

Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur in Soltau

Soltau, November 2023

Alle Bilder: ADFC Heidekreis

Vormerkung

Anlässlich der Kidical Mass am 23.09.2023 ist der Wunsch durch Bürgermeister Klang geäußert worden, eine Übersicht der Gefahrenstellen für den Radverkehr zu bekommen, um diese dann gemeinsam mit Vertretern der Verwaltung und des ADFC zu besichtigen und Maßnahmen zur Verbesserung entwickeln lassen zu können.

Diesem Wunsch ist der ADFC gern nachgekommen und hat unter Verwendung der von Mitbürgern eingereichten Verbesserungsvorschläge, Schwachpunkte und Gefahrenstellen für Radfahrende im Soltauer Stadtgebiet zusammengefasst und dokumentiert.

Die Auflistung erfolgt für die Radverkehrsanlagen an den klassifizierten Straßenzügen sowie für ausgewählte innerstädtische Straßen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Für Rückfragen, eine gemeinsame Begehung bzw. Befahrung und die weitere Unterstützung bei der Verbesserung des Fahrradklimas der Stadt Soltau stehen wir gern zur Verfügung.

Grundlegende Punkte zur Beachtung für eine fahrradfreundliche Stadt

Ein gutes Radwegenetz legt ein besonderes Augenmerk auf Schulwegverbindungen, damit sichere Wege für Schüler und Schülerinnen vorhanden sind.



Durchgängige und deutliche Radverkehrsführungen an den Hauptverkehrsstraßen schaffen Klarheit und fördern die Sicherheit.



Beispiele aus anderen Städten

Für die Leichtigkeit des Radverkehrs sind stoßfreie Übergänge vom Radweg auf die Fahrbahn, höhengleiche Führungen oder Absenkungen mit geringer Längsneigung im Bereich von Grundstückszufahrten sowie ein Belag ohne großen Rollwiderstand wichtig.



Stoßfreier Übergang von der Straße auf den Radweg



Höhengleich geführter Radweg im Bereich von Zufahrten

Fahrradfreundliche Ampelanlagen sichern kurze Wartezeiten für Radfahrer.

Die Grünphasen für den nicht motorisierten Verkehr müssen mit denen des Kfz-Verkehrs gleichgeschaltet werden. Ampeln, an denen Radfahrer immer Grün anfordern müssen, auch wenn der parallel laufende Kfz-Verkehr bereits Grün hat (sog. Bettelampeln), sollte es nicht geben.

„Bettelampeln“ gibt es außerhalb des Stadtgebiets an den folgenden Kreuzungen:

- B 3 / Am Hanfberg
- Celler Straße / Vor dem Weiherbusch
- Wolterdinger Kreuzung
- Knotenpunkte an der B 71 in Richtung Munster

Eigene Lichtsignale für Radfahrer tragen zur Sicherheit bei.

Kurze Wartezeiten an Bedarfssampeln verhindern, dass Fußgänger und Radfahrer bei Rot die Straße queren.



Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur
aufgelistet nach einzelnen Straßenzügen

B 71 zwischen Rathauskreuzung und Ortsausgang in Richtung Neuenkirchen (Kirch- und Bergstraße)

Für diesen Bereich der Bundesstraße B 71 in Soltau gibt es keine durchgängig einheitliche Führung für den Radverkehr. Auf beiden Seiten gibt es Streckenabschnitte, bei denen es für Radfahrer keine Alternative zur Fahrbahn gibt, z.B. im gesamten Bereich der Kirchstraße, stadtauswärts von der Friedenstraße bis zum Georg-Goffart-Weg und stadteinwärts vom Ortseingang bis zum Grünhagensweg. In den übrigen Abschnitten gibt es entweder einen Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist oder einen nicht benutzungspflichtigen Radweg.

Nicht immer wissen Autofahrer, dass Radfahrer in manchen Bereichen auf der Fahrbahn fahren müssen und hupen.



Kirchstraße



Bergstraße Einmündung Neue Straße



Bergstraße in Höhe Georg-Goffart-Weg



Bergstraße an der Einmündung Eva-Maria-Buchstraße



Bergstraße Einmündung Grünhagensweg



Übergang für Radfahrer vom Gehweg auf die Fahrbahn

B 71 zwischen Rathauskreuzung und Ortsausgang in Richtung Neuenkirchen (Kirch- und Bergstraße)

Mögliche Lösung:

Für die Markierung von Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.

Bei diesen beengten Verkehrsverhältnissen bieten sich Piktogramme auf der Fahrbahn an. Zahlreiche Untersuchungen haben ergeben, dass durch Piktogrammketten

- Konflikte reduziert werden,
- Autofahrer seltener mit zu geringen Abstand überholen,
- die Akzeptanz von Radfahrern auf der Fahrbahn sowie
- die Sicherheit und auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer erhöht werden.

Quellen:

Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ der Univ. Wuppertal

https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Kurzbericht_Piktogramme.pdf

Piktogrammkette – Radverkehrsführung für ein rücksichtsvolles Miteinander

https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2017/Nominierte_2017/20_Piktogrammkette.pdf

Piktogrammketten in Niedersachsen

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

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erhöht die Sicherheit von Radfahrern zusätzlich.



Celler Straße

zwischen Krauls Eck und Böhmheide/Reinickendorfer Straße

unklare Verkehrsführung für Radfahrer: Der Farbunterschied des Pflasters ist verblasst, die ehemaligen getrennten Radwege gibt es nicht mehr. Da eine Beschilderung fehlt, handelt es sich bei dem Hochbordweg auf beiden Seiten um einen Gehweg, der nicht für Radfahrer freigegeben ist.

Mögliche Lösung:

Die ehemaligen Radwege durch eine Reihe taktiler Pflastersteine deutlich vom Gehweg abtrennen => nicht benutzungspflichtiger Radweg oder den Hochbordradweg durch Piktogramme auf dem Pflaster als nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg ausweisen.



zwischen Böhmheide/Reinickendorfer Straße und OHE-Trasse

Der neu gebaute Radweg ist mit 1 m Breite zu schmal. An vielen Stellen verschwenkt er sehr stark, sodass ein zügiges Fahren nicht möglich ist. Außerdem wächst der ohnehin zu schmale Radweg von den Seiten zu (Gras und Rosen). Das Befahren mit Lastenrädern oder Anhänger ist nur sehr schwer möglich.



Celler Straße

zwischen OHE-Trasse und Ortsausgang

Der Radweg stadtauswärts endet beim Bahnübergang. Radfahrer haben die Möglichkeit, den Gehweg zu nutzen. Dieser ist aber in einem sehr schlechten Zustand.

Mögliche Lösung:

Die Celler Straße ist eine städtische Straße. Sie ist an dieser Stelle ca. 8 m sehr breit. Es sollte geprüft werden, ob die Anlage eines geschützten Radfahrstreifens möglich ist.



Knotenpunkt Celler Straße/ Reinickendorfer Straße/Böhmheide

Radfahrer, die die Celler Straße stadteinwärts fahren und nach links in die Böhmheide fahren möchten, biegen in der Regel indirekt ab, d.h. sie fahren zuerst über die Reinickendorfer Straße und warten die nächste Grünphase ab, um die Celler Straße zu queren. Für Radfahrer gibt es über die Celler Straße eine eigene Furtmarkierung. Von der Wartefläche aus (s. Foto rechts) ist das Lichtsignal für Radfahrer nicht zu sehen. Es befindet sich hinter ihnen in der Reinickendorfer Straße. Auch das Signal für Fußgänger ist nicht zu erkennen.

Mögliche Lösung:

Zusätzliches Lichtsignal für Radfahrer



Kreisstraße 1 (Poststraße, Unter den Linden, Harburger Straße)

Einmündung Rosenstraße

Von der Rathauskreuzung bis zur Rosenstraße gibt es einen nicht benutzungspflichtigen Radweg. An der Rosenstraße endet der Radweg und geht in einen Schutzstreifen über.

Eine Möglichkeit, sich sicher in den fließenden Verkehr einzuordnen, fehlt für Radfahrer. Parkende Autos verdecken die Sicht auf den fließenden Verkehr. Kfz-Fahrer können erst sehr spät wahrnehmen, dass Radfahrer auf den Schutzstreifen wechseln.

Mögliche Lösung:

Durch Verzicht auf die Linksabbiegerspur in die Friedenstraße und einen Parkplatz sowie durch Markierungen und mobiles Grün könnte die in der Abbildung rechts skizzierte Lösung ausprobiert werden. Wenn sich diese Übergangslösung bewährt, sollte sie verstetigt werden.



Einfahrt Firma Mundschenk bis zur Einmündung Zum Ahlftener Flatt

Stadteinwärts gibt es einen ausreichend breiten nicht benutzungspflichtigen Radweg, der durch einen Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn und durch einen Grünstreifen vom Gehweg getrennt ist.

Nur an der Einmündung Zum Ahlftener Flatt gibt es eine Furtmarkierung. An den übrigen Einmündungen fehlen diese.

Im Bereich der häufigen Grundstückszufahrten ist der Radweg über die gesamte Breite abgesenkt. Die Längsneigung ist größer als 6 %.

Nach Bauarbeiten wurde das Pflaster so schlecht verlegt, dass zusätzliche Unebenheiten entstanden.



Lüneburger Straße

Krauls Eck bis Buchholzer Bahn

In diesem Bereich sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben.

Ein zügiges Radfahren ist hier nicht möglich, da Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer gilt. Außerdem ist das Fußgängeraufkommen in der Regel hoch.

Radfahrer, die zügig ans Ziel kommen möchten, nutzen die Gehwege nicht. Auf der Fahrbahn werden sie aber häufig bedrängt oder angehupt.

Mögliche Lösung:

- Parallelе städtische Straßen als zügige Radwegeverbindung ausbauen
- Piktogrammketten auf der Fahrbahn aufbringen.



Lüneburger Straße

Stadteinwärts zwischen Bahn und Einmündung Hasenwinkel

In diesem Bereich ist ein nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Es gibt zahlreiche Grundstückszufahrten. Die Absenkungen des Hochbords auf Fahrbahniveau sind hier besonders steil und abrupt. Leider wurde dieser Mangel, der schon im Radverkehrskonzept der Stadt Soltau aus dem Jahr 2003 aufgeführt war, bei der Baumaßnahme vor einigen Jahren nicht behoben. Das Gegenteil ist der Fall. Die Längsneigung ist noch steiler geworden.

Bekannte Mängel sollten so archiviert werden, dass jederzeit auf das Wissen zurückgegriffen werden kann und die Mängel bei anstehenden Baumaßnahmen behoben werden können.



Bahn bis Ortsende

In diesem Abschnitt gibt es einen nichtbenutzungspflichtigen Radweg, der vom Gehweg durch eine Reihe roter Pflastersteine getrennt ist.

Positiv ist, dass der Radweg an Grundstückszufahrten höhengleich geführt wird. Dies ist häufig auch an den Einmündungen der Nebenstraßen der Fall. Dort wo der Radweg auf Fahrbahniveau abgesenkt wird, ist die Längsneigung gering und die Übergänge sind stoßfrei, sodass das Radfahren hier komfortabel ist.

An vielen Stellen wächst der Radweg von den Grünstreifen her zu, was die ohnehin geringe Breite des Radwegs (1 m) zusätzlich einengt.



Lüneburger Straße

Signalisierung an der Kreuzung Lüneburger / Oeninger Weg / Harm-Tyding-Straße

Im Zuge der Lüneburger Straße gibt es über den Oeninger Weg und die Harm-Tyding-Straße keine Signalisierung für den Radverkehr. Dies bedeutet, dass Radfahrer, auch wenn sie auf dem Gehweg fahren, das Signal für den Kfz-Verkehr gilt und nicht die Fußgängerampel. Viele Autofahrer kennen diese seit Ende 2016 geltende Regelung nicht. Es kommt zu Konflikten mit nach rechts abbiegenden Fahrzeugen.

Mögliche Lösungen:

Es wird ein eigenes Signal für Radfahrer angebracht.



Walsroder Straße

Bahnübergang bis Messhäuser Weg

Die Radwege in diesem Abschnitt sind auf beiden Seiten zu schmal. Vom Grünstreifen wachsen sie zum Teil zu.

Zu den am Fahrbahnrand parkenden PKWs (s. Foto ganz rechts) gibt es keine Möglichkeit, mit einem ausreichenden Abstand vorbeizufahren.



Messhäuser Weg bis Einmündung Almhöhe

Der Radweg stadtauswärts endet in Höhe des Messhäuser Weges. Früher hatten Radfahrer die Möglichkeit an der Mittelinsel die Fahrbahn zu wechseln und dann in Fahrtrichtung links den freigegebenen Gehweg zu benutzen. Diese gibt es nun nicht mehr. Radfahrer müssen nun die Fahrbahn bis zur Einmündung Almhöhe nutzen.

Verbesserung der Situation:

kurzfristig: Piktogramme auf die Fahrbahn aufbringen

mittelfristig: Radweg stadtauswärts bis zur Einmündung Almhöhe weiterführen.



Bahnübergang bis André-Lütjens-Weg

(stadteinwärts)

Der Belag des Radwegs ist in einem sehr schlechten Zustand.

Walsroder Straße

Ampelanlage an der Einmündung André-Lütjens-Straße

Durch die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr haben Radfahrer sehr lange Wartezeiten.

Lösungsmöglichkeit:

Signal für Radfahrer installieren



Winsener Straße

Kreisverkehrsplatz

Am neuen Kreisverkehrsplatz sind die Übergänge vom Hochbordradweg auf die Fahrbahn nicht stoßfrei.



Krauls Eck bis Bushaltestelle an der BBS

Bei dem neuen Radweg wurden die Pflastersteine so gelegt, dass Fugen in Längsrichtung vorhanden sind. Dies beeinflusst das Fahrverhalten von Fahrrädern negativ – ähnlich wie Spurrillen beim Autofahren.



Bereich der Bushaltestelle an der BBS

Bei den Absenkungen des Geh- und Radweges auf Fahrbahnniveau wurden die 3 cm –Bordsteine verwendet.



Visselhöveder Straße

Carl-Mardorf-Straße bis Ortsende

In diesem Abschnitt wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Für unsichere Radfahrer und Kinder über 10 Jahren fehlt ein Angebot abseits der Fahrbahn.

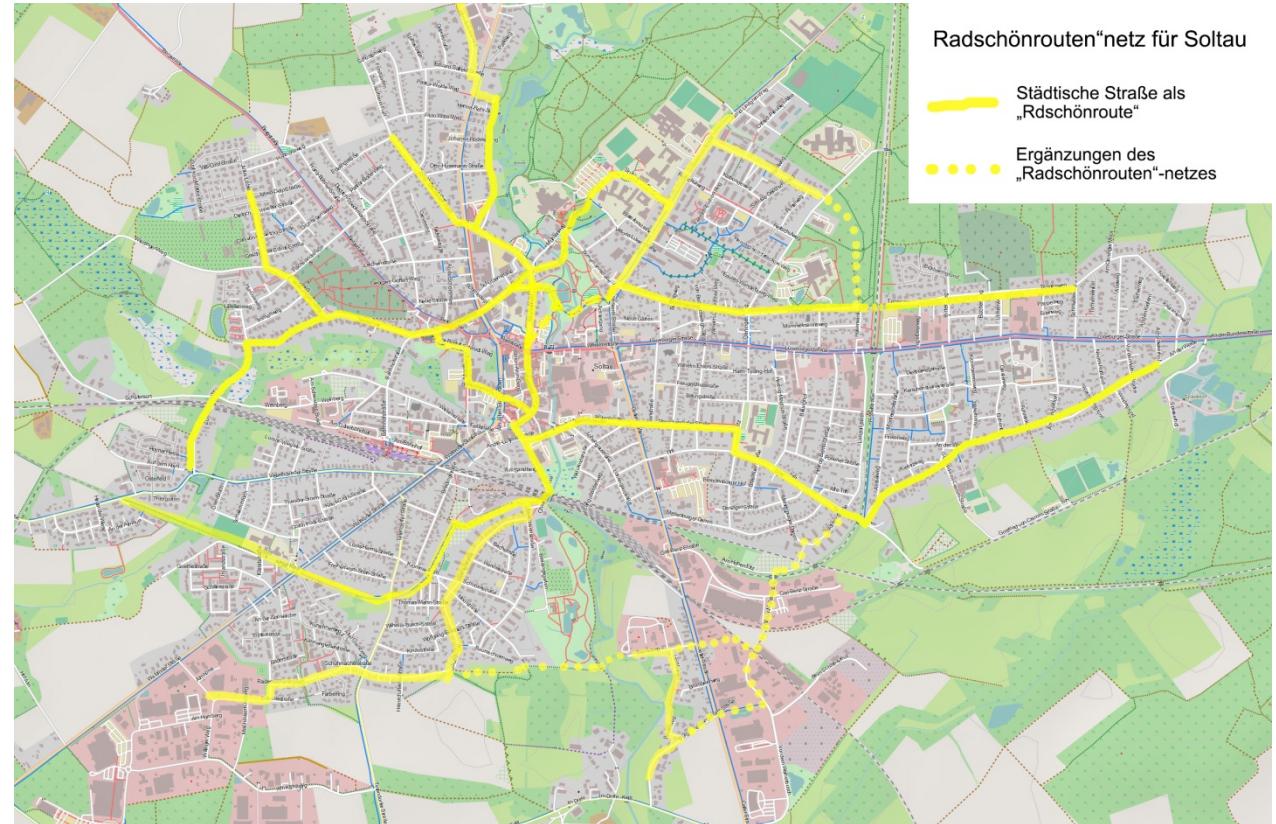


Innerstädtische Straßen

Radwegenetz abseits der Hauptverkehrsstraßen

Ausgewählte städtische Straßen sollten für den Radverkehr ertüchtigt werden, um abseits der klassifizierten Straßen gute und sichere Radwegeverbindungen (sog. Radschönrouten) zu schaffen, auf denen alle Ziele zügig zu erreichen sind. Insbesondere Wege zu den Schulen, sollten dabei berücksichtigt werden, damit sichere Radwege für Schüler entstehen.

Die in der Karte dargestellten Straßenzüge könnten geeignet sein, müssten aber hinsichtlich der zügigen Befahrbarkeit ertüchtigt werden.



Blumenstraße

Der Teilbereich mit den nicht geschliffenen Kopfsteinpflastersteinen ist für Radfahrer schlecht befahrbar.

Möglichkeit: Fahrradstreifen aus Betonpflastersteinen anlegen (s. Foto rechts)

Die hintere Zufahrt zum Parkplatz (s. Pfeil im Foto links) sollte für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.



Innerstädtische Straßen

Zum Ahlftener Flatt zw. Edeling- und Harburger Straße

Für stadteinwärts fahrende Radfahrer ist der Gehweg auf der westlichen Seite zu schmal und das Pflaster sehr uneben.

Mögliche Lösung: Der Gehweg auf der östlichen Seite ist für die Freigabe in beiden Fahrrichtungen nicht breit genug. Insbesondere an der Einmündung in die Harburger Straße gibt es eine unübersichtliche Engstelle. Daher sollte der westliche Gehweg durchgängig verbreitert werden. Platz im Seitenraum ist ausreichend vorhanden (s. Foto rechts).



Zum Ahlftener Flatt zw. Albert-Schweitzer- und Edelingstraße

Der Kopfsteinpflasterbereich ist sehr schlecht befahrbar. Stadteinwärts gibt es in Fahrtrichtung rechts keinen befestigten Gehweg.

Mögliche Lösung: Um eine durchgängige Verbindung auf der westlichen Seite herzustellen, könnte entweder ein Gehweg gepflastert oder ein Fahrradstreifen aus Betonsteinen auf der Fahrbahn bis zur Edelingstraße (über den Einmündungsbereich hinweg) angelegt werden.



Innerstädtische Straßen

OHE-Trasse

Die ehemalige OHE-Trasse sollte zwischen der Krummen Rieth und der Charlottenstraße ausgebaut werden.

An der Querung Krummen Rieth (Bild links) sollten Radfahrer Vorfahrt erhalten (s. Beispielbild rechts)

An der Bahnunterführung gibt es schlechte Einsicht auf den Verkehr in der Charlottenstraße. Hier sollte der Weg ggf. verlegt werden.



Innerstädtische Straßen

Charlottenstraße

Die Charlottenstraße hat schon heute eine große Bedeutung für den Radverkehr. Sie sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden.



Scheibenstraße/Mühlenstraße

Der Straßenzug sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Eine Lösung für den Kopfsteinpflasterbereich ist zu finden.

Lönsweg – Tannenweg

Verbindung durch Brücke über die Bahn herstellen.

Führung des Radverkehrs von der Charlottenstraße über den Georges-Lemoine-Platz

Über den Georges-Lemoine-Platz verlaufen eine Hauptroute des Soltauer Radroutennetzes sowie zahlreiche touristische Routen, u.a. der landesweite Leine-Heide-Radweg.

Bei der Umgestaltung des Georges-Lemoine-Platzes im Jahre 2009 wurden diese Radverbindungen nicht berücksichtigt. Die Situation wurde in einer Stellungnahme vom 21.1.2014 von der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) bewertet und es wurden Lösungsvorschläge für eine fahrradgerechte Durchgängigkeit gemacht. Diese sollten umgesetzt werden.



Innerstädtische Straßen

Radwege im Bereich der Therme

Unklare Wegeföhrung. Vielen Thermebesuchern, die vom Parkplatz kommen, ist nicht klar, dass hier ein Radweg verläuft. Piktogramme auf den Wegen, wie auf dem Foto in der Mitte zu sehen, schaffen Klarheit.

Ein Trampelpfad (Foto ganz rechts) macht deutlich, dass diese Wegeverbindung häufig genutzt wird. Der Weg sollte befestigt werden.



Böhmpark

Durch den Böhmpark verlaufen wichtige Wegeverbindungen für den Radverkehr, insbesondere zu den Schulen. Die Wegeföhrung ist hier unklar, die Farbgebung der Radwege nicht durchgängig gegeben. Der Belag ist sehr schlecht, längsverlaufende breite Fugen beeinträchtigen das Fahren.

Die Wege müssen saniert und ausreichend breit ausgebaut werden (Projekt für die resiliente Innenstadt).



Mundschenkweg (für Kfz-Verkehr gesperrter Abschnitt)

Der Asphaltbelag ist sehr schlecht. Die Gehölze im Seitenraum wachsen in den Weg hinein.

Akzeptanz von Radfahrern auf der Fahrbahn

Beim Fahrradklimatest 2022 wurde häufig angemerkt, dass Radfahrer auf der Fahrbahn wenig akzeptiert werden. Auch das Überholen mit zu geringem Abstand kommt häufig vor.

Hier könnte durch Öffentlichkeitsarbeit Abhilfe geschaffen werden. Beispiele aus anderen Kommunen sind unten eingefügt.



Auf Straßen wird man angehupt, geschnitten, ohne Abstand überholt, genötigt.

