Bereich von sensiblen Einrichtungen ist auf sichere und ausreichend dimensionierte Gehwege und Querungen zu achten. Auch aufgrund der starken Umwegeempfindlichkeit von zu Fußgehenden ist zur Attraktivierung des Fußverkehrs auf **netzschlüssige, durchlässige und direkt geführte Fußverkehrsverbindungen** zu achten.

Eine **ausreichende Dimensionierung von Gehwegen** ist erforderlich, um den Begegnungsfall oder das Nebeneinandergehen von Personen zu ermöglichen. Gemäß EFA (2002) ergibt sich eine empfohlene Gehwegbreite von 2,50 m. Die Mindestbreite bei geringem Schwerverkehrsanteil beträgt 2,30 m. Analog zum Radverkehr werden mit der „E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ auch Veränderungen für den Fußverkehr angesprochen, die voraussichtlich mit den zukünftigen Veröffentlichungen einhergehen. Auch für den Fußverkehr sind die in den RAS 06 und EFA 2002 angegebenen Regelmaße für Fußverkehrsführungen zukünftig als Mindestmaße anzusehen. Planungen sollen nach der E Klima in Zukunft nicht mehr „von Innen nach Außen“ (mit Optimierung der Flächenaufteilung zugunsten des Kfz-Verkehrs) sondern „von außen nach innen“ (mit Optimierung der Flächenaufteilung zugunsten der Bewegungsflächen für Fuß- und Radverkehr) erfolgen. Das heißt in Zukunft sind neue Fußverkehrsanlagen vorschriftskonform und damit in der Regel breiter zu wählen als bislang. Neben der Dimensionierung ist auch die Oberfläche relevant. Diese sollten leicht und angenehm zu begehen, rutschsicher, frei von Hindernissen und Verschwenkungen, möglichst eben und über längere Entfernungen einsehbar sein.

Die **gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr** sollte gemäß Richtlinien und Empfehlungen, wenn möglich vermieden werden. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzender Flächen bergen insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Der Einsatz sollte nur dort erfolgen, wo Netz- und

Aufenthaltsbedeutung von Fuß- und Radverkehr gering und schutzbedürftige Personen selten sind. Es ist festzuhalten, dass Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr gem der StVO auch mit dem Fahrrad auf einem Gehweg fahren dürfen. Eine Begleitperson darf bis zum vollendeten achten Lebensjahr des Kindes ebenfalls auf dem Gehweg fahren. Dabei ist besondere Rücksicht auf zu Fuß Gehende zu nehmen.

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Gerade für Kinder und ältere Personen können fehlende oder schlecht ausgeführte Querungen deutliche Einschränkung und mögliche Gefahrenquelle darstellen. Querungsanlagen kommt deshalb eine große Bedeutung zu, denn zusammen mit der angemessenen Gestaltung des Längsverkehrs werden die Voraussetzungen für durchgängige Wegenetze geschaffen und das sichere Überqueren der Straße ermöglicht. Eine wichtige Rolle für den **Einsatz einer bestimmten Querungsanlage** spielen die Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Zufußgehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen sowie die Art der zu erwartenden Nutzergruppen (sensible Gruppen wie Kinder oder ältere Personen).

Die **Aufenthaltsqualität** von öffentlichen Räumen hat gerade für den Fußverkehrs eine große Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden (z. B. architektonische, städtebauliche Qualität oder naturräumliche Aspekte) sowie andere externe Einflüsse (z. B. durch Lärm- oder Luftbelastung) und weiteren Faktoren beeinflusst. Fußverkehrsanlagen sollten angstfrei erlebbar sein. Die Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung spielen eine entscheidende Rolle für das Sicherheitsempfinden.

Alle sozialen Gruppen sollen eigenständig mobil sein können – also, auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft muss das Ziel der **Barrierefreiheit** umfassend in die Verkehrsplanung verstärkt integriert werden. Die wichtigsten Fußwegeachsen sind daher durchgängig barrierefrei zu gestalten. Bei barrierefreien Wegeführungen sind vor allem die Wegebreiten und die Oberflächenqualitäten von Bedeutung, um eine Nutzung mit dem Rollstuhl, Rollator oder auch einem Kinderwagen zu ermöglichen. Dazu gehören auch Bordsteinabsenkungen im Bereich von Querungen, ein Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitten sowie taktile Leitsysteme.

Informationen zur **Wegweisung** im Fußverkehr sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Gerade für Touristen und Gäste, die keine oder nur wenig Ortskenntnis aufweisen sind Informationen zur Wegweisung eine Erleichterung

3.5.2. Zielfußwegenetz

Im Rahmen des VEP Soltau wurde für ein Zielfußnetz auf Basis relevanter Quellen und Zielen entwickelt, vgl. folgende Abbildung. Das Zielnetz definiert das zukünftige Hauptnetz für den Fußverkehr, das sich durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich gestaltete Gehwegverbindungen kennzeichnen soll. Die darin definierten Wegeverbindungen verbinden relevante Quellen und Ziele wie Einkaufs- und Versorgungsschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, ÖPNV-Haltepunkte (Bus, Bahn), Wohnquartiere, Naherholungsgebiete, Ämter und ähnliche öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Tourist-Info etc.).

Ein zentrales Netzelement für den Fußverkehr stellt die Marktstraße dar. In der Fußgängerzone findet sich ein vielfältiges Angebot aus Einzelhandel, Kultur und Gastronomie und auch der Wochenmarkt findet auf den an der Marktstraße anschließenden Georg-Lemoine-Platz statt. Weitere zentrale Ziele im Kernstadtbereich für den Fußverkehr stellen Bahnhof, Rathaus, Bibliothek Waldmühle, Therme Soltau und Park/Grünanlagen wie der Böhmepark und Breidings Garten dar.

Eine wichtige fußläufige Verbindung stellt u.a. die Anbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone sowie die Anbindung der umliegenden Quartiere an die Fußgängerzone dar. Auch die Achse zwischen den beiden Park- und Grünanlagen im Norden und Süden der Kernstadt stellt eine zentrale Verbindung dar.

Ein besonderer Fokus liegt auch auf der Anbindung von Einrichtungen mit sensiblen Nutzergruppen wie Kitas, Kindergärten, Schulen oder Seniorenzentren. Im Zielzustand sollte das Netz durch direkte, sichere und ausreichend breite Fußwegeverbindungen ausgebildet sein. Insbesondere im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Schulen ist ganz besonders auf eine adäquate fußverkehrliche Anbindung zu achten.

Das Ziel eines solchen Netzes ist es, die Fußverkehrsmobilität zu fördern, indem es bequeme und attraktive Routen für Fußverkehr bereitstellt. Ein gut geplantes Zielfußwegenetz trägt dazu bei, den Fußverkehr zu erhöhen, die Lebensqualität zu verbessern und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu unterstützen.

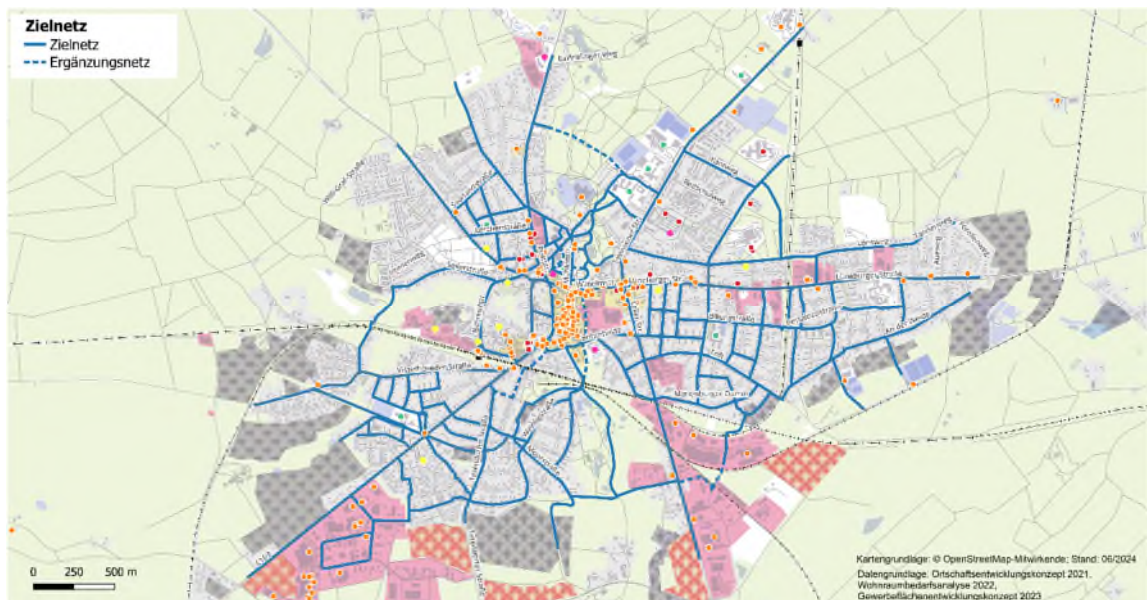


Abbildung 32: Zielnetz Fußverkehr (s. Anlage 5.10)

3.5.3. Bestands- und Mängelanalyse

Für das erarbeitete Zielnetz wurden in der Analyse bestehende Mängel identifiziert, wie fehlende Querungshilfen, unterbrochene oder unattraktive Wegeverbindungen oder Sicherheitsdefizite und Engstellen im Seitenraum. Die nachstehend beschriebenen Mängel sind im Mängelplan dokumentiert.

Erreichbarkeiten zu Fuß

In Soltau spielt der Fußverkehr vorrangig im Kernstadtbereich und innerhalb der Ortschaften eine Rolle. Aufgrund der kompakten Struktur des Kernstadtbereichs sind große Teile der Kernstadt ausgehend vom Zentrum innerhalb von 15 Minuten erreichbar, was als Richtwert für eine gute fußläufige Erreichbarkeit gilt. Bei einer Laufdistanz von 30 Minuten liegt nahezu die gesamte Kernstadt im Erreichbarkeitsradius. Einige Randbereiche, insbesondere östlich der Kernstadt sowie die Ortschaften und geplanten Ortschaftsentwicklungen liegen außerhalb der genannten Laufdistanzen. Daher muss der Fokus für die umweltfreundliche Anbindung der Flächen auf dem Rad- und Öffentlichen Verkehr liegen.

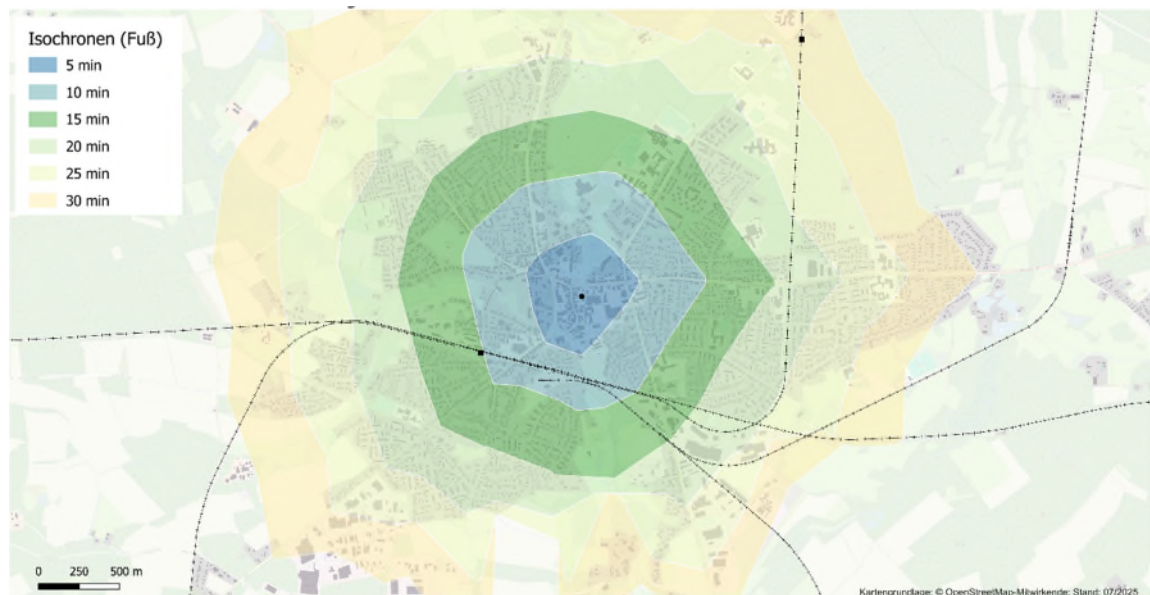


Abbildung 33: Erreichbarkeitsanalyse Fußverkehr (s. Anlage 5.9)

Nachstehend werden auffällige Mängel für den Fußverkehr beschrieben.

Barrierewirkungen und Netzlücken

In Soltau setzt sich das Wegenetz für den Fußverkehr aus straßenbegleitenden und straßenunabhängigen Gehwegen, Wohnwegen sowie gemeinsam geführten Geh- und Radwegen oder Gehwegen, Radfahrer frei zusammen. Außerdem ergänzen Wegeverbindungen als Verbindungswege zwischen verschiedenen Straßenzügen die Fußverkehrsinfrastruktur (vor allem im Bereich des Zentrums rund um die Fußgängerzone).

Hinderlich wirken vor alle die verschiedenen baulichen und verkehrsstrukturelle Barrieren, die die fußläufige Erreichbarkeit durch ihre Trennwirkung einschränken. Besonders gilt das für die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Kernstadtgebiet, wie beispielsweise Walsroder Straße, Am Alten Stadtgraben, Celler Straße in Nord-Süd-Richtung. Im Ost-West-Verlauf sind es die Lüneburger Straße, die Wilhelmstraße und die Poststraße, die die fußläufige Erreichbarkeit beeinträchtigen.

Ein weiteres Hindernis sind die Bahnstrecken im Stadtgebiet, die nur an bestimmten Stellen gequert werden können. Höhengleiche Bahnübergänge wie an Celler Straße oder Walsroder Straße stellen darüber hinaus ein Sicherheitsrisiko dar und bedeuten Zeitverluste. Die durch Gleise bedingte Netzlücke zwischen Tannen- und Lönsweg zeigt aufgrund ihrer Nutzungsspuren den deutlichen Bedarf eines Lückenschlusses, s. Abbildung 34.



Abbildung 34: Netzlücke Tannenweg - Lönsweg

Unzureichende Gehwegbreiten

Eine Herausforderung zeigt sich an vielen Stellen im Abgleich zwischen Ist und Soll der Flächen für Zuzußgehende. Dabei wird ersichtlich, dass viele Gehwege die 2,50 m (Regelbreite) und 2,10 m (Mindestbreite) unterschreiten. Insbesondere beim Begegnungsverkehr mit z.B. Kinderwagen/Rollstuhl (vgl. Abschnitt Barrierefreiheit) ist dies problematisch. Aufgrund von baulich gewachsenen Strukturen und Flächenkonkurrenzen in der Kernstadt erfüllen nur wenige Gehwege die Standards der geltenden Richtlinien und Empfehlungen. Insbesondere dort wo Fuß- und Radverkehrsführung direkt nebeneinander laufen, können die Empfehlungen in Bezug auf die Gehwegbreiten oftmals nicht eingehalten werden. Zu nennen sind beispielhaft Am Alten Stadtgraben, Scheibenstraße, Bahnhofstraße oder Walsroder Straße.

Aufgrund von baulich gewachsenen Strukturen sind auch im Nebennetz sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortschaften streckenweise zu schmale Gehwegbereiche feststellbar, z.B. in der Harm-Tyding-Straße.

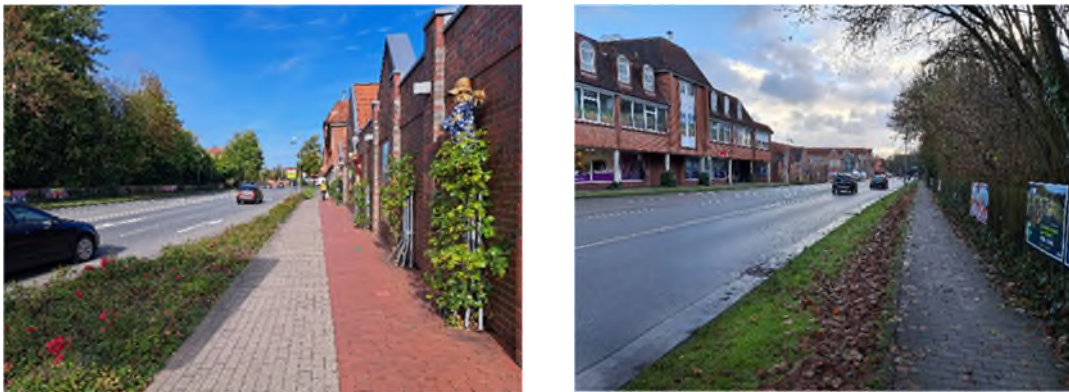


Abbildung 35: Unzureichende Seitenraumbreiten Am Alten Stadtgraben

Mängel bzgl. Gehwegoberfläche

Bei der Gestaltung des Bodenbelages fällt auf, dass die farbliche Differenzierung von Rad- und Fußverkehr teilweise irreführend und nicht einheitlich für das ganze Stadtgebiet gehalten ist. Ortsfremde Nutzerinnen und Nutzer würden diese Zuordnung überwiegend falsch verstehen, weil in anderen Kommunen - auch in Niedersachsen - die Radwege und Querungsstellen an Knotenpunkten für den Radverkehr zur Erhöhung der Sicherheit rot eingefärbt werden. In Soltau werden überwiegend die Flächen für den Fußverkehr mit der roten Farbe hervorgehoben.

Das nicht einheitliche Einfärben führt letztendlich zu unklaren Zuordnungen der Flächen auf die einzelnen Verkehrsarten. Die Fußgängerzone im Zentrum Soltaus wird zu großen Teilen den verschiedenen Ansprüchen und Anforderungen unterschiedlicher Zufußgehenden gerecht und bietet darüber hinaus eine gewisse Aufenthaltsqualität (vgl. Abschnitt Aufenthaltsqualität).



Abbildung 36: Fußgängerzone Soltau



Abbildung 37: Kopfsteinpflaster in Rosenstraße

Konfliktpotenzial Rad- und Fußverkehr

In Soltau lassen sich hinsichtlich der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr einige Konfliktstellen im Netz feststellen, u.a. in der Quergasse oder Rosenstraße. In der Fußgängerzone ist Fahrradfahren gestattet, was zeitweise für Konflikte sorgt. Zu Marktzeiten ist das Radfahren zwar nicht gestattet, die örtlichen Radfahrenden sind allerdings das Radfahren in der Fußgängerzone gewohnt, und daher werden Regelverstöße oft beobachtet. Im Böhmepark sind Rad- und Fußverkehr nicht durchgängig klar voneinander getrennt. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist insbesondere in Knotenpunkt- oder Einmündungsbereichen problematisch.

Problematische Querungsmöglichkeiten

In Soltau fällt auf, dass insbesondere die Übergänge zwischen den verschiedenen funktionalen städtebaulichen Bereichen von Zentrum in die umliegenden Quartiere aufgrund der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen eine Herausforderung darstellen. Es existieren zwar einige Querungsmöglichkeiten, allerdings sind diese in ihrer Anzahl und Umsetzung nicht ausreichend, um eine adäquate Anbindung aus den umliegenden Quartieren an die Fußgängerzone zu gewährleisten.

Folgende konkrete Herausforderungen sind in diesem Zusammenhang feststellbar:

- **Lange Ampelphasen** an den Übergängen mit LSA. Lange Ampelphasen sind gerade für den Fußverkehr wenig attraktiv, u.a. am Knotenpunkt Mühlenstraße/Marktstraße/Wilhelmstraße, Unter den Linden/Harburger Straße, Böhmheide/Celler Straße.
- Das abendliche **Ausschalten von Fußgängerschutzanlagen** in Walsroder Straße oder Harburger Straße ist aus Perspektive der Fußverkehrs negativ zu bewerten. Für Kinder,

Jugendliche und Senioren ist eine ausgeschaltete FSA insbesondere bei Dunkelheit oder in der Dämmerung eine extrem unsichere Querung von einigermaßen stark belasteten Hauptstraßen, in denen in der Regel mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 50 km/h gefahren wird.

- Mittelinseln als Querungsmöglichkeit können gerade für Kinder- und Jugendliche und auch ältere Personen problematisch sein, wenn Geschwindigkeiten falsch eingeschätzt werden. Bezüglich **barrierefreier Gestaltung und ausreichender Breite** sind die Mittelinseln in Bahnhofstraße, Am Alten Stadtgraben, in der Andre-Lütjens-Straße und in der Wilhelmstraße zumindest ausbaufähig. Teilweise **fehlen sichere Querungsmöglichkeiten** auf relevanten Abschnitten, umständliche und zeitintensive Umwege müssten gelaufen werden, z.B. auf der Bahnhofstraße oder Querung der Poststraße in Höhe Rathaus, Einmündung der Scheibenstraße/Schützenstraße.

Mangelhafte Aufenthaltsqualität

In Soltau bieten unter anderem der Böhmepark, Breidings Garten aber auch die Fußgängerzone mit ihren Angeboten aus Gastronomie und Einzelhandel konkrete Beispiele für die Funktion Aufenthalt. Der Böhmepark als Grün-/Parkanlage lädt zum Spazieren und Verweilen oder sportliche Aktivitäten ein. Breidings Garten im Süden Kernstadt steht der Stadt als wichtiger naturnaher Naherholungsraum zur Verfügung.

Positiv hervorzuheben ist, dass außerhalb der zentralen Fußgängerzone an diversen Standorten Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen und Verweilen zur Verfügung stehen. Außerhalb dieser Bereiche ist die Aufenthaltsqualität im Kernstadtbereich ausbaufähig. Den Bürgerinnen und Bürgern Soltaus fehlen gemütliche Plätze mit Bäumen und Sitzbänken (Planungswerkstatt 2024). Standorte wie der Kreuzungsbereich Poststraße/Kirchstraße/Am alten Stadtgraben sind maßgeblich durch den Kfz-Verkehr geprägt, was die Aufenthaltsqualität dieses Ort deutlich mindert. Auch die Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die abschnittsweise entlang der Walsroder Straße verläuft, ist Lärm und Emissionen der direkt ausgesetzt. Die Aufenthaltsqualitäten im Fußgängerbereich, insbesondere am Hagen, sind durch Außengastronomie geprägt, während der Georges-Lemoine-Platz nicht mehr zeitgemäß gestaltet ist.

Fehlende Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist in weiten Teilen ausbaufähig. So sind zum Beispiel die Gehwege häufig zu schmal und bislang sind im Stadtgebiet keine taktilen Leitsysteme vorhanden. Auch Kopfsteinpflaster und unversiegelte Streckenabschnitte entsprechen nicht den Kriterien der Barrierefreiheit. Das Befahren mit Rollator oder Rollstuhl wird an einigen Stellen erschwert.

3.6. Kfz-Verkehr (fließend)

Der Kfz-Verkehr ist für die Bewohner und Bewohnerinnen von Soltau das aktuell wichtigste Verkehrsmittel (vgl. Haushaltsbefragung 2024). Rund die Hälfte aller Wege werden in Soltau mit dem Pkw zurückgelegt. Während im deutschlandweiten Vergleich 23 % der Haushalte angeben (MiD 2023), über keinen Pkw zu verfügen, sind es in Soltau nur 9 % ohne eigenes Auto. Der fließende Kfz-Verkehr ist im Stadtbild stark präsent, regelmäßige Rückstauereignisse entlang der Hauptverkehrsstraßen und an Bahnübergängen prägen das tägliche Verkehrsgeschehen.

Zwar sollte der Kfz-Verkehr vor dem Hintergrund der Umweltauswirkungen und Emissionen möglichst eingegrenzt und gebündelt werden. Dem notwendigen Kfz-Verkehr sollte allerdings ein funktionierendes Netz zur Verfügung stehen, um die Erreichbarkeit der Stadt sicherzustellen und die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs möglichst zu minimieren. Insbesondere für Wirtschafts- und Rettungsverkehr ist ein leistungsfähiges Straßennetz hoch relevant.

3.6.1. Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards

Um ein sicheres und verträgliches Verkehrsnetz für alle zu gewährleisten, ist eine bedarfsgerechte Straßenverkehrsführung für den fließenden Kfz-Verkehr sicherzustellen. Die Nutzungsansprüche des fließenden Kfz-Verkehrs ergeben sich aus der Erschließungsbedeutung sowie der Verbindungsbedeutung der Straßen. Für die ordnungsrechtlichen Festlegungen wie zum Beispiel Regelungen über maximal zulässige Geschwindigkeit sind Baulastträgerschaft, die Nutzungsansprüche sowie die Straßenklassifizierung relevant. Neben den Geschwindigkeiten ist die Sicherheit des Straßennetzes mit der Betrachtung von Unfallhäufungen mit Kfz-Beteiligung wichtiges Prüfelement der Bestandsanalyse. Darüber hinaus definiert die RASt 06 Belastungsgrenzen der Netzelemente für unterschiedliche Straßentypen.

3.6.2. Bestands- und Mängelanalyse

Der fließende Kfz-Verkehr im Bestand wird auf das Straßennetz, Streckenkapazität und Streckenbelastung sowie Sicherheit und Unfallhäufung geprüft, um daraus Mängel ableiten zu können.

Erreichbarkeit mit dem Kfz

Gemäß System der zentralen Orte wird Soltau als Mittelzentrum eingestuft, das der Deckung des gehobenen Bedarfs dient. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 sollte ein Mittelzentrum in unter 30 Minuten mit dem Pkw und in unter 45 Minuten von umliegenden Wohnstandorten erreicht werden können. Die Verbindungen zwischen dem Mittelzentrum Soltau und seinen Gemeindeteilen (bspw. Wolterdingen) werden als Verbindungsfunktionsstufe 4 klassifiziert. Die Nachbargemeinden Schneverdingen und Neuenkirchen sind bspw. Grundzentren und besitzen die Verbindungsfunktionsstufe 3. Munster als weiteres Mittelzentrum wird der Verbindungsstufe 2 zugeordnet. Je niedriger die Verbindungsfunktionsstufe, desto höher ist die zwischengemeindliche Bedeutung der Verbindung verkehrsträgerübergreifend.

Netzstruktur

Im Osten der Kernstadt verläuft die A7, die in nördlicher Richtung nach Hamburg und in südlicher Richtung nach Hannover führt. Die Erschließung des Kernstadtgebiets erfolgt über die B71, über die östlich des Stadtgebiets Anschluss an die A7 besteht. Die B209 führt nordöstlich von Soltau in Richtung Amelinghausen und Lüneburg, s. nachstehende Abbildung.

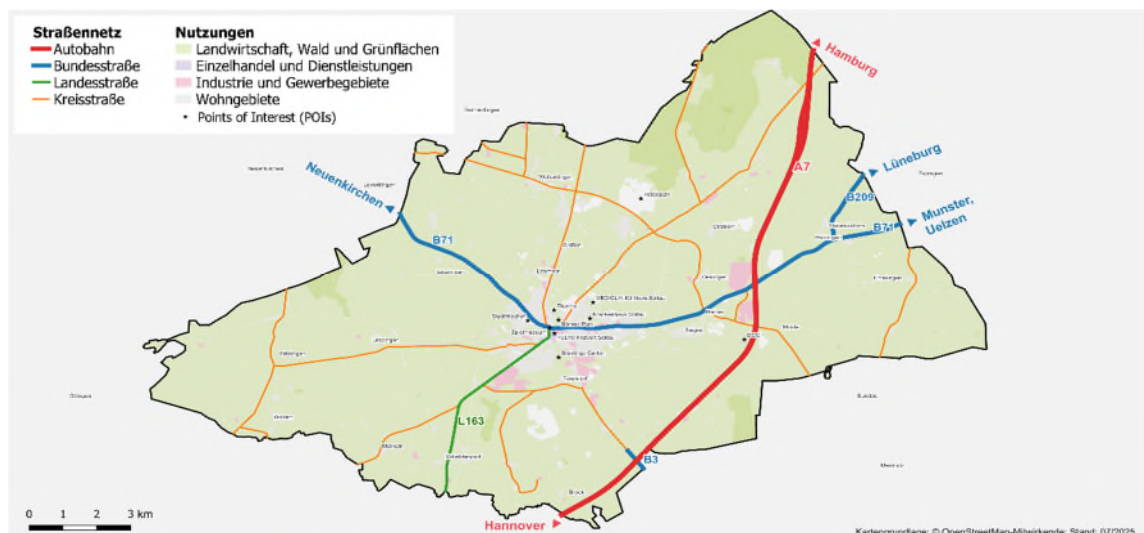


Abbildung 38: Klassifiziertes Straßennetz (s. Anlage 5.11)

Das Hauptnetz für den Kfz-Verkehr bilden in Soltau die Lüneburger-, Celler-, Walsroder-, Berg-, Harburger- und Winsener Straße. Aufgrund dessen, dass diese im Innenstadtbereich über die Straßen Am Alten Stadtgraben und Unter den Linden sowie Post- und Wilhelmstraße zusammen treffen, fährt der gesamte Kfz-Verkehr durch sensible Teile Soltaus (s. Abbildung 39). Die Klassifizierung der Straße lässt auf die Baulastträgerschaft des Straßennetzes und den Spielraum der Stadt schließen, mit welchem der Straßenraum aus kommunaler Perspektive gestaltet werden kann. Die Stadt Soltau ist innerorts, innerhalb der OD-Grenzen, als Straßenbaulastträger bei den Kreis-, Landes- und Bundesstraßen nur für die Gehwege, die Straßenbeleuchtung, die Grünanlagen und die Parktaschen zuständig. Die Fahrbahn obliegt der Zuständigkeit der jeweiligen Kreis-, Landes- oder Bundesbehörde.

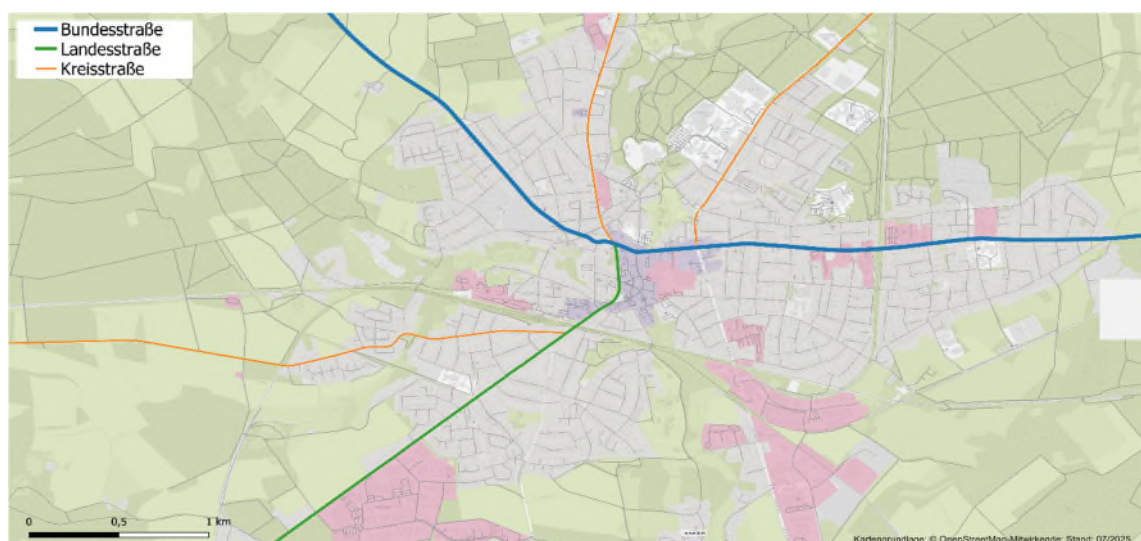


Abbildung 39: Klassifiziertes Straßennetz Innenstadt

Das Land ist aufgrund gesetzlicher Auftragsverwaltung (Artikel 90, Abs. 2 Grundgesetz) für Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen zuständig. Die Aufgaben werden von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wahrgenommen. Neben den Bundesstraßen verlaufen in und um Soltau verschiedene Landes- und Kreisstraßen, die Ortschaften und Nachbargemeinden an das überregionale Straßennetz anschließen. Diese Straßen tragen zur guten Erreichbarkeit der Region bei.

Geschwindigkeiten im Stadtgebiet

In Soltau liegt die zulässige Geschwindigkeit auf dem Hauptverkehrsstraßennetz innerorts überwiegend bei 50 km/h, s. folgende Abbildung. Einzige Ausnahmeregelung existiert im Bereich der Schulen entlang der Winsener Straßen (Mo-Fr 7-17 Uhr Tempo 30). Im Nebennetz gilt größtenteils eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h oder weniger- Außerorts darf 100 km/h oder 70 km/h schnell gefahren werden.

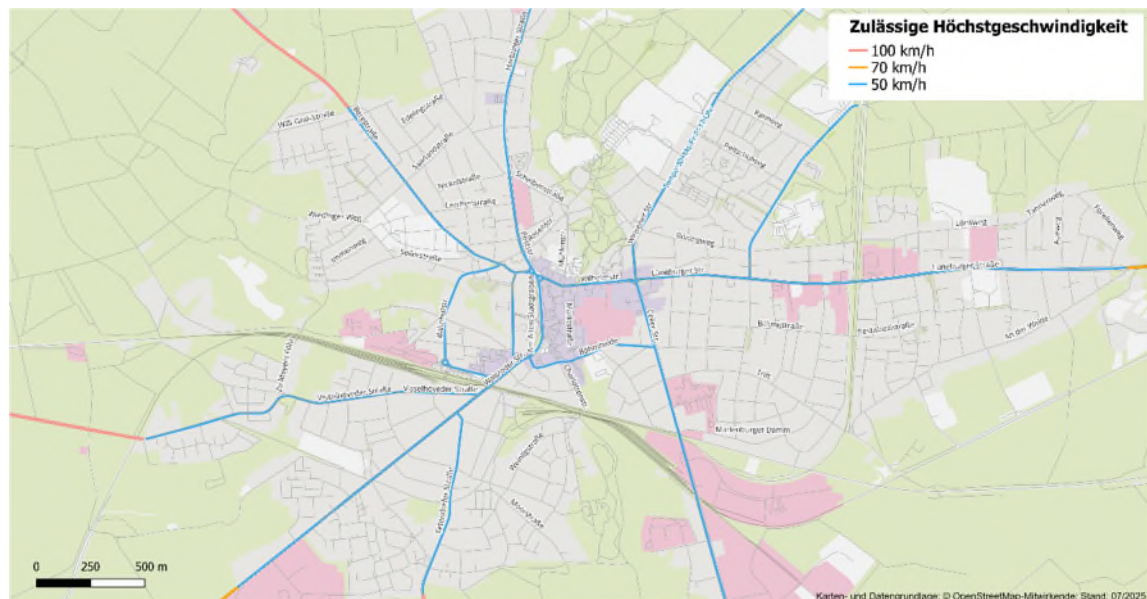


Abbildung 40: Zulässige Höchstgeschwindigkeit (s. Anlage 5.12)

Entlang der Ortsdurchfahrt auf Abschnitten ohne Einfluss von Nebenstraßen wurden gemäß Bundesverkehrswegeplan eine V85 %¹ von 65 km/h und damit deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt. Andererseits liegt die mittlere Reisegeschwindigkeit auf Abschnitten der bestehenden Ortsdurchfahrt mit einer hohen Dichte an plangleichen Knotenpunkten und deren negative Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, insbesondere durch Lichtsignalanlagen, lediglich bei 15,6 km/h. Im Bundesverkehrswegeplan werden die Mängel hinsichtlich Lärms und Abgasemissionen deutlich benannt. Die abschnittsweise einerseits hohen Geschwindigkeiten und andererseits der zähe Verkehrsfluss und somit vielen Anfahr- und Bremsvorgänge innerorts belasten Anwohnerinnen und Anwohner, verursachen Lärm und Emissionen, erhöhen die Unfallgefahren und bieten wenig Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende. Der Lärmaktionsplan der Stadt in der 4. Stufe stellt ebenfalls fest, dass die B71 im Zuge der Ortsdurchfahrt den Hauptlärmemittenten darstellt. Hinzu kommen die weiteren Hauptstraßen der Walsroder, Harburger und der Celler Straße.

¹ In der Verkehrsplanung bezieht sich "V85%" auf die Geschwindigkeit, die 85 % der Fahrzeuge auf einer bestimmten Straße nicht überschreiten. Dies ist ein wichtiger Indikator für die Untersuchung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit von Straßen.

Streckenkapazität und Streckenbelastung

Die Verkehrserhebungen an diversen Knotenpunkten und Querschnitten (s. Erhebungskonzept) geben Aufschluss über die Verkehrsmengen entlang von Streckenabschnitten. Das Verkehrsaufkommen ist eine zentrale Größe zur Beurteilung der Verkehrssituation. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2024 werden in der nachstehenden Abbildung visualisiert. Dargestellt sind jeweils die Kfz-Belastungen beider Fahrrichtungen im Querschnitt für einen Normalwerktag (Montag bis Freitag).

Am höchsten sind die Verkehrsbelastungen in der Ortsmitte entlang der B71 und den Bahnübergängen in der Walsroder und Celler Straße, gefolgt von den Autobahnauf- und -abfahrten. In der Stadtmitte liegen die Verkehrsbelastungen bei bis zu 18.500 Kfz/24h, genauer:

- westlich des KP1 (Kirchstr.): 10.900 Kfz/24h, SV-Anteil: 3,3%
- zwischen KP1 und KP2 (Wilhelmstraße): 17.500-18.200 Kfz/24h, SV-Anteil: 3,9%
- östlich des KP2 (Lüneburger Str.): 15.100 Kfz/24h, SV-Anteil: 3,1%

Für Niedersachsen kann gemäß SVZ 2021 bei Betrachtung der zweistreifigen Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen ein durchschnittlicher Wert von rund 11.000 Kfz/24h gegenübergestellt werden. Der Median der Verkehrsmengen entlang von niedersächsischen Ortsdurchfahrten liegt im Bereich 10.000 bis 12.000 Kfz/24h. Entsprechend lassen sich für Soltau überdurchschnittlich hohe Kfz-Verkehrsmengen im Abgleich mit anderen Ortsdurchfahrten in Niedersachsen feststellen. Die bestehende Führungsform des Schutzstreifens und Gehweg mit „Radverkehr frei“ in der Wilhelmstraße (vgl. Abbildung 21) entspricht nicht der geeigneten Führungsform für diesen Abschnitt nach den ERA 2010.

Besonders problematisch ist die hohe Belastung der Hauptverkehrsstraßen, die mitten durch die Kernstadt führen, entlang von sensiblen Nutzungen den öffentlichen Raum prägen und die fußläufige und fahrradaffine Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität rund um die Versorgungsschwerpunkte im zentralen Geschäfts- und Verwaltungsgebiet empfindlich beeinträchtigen. Insbesondere sind Schulen, die Fußgängerzone sowie die Parkanlage zu nennen.

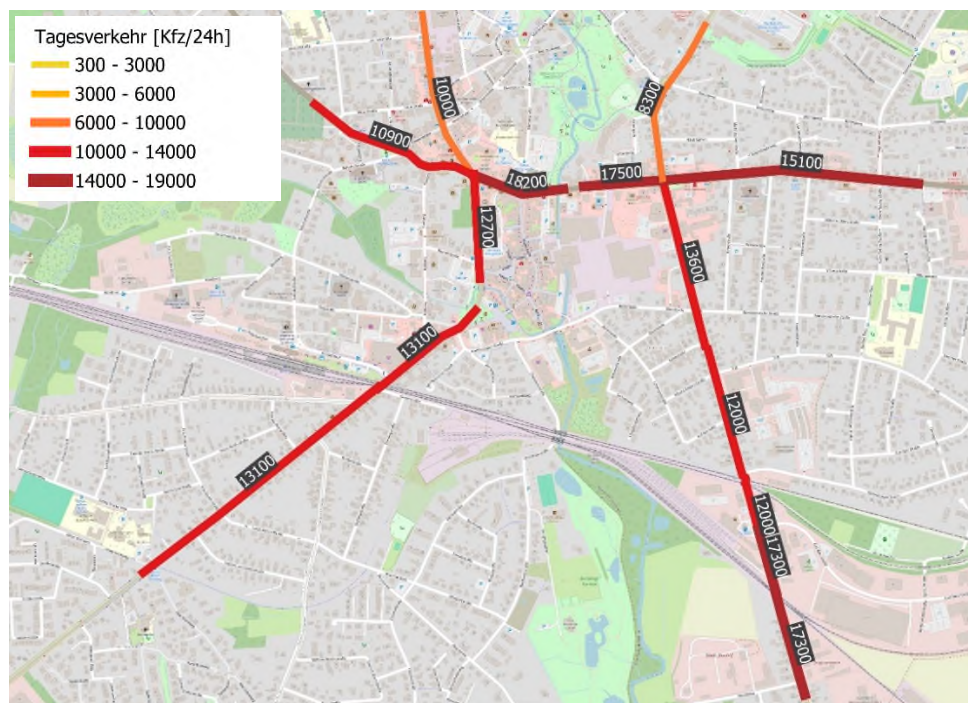


Abbildung 41: Verkehrsbelastungen in Soltau (s. Anlage 5.13)

Die detaillierten Verkehrserhebungsberichte aller Knotenpunkte mit zugehörigen Knotenstromdiagrammen zu Tagesverkehr sowie Morgen- und Abendspitzenstunden sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Schwerverkehrsanteil

Der durch die Ortsmitte fahrende Lkw-Verkehr wirkt sich nachteilig auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus (u. a. Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Verkehrssicherheit). Für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich insbesondere in Knotenpunktbereichen Konfliktsituationen.

Im zentralen Innenstadtbereich liegt der Schwerverkehrsanteil in den Spitzenstunden bei rund 4 bis 5 %. In räumlicher Nähe zu Gewerbegebieten und Autobahn, wie beispielsweise in der Tetendorfer Straße sowie der K 48 sind in Morgen- und Abendspitzenstunde deutlich höhere SV-Anteile von bis zu 14 % zu beobachten. Der niedersächsische Vergleich zeigt, dass die meisten zweistreifige Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen größtenteils SV-Werte von 4 bis 8 % aufweisen.

Besonders problematisch sind die Schwerverkehrsmengen im Kernstadtbereich. Hier sind aufgrund der Nutzungsstruktur Fußgängerströme aller Altersklassen und Nutzergruppen sowie viele Fahrradfahrende im öffentlichen Raum unterwegs, teilweise gepulkt. Daher sollten im Kernstadtbereich Aufenthaltsqualität und sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs besonders im Vordergrund stehen. Eine vollständige Trennung der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer vom Schwerverkehr, bzw. Schwerverkehrsrouten, die diesen sensiblen Bereich vollständig meiden, wäre für den Innenstadtbereich sehr sinnvoll.

Spitzenstunden 2

Die Morgenspitzenstunde ist an den meisten Knotenpunkten von 07:00 bis 08:00 Uhr bzw. 07:15 bis 08:15 Uhr. Auffällig ist die späte Morgenspitzenstunde am Knotenpunkt 1 (Poststraße / Am Alten Stadtgraben / Kirchstraße) von 10:45 bis 11:45 Uhr, welche auf die dominante Bedeutung der Einkaufsverkehre hindeutet. Die Abendspitzenstunde liegt an allen Knotenpunkten im Zeitraum von 16:00 bis 17:30 Uhr.

² Die "Spitzenstunde" im Verkehr bezieht sich auf die Zeitspanne während eines Tages, in der der Verkehr am stärksten ist. Diese Stunden zeichnen sich durch das höchste Verkehrsaufkommen aus, oft während der Morgen- oder Abendpendelzeiten.

Durchgangsverkehre

Der Durchgangsverkehr wurde aus der Kennzeichenerfassung ermittelt und als Anteil des Tagesverkehrs in Richtung Soltau (Kernstadtgebiet) in Relation zum Zielverkehr gesetzt.

Ergebnis der Kennzeichenerfassung ist, dass der Durchgangsverkehr an den Einfahrtsstraßen in das Kernstadtgebiet Soltaus jeweils bei rund 20 bis 30 % (Abbildung 42) liegt. Am höchsten ist der Durchgangsverkehr mit 29 % aus Richtung Süden kommend (A 7 und B 3) über die Zählstelle Nr. 5 (Celler Straße). Entsprechend haben 70 bis 80 % der Verkehre Quelle oder Ziel in der Kernstadt Soltaus.

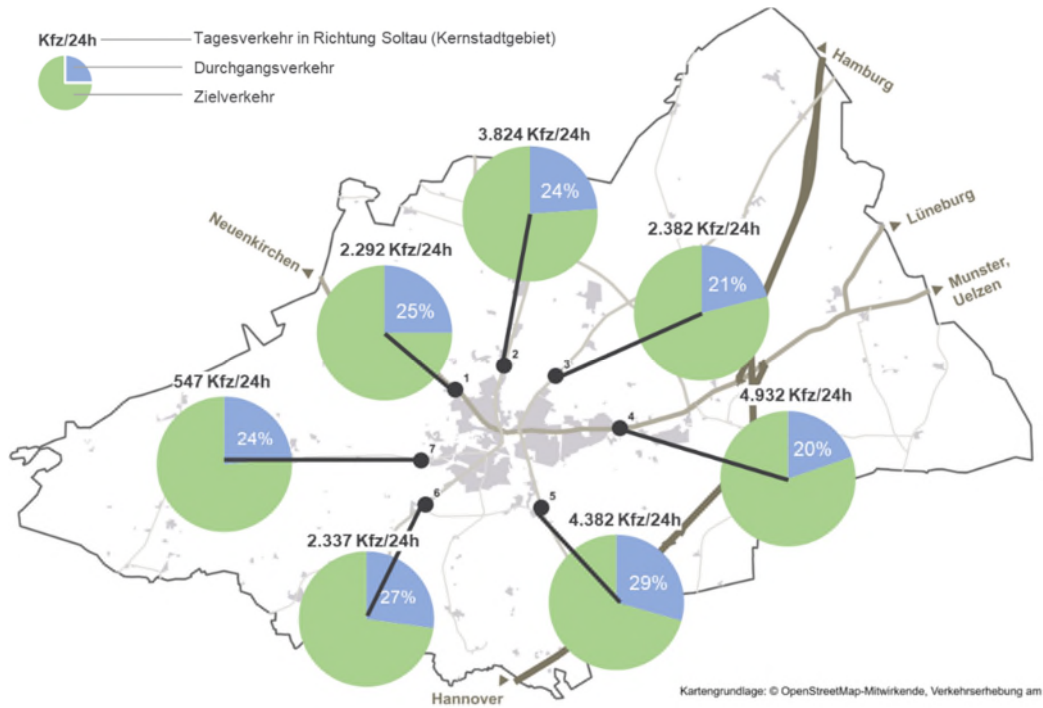


Abbildung 42: Durchgangsverkehr in Soltau

Die folgende Abbildung zeigt Anzahl und Anteil der Durchgangsverkehre am Gesamtverkehrsaufkommen in Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen zwischen den jeweiligen Knotenpunkten. Am stärksten fallen die Verkehrsbeziehungen von und zu Zählstelle 5 (Celler Straße) aus. Insbesondere die Verkehrsbeziehungen zu Zählstelle 2 (Harburger Straße) und 4 (An der Bundesstraße) fallen mit 300 bis 350 Kfz/Tag und Richtung³ vergleichsweise groß aus.

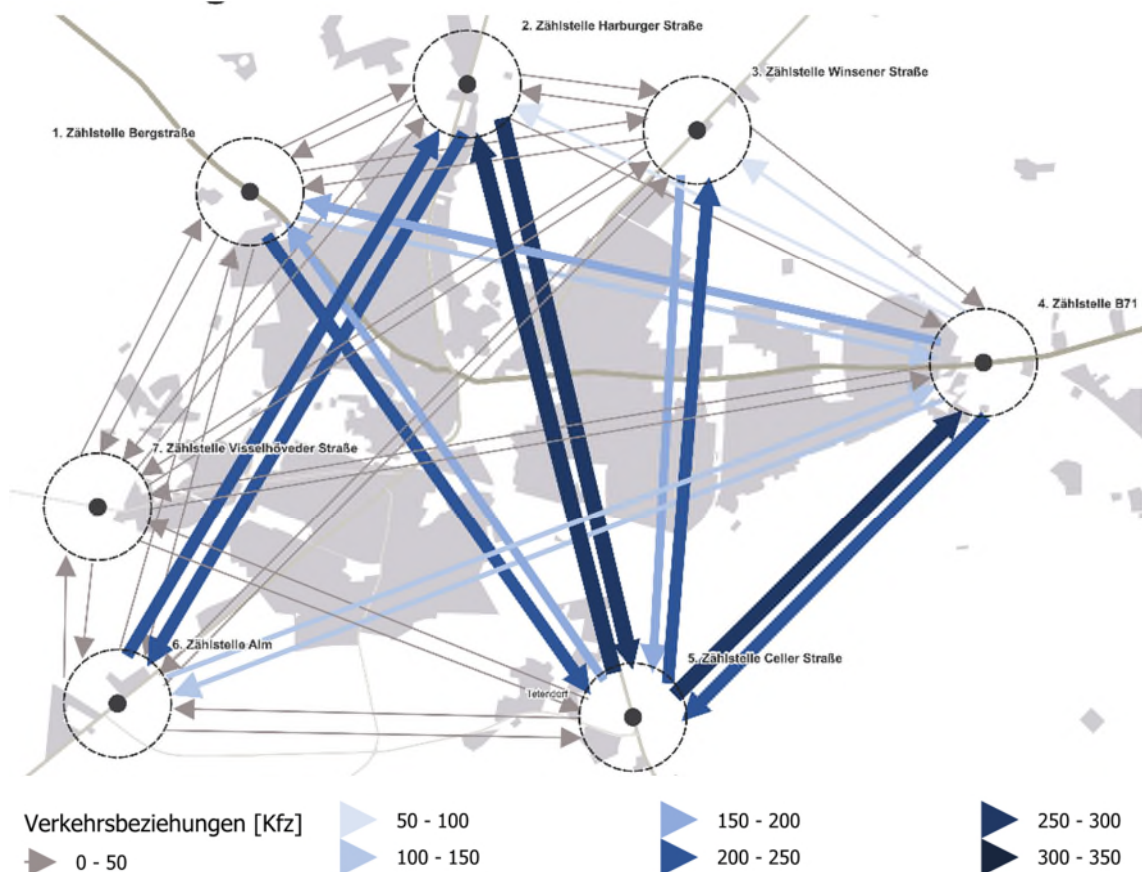


Abbildung 43: Verkehrsbeziehungen in Soltau (s. Anlage 5.14)

An den sieben Einfahrtsstraßen beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen 20 und 30%. Auf die Gesamtmenge aller einfahrenden Fahrzeuge sind dies mehr als 5.000 Kfz/Tag, die potenziell verlagert werden könnten. Der Durchgangsverkehr macht einen untergeordneten Anteil aus. Die Mehrheit der ein- und ausfahrenden Verkehre sind somit Quell-Zielverkehre. Diese Quell-Zielverkehre Soltaus könnten hingegen ebenfalls in Teilen auf eine Umgehung potenziell verlagert werden, indem diese zielgerichtet zu ihrem Zielort in Soltau geführt werden und nicht wie im Bestand das radial ausgerichtete Hauptstraßennetz verwenden. Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen liegen in nord-südlicher Richtung vor, demzufolge werden die Gleise in Walsroder Straße oder Celler Straße gequert.

³ Die Kennzeichenerfassung erfolgte am Erhebungstag bei Tageslicht, d.h. im Zeitraum von ca. 06:00 bis 20:00.

Höhengleiche Bahnübergänge

Im Stadtgebiet sind mehrere höhengleiche Bahnübergänge verortet. Die Bahnübergänge haben direkte und spürbare Auswirkungen auf den Verkehr und die Sicherheit, insofern, dass die Schließzeiten den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen. Zudem stellen sie ein Sicherheitsrisiko dar, wenn Fuß- und Radverkehr Verkehrszeichen oder -signale nicht beachten. Die Bahnübergänge Walsroder Straße und Celler Straße sind gemäß Auswertung der Haushaltsbefragung Problemstellen und werden als „Katastrophe“ , „Zumutung“ und „nicht mehr tragbar“ beurteilt. Es wird von Wartezeiten bis zu einer halben Stunde berichtet. Die Hinweise seitens der Öffentlichkeit im Rahmen der Planungswerkstatt untermauerten die Erkenntnisse der Haushaltsbefragung.

Im Rahmen der Bearbeitung des VEP wurden die Bahnübergänge an der Walsroder Straße genauer betrachtet und die Leistungsfähigkeit der L163 im Streckenabschnitt am Bahnübergang Walsroder Straße beurteilt, s. Anlage 3.

Bei Bewertung der Wartezeiten infolge der Schrankenschließzeiten von durchschnittlich 2 bis 3 Minuten wäre der Bahnübergang gemäß HBS 2015 und unter Berücksichtigung der mittleren Wartezeit innerhalb des 20 Minuten-Intervalls als nicht leistungsfähig (QSV F) zu bewerten. Die Funktionsfähigkeit des Bahnübergangs Walsroder Straße ist für Morgen- und Abendspitzenstunde nach Überprüfung der Rückstaulängen folglich nicht gegeben. In Anbetracht dessen, dass der Bahnverkehr von und nach Soltau in Zukunft nach den konkreten aktuellen Planungen bezüglich der Taktverdichtungen im SPNV und bezüglich der Kapazitätserweiterungen für den Güterverkehr zunehmen soll, wird es mehr Schließungen geben, womit sich die Überstauungssituation weiter zuspitzen wird. Denn bereits voraussichtlich in 2027 werden sich die Schrankenschließzeiten an der Walsroder Straße und der Celler Str. durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau-Lüneburg weiter erhöhen.

Leistungsfähigkeiten

Im Rahmen der Bewertung des Verkehrsablaufs wurden abseits der Gleisquerungen in Abstimmung mit der Verwaltung zwei Knotenpunkte auf deren Leistungsfähigkeit geprüft.

- Knoten 1: Kirchstraße / Poststraße / Am Alten Stadtgraben
- Knoten 2: B71 / Celler Straße / Winsener Straße

Die Bewertung der Leistungsfähigkeiten erfolgte anhand des HBS 2015 für die maßgebenden Abendspitzen. Die Ergebnisse werden in der folgenden Tabelle veranschaulicht.

Tabelle 3: Leistungsfähigkeiten Knotenpunkte

Knotenpunkt und -form	QSV	Maßgebender Strom	Mittlere Wartezeit [s/KFZ]	Maximaler Rückstau [m]	Maßgebende Zufahrt
Kirchstraße / Poststraße / Am Alten Stadtgraben	D	Mischstreifen von Westen	36	110	Zufahrt Ost
B71 / Celler Straße / Winsener Straße	D	Linksabbieger von Süden nach Westen	44	122	Zufahrt Ost

QSV D bedeutet, dass die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmenden deutlich beeinträchtigt ist, der Verkehrsfluss jedoch noch stabil bleibt. Dies zeigt an, dass es zwar Einschränkungen gibt, die Situation aber nicht so kritisch ist, dass der Verkehrsfluss zusammenbricht

(FGSV 2015: HBS Teil A). Es existieren Überlegungen zum Umbau der vorgenannten Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen, s. Maßnahme Kfz-2.

Sicherheit und Unfallhäufung

Die Auswertung des Unfallatlasses 2017-2022 zeigt, dass im Stadtgebiet Soltau insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen vermehrt Unfälle registriert werden. Die meisten Unfälle passieren entlang der Hauptverkehrsstraßen Soltaus (vgl. Abbildung 44). Besonders betroffen ist in ost-westlicher Richtung die B71 mit über 130 registrierten Unfällen in den fünf Jahren, davon über 80 mit Pkw-Beteiligung. In nord-südlicher Richtung weisen die Harburger bzw. Walsroder Straße sowie die Celler Straße Unfallhäufungen auf. Es ist zu berücksichtigen, dass leichte Unfälle im Fuß- oder Radverkehr selten gemeldet werden und daher in der Statistik unterrepräsentiert sind.

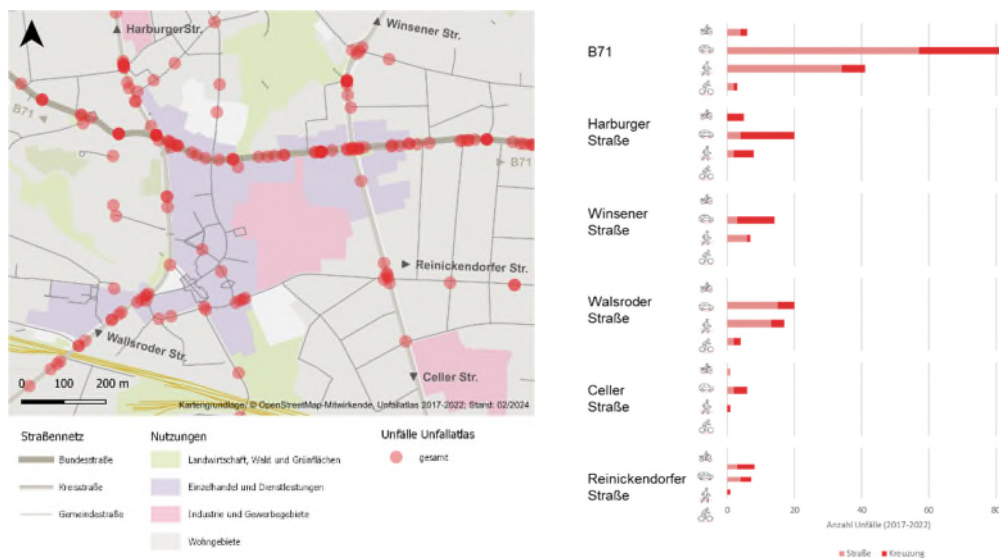


Abbildung 44: Unfälle nach Straße und Verkehrsmittelbeteiligung
(Datenquelle: Unfallatlas 2017-2022)

Der häufigste Unfallhergang ist ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt (s. Tabelle 4).

Tabelle 4: Unfälle in Soltau 2017-2022 nach Unfallart
(Quelle: Penderatlas, eigene Auswertung)

Unfallart	B 71	Celler Straße	Harburger Straße	Walsroder Straße
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	23	10	10	8
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	47	10	16	22
Sonstige Unfallarten	26	7	7	16
Gesamt	96	27	33	46

3.7. Kfz-Verkehr (ruhend)

Das Thema Parken ist ein komplexes Thema, das verschiedene Dimensionen der Mobilität und Stadtentwicklung beeinflusst. Parkraum trägt zur Erreichbarkeit von Geschäften, Dienstleistungen und Freizeitangeboten bei, beeinflusst damit Verkehrsströme und das allgemeine Stadtbild. Der Platzbedarf, den das Parken von Kfz in urbanen Gebieten beansprucht, führt häufig zu Flächenkonkurrenzen mit Wohnraum, Grünflächen oder Fuß- und Radverkehrsflächen.

3.7.1. Relevante Planungsgrundlagen und Qualitätsstandards

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sind die Vorbereitende Untersuchung von 2020 sowie die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) und die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012) sowie die E-Klima der FGSV von Bedeutung.

Parkmöglichkeiten werden von Nutzenden nur dann akzeptiert, wenn sie sowohl mit dem Fahrzeug als auch zu Fuß gut erreichbar sind. Eine **günstige Lage und Erreichbarkeit** setzt eine Anbindung an Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen voraus. Parkflächen, die nur über das untergeordnete Straßennetz erreichbar sind, sollten vermieden werden. Gleichzeitig ist eine enge Anbindung an das Zielgebiet wichtig. Die zumutbare Fußwegentfernung hängt von der Nachfragegruppe, dem Gebietstyp, der Art der Parkraumbewirtschaftung und der Attraktivität des Fußweges ab

Bei der **Definition der Auslastungsgrade** werden die Kategorien gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV angewandt. Demnach ist die Auslastung des Parkraums wie folgt einzuteilen:

- Sehr hoher Parkdruck 90 – 100 % Auslastung
- Hoher Parkdruck 80 – 90 % Auslastung
- Mittlerer Parkdruck 70 – 80 % Auslastung
- Geringer Parkdruck 60 – 70 % Auslastung
- Kein Parkdruck < 60 % Auslastung

Ein Qualitätsstandard ist zudem die **effektive und nachhaltige Steuerung der Parkraumnachfrage** durch Parkraummanagement. Unter diesem Oberbegriff sind die folgenden Aspekte zusammengefasst:

- **Angebotssteuerung:** Die Optimierung der Anzahl und Verteilung von Parkplätzen ist entscheidend, um den Bedarf der verschiedenen Nutzergruppen wie Anwohner, Pendler und Besucher zu decken. Dies beinhalten die Analyse und Anpassung des bestehenden Parkraumangebots an die tatsächliche Nachfrage.
- **Parkraumbewirtschaftung:** Einführung von Gebühren und zeitlichen Beschränkungen, um die Nutzung des Parkraums zu regulieren und den Suchverkehr zu reduzieren.
- **Parkleit- und Informationssysteme:** Bieten klare Informationen und Wegweisungen, die die Suche nach Parkplätzen erleichtern und den innerstädtischen Verkehr entlasten.

Relevant ist außerdem eine Prüfung der **Verkehrssicherheit** im Hinblick auf Ein- und Ausparkvorgänge, sowie wie die Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Für den ruhenden Verkehr sind Sicherheitstrennstreifen entlang aller Arten von Radverkehrsführungen vorzusehen. Auch im Mischverkehr, insbesondere bei schmalen Fahrbahnen, sollte ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden, um die Sicherheit zu gewährleisten

Im Hinblick auf die **bauliche Gestaltung und Ausstattung** ist ein bedarfsgerechtes öffentliches Ladeinfrastrukturangebot (LIS) zu schaffen. Die Standorte sollten dabei gut sichtbar und erreichbar sein. Die Standorte der LIS sollten weder den fließenden Verkehr noch den Rad- und

Fußverkehr einschränken. Im Hinblick auf die **Barrierefreiheit** ist nach DIN 18040-3 für Anlagen des ruhenden KFZ-Verkehrs im öffentlich zugänglichen Verkehrs- und Freiraum ein bedarfsge- rechtes und zielnahes Angebot von Pkw-Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen zu schaf- fen.

3.7.2. Bestands- und Mängelanalyse

Um Aussagen über die Auslastung des Parkraums in Soltau treffen und daraus Maßnahmen ableiten zu können, wurde an einem repräsentativen Werktag im Innenstadtbereich (Donnerstag, 13.04.2024) eine Parkraumerhebung durchgeführt, s. Kapitel Erhebungskonzept.

Lage und Erreichbarkeit

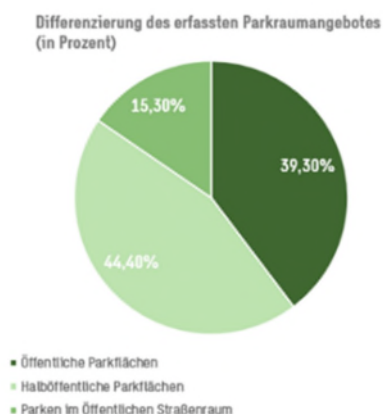
Im Innenstadtbereich weisen vor allem die Parkflächen der Nahversorger wie Aldi, Lidl und Rewe umfangreiche Kapazitäten auf. Weitere bedeutende Parkflächen mit umfangreicheren Kapazitäten sind u.a. am Amtsgericht, am Rathaus, am Schützenplatz und an der Therme vertreten. Eine besondere Rolle nehmen auch die Parkflächen am Bahnhof bzw. Güterbahnhof ein. Diese Parkflächen weisen im Hinblick auf das Thema P&R ein bedeutendes Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes auf, insbesondere in Hinblick auf die Mobilität von Pendelnden. Parken im öffentlichen Straßenraum ist insbesondere entlang der Feldstraße, des Rühbergs, im Rathausquartier sowie Unter den Linden vertreten. Die großen Parkflächen, vor allem die der Nahversorger, sind über das Hauptverkehrsnetz grundsätzlich sehr gut erreichbar. Allerdings trägt die Lage und Zuwegung zum einem hohen Verkehrsaufkommen entlang der Hauptverkehrsstraßen wie dem Alten Stadtgraben bei.

Parkraumangebot- und nachfrage

Die Parkraumauslastung stellt das Verhältnis zwischen dem Parkraumangebot und den tatsäch- lich gezählten Fahrzeugen (Parkraumbelugung) dar. Zur **Erfassung des Angebots** wurden im Untersuchungsraum im Rahmen der Erhebung insgesamt 1.576 Parkstände erfasst. Die erfassten Kapazitäten verteilen sich dabei auf:

- 619 Parkstände auf öffentlichen Parkflächen
- 700 Parkstände auf halböffentlichen Parkflächen
- 241 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die prozentualen Verhältnisse. Beim Parken im öffentlichen Straßenraum handelt es sich um entsprechende Parkbuchten oder markierte Parkflä- chen im öffentlichen Straßenraum, vor allem im südlichen Bereich der Bahnhofstraße sowie ent-



lang der Straße Unter den Linden. Im Untersuchungsraum sind die Parkmöglichkeiten ausnahmslos ebenerdig ange- ordnet, Parkbauten existieren nicht. Die größten, zweckge- bundenen Stellplatzangebote befinden sich im Bereich der Nahversorger. Größere Stellplatzkapazitäten in privaten Tiefgaragen oder auf privatem Gelände wurden in dieser Nachfrageuntersuchung nicht berücksichtigt.

Abbildung 45: Differenzierung des Parkraumangebotes in Prozent

Nachfolgend wird die **Parkraumauslastung** im öffentlichen Straßenraum und in den öffentlich bzw. halböffentlichen Parkflächen zusammengefasst dargestellt und erläutert.

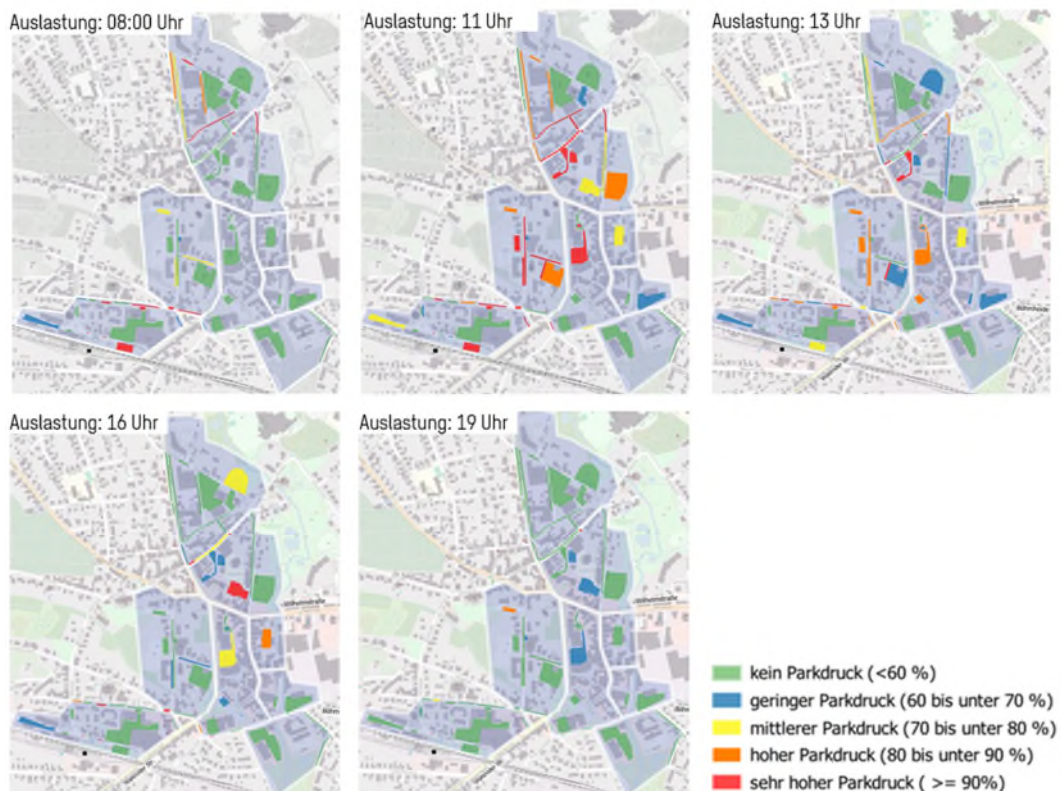


Abbildung 46: Auslastung Parkraum in Zeitscheiben (s. Anlage 4)

Die grafische Darstellung des Auslastungsgeschehens zeigt, dass im Tagesverlauf im Innenstadtbereich, in fußläufig akzeptabler Nähe durchaus Stellplatzkapazitäten vorhanden sind. Insbesondere im Teilbereich 6 Aldi / Polizei werden für den gesamten Tag Auslastungen von unter 60 % beobachtet und somit kein Parkdruck dokumentiert. Auch der Teilbereich 8 am Bahnhof weist im gesamten Tagesverlauf mehr als 40 % Kapazitäten auf.

Vor allem morgens, nachmittags und abends liegt flächendeckend weitgehend kein bis geringer Parkdruck vor. Auffällig sind Auslastungsspitzen mit hohen bis sehr hohen Parkdruck, die vor allem den Vormittag und den zentralen Innenstadtbereich betreffen. Besonders die Parkfläche im Bereich von Lidl/C&A weist in diesem Zeitraum eine Auslastung von über 90 % auf.

Die Betrachtung der Auslastung zeigt, dass auch im öffentlichen Straßenraum zeitweise hohe bis sehr hohe Auslastungszahlen feststellbar sind, wie z.B. in der Feldstraße, Rosenstraße und Schützenstraße.

Trotz der teilweise vorhandenen Auslastungsspitzen kann weder für die öffentlichen bzw. halböffentlichen Parkflächen noch für den öffentlichen Straßenraum von einem flächendeckenden Parkdruck gesprochen werden kann. So sind auch während der Auslastungsspitzen weiterhin ausreichende Kapazitäten verfügbar. Auffällig ist auch die insgesamt geringe Auslastung des P&R Güterbahnhof. Für Soltau liegt die Problematik damit weniger in einem Mangel von Parkraum, sondern vielmehr in der sinnvollen räumlichen Verteilung der Auslastung. Details zu Auslastung können der Anlage 4 entnommen werden.

Barrierefreie Pkw-Stellplätze

Im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen der Erhebung 33 barrierefreie Stellplätze auf öffentlichen und halböffentlichen Parkflächen erfasst. Das entspricht einer Quote von etwa zwei Prozent gemessen an der Gesamtanzahl der erhobenen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet. Zur Orientierung: Laut DIN 18040-3 sollten im öffentlichen Raum barrierefreie Stellplätze bedarfsgerecht und möglichst nah an den Zielorten ausgewiesen werden. Es wird empfohlen, mindestens 3 % der Parkstände für Menschen mit Behinderungen zu reservieren. Diese Stellplätze müssen barrierefrei nutzbar und erreichbar sein, was bedeutet, dass sie ausreichend breit und lang sein müssen, um den Ein- und Ausstieg zu erleichtern. Für Soltau ergibt sich folglich der Bedarf, die Anzahl der barrierefreien Stellplätze zu erhöhen.

Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung in Soltau konzentriert sich hauptsächlich auf die zeitliche Begrenzung der Parkmöglichkeiten.

- Freies Parken: Etwa die Hälfte der erfasste Parkstände kann ohne zeitliche Einschränkungen genutzt werden.
- Parkscheibenregelung: Die andere Hälfte der Parkstände unterliegt einer Parkscheibenregelung, bei der die maximale Parkdauer zwischen 0,5 und 3 Stunden variiert.

Andere Formen der Parkraumbewirtschaftung werden nach aktuellem Stand in Soltau nicht angewandt. Alle Parkmöglichkeiten sind ganztägig kostenfrei nutzbar.

Ladeinfrastruktur

Im Kernstadtgebiet Soltaus gibt es zum Zeitpunkt der Projektbearbeitung 15 öffentliche Ladesäulen. Sechs davon befinden sich im Umfeld des Bahnhofs, die übrigen neun sind im Kernstadtgebiet verteilt. In der Haushaltsbefragung gaben 20 % der Befragten an, dass sie sich vorstellen könnten, ein Elektrofahrzeug anzuschaffen, weitere 20 % beantworteten die Frage mit „vielleicht“. Eine höhere Anzahl an öffentlichen Ladesäulen ist für viele Personen die zwingende Voraussetzung für den Kauf eines Elektrofahrzeugs.

Fehlendes Parkleitsystem

In Soltau gibt es nach aktuellem Stand ein statisches Parkleitsystem, das relevante Ziele und Parkflächen im Stadtgebiet ausweist. Gegenüber einem intelligenten Parkleitsystem sind mangelnde Flexibilität, eingeschränkte Informationen und die höheren Parksuchverkehre sowie damit einhergehende höhere Umweltbelastungen Nachteile. Parkflächen können derzeit nicht effizient angesteuert und ausgelastet werden. In diesem Zusammenhang fehlt auch eine Bündelung der vorhandenen Parkmöglichkeiten. Neben den ausgewiesenen Parkflächen existieren eine Vielzahl an kleinen Parkflächen im Stadtgebiet, die Ortskundige ansteuern, ohne zu wissen, ob noch Kapazitäten vorhanden sind.

Sicherheitsdefizite im Straßenraum

Zum Schutz des Radverkehrs vom ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum existieren keine Sicherheitstrennstreifen. Entlang einiger Streckenabschnitte besteht die Gefahr, dass Radfahrende durch geöffnete Kfz-Türen gefährdet werden, insbesondere bei Straßenzügen mit einer geringen Querschnittsbreite.

Fehlende Strategie bezüglich neuer Bauordnung 2024

Der niedersächsische Landtag hat am 17. Juni 2024 einstimmig Änderungen an der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) beschlossen. Eine der wesentlichen Neuerungen ist die Aufhebung der Stellplatzpflicht für Wohnungen. Diese Entscheidung zielt darauf ab, den Wohnungsbau flexibler zu gestalten und den Bedürfnissen der modernen Stadtentwicklung Rechnung zu tragen.

Durch die Abschaffung dieser Pflicht können Entwickler und Bauherren bei der Planung von Wohnprojekten individueller vorgehen, was insbesondere in städtischen Gebieten mit begrenztem Platzangebot von Vorteil sein kann. Für Soltau ergibt sich die Herausforderung, dass gerade im ländlichen Raum die Mehrheit der Wohneinheiten über mindestens ein (häufig auch mehrere) Kfz verfügt (s. Kapitel 3.2). Der Wegfall der Ermächtigungsgrundlage zur Forderung ebendieser Einstellplätze hat zur Folge, dass neue Wege eruiert werden müssen, eine rechtliche Eingriffsregelung zu eröffnen oder aber Alternativlösungen zu finden. Dies ist eine Herausforderung, welcher sich nunmehr alle niedersächsischen Kommunen stellen müssen.

Ohne die gesetzliche Verpflichtung, Stellplätze zu schaffen, wird es vermutlich zu einem Anstieg des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum kommen.

3.8. Zusammenfassende Bestandsaufnahme und Handlungspotenziale

Folgende zentrale Herausforderungen und Potenziale lassen sich aus der Bestandsanalyse in der Zusammenfassung herausstellen:

Radverkehr

- **Gute Erreichbarkeit:** Innerhalb von 30 Minuten ist die Zufahrt aus allen Ortschaften möglich (bei zügiger Fahrt).
- **Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr:** Häufig werden Rad- und Fußverkehr auf zu schmalen Breiten gemeinsam geführt.
- **Hohe Verkehrsbelastung:** Entlang Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr aufgrund von Flächenkonkurrenzen nicht sicher geführt.
- **Barrierewirkung durch Bahngleise:** Bahnanlagen im Stadtgebiet sind Barrieren für den Radverkehr.
- **Oberflächenmängel:** Entlang einiger Strecken werden Mängel der Oberfläche (Kopfsteinpflasterbereiche) und teils unklare Markierung/Einfärbung festgestellt.
- **Radabstellanlagen punktuell vorhanden:** An vielen Zielorten im Stadtgebiet existieren bereits Abstellanlagen für den Radverkehr. In ihrer Quantität und Qualität besteht Ausbaupotenzial.

Öffentlicher Verkehr

- **Überregionale Erreichbarkeit:** Der Bahnhof Soltau ist mit Verbindungen nach Bremen im Westen, Hamburg im Norden, Münster im Osten sowie Hannover, Göttingen und Wolfsburg im Süden gut angebunden. Unter der Woche sind ÖPNV-Angebote in Richtung Celle oder Hamburg wenig attraktiv. Gemäß Ergebnissen der Haushaltsbefragung ist der Pkw aufgrund von Reisezeiten für die meisten Verbindungen die einzige Option.
- **Nahräumliche Erreichbarkeit ausbaufähig:** Innerstädtisch besteht für ÖPNV-Verbindungen Verbesserungspotential. Die Ortsteile sowie zentrale Gewerbestandorte sind teils schlecht an die Kernstadt angebunden sowie untereinander vernetzt.
- **Ausrichtung des Busverkehrs auf den Schülerverkehr:** Der Busverkehr ist ausschließlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet, weder Gewerbegebiete oder Wohngebiete noch touristische Ziele sind für alle gängigen Nutzergruppen zu den erforderlichen üblichen Reisezeiten erreichbar. Generell wird ein Fehlen von Bushaltestellen in Wohngebieten bemängelt. Zwar sind touristische Ziele (DOC, Heide Park) mit dem Bus erreichbar, allerdings nur für Besucherinnen und Besucher zu ausgewählten Zeiten.
- **AST-Verkehre wenig bekannt:** Die AST-Verkehre ergänzen den Linienbetrieb zwar sinnvoll, sind in der Bevölkerung allerdings wenig bekannt und auch nicht ausreichend flexibel.
- **Transport von Einkäufen:** Aus der Haushaltsbefragung wird ersichtlich, dass die Bürgerinnen und Bürger Soltaus aufgrund nicht angemessener Taktung, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Der Pkw zum Zweck des Transports größerer Einkäufe oder der schnellen Erreichung von Zielen im Umland bevorzugt.

- **Fehlende Mobilitätsstationen:** Ein komfortables und bequemes Umsteigen am Soltauer Bahnhof und weiteren Bahnhöfen und Bushaltestellen ist derzeit nur bedingt möglich. Es fehlen spontan verfügbare Taxiangebote.
- **Unübersichtliche Tarifstruktur:** Die komplizierte Tarifstruktur ist mit dem Deutschlandticket um ein einfach verständliches und kostengünstiges Angebot reicher, allerdings besitzen bislang nur 4 % der Bürgerinnen und Bürger ein solches Ticket. Aufgrund des begrenzten Angebots und der niedrigen Taktung des öffentlichen Nahverkehrs ist das Deutschlandticket für Soltau wenig attraktiv.

Fußverkehr

- **Gute Erreichbarkeit:** Große Teile des Kernstadtbereichs sind innerhalb von 15 Minuten erreichbar.
- **Unterschiedliche Ausbaustandards:** Es existieren unterschiedliche Ausbaustandards für Gehwege – teils fehlende Verbindungen, schmale Gehwege und Konflikte mit Radverkehr/parkenden Autos. Die Farbgebung des Oberflächenbelages ist irreführend.
- **Barrieren für den Fußverkehr:** Hauptverkehrsstraßen bilden Barriere für den Fußverkehr durch hohes Verkehrsaufkommen, teilweise lange Wartezeiten an Ampeln und vergleichsweise wenig Quermöglichkeiten.
- **Fehlende Barrierefreiheit:** Zu schmale Gehwegbreiten, unebene Oberflächen, Fehlen von taktilen Leitsystemen etc. erschweren die Nutzung des Verkehrsraums für mobilitäts eingeschränkte Menschen.
- **Mangelnde Aufenthaltsqualität:** Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen fehlt es der Stadt an Aufenthaltsqualitäten.

Kfz-Verkehr (fließend)

- **Attraktive Anbindung an Straßennetz:** Die Lage zur A7 macht Soltau als Standort für Unternehmen attraktiv. Das höherrangige Netz ist auf kurzen Wegen erreichbar.
- **Überwiegend Tempo 50:** In Soltau liegt die zulässige Geschwindigkeit auf dem Hauptverkehrsstraßennetz innerorts überwiegend bei Tempo 50.
- **Hohe Verkehrsbelastung:** Es werden im Hauptstraßennetz Soltaus bis zu 18.200 Kfz/24 h und damit hohe Verkehrsmengen festgestellt. Am höchsten sind die Verkehrsbelastungen in der Ortsmitte entlang der B71 und den Bahnübergängen in der Walsroder und Celler Straße. Die Verkehrsmengen stellen für den Rad- und Fußverkehr sowie die Aufenthaltsqualität starke Beeinträchtigungen dar.
- **Spitzenstunden:** Die Morgenspitzenstunde ist an den meisten Knotenpunkten von 07:00 bis 08:00 Uhr bzw. 07:15 bis 08:15 Uhr. Auffällig ist die späte Morgenspitzenstunde am Knotenpunkt 1 (Poststraße / Am Alten Stadtgraben / Kirchstraße) von 10:45 bis 11:45 Uhr, welche auf die dominierende Bedeutung der Einkaufsverkehre hindeutet. Die Abendspitzenstunde liegt an allen Knotenpunkten im Zeitraum von 16:00 bis 17:30 Uhr.
- **Schwerverkehr in der Innenstadt:** Der durch die Ortsmitte fahrende Lkw-Verkehr wirkt sich nachteilig auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus (u. a. Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Verkehrssicherheit). Für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich

insbesondere in Knotenpunktbereichen Konfliktsituationen mit dem Schwerverkehr. Vor dem Hintergrund der Flächenentwicklungen für Gewerbe im Stadtgebiet ist ein lenkender Umgang mit Schwerverkehren erforderlich.

- **Durchgangsverkehre in der Innenstadt:** Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr in der Kernstadt liegt zwischen 20 und 29 %.
- **Rückstauereignisse durch Bahnübergänge:** Die im Stadtgebiet befindlichen Bahnübergänge sorgen im Kfz-Netz für starke Verkehrsbehinderungen. Die Erreichbarkeit relevanter Ziele ist stark beeinträchtigt, was zu großen Unzufriedenheiten in der Bevölkerung sowie bei Wirtschaft, Rettung und weiteren Trägern öffentlicher Belange führt. Die zukünftig verstärkten Bahnverkehre verdeutlichen den dringenden Handlungsbedarf.

Kfz-Verkehr (ruhend)

- **ineffiziente Parkraumnutzung:** Einige Parkplätze sind phasenweise hoch bzw. sehr hoch ausgelastet. Andere, teils benachbarte Bereiche haben freie Kapazitäten. Hieraus entstehen Optimierungsmöglichkeiten zur Verteilung bzw. Lenkung des Verkehrs, um eine gleichmäßigere Auslastung zu erreichen.
- **Hohe Auslastung der Parkflächen im öffentlichen Straßenraum:** Negative Aspekte im Innenstadtbereich durch phasenweise hohe Auslastungszahlen und dadurch Konflikte mit Aufenthalts- und städtebaulichen Qualitäten.
- **Unzureichendes Parkraummanagement:** Es werden keine Parkgebühren im Stadtgebiet erhoben. Öffentliche Parkflächen werden bedingt gut ausgewiesen, es ist nicht klar ersichtlich, wo Parken erwünscht ist. Die aktuelle Form des Parkraummanagement trägt zum hohen Verkehrsaufkommen entlang von Hauptverkehrsstraßen wie dem alten Stadtgraben bei. Die Parkscheibenregelung wird bereits im Kernbereich eingesetzt.
- **Hoher Parkdruck ist Keine flächendeckende Problematik:** Grundsätzlich steht im Untersuchungsgebiet eine ausreichende Anzahl an Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Die heterogene Auslastung bietet ausreichend Potenzialflächen zur Verlagerung der Parknachfrage.

Querschnittsthemen

- **Negative Umweltbelastungen:** Das sehr hohe Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem Hauptstraßennetz sowie die auftretenden Rückstauereignisse im Straßennetz führen zu negativen Umweltbelastungen, die sich insbesondere durch Lärm- und Luftschadstoffbelastungen erkennbar zeigen.
- **Intermodalität:** Hinsichtlich der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einer Wegstrecke sind die Voraussetzungen punktuell geschaffen. Umstiegspunkte wie der Bahnhof Soltau sind allerdings wenig attraktiv und Angebote werden wenig kommuniziert. **Teilweise ist die Intermodalität mangels passenden Angebots im ÖPNV keine oder kaum eine Option in der Mobilität der Soltauer Bürgerinnen und Bürger.**
- **Mobilitätsmanagement:** Die Stadt unternimmt bereits auch in ihren Rahmenplanungen und Teilnahme an Aktionen wie „Stadtradeln“ Schritte in Richtung nachhaltiger Mobilität. Es fehlt allerdings an Strukturen mit zeitlichem und finanziellem Budget in der Verwaltung, um Themen des Mobilitätsmanagements umfänglich angehen zu können.

4. Vision und Zielvorstellungen

Die Zielvorstellungen des VEP orientieren sich eng an den im ISEK dokumentierten und beschlossenen verkehrlichen Zielen, s. folgende Abbildung. Sie lassen sich thematisch den drei Themenbereichen nachhaltige Mobilität, Straßenverkehr und Modernisierung zuordnen.



Abbildung 47: Handlungsschwerpunkte gemäß ISEK Soltau (überarbeitete Darstellung)

Für den VEP lässt sich nachstehende Vision definieren:

**Gleichberechtigte Teilhabe
an allen Formen der Mobilität
für alle Bürgerinnen und Bürger**

Die Vision wird durch Handlungsfelder und Einzelziele beschrieben, welche nachstehend erörtert werden. Die Ziele orientieren sich stark an den im ISEK definierten und wurden in Absprache mit

der Verwaltung und Rückkopplung mit der Öffentlichkeit für den VEP leicht angepasst und konkretisiert, s. nachstehende Abbildung.



Abbildung 48: Ziele des VEP

Mobilität für alle

Das Handlungsfeld "Mobilität für alle" bezieht sich auf die Schaffung von Zugänglichkeit und **Teilhabe an Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen oder körperlichen Fähigkeiten**. Es beinhaltet die Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen und -diensten, die inklusiv sind und es jedem ermöglichen, sich frei und sicher innerhalb der Stadt zu bewegen. Dies kann durch die Optimierung der ÖPNV-Anbindungen und die Schaffung barrierefreier Zugänge zu Verkehrsmitteln und -stationen erreicht werden. Auch der Schutz besonders sensibler Bevölkerungsgruppen im Straßenraum wie Kinder fällt unter das Handlungsfeld, das wesentlich die Vision des Verkehrsentwicklungsplans einer gleichberechtigten Teilhabe unterstützt.

Vernetzung

Das Ziel der Vernetzung im Verkehr bezieht sich auf die Schaffung von integrierten und effizienten Verkehrssystemen, die **verschiedene Verkehrsträger und -wege miteinander verbinden**. Dies umfasst die Verbesserung der Anbindung von Wohngebieten an Nahversorgungszentren, die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Förderung von Fuß- und Radverkehr. Eine gut vernetzte Verkehrsinfrastruktur ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern, ihre Ziele schnell und bequem zu erreichen, und trägt zur Reduzierung von Rückstauereignissen und Emissionen bei.

Verkehrsverlagerung (Modal Shift) zu nachhaltiger Mobilität

Das Ziel des Modal Shift zu nachhaltiger Mobilität bezieht sich auf die **Verlagerung von Verkehrsträgern hin zu umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Transportmethoden**. Dies kann beispielsweise die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Radfahrens oder des Zu Fußgehens umfassen, um den Einsatz von privaten Pkw und anderen motorisierten Verkehrsmitteln zu reduzieren. Der Modal Shift zielt darauf ab, die Umweltbelastungen durch den Verkehr zu

verringern, die Lebensqualität im Stadtgebiet zu verbessern und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren.

Fossilfreie Mobilität

Das Ziel fossilfreie Mobilität bezieht sich auf die Bestrebungen, **die Nutzung fossiler Energieträger im Bereich der Mobilität weitestgehend zu reduzieren oder zu eliminieren**. Dies umfasst die Entwicklung und Implementierung neuer Produktions-, Fortbewegungs- und Konsumformen, die umweltfreundlicher sind. In diesem Kontext wird auch die Schaffung einer intelligenten Gesellschaft betont, die digitale Werkzeuge zur Förderung emissionsarmer Mobilitätslösungen, wie z.B. Bike- oder Car-Sharing, sowie die Organisation emissionsarmer Lieferdienste nutzt. Ziel ist es, die urbane Mobilität nachhaltig zu gestalten und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern.

Verkehrslenkung

Das Ziel der Verkehrslenkung bezieht sich auf die **Steuerung und Organisation des Verkehrsflusses im Stadtgebiet, um eine effiziente und sichere Nutzung der Verkehrswege zu gewährleisten**. Es beinhaltet Maßnahmen, die darauf abzielen, den Verkehr zu lenken, um Rückstauereignisse zu vermeiden, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Umweltbelastungen zu reduzieren. Verkehrslenkung kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden, wie z.B. durch die Bündelung von Parkraum und Lenkung von Parksuchverkehren.

5. Maßnahmen







Auf Basis der Mängelanalyse, Vision und Zielvorstellungen sowie Beteiligungsergebnisse werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt. Die Maßnahmenentwicklung erfolgt qualitativ auf Basis der Vorüberlegungen und Mängelanalyse, flankiert durch die Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess.




Die Maßnahmen werden in Form von Steckbriefen hinsichtlich ihrer Umsetzungsschritte, zu beteiligenden Akteuren und Umsetzungsvoraussetzungen betrachtet.

Legende

Den Maßnahmensteckbriefen wird die folgende Legende zugrunde gelegt.

Tabelle 5: Legende zu Maßnahmensteckbriefen




Item:	Beschreibung:
Kosten	Entsprechend der nachstehenden Kategorisierung werden die Kosten geschätzt. Sie beziehen sich nur auf mögliche Materialkosten und Kosten für Dienstleistungen bzw. externe personelle Kosten – nicht auf die Arbeitsstunden der genannten Verantwortlichkeiten.
	 Kosten bis 100.000 Euro
	 Kosten bis 250.000 Euro
	 Kosten über 250.000 Euro
Priorität	Die Prioritätsstufe setzt sich zusammen aus der Einschätzung der beteiligten Akteure (Öffentlichkeit), ergänzt um die fachliche Einschätzung von Stadtverwaltung und Fachbüro.
	 Niedrige Priorität
	 Mittlere Priorität
	 Hohe Priorität

Zeithorizont	<p>Mit dem Zeithorizont wird angegeben, mit welchem Umsetzungshorizont für den Projektbeginn gerechnet werden kann.</p> <p> Kurzfristig: Projektbeginn bis 3 Jahre nach Finalisierung des VEP</p> <p> Mittelfristig: Projektbeginn 3 bis 5 Jahre nach Finalisierung des VEP</p> <p> Langfristig: Projektbeginn mehr als 5 Jahre nach Finalisierung des VEP</p>
Ausgangslage	Die Ausgangslage wird dargestellt und das allgemeine Handlungspotenzial beschrieben.
Zielsetzung(en)	Auflistung der Ziele, die mit einer erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme erreicht werden sollen.
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme wird beschrieben und wichtige Aspekte benannt, die für die konkrete Umsetzung bzw. Prüfung relevant sind.
Voraussetzungen	Die Voraussetzungen ordnen das Handlungspotential sowie die Maßnahme in den Kontext der aktuellen Richtlinien und Vorgaben ein.
Umsetzung	Es werden die erforderlichen Arbeitsschritte und Akteure zur Maßnahmenumsetzung aufgelistet. Die koordinierende Stelle bzw. der verantwortliche Akteur zur Begleitung und Umsetzung der Maßnahme wird benannt. Es werden Fördermöglichkeiten benannt, die für die im Rahmen der Maßnahmendurchführung geprüft werden sollten. Es werden Beispiellösungen gezeigt, weiterführende Links oder Skizzen angefertigt.

Maßnahmenübersicht

Nachstehend werden alle ausgewählten Maßnahmen gelistet und hinsichtlich Kosten, Priorität und Zeithorizont für den Projektbeginn aufgeführt.







Tabelle 6: Maßnahmenübersicht

		 Kosten	 Priorität	 Zeithorizont
Radverkehr				
Rad-1	Radverkehrsnetz weiterentwickeln und Netzlücken schließen	•••	•••	•••
Rad-2	Einrichtung von Fahrradstraßen prüfen	•••	•••	••
Rad-3	Radverkehr an Knotenpunkten sicher führen	••	••	••
Rad-4	Radverkehrsführung durch einheitliche Farbgebung und Einsatz von Piktogrammen und ebene Fahrbahnbeläge auf dem Hauptradroutennetz herstellen	•	••	••
Rad-5	Sichere Fahrradabstellanlagen herstellen	•	••	••
Rad-6	Fahrradverleih-Angebot etablieren	•	•	•••
Rad-7	Weg vom Bahnhof zur Innenstadt attraktiver gestalten	•••	•••	••
ÖPNV				
ÖPNV-1	Bürgerbus / On-Demand-Taxi für die Ortschaften und Wohngebiete prüfen und etablieren	••	••	•••
ÖPNV-2	Linienbusverkehr ausdehnen	•••	•••	•••
ÖPNV-3	Busverbindung zwischen Bahnhof und touristischen Zielen (u.a. Heide Park und DOC) verbessern	••	•••	•
ÖPNV-4	Informationen zu ÖPNV-Angeboten und Ticketoptionen verständlich kommunizieren	•	•	•

Fußverkehr				
Fuß-1	Aufenthaltsqualitäten durch blau-grüne Infrastrukturen und Sitzgelegenheiten verbessern	...	...	.
Fuß-2	Barrierefreiheit im Fußwegenetz umsetzen	...	...	...
Fuß-3	Weg von Bahnhof zur Innenstadt einladend gestalten	...	...	..
Fuß-4	Gehwege eindeutig kennzeichnen	.	.	.
Fuß-5	Netzlücken schließen	...	...	...
Fuß-6	Querungsanlagen für den Fußverkehr sicher gestalten	...	..	...
Fuß-7	Fußverkehrsinfrastruktur sicher ausbauen	...	..	...
Kfz-Verkehr (fließend)				
fKfz-1	Tempo 30 auf weiteren Streckenabschnitten prüfen	.	..	..
fKfz-2	Knotenpunkte Kirchstraße / Poststraße / Am Alten Stadtgraben und Knotenpunkt B71 / Celler Straße / Winsener Straße baulich umgestalten	...	..	..
fKfz-3	Ortsumfahrung von Soltau prüfen	...	...	...
fKfz-4	B 71 an Anschlussstelle Ost ausbauen	...	...	.
fKfz-5	Einbahnstraßensystem Wilhelmstraße / Stadtgraben / Böhmheide / Celler Straße prüfen	...	..	.
fKfz-6	Lkw-Umleitungskonzept erstellen	.	..	..
fKfz-7	Carsharing im Stadtgebiet fördern	.	.	...
Kfz-Verkehr (ruhend)				
rKfz-1	Parkleitsystem einführen	..	...	...
rKfz -2	Beschäftigtenparken innenstadtnah einrichten	..	..	..
rKfz -3	Parkflächen in Quartieren bündeln und regulieren	...	...	.
rKfz -4	Bewohnerparken einführen	.	.	...
rKfz -5	Touristische Parkflächen ausweisen	.	..	..

rKfz -6	Ladebereiche für den Lieferverkehr ausweisen	•	•	••
rKfz -7	Zentrale Parkflächen für Einkaufs- und Besucherverkehr vorhalten	•	•••	•
Querschnittsthemen				
Quer-1	Höhengleiche Bahnübergänge in der Kernstadt beseitigen	•••	•••	•••
Quer-2	Öffentlichkeitsarbeit zu Mobilitätsthemen angehen	•	••	••
Quer-3	Verkehrsversuche zur Förderung des Umweltverbundes organisieren	•	••	•
Quer-4	Verwaltungsstrukturen zum Thema Mobilität schaffen	•	•••	•
Quer-5	Neubürgermanagement etablieren	•	•	•
Quer-6	Schulisches Mobilitätsmanagement durchführen	•	••	•

5.1. Handlungsfeld Radverkehr

Rad Nr. 1	
<h3 style="margin: 0;">Radverkehrsnetz weiterentwickeln und Netzlücken schließen</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>Kosten:</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Priorität:</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Zeithorizont:</p>  </div> </div>	
Ausgangslage	<p>Das Radhaupt- und Nebennetz der Stadt Soltau weist im Stadtgebiet Netzlücken auf. Zum einen handelt es sich um bislang nicht existente Wegeverbindungen, zum anderen um fehlende Radverkehrsanlagen. Radverkehrsanlagen fehlen, wenn der Radverkehr bei zu hoher zulässiger Geschwindigkeit und zu hoher Verkehrsbelastung auf der Fahrbahn geführt wird. Wie bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Soltau (2019) beschrieben, ist die Optimierung der Radwege zu spezifischen Siedlungsschwerpunkten, Nachbarstädten sowie Gewerbe- und Tourismusstandorten ein wesentliches Ziel der Stadt. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet sowie zur Stärkung des Alltagsradverkehrs soll der Radverkehr auf bedeutenden Verbindungen eine gut ausgebaute Radverkehrsanlage vorfinden. Hierfür ist ein möglichst lückenloses Netz essenziell, das sich an den Bedarfen des Alltagsradverkehrs orientiert.</p>
Zielsetzung(en)	<ul style="list-style-type: none"> <li style="margin-bottom: 10px;"> Optimierung der Radwegeanbindungen <li style="margin-bottom: 10px;"> Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet  Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte und Nachbarstädte mit der Innenstadt
Maßnahmenbeschreibung:	
Definition	<p>Ziel der vorliegenden Maßnahme ist, Netzlücken im Radnetz im Sinne einer durchgängigen Befahrbarkeit zu schließen. Eine Netzdurchgängigkeit ist Voraussetzung für ein positives Nutzungserlebnis der Radfahrerinnen und Radfahrer. Grundlegend für die Schließung der Netzlücken ist das im VEP formulierte Zielradnetz.</p> <p>Als problematisch in Soltau erweisen sich insbesondere lückenhafte Ost-West-Verbindungen im Stadtgebiet, sowie die mangelnde Anbindung von Ortsteilen und der Innenstadt.</p> <p>Konkret sollen folgende Netzlücken durch <u>Schaffung neuer Wegeverbindungen</u> geschlossen werden (siehe auch folgende Karte):</p> <ul style="list-style-type: none"> • R.1.1 Lückenschluss Lönsweg - Tannenweg / Schaffung einer höhenungleichen Querung der Bahnstrecke Han/Buchholz • R.1.2 Radwegeverbindung Harburger Straße bis Schulzentrum / Oberschule • R.1.3 Lückenschluss Heinrich-Heine-Straße über Moorstraße bis Trift / Querung von Bahnstrecken • R.1.4 Fuß- und Radwegeverbindung Rathausquartier (s. auch Rahmenplanung) • R.1.5 Lückenschluss Visselhöveder Straße bis Walsroder Straße westlich an Wilhelm-Busch-Schule • R.1.6 Fuß- und Radwegeverbindung parallel zur Markstraße entlang der Böhme • R.1.7 Direktverbindung Visselhöveder Straße und Almer Kirchweg • R.1.8 Direktverbindung in Richtung Tetendorf

<p>Wichtige Aspekte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • R.1.9 Direktverbindung Oeninger Weg und Lönsweg • R.1.10 Fuß- und Radwegeverbindung entlang Marienburger Damm von Charlottenstraße bis Celler Straße <p>Konkret sollen folgende Netzlücken durch <u>Verbesserung /Herstellung der Radinfrastruktur entlang existierender Wegeverbindungen</u> geschlossen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • R.1.11 Radwegeverbindung entlang der K16 in Richtung Leitzingen und Frielingen • R.1.12 Direktverbindung zwischen Lönsweg und Kantweg • R.1.13 Alternativverbindung Gleisquerung Walsroder Straße über Tetendorfer Straße, Brüderstraße, Breidingstraße • R.1.14 Durchgängige und sichere Führung entlang Celler Straße • R.1.15 Durchgängige und sichere Führung entlang Visselhöveder Straße • R.1.16 Durchgängige und sichere Führung entlang Wilhelmstraße/ Lüneburger Straße • R.1.17 Durchgängige und sichere Führung entlang Bergstraße • R.1.18 Durchgängige und sichere Führung entlang Am Alten Stadtgraben <p>Die genannten und weitere mögliche Ergänzungen im Haupt- und Nebennetz sind im Radzielnetz mit gestrichelter Linie gekennzeichnet.</p> <p>Relevant ist, dass <u>alle neuen Ortschafts- und Gewerbeflächenentwicklungen</u> an das Radnetz anschließen und attraktive Radverbindungen bei jeder Erschließung mitgedacht werden.</p> <p>Wichtige Aspekte für die Herstellung eines möglichst durchgängigen Radverkehrsnetzes in Soltau sind die in 3.3.2 und in den geltenden Richtlinien und Empfehlungen definierten Qualitätsstandards. Grundlegend zeichnet sich das Zielnetz in Zukunft durch eine gute Erreichbarkeit, Durchgängigkeit, eine einfach verständliche Radverkehrsführung, sichere und komfortable Querungen sowie sichere Schulwegverbindungen aus.</p>
	Voraussetzungen:
<p>Technische Voraussetzungen</p>	<p>Die Richtlinien und Empfehlungen definieren, wie zweckmäßig eine Radverkehrsanlage ist und wie breit eine solche ausgestaltet sein muss. Die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr wird bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 – 7 m und Tempo 50 ab einer Verkehrsbelastung von 400 Kfz/h als kritisch eingestuft.</p>
<p>Organisatorische Voraussetzungen</p>	<p>Integration in Gesamtkonzept</p> <p>Das städtische Zielradnetz muss gut in das politisch beschlossenen Gesamtkonzepts integriert sein und zusammen mit den anderen genannten Maßnahmen gedacht werden, insbesondere an intermodalen Knotenpunkten und Umsteigeanlagen. Gleichzeitig müssen Einzelmaßnahmen, wie Fahrradstraßen gut in das Gesamtkonzept integriert sein.</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit (optional)</p> <p>Es ist empfehlenswert, die Öffentlichkeit frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen. Somit können die Bedürfnisse der Anwohnenden, Radfahrenden und ggf. auch lokal ansässigen Unternehmen berücksichtigt werden.</p>
Umsetzung:	
<p>Akteure</p>	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n)</p> <p>Ggf. Planungsbüro, ADFC, Landkreis Heidekreis und Nachbarkommunen, ggf. AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen), DB InfraGO AG, Politik</p>

Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, Landkreis und oder Nachbarkommune (bei Bedarf)
2. Abstimmung mit DB Netz (bei Bedarf)
3. Prüfen der Umwelt- und sonstiger Belange
4. Durchführung / Ausschreibung von Machbarkeitsuntersuchungen (bei Bedarf)
5. Bürgerinformation bzw. -beteiligung (bei Bedarf)
6. Ausschreibung und Auftragsvergabe der Planung nach HOAI
7. Bauliche Umsetzung der Maßnahme

Fördermöglichkeiten

Sonderprogramm Stadt und Land

<https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick>

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze

RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
 ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010)
 StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2021)
 E-Klima (FGSV, 2022)

Weitere Quellen

Informationsforum Bund – Materialsammlung zum Thema Fahrradstraße:

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Fahrradstrassen/Fahrradstrassen_node.html#vt-sprg-1



Einrichtung von Fahrradstraßen prüfen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Bislang gibt es im Stadtgebiet von Soltau keine Fahrradstraßen. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet sowie zur Stärkung der Verkehrssicherheit soll der Radverkehr auf bedeutenden Verbindungen Vorrang erhalten. Fahrradstraßen bieten die Chance neben der Radverkehrsförderung die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Radwegenverbindungen



Optimierung der Verkehrslenkung und der Verkehrsführung in der Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Fahrradstraßen

Bei Fahrradstraßen handelt es sich um dem Radverkehr gewidmete Erschließungsstraßen, die durch folgende Merkmale gekennzeichnet sind:

- Fahrradstraßen sind dem Fahrradverkehr vorbehalten und dürfen mit anderen Fahrzeugen nur dann benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist.
- Fahrradfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- Fahrradstraßen ermöglichen dem Radverkehr einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und hohe Reisegeschwindigkeiten.

Mögliche Fahrradstraßen in Soltau

Für Fahrradstraßen geeignet sind insbesondere im Nebennetz liegende Ausweichrouten zu Hauptverkehrsstraßen ohne derzeit geeignete Radverkehrsinfrastruktur. Für folgende Straßen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet von Soltau zu prüfen:

- R.2.1 Mühlenstraße / Scheibenstraße als Alternativroute zur Poststraße / Unter den Linden.
- R.2.2 Böningweg über den Lönsweg mit Weiterführung zum Tannenweg bis auf Höhe des Vogelbeerweges als Alternativroute zur Poststraße / Wilhelmstraße / Lüneburger Straße.
- R.2.3 Weinligstraße mit Weiterführung über Claudiusstraße, Heinrich-Heine-Straße, Schuhmacherstraße, Rademacherstr. und Almhöhe bis in das Gewerbegebiet Almhöhe

Darüber hinaus können weitere Einsatzbereiche geprüft werden (insb. Nebenrouten).

Wichtige Aspekte

Erkennbarkeit

Eine klare und einheitliche Kennzeichnung durch bauliche Maßnahmen und Markierungen im gesamten Streckenverlauf und vor allem an Zufahrten, Kreuzungen und Knotenpunkten ist elementar. Dazu gehört eine eindeutige und verständliche Beschilderung mit den Zeichen 244.1 und 244.2 StVO.

Vorrang

Fahrradfahrende sollen perspektivisch die vorherrschende Verkehrsart sein. Daher sollten Fahrradstraßen als Teil des Hauptradnetzes bevorzugt werden.

Fahrgasse

Die Fahrgasse sollte mindestens 4 Meter zuzüglich Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 Meter) betragen. Dies ermöglicht ein sicheres

Nebeneinanderfahren in beide Richtungen, wirkt hohen Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen entgegen und ermöglicht Begegnungsverkehr zwischen Rad und Kfz.

Geschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Fahrradstraße beträgt 30 km/h.

Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr soll gemäß StVO nur ausnahmsweise zugelassen werden. Der Durchgangsverkehr für Kfz kann vermieden werden, z.B. durch Diagonalsperren oder Einbahnstraßen.

Ruhender Verkehr

Es sollten Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markiert werden, um Unfälle mit (aus)parkenden Autos und öffnende Türen zu vermeiden. Stellplätze entlang der Fahrradstraße sollten wo möglich reduziert werden.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

Fahrradverkehrsdichte und Netzbedeutung

Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen deutlich erleichtert. Demnach können Fahrradstraßen dort, wo eines der folgenden Kriterien zutrifft, eingerichtet werden:

- Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte
- Straßen mit einer zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte
- Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr
- Straßen mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Für die drei derzeit zu prüfenden Fahrradstraßen ist aktuell gemäß den Ergebnissen des Stadtradelns 2023 eine mittlere Fahrradverkehrsdichte anzunehmen. Bei potenzieller Verlagerung der Radverkehre von viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen ist davon auszugehen, dass sich die Fahrradverkehrsdichte auf den Strecken weiter erhöhen wird. Die potenziellen Fahrradstraßen sind Teil des zukünftigen Hauptradroutennetzes.

Gefährdungslage für Radfahrende

Ferner zeigen Gerichtsurteile, dass es wichtig ist, die tatsächlichen Verhältnisse und Gefährdungslage für Radfahrerinnen und Radfahrer zu belegen. In Soltau ereignen sich viele der Unfälle mit Fahrradbeteiligung entlang der B71. Bei Verlagerung der Radverkehre auf parallel verlaufende Fahrradstraßen würde die Gefährdungslage für Radfahrende sich dementsprechend entspannen.

Organisatorische Voraussetzungen

Integration in Zielnetze

Fahrradstraßen sollten gut in das städtische Radverkehrsnetz integriert sein und Teil eines politisch beschlossenen Gesamtkonzepts sein, sodass bei der Einrichtung einzelner bzw. zusätzlicher Fahrradstraßen nicht jedes Mal Grundsatzfragen aufkommen.

Abhängige Maßnahmen müssen mitgedacht werden. Für die potenzielle Fahrradstraße Lönsweg – Tannenweg ist der Lückenschluss über die Bahnstrecke Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung beider Maßnahmen (s. Maßnahme R 1.1).

Die potentielle Fahrradstraße Mühlenstraße/Scheibenstraße (Maßnahme R.2.1) ist auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen. Es steht eine Entscheidung aus, ob eine Leitung des Radverkehrs durch die Mühlenstraße oder über Alternativrouten wie beispielsweise durch den Böhmepark zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität im Rathausquartier führt.

Öffentlichkeitsarbeit (optional)

Es ist empfehlenswert, die Öffentlichkeit frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen. Somit können die Bedürfnisse der Anwohnenden, Radfahrenden und ggf. auch lokal ansässigen Unternehmen berücksichtigt werden.

Umsetzung:

Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Ggf. Planungsbüro, ADFC, ggf. AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen), Politik, ggf. Straßenbaulasträger, Bauunternehmen</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erforderlichkeit und Voraussetzungen prüfen 2. Hinweise von Feuerwehr, Rettungsdiensten und Entsorgungsunternehmen entgegennehmen 3. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde 4. Politischen Beschluss einholen 5. Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger durchführen oder anderweitig informieren 6. Umsetzung / Anordnung sowie Beschilderung und Markierung
Fördermöglichkeiten	<p>Sonderprogramm Stadt und Land: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2021)</p> <p>Weitere Quellen Informationsforum Bund – Materialsammlung zum Thema Fahrradstraße: https://www.mobiltaetsforum.bund.de/DE/Themen/Fahradstrassen/Fahradstrassen_node.html#vt-sprg-1</p>

(Beispiel-)Darstellung:

<p>Fahrradstraße Böningweg / Lönsweg / Tannenweg</p>	 <p>Kartengrundlage: Google Earth Pro</p>
---	---

**Fahrradstraße
Mühlenstraße /
Scheibenstraße**



**Fahrradstraße
Weinligstraße**



Radverkehr an Knotenpunkten sicher führen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Aufgrund der Unfallhäufigkeit kommt der verkehrssicheren Gestaltung von Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten eine besondere Bedeutung zu.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Radwegeanbindungen



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die bauliche bzw. signaltechnische Anpassung der Knotenpunkte zu Gunsten des Radverkehrs. Die sichere Führung des Radverkehrs soll unter anderem an nachstehenden Knotenpunkten geprüft und verbessert werden:

- R.3.1 Wilhelmstraße / Mühlenstraße
- R.3.2 Celler Straße / Böhmheide
- R.3.3 Harburger Straße / Zum Ahlftener Flatt
- R.3.4 Lüneburger Straße / Oeninger Weg
- R.3.5 Wilhelmstraße/Celler Straße / Winsener Straße
- R.3.6 Visselhöveder Straße / Walsroder Straße
- R.3.7 Poststraße / Am Alten Stadtgraben
- R.3.8 Böhmheide/Charlottenstraße

An den Knotenpunkten sollen nachstehende Maßnahmen geprüft bzw. verbessert werden:

- Gewährleistung aller Abbiegebeziehungen für den Radverkehr durch:
 - die Anlage von Radfahrstreifen zur Führung direkt links abbiegender Radfahrerinnen und Radfahrer
 - vorgezogenen Aufstellbereiche für den Radverkehr
 - die Markierungen von Furten zur Querung
 - die Herstellung ausreichender Breiten für Mittelinseln und sonstige Querungshilfen
 - die Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten der Signalisierung für den Radverkehr
- Herstellung geschützter und farblich sichtbarer Übergänge zwischen Radweg und Fahrbahnniveau
- Reduzierung der Barrieren und Gefahrensituationen an höhengleichen Bahnübergängen
- Bordsteinabsenkungen an Einfahrten und Querungen für den Radverkehr

Allgemeine Berücksichtigung der Radverkehrsführung im Rahmen von Neubau- und Sanierungsmaßnahmen an Knotenpunkten

Wichtige Aspekte

Für den Radverkehr sind **ausreichende Sichtbeziehungen** zu anderen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Nach § 12 Absatz 3 Nummer 2 StVO ist es verboten, in einem

	<p>Abstand von weniger als 8 Metern vor oder hinter Kreuzungen und Einmündungen zu parken, wenn dadurch die Sichtbeziehungen beeinträchtigt werden. In dem Fall müssen Stellplätze entfallen.</p> <p>Die Knotenpunkte sollen für den Radverkehr zügig und sicher befahrbar sein.</p> <p>Für den Radverkehr sind ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr vorzusehen, damit der fließende Radverkehr und andere Verkehrsteilnehmende nicht behindert werden.</p> <p>Ein Augenmerk ist auf die Entschärfung von Konflikten zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegendem Kfz-Verkehr bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegendem Kfz-Verkehr zu legen.</p>
Voraussetzungen:	
Technische Voraussetzungen	Es gilt, die Richtlinien und Empfehlungen der FGSV zu berücksichtigen, welche Musterlösungen für Führungsform und Breiten definieren.
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Ggf. Planungsbüro, ADFC, ggf. AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen), Politik, ggf. Straßenbaulasträger, Bauunternehmen</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Abstimmung über Örtlichkeiten 2. Planung 3. Umsetzung 4. Evaluierung
Fördermöglichkeiten	<p>Sonderprogramm Stadt und Land: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2021) E-Klima (FGSV, 2022)</p>

Radverkehrsführung durch einheitliche Farbgebung und Einsatz von Piktogrammen hervorheben und ebene Fahrbahnbeläge auf dem Hauptradroutennetz herstellen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau wird die Radverkehrsführung unterschiedlich gekennzeichnet. Unüblicherweise sind Gehwege größtenteils rot und Radwege grau gepflastert. Für Ortsfremde ist dies schwierig verständlich, denn deutschlandweit werden die Radnetze eher rot markiert. Historisch bedingt existieren im Stadtgebiet Soltaus auf vielen für Radfahrende attraktiven Routen Pflastersteinbeläge. Diese erschweren das Fahren auf der Fahrbahn oder im Seitenraum.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Radwegeanbindungen



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme definiert sich durch die Verbesserung der Infrastrukturen für den Radverkehr entlang des Radnetzes und beschreibt

- die möglichst ebene Gestaltung von Pflastersteinen,
- eine Sanierung der Oberflächenbeläge zu Gunsten des Radverkehrs (ebene Natursteinplatte, rot eingefärbter Asphalt)
- sowie die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum

Zu nennen sind unter anderem nachstehende Raumbeispiele:

4.1 Kopfsteinpflaster eben gestalten:

- Zum Ahlftener Flatt
- Mühlenstraße
- Rosenstraße
- Krumme Rieth
- Blumenstraße
- Ernst-August-Straße
- Birkenstraße

4.2 Sanierung / Verbesserung der Oberflächenbeläge

- Weinligstraße
- Billungstraße

4.3 Piktogramme bei Führung im Mischverkehr einführen

- Weinberg
- Bergstraße
- Oeninger Weg
- Böhmepark

Wichtige Aspekte

Insbesondere im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Schulen ist ganz besonders auf eine adäquate Verbesserung von Farbgebung und Oberflächen zu achten.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

- **Radverkehrsanlagen** können mit dem Piktogramm Radverkehr gekennzeichnet werden
- **Gemeinsame Geh- und Radwege** ohne Radwegebenutzungspflicht können mit einer Piktogramm-Kombination in regelmäßigen Abständen aufgebracht wird, die aus den Sinnbildern Fußverkehr und Radverkehr gemäß § 39 Absatz 7 StVO mit einem trennenden Querstrich aber ohne umschließenden Kreis besteht.
- Es gibt technische Lösungen, das Stadtbild mit **geschliffenem Pflaster** zu erhalten und damit dem Denkmalschutz entgegenzukommen. Gleichzeitig werden Versickerung verbessert und die Lärmemissionen gesenkt.

Rechtliche Voraussetzungen

Zur Erhaltung der baulichen Gesamtanlage müssen für die Soltauer Innenstadt die Vorgaben der **Gestaltungssatzung** berücksichtigt und Maßnahmen mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden. Dies gilt insbesondere für die Umgestaltung des Kopfsteinpflasters, da dieses teilweise denkmalgeschützt ist.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Denkmalpflege
Ggf. Planungsbüro

Arbeitsschritte

1. Abstimmung zum Thema Denkmalschutz
2. Umsetzung (auch im Rahmen von allgemeinen Sanierungsmaßnahmen)

Fördermöglichkeiten

Sonderprogramm Stadt und Land, NBank:

<https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick>

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze

RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
EFA – Empfehlungen für Fußgängeranlagen (FGSV, 2002)
ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010)
Gestaltungssatzung für die alten Teile der Soltauer Innenstadt https://www.soltau.de/PortalData/3/Resources/ortsrecht/Gestaltungssatzung_fuer_die_alten_Teile_der_Soltauer_Innenstadt.pdf

(Beispiel-)Darstellung:

Skizzierung - Einsatz von Piktogrammen



<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradpiktogramme-auf-stadt-und-kreisstrassen-im-landkreis-osterholz>

Übersicht über Piktogrammketten in Niedersachsen (ADFC)

https://niedersachsen.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/niedersachsen/user_upload/UEbersicht_Piktogrammketten_in_Niedersachsen.pdf

Sichere Fahrradabstellanlagen herstellen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Im öffentlichen Raum existieren an einigen Einzelstandorten Fahrradabstellanlagen. Es besteht weiterer Bedarf dezentral verorteter, sicherer und überdachter Radabstellanlagen an Zielorten, auch im halböffentlichen Raum auf Kundenparkplätzen.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Radwegeanbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die Herstellung sicherer Radabstellanlagen im Stadtgebiet.

Wichtige Aspekte

Bedarf richtig abschätzen

Um die Radabstellanlage dem Bedarf entsprechend dimensionieren zu können, muss eine Bedarfsabschätzung erfolgen. Diese kann durch eine Erhebung der tatsächlichen Nutzung mittels Zählung erfolgen oder kann sich nach der Bezugsgröße des Anwendungsfalls richten.

Standort

Für die Lage von Radabstellanlagen sind drei unterschiedliche Standorte zu unterscheiden, die sich auch auf die bauliche Ausgestaltung auswirken können: im Gebäude, am Gebäude, unabhängig von Gebäuden im öffentlichen Raum.

Nutzergruppen

Die Bedarfe unterschiedlicher Nutzergruppen sind zu berücksichtigen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Behinderung, Nutzende mit Lastentransport, Mischnutzung).

Bauliche Ausführung

Unterschiedliche Modellkategorien sind dem Bedarf gemäß zu wählen (z.B. Anlehnbügel, Rahmenhalter, Doppelstockanlagen).

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

Die rechtlichen Grundlagen für die Errichtung von Radabstellanlagen sind für den Neubau in der Niedersächsischen Bauordnung festgelegt (§ 44 (4), § 48 (1, 2) NBauO). Zusätzlich gibt es verschiedene Regelwerke und Normen, die technische Anforderungen an Fahrradabstellanlagen definieren. Hierbei sind insbesondere die DIN 79008 sowie die technische Richtlinie für empfehlenswerte Fahrradabstellanlagen (TR 6102) des ADFC von Bedeutung. Diese technischen Vorschriften beziehen sich hauptsächlich auf Regelfahrräder und enthalten teilweise auch Informationen zu Fahrradboxen.

Organisatorische Voraussetzungen

Nach einer Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs muss zusammen mit allen notwendigen Akteuren innerhalb der Stadtverwaltung die Art der baulichen Ausführung und der dafür notwendige Bedarf ermittelt werden. Gleichzeitig kann die Suche nach geeigneten Fördermitteln erfolgen. Benötigte finanzielle Mittel sind zu akquirieren oder in den kommenden Haushalt einzustellen. Bei der Suche geeigneter Standorte und der Ermittlung von Bedarfen, kann auf das lokale Wissen von Interessenvertretern zurückgegriffen werden.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

	Weitere Rolle(n) Ggf. Heidekreis Ggf. Planungsbüro/Auftragnehmer Tiefbauarbeiten Interessenvertreter (ADFC, Verkehrswacht)
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarfsanalyse 2. Standortwahl 3. Planung 4. Genehmigungen einholen 5. Finanzierung sichern 6. Ausschreibung und Vergabe 7. Bau der Anlagen 8. Abnahme und Inbetriebnahme 9. Information und Werbung 10. Wartung und Evaluation
Fördermöglichkeiten	Förderung von Radverkehrsinfrastruktur – Sonderprogramm Stadt und Land: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick IKK – Nachhaltige Mobilität: https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/Infrastruktur/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/ Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): https://www.lnvg.de/foerderung
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	Richtlinien EAR 23 – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs Weitere Quellen Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen, AGNH: https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/

Fahrradverleih-Angebot etablieren

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau existiert derzeit kein Fahrradverleih-Angebot (Bikesharing).

Zielsetzung(en)



Leihsysteme (Car- und Bikesharing) ausbauen



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet



Optimierung der ÖPNV-Anbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Bikesharing ist ein flexibles Fahrradverleihsystem, bei dem Fahrräder jederzeit ausgeliehen und an verschiedenen Orten zurückgegeben werden können. Vor allem in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr bietet Bikesharing die Möglichkeit, umweltschonende Wegeketten zu schaffen. Es existieren grundsätzlich zwei Betriebsformen: Stationsunabhängiges Bikesharing, bei dem die Fahrräder überall im Bedienungsgebiet abgestellt werden können, und stationsbasiertes Bikesharing, das feste Verleih- und Rückgabestationen vorsieht.

Nutzende müssen sich registrieren und können die Räder mit einer Mitgliedskarte oder über eine App ausleihen, wobei die Gebühren meist nach Zeit berechnet werden.

Wichtige Aspekte

Flächendeckende Verfügbarkeit: Schaffung eines dichten Netzes von Bikesharing-Stationen, um die Erreichbarkeit zu erhöhen. Bei der Standortwahl von Stationen gilt es, soziodemografische Merkmale zu berücksichtigen.

Öffentlichkeitsarbeit: Bekanntmachung und Sensibilisierung für die Vorteile von Bikesharing und Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner und Anpassung der Angebote an lokale Gegebenheiten

Anreize und Tarifgestaltung: Anreize für Nutzende schaffen, Kosten müssen durch differenzierte Tarife möglichst niedrig und kalkulierbar sein.

Gute Infrastruktur: Damit der Fahrradverleih gut funktioniert, muss die passende Fahrradinfrastruktur vorhanden sein. Hierzu zählen ein ausgebautes Radnetz, ein guter Zustand der Radinfrastruktur sowie ein gutes Sicherheitsempfinden beim Fahren.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

Bereitstellung von Stationen oder Stellplätzen im Stadtgebiet:

- Bereitstellung von Flächen für Bikesharing-Stationen oder Stellplätzen im Stadtgebiet
 - insbesondere in räumlicher Nähe zum ÖPNV, Carsharing-Stationen, Abstellanlagen für private Räder, Haltestellen etc.
 - in der Nähe von Einzelhandel, Schulen oder Arbeitsplätzen
 - an Standorten und in Gebieten mit einer hohen Bevölkerungsdichte
- Eventuell sind bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Sicherheit der Bikesharing-Stationen erforderlich.

Technische Lösungen zur Buchung, Abrechnung und für den Fahrzeugzugang:

- Implementierung von Buchungs- und Abrechnungssystemen für Buchung und Nutzung (z.B. Apps oder Online-Plattformen)

Organisatorische Voraussetzungen	Monitoring und Anpassung: <ul style="list-style-type: none"> • Kleinräumige Beobachtung der Fahrradverfügbarkeit und -auslastung, um Anpassungen vorzunehmen und die Effizienz zu steigern. • Generell kann die räumlich oder zeitlich ungleiche Nachfrage dazu führen, dass einzelne Stationen überfüllt und andere leer sind. Dies kann einen erheblichen logistischen und finanziellen Mehraufwand für den Betreiber bedeuten. • Die Expansion in ländlichen Gebieten sollte schrittweise erfolgen, da die Akzeptanz und Nutzung Zeit benötigen.
Umsetzung:	
Akteure	Koordination: Stadt Soltau Weitere Rollen: Politik, Bikesharing-Anbieter, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, Straßenverkehrsbehörde, Soltau Touristik, Gastronomie, IHG, Fahrradhändler, Projektentwickler, Wohnungsbaugesellschaften, Flächeneigentümer
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Netzwerkbildung und Interessensbekundung <ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung, Auftakttermin mit potenziellen lokalen Akteuren • Beschluss / Letter of Intent als Interessensbekundung • Bedarfsanalyse und Festlegung von Kriterien für die Standorte • Definition von Anforderungen an Anzahl und Ausstattung der Fahrräder 2. Genehmigungen und konkrete Planung: <ul style="list-style-type: none"> • Klärung möglicher Betriebsstruktur • Klären des Finanzierungsmodells • Klären sonstiger rechtliche Belange 3. Umsetzung / Vergabeprozess 4. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit: <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Informationen und Unterstützung durch die Verwaltung • Durchführung von Plakat-, Internet- und Flyeraktionen zur gemeinsamen Vermarktung des Bikesharing-Angebots • Incentivierung durch preisliche Anreize oder Belohnungen
Fördermöglichkeiten	Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/foerderaufruf-klimaschutz-durch-radverkehr.html Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/foerderaufruf-kommunale-klimaschutz-modellprojekte.html Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/innovation-radverkehr-deutschland.html Eine Möglichkeit der Finanzierung können beispielsweise auch lokale Sponsoren sein, denen Werbeflächen auf Fahrrädern und Stationen am Unternehmensstandort angeboten werden.
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	Leitfaden der Region Kiel zum Aufbau der „Sprottenflotte“ https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/Sprottenflotte-Bikesharing_neuer-Leitfaden.html Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen (BMDV, 2016) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.html Heidschnucke – Lastenrad für Buchholz https://lastenrad-buchholz.de/unterstuetzen/ Lastenradverleih Rinteln https://lastenrad.rinteln.de/

Weg vom Bahnhof zur Innenstadt attraktiver gestalten

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Der Soltauer Bahnhof ist als wichtiger Knotenpunkt im Verkehrsnetz zu verstehen. Er ermöglicht den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und ist Eingangstor zur Stadt. Er sollte Anziehungspunkt mit einem vielfältigen Angebot aus Gastronomie, Einzelhandel und Kultur sein. Derzeit erfüllt der Bahnhof diese Aufgaben nur bedingt, zudem ist die Radwegeverbindung in Richtung Innenstadt wenig attraktiv. Allgemein fehlen im Stadtgebiet sicher befahrbare Ost-West-Verbindungen.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Radwegeanbindungen



Optimierung der ÖPNV-Anbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die **attraktive Gestaltung der Achse Bahnhof – Innenstadt**. Die Routenführung kann über die Feldstraße oder Am Bahnhof erfolgen, s. nachstehende Abbildung.

Gestaltungselemente könnten sein:

- Gute fußläufige Orientierung durch gut verständliche Beschilderung und geradlinige Fußwegführung vor allem an Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes
- Geschwindigkeitshemmende Einbauten,
- vorgezogene Seitenräume an Knotenpunkten,
- Reduktion der Fahrgassen auf die notwendigen Breiten, zugunsten von Fußwegbreiten
- Verschwenkungsbereiche der Fahrbahnen,
- angemessene Beleuchtung
- Gestaltung der Knotenpunkte mit eindeutiger Priorisierung und Sichtbarkeit von Rad- und Fußverkehr

Die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte ein Raum sein, der gerne genutzt wird, sowohl vom Fußverkehr, als auch Radverkehr. Die Gestaltung der Knotenpunkte sollte eine eindeutige Priorisierung von Rad- und Fußverkehr aufweisen.

Wichtige Aspekte

Durchgängige Wegweisung

Eine informative, lückenlose und auffällige Wegweisung ermöglicht es, Personen ohne Umwege an das gewählte Ziel zu führen.

Konfliktarme Führung

Die Führung des Radverkehrs soll möglichst konfliktfrei funktionieren. Dies bedeutet insbesondere Reduzierung der Konflikte mit (ruhemdem) Kfz-Verkehr.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

Es sind bei der Planung die geltenden Richtlinien zu berücksichtigen, s. weitere Hinweise. Auch sei auf die Vereinbarung über die Bestellung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt Soltau zum Bebauungsplan Nr. 130 hingewiesen.

Organisatorische Voraussetzungen	Integration in Zielnetze Die Planung ist in die Zielnetze Rad und Fuß zu integrieren und mit den Inhalten des Steckbriefs Fuß-3 zu denken.
---	--

Umsetzung:

Akteure	Koordination Stadt Soltau Weitere Rolle(n) Politik, Anwohnerinnen und Anwohner, ggf. Planungsbüro, Bauunternehmen
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definition von Anforderungen an den Straßenraum, unter Berücksichtigung aller Belange 2. Ortsbegehung unter Einbezug relevanter Akteure 3. Ausschreibung und Planung 4. Umbaumaßnahmen durchführen
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze <ul style="list-style-type: none"> • RAST 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) • ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2006) • E-Klima (FGSV, 2022)

Darstellung:

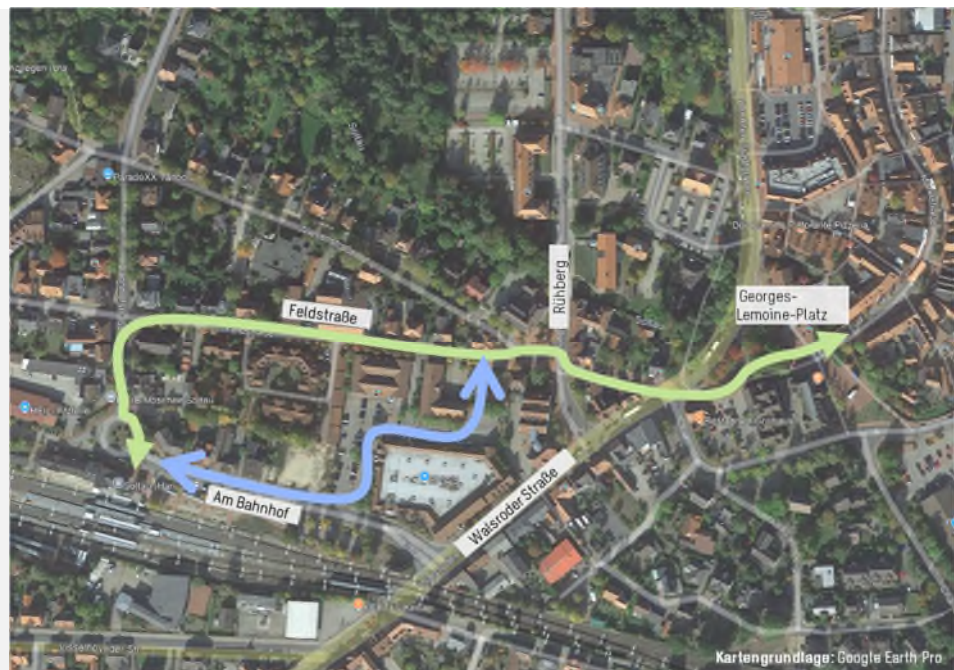





Abbildung 49: Maßnahmenskizze Achse Bahnhof – Innenstadt

5.2. Handlungsfeld ÖPNV

ÖPNV		Nr. 1
Bürgerbus/ On-Demand-Verkehre für die Ortschaften und Wohngebiete prüfen und etablieren		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> Kosten:   </div> <div style="text-align: center;"> Priorität:   </div> <div style="text-align: center;"> Zeithorizont:    </div> </div>		
Ausgangslage	<p>In Soltau verkehren Linienbusverkehre, die hauptsächlich auf den Schulverkehr ausgerichtet sind. Die Erreichbarkeitsradien der Haltestellen decken nicht die gesamte Fläche der Stadt ab.. Der öffentliche Verkehr ist kaum flexibel und gleichzeitig kostenintensiv. Aus dem Nahverkehrsplan ist ersichtlich, dass die Mehrheit der Busverbindungen keine gute Verbindungsqualität erreicht. Ein bedarfsorientiertes Angebot existiert bereits mit dem AST-System, welches telefonisch einen Werktag vor Fahrtantritt gebucht werden muss. Das Angebot ist bei den Bürgerinnen und Bürgern gemäß Haushaltsbefragung und Planungswerkstatt kaum bekannt und wird daher nur von einem kleinen Kreis genutzt.</p>	
Zielsetzung(en)	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Optimierung der ÖPNV-Anbindungen</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte und Nachbarstädte mit der Innenstadt</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Vernetzung spezifische Gewerbe- und Tourismusstandorte mit der Innenstadt</div> </div> </div>	
Maßnahmenbeschreibung:		
Definition	<p>On-Demand-Verkehre sind Mobilitätsangebote bzw. Fahrdienste, die im Bedarfsfall verkehren und so Lücken im bestehenden Nahverkehr schließen. Die Maßnahme beschreibt die Prüfung und Etablierung eines solchen in Soltau, entweder durch die Weiterentwicklung und Digitalisierung der AST-Verkehre oder durch Neueinführung eines neuen Systems.</p> <p>Der Einsatz von On-Demand-Verkehren bietet nachstehende Vorteile:</p> <p>Flexibilität: Nutzerinnen und Nutzer können ihre Fahrtzeiten und Routen anpassen</p> <p>Effizienz: On-Demand-Verkehre können helfen, Verkehrsüberlastungen zu reduzieren, da sie gezielt dort eingesetzt werden, wo sie benötigt werden, anstatt festgelegte Routen zu bedienen.</p> <p>Kosteneffizienz: Sie ermöglichen eine kostengünstigere Nutzung von Ressourcen, da Fahrzeuge nur dann eingesetzt werden, wenn es tatsächlich Bedarf gibt.</p> <p>Umweltschutz: Durch eine bedarfsgerechte Nutzung von Fahrzeugen kann der CO2-Ausstoß gesenkt werden, da weniger Fahrzeuge im Einsatz sind und Leerfahrten minimiert werden.</p>	
Wichtige Aspekte	<p>Integration in das öffentliche Verkehrsnetz: On-Demand-Verkehre sollten nahtlos mit bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden sein, um ein umfassendes Mobilitätsangebot zu schaffen. Voraussetzung für den Erfolg ist ein gleichzeitiger Abbau der Privilegien des privaten Pkw.</p>	

	<p>Zugänglichkeit: Der Dienst sollte für alle Nutzergruppen zugänglich sein, einschließlich Menschen mit Behinderungen.</p>
<p>Voraussetzungen:</p>	
<p>Technische Voraussetzungen</p>	<p>Echtzeit-Datenverarbeitung: Die Notwendigkeit, große Mengen an Daten in Echtzeit zu verarbeiten, um Anfragen effizient zu koordinieren.</p> <p>Routenoptimierung: Entwicklung von Algorithmen zur schnellen und effektiven Routenplanung, um Wartezeiten zu minimieren und die Effizienz zu maximieren.</p> <p>Integration von Systemen: Herausforderung, verschiedene Verkehrsmittel und -systeme zu integrieren, um nahtlose Transfers zu ermöglichen.</p> <p>Benutzerfreundliche Schnittstellen: Gestaltung von Apps und Plattformen, die für die Nutzenden intuitiv und einfach zu bedienen sind.</p> <p>Datenschutz und Sicherheit: Sicherstellung, dass die gesammelten Daten der Nutzenden sicher und datenschutzkonform verarbeitet werden.</p>
<p>Rechtliche Voraussetzungen</p>	<p>Mit der am 1. August 2021 in Kraft getretenen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurden zwei Verkehrsformen für Sammelfahrtenangebote ergänzt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG dient „der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten“. 2. Mit dem Gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG wurde eine weitere Betriebsform der Sammelfahrten eingeführt. Sie dient „der Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der auf vorherige Bestellung mehrere Beförderungsaufträge gebündelt ausgeführt werden“.
<p>Organisatorische Voraussetzungen</p>	<p>Voraussetzung für positive Effekte - sind die volle Integration in das Dienstleistungsangebot des ÖPNV sowie ein gleichzeitiger Abbau der Privilegien des privaten Pkw.</p>
<p>Umsetzung:</p>	
<p>Akteure</p>	<p>Koordination: Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Stabstelle Mobilitätsmanagement bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Niedersachsen Landkreis Heidekreis, Nachbarkommunen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis</p>
<p>Arbeitsschritte</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Abstimmung mit allen zu beteiligenden Akteuren 2. Klären von Zielen, Anforderungen, zentralen Ansprechpersonen und Finanzierungsmöglichkeiten 3. Kontaktaufnahme zu möglichen Anbietern, Klären von Voraussetzungen und Abstimmungsbedarfen 4. Durchführung einer Machbarkeits-/Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 5. Umsetzung 6. Stetige Optimierung und Kommunikation zwischen Partnern und Dienstleistern 7. Kommunikation Öffentlichkeit
<p>Fördermöglichkeiten</p>	<p>Flexible Bedienformen, NBank: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Flexible-Bedienformen.html#downloads</p>

	<p>Förderung von Bürgerbussen: https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/buergerbusse <i>Flexible Bedienformen</i></p>
<p>Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele</p>	<p>Relevante Informationen und Best Practices zu On-Demand-Verkehren https://www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx Flexibel abrufbares Mobilitätsangebot des Landkreises Lüchow-Dannenberg. https://wendlandmobil.de/mobilitaetsangebote/ondemand/ On-Demand-Verkehr Lützi der Stadt Melle, Stadt Bramsche und der Samtgemeinde Bersenbrück https://www.moinplus.info/teilprojekte/on-demand-verkehr.html</p>

Linienbusverkehr ausdehnen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die öffentlichen Buslinien in Soltau sind auf Schulbeginn und -ende eingetaktet. Für Fahrgäste, die abweichend von Schultagen und -zeiten unterwegs sein möchten, ist das Busliniennetz wenig attraktiv.

Zielsetzung(en)



Optimierung der ÖPNV-Anbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die Verbesserung des bestehenden Linienbusverkehrs durch

- eine Erhöhung der Taktfrequenz während der Haupt- und Schwachverkehrszeiten
- die verbesserte Anbindung von Arbeitsschwerpunkten wie Gewerbegebieten (z.B. Soltau Ost)

Dies trägt entscheidend dazu bei, die Erreichbarkeit und Flexibilität für Fahrgäste zu verbessern, insbesondere für diejenigen, die außerhalb der Hauptverkehrszeiten bzw. Schulzeiten unterwegs sind.

Wichtige Aspekte

Die Verbesserung der Taktfrequenz im öffentlichen Nahverkehr ist eng mit dem **Nahverkehrsplan (NVP)** verbunden. Der NVP dient als zentrales Planungsinstrument für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und legt die Rahmenbedingungen und Qualitätsstandards fest. Jedoch können kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Taktfrequenz und Anbindungen auch unabhängig vom NVP umgesetzt werden, insbesondere wenn sie dringenden Bedarf decken oder durch zusätzliche Finanzmittel unterstützt werden.

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen

Personal: Sicherstellung ausreichender Personalressourcen für den erweiterten Betrieb

Finanzierung: Klärung durch Fördermittel und langfristige Budgetplanung

Kommunikation: Transparente Kommunikation über die Planänderungen

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

Weitere Rolle(n)

Stadt Soltau, Verkehrsunternehmen (VOG und KVG), ggf. wichtige Arbeitgeber

Arbeitsschritte

1. Identifikation der am meisten frequentierten Strecken und Zeiten
2. Identifikation von Angebotslücken (z.B. zu Gewerbegebieten)
3. Klären von Finanzierungsfragen
4. Erhöhung der Anzahl der Fahrten während der Hauptverkehrszeiten und Einführung zusätzlicher Fahrten während der Schwachverkehrszeiten, ggf. Erprobung
5. Langfristige Verstetigung im Nahverkehrsplan

Fördermöglichkeiten

ÖPNV-Förderung des Landes Niedersachsen:

<https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/>

Förderung landesbedeutsamer Buslinien:

<https://www.lnvg.de/oepnv-1/finanzierung/landesbusliniennetz>

Busverbindung zwischen Bahnhof und touristischen Zielen (u.a. Heide Park und DOC) verbessern

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Sowohl der Heide Park als auch das Outlet-Center DOC gehören in Soltau zu den größten Verkehrserzeugern. Insbesondere am Wochenende ist für die Bürgerinnen und Bürger eine deutliche verkehrliche Mehrbelastung spürbar. Eine attraktive ÖPNV-Verbindung zu den touristisch attraktiven Zielen besteht nur bedingt. Mit dem Taxi-Shuttle gibt es nach vorheriger telefonischer Ankündigung zumindest für Gäste des DOC vom Bahnhof aus begrenzt Möglichkeiten, das DOC zu erreichen.

Zielsetzung(en)



Optimierung der ÖPNV-Anbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Um den Umweltverbund zu stärken und das lokale Straßennetz zu entlasten, sollen die Busverbindungen vom Bahnhof aus zu allen touristisch interessanten Zielen verbessert werden. Bei der Angebotsplanung sollen zum einen die Touristen, zum anderen die Mitarbeitenden Berücksichtigung finden.

Wichtige Aspekte

Kooperation: Für einen erfolgreichen Betrieb der Buslinien ist eine Kooperation mit Heide Park, dem bereits existierenden Heide-Shuttle DOC und ggf. weiteren touristischen Zielen wichtig. Um einen Bedarf sicher einschätzen zu können, können die Akteure Datengrundlagen liefern, Flächen zur Verfügung stellen oder sich an den Betriebskosten beteiligen.

Marketing: Um mit den touristischen Busverbindungen einen nachhaltigen Erfolg erzielen zu können, müssen diese ausreichend kommuniziert werden. Neben den der Stadt zur Verfügung stehenden Kanälen sind dabei auch die Reichweiten des Heide Parks und des Outlet-Centers von Interesse.

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

Um genehmigungsfähige Buslinien organisieren zu können, muss eine **Parallelbedienung**, die andere Verkehrsträger schädigen könnte, ausgeschlossen werden.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Heide Park Soltau, Designer Outlet Soltau, Ggf. weitere touristische Ziele, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, ggf. Werbeagentur

Arbeitsschritte

1. Bedarf für anzubietende Linien ermitteln
2. Finanzierung sichern und ggf. Fördermittel einwerben
3. Für die weitere Planung notwendige Genehmigungen einholen
4. Linien- und Infrastrukturplanung abschließen
5. Ausschreibung durch Heidekreis/zuständige Nahverkehrsorganisation vorbereiten
6. Betrieb durch Subunternehmer sicherstellen

**Förder-
möglichkeiten**

ÖPNV-Förderung des Landes Niedersachsen:

<https://www.lnvg.de/foerderung/oePNV-foerderung/>

Förderung landesbedeutsamer Buslinien:

<https://www.lnvg.de/oePNV-1/finanzierung/landesbusliniennetz>

Informationen zu ÖPNV-Angeboten und Ticketoptionen verständlich kommunizieren

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Es stellt sich im Rahmen der Haushaltsbefragung heraus, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner die vorhandenen Angebote des öffentlichen Verkehrs und die Buchungsformalien nicht oder nur teilweise kennen. Mit der Maßnahme soll der ÖPNV mehr in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger und Gäste rücken. Allen möglichen Nutzendengruppen sollte das Thema Mobilität und nachhaltige Mobilitätsoptionen in ihrem Alltag begegnen. Die Kommunikationsplattformen aller sozialen Einrichtungen, Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, Einkaufszentren und Freizeitstätten sollten Anreiseinformationen anbieten, die eine nachhaltige Mobilität für An- und Abreise ermöglichen. Viele dieser verkehrserzeugenden Einrichtungen haben mehrere Informationskanäle, auf denen sie ihre Kunden ansprechen. Das Thema nachhaltige Mobilität sollte auf allen diesen Kanälen immer wieder adressiert werden, vor allem mit dem Fokus auf positive Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Zielsetzung(en)



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme sieht vor die bereits vorhandenen Mobilitätsangebote stärker zu bewerben und zu kommunizieren. Möglichkeiten können sein:

- Flyer/Information auf Social Media / in der Presse zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten, auch zum Deutschlandticket
- Freifahrten/Gutscheine für Neubürgerinnen und -bürger
- Plakate im öffentlichen Raum und Postwurfsendungen
- Präsenze Verankerung auf der städtischen Homepage

Darüber hinaus sollte bei der Kommunikation mit dem Tourismusgewerbe kooperiert werden und Touristen bereits vor der Anreise mit dem eigenen Kfz auf die Möglichkeiten der Anreise mit dem ÖPNV und den Angeboten vor Ort hingewiesen werden.

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen

Voraussetzung zur Maßnahmenumsetzung ist die Existenz von attraktiven, leicht zugänglichen ÖPNV-Angeboten sowie eine **gute Kommunikation** dieser. Ein intensiver Austausch zwischen Gemeinde und Mobilitätsanbietern und eine gute Abstimmung sind unumgänglich.

Umsetzung:

Akteure

Koordination





Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, Soltau Touristik, ggf. Werbeagentur

Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zusammentragen der erforderlichen Informationen 2. Abstimmung mit Aufgabenträger und Soltau Tourismus 3. Aufbereitung in ansprechendem Informationsmaterial 4. Zusammenstellung aller relevanten Informationskanäle (Internetauftritte, alle betroffenen Social.Medial.Accounts etc.) 5. Verteilung 6. Kontinuierliche Aktualisierung
Fördermöglichkeiten	<p>Förderung von Echtzeitinformationsterminen, LNVG: https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/echtzeitinformationssysteme</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Online-Werbebrochüre ÖPNV im Landkreis Fürth https://www.landkreis-fuerth.de/fileadmin/epaper-flyer-lra/index.html#0</p> <p>BVG wirbt für Deutschlandticket https://www.horizont.net/galerien/BVG-und-Strobinski-werben-fuer-Deutschlandticket-4576</p>

5.3. Handlungsfeld Fußverkehr

Fußverkehr		Nr. 1
<h3>Aufenthaltsqualitäten durch blau-grüne Infrastrukturen und Sitzgelegenheiten verbessern</h3>		
Kosten: 	Priorität: 	Zeithorizont: 
Ausgangslage	<p>In Soltau erfüllen unter anderem der Böhmepark, Breidingsgarten aber auch die Fußgängerzone mit ihren Angeboten aus Gastronomie und Einzelhandel Aufenthaltsqualitäten. Außerhalb dieser Bereiche ist die Aufenthaltsqualität im Kernstadtbereich ausbaufähig. Den Bürgerinnen und Bürgern Soltaus fehlen gemütliche Plätze mit Bäumen und Sitzbänken. Standorte wie der Kreuzungsbereich Poststraße/Kirchstraße/ Am alten Stadtgraben oder die Zugänge zur Fußgängerzone sind maßgeblich durch den Kfz-Verkehr geprägt, was die Aufenthaltsqualität dieser Räume mindert.</p>	
Zielsetzung(en)	 Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten	
Maßnahmenbeschreibung:		
Definition	<p>Die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen hat gerade für den Fußverkehr eine große Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden (z. B. architektonische, städtebauliche Qualität oder naturräumliche Aspekte) sowie andere externe Einflüsse (z. B. durch Lärm- oder Luftbelastung) beeinflusst. Konkret soll die Aufenthaltsqualität in Verbindung mit der straßenräumlichen Gestaltung unter anderem an nachstehenden räumlichen Schwerpunkten verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingang Fußgängerzone George-Lemoine-Platz - Zugang Böhmepark am Knotenpunkt Wilhelmstraße/Mühlenstraße sowie die Flächen rund um Rathaus und Volksbank (s. auch Rahmenplanung zum Rathausquartier) - Fußgängerzone Marktstraße - Wegstrecke zwischen Bahnhof und Innenstadt - Flächen am Stadtgraben (s. auch ISEK, S. 79) - Burg, Hagen, Platz vor der Filzfabrik (s. auch ISEK, S. 79) - Park- und Grünanlagen <p>Die Aufwertung der öffentlichen Räume durch blau-grüne Infrastruktur bietet neben einer verbesserten Aufenthaltsqualität viele Vorteile. Sie trägt zum Erhalt von Biodiversität bei und Starkregenereignisse werden abgemildert. Gleichzeitig wird ein wasserspeicherndes Wassermanagement möglich, das effektiv dazu beiträgt, die öffentlichen Aufenthaltsräume zu kühlen und klimatisch zu verbessern. Bäume und Pflanzen reinigen die Luft und verbessern so auch die Luftqualität. Eine verbesserte Gesundheit für die Bürgerinnen und Bürger und das Ermöglichen von sozialem Miteinander wird über diese öffentlichen Räume mit den positiven Effekten für Umwelt und Natur verbunden.</p>	
Wichtige Aspekte	<p>Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten: Die Gestaltung der Flächen sollte verschiedene Nutzungsmöglichkeiten bieten, wie Spielplätze, Sporteinrichtungen, Ruhebereiche und Veranstaltungsflächen. Dies spricht unterschiedliche Zielgruppen an und fördert die soziale Interaktion.</p>	

	<p>Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität: Strategisch platzierte Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein. Diese sollten komfortabel und wettergeschützt sein. Zudem können kreative Gestaltungselemente, wie z.B. Kunstinstallationen, zur Aufenthaltsqualität beitragen.</p>
	<p>Soziale Interaktion fördern: Die Gestaltung der Räume sollte Gelegenheiten für soziale Interaktionen schaffen. Offene Plätze und Gemeinschaftsgärten können als Treffpunkte fungieren und das Gemeinschaftsgefühl stärken.</p>
	<p>Partizipation der Bürger: Die Einbeziehung der Gemeinschaft in den Planungsprozess kann helfen, die Bedürfnisse und Wünsche der Bewohner zu berücksichtigen. Workshops und Umfragen können dazu beitragen, das Projekt an die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer anzupassen.</p>
	<p>Sicherheit und Beleuchtung: Eine gute Beleuchtung und die Gestaltung von sicheren Wegen und Plätzen sind wichtig, um das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen und die Nutzung auch in den Abendstunden zu fördern.</p>

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen	<p>Integration in Planungen Die Planung ist in die Zielnetze Rad und Fuß zu integrieren.</p> <p>Die integrierte Berücksichtigung von blau-grünen Infrastrukturen bei der Planung ist aufgrund der unterschiedlichen Einbeziehung von Disziplinen herausfordernd. Die sinnvolle Platzierung von blau-grünen Elementen ist mit der Grün- u. Freiflächenplanung abzustimmen.</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit Es ist empfehlenswert, die Öffentlichkeit frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen. Somit können die Bedürfnisse der Anwohnenden und weiteren Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Weiterhin erhöht dies im Nachhinein die allgemeine Akzeptanz der Maßnahme.</p>
---	---

Umsetzung:

Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Ggf. Planungsbüro Soltau Touristik GmbH, Gastronomen, Händler, Dienstleister, IHG, Unternehmen, Politik, ggf. private Sponsoren</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Standort- und Bedarfsanalyse: Identifikation geeigneter Standorte für die Installation von Sitzgelegenheiten und blau-grünen Infrastrukturen. Berücksichtigung von Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Sicherheit. 2. Entwicklung eines Konzeptes: Entwurf eines Gestaltungskonzeptes, das sowohl die ästhetischen als auch die funktionalen Aspekte berücksichtigt. Integration von Grünflächen, Wasseranlagen und Sitzgelegenheiten in das Gesamtkonzept. 3. Ökologische Planung: Auswahl von Pflanzen und Materialien, die zur Verbesserung der Biodiversität und des Mikroklimas beitragen. Planung von Regenwassermanagementsystemen, um blau-grüne Infrastrukturen zu integrieren. 4. Bürgerbeteiligung: Durchführung von Veranstaltungen, um die Bevölkerung in den Planungsprozess einzubeziehen. Berücksichtigung von Feedback.

	<ol style="list-style-type: none"> 5. Genehmigungen und Finanzierung: Einholung der notwendigen Genehmigungen von lokalen Behörden. Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten, z.B. durch Förderprogramme oder Sponsoren. 6. Umsetzung: Auswahl von Dienstleistern und Bauunternehmen für die Umsetzung der Maßnahmen. 7. Nachhaltige Pflege: Entwicklung eines Pflegeplans für die neu geschaffenen Flächen und Einrichtungen. Sicherstellung der langfristigen Wartung und Pflege
Fördermöglichkeiten	<p>Förderung von Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit und von erfolgreichen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Transformationsprozessen in Innenstädten („Resiliente Innenstädte“): https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Resiliente-Innenst%C3%A4dte/#aufeinenblick</p> <p>Förderinitiative Fußverkehr: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze</p> <p>RASt - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (2011) H BVA - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV, 2011) EFA - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV, 2002)</p> <p>Weitere Quellen</p> <p>Elemente blau-grüner Infrastruktur: BlueGreenStreets Toolbox - Teil A & B. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere BlueGreenStreets Toolbox - Teil A & B. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere | repOS HCU Hamburg</p> <p>Beispiele Neugestaltung durch Stadtmobiliar in NRW https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen</p>

Barrierefreiheit im Fußwegenetz umsetzen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die Barrierefreiheit in Soltau ist in weiten Teilen ausbaufähig. Gehwege sind häufig zu schmal und im Stadtgebiet fehlen taktile Leitsysteme. Auch Kopfsteinpflaster und unversiegelte Streckenabschnitte entsprechen nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Zielsetzung(en)



Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte und Nachbarstädte mit der Innenstadt



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten



Barrierefreiheit an Haltestellen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußwegenetz zielt darauf ab, physische und wissensbasierte Barrieren abzubauen, um eine Zugänglichkeit für alle Menschen zu gewährleisten. Dies umfasst die Schaffung neuer, barrierefreier Wege und Aufenthaltsräume, die sowohl im Städtebau auf Gebäude als auch auf den öffentlichen Raum und Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs abzielen.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit zählen

- **Ausreichende Dimensionierung** von Gehwegen, um das Gehen nebeneinander und das Mitführen von Gegenständen wie Kinderwagen oder Rollatoren zu ermöglichen
- **Absenken von Gehwegen** an Querungsstellen
- Rutschfeste und **ebene Oberflächen**, Vermeidung von Stolperfallen
- Klare und gut sichtbare **Beschilderungen**
- Vermeidung / **Reduzierung von Hindernissen** auf Gehwegen, wie abgestellte Fahrzeuge oder Mülltonnen
- **Vermeidung von Neigungen von über 6 %** an Rampen, um Rollstuhlfahrern die Befahrbarkeit zu erleichtern
- Installation von **akustischen Signalen** an Lichtsignalanlagen
- Verlegung von **bodengebundenen Blindenleitsystemen** (Bodenindikatoren)

Bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Kommunikationsmittel müssen für Menschen mit Behinderungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Wichtige Aspekte

Die Maßnahme ist im Rahmen aller Bautätigkeiten mitzudenken. Die Umsetzung dieser Punkte erfordert eine sorgfältige Planung und Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten.

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

Eine wichtige Norm ist die DIN 18040, die die Planungsgrundlagen für barrierefreies Bauen und die Gestaltung von Verkehrsflächen regelt. Sie benennt Anforderungen an Wegbreiten, Oberflächen, Rampen, Bordsteine und andere öffentliche Einrichtungen, um die

	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten. Zudem sind die Vorgaben der StVO zu berücksichtigen.
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Ggf. Landkreis Heidekreis und Nachbarkommunen Ggf. Planungsbüro</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Abstimmung mit beteiligten Akteuren 2. Prüfen der Belange 3. Ggf. Ausschreibung und Auftragsvergabe der Planung 4. Bauliche Umsetzung der Maßnahme
Fördermöglichkeiten	<p>Förderinitiative Fußverkehr: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002) EAR – Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (FGSV, 2023) DIN 18040 - Barrierefreies Bauen, Planen und Wohnen</p>

Weg von Bahnhof zur Innenstadt/ Fußweg vom Bahnhof in die Innenstadt: einladend gestalten

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Der Soltauer Bahnhof ist als wichtiger Knotenpunkt im Verkehrsnetz zu verstehen. Er ermöglicht den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und ist Eingangstor zur Stadt. Er sollte Anziehungspunkt mit einem vielfältigen Angebot aus Gastronomie, Einzelhandel und Kultur sein. Derzeit erfüllt der Bahnhof diese Aufgaben nur bedingt, zudem ist der Fußweg in Richtung Innenstadt wenig attraktiv. Im ISEK Soltau 2040 wird aufgezeigt, dass für die Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt Optimierungsbedarf in Bezug auf Attraktivität, Barrierefreiheit und einer eindeutigen Wegweisung besteht.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten



Optimierung der ÖPNV-Anbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Einladende Fußwege

Zentrale Achsen des Fußwegeachsen sollten sich durch eine besondere Qualität und einen hohen Gehkomfort auszeichnen und nicht allein der Fortbewegung dienen. Aufenthalt sowie die Möglichkeiten für Kommunikation und zum Flanieren bilden wichtige Kriterien für die Gestaltung. Die einladende Gestaltung des Fußweges vom Bahnhof in die Innenstadt soll demnach nicht nur die Zugänglichkeit verbessern, sondern auch das städtische Erlebnis bereichern und die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gäste erhöhen. Die Achse ist Bestandteil des definierten Zielfußwegenetzes.

Gestaltungselemente könnten sein:

- Gute fußläufige Orientierung durch hervorragende Beschilderung und geradlinige Fußwegeführung vor allem an Knotenpunkten des Hauptstraßennetze,
- Geschwindigkeitshemmende Einbauten,
- vorgezogene Seitenräume an Knotenpunkten,
- Reduktion der Fahrgassen auf die notwendigen Breiten, zugunsten von Fußwegbreiten,
- Verschwenkungsbereiche der Fahrbahnen,
- angemessene Beleuchtung,
- Gestaltung der Knotenpunkte mit eindeutiger Priorisierung und Sichtbarkeit von Rad- und Fußverkehr

Die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte ein Raum sein, der gerne genutzt wird, sowohl vom Fußverkehr, als auch vom Radverkehr. Die Gestaltung der Knotenpunkte sollte eine eindeutige Priorisierung von Rad- und Fußverkehr aufweisen.

Ausreichende Gehwegbreiten

Die Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte als zentrale Fußverkehrsachse eine ausreichende Gehwegbreite aufweisen, auf der Begegnungsverkehre möglich sind und Barrierefreiheit gewährleistet ist. Empfohlen wird eine Breite von mind. 3,30 m.

	<p>Durchgängige Barrierefreiheit Die barrierefreie Gestaltung ermöglicht die Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen. Dazu gehören hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge.</p> <p>Regelmäßige Sitz- und Verweilmöglichkeiten An geeigneten Orten sind Sitzmöglichkeiten zum Verweilen mitzudenken und Verweilmöglichkeiten zu verbessern.</p> <p>Blau-grüne Infrastruktur Elemente der blau-grünen Infrastruktur sind im Straßenraum mitzudenken, mit dem Ziel die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, Regenwasser zu speichern und das Mikroklima zu verbessern.</p> <p>Durchgängige Wegweisung Eine informative, lückenlose und auffällige Wegweisung ermöglicht es, Personen ohne Umwege an das gewählte Ziel zu gelangen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassische Wegweiser in Form von Schildern vom Bahnhof in die Innenstadt • Ergänzende Möglichkeiten: Bodenmarkierungen sowie digitale und analoge Pläne <p>Konfliktarme Führung Die Führung des Fußverkehrs soll möglichst konfliktfrei funktionieren. Dies bedeutet: Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Verkehr, Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels, Mülltonnen und ähnlichem. Dabei sind auch Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen denkbar.</p> <p>Durchgängige Beleuchtung Die Wegeverbindung muss zu allen Tageszeiten begehbar sein. Hierzu gehört eine ausreichende Beleuchtung.</p>	
	<p>Voraussetzungen:</p>	
	<p>Organisatorische Voraussetzungen</p>	<p>Integration in Zielnetze Die Planung ist in die Zielnetze Rad und Fuß zu integrieren und mit den Inhalten des Steckbriefs Rad-6 und Rad-7 zu denken.</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit (optional) Es ist empfehlenswert, die Öffentlichkeit frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen. Somit können die Bedürfnisse der Anwohnenden und weiteren Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.</p>
	<p>Umsetzung:</p>	
	<p>Akteure</p>	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Politik, Anwohnerinnen und Anwohner, ggf. Planungsbüro, Bauunternehmen</p>
	<p>Arbeitsschritte</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definition von Anforderungen an den Straßenraum, insbesondere unter Berücksichtigung der Anforderungen für den Radverkehr 2. Ggf. im Rahmen einer Ortsbegehung unter Einbezug relevanter Akteure 3. Ausschreibung und Planung 4. Umbaumaßnahmen durchführen
<p>Fördermöglichkeiten</p>	<p>Förderinitiative Fußverkehr: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2</p>	
<p>Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele</p>	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (2011) H BVA Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV, 2011) EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV, 2002)</p>	

E-Klima (FGSV, 2022)

Weitere Quellen

Elemente blau-grüner Infrastruktur:

BlueGreenStreets Toolbox - Teil A & B. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere | repOS HCU Hamburg

Darstellung:



Gehwege eindeutig kennzeichnen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau werden Gehwege teils rot gepflastert, Radwege grau. Die Farbgebung ist unüblich und damit für Ortsfremde schwierig verständlich und insgesamt uneinheitlich geregelt.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Gehwege im Stadtgebiet Soltaus sollten so gestaltet werden, dass sie für Zufußgehende, aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sind. Die Gestaltung und Kennzeichnung von Gehwegen sollte auch die Sicherheit und Orientierung unterstützen, um Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden. Zur eindeutigen Kennzeichnung der Gehwege gehören:

- **Beleuchtung:** Eine ausreichende Beleuchtung ist erforderlich, um die baulichen Anlagen, Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrsteilnehmende, gut sichtbar zu machen.
- **Klare Abgrenzung zur Radverkehrsanlagen:** Gehwege sollen klar und einheitlich von Radverkehrsanlagen abgegrenzt werden. Verwendet werden können farbliche Markierungen oder spezielle Materialien. Üblicherweise werden Radverkehrsanlagen rot eingefärbt und Gehwege neutral gehalten.
- **Gestaltung von Wegweisern:** Wegweiser sollten gut lesbar und einheitlich gestaltet sein. Sie müssen an Verzweigungspunkten aufgestellt werden und wichtige Ziele sowie Zwischenziele kennzeichnen.
- **Kennzeichnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ):** FGÜ müssen mit entsprechenden Verkehrszeichen (z.B. Zeichen 350 StVO) beschildert und gut erkennbar sein, auch bei Dunkelheit.
- **Bodenindikatoren:** Taktile Bodenindikatoren werden verwendet, um Blinden und sehbehinderten Menschen zu helfen, sich sicher zu orientieren. Diese Indikatoren weisen den Weg und warnen vor Gefahren.

In nachstehenden Straßen ist eine eindeutige Markierung mit Piktogrammen unter anderem anzustreben:

- Am Alten Stadtgraben
- Böhmepark

Wichtige Aspekte

Insbesondere im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Schulen ist ganz besonders auf eine adäquate Anbindung für den Fußverkehr zu achten. Die Ansprüche an diese steigen insb. an diesen Stellen weiter, da für radfahrende Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr eine Benutzungspflicht für Gehwege besteht.

Die in Soltau unübliche rote Farbgebung von Gehwegen sollte (im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen) stetig an die in Deutschland üblichen Farbgebungen angepasst

werden. Übergangsweise sollen an unübersichtlichen Standorten Piktogramme markiert werden.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

Radverkehrsanlagen können mit dem Piktogramm Radverkehr gekennzeichnet werden

Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Radwegebenutzungspflicht können zudem rechtssicher gekennzeichnet werden können, indem eine Piktogramm-Kombination in regelmäßigen Abständen aufgebracht wird, die aus den Sinnbildern Fußverkehr und Radverkehr gemäß § 39 Absatz 7 StVO mit einem trennenden Querstrich aber ohne umschließenden Kreis besteht. Hierfür ist eine Anordnung der Verkehrsbehörde notwendig.

Gehwege werden durch das Piktogramm Fußverkehr kenntlichgemacht.

Umsetzung:

Akteure

Koordination
Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)
Heidekreis

Arbeitsschritte

1. Festlegung der Ziel-Farbgebungen für Rad- und Fußverkehr
2. Identifikation aller Straßenzüge, für die eine Umgestaltung erforderlich ist, möglichst Dokumentation in einem Lageplan
3. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde
4. Schrittweise Markierung von Piktogrammen
5. Schrittweise Anpassung der Farbgebung mittels Materialien und Farbgebung

Fördermöglichkeiten

Förderinitiative Fußverkehr:
https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze
RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002)



Netzlücken schließen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Das Zielnetz definiert das zukünftige Hauptnetz für den Fußverkehr, das sich durch direkte, sichere, komfortabel begehbare und durchgehend einheitlich gestaltete Gehwegverbindungen kennzeichnen soll. In Soltau stellen Gleisanlagen und Hauptverkehrsstraßen bauliche und verkehrsstrukturelle Barrieren dar, die die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Zielorte durch ihre Trennwirkung einschränken.

Zielsetzung(en)



Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte und Nachbarstädte mit der Innenstadt



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Fußverkehrsnetz

Das Zielnetz definiert das zukünftige Hauptnetz für den Fußverkehr. Die darin definierten Wegeverbindungen verbinden relevante Quellen und Ziele wie Einkaufs- und Versorgungsschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, ÖPNV-Haltepunkte (Bus, Bahn), Wohnquartiere, Naherholungsgebiete, Ämter und ähnliche öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Tourist-Info etc.). Ziel des Netzes ist es, die Fußverkehrsmobilität zu fördern, indem es bequeme und attraktive Routen für den Fußverkehr bereitstellt. Ein gut geplantes Zielfußwegenetz trägt dazu bei, den Fußverkehr zu erhöhen, die Lebensqualität zu verbessern und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu unterstützen.

Netzlücken in Soltau

Ziel der vorliegenden Maßnahme ist, vorhandene Lücken im Netz zu schließen und eine Durchgängigkeit im Fußverkehrsnetz herzustellen. Eine Netzdurchgängigkeit ist Voraussetzung für die Verkehrssicherheit aller Nutzergruppen (vor allem auch Kinder, Mobilitätseingeschränkte und ältere Nutzergruppen, die auf fußläufige Mobilität angewiesen sind), die Gebrauchstauglichkeit des Netzes und ein positives Nutzungserlebnis der Zufußgehenden. Grundlegend für die Schließung der Netzlücken ist das im VEP formulierte Zielnetz für den Fußverkehr.

Konkret sollen folgende Netzlücken durch Schaffung neuer Wegeverbindungen geschlossen werden:

- F.5.1 Lückenschluss Lönsweg - Tannenweg / Gleisquerung
- F.5.2 Fußwegeverbindungen Rathausquartier (s. auch Rahmenplanung)
- F.5.3 Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Böhme
- F.5.4 Harburger Straße bis Schulzentrum / Oberschule
- F.5.5 Celler Straße bis Carl-Benz-Straße / Gleisquerung
- F. 5.6 Fuß- und Radwegeverbindung entlang Marienburger Damm von Charlottenstraße bis Celler Straße
- F.5.7 Ausweichroute Gleisquerung entlang Gartenstraße-Karl-Baurichterstraße

	<p>Konkret sollen folgende Netzlücken durch <u>Verbesserung entlang existierender Wegeverbindungen</u> geschlossen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sichere Unter- oder Überführung Gleisquerungen Celler Straße • Sichere Unter- oder Überführung Gleisquerung Walsroder Straße
<p>Wichtige Aspekte</p>	<p>Wichtige Aspekte für die Herstellung eines möglichst durchgängigen Fußwegenetzes in Soltau sind, die in den geltenden Richtlinien und Empfehlungen definierten Qualitätsstandards. Grundlegend zeichnet sich das Zielnetz durch eine gute Erreichbarkeit, Durchgängigkeit, eine direkte, sichere, komfortabel begehbare und durchgehend einheitlich gestaltete Gehwegverbindungen aus.</p>
<p>Voraussetzungen:</p>	
<p>Technische Voraussetzungen</p>	<p>Es sind die für den Fußverkehr geltenden Richtlinien und Empfehlungen zur berücksichtigen und damit alle Anforderungen an Breite, Hindernisfreiheit, Sichtbeziehungen, Aufenthaltsqualitäten, Querungshilfen und Barrierefreiheit. Die Regelbreite eines Seitenraums sollte in der Regel 2,50 m betragen, um Begegnungen des Fußverkehrs zu ermöglichen und Sicherheitsabstände einzuhalten.</p>
<p>Umsetzung:</p>	
<p>Akteure</p>	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) ggf. Landkreis Heidekreis und Nachbarkommunen, ggf. Deutsche Bahn AG, ggf. Planungsbüro</p>
<p>Arbeitsschritte</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Abstimmung mit beteiligten Akteuren 2. Prüfen der Umwelt- und sonstiger Belange 3. Ausschreibung und Auftragsvergabe der Planung 4. Bauliche Umsetzung der Maßnahme
<p>Fördermöglichkeiten</p>	<p>Förderinitiative Fußverkehr: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2</p>
<p>Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele</p>	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002)</p> 

Querungsanlagen für den Fußverkehr sicher gestalten

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Bislang spielte das Thema Fußverkehr in der Verkehrsplanung oft eine eher untergeordnete Rolle. Die Fußgängerfreundlichkeit einer Stadt bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, sowie der Verbindungsfunktion. Querungsanlagen kommt deshalb eine große Bedeutung zu, denn zusammen mit der angemessenen Gestaltung des Längsverkehrs werden die Voraussetzungen für durchgängige Wegenetze geschaffen. In Soltau fällt auf, dass die Übergänge zwischen den verschiedenen funktionalen städtebaulichen Bereichen aufgrund der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen eine Herausforderung darstellen. Es existieren Querungsmöglichkeiten, allerdings sind diese in ihrer Anzahl und Umsetzung nicht ausreichend. Querungsstellen sollten immer grundsätzlich dort berücksichtigt werden, wo direkte Wegeverbindungen zwischen Quell- und Zielorten erforderlich sind. Für Zufußgehende bedeuten umwegige Verbindungen große Zeitverluste auf ihren Wegen, daher werden Umwege auch oft von Zufußgehenden ignoriert. Ein ungünstiger Effekt entsteht, wenn durch umwegige Wegeführung verkehrswidriges Verhalten entsteht.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten



Schulwegsicherheit herstellen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Querungsanlagen im verkehrlichen Sinn sind Bauwerke oder Einrichtungen, die es Fuß- und Radverkehr oder anderen Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Straßen, Gleise oder andere Verkehrswege sicher zu überqueren. Querungsanlagen sind wichtig für die Verkehrssicherheit und die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, da sie die Netzdurchgängigkeit der Fußverkehrsanlagen garantieren. Die Maßnahme beschreibt die Umsetzung nachstehender Aspekte.

- Ergänzung fehlender Querungsmöglichkeiten
- Prüfen der Verlängerungen von Grünzeiten für den Fußverkehr
- Berücksichtigung von bedarfsabhängigen Steuerungen an LSA und FSA
- Ermöglichen von Queren der Fahrbahn in einem Zug ohne „Inselhopping“
- Berücksichtigen des Fußverkehrs bei der Berechnung von Leistungsfähigkeiten an Knotenpunkten
- Dauerhaftes Einschalten vorhandener Fußgängerschutzanlagen (auch nachts)
- Richtlinienkonforme Einrichtung von Querungsanlagen

Wichtige Aspekte

Für den Innenstadtbereich Soltaus soll das im Rahmen des VEP definierte **Zielnetz** Fußverkehr prioritär berücksichtigt werden. Aber auch in den Ortschaften selbst und entlang von Nebenverbindungen sind die Anforderungen an den Fußverkehr immer mitzudenken und bei der Planung mit hoher Priorität entsprechend der geltenden Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen.

Ein besonderer Fokus liegt auch auf der **Anbindung von sensiblen Einrichtungen** wie Schulen, Kindergärten und Kitas. Im Zielzustand sollte das Netz durch direkte, sichere und

	<p>ausreichend breite Fußwegeverbindungen ausgebildet sein. Insbesondere im Umfeld von sensiblen Einrichtungen ist ganz besonders auf eine adäquate direkte Anbindung für den Fußverkehr zu achten.</p> <p>Darüber hinaus sind Bedürfnisse des Radverkehrs bei der Planung zu berücksichtigen und mitzudenken - insbesondere auf stark frequentierten Radwegeverbindungen (Fahrrad mit Anhänger).</p>
--	---

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen	<p>Die Richtlinien und Empfehlungen definieren, wie zweckmäßig eine Querungsanlagen und damit ein Fuß- und Radverkehrsnetz ist und wie breit die Anlage ausgestaltet sein muss. Abhängig von der verkehrlichen Belastung und der Stärke des Fußverkehrs können Fußgängerschutzanlagen so schon bei angeordneten 30 km/h zweckmäßig sein. Zu beachten sind insbesondere §26 StVO und EFA (FGSV, 2002).</p>
Organisatorische Voraussetzungen	<p>Integration in Gesamtkonzept</p> <p>Das städtische Zielnetz muss gut in das politisch beschlossenen Gesamtkonzepts integriert sein und zusammen mit den anderen genannten Maßnahmen zusammen gedacht werden, insbesondere an intermodalen Knotenpunkten und Umsteigeanlagen.</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit (optional)</p> <p>Es ist empfehlenswert, die Öffentlichkeit frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen. Somit können die Bedürfnisse der Anwohnenden und ggf. auch lokal ansässigen Unternehmen berücksichtigt werden.</p>

Umsetzung:

Akteure	<p>Koordination</p> <p>Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n)</p> <p>Politik, ggf. Landkreis Heidekreis</p> <p>Ggf. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Bürgerinnen und Bürger, ggf. Planungsbüro</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Landkreis (bei Bedarf) 2. Abstimmung mit Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Bedarf) 3. Prüfen der richtlinienkonformen Ausgestaltung, verkehrlichen Belastung und sonstiger Belange 4. Durchführung / Ausschreibung von Planungsleistungen 5. Bürgerinformation bzw. -beteiligung (bei Bedarf) 6. Ausschreibung und Auftragsvergabe von Baumaßnahmen 7. Bauliche Umsetzung der Maßnahme
Fördermöglichkeiten	<p>Kommunaler Infrastrukturkredit Niedersachsen:</p> <p>https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Kommunaler-Infrastrukturkredit-Niedersachsen.html#aufeinenblick</p> <p>Investitionskredit Nachhaltige Mobilität:</p> <p>https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/KfW/invest-kredit-nachhaltige-mobilitaet-individual.html</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze</p> <p>EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002)</p> <p>RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)</p> <p>StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2021)</p> <p>Weitere Quellen</p> <p>Förderdatenbank des Bundes, BMWK: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html</p>

Fußverkehrsinfrastruktur sicher ausbauen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Das Zufußgehen in Soltau ist nicht durchgängig attraktiv und bequem. Gemeinsame Führungen mit dem Radverkehr, Netzlücken, unübersichtliche oder fehlende Querungsmöglichkeiten, Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr, unebene Oberflächen und unzureichende Gehwegbreiten sind eine Auswahl an Mängel, die im Rahmen der Analyse zum VEP dokumentiert wurden.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten



Schulwegsicherheit herstellen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Mit dem Ziel, dem Fußverkehr mehr Raum und Sicherheit zur Verfügung zu stellen, sollen dem Fußverkehr bei der Planung von neuen Verkehrsanlagen sowie bei der Sanierung folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- Fußverkehrsanlagen sollten **netzschlüssig** sein, um umwegfreie Verbindungen zu ermöglichen.
- Die **Regelbreite** für Gehwege ist einzuhalten. Auf Mindestmaße ist zu verzichten. Die Regelbreite für Gehwege in Wohnstraßen mit geschlossener Bebauung und geringer Verdichtung beträgt 2,50 m.
- Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr soll wenn möglich vermieden werden
- Gehwege sollen **hindernisfrei, taktil und visuell** abgegrenzt sein, um die Benutzung für Menschen mit Behinderungen zu erleichtern.
- Knotenpunkten und Stellen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sollten **bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Querungen** getroffen werden, wie z.B. Verengungen der Fahrbahn oder das Vorziehen der Seitenräume (s. auch Maßnahmensteckbrief Fuß-06)
- **Aufenthaltsflächen** sollten bereichsweise durch zusätzlich zu den Flächen für den Längsverkehr angelegt werden, insbesondere in Straßen mit dichter Wohnbebauung und hoher Geschäftsdichte.
- Fußverkehrsanlagen sollten **angstfrei erlebbar** sein. Die Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung spielen eine entscheidende Rolle für das Sicherheitsempfinden.

Wichtige Aspekte

Für den Innenstadtbereich Soltaus soll das im Rahmen des VEP definierte **Zielnetz** Fußverkehr prioritär berücksichtigt werden. Aber auch in den Ortschaften selbst und entlang von Nebenverbindungen sind die Anforderungen an den Fußverkehr immer mitzudenken und bei der Planung mit hoher Priorität entsprechend der geltenden Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen.

Ein Fokus liegt auch auf der **Anbindung von sensiblen Einrichtungen** wie Schulen. Im Zielzustand sollte das Netz durch direkte, sichere und ausreichend breite

Fußwegeverbindungen ausgebildet sein. Insbesondere im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Schulen ist ganz besonders auf eine adäquate Erreichbarkeit zu Fuß zu achten.

Für den Gehwegeausbau ist die Auswahl des Belags von hoher Bedeutung im Hinblick auf die Sicherheit. Der in Soltau sehr häufig verwendete rote "Klinkerstein" ist bei Nässe glatt und kann bei Schnee und Eis besonders rutschig sein. Dieser sollte daher schrittweise gegen ein entsprechendes Betonsteinpflaster ausgetauscht werden, beispielsweise bei Bauarbeiten an den betreffenden Stellen.

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

Es sind die geltenden Richtlinien und Empfehlungen der FGSV wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen sowie die E-Klima zu berücksichtigen.

Organisatorische Voraussetzungen

Der Fußverkehr soll in allen infrastrukturellen Planungen mit hoher Priorität und nicht als Randthema behandelt werden. Es muss ämterübergreifend sichergestellt werden, dass die regelkonforme Planung der Fußverkehrsanlagen mitgedacht und umgesetzt wird.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Politik, Bauunternehmen, ggf. Anwohnerinnen und Anwohner, ggf. Planungsbüro,

Arbeitsschritte









1. Je nach Projekt: Auswertung von Entwurfsvorgaben einschließlich vorliegender Pläne und Konzepte (Schulwegplan, ÖV-Liniennetz, Zielnetz Fuß, Unfalldaten, u.w.)
2. Entwurf und Planung der Anlage für den Fußverkehr unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung der Straße, Flächennutzungen und fußverkehrsbedeutsamen Einrichtungen.
3. Ggf. Einbezug von Anwohnerinnen und Anwohnern, Planungsbüro
4. Umsetzen der Baumaßnahme

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze

EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002)
 RAST – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
 E-Klima (FGSV, 2022)

5.4. Handlungsfeld Kfz-Verkehr (fließend)

Kfz-Verkehr (fließend)		Nr. 1
<h3>Tempo 30 auf weiteren Streckenabschnitten prüfen</h3>		
<p> Kosten:  Priorität:   Zeithorizont:   </p>		
Ausgangslage	<p>Das derzeitige Tempo 30 Konzept in Soltau gibt vor, dass entlang der übergeordneten Straßen abgesehen von Teilstrecken der Winsener Straßen im Bereich der Schulen eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h gilt. Auf dem untergeordneten Straßennetz gilt überwiegend Tempo 30 oder Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen. Bürgerinnen und Bürger, insbesondere Anwohnende beobachten und beklagen starke Lärmbelästigungen und regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen.</p>	
Zielsetzung(en)	<ul style="list-style-type: none">  Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten  Schulwegsicherheit herstellen  Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet 	
Maßnahmenbeschreibung:		
Definition	<p>Es ist zu prüfen, ob Geschwindigkeitsreduzierungen im Straßennetz rechtlich umgesetzt werden können. Betroffen ist das gesamte Hauptstraßennetz in der Innenstadt sowie in den Ortschaften Soltaus. Neben den klassifizierten Straßen sind insbesondere auch die Bahnhofstraße, Tetendorfer Straße, Celler Str und Rühberg derzeit Tempo 50 Strecken.</p>	
Wichtige Aspekte	<p>Die Anordnung von Tempo 30 anstelle von Tempo 50 bringt verschiedene Vorteile mit sich, darunter:</p> <p>Erhöhte Sicherheit: Langsamere Geschwindigkeiten führen i.d. Regel zu einer Verringerung der Unfallzahlen und der Schwere von Unfällen, insbesondere bei Fuß- und Radverkehr</p> <p>Weniger Lärm: Fahrzeuge, die langsamer fahren, verursachen weniger Verkehrslärm, was die Lebensqualität in Wohngebieten verbessert.</p> <p>Geringere Luftverschmutzung: Tempo 30 kann dazu beitragen, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen zu reduzieren.</p> <p>Förderung des Fuß- und Radverkehrs: Langsamere Geschwindigkeiten machen es für Fußverkehr und Radverkehr sicherer, die Straße zu nutzen, was die Nutzung dieser Verkehrsmittel erhöhen kann.</p> <p>Überblick über die Verkehrssituation: Bei niedrigeren Geschwindigkeiten haben Fahrer mehr Zeit, um auf die Verkehrssituation zu reagieren, was zu einer insgesamt besseren Verkehrssicherheit führt.</p>	
Voraussetzungen:		
Rechtliche Voraussetzungen	<p>Gemäß bislang geltenden Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sowie Straßenverkehrsordnung (StVO) waren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf überörtlichen Straßen nur</p>	

möglich, wenn besondere örtliche Verhältnisse eine Gefahrenlage begründen. Eine erleichterte Anordnung von Tempo 30 war nur im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Schulen, Altenheimen usw. möglich, unter der Voraussetzung eines direkten Zugangs zur Straße.

Bundestag und Bundesrat haben im Juni bzw. Juli 2024 dem neuen StVG und der neuen StVO zugestimmt. Mit der Novellierung können die Verkehrsbehörden zukünftig Tempobeschränkungen von 30 km/h leichter umsetzen und zusätzlich mit der Lage von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen begründen. Neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs sind nun zusätzlich Umweltschutz (Klimaschutz), sowie die städtebauliche Entwicklung und die Gesundheit als eigene Regelungszwecke festgeschrieben. Es gilt nun zu prüfen, inwiefern sich die aktuellen Entwicklungen auf Gesetzes- und Verordnungsebene auf die Einführung von Tempo 30 in der Innenstadt sowie in den Ortschaften Soltaus übertragen lassen, in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Polizei, zuständige Straßenverkehrsbehörde

Arbeitsschritte

1. Rechtliche Prüfung in Anlehnung an die neue StVO (2024) und Verwaltungsvorschriften (vsl. 2025) für das übergeordnete Straßennetz
2. Erstellung von Schulwegplänen als Argumentationsgrundlage
3. Genehmigung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde
4. Umsetzung – Aufstellung der erforderlichen Verkehrszeichen
5. Überwachung und Anpassung

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Mehr Spielräume für Städte und Gemeinden

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrswende-endlich-mehr-spielraeume-fuer-staedte>

Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

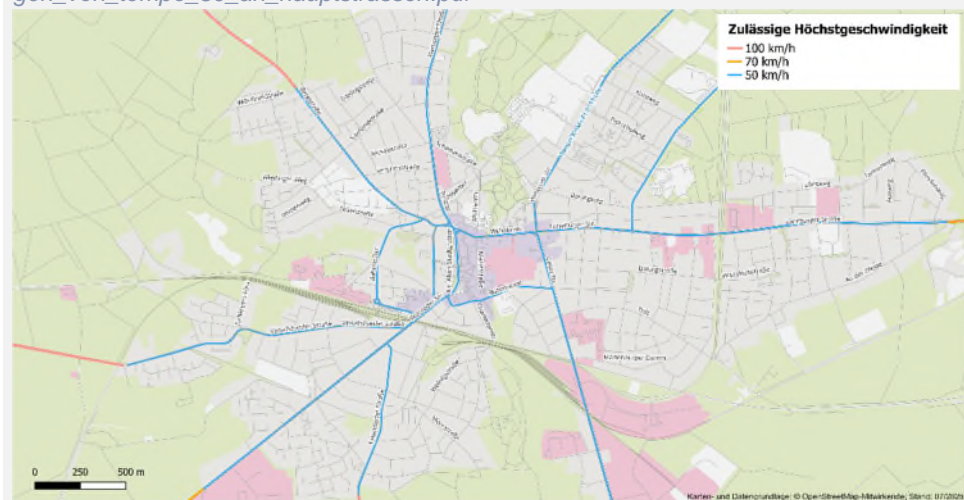


Abbildung 50: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (s. Anlage 5.12)

Knotenpunkte Kirchstraße / Poststraße / Am Alten Stadtgraben und Knotenpunkt B71/ Celler Straße / Winsener Straße baulich umgestalten

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:


Ausgangslage

Die Knotenpunkte Kirchstraße (B71) / Poststraße (B71/K1) / Am Alten Stadtgraben (L163), auch Rathauskreuzung genannt, sowie Wilhelmstraße (B71) / Lüneburger Straße (B71) / Celler Straße / Winsener Straße (K2) werden in Soltau bereits längere Zeit als wenig attraktiv und wenig leistungsfähig angesehen. Das ISEK empfiehlt, bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung und Verkehrslenkung zu denken, um eine nachhaltige Verbesserung des Zustandes zu gewährleisten.

Zielsetzung(en)


Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt

Maßnahmenbeschreibung:
Definition

Die Maßnahme beschreibt die Prüfung und Umsetzung einer baulichen Umgestaltung der Knotenpunkte Kirchstraße / Poststraße / Am Alten Stadtgraben (1) sowie B71 / Celler Straße / Winsener Straße (2) zu Kreisverkehrsplätzen. Im Rahmen der Erstellung des VEP wurden die verkehrstechnischen Leistungsfähigkeiten geprüft, auf Basis der im Frühjahr 2024 erhobenen Verkehrsmengen.

Wichtige Aspekte
Leistungsfähigkeiten

Die Bewertung der Leistungsfähigkeiten in verschiedenen Knotenform erfolgte anhand des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, FGSV 2015). Die Abendspitze wurde als maßgebende Stunde untersucht.

Prüfung Kirchstraße (B71) / Poststraße (B71/K1) / Am Alten Stadtgraben (L163) („Rathauskreuzung“)

Die Berechnung der Leistungsfähigkeiten dieses Knotens 1 kann der Anlage 3 zum VEP entnommen werden. Für die signalisierte Knotenform wird das Beispielfestzeitprogramm aus den technischen Unterlagen der Lichtsignalanlagen übernommen. Zur Bewertung des verkehrsabhängigen Programms wird die Freigabezeit im Rahmen des Festzeitprogramms anhand der Spitzenbelastungen optimiert.

Für beide Fälle, den Ist- Zustand sowie eine mögliche Umgestaltung zum Kreisverkehr ergibt sich eine Qualitätsstufe für den Verkehrsablauf von D. Die Qualitätsstufe ändert sich durch einen Umbau folglich nicht. Die maximale Rückstaulänge liegt für beide Varianten zwar an unterschiedlichen Strömen, aber in gleicher Länge (110 bzw. 111 m) vor. Die mittlere Wartezeit liegt beim Kreisverkehr allerdings mit 23 s deutlich unter derjenigen des signalisierten Knotens (36 s).

Knotenform	QSV	Maßgebender Strom	Mittlere Wartezeit [s/KFZ]	Maximaler Rückstau [m]	Maßgebende Zufahrt
Kreisverkehr	D	Zufahrt Ost	23	111	Zufahrt Ost
Signalisierter Knoten	D	Mischstreifen von Westen	36	110	Zufahrt Ost

Die Kosten für einen möglichen Umbau zum Kreisverkehr belaufen sich grob geschätzt auf 900.000 € netto. Herausfordernd werden der Baubetrieb und die Organisation der bauzeitlichen Verkehrsführungen.

Prüfung Wilhelmstraße (B71) / Lüneburger Straße (B71) / Celler Straße / Winsener Straße (K2)

Die Berechnung der Leistungsfähigkeiten am Knoten 2 kann der Anlage zum VEP entnommen werden. Für die signalisierte Knotenform wird das Beispielfestzeitprogramm aus den technischen Unterlagen der Lichtsignalanlagen am Knoten 2 übernommen. Zur Bewertung des verkehrsabhängigen Programms werden die Freigabenzzeit im Rahmen des Festzeitprogramms anhand der Spitzenbelastungen optimiert.

Im Ist-Zustand erhält der Knotenpunkt in derzeitiger Form eine QSV von D. Die mittlere Wartezeit beträgt 44 s, die maximale Rückstaulänge liegt bei 122 m. Ein Umbau zum Kreisverkehr würde die QSV eine Stufe auf C verbessern und sowohl Wartezeiten als auch Rückstaulängen reduzieren, s. nachstehende Tabelle.

Knotenform	QSV	Maßgebender Strom	Mittlere Wartezeit [s/KFZ]	Maximaler Rückstau [m]	Maßgebende Zufahrt
Kreisverkehr	C	Zufahrt West	27	100	Zufahrt West
Signalisierter Knoten	D	Linksabbieger von Süden nach Westen	44	122	Zufahrt Ost

Die Kosten des Umbaus werden auf 750.000 € netto geschätzt. Beim Baubetrieb ist die Verkehrsführung aufgrund der Sperrung des Knotens zu beachten, weil der Knoten eine hohe verkehrliche Bedeutung aufweist.

Die **Führung des Fuß- und Radverkehrs** muss bei der Planung mit hoher Priorität berücksichtigt werden. Innerorts muss mit einem erhöhten Rad- und Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden. Die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer und vor allem der Querungskomfort muss bei der Gestaltung von innerörtlichen Knotenpunkten im Fokus stehen. Der Knotenpunkt muss auch für Kinder, Mobilitätseingeschränkte und ältere Verkehrsteilnehmer problemlos passierbar sein. Diese Randbedingungen müssen bei der Planung eines Kreisverkehrs in besonders priorisiertem Fokus stehen.

Querender Fuß- und Radverkehr kann an einem Kreisverkehr mit einem Fahrbahnteiler grundsätzlich sicher erfolgen. Mit einem Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") kann der Querungsverkehr zudem priorisiert gegenüber dem Kfz-Verkehr geführt werden. Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung dürfen Fußgängerüberwege hingegen nicht im Zuge von Grünen Wellen und in der Nähe von Lichtsignalanlagen angelegt werden. Die Verkehrssicherheit für querenden Fuß- und Radverkehr an einem Kreisverkehrsplatz fällt hingegen geringer aus als bei einer Lichtsignalanlage, insbesondere wenn keine bedingten Verträglichkeiten vorliegen.

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen

Der Kreisverkehrsplatz am Knoten 2 sollte erst gebaut werden, wenn die Brücke Lönsweg - Tannenweg errichtet ist und somit Radfahrende vom Knoten wegverlagert werden. Bei Veränderungen oder Zunahmen der Verkehrsmengen lässt sich ein innerörtlicher Kreisverkehr jedoch kaum an diese Veränderungen baulich oder betrieblich anpassen. Diese Flexibilität ist bei einem Lichtsignalprogramm häufig gegeben, um bspw. in Zukunft starke Linksabbiegerströme leistungsfähig führen zu können.

Technische Voraussetzungen	<p>Der Knotenpunkt B 71 / Poststraße / am alten Stadtgraben ist durch die sehr spitzwinklige Geometrie in der baulichen Umgestaltung aufwändig. Die Umsetzungsmöglichkeiten müssen zur Realisierung eines ovalen Kreisverkehrs im Detail geprüft werden. Der Kreisverkehr am Knotenpunkt B 71 / Winsener Straße / Celler Straße ist baulich vergleichsweise einfacher herzustellen, hier muss insbesondere die Machbarkeit an der Nordseite im Rahmen einer Detailplanung sichergestellt werden.</p>
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Landesverkehrsbehörde, Polizei, Planungsbüro, Bauunternehmen, ADFC, ggf. weitere Verbände, Politik</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Politische Entscheidung 2. Ausschreibung der Vorplanung 3. Ausschreibung HOAI-Leistungen 4. Planung 5. Umsetzung
Fördermöglichkeiten	<p>Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden:</p> <p>https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_der_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfen-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze</p> <p>RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)</p> <p>EFA – Empfehlungen für Fußgängeranlagen (FGSV, 2002)</p> <p>ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010)</p> <p>HBS Teils S – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV, 2015)</p>

Ortsumfahrung von Soltau prüfen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf allen sieben Einfahrtsstraßen in das Kernstadtgebiet Soltaus liegt bei jeweils rund 20 bis 30 %. Das Hauptstraßennetz von Soltau ist stark radial ausgerichtet, sodass zahlreiche Quell-Zielverkehre Soltau durch das Zentrum durchfahren. Dies äußert sich in einem hoch belasteten innerstädtischen Straßennetz im Kerngebiet Soltaus. Durch regelmäßig auftretende Ausweichverkehre bei Störungen auf der Autobahn verstärkt sich der Anteil des ortsfremden Verkehrs deutlich und die Verkehrssituation auf dem innerörtlichen Hauptstraßennetz verschärft sich. Rückstauereignisse an neuralgischen Knotenpunkten und Engstellen im Netz (vor allem an den Bahnübergängen und den Lichtsignalanlagen entlang der Walsroder Str.) sind regelmäßig die Folge.

Eine nördliche Ortsumfahrung im Zuge der B 71 befindet sich im weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan 2030. Eine südöstliche Ortsumfahrung mit Anschluss zwischen der B 71 und der K 48 könnte ebenfalls eine Entlastungswirkung erzielen. Hierzu gab es 2007 einen Ratsbeschluss, eine solche Südost-Verbindung erst wieder aufzugreifen, wenn es neue Randbedingungen erforderlich machen. Seitdem hat sich die innerstädtische Verkehrsproblematik durch lokale & regionale Entwicklungen sowie den gestiegenen Autobahn-Ausweichverkehr massiv verschlechtert.

Zielsetzung(en)



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet



Vernetzung spezifische Gewerbe- und Tourismusstandorte mit der Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme definiert die Herstellung einer Umgehungsstraße. Es bestehen hierfür im Kern drei Optionen:

- Nördliche Umgehung der B71 auf neuer Trasse (gemäß BVWP 2030)
- Nördliche Umgehung zur Verlegung der B71 auf bestehende Kreisstraßen (K9, K24, K40)
- Südliche Umgehung auf neuer Trasse zum Lückenschluss zwischen der K48 und der B71 östlich von Soltau

Wichtige Aspekte

Die Maßnahme der Ortsumfahrung für die Bundesstraße 71 ist 2012 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Das Projekt mit einer **nördlich** gelegenen, 7,5 km langen Umgehung ist als wirtschaftlich eingestuft und mit der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ versehen. Für eine **südliche** und etwa 4 km lange Umgehung muss voraussichtlich in die Bebauung eingegriffen werden. Eine solche Möglichkeit des besseren Anschlusses der Oststadt war bereits Bestandteil der Planungen zur 33. Änderung des Flächennutzungsplans. In beiden Varianten müssen Schutzgebiete sowie Gleistrassen gequert werden. Der Anschluss an die B71 könnte westlich von Tiegen oder alternativ innerorts auf Höhe des Forellenwegs erfolgen und an die K48 auf Höhe des Gewerbegebiets Soltau Süd und der Straße „Vor dem Weiherbusch“. Dies würde jedoch keine vollständige Ortsumfahrung für die B71 darstellen, sondern nur eine Teilumfahrung. Hingegen würde hierdurch eine Umgehung für mehrheitlich in nord-

südlicher Richtung ausgeprägte Durchgangsverkehre hergestellt werden. Dies würde voraussichtlich ebenfalls zu einer Entlastung der beiden innerstädtischen und stark belasteten Bahnübergänge in der Walsroder Str. und Celler Str. führen. Bei einer nördlichen Umgehung ist keine spürbare Entlastung der beiden höhengleichen Bahnübergänge zu erwarten. Für eine vollständige Umfahrung im Zuge der B 71 müsste die K 48 auf Höhe der L 163 nördlich bis zur westlich von Soltau liegenden B71 weitergeführt werden. Die nördliche Umgehung stellt keine Umfahrungsmöglichkeit der BAB-affinen Verkehre dar, während die südliche Umgehung eine direkte, zügige Alternativroute für Umleitungsverkehre darstellen kann. Wichtigstes Kriterium zur Verwendung einer solchen Ausweichroute stellt die Reisezeit bzw. der Reisezeitvorteil ggü. der innerstädtischen Roite dar, weshalb direkte, zügige Führung der Umgehung unbedingt angestrebt werden sollte.

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

Sowohl für eine neue Trasse für eine nördliche als auch eine südliche Umgehung werden Schutzgebiete durchquert. Daher bestehen hohe natur- und umweltschutztechnische Bedenken. Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Variante ist die Grundvoraussetzung. Im Allgemeinen bestehen hohe Hürden für eine Genehmigung.

Technische Voraussetzungen

Bei der südlichen Umgehung müssen drei Gleistrassen gequert werden, wofür es entsprechende planfreie Bauwerke bedarf (siehe 33. Änderung des Flächennutzungsplans). Für eine nördliche Umgehung gemäß dem BVWP sind zwei Gleistrassen zu queren sowie mehrere Unterführungen zu errichten. Bei der richtlinienkonformen Planung einer Ortsumgehung sind die Parameter und Grundsätze der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen zu berücksichtigen.

Organisatorische Voraussetzungen

Es ist eine intensive Zusammenarbeit verschiedener Akteure, insbesondere der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, dem Heidekreis, der Stadt Soltau und weiteren Trägern öffentlicher Belange sowie der Politik notwendig, um die unterschiedlichsten Anliegen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Die Bürgerinnen und Bürger müssen frühzeitig beteiligt werden.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Verden)

Weitere Rolle(n)

Verwaltung Stadt Soltau, Kreisstraßenmeisterei Soltau, Heidekreis, Politik, Autobahn GmbH, Planungsbüro

Arbeitsschritte

Bei Variante der vollständigen Ortsumfahrung B71:

1. Überprüfung der Bedarfsplanung für die OU B71 Soltau über eine Aktualisierung und Ergänzung der Machbarkeitsstudien für die Trassenvarianten, Variantenbewertung und -auswahl
2. Vorplanung inkl. Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Entwurfsplanung
4. Genehmigungsplanung (Planfeststellungsverfahren)
5. Ausführungsplanung, Vergabe und Bau

Bei der Teilumfahrung Süd (Option 3, in Abbildung unten durchgängige Linie dunkelblau dargestellt) sind abweichend zum 1. Schritt oben zunächst grundlegendere Fragen Zuständigkeiten, Finanzierungsmöglichkeiten, Umwelteingriffe und Wirkung zu erörtern.

Fördermöglichkeiten

- Die Zuständigkeit für eine Ortsumfahrung Soltaus im Zuge der B71 liegt beim Straßenbaulastträger, der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Verden.

- Durch die Landesbehörde können nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NVGFG) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gefördert werden; bspw. ggf. bei einer südlichen Teilumfahrung der B71.

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Verfahrensablauf für die Planung zum Bau bei Bundesfernstraßen:
<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/verfahrensablauf/>

Linienführungen

Nachstehend werden die angedeuteten Linienvarianten veranschaulicht. Weitere Varianten und Linienführungen sind selbstverständlich möglich.



B 71 an Anschlussstelle Ost ausbauen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die B71 im Bereich der Anschlussstelle Soltau-Ost der A 7 ist an den Anschlussknoten bereits im Bestand gut ausgelastet. Besonders bei Störungen auf der A 7 treten durch Ausweichverkehre hohe Wartezeiten und Rückstauereignisse auf. Durch mehrere geplante gewerbliche Entwicklungen im Umfeld der Anschlussstelle wird sich die Verkehrssituation im Normalzustand des Netzes weiter verschärfen. Der notwendige Ersatzneubau der Brücke im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 7 über die B 71 stellt zeitlich eine Möglichkeit dar, im gleichen Zuge die B 71 auszubauen.

Zielsetzung(en)



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet



Vernetzung spezifische Gewerbe- und Tourismusstandorte mit der Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt den zielgerichteten Ausbau der B71, um zusätzliche Kapazitäten an den Anschlussknoten der A 7 zu schaffen, damit künftige gewerbliche Entwicklungsflächen verkehrsverträglich realisiert werden können. Die Leistungsfähigkeit soll erhöht, Rückstauereignisse reduziert und der Verkehrsfluss verbessert werden.

Wichtige Aspekte

Zunächst sind verschiedene Ausbauvarianten für das Verkehrsnetz im Plangebiet zu definieren. Diese sind mittels einer multikriteriellen Bewertungsmatrix (Leistungsfähigkeit, Flächenverbrauch, Kosten, ...) zu bewerten, um eine Vorzugs-Ausbauvariante zu ermitteln. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 7 wird das Brückenbauwerk über der B 71 in den kommenden Jahren neu errichtet und bietet die Möglichkeit, die B 71 an dieser Stelle zu verbreitern. Aufgrund der Komplexität des Verkehrsablaufs in diesem Teilbereich und der komplexen verkehrsabhängigen Steuerung der betroffenen Knotenpunkte erfolgt die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Ausbauvarianten mit Hilfe einer Mikrosimulation.

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

Für den Ausbau sind zusätzliche Flächen zur Herstellung der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Im Bestand sind dies verschiedene Grünflächen. Entsprechend müssen umwelt- und landschaftstechnische Belange miteinfließen. Ebenfalls sind die Eigentumsverhältnisse der benötigten Flächen zu ermitteln.

Technische Voraussetzungen

Bei der Planung der Verkehrsanlagen sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen zu berücksichtigen. Die richtlinienkonform geplanten Verkehrsanlagen müssen die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig aufnehmen. Auch soll eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Längs- und Querungsverkehr des Fuß- und Radverkehrs mitbedacht werden.

Organisatorische Voraussetzungen

Es ist die Zusammenarbeit verschiedener Akteure, insbesondere Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Autobahn GmbH des Bundes und Stadt Soltau und weiteren

	Trägern öffentlicher Belange sowie der Politik notwendig, um die unterschiedlichsten Anliegen und Bedürfnisse zu berücksichtigen.
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Verden), Autobahn GmbH, Landkreis Heidekreis, Politik</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung Ausbauvarianten definieren und bewerten 2. Ausbauvarianten simulieren und Vorzugsvariante ermitteln 3. Vorstellung der Ergebnisse vor Autobahn GmbH und weiteren Akteuren 4. Politische Entscheidung 5. Ausschreibung HOAI-Leistungen und Planung 6. Bau der Vorzugsvariante im Zuge des Ersatzneubaus des Brückenbauwerks 7. Überwachung der Verkehrsanlage und ggf. notwendige Anpassungen
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze RAL 2012 – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (FGSV, 2012) HBS Teils L – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV, 2015) Hinweise zur Verkehrsflusssimulation (FGSV, 2006)</p>

Einbahnstraßensystem Wilhelmstraße / Stadtgraben / Böhmeide / Celler Straße prüfen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau werden Rad- und Fußverkehr auf zu schmalen Breiten häufig gemeinsam geführt. Außerdem gefährdet die hohe Verkehrsbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen bei gleichzeitig konfliktträchtiger Führung des Radverkehrs die Sicherheit der Radfahrenden. Im Rahmen der am 17.08.2024 durchgeführten Planungswerkstatt wurde diskutiert, die Problemlage durch die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems zu entschärfen und den Durchgangsverkehr zu verringern. Die Straßen für das Einbahnstraßensystem sind im Bestand wie folgt charakterisiert:

- **Wilhelmstraße:** Bundesstraße 71, ca. 18.000 Kfz/24h, Gehweg (Radverkehr frei; keine Benutzungspflicht) in Fahrtrichtung Westen bzw. Schutzstreifen auf Fahrbahn in Fahrtrichtung Osten
- **Am Alten Stadtgraben:** Landesstraße 163, ca. 13.000 Kfz/24h, separater Radweg in Fahrtrichtung Norden bzw. Gehweg (Radverkehr frei) in Fahrtrichtung Süden
- **Böhmeide:** kommunales Straßennetz, Verkehrsmenge nicht bekannt (<10.000 Kfz/24h), Mischverkehr (Rad auf Fahrbahn), teilweise Radwege
- **Celler Straße:** kommunales Straßennetz, ca. 14.000 Kfz/24h, Mischverkehr (Rad auf Fahrbahn), teilweise Radwege

Zielsetzung(en)



Optimierung der Radwegeanbindungen



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Einbahnstraßen

Eine Einbahnstraße ist eine Straße, die nur in einer Richtung befahren werden darf. Sie ist durch entsprechende Verkehrszeichen gekennzeichnet, die die erlaubte Fahrtrichtung anzeigen. Einbahnstraßen werden eingerichtet, um den Verkehrsfluss zu verbessern, Verkehrsstaus zu vermeiden, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder aus städtebaulichen Gründen. In Einbahnstraßen kann die Fahrbahnbreite reduziert sein, da kein Begegnungsverkehr mit entgegengerichteten Fahrzeugen stattfindet. Andererseits kann dies erhöhte Geschwindigkeiten fördern, abhängig von der Straßenraumgestaltung. Innerhalb von Einbahnstraßen kann es Ausnahmen geben, die es bestimmten Verkehrsteilnehmenden, wie Radfahrenden, erlauben, die Straße in beiden Richtungen zu nutzen, wenn dies durch Zusatzschilder angezeigt wird. Mit einem Einbahnstraßensystem muss der Kfz-Verkehr allgemein Umwege in Kauf nehmen, welche zu auf ein verträgliches Maß begrenzt werden sollten, und die Erreichbarkeit für zentrale Akteure gewährleistet werden.

Einbahnstraßen in Soltau

In Soltau soll die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems Wilhelmstraße, Stadtgraben, Böhmeide und Celler Straße überprüft werden, wobei die Celler Straße möglicherweise in beide Richtungen befahrbar bleiben könnte. Die endgültige Entscheidung zur Einbahnrichtung sollte im Rahmen einer Detailuntersuchung samt Verkehrsschau,

	<p>rechtlicher Prüfung und Beteiligung der erforderlichen Akteure erfolgen. Die Umsetzung ist mit baulichen Maßnahmen entlang von Strecken und Knotenpunkten verbunden. Wichtiges Argument zur Umsetzung ist die erst dann mögliche, sichere und ausreichend breite Ausgestaltung der Radinfrastruktur entlang der betroffenen Strecken.</p>
Wichtige Aspekte	<p>Fahrgassenbreite Für die Einrichtungsfahrbahn wird bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen eine Breite von mindestens 3,50 m empfohlen. Mit der Einbahnstraßenregelung wird Fläche für separate und somit sicherere Radverkehrsanlagen (mindestens Radfahrstreifen) gewonnen.</p>
	<p>Beschilderung Die Beschilderung muss klar und eindeutig sein. Für Einbahnstraßen sind das für die Einmündungen der betroffenen Straßen die Zeichen 220 bzw. 267 gemäß StVO.</p>
	<p>Bauliche Maßnahmen Für die Einrichtung des Einbahnstraßensystems müssen die Strecken und Knotenpunkte umgebaut werden. Bei der bevorrechtigten Führung des Radverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen kann eine bauliche Gestaltung, wie die Anhebung der gesamten Kreuzungsfläche, erforderlich sein, um die Vorfahrt zu verdeutlichen und die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs zu dämpfen.</p>
	<p>Koordination mit anderen Maßnahmen Die Einrichtung von Einbahnstraßen muss mit anderen Verkehrsmaßnahmen und -systemen abgestimmt werden, um ein kohärentes Verkehrsnetz zu gewährleisten. Die Entscheidung, eine Straße als Einbahnstraße auszuweisen, muss auf einer sorgfältigen Verkehrsplanung basieren, die den Verkehrsfluss, die Verkehrsdichte und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt bzw. verbessert.</p>
Voraussetzungen:	
Rechtliche Voraussetzungen	<p>Rechtliche Grundlagen Einbahnstraßen dürfen dort eingerichtet werden, wo es der Verkehrslenkung oder der Umgestaltung des Straßenquerschnitts dient, aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist oder eine qualifizierte Gefahrenlage aufweist. Zur Prüfung der Erforderlichkeit müssen daher die Leistungsfähigkeiten der Strecken und Knotenpunkte überprüft werden. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung erfolgt anhand des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Die rechtlichen Grundlagen für die Anordnung von Einbahnstraßen ergeben sich aus der StVO sowie der VwV-StVO.</p>
	<p>Verkehrsrechtliche Anordnung Die Einrichtung einer Einbahnstraße erfordert eine verkehrsrechtliche Anordnung durch die zuständige Behörde. Nach § 45 Absatz 9 StVO dürfen Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist, insbesondere wenn sie regelnd, sichernd oder verbietend auf den Verkehr einwirken.</p>
Organisatorische Voraussetzungen	<p>Information der Öffentlichkeit Information der Öffentlichkeit: Vor der Einrichtung einer Einbahnstraße sollten Anwohnende und weitere Träger öffentlicher Belange informiert und beteiligt werden, um sie auf die bevorstehenden Änderungen vorzubereiten. Da Anwohnende teils Umwege in Kauf nehmen werden müssen, werden außerdem Verkehrsverlagerungen und neue -belastungen entstehen.</p>

Umsetzung:

<p>Akteure</p>	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Kreisstraßenmeisterei Soltau, Polizei, Planungsbüro, Bauunternehmen, IHG, ADFC</p>
<p>Arbeitsschritte</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vorüberlegungen und Verkehrsuntersuchung in Abstimmung mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und Kreisstraßenmeisterei 2. Verkehrsrechtliche Prüfung 3. Politische Entscheidung 4. Planung der Verkehrsanlagen von Straßenquerschnitten und Knotenpunkten nach HOAI 5. Umsetzung, verkehrsrechtliche Anordnung und Beschilderung 6. Evaluierung
<p>Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele</p>	<p>Richtlinien und Gesetze Empfehlungen für den Radverkehr (FGSV, 2010) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006) Straßenverkehrsordnung (StVO, 2013)</p> <p>Weitere Quellen Leitfaden für Einbahnstraßen (ADFC, 2014) Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen (Unfallforschung der Versicherer, 2016)</p>
<p>Einbahnring</p>	<p>Eine Einbahnstraßenregelung mit Verkehrsführung im Uhrzeigersinn könnte bspw. wie folgt umgesetzt werden. In welcher Richtung das Einbahnstraßensystem umgesetzt wird, hängt insbesondere von einer möglichst leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs an den Knotenpunkten sowie der sicheren Radverkehrsführung ab. Aufgrund der verfügbaren Querschnittsbreite könnte ggf. die Celler Str. in beiden Richtungen befahrbar bleiben und durch eine Neugestaltung des Straßenzugs trotzdem Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen werden.</p> 

Lkw-Umleitungskonzept erstellen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage	Derzeit existiert kein Lkw-Umleitungskonzept in der Stadt Soltau.
Zielsetzung(en)	 Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt
	 Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet
	 Schulwegsicherheit herstellen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition	Ein Lkw-Umleitungskonzept ist ein Plan, der entwickelt wird, um den Schwerverkehr in städtischen oder überlasteten Bereichen zu steuern und zu leiten. Das Ziel eines solchen Konzepts ist es, die Sicherheit, den Verkehrsfluss und die Lebensqualität in betroffenen Gebieten zu verbessern. Ziel eines solchen Konzeptes kann auch sein, eine Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr zu erlassen und den „Mautausweichverkehr“ zurück auf die Autobahnen zu verlagern. Davon profitieren die städtischen Anwohnerinnen und Anwohner des Hauptstraßennetzes, indem die durch den Schwerverkehr verursachten Luftschadstoffe und Lärmemissionen vermieden werden können und auf den entlasteten Routen die Verkehrssicherheit verbessert wird. .
Wichtige Aspekte	Es sind Abwägungen zu treffen zwischen unterschiedlichsten Interessen: Wirtschaft, Lärmschutz, Aufenthaltsqualitäten, Verkehrssicherheit u.w. Die Maßnahme zur Prüfung der Ortsumfahrung von Soltau muss entsprechend berücksichtigt werden.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen	Bewertung der bestehenden Straßeninfrastruktur: Die bestehende Straßeninfrastruktur ist einschließlich Brücken, Tunnel und Straßenbreiten entlang möglicher Alternativrouten zu bewerten, um sicherzustellen, dass alternative Routen für Lkw geeignet sind.
Rechtliche Voraussetzungen	Seit der Erhebung einer Mautgebühr für Lkw über 12t auf den Autobahnen wird nicht selten festgestellt, dass Fahrzeugführer versuchen, Gebühren zu umgehen, indem sie in das nachgeordnete Straßennetz ausweichen. Um diesen „Mautausweichverkehr“ wieder zurück auf die Autobahnen zu verlagern, wurde seitens des Gesetzgebers die StVO um den § 45 Abs. 9 Satz 3 ergänzt, der eine Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr ermöglicht.
Organisatorische Voraussetzungen	Stakeholder-Kooperation: Die Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen, wie z. B. Transportunternehmen, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Verwaltung und Politik ist entscheidend, um die unterschiedlichsten Anliegen und Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Umsetzung:

Akteure	Koordination
----------------	---------------------

	Stadt Soltau
	Weitere Rolle (n) Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Politik, Planungsbüro, Transportunternehmen, IHG, IHK
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse aktueller Lkw-Routen 2. Analyse potenzieller Umleitungsrouten unter Berücksichtigung vorhandener Straßeninfrastrukturen und Kapazitäten 3. Entwicklung eines Umleitungskonzepts, das die vorgeschlagenen Umleitungsrouten, Ausschilderungen, Sperren für den Lkw-Durchgangsverkehr und ggf. Anpassungen der Verkehrsregelungen umfasst 4. Prüfung der Voraussetzungen für Verkehrsverbote und Umleitungsstrecken durch Straßenverkehrsbehörden 5. Implementierung der Maßnahme 6. Überwachen der Auswirkungen der Umleitung und Bewertung der Zielerreichung
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	Ministerium zum Thema Lkw-Durchgangsverkehr https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/-96711.html

Carsharing im Stadtgebiet fördern

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die im April 2024 in Soltau durchgeführte Haushaltsbefragung zeigt, dass rund drei Viertel der Haushalte in Soltau über einen oder sogar zwei Pkw verfügen. Knapp die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger fährt (fast) täglich Pkw. Gleichzeitig werden Anruf-Sammeltaxi, Bus und Regionalbahn von der Mehrheit (fast) nie genutzt. Viele geben an, das Auto zu bevorzugen, weil sie häufig größere Einkäufe transportieren müssen oder Ziele im Umland so schneller erreichen. Carsharing könnte im Stadtgebiet für Einkaufs- und Freizeitwege oder Hol-und-Bring-Fahrten anderer Personen zum Einsatz kommen und damit zur Reduzierung des Parkdrucks beitragen. Ein Angebot gibt es im Stadtgebiet bislang nicht.

Zielsetzung(en)



Leihsysteme (Car- und Bikesharing) ausbauen



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Carsharing ist ein Mobilitätsdienst, bei dem Fahrzeuge von mehreren Personen gemeinschaftlich genutzt werden. Es wird hauptsächlich für kürzere Alltagsstrecken verwendet, wobei die Fahrzeuge in der Regel für Minuten oder Stunden reserviert werden. Carsharing erfordert eine Mitgliedschaft und beinhaltet je nach Anbieter eine monatliche Grundgebühr sowie Kosten basierend auf der Nutzungsdauer und den gefahrenen Kilometern. Die Rückgabe der Fahrzeuge erfolgt an der Entleihstation oder innerhalb eines bestimmten Gebiets.

Wichtige Aspekte

Flächendeckende Verfügbarkeit: Schaffung eines durchdachten Netzes von Carsharing-Stationen, um die Erreichbarkeit für möglichst viele Nutzerinnen und Nutzern zu erhöhen. Bei der Standortwahl gilt es, soziodemografische Merkmale zu berücksichtigen.

Integration: Integration von Carsharing in bestehende Verkehrssysteme (z.B. ÖPNV) z.B. durch Datenlieferungen für Mobility-As-A-Service (MaaS) Apps

Öffentlichkeitsarbeit: Bekanntmachung und Sensibilisierung für die Vorteile von Carsharing und Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner und Anpassung der Angebote an lokale Gegebenheiten

Anreize und Tarifgestaltung: Anreize für Nutzende, wie reduzierte Parkgebühren, Parkbevorrechtigungen oder finanzielle Förderungen. Kosten müssen durch differenzierte Tarife möglichst niedrig und berechenbar sein.

Voraussetzungen:











Technische Voraussetzungen

Bereitstellung von Stationen oder Stellplätzen im Stadtgebiet:

- Bereitstellung von Carsharing-Stationen oder Stellplätzen im Stadtgebiet
- evtl. auch Zugang zu Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an Carsharing-Stationen
- evtl. bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Sicherheit der Carsharing-Stationen (z.B. klappbare Sperrbügel, versenkbare Poller)

	<p>Technische Lösungen zur Buchung, Abrechnung und für den Fahrzeugzugang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementierung von Buchungs- und Abrechnungssystemen für Buchung und Nutzung (z.B. Apps oder Online-Plattformen) • Ausstattung der Fahrzeuge mit GPS und Zugangssystemen (z.B. Schlüsselboxen oder digitale Zugänge) für den selbständigen Fahrzeugzugang <p>Monitoring und Anpassung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kleinräumige Beobachtung der Fahrzeugverfügbarkeit und -auslastung, um Anpassungen vorzunehmen und die Effizienz zu steigern • Die Expansion in ländlichen Gebieten sollte schrittweise erfolgen, da die Akzeptanz und Nutzung Zeit benötigen
<p>Organisatorische Voraussetzungen</p>	<p>Kooperation zwischen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Carsharing-Anbietern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klare rechtliche Rahmenbedingungen und Genehmigungen für Nutzung öffentlicher Flächen für Carsharing-Stationen (vgl. Carsharing-Gesetz CsgG) <p>Effizienter Betrieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schulung des Personals und der Nutzenden zur effektiven Nutzung des Systems • Gut organisiertes Schadenmanagement zur Rückverfolgung von Schäden • Sicherstellung der Fahrzeugwartung und -reinigung
<p>Umsetzung:</p>	
<p>Akteure</p>	<p>Koordination: Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rollen: Carsharing-Anbieter, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, Straßenverkehrsbehörde</p>
<p>Arbeitsschritte</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Netzwirkbildung und Nachfragebündelung: <ul style="list-style-type: none"> • Auftaktveranstaltung zur Einbindung aller potenziellen Akteure • Beschluss zum Umgang mit der Nachfrage von Carsharing-Anbietern für Stellplätze • Bedarfsanalyse und Festlegung von Kriterien für Stellplätze an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV 2. Genehmigungen und rechtliche Planung: <ul style="list-style-type: none"> • Erteilung einer Sondernutzungsgenehmigung für die Nutzung im öffentlichen Straßenraum • Abschluss von Verträgen zur Miet- und Nutzungsdauer der Fahrzeuge 3. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit: <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Informationen und Unterstützung durch die Verwaltung • Durchführung von Plakat-, Internet- und Flyeraktionen zur gemeinsamen Vermarktung des Carsharing-Angebots.
<p>Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele</p>	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) <p>Leitfäden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handbuch Carsharing (Zukunftsnetz NRW, 2018) • Best-Practice für die kommunale Carsharing-Förderung (Bundesverband Carsharing) • Verkehrsentlastung durch Carsharing (Bundesverband Carsharing)

5.5. Handlungsfeld Kfz-Verkehr (ruhend)

Kfz-Verkehr (ruhend)		Nr. 1
Parkleitsystem einführen		
Kosten:  	Priorität:   	Zeithorizont:   
Ausgangslage	<p>Die Parkraumuntersuchung hat gezeigt, dass in Soltau grundsätzlich kein flächendeckender Parkraumdruck vorliegt. Allerdings ist ein Verteilungsproblem festzustellen. So sind einige Parkflächen zeitweise stark ausgelastet während zeitgleich in direkter Nähe auf anderen Flächen große Kapazitäten verfügbar sind. Zusätzlich zeigt die Verkehrszählung, dass im Innenstadtbereich insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen ein erhebliches Verkehrsaufkommen vorliegt, das durch Quell-Zielwirkung der attraktiven Parkflächen entlang der Hauptverkehrsstraßen erzeugt wird. Gemäß Haushaltbefragung erachten rund die Hälfte der Befragten eine Verbesserung des Parkleitsystems in der Innenstadt als eher oder sehr wichtig.</p>	
Zielsetzung(en)	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation</div> </div> </div>	
Maßnahmenbeschreibung:		
Definition	<p>Parkleitsysteme Mit einem Parkleitsystem soll der Parksuchverkehr möglichst auf direktem Weg zum Zielparkplatz geleitet werden. Ziele sind die Vermeidung von Parksuchverkehr und die effiziente Lenkung von Verkehren, wodurch Entlastung spezifischer Bereiche erreicht werden kann. Grundsätzlich unterschieden werden statische und digitale Parkleitsysteme. Ein digitales Parkleitsystem bietet mit einer Echtzeitanzeige der Parkraumauslastung und einer flexiblen Verkehrssteuerung Vorteile. Dafür müssen aber deutlich höhere Investitionskosten- und Folgekosten (u.a. die automatisierte Erfassung der Auslastung der Parkstände, Wartung und Instandhaltung) in Kauf genommen werden.</p> <p>Parkleitsysteme in Soltau Derzeit existiert in Soltau kein abgestimmtes Parkleitsystem. Die Einführung eines Parkleitsystems bietet das Potenzial einer effektiveren Auslastung der Parkmöglichkeiten sowie einer effektiveren Lenkung der Verkehre. Vor dem Hintergrund der räumlichen Ausdehnung und der Anzahl der Parkstände wird ein vorerst ein statisches Parkleitsystem als ausreichend erachtet. Ein Übersichtsplan über die mögliche Anfahrtssituationen liegt dem Steckbrief bei.</p>	
Wichtige Aspekte	<p>Übersichtstafeln an den zentralen Ortseinfahrten und zentralen Knotenpunkten An relevanten Knotenpunkten sowie an den Haupteinfallstraßen erleichtern Übersichtsdarstellungen der Parkmöglichkeiten die Orientierung.</p> <p>Wegweisung zum Zielparkplatz Je nach Einfahrtsrichtung Lenkung zu den nächstgelegenen Parkflächen mittels einheitlicher Beschilderung.</p> <p>Eindeutige Benennung von Parkflächen Eine eindeutige Benennung der Parkflächen erleichtert sowohl Ortsunkundigen als auch fremden die Orientierung.</p>	

	<p>Gehzeiten von relevanten Parkplätzen in Richtung Innenstadt Wegweisende Beschilderung mit der Gehzeit (in Min) in die Innenstadt und ggf. weiteren zentralen Points of Interests.</p> <p>Information und Kommunikation Information der Öffentlichkeit über das neue Parkleitsystem und dessen Vorteile. Dies kann durch Pressemitteilungen, Informationsveranstaltungen und Social Media geschehen. Die gewünschten Parkflächen sollten auch in die gängigen Informationsplattformen des ADAC und z.B. Parkopedia integriert werden, Parkflächen mit negativen Effekten sollten aus diesen Informationskanälen entfernt werden.</p>
--	--

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen	Zur Erfolgreichen Umsetzung gehören die Wartung und Instandhaltung der Beschilderung.
Organisatorische Voraussetzungen	Genehmigungsverfahren für die Installation der Beschilderung, die Finanzierung und Budgetplanung sowie die Einbindung verschiedener Fachbereiche zu nennen.

Umsetzung:

Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Soltau Touristik, relevante Verkehrserzeuger (DOS, Terme, Heidepark u.w.), Anbieter für Parklösungen, ggf. Planungsbüro, Bauunternehmen</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Detailplanung mit eindeutiger Benennung vorhandener Parkflächen 2. Ausschreibung / Kontaktaufnahme mit Anbietern 3. Konkrete Standortplanung 4. Einbindung relevanter Verkehrserzeuger 5. Implementierung und Aufstellen von wegweisenden Schildern 6. Information und Kommunikation
Fördermöglichkeiten	<p>IKK – Nachhaltige Mobilität: https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/Infrastruktur/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/</p> <p>Digitalisierung im Verkehr: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Digitalisierung-im-Verkehr.html#keineantragstellungmehrmoeglich</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Weitere Quellen In Olpe entstehen intelligente Parkplätze <i>Intelligente Parkplätze entstehen in Olpe - Treffpunkt Kommune</i></p>



Skizzierung vorhandener Parkflächen und Anfahrtsrichtungen

Beschäftigtenparken innenstadtnah einrichten

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die Beschäftigten im Bereich der Fußgängerzone von Soltau parken hauptsächlich auf öffentlichen Parkflächen und im öffentlichen Straßenraum, was zu einem weitestgehend unregulierten Parkraumbedarf führt. Obwohl derzeit kein flächendeckender Parkdruck besteht und keine spezifischen Nutzungskonflikte bekannt sind, kommt es im zentralen Innenstadtbereich zu Auslastungsspitzen. Diese Spitzenzeiten verursachen insbesondere auch hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen sowie vermehrten Parksuchverkehr. Trotz gezielter Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bleibt aufgrund der ländlichen Prägung des Einzugsgebiets (weitläufige Zersiedelung und unattraktives ÖPNV-Angebot) eine anhaltende Abhängigkeit von PKWs bestehen, weshalb eine gezielte Bündelung und Regulierung der Parkraumsituation für Beschäftigte im Bereich der Fußgängerzone perspektivisch zielführend ist.

Zielsetzung(en)



Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die Identifikation und Ausweisung von Stellplätzen für Beschäftigte der zentralen Innenstadt auf ausgewiesenen Flächen am Zentrumsrand. Ziel ist das gezielte Lenken von Parkbedarf auf unkritische Stellflächen außerhalb der attraktiven Kernbereiche der Innenstadt, das Vorhalten der zentralsten Parkflächen für die Kunden und den Einkaufsverkehr, und damit das Unterbinden von Parksuchverkehren, die Bündelung und Ordnung von Parkraum. Beschäftigte sollen langfristig verlässliche Parkmöglichkeiten haben, allerdings auch dazu bewegt werden, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. Die ausgewiesenen Parkflächen sollten sich in Laufnähe zur Innenstadt befinden. Gebühren können erhoben werden.

Wichtige Aspekte

Parkscheine

Ein Dauerparkschein ermöglicht es, ein Fahrzeug über einen längeren Zeitraum auf einem bestimmten Parkplatz oder in einer bestimmten Zone zu parken. Diese Scheine sind besonders nützlich für Pendelnde oder Gewerbetreibende, die regelmäßig einen Stellplatz benötigen. Die Beantragung erfolgt in der Regel bei der Stadtverwaltung oder dem zuständigen Amt. Die Kosten variieren je nach Stadt und Dauer des Parkscheins.

Fußläufige Erreichbarkeit

Die Parkfläche sollten sich in einer Entfernung befinden, die es den Beschäftigten ermöglicht, die Innenstadt innerhalb von 15 Minuten zu erreichen

Anbindung an Hauptverkehrsstraßen

Die Standorte sollten gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden sein, um eine einfache und schnelle Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Nebennetz verkehrlich nicht zu belasten.

Kommunikation und Akzeptanz

Frühzeitige Einbindung der Handels- und Gewerbetreibenden im Innenstadtbereich, um Akzeptanz für die Maßnahme zu schaffen und mögliche Bedenken auszuräumen

	<p>Abstimmung mit Gesamtkonzept ruhender Verkehr Umsetzung in Abstimmung mit anderen Maßnahmen des VEP (vgl. organisatorische Voraussetzungen).</p>
<p>Voraussetzungen:</p>	
<p>Rechtliche Voraussetzungen</p>	<p>Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung kommunaler Flächen und die Ausgabe von Dauerparkscheinen müssen geklärt werden</p>
<p>Organisatorische Voraussetzungen</p>	<p>Die Maßnahme ist integriert im Kontext des Parkraumkonzeptes für die Gesamtstadt zu denken.</p>
<p>Umsetzung:</p>	
<p>Akteure</p>	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle (n) Politik, IHG, ggf. weitere Verbände und Eigentümer</p>
<p>Arbeitsschritte</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarfsanalyse / Abschätzung der Größenordnung erforderlicher Stellplätze 2. Enge Abstimmung mit Gewerbe und Handel 3. Standortwahl 4. Genehmigungsprozess: Festlegung der Bedingungen und Verfahren für die Beantragung von Dauerparkscheinen 5. Kommunikation 6. Monitoring und Evaluation
<p>Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele</p>	<p>Weitere Quellen Relevante Informationen zum Thema Dauerparkschein, aber auch Bewohnerparken: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/20241113_Steckbriefe-Varianten-der-Parkraumbewirtschaftung.pdf</p> <p>Praxisbeispiele zu Dauerparkscheinen: Stadt Wetzlar: https://www.wetzlar.de/leben-in-wetzlar/sicherheit-und-ordnung/dauerparkschein-lahninsel.php Stadt Ulm: https://parken-in-ulm.de/dauerparker Stadt Kempten: https://www.kempten.de/parkgebuehren-und-dauerparken-7912.html Stadt Radolfzell: https://www.radolfzell.de/psaltstadt Stadt Reutlingen: https://www.reutlingen.de/de/Rathaus/Buergerservice/Dienstleistungen-A-Z/Dienstleistung?view=publish&item=service&id=1414. Stadt Amberg: https://amberg.de/parken#:~:text=So%20einfach%20funktioniert%20das%20Handyparken,als%20SMS%20an%2092224%20 .</p>

Parkflächen in Quartieren bündeln und regulieren

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau ist eine geringe Bündelung von Parkraum gegeben, was sich beispielweise in dem Parken im öffentlichen Straßenraum zeigt (z. B. Feldstraße, Rosenstraße, Mühlenstraße, Rosenstraße, Schützenstraße, am Rühberg, Blumenstraße). Eine fehlende bzw. geringe Bündelung und Regulierung von Parkraum mindert einerseits die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in Quartieren und trägt andererseits auch zu Parksuchverkehren und einer ineffektiven Auslastung von Parkräumen bei.

Bei der Entwicklung des Rahmenplans für das Rathausquartier 2024 wurde das Thema Parkraum bereits von Anfang an im Planungsprozess berücksichtigt. Dabei wurde das Konzept einer Quartiersgarage mitgedacht, um den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und mehr Freiflächen im Straßenraum zu schaffen. Die Vorgehensweise kann als Vorbild für andere Quartiere in der Stadt Soltau fungieren.

Zielsetzung(en)



Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme umfasst die Einführung von Regelungen und Maßnahmen zur Steuerung des Parkraums in Quartieren. Dabei wird das Thema Parkraum von Anfang an als integraler Bestandteil eines Quartierskonzepts mitgedacht. Dies bedeutet, dass bei der Planung und Entwicklung eines neuen Quartiers der Parkraum in all seinen Facetten berücksichtigt wird, um eine nachhaltige und effiziente Nutzung des öffentlichen Raums zu gewährleisten. Aber auch in bestehenden Quartieren soll die Bündelung und Regelung von Parkflächen Ziel sein und angestrebt werden, um für den öffentlichen Raum Flächen anderweitig nutzen zu können (z.B. blau-grüne Infrastrukturen, Aufenthalt)

Wichtige Aspekte

Ein umfassendes Konzept zur Parkplatzregulierung in Quartieren basiert auf mehreren zentralen Bausteinen, die synergetisch zusammenwirken, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Diese Elemente sollen perspektivisch mitgedacht werden, wenn eine Quartiersentwicklung oder -neuentwicklung ansteht, um eine zukunftsweisende und nachhaltige Gestaltung des ruhenden Verkehrs zu gewährleisten. Schlüsselemente dabei sind:

Quartiersgaragen: Zentralisierte Parkmöglichkeiten bei gleichzeitiger Reduktion des Parkens im öffentlichen Straßenraum.

Parkraummanagement: Zeitliche Begrenzung, Erhebung von Parkgebühren, Ausweisung von Bewohnerparken (s. auch Maßnahme zu Bewohnerparken)

Wirtschafts- und Lieferverkehre: Ausweisung von Lieferbereichen (s. auch Maßnahme zu Ladebereichen)

Integration nachhaltiger Mobilitätslösungen: Förderung von Carsharing, Fahrradabstellanlagen und besserer Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen	Sicherstellung, dass alle Maßnahmen im Einklang mit den relevanten rechtlichen Grundlagen stehen (z.B. StVO, StVG, kommunale Satzungen)
Organisatorische Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Fachübergreifende Zusammenarbeit • Öffentlichkeitsbeteiligung • Finanzierung und Ressourcenmanagement

Umsetzung:

Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle (n) Politik, Anwohnerinnen und Anwohner sowie lokale Gewerbetreibende, ggf. Fachverbände oder Planungsbüros</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planung und Konzeption 2. Öffentlichkeitsbeteiligung 3. Umsetzung von Maßnahmen 4. Information und Kommunikation 5. Kontrollen und Überwachung 6. Evaluation und Monitoring
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (FGSV, EAR 23) Empfehlungen für das Parkraummanagement (FGSV, Veröffentlichung voraussichtlich 2025)</p> <p>Weitere Quellen ILS-Working Paper 12: Wohin mit den Autos? Quartiersgaragen und Parkraummanagement im Bestand: https://www.ils-forschung.de/wissenstransfer/ils-publikationen/ils-working-paper/?id=766</p>

Bewohnerparken einführen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die durchgeführte Parkraumerhebung zeigt, dass innerstädtisch in Soltau derzeit kein flächendeckender Parkraumdruck besteht. Auch erhebliche Nutzungskonflikte werden nicht festgestellt. Um perspektivisch eine zukunftsfähige Gestaltung des ruhenden Verkehrs zu ermöglichen, wird auf die Option der Einführung von Bewohnerparken hingewiesen. Entwicklungen, die durch Rahmenplanungen wie z.B. im Rathausquartier vorgesehen sind, lassen potenzielle Nutzungskonflikte des öffentlichen Verkehrsraums erkennen. Auch für Neubaugebiete, in denen die Herstellungspflicht von Stellplätzen zukünftig entfällt, kann Parkdruck prognostiziert werden.

Zielsetzung(en)



Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Bewohnerparken ist eine Maßnahme zur Parkraumbewirtschaftung, bei der bestimmte Stellplätze in Wohngebieten ausschließlich der dort ansässigen Bewohnenden vorbehalten sind. Dies soll den Parkdruck verringern und sicherstellen, dass Anwohnende in der Nähe ihrer Wohnungen einen Stellplatz finden. Dabei werden spezielle Parkzonen ausgewiesen, in denen nur Fahrzeuge mit einem gültigen Bewohnerparkausweis parken dürfen. Die Ausweise werden in der Regel kostenpflichtig von der Kommune ausgestellt.

Wichtige Aspekte

Höhe der Gebühren: Auf Basis des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) kann die Höhe der Gebühren seit dem Jahr 2020 von den Ländern frei gestaltet werden. In einigen Bundesländern, darunter Niedersachsen, ist die Zuständigkeit auf die Kommunen übertragen. D. h. die Stadt Soltau kann eigene Gebühren festsetzen, die sich am Verwaltungsaufwand und am Wert des öffentlichen Raumes bemessen. In der Regel verlangen Kommunen zwischen 30 und 150 Euro je Ausweis pro Jahr. Die erhobenen Gebühren tragen zur Finanzierung von Parkraum-Management, zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs oder anderen städtischen Dienstleistungen bei.

Ausnahmegenehmigungen: In Einzelfällen sind Ausnahmen von der Parkbevorrechtigung für Bewohnende möglich. Das können Gewerbetreibende, Car-Sharing-Fahrzeuge, Personen mit Pflegestufe 1 usw. sein.

Anwendungsgebiete: Anwendung finden soll die Regelung in Stadtkerngebieten, Stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten, Wohngebieten in der Nachbarschaft großer Verkehrserzeuger sowie bei Konkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzergruppen. Dabei ist eine maximale Ausdehnung von 1000 m pro Bewohnerparkzone vorgesehen.

Ausgestaltung: Bei der konkreten Ausgestaltung werden drei grundlegende Prinzipien unterschieden: Das Mischprinzip sieht vor, dass Bewohnende von der bestehenden Bewirtschaftungsform ausgenommen sind und sämtliche Parkflächen nutzen können. Das

	<p><u>Wechselprinzip</u> hingegen privilegiert die Bewohnenden nur zu bestimmten Zeiten, beispielsweise während der Nachtzeiten. Beim <u>Trennprinzip</u> wird ein Teil des Parkraums ausschließlich für Bewohnende reserviert.</p> <p>Beschilderung und Kennzeichnung: Berechtigte Fahrzeuge werden mit einem Parkausweis gekennzeichnet. Die Beschilderung mit Zeichen 314 (Parken) mit dem Zusatzzeichen 1020-32 ("Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei") ist verbreitet. Möglich ist auch die Beschilderung mit Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) oder Zeichen 290.1 (Beginn eines eingeschränkten Halteverbots) mit dem Zusatzzeichen 1020-32.</p>
Voraussetzungen:	
Rechtliche Voraussetzungen	Gemäß aktuellem StVG und StVO-Novellierung (2024) kann Bewohnerparkzonen im Sinne der städtebaulichen Entwicklung und einer vorausschauenden Planung bereits bei <u>drohendem Parkraumdruck</u> ausgewiesen werden. Ebenfalls kann ein <u>städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept als Grundlage</u> für die Einführung von Bewohnerparken dienen.
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle (n) Politik, Anwohnerinnen und Anwohner, ggf. Fachverbände oder Planungsbüros</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarfsermittlung: Auswahl von Gebieten, die in Zukunft von hohem Parkraumdruck betroffen sein werden oder Nutzungskonflikte voraussehbar sind 2. Planung und Konzeption: Entwicklung eines Konzeptes für das Bewohnerparken, einschließlich der Regelungen zur Gebührenerhebung, Erstellung eines (digitalen) Übersichtsplans 3. Erstellung einer Rechtsverordnung: Formulierung einer Rechtsverordnung, die die Gebühren für das Bewohnerparken festlegt und rechtlich bindend ist. 4. Genehmigung: Die Rechtsverordnung muss von den zuständigen Gremien der Kommune genehmigt werden. 5. Umsetzung: Umsetzung der Regelungen einschließlich der Beschilderung sowie Klärung der Ausstellungsstelle (digital / vor Ort) 6. Kommunikation: Information der Öffentlichkeit durch Merkblätter, Flyer, Pressemitteilungen u.w. 7. Evaluation und Monitoring: Regelmäßige Kontrolle der Einhaltung durch das Ordnungsamt, Überprüfung der Effektivität und ggf. Anpassungen bei Bedarf
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien und Gesetze Straßenverkehrsgesetz (StVG) Straßenverkehrsordnung (StVO) Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)</p>
	<p>Beispiele Niedersächsische Städte in vergleichbarer Größenordnung mit Bewohnerparken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nienburg/Weser • Stadt Bad Pyrmont • Beispielmerkblatt zum Bewohnerparken: https://www.kaiserslautern.de/mb/themen/serviceportal/formulare/ruo/flyer_bewohnerparken-as.pdf • Digitale Übersichtskarte Frankfurt am Main: https://mainziel.de/verkehrsinfo?L=BewohnerparkenBW

Touristische Parkflächen ausweisen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Soltau ist bekannt für große Besuchermagneten wie den Heide Park sowie das Designer-Outlet im Norden und Osten der Stadt. Auch darüber hinaus bietet die Stadt ein vielfältiges Angebot aus Natur, Kultur, Einzelhandel und Gastronomie. Ortsfremde Besucherinnen und Besucher verlassen sich auf Routing-Apps und das vorhandene Parkleitsystem. Derzeit werden die touristischen Ströme, insbesondere im Themenfeld Parken, nicht explizit berücksichtigt.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt



Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die Definition von touristischen Parkflächen. Touristen und Besucher sind in der Regel bereit, etwas außerhalb der Innenstadt zu parken, wenn der Parkplatz gut erreichbar ist und gleichzeitig eine hochwertige und attraktive Wegeverbindung in Richtung der Ziele besteht. Eine gut gestaltete und beschilderte Fußwegverbindung kann die Bereitschaft der Besucher und Besucherinnen erhöhen, Strecken zu Fuß zurückzulegen und gleichzeitig die Innenstadt vom MIV entlasten.

Die Parkflächen tragen dazu bei, den Besucherstrom zu lenken, die Attraktivität der touristischen Ziele zu erhöhen und die lokale Wirtschaft durch gesteigerten Tourismus zu unterstützen.

Wichtige Aspekte

Ausweisung geeigneter Parkflächen

Parkflächen für Touristen sollten gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden sein, um eine einfache und schnelle Erreichbarkeit zu gewährleisten. Insbesondere Parkflächen nördlich der Innenstadt (Therme, Schützenplatz, Parkplatz Bornemannstraße, etc.) bieten sich hier mit der direkten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz sowie der räumlichen Nähe zum Böhmepark an.

Attraktive Fußwegeverbindung in Richtung Innenstadt

Klare, sichtbare Wegweisungen in Richtung Innenstadt entlang bestehender Fußwege sollten die Orientierung der Touristen unterstützen. Diese Wegweisung sollte sich in das übergreifende Wegweisungskonzept der Stadt einfügen. Das Notieren von Gehzeiten zu wichtigen Anlaufpunkten für Touristen, wie Touristeninformation, Bahnhof oder Sehenswürdigkeiten wird empfohlen. Darüber hinaus soll sichergestellt werden, dass die Wege für alle Nutzergruppen, einschließlich Menschen mit Behinderungen, zugänglich sind. Zusätzlich werden Sitzgelegenheiten, Informationstafeln zu bestimmten Themen etc. die Fußwegeverbindung auf.

Kommunikation und Information

Information durch Nutzung von Kommunikationskanälen, die von Touristen zur Reiseplanung genutzt werden. Dazu gehören zum Beispiel Flyer und Broschüren in Hotels, Touristeninformation und anderen relevanten Orten. Auch Soziale Medien, Apps und Websites sowie Reiseportale können hier wichtige Informationskanäle darstellen.

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen

Austausch mit Soltau Touristik und Stadtverwaltung Soltau bezüglich der Ausweisung von touristischen Parkflächen.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle (n)

Soltau Touristik, Politik

Arbeitsschritte

1. **Standortauswahl:** Auswahl der Parkflächen, die für den Tourismus gezielt ausgewiesen werden sollen, in Abstimmung zwischen Verwaltung und Soltau Touristik
2. **Bestandsaufnahme:** Überprüfung der ausgewählten Parkflächen und ihrer Kapazitäten. Identifikation von Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. Beschilderung, Beleuchtung).
3. **Beschilderung, Wegweisung und Attraktivierung** der Fußwegeverbindung, in Richtung Innenstadt / Bahnhof / Böhmepark und weitere relevante Ziele
4. **Informations- und Kommunikation:** in Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren im Tourismus
5. **Evaluation und Monitoring**

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Weitere Quellen:

Beispiele für Städte, die Parkflächen für den Tourismus gezielt ausweisen:

Eltville am Rhein:

<https://www.eltville.de/freizeit-tourismus/aufenthalt-service/anreise-parken/>

Rothenburg ob der Tauber:

<https://www.rothenburg.de/besuchen/mobilitaet/parken>

Stadt Weisensee:

<https://www.weisensee.de/kultur-tourismus/informationen-fuer-gaeste/parkmoeglichkeiten/>

Stadt Heilsbronn:

<https://www.heilsbronn.de/de/kultur-tourismus/allgemeines/anreise-parken>



Skizzierung potenzielle Parkflächen und Anfahrtswege

Ladebereiche für den Lieferverkehr ausweisen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau gibt es zahlreiche Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, wie beispielsweise in der Feldstraße, Rosenstraße, Mühlenstraße, Schützenstraße und am Rühberg. Parkflächen im öffentlichen Straßenraum können die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen und durch die geringe Bündelung von Parkplätzen zu erhöhtem Parksuchverkehr und einer ineffektiven Auslastung führen. Zudem fehlen in Soltau derzeit Ladezonen für das Be- und Entladen von Fahrzeugen, insbesondere für den Wirtschafts- und Lieferverkehr. Die Einrichtung solcher Ladebereiche, zumindest für bestimmte Zeitfenster, könnte das Parken im öffentlichen Straßenraum reduzieren.

Zielsetzung(en)



Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation



Optimierung der Fußwege und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Ladebereiche

Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat das neue Verkehrszeichen 230 „Ladebereich“ eingeführt, um spezielle Bereiche für das Be- und Entladen zu kennzeichnen und somit Liefervorgänge sowie den ruhenden Verkehr zeitlich als auch räumlich zu ordnen.

Ladebereiche in Soltau

Die Einführung von Ladebereichen kann in Soltau dazu beitragen, das Parken im öffentlichen Straßenraum neu zu ordnen sowie die Abwicklung von Lieferverkehren zu optimieren.

Wichtige Aspekte

Festlegung geeigneter Standorte

Festlegung geeigneter Standorte anhand von Faktoren wie Verkehrsaufkommen und der Nachfrage nach Ladebereichen. Außerdem sollte geprüft werden wie die Gegebenheiten bezüglich Straßenbreite, Parkmöglichkeiten und Zugänglichkeit für Lieferfahrzeuge aussehen. Ladebereiche sollten leicht zugänglich und gut sichtbar sein.

Umwidmung von Parken im öffentlichen Straßenraum

Durch die Umwidmung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum kann Parken im öffentlichen Straßenraum zeitlich reduziert werden.

Festlegung von Zeitfenstern

Festlegung von Zeitfenstern, in denen die Ladebereiche genutzt werden können. Dies kann durch Zusatzschilder geregelt werden, die die erlaubten Zeiten für das Be- und Entladen anzeigen.

Verkehrszeichen 230 Ladebereich

Mit der Novellierung der StVO im Jahr 2024 wurde mit dem Verkehrszeichen 230 „Ladebereich“ ein einheitliches Verkehrszeichen eingeführt. Das Halten und Parken ist nur zum Be- und Entladen von für gewerbliche und private Fahrzeugen zulässig.

Regelungen

Keine Ausnahmegenehmigungen für andere Zwecke. Der Ladebereich ist ausschließlich für Lieferzwecke vorgesehen.

	<p>Kennzeichnung Die Länge des Ladebereichs durch die Verkehrszeichen "Ladebereich" (Zeichen 230) mit waagerechten weißen Pfeilen oder durch Markierung gekennzeichnet wird. Bezüglich der Bodenmarkierung gibt die StVO keine spezifischen Vorgaben vor.</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit Information der Öffentlichkeit und der betroffenen Unternehmen über die neuen Ladebereiche und deren Nutzung.</p> <p>Überwachung und Kontrolle Regelmäßige Kontrollen durch Ordnungsbehörden zur Sicherstellung der Einhaltung der neuen Regelungen.</p>
--	--

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen

Eine regelmäßige Überwachung und Durchsetzung der Regelung ist erforderlich.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle (n)

Stadt Soltau Politik, IHG, ggf. Fachverbände

Arbeitsschritte

1. Bedarfsanalyse
2. Austausch mit Gewerbe und KEP
3. Standortauswahl
4. Planung und Genehmigung
5. Umwidmung von Parkplätzen
6. Markierung und Beschilderung
7. Information und Kommunikation
8. Monitoring und Evaluierung

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze

StVO § 45 Absatz 9 Satz 1

Weitere Quellen

Verkehrszeichen 230 kennzeichnet Ladebereiche in Hannover:

<https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Aktuelle-Meldungen-und-Veranstaltungen/Neues-Verkehrsschild-%E2%80%9ELadebereich%E2%80%9C-h%C3%A4ngt-in-der-Karmarschstra%C3%9F>



Verkehrszeichen 230
Quelle: BASt Verkehrszeichen

Zentrale Parkflächen für Einkaufs- und Besucherverkehr vorhalten

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Die zentral gelegenen Parkflächen am Hagen (C&A und Lidl) sind sowohl für Kundinnen und Kunden der dort ansässigen Geschäfte als auch für sonstige Gäste der Innenstadt äußerst beliebt. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans zeigen, dass gerade hier zeitweise ein hoher bis sehr hoher Parkdruck herrscht, während im nahen Umfeld weiterhin Kapazitäten verfügbar sind. Die Zufahrt zu diesen Parkflächen erfolgt ausschließlich über den alten Stadtgraben, der verkehrlich bereits stark belastet ist. Nach aktuellem Stand existiert auf den Parkflächen bereits eine Befristung der Parkdauer auf zwei bis teilweise drei Stunden.

Zielsetzung(en)



Bündelung von Parkraum und Verbesserung der Parkplatzsituation



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Zur Vorhaltung der zentralen Parkflächen wird die Einführung von Parkgebühren für Nicht-Kunden der Parkfläche am Hagen (C&A und Lidl) im zentralen Innenstadtbereich zur Reduktion des Parkdrucks und Entlastung der Hauptverkehrsstraße am alten Stadtgraben empfohlen. Es gilt, Anreize zu setzen, um die Parkverkehre anderer Nutzergruppen wie Beschäftigte oder Touristen auf weniger frequentierte Parkflächen im Umfeld zu verlagern.

Wichtige Aspekte

Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse stellen einen entscheidenden Faktor bei der Erhebung von Parkgebühren da. Bei privaten Parkflächen muss in den Austausch mit den Eigentümern und ansässigen Gewerbetreibenden gegangen werden. D. h. die Stadt kann anregend wirken, indem sie die Vorteile der Parkraumbewirtschaftung aufzeigt, wie z.B. die Erhöhung der Kundenverfügbarkeit und die Reduzierung von Fremdparken.

Validierung von Parktickets

Kostenfreies Parken für Kunden für den ansässigen Einzelhandel durch Validierung des Parktickets im Geschäft. „Nicht“-Kunden bezahlen dagegen eine Parkgebühr.

Zeitraum

Festlegen eines Gültigkeitszeitraumes, z. B. 10 bis 18 Uhr.

Festlegen der gebührenfreien bzw. gebührenpflichtigen Kundengruppe

Im Erarbeitungsprozess ist klar herauszuarbeiten, für welchen Kundengruppen kostenloses Parken ermöglicht werden soll. Eine Möglichkeit ist, ausschließlich die Kunden der Eigentümer von den Parkgebühren auszunehmen. Eine andere Möglichkeit ist, auch Kunden von angrenzenden Gewerbetreibenden in ein gemeinsames Validierungssystem aufzunehmen.

Überwachung und Durchsetzung




Regelmäßige Kontrolle der Parkflächen durch Personal oder automatisierte Systeme.

Technische Umsetzung

Installation von Schrankenanlagen, Parkautomaten oder digitalen Bezahlssystemen

	<p>Kommunikation und Information Deutliche Beschilderung der Parkgebührenregelung. Information der Kunden über die Informationskanäle der Eigentümer.</p>
Voraussetzungen:	
Rechtliche Voraussetzungen	<p>Bei öffentlichen Flächen können seitens der Kommunen auf Basis des StVG Parkgebühren erhoben werden. Bei öffentlichen Parkflächen kann die Kommune auf Basis der StVG Parkgebühren die Kompetenz zur Erhebung von Parkgebühren und zum Festlegen der Höhe dieser Gebühren</p> <p>Bei privaten Flächen liegt die Entscheidung bei den Eigentümern, wobei die Stadt hier anregend wirken kann.</p>
Organisatorische Voraussetzungen	<p>Intensive Abstimmung mit den Eigentümern der Parkflächen und den ansässigen Gewerbetreibenden. Einrichtung eines Validierungssystems für Kunden, z.B. durch Scannen des Parktickets im Geschäft.</p>
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle (n) Eigentümer Parkflächen am Hagen (C&A und Lidl), lokale Gewerbetreibende, IHG</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> Initiierung: Erste Kontaktaufnahme und Austausch mit den Eigentümern der Parkflächen am Hagen (C&A und Lidl) sowie angrenzenden Gewerbetreibenden im Innenstadtbereich. Analyse und Planung: Bereitstellung von Daten zur Analyse der aktuellen Parkplatznutzung. Begleitung des Prozesses: Begleitung des gesamten Prozesses durch regelmäßige Abstimmungstermine Technische Umsetzung: Vergleich und Auswahl geeigneter Technologien und Anbieter für Parkautomaten und Bezahlssysteme. Sammlung von Best-Practice-Beispielen und technischen Leitfäden Beschilderung: Sichtbarmachen der Regelungen im städtischen Raum durch Beschilderung in Abstimmung zwischen Verwaltung und Eigentümern Kommunikation: Erstellung von Informationsunterlagen und der Kommunikation in Richtung Öffentlichkeit und Kunden
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze: EAR -Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs</p> <p>Weitere Quellen Weiterführende Informationen zur kommunalen Parkraumbewirtschaftung u.a. zum Thema Gebührenerhebung: https://www.klimaschutz-bewegt.de/kommunales-parkraummanagement/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/</p> <p>Leitfaden Parkraumbewirtschaftung: https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:kobv:109-1-15410708/fragment/page=1</p>

5.6. Handlungsfeld Querschnittsthemen

Querschnittsthemen		Nr. 1
<h3>Höhengleiche Bahnübergänge in der Kernstadt beseitigen</h3>		
Kosten: 		Priorität: 
		Zeithorizont: 
Ausgangslage	<p>Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2040+ für Soltau wurden die Rückstauereignisse am Bahnübergang (BÜ) der Walsroder Straße in Soltau untersucht und verkehrlich bewertet. Ergebnis ist, dass die Rückstauereignisse die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Soltau (Mittelzentrum) beeinträchtigen. Für Bürgerinnen und Bürger sollten alle relevanten Ziele – vor allem Bahnhof und Versorgungsziele – jederzeit mit kalkulierbarem zeitlichem Aufwand erreichbar sein. Diese Funktionalität bietet die Landesstraße innerstädtisch aktuell nicht. Vor-Ort-Beobachtungen bestätigen starke Beeinträchtigungen durch regelmäßig auftretende Rückstauereignisse. Öffentliches Feedback aus der Haushaltsbefragung im April 2024 weist auf unakzeptable Wartezeiten von bis zu 30 Minuten hin, was durch Hinweise in der Planungswerkstatt am 17.08.2024 untermauert wird. Die defizitäre Situation wird sich Zukunft durch eine erwartete deutliche Steigerung der Zuganzahl im Personen- und Güterverkehr (Bahnprojekt Alpha-E) weiter zuspitzen.</p>	
Zielsetzung(en)	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Bahnübergänge im Stadtgebiet beseitigen</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet</div> </div> </div>	
Maßnahmenbeschreibung:		
Definition	<p>Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen in Soltau</p> <p>In Anbetracht der bereits heute kritischen Rückstausituationen und den damit einhergehenden Einschränkungen in der Erreichbarkeit wesentlicher Ziele in Soltau sowie in Anbetracht geplanter Takterhöhungen im Schienenverkehr und damit einer Verlängerung der Schließzeiten und dem im Bau befindlichen neuen Zentralklinikums für den Heidekreis in Bad Fallingbostel wird empfohlen, die Bahnübergänge im Stadtgebiet, insbesondere in Walsroder und Celler Straße als Über- oder Unterführung zum Bahnübergang auszubauen.</p> <p>Mögliche Lösungsvarianten sind je nach örtlicher Gegebenheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planfreie Unterführung der Schiene über eine geradlinige oder verschwenkte Troglösung • Planfreie Überführung der Schiene mittels Brücke • Umfahrung <p>Höhengleicher Bahnübergang</p> <p>Ein höhengleicher Bahnübergang ist eine Stelle, an der eine Straße und ein Eisenbahngleis auf derselben Höhenlage kreuzen, ohne dass eine Brücke oder ein Tunnel vorhanden ist. Diese Übergänge erfordern besondere Sicherheitsvorkehrungen, um Unfälle zwischen Fahrzeugen und Zügen zu vermeiden (vgl. Sicherheitsanforderungen an höhengleiche Bahnübergänge, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)).</p>	
Wichtige Aspekte	<p>Mit der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen wird die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes verbessert. Die Beseitigung von Bahnübergängen dient</p>	

durch weniger störanfällige Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der Pünktlichkeit im Schienenverkehr sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Gewährleistung eines zügigen und reibungslosen Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr. Wartezeiten am Bahnübergang für Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie Rettungsfahrzeuge entfallen.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

Voraussichtliche Entwicklungslänge am Bahnübergang Walsroder Straße

- **Trog:** bei 8 % Gefälle ca. 80 m Entwicklungslänge
- **Brücke:** ca. 200 m Entwicklungslänge

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Landesverkehrsbehörde Niedersachsen, DB InfraGO, Planungsbüro

Arbeitsschritte

1. Ausarbeitung von Varianten und Variantenvergleich je Örtlichkeit (vgl. Variantenbetrachtung zur Beseitigung des Bahnübergangs in der Walsroder Straße 23.10.2024)
2. Wahl einer Variante (Trog, Brücke oder Umfahrung)
3. Beauftragung Machbarkeitsstudie zur gewählten Variante
4. Stadtratsbeschluss
5. Klären der Finanzierung der Maßnahme
6. Ausschreibung der Planung
7. Umsetzung

Fördermöglichkeiten

Die Kosten hängen jeweils von der gewählten Variante (Trog, Brücke oder Umfahrung ab). Die Kosten für eine Troglösung sind in der Regel doppelt so teuer wie die einer Brücke.

Förderung von SPNV-Haltepunkten und Bahnhöfen, LNVG:

<https://www.lnvg.de/foerderung/spnv-foerderung/spnv-haltepunkte-und-bahnhoefe>

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015), Ausgabe 2015, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2018), Ausgabe 2018, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO 1967)
- Verkehrssicherheit an Bahnübergängen – Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen, Eisenbahn-Bundesamt, https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/Bahnuebergaenge/21_bue_leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Zugriffsdatum: 27.08.2024



Variantenbetrachtung BÜ Walsroder Straße

Querschnittsthemen

Nr. 2

Öffentlichkeitsarbeit zu Mobilitätsthemen angehen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau existieren bereits Angebote zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Es stellt sich im Rahmen der Haushaltsbefragung (2024) heraus, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner die vorhandenen Angebote und die Buchungsformalien nicht oder nur teilweise kennen. Mit der Maßnahme soll der ÖPNV mehr in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger rücken und mehr und mehr als Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Pkw gesehen werden.

Zielsetzung(en)



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet



Schulwegsicherheit herstellen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Sie schafft die Basis für Beteiligung und Kooperation und dient der Transparenz sowie der Teilhabe an gesellschaftlichen Entscheidungen. Öffentlichkeitsarbeit hilft, Interessenlagen und Betroffenheit zu klären und fördert den Interessenausgleich sowie die Kompromiss- oder Konsensbildung.

Wichtige Aspekte

Kommunikationsstrategie nach „innen“ und nach „außen“

Sie erfordert eine Kommunikationsstrategie, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit, Wirtschaft, Bürgerschaft) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) gerichtet ist. Öffentlichkeitsarbeit nach außen, wie Broschüren, Faltblätter und Plakate, zählt bereits zum Standard. Öffentlichkeitsarbeit nach innen, also innerhalb der Verwaltung und Politik, wird bislang weitestgehend vernachlässigt, ist aber wesentlich für die Verankerung einer integrierten Verkehrsplanung. Die übermittelten Informationen müssen aktuell sein und der Aufklärung sowie der Vermittlung von Wissen

	<p>dienen. Kontinuität ist wichtig, indem Medien regelmäßig mit Informationen versorgt werden.</p> <p>Passende Formate für unterschiedliche Zielgruppen</p> <p>Merkmale einer „guten“ Öffentlichkeitsarbeit sind kontinuierliche Information mit geeigneten Medien, zielgruppenspezifische Ausgestaltung, Aktionen mit Event-Charakter und abgestimmtes Vorgehen zwischen den Akteuren. Die Öffentlichkeitsarbeit sollte systematisch in Jahresprogrammen geplant werden und die Vielfalt der Medien und Aktionsformen nutzen, um unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen.</p>
Voraussetzungen:	
Technische Voraussetzungen	<p>Vermittlung der Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplans</p> <p>Teil der Öffentlichkeitsarbeit sollte es sein, die im VEP beschlossenen Maßnahmen zu kommunizieren. Inhaltlich ist die Abstimmung mit der Maßnahme „Informationen zu ÖPNV-Angeboten und Ticketoptionen verständlich kommunizieren“ wichtig.</p>
	<p>Radinfrastrukturen und Benutzungspflicht</p> <p>Ebenfalls sollte kommuniziert werden, welche Nutzergruppen (Kinder, Alter, Begleitung) wann und unter welchen Voraussetzungen einen Radweg benutzen dürfen bzw. müssen. Auch die Unterschiede zwischen den einzelnen Radinfrastrukturen und Verhaltensweisen (Fahrradstraße, Radweg, Radfahrstreifen) sollten Teil einer Kampagne sein.</p>
Organisatorische Voraussetzungen	<p>Durchführung von Veranstaltungen</p> <p>Mit Veranstaltungen in verschiedenen Formaten, in denen Verantwortliche aus Politik und Verwaltung Rede und Antwort stehen, kann die breite Öffentlichkeit über Mobilitätsthemen in Soltau informiert werden. Neben informativen Veranstaltungen können partizipative Formate wie „Stadtradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die „Europäische Mobilitätswoche“ zum Mitmachen einladen.</p>
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, ggf. Werbeagentur, Öffentlichkeit, ggf. weitere Entscheidungsträger</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zielgruppen identifizieren 2. Passende Veranstaltungsformate und Kommunikationskanäle für die verschiedenen Zielgruppen ermitteln 3. Veranstaltungen und Aktionen planen – ggf. unter Einbezug externer Werbeagenturen und/oder Planungs- und Ingenieurbüros 4. Veranstaltungen durchführen 5. Verantwortliche Person in der Stadt für kontinuierliche Kommunikation?
Fördermöglichkeiten	<p>Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/richtlinie-ueber-die-foerderung-von-massnahmen-zu.html</p>
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<p>Richtlinien, Empfehlungen und Gesetze</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (FGSV, 2018) • Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung (FGSV, 2012) <p>Mobilitätswende kommunizieren – Factsheet für Kommunen (Länderübergreifendes Mobilitätsnetzwerk, 2023)</p>

https://www.mobilikon.de/sites/default/files/media/dokumente/Factsheet_Mobilit%C3%A4t_wende_kommunizieren_Kommunen_0.pdf

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden (DStGB und adfc, 2021)

<https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-und-gemeinden/doku-158-radverkehr-dstgb-adfc-komprimiert.pdf?cid=gkm#page=31.99>

E-smartec:

<https://projects2014-2020.interregeurope.eu/e-smartec/>

Verkehrsversuche zur Förderung des Umweltverbundes organisieren

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Das hohe Verkehrsaufkommen im Hauptstraßennetz Soltaus sowie die regelmäßig auftretenden Rückstauereignissen an Gleisquerungen führen zu Sicherheitsrisiken, Verzögerungen und Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch Lärm und Abgasbelastungen. Radfahrende sind besonders gefährdet in Streckenabschnitten, in denen im Mischverkehr mit dem Kfz oder auf zu schmalen Schutzstreifen gefahren wird.

Zielsetzung(en)



Optimierung der Verkehrslenkung und Verkehrsführung in der Kernstadt



Schulwegsicherheit herstellen



Optimierung der Radwegeanbindungen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Die Maßnahme beschreibt die Durchführung von Verkehrsversuchen im Stadtgebiet zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr. Ein Verkehrsversuch ist ein zeitlich befristetes Instrument zur Untersuchung und Erprobung von Maßnahmen im Straßenraum. Der Ansatz ist in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) rechtlich verankert und kann von Straßenverkehrsbehörden veranlasst werden. Die Versuche bieten die Möglichkeit, Maßnahmen vor ihrer dauerhaften Umsetzung zu erproben und zu evaluieren. Mögliche Versuche in Soltau sind:

- Die Sperrung der derzeit einspurigen Gleisunterführungen an der Charlottenstraße für den Kraftfahrzeugverkehr. Der Radverkehr ist von dieser Regelung ausgenommen und darf die Unterführungen weiterhin nutzen. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang Rettungswege und die Wegeführung für weitere Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Polizei, etc.).
- Die Sperrung der derzeit einspurigen Gleisunterführungen Zur Meyers Föhr für den Kfz-Verkehr.
- Die Einrichtung eines baulich geschützten Radfahrstreifens (Protected Bike Lane) in der Celler Straße
- Die Anordnung einer zulässigen Kfz-Geschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsversuche im Rathausquartier und in der Innenstadt
- Fahrrad-Piktogrammreihe in Bergstraße / Kirchstraße

Wichtige Aspekte

- Die Beteiligung von Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden, anderen betroffenen Akteuren sowie der Bürgerinnen und Bürger erhöhen die Akzeptanz
- Der Versuchszeitraum sollte ausreichend bemessen werden, um die Wirkungen einer Maßnahme entsprechend prüfen zu können, mindestens mehrerer Wochen bis Monate.

Voraussetzungen:

Rechtliche Voraussetzungen

In der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist der Verkehrsversuch in § 45 Absatz 1 geregelt. Dieser Paragraph erlaubt es der zuständigen Behörde, im Rahmen von Verkehrsversuchen Verkehrsregelungen zu erlassen, die von den allgemeinen Vorschriften abweichen können.

Organisatorische Voraussetzungen

Umleitung: Identifizierung und Vorbereitung von Alternativrouten für den umgeleiteten Verkehr, um negative Auswirkungen auf das Verkehrsnetz zu minimieren.

Umsetzung:

Akteure

Koordination

Stadt Soltau

Weitere Rolle(n)

Ggf. Planungsbüro oder Universität zur Auswertung der Versuchsphase

Arbeitsschritte

1. **Bestandsaufnahme:** Ermittlung der aktuellen Verkehrssituation und Erfassung von Verkehrsdaten wie Fahrzeuganzahl, Verkehrsfluss, Unfallhäufigkeit und Verkehrsverhalten in den betroffenen Streckenabschnitten
2. **Planung:** Entwicklung eines detaillierten Versuchskonzepts
3. **Kommunikation:** Information der Öffentlichkeit, lokalen Anwohnerinnen und Anwohnern und Gewerbe über den geplanten Verkehrsversuch und dessen Auswirkungen.
4. **Umsetzung:** Durchführung des Verkehrsversuchs, indem die Unterführungen für den Kfz-Verkehr gesperrt und für den Radverkehr freigegeben werden.
5. **Überwachung:** Sammlung von Verkehrsdaten während des Versuchs, um die Auswirkungen der Maßnahme auf den Verkehr zu messen.
6. **Auswertung:** Analyse der erhobenen Daten, um die Effekte der Sperrung auf Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Umweltbelastungen und das Mobilitätsverhalten zu bewerten.
7. **Anpassung:** Gegebenenfalls Anpassung der Maßnahme basierend auf den Ergebnissen und dem Feedback, um die gewünschten Ziele zu erreichen.

Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele

- Weniger Tempo – mehr Sicherheit. Die Region Hannover startet mit dem Modellprojekt „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen der Region Hannover“ [Tempo-30-Versuch im Umland von Hannover | 2024 | Weitere Meldungen der Region Hannover | Pressethemen | Die Verwaltung der Region Hannover | Verwaltungen & Kommunen | Leben in der Region Hannover](#)
- Neue Straßenraumaufteilung in der Adenauerallee in Bonn – dreimonatiger Verkehrsversuch
<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/Umgestaltung-Adenauerallee.php>
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch Verkehrsversuche in Vechta
<https://www.vechta.de/verkehrsversuch-innenstadt>

Verwaltungsstrukturen zum Thema Mobilität schaffen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Das Thema Mobilitäts- und Verkehrsplanung ist in der Verwaltungsstruktur der Stadt Soltau bisher nur konzeptionell verankert. Zur Detailplanung der Maßnahmen und deren Umsetzung fehlt es an personellen Ressourcen und verwaltungsinternen Strukturen, um Mobilitätsthemen ganzheitlich anzugehen und voranzutreiben. Insbesondere Querschnittsaufgaben benötigen Absprachen verschiedener Fachgruppen innerhalb einer Verwaltung.

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, nachhaltige Mobilitätslösungen zu fördern und die Nachfrage nach motorisierter Mobilität zu verringern, indem es Einstellungen und Verhaltensweisen verändert. Dabei werden vor allem „sanfte“ Maßnahmen eingesetzt, wie etwa Informationsangebote, Kommunikation, die Organisation von Dienstleistungen und die Koordination der Aktivitäten verschiedener Akteure. Diese Maßnahmen tragen häufig dazu bei, die Effizienz von „harten“ Infrastrukturprojekten zu erhöhen. Um Mobilitätsmanagement und die damit verbundenen Querschnittsaufgaben effektiv umzusetzen, ist das Engagement aller zuständigen Verwaltungsstellen erforderlich sowie die Benennung einer Ansprechperson mit entsprechenden Kompetenzen und Befugnissen, die die Themen koordiniert und vorantreibt.

Wichtige Aspekte

Politischer Wille

Um das Thema Mobilitätsmanagement langfristig zu etablieren, wird die politische Rückendeckung für dieses Vorhaben benötigt. Politische Spitzen sollten frühestmöglich in das Projekt eingebunden werden. Das erleichtert die Verankerung der notwendigen Mittel im Haushalt.

Organisatorische Aufhängung

Es wird eine entsprechende organisatorische Aufhängung benötigt. Hierfür ist personelle Ressource erforderlich, welche dauerhafte Berücksichtigung im Stellenplan findet. Idealerweise hat diese Person bereits mit Themen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung, dem Verkehrsrecht oder dem Tief- und Straßenbau zu tun.

Kompetenzen und Budget

Um erfolgreiches Mobilitätsmanagement betreiben zu können, wird eine Berücksichtigung im Haushalt benötigt, um kommunikative Aufgaben und Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen zu können.

Gute Vernetzung im Haus und darüber hinaus

Zusätzliche Aufgabe der Ansprechperson ist die Vernetzung relevanter Partner in der Verwaltung und darüber hinaus. Zur zielgerichteten Förderung des Themas Mobilität und der schnellen Umsetzung von Maßnahmen, bedarf es einer regelmäßigen Abstimmung innerhalb der Verwaltung. Darüber hinaus ist ein dauerhafter Austausch zwischen Verwaltung, Stadtgesellschaft und Interessenvertretern wichtig.

Voraussetzungen:	
Organisatorische Voraussetzungen	<p>Aufhängung</p> <p>Aufgabenspektrum, organisatorische Aufhängung und Kompetenzen der Stelle müssen klar definiert und ausgearbeitet werden, bevor eine entsprechende Stelle intern abgedeckt oder ausgeschrieben wird.</p> <p>Budget</p> <p>Für ein effektives Mobilitätsmanagement müssen Mittel vorgehalten werden, um die betreffende Stelle in Ihrer Aufgabe handlungsfähig zu machen. Es handelt sich um einen Aufgabenbereich, der von einer einzelnen Person nur bedingt nebenbei oder zusätzlich zu bestehenden Aufgaben erledigt werden kann.</p> <p>Umsetzung/Koordinierung des Verkehrsentwicklungsplans</p> <p>Mobilitätsmanagement muss im Verkehrsentwicklungsplan verankert werden. Die für das Mobilitätsmanagement zuständige Stelle muss als Querschnittsaufgabe die Umsetzung des VEP sicherstellen, vorantreiben und durch Vernetzung und interne Organisation bei der Umsetzung helfen.</p>
Umsetzung:	
Akteure	<p>Koordination</p> <p>Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n)</p> <p>Soltau Touristik, Politik, engagierte Bürgerinnen und Bürger, Schulen, Vereine, Verkehrswacht, ADFC, relevante Baulastträger (Kreis, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr), ggf. weitere Entscheidungsträger</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Politische Hausspitze einbinden und Unterstützung sichern 2. Bedarf evaluieren, verfügbare Mittel prüfen und sichern 3. Geeignete verwaltungsinterne Akteure identifizieren und dauerhaftes Austauschformat schaffen 4. Geeignete Person für die Stelle als Mobilitätsmanager identifizieren oder Stellenausschreibung vorbereiten 5. Geeignete Akteure der Stadtgesellschaft identifizieren und einladen und dauerhaftes Austauschangebot schaffen. Kontinuität ist hier wichtig 6. Bei Bedarf: Differenzierung des Arbeitskreises in Untergruppen (Schulmobilität, betriebliches Mobilitätsmanagement, Radverkehr u.a.) 7. Angebot ausbauen
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMV/1/betriebliches-mobilitaetsmanagement-bund.html • Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen 2023): https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Niedersachsen/mobilitaetszentralen-2023.html
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Leitfaden kommunales Mobilitätsmanagement (Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement 2024): https://depomm.de/mobilitaetsmanagement/kommunales-mobilitaetsmanagement/leitfaden-kommunales-mobilitaetsmanagement

- **Mobilitätsmanagement (Mobil.NRW 2024):**
<https://infoportal.mobil.nrw/projekte/mobilitaetsmanagement.html>
- **Leitfaden – Mobilitätsmanagement in fünf Schritten (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2024):** https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Foerderprogramme/Mobilitaetsmanagement_Leitfaden_in_5_Schritten.pdf
- **Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2024):** <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/11/14/ef1ff2b4e38f0af63e3e1b54168d422d/znm-nrw-handbuch-komm-2023.pdf>
- **Fortbildung zum/zur Mobilitätsmanager/in**
<https://www.vhw.de/fortbildung/veranstaltung/fortbildung-zumzur-mobilitaetsmanagerin-am-18-09-2025-in-mannheim-bw256003/>

Neubürgermanagement etablieren

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

In Soltau existieren bereits Angebote zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Es stellt sich im Rahmen der Haushaltsbefragung (2024) heraus, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner die vorhandenen Angebote und die Buchungsformalien nicht oder nur teilweise kennen. Mit der Maßnahme soll insbesondere der ÖPNV mehr in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger rücken und (teilweise) als Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Pkw gesehen werden.

Zielsetzung(en)



Reduzierung des Verkehrsdrucks im gesamten Stadtgebiet

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Neuankömmlinge haben nur ein begrenztes Zeitfenster, ihr Mobilitätsverhalten an ihrem neuen Wohnort anzupassen. An diesem Punkt setzt das Neubürgermarketing an, das darauf abzielt, Neuzugezogene gezielt über Verkehrsmöglichkeiten in ihrer Umgebung zu informieren. Dadurch wird sichergestellt, dass sie das gesamte Mobilitätsangebot kennenlernen und nicht aus Mangel an Informationen auf den motorisierten Individualverkehr zurückgreifen.

Wichtige Aspekte

Überblick über das lokale Mobilitätsangebot:

- Fuß- und Radnetzkarte in Soltau
- ÖPNV-Angebote
- Umweltfreundliche Anreisemöglichkeiten zu Freizeitmöglichkeiten

Aktionen und Angebote:

Zusätzlich zu den Informationen können Schnupperangebote, Werbegeschenke und Mobilitätsgutscheine angeboten werden, die das Interesse an bestimmten Dienstleistungen wecken und die Hemmschwelle zur ersten Nutzung senken.

Ggf. Trainings und Beratungen:

- Informationen zu einer Mobilitätsberatung und/oder einem ÖPNV-Nutzungstraining
- Abstimmung mit der Marketing- und Kommunikationsstrategie (vgl. Steckbrief „Öffentlichkeitsarbeit zu Mobilitätsthemen angehen“)

Ausweitung des Angebots für bereits in Soltau lebende Menschen

Die Maßnahme sollte nach ihrer Einführung regelmäßig evaluiert werden. Wenn das Angebot gut angenommen wird und sich die Beratung eingespielt und etabliert hat, kann ein solches Neubürgermanagement auch auf bereits in Soltau lebende Bürgerinnen und Bürger ausgeweitet werden.

Voraussetzungen:

Technische Voraussetzungen

Attraktives Mobilitätsangebot:

Das Mobilitätsangebot muss möglichst attraktiv gestaltet sein, so dass Neubürgerinnen und Neubürger, die bei Zuzug offen dafür sind, neue bzw. unbekannte Mobilitätsangebote zu nutzen, diese auch als attraktiv empfinden und dauerhaft in ihr Mobilitätsverhalten integrieren.

Zeitnahe Kontaktaufnahme nach Zuzug:

Organisatorische Voraussetzungen	<p>Damit Neubürgerinnen und Neubürger adressiert werden, bevor sich ihr Mobilitätsverhalten verfestigt, müssen sie zeitnah nach Zuzug kontaktiert werden.</p> <p>Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern</p> <p>Für Schnupperangebote, Werbeschenke und Mobilitätsgutscheine für Bus, Bahn, Rad- und Autoverleih ist eine enge Kooperation mit den lokalen Mobilitätsdienstleistern erforderlich. Insbesondere gilt es die Finanzierung des jeweiligen Angebots zu klären.</p>
Umsetzung:	
Akteure	Koordination Stadt Soltau
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Best Practice Beispiele sammeln und bündeln 2. Strategie erarbeiten und stadintern abstimmen 3. Kontakt nach Wohnsitzanmeldung im Einwohnermeldeamt 4. Umsetzen 5. Konzept kontinuierlich anpassen
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätswende kommunizieren – Factsheet für Kommunen (Länderübergreifendes Mobilitätsnetzwerk, 2023) https://www.mobilikon.de/sites/default/files/media/dokumente/Factsheet_Mobilit%C3%A4twende_kommunizieren_Kommunen_0.pdf [Zuletzt aufgerufen: 18.11.2024] • Mobilitätsmanagement für Neubürger*innen – Best-Practice-Beispiele aus Deutschland und der Schweiz (Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2022) https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/1/25/d52d218e2cd67d9c1cca5336d210755b/2024-01-Sammlung-Neuburger.pdf • Förderprogramm Neubürgermarketing – Evaluation der Modellvorhaben in Sulzfeld und Tübingen (team red Deutschland GmbH, 2019) https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/PDF/fuss_radverkehr/190708_Bericht_Evaluation_Neubuergermarketing.pdf • Neubürgermarketing Stuttgart (nvbw) https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/PDF/fuss_radverkehr/Neubuergermarketing_Tipps_fuer_das_Neubuergermarketing.pdf

Schulisches Mobilitätsmanagement durchführen

Kosten:



Priorität:



Zeithorizont:



Ausgangslage

Viele Verkehre im unmittelbaren Umfeld von Soltaus Schulen weisen verkehrliche Spitzen rund um die Anfangs- und Endzeiten der jeweiligen Schulen auf. Ein Problem ist dabei der häufig mit dem Pkw abgewickelte Hol- und Bringverkehr sowie die daraus entstehenden Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr. Die Überprüfung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit wurde für einzelne Schulen im Stadtgebiet bereits im Rahmen des Projekts „Fuß- und fahrradfreundliche Schule“ überprüft.

Zielsetzung(en)



Schulwegsicherheit herstellen

Maßnahmenbeschreibung:

Definition

Schulisches Mobilitätsmanagement bezeichnet Mobilitätsmanagement im schulischen Kontext. Nachhaltiger Verkehr soll gefördert und die Nachfrage nach motorisierter Mobilität reduziert werden, indem Einstellungen und Verhaltensweisen verändert werden. Der Ansatz setzt auf „sanfte“ Maßnahmen, wie Informationen, Kommunikation, die Organisation von Angeboten an die Schulgemeinde und die Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. Ergänzt werden diese Bemühungen um einen vertieften Blick auf die Schulwegsicherheit insbesondere im unmittelbaren schulischen Umfeld.

Wichtige Aspekte

Mobilitätsbeauftragte Person identifizieren

Um schulische Mobilität langfristig zu verbessern, benötigt es neben baulichen Maßnahmen einen konstanten Austausch mit vielfältigen Gesprächspartnern, wie Schülervertretung, Elternvertretung, Mobilitätsbeauftragten, Verkehrswacht, ADFC u.a. Insbesondere im Gespräch mit Schulen, gilt es den „zentralen Kümmerer“ sowohl in den Schulen als auch der Verwaltung zu identifizieren und langfristig einzubinden.

Schulwegepläne erstellen und qualitätssichern

Schulwegepläne kennzeichnen gefährliche Stellen und sichere Strecken auf dem Schulweg. Die Erstellung solcher Pläne für die Einzugsbereiche der Schulen ist in Niedersachsen keine Pflichtaufgabe. Dennoch wird die Erstellung empfohlen, um Kindern und Eltern einen Leitfaden für den sicheren Schulweg an die Hand zu geben. Die Stadt Soltau kann hier zielgerichtet unterstützen, indem sie die Schulwegepläne mit einem einheitlichen Format (GIS, Power Point) vorgibt und bei der fachlichen Erarbeitung unterstützt.

Kommunikation stärken

Ein wichtiger erste Schritt für Schulen ist die Kommunikation an Kinder, Lehrkräfte und Eltern, um ein Problembewusstsein z.B. zum Thema Elterntaxi zu schaffen. Hier kann die Kommune mit fachlichen Informationen unterstützen. Ein wichtiger erste Schritt sind Elternabende und Schulvollversammlungen.

Schülerinnen und Schüler motivieren

Schülerinnen und Schüler sollen spielerisch an Themen der aktiven Mobilität herangeführt werden. Hierfür eignen sich Angebote wie der „Wettbewerb Schulradeln“, der von kommunaler Seite koordiniert und entsprechend unterstützt werden kann. Hier haben sich in der Vergangenheit lokale Prämierungen bewährt, die den Radverkehr sichtbar machen und die Leistungen der Schülerinnen und Schüler würdigen.

	<p>Akteure vernetzen und verstetigen</p> <p>Die identifizierten Ansprechpartner müssen langfristig vernetzt werden. Denkbar ist hier z.B. die Etablierung eines dauerhaften Netzwerks „Schulmobilität Soltau“ in dem über Verbesserungsbedarfe diskutiert und Fortschritte berichtet werden kann. Wichtig ist eine planbare Regelmäßigkeit.</p> <p>Schulische Mobilität sichtbar machen</p> <p>Schulische Mobilität und das Sicherheitsbedürfnis von Schülerinnen und Schülern muss sichtbar gemacht werden. Dies eignet sich zu Beginn des neuen Schuljahres. Geeignet sind hier Aufsteller und Plakate im Verkehrsraum oder Aktionen wie durch Schülerinnen und Schüler verteilte „Rote Karte“ im unmittelbaren Schulumfeld oder auch die Durchführung von Fahrradaktions- oder Mobilitätstagen.</p>
--	--

Voraussetzungen:

Organisatorische Voraussetzungen	Das schulische Mobilitätsmanagement muss an den Schulen und in der Verwaltung mit klaren Zuständigkeiten und Befugnissen ausgestattet werden. Voraussetzung für ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement ist die Schaffung einer entsprechenden personellen Ressource, s. auch Maßnahme „Verwaltungsstrukturen zum Thema Mobilität schaffen“.
---	---

Umsetzung:

Akteure	<p>Koordination Stadt Soltau</p> <p>Weitere Rolle(n) Schüler- und Elternvertretungen, Niedersächsisches Kultusministerium, Regionales Landesamt für Schulen und Bildung, Schulträger, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, Ggf. VCD, ggf. ADFC, ggf. Landesverkehrswacht, ggf. Planungsbüro/Moderation</p>
Arbeitsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ansprechpartner recherchieren und aktivieren 2. Netzwerke aufbauen und verstetigen 3. Schulwegepläne erarbeiten und vereinheitlichen 4. Problembewusstsein durch Kommunikation schaffen 5. Förderung von aktiver Mobilität durch Schulaktionen
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Bundesförderung kommunaler Klimaschutz (Kommunalrichtlinie): https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/bundesfoerderung-kommunaler-klimaschutz.html
Weitere Hinweise und Best-Practice-Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement der Stadt Rüsselsheim a.M.: https://www.ruesselsheim.de/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/ • Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain: https://besserzurschule.de/wp-content/uploads/2018/04/20180426_Handbuch_SMM_web.pdf • Unfallkasse Hessen: https://www.ukh.de/schule/verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung/unterrichtsmaterial-zum-sicheren-schulweg • Mobilitätsforum Bund: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/Schulisches-Mobilitaetsmanagement_Absichtserklaerung-Niedersachsen.html • Fuss e.V.: https://schulwegplaene.de/regelungen/versicherungsschutz-auf-schulwegen.html?view=article&id=66:schulisches-mobilitaetsmanagement&catid=2 • Niedersächsisches Kultusministerium: https://www.mk.niedersachsen.de/startseite/schule/schulerinnen_und_schuler_eltern/mobilitat/mobilitaet-106518.html • Ratgeber zum Schulwegplan: https://www.landesverkehrswacht.de/ratgeber/artikel-detail/schulwegplan/



Beispiel Schulwegplan Weilburg



Fahrradaktionstag am Philippinum

Ergänzend zu den in Steckbriefform ausformulierten Maßnahmen sind folgende Maßnahmen für Soltau zu forcieren.

Rad	<ul style="list-style-type: none"> • Schnelle, gut ausgebaute und beleuchtete Radwegeverbindungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt herstellen oder verbessern. Attraktive und sichere Infrastrukturen tragen dazu bei, dass Wege vom Kfz-Verkehr auf das Rad verlagert werden. • Anstreben der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK)
ÖV	<ul style="list-style-type: none"> • Zuverlässige(re) und schnellere Verbindungen in die Oberzentren schaffen (Ham-burg, Hannover, Celle, Bremen, Lüneburg) – ggf. Ausbau der Frequenzen. Eine Verlagerung von Wegen auf den Öffentlichen Verkehr ist erwartbar, insbesondere für alltägliche Pendelverkehre. • Ausbau barrierefreier Bushaltestellen beschleunigen und forcieren. Der barrierefreie Ausbau ermöglicht allen Menschen die Teilhabe an Mobilität. Eine Verlagerung von Wegen auf den Öffentlichen Verkehr ist erwartbar. • Unterstützung der Reaktivierung der Bahnstrecke von Lüneburg über Amelinghausen nach Soltau
Kfz	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum an Orten, wo Menschen ihre Fahrzeuge regelmäßig parken. Die Förderung der Elektromobilität reduziert lokale Lärm- und Abgasemissionen im Stadtgebiet. Die Integration von Schnelllade- und Normalladestationen ist wichtig, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzenden gerecht zu werden. • Erarbeitung einer verwaltungsinternen Strategie zum Umgang mit der neuen Bauordnung, welche die Herstellungspflicht von Stellplätzen aufhebt.
Quer	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellen eines Verkehrsmodells für die Stadt entwickeln z.B. mit Software PTV Visum. Es können Verkehrsverlagerungen durch Maßnahmenideen in Prognosefällen abgebildet und modelliert werden.

6. Parkraumkonzept

Die im Rahmen des VEP erarbeiteten Maßnahmen für den ruhenden Verkehr sind in Kombination zu betrachten und als integriertes Parkraumkonzept zu verstehen. Aufgrund der Komplexität und Notwendigkeit, die Maßnahmen in Kombination und integriert zu denken, wird das Konzept in einem separaten Kapitel aufgegriffen.

Für den ruhenden Verkehr ist ein Blick auf die unterschiedlichen Nutzergruppen zu werfen und zu verstehen - unterschiedliche Nutzende haben unterschiedliche Bedürfnisse, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Dies ermöglicht die Entwicklung effizienter Lösungen, optimiert den Ressourceneinsatz und erhöht die Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer. Zudem können potenzielle Konflikte minimiert und eine nachhaltige Nutzung des Parkraums gefördert werden.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Zielgruppen, deren Merkmale und tageszeitliche Nachfrage.

Tabelle 7: Zielgruppen Parkraum

Zielgruppe	Merkmale	Nachfrage
Anwohnerinnen und Anwohner	<ul style="list-style-type: none"> • Wünschen Parkraum in unmittelbarer Wohnnähe 	Höchste Nachfrage abends und nachts
Pendelnde	<ul style="list-style-type: none"> • Benötigen Stellplätze in der Nähe ihres Arbeitsplatzes • Gewisse Weglängen werden aber akzeptiert 	Hohe Nachfrage morgens bis zum späten Nachmittag
Kunden	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Anforderungen je nach Anlass • Kurze Fußwege entscheidend für schnelle Erledigungen (z.B. Lebensmitteleinkauf) • längere Fußwege bei längeren Aufenthalten akzeptabel 	Hohe Nachfrage in der Regel morgens bis abends
Touristen	<ul style="list-style-type: none"> • Akzeptieren gewisse Fußwege, solange die Stellplätze gut ausgeschildert und leicht zugänglich und eine attraktive Anbindung zu den POI besteht 	Vor allem vormittags bis abends, bei Veranstaltung auch bis spätabends
Handel, Gastronomie, Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> • Benötigen spezielle Ladebereiche und kurze Wege zu den Zielorten • Gute Erreichbarkeit und ausreichend Platz für größere Fahrzeuge sind entscheidend. • Flächen werden überwiegend nur kurze Zeit benötigt 	Morgens bis früher Abend

Auf Grundlage der Ergebnisse der Parkraumerhebung und dem Leitbild des VEP Soltau 2040+ wurden konkrete Maßnahmen ausgearbeitet, die dazu beitragen, die aktuelle und zukünftige Parkraumnachfrage möglichst verträglich zu gestalten. Die aktive Steuerung der Parkraumnutzung durch verschiedene Maßnahmen wird als Parkraummanagement bezeichnet.

Ein aktives Parkraummanagement ist ein wirksames Steuerungsinstrument, um Innenstädte nachhaltig attraktiver zu gestalten. Es trägt dazu bei, den Parksuchverkehr und den Gesamt-Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie die innerörtliche Verkehrssicherheit zu erhöhen. Alle den Parkraum

betreffenden Maßnahmen werden integriert und zusammen gedacht und ergeben in Summe ein Handlungskonzept für die nächsten 15 Jahre.



Abbildung 51: Parkraumkonzept - Maßnahmen

7. Radverkehrskonzept

Ergänzend zu dem aus dem Jahr 2003 vorliegenden Radverkehrskonzept wirft der VEP Maßnahmen für den Radverkehr auf und empfiehlt Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt. Soltau möchte die Potenziale nutzen, die sich aus topografischen und stadtstrukturellen Gegebenheiten ergeben.

Das im VEP definierte Zielradnetz (s. Kapitel 3.3.2) in Kombination mit den definierten Maßnahmensteckbriefen für den Radverkehr soll als ergänzendes und integriertes Konzept für den Radverkehr verstanden werden. Der VEP bewertet die Bestandssituation für den Radverkehr, greift vorhandene Planungsansätze auf, zeigt Handlungsschwerpunkte auf und bietet eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr.

Die verortbaren Maßnahmen für den Radverkehr sind in nachstehender Plandarstellung gekennzeichnet. Die Nummerierung findet sich in den Maßnahmensteckbriefen (s. Kapitel 5.1) wieder.

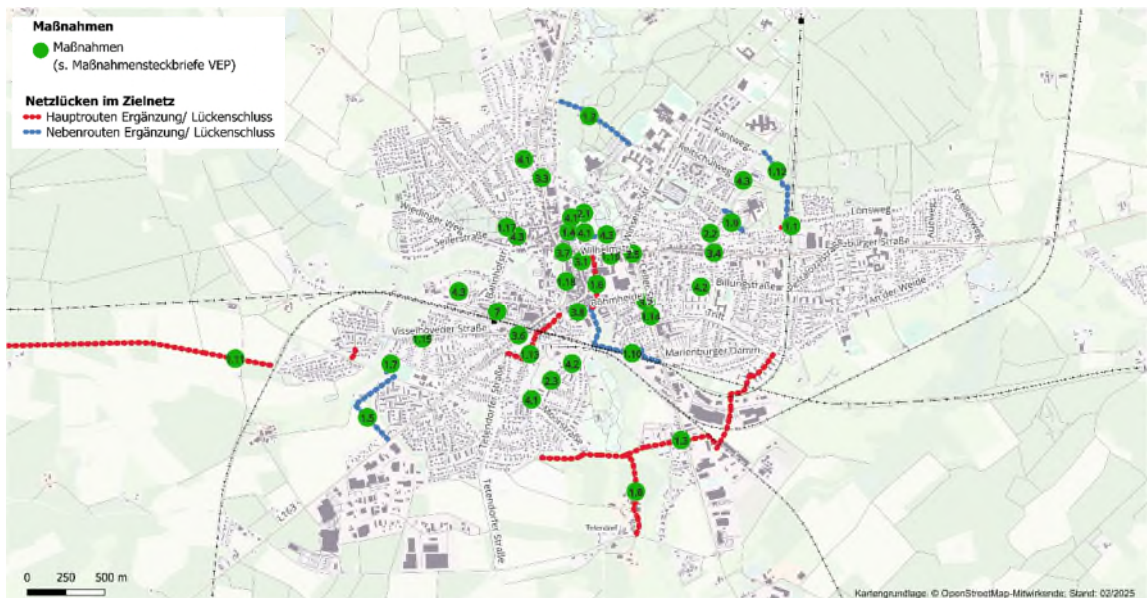


Abbildung 52: Verortbare Maßnahmen für den Radverkehr (s. Anlage 5.15)

Bei der Betrachtung des Radverkehrs ist die Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzergruppen elementar.

Tabelle 8: Zielgruppen Radverkehr

Zielgruppe	Merkmale	Anforderungen
Alltags- und Freizeitradverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Routen und Strecken sind bekannt • Alltagsziele werden angefahren (Einkaufen, Arbeiten, Freizeit) • Zeitaufwand relevantes Kriterium 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres Fahrradparken an Umstiegspunkten zum ÖV • Sichere Führung entlang von Strecken und Knotenpunkten • Zügiges Befahren von Strecken und Knoten
Touristischer Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Routen und Strecken sind meist unbekannt • Touristische Ziele werden angefahren • Attraktivität der Umgebung relevantes Kriterium 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres Fahrradparken an relevanten Zielen im Stadtgebiet • Gute Wegweisung zu touristischen Zielen • Attraktive Wegeverbindungen • Ansprechende Kommunikation zu Radrouten über verschiedene Kanäle

Die für den Radverkehr definierten Maßnahmen lassen sich jeweils beiden Zielgruppen zuordnen. Bei der Umsetzung von Maßnahmen sind die Perspektiven der Gruppen einzunehmen, die jeweiligen Anforderungen zu berücksichtigen und Schwerpunkte zu setzen. Z.B: sicheres Fahrradparken am Bahnhof für Pendlerinnen und Pendler, Verkehrssichere Gestaltung von Knotenpunkten im Umfeld von Schulen, Verstärkte Wegweisung zu touristischen Zielen, Erstellung von Kartenmaterialien für Touristen u.w.

Nord-Süd-Verbindungen

Die Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt verbindet relevante Ziele wie Schulen, Gastronomie und Handel. Gemäß Ergebnissen des Stadtradelns 2023 ist die Strecke bereits heute viel befahrene Achse. Das Durchfahren der Fußgängerzone sorgt regelmäßig für Diskussionen.

Scheibenstraße und Mühlenstraße sollten dem Radverkehr eine höhere Priorität zugestehen (s. Maßnahme Rad-02 Einrichtung von Fahrradstraßen).

Für den Innenstadtbereich rund um die Marktstraße wurden verschiedene Varianten der Radverkehrsführung geprüft. Zügiges Fahren sollte entlang des alten Stadtgrabens möglich sein. Hierzu wird der Ausbau der Infrastruktur auf Regelbreite erforderlich sein und die Querung des Radverkehrs am Knotenpunkt Wilhelmstraße/Am Alten Stadtgraben zu Gunsten des Radverkehrs überprüft werden müssen (Signalisierung).

Im Nebennetz wird vorgeschlagen, die Führung entlang der Böhme langfristig weiterzudenken und damit eine attraktive Nord-Süd-Verbindung zwischen Böhmepark und Charlottenstraße auszubilden. Eine langsame Durchfahrt durch die Marktstraße sollte ebenso erlaubt bleiben, um die Erreichbarkeit der Ladenlokale auch für den Radverkehr zu sichern. Die Herstellung von sicheren Abstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone wird empfohlen.

Die Weiterführung der Achse durch Charlottenstraße, Weinligstraße über Claudiusstraße und Heinrich-Heine-Straße bis hin zur Tetendorfer Straße erfolgt ebenfalls durch Überprüfung der Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradstraßen (Maßnahme Rad-02) oder durch den Einsatz von

Piktogrammen auf der Fahrbahn (s. Maßnahme Rad-04). Nachstehende Abbildung veranschaulicht die Maßnahmen im Kernbereich auf der Nord-Süd-Achse.

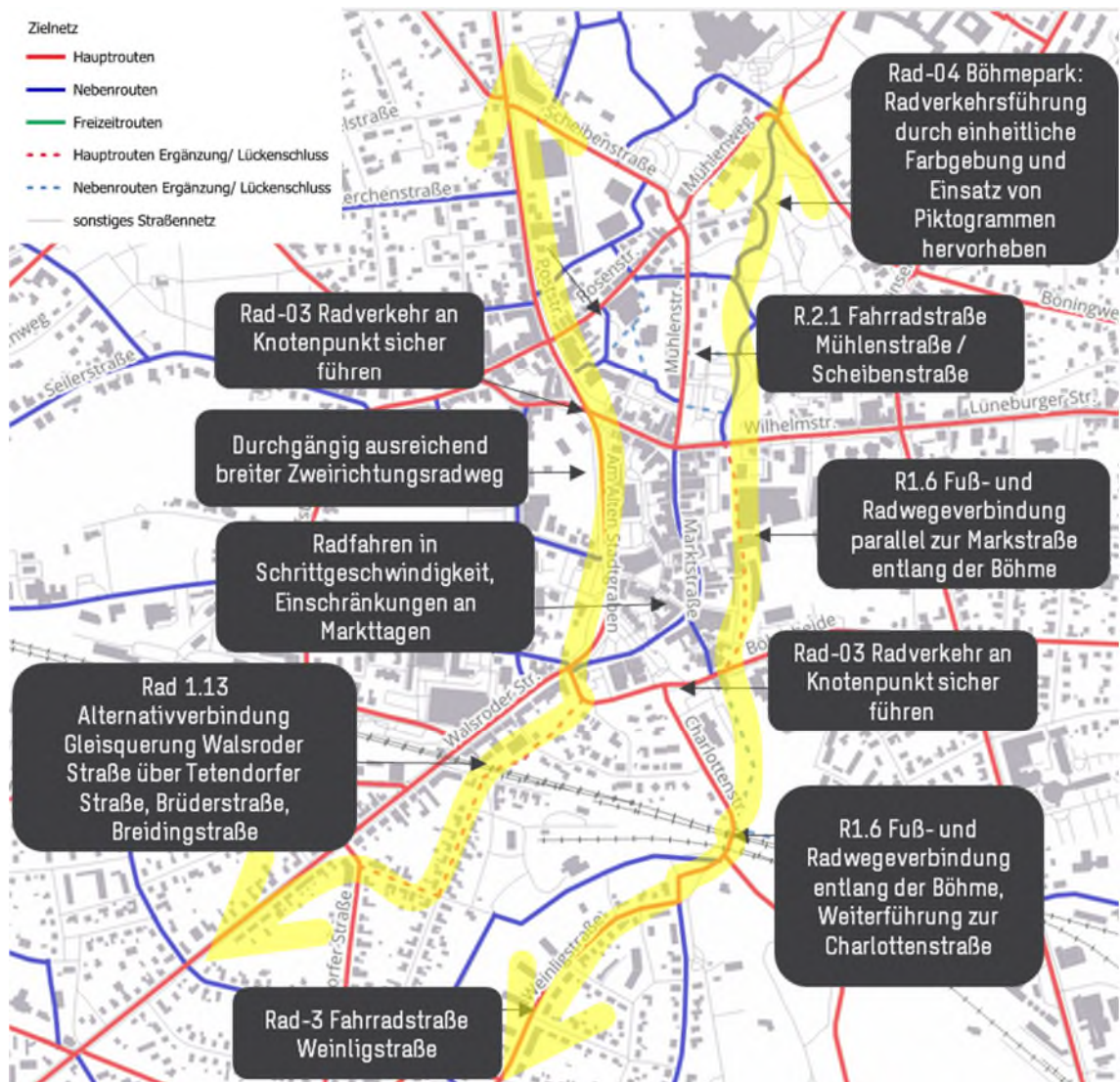


Abbildung 53: Radverkehr – Maßnahmen für attraktive Nord-Süd-Verbindungen (s. Anlage 5.16)

Ost-West-Verbindungen

Die Radroute Ost-West durch die Kernstadt ist entlang der B71 aufgrund hoher Verkehrsstärken wenig attraktiv. Eine parallele und wichtige Alternative ist die Führung des Radverkehrs entlang Tannenweg, Lönsweg und Böningweg mit Weiterführung durch Bornemannstraße und Scheibenstraße in Richtung Unter den Linden, s. nachstehende Abbildung.

Die Ergebnisse des Stadtradelns zeigen zudem Nutzung von Böhmeide und Trift als heute relevante Radwegeverbindung, die zukünftig gestärkt werden sollte. In Kombination mit Umsetzung der Maßnahme Rad-7, der Herstellung einer attraktiven Wegeverbindung zwischen Fußgängerzone und Bahnhof, wird die Achse nach Westen verlängert.

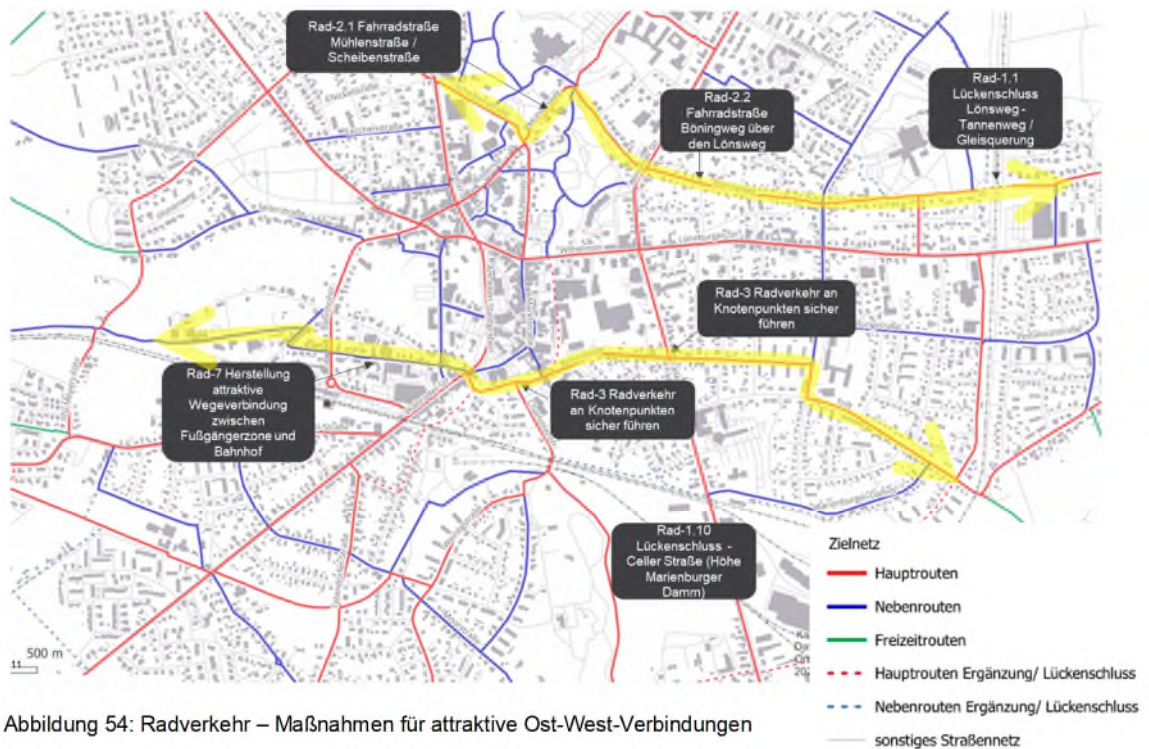


Abbildung 54: Radverkehr – Maßnahmen für attraktive Ost-West-Verbindungen
(s. Anlage 5.16)

Anbindung neuer Flächenentwicklungen

Von großer Relevanz ist die Herstellung sicherer und durchgängiger Radverbindungen zu neuen Flächenentwicklungen. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist für neue Gewerbe- oder Wohnstandorte für die zukünftige Ausrichtung nachhaltiger Verkehre von hoher Relevanz.

Integrierte Betrachtung

Alle den Radverkehr betreffenden Maßnahmen werden integriert und zusammen gedacht und ergeben in Summe ein Handlungskonzept für die nächsten Jahre.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan für Soltau soll als Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Stadt im Bereich Verkehr und Mobilität verstanden werden. Verkehrsträger, -mittel und -zweckübergreifend beschreibt er strategische als auch konzeptionelle und planerische Ziele der Verkehrs- und Mobilitätsplanung für den Prognosehorizont 2040+ und formuliert Handlungsempfehlungen.

Im Planungsprozess wurde der Bestand in Form einer Haushaltsbefragung, umfangreichen Verkehrserhebungen und Öffentlichkeitsbeteiligung analysiert, Visionen und Zielvorstellungen definiert, Maßnahmen formuliert und priorisiert.

Bestandsanalyse

Verkehrsmittel- und trügerspezifisch wird der Bestand auf Basis vorliegender und erhobener Daten und im Abgleich mit geltenden Richtlinien und Empfehlungen sowie Meinungen aus der Öffentlichkeit bewertet. Für Soltau ergibt sich zusammenfassend ein durchmisches Bild. Die topografischen und städtebaulichen Voraussetzungen für einen attraktiven Rad- und Fußverkehr sind gegeben, die starken Kfz-Verkehrs- und Pendelbeziehungen und die Lage des Hauptverkehrsnetzes sowie vorliegenden Infrastrukturen behindern bislang eine konsequente Mobilitätswende. Soltau verzeichnet überdurchschnittlich hohe Kfz-Verkehrsmengen im Abgleich mit anderen Ortsdurchfahrten in Niedersachsen. Die höhengleichen Bahnübergänge sorgen regelmäßig für Rückstauereignisse. Bürgerinnen und Bürger sowie Träger öffentlicher Belange sind in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten betroffen.

Die Stadt arbeitet bereits an Lösungen und Einzelmaßnahmen, um den Herausforderungen zu begegnen. Eine integrierte und abgestimmte Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, verträglichen Gestaltung des Kfz-Aufkommens und Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes liegt im Bestand nicht vor.

Die Vision

Der VEP definiert die Vision einer Gleichberechtigten Teilhabe an allen Formen der Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger. Entsprechend ordnen sich die festgelegten Ziele und Maßnahmen dieser Vision unter.

Die Maßnahmen

Zur Zielerreichung werden Maßnahmen für die Handlungsfelder ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr sowie für Querschnittsthemen vorgeschlagen und in Steckbriefform erläutert.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen die Relevanz von Maßnahmen in der Bürgerschaft. Am wichtigsten werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Förderung des Fuß- und Radverkehrs beurteilt:

- Sicheres und direktes Fußwegenetz im Kernort schaffen
- Schulwegsicherheit in den Grundschulquartieren verbessern
- Netzlücken im Radnetz schließen“

Die Priorisierung der Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan verdeutlicht, dass aus jedem Handlungsfeld ausgewählte Maßnahmen, in Abhängigkeit von Zeit- und Finanzressourcen, priorisiert umgesetzt werden sollten.

- Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radnetzes, inkl. das Schließen von Lücken im Netz werden hoch priorisiert. Zudem soll die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft und der Weg zwischen Bahnhof und Innenstadt attraktiver gestaltet werden.
- Von hoher Relevanz für die nächsten Jahre wird sein, das Busangebot zu verbessern – es geht um Busverbindungen zu touristischen Zielen wie dem Heide Park und DOC, aber

auch darum, Gewerbegebiete und zukünftige Flächenentwicklungen nachhaltig anzubinden.

- Fußwegeverbindungen sollen barrierefrei und einladend gestaltet werden, blau-grüne Infrastrukturen und Sitzmöglichkeiten mitgedacht werden.
- Schließlich sollen Maßnahmen zur Reduzierung und Lenkung des Kfz-Verkehrs wie das Prüfen einer Ortsumfahrung und die Einrichtung eines Parkleitsystems priorisiert werden.
- Die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge im Stadtgebiet ist ein hoch relevantes Querschnittsthema, genauso wie die Schaffung von Verwaltungsstrukturen im Bereich Mobilität.

Der VEP als Planungsinstrument

Mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan für Soltau 2040+ liegt ein strategisches Grundkonzept als Handlungsgrundlage für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität für die nächsten 15 Jahre vor. Der VEP ist Bestandteil einer integrierten Stadtentwicklungsplanung und erfüllt hiermit relevante Schnittstellenfunktionen. Der VEP wird als informeller Plan Politik und Verwaltung bei ihren Entscheidungen als Orientierung dienen. Mit Beschluss des VEP entscheidet sich die Stadt Soltau für eine Umsetzung der definierten Maßnahmen gemäß festgelegtem Prioritäten- und Zeitplan. Die Maßnahmen sollten nach Priorisierung sukzessive geplant und umgesetzt werden.

Evaluation und Wirkungskontrolle

Die Maßnahmenumsetzung wird sich über viele Jahre, ggf. Jahrzehnte erstrecken. Daher sollte kontinuierlich überprüft werden,

- welche Fortschritte in den formulierten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes dokumentiert werden können
- oder ob eine Umsetzung gelungen ist
- oder ein Maßnahmenvorhaben verändert werden musste
- oder ob veränderte Rahmenbedingungen eine Anpassung der Maßnahmen erforderlich machen.

Etwa fünf Jahre nach Beschluss des VEP sollte eine Evaluation stattfinden, in welcher der Umsetzungsstand der Maßnahmen überprüft und ggf. geänderte Rahmenbedingungen dokumentiert werden. Es sollten grobe Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung und strategische Ausrichtung basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen und bewerteten Fortschritten festgelegt werden. Eine Anpassung der Maßnahmen ist ausdrücklich gewünscht.

Nach ca. 8 Jahren sollte über eine Fortschreibung des Plans nachgedacht werden.

Eine Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen ist in regelmäßigen Abständen sinnvoll. Quantifizierbare Indikatoren sind unter anderem Unfallzahlen, Verkehrsbelastungen an Knotenpunkten, umgesetzte Baumaßnahmen oder Radverkehrszählungen an Referenzpunkten, Haushaltsbefragungen oder Verhaltensbeobachtungen. Die Prüfung der Indikatoren erfordert einen aktiven Austausch mit den jeweils zuständigen und betroffenen Akteuren und einer stetigen Befassung mit den im VEP genannten Maßnahmen.