



Soest, 17.05.2024

2. Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan Soest (VEP) sowie zum Bearbeitungsstand des VEP Klima+

Organisationseinheit: 3.00 Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung	Verantwortlich: Olaf Steinbicker o.steinbicker@soest.de 02921 / 103-3000
---	---

Gep plante Beratungsfolge	Sitzungstermine	Ö / N
Stadtentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	27.08.2024	Ö

Sachverhalt

Ziele:

- Wirtschaft und Umwelt
- Finanzen
- Klima

Strategiebeitrag:

Sicherung der verkehrlichen Entwicklung

Ziel der Vorlage:

Information zum Umsetzungsstand des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) in Form eines kurzen Zwischenberichts entsprechend des Evaluationskonzepts des VEP sowie Informationen zum Bearbeitungsstand des VEP Klima+.

Historie:

Der am 28.09.2016 durch den Rat beschlossene Verkehrsentwicklungsplan sieht für die Umsetzungsphase regelmäßige Berichte vor. Im VEP heißt es dazu (S.97):

„Für eine belastbare Erfolgskontrolle des fortschreitenden Umsetzungsprozesses des VEP bedarf es einer regelmäßigen Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten. Dies ermöglicht in turnusmäßigen Intervallen von fünf Jahren die Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit, führt einen transparenten Prozess fort und erlaubt die Justierung einzelner Stellschrauben im Falle von identifizierten Zielabweichungen. Die Regelmäßigkeit erlaubt eine erneute (potenzielle) Konfiguration in kleinen Schritten ohne den bisherigen Verlauf vollständig überprüfen zu müssen.

Die Politik sollte darüber hinaus in kurzen Zwischenberichten (z. B. im Stadtentwicklungsausschuss) alle zwei Jahre eingebunden und über die bereits umgesetzten Maßnahmen und über die in den Folgejahren vorgesehenen Maßnahmen informiert werden.“

Der 1. Zwischenbericht erfolgt im Jahr 2019 (Vorlage 199/2019). Der Evaluationsbericht erfolgte durch die Neuaufstellung des VEP Klima+, welcher 2022 beschlossen wurde (Vorlage 2021/030-0-003). Der VEP Klima+ ergänzt den seit 2016 bestehenden VEP und beide sollen dementsprechend parallel bis 2030 umgesetzt werden. Der VEP Klima+

ergänzt dabei die rund 270 Maßnahmen des VEP um 23 Maßnahmensteckbriefe.

Veranlassung:

Umsetzungsstand des Verkehrsentwicklungsplans von 2016:

Bestandteil des 2016 beschlossenen VEP ist ein Umsetzungskonzept (VEP Soest S.99 ff.), welches in einer Maßnahmenliste zusammengeführt wird.

Vor dem Hintergrund, dass sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen begrenzt sind, wurde im Rahmen des VEP-Prozesses eine Gewichtung der Maßnahmen nach Prioritäten (hoch, mittel, niedrig) vorgenommen. Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wurde außerdem eine zeitliche Reihung festgelegt, die wie folgt charakterisiert wurde:

- kurzfristig: bis 5 Jahre (entspricht bis Ende 2021)
- mittelfristig: bis 10 Jahre (entspricht bis Ende 2026)
- langfristig: über 10 Jahre (entspricht bis Ende 2031)

„Bei der zeitlichen Einordnung wurden die Begrenztheit der finanziellen und personellen Ressourcen sowie der planerische Vorlauf ebenso berücksichtigt wie die notwendige Unterstützung durch andere Baulastträger und Akteure. Die Umsetzungshorizonte stellen daher eine Richtschnur für das weitere Handeln dar. Bei entsprechenden Möglichkeiten durch Fördermittel oder Bereitschaft anderer Akteure können Maßnahmen auch vorgezogen werden. Ebenso kann es zu Verschiebungen beispielsweise aufgrund mangelnder Bereitschaft bei anderen Akteuren oder verminderter finanzieller Ressourcen bei der Stadt kommen.“ (VEP Soest S.99)

Die Maßnahmenliste enthält zudem eine erste grobe Kostenschätzung sowie die Benennung von Zuständigkeiten (Baulastträger/Akteur). *„Diese macht deutlich, dass an der Verkehrsentwicklung in Soest neben der Stadtverwaltung viele weitere Akteure beteiligt bzw. zu beteiligen sind. Wesentliches Kriterium für die Umsetzbarkeit sind dabei die finanziellen und personellen Ressourcen sowohl bei der Stadt als auch bei den weiteren Akteuren (u. a. KBS, Kreis und RLG).“ (VEP Soest S. 99)*

Das Handlungskonzept stellt damit eine umfassende Liste zielführender Maßnahmen zusammen, die abhängig von den zukünftigen Ressourcen (finanziell und personell) als Optimum zu verstehen ist. (VEP Soest S. 99)

Das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans beschreibt die Ausrichtung des Verwaltungshandelns (gemeinsam mit dem VEP Klima+), dass sich an den Zielen des VEP orientiert und damit die Basis für eine integrierte und systematische Entwicklung darstellt.

Die in der Anlage (1) befindliche Maßnahmenliste entspricht vom Aufbau der Maßnahmenliste im VEP. Diese wurde um die beiden letzten Spalten für den Zwischenbericht ergänzt. In der Spalte „Stand der Umsetzung 07/2024“ wurde durch die folgenden drei Symbole der Umsetzungsstand je Maßnahme dargestellt.



Maßnahme ist erfüllt bzw. umgesetzt (als umgesetzt gilt auch wenn die Maßnahme beauftragt ist und die Umsetzung in 2024 erfolgt)



Maßnahme in Bearbeitung (wesentliche Vorarbeiten wurden begonnen)



Maßnahme wurde geprüft und kann nicht weiterverfolgt werden oder wurde nach Prüfung verworfen

Bei Maßnahmen mit dem Zeithorizont „kontinuierlich“ wurde ein grünes Symbol gesetzt, wenn die Aufgabe bisher erfüllt wurde. Diese soll und wird aber weitergeführt und ist nicht als abgeschlossen zu verstehen.

In der neuen Spalte „Anmerkungen“ wurden Erläuterungen festgehalten. Bei nicht

begonnenen langfristigen Maßnahmen wurde diese im Sinne der Lesbarkeit ausgeblendet.

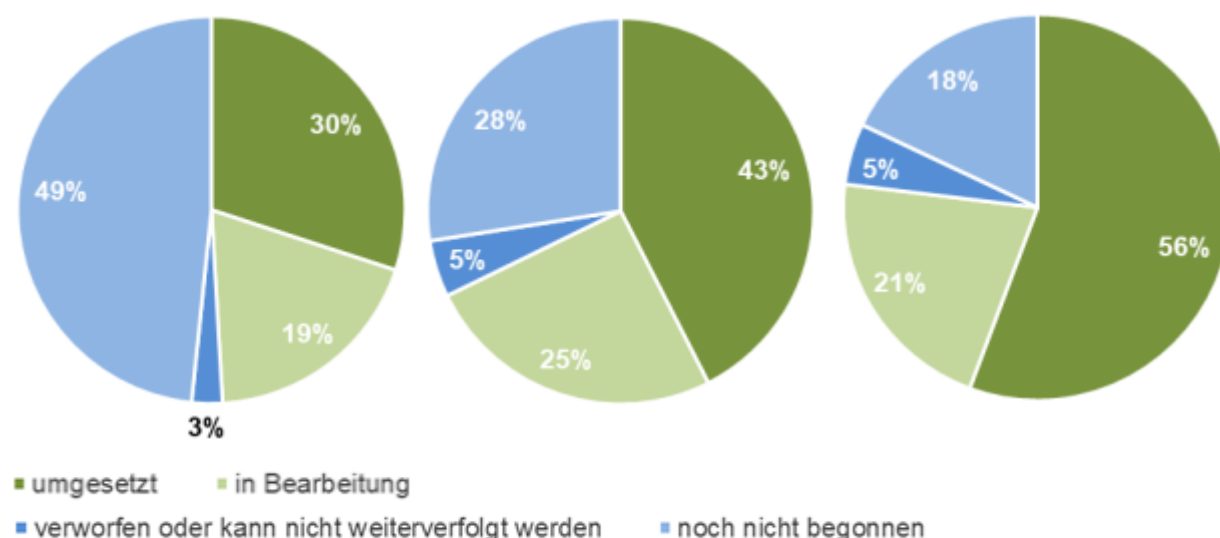
Für alle noch nicht erfüllten und begonnen kurzfristigen Maßnahmen wird demnach die Umsetzung weiterhin angestrebt. Mittel- bis langfristige Maßnahmen werden wie oben beschrieben auch weiterhin bei personellen Ressourcen, guten Fördermöglichkeiten und Akteurskonstellationen versucht vorzuziehen. Daher sind die Umsetzungszeiträume entsprechend des VEP (siehe oben) auch weiterhin als Richtschnur des Verwaltungshandelns zu verstehen.

Nach dem derzeitigen Stand der Maßnahmen sind 152 von 273 Maßnahmen umgesetzt. Dies entspricht rund 56% aller Maßnahmen (inkl. Doppelungen). Für weitere 58 Maßnahmen (21%) wurde mit wesentlichen Vorarbeiten begonnen. 5% der Maßnahmen wurden mit negativem Ergebnis geprüft. Rund 61% der Maßnahmen sind damit zunächst abgeschlossen. Dieser Arbeitsstand ist im Vergleich auch zu vielen anderen Städten als Erfolg von Bürgerschaft, Politik und Verwaltung zu sehen. Der kontinuierliche Umsetzungsfortschritt ist nachfolgender Abbildung zu entnehmen.

2019 1. Zwischenbericht

2022 Bericht VEP Klima+

2024 2. Zwischenbericht



Die Umsetzung vieler noch nicht begonnenen Maßnahmen wird in Zukunft schwieriger, da viele von diesen durch andere Akteure oder Straßenbaulastträger wie Straßen.NRW und dem Kreis umzusetzen wären. Diese teilen nicht immer die städtische Auffassung der Notwendigkeit der Maßnahmen.

Umsetzungsstand des VEP Klima+:

Aufgrund des anderen Aufbaus des VEP Klima+ mit 23 Maßnahmensteckbriefen gegenüber den kleinteilig dargestellten Maßnahmen des ursprünglichen VEP erfolgt der Bericht über den Umsetzungsstand bezogen auf die Steckbriefe. Hierzu wurde der in der Anlage befindliche beschlossene Zeitplan des VEP Klima+ je Steckbrief nach folgenden Kriterien eingefärbt:

- Notwendige Umsetzungsplanung des Steckbriefs ist erfolgt
- Steckbrief in Bearbeitung
- Steckbrief noch nicht wie geplant begonnen

Zu berücksichtigen ist bei der Darstellung, dass „Planungszeiträume“ und „Dauer Realbetrieb/baul. Umsetzung“ schematisch dargestellt sind und nicht starr zu verstehen sind. So wird durchaus auch in Teilen mit der baulichen Umsetzung in der Planungsphase begonnen (Beispiel Mobilstationen) und auch in der Umsetzungsphase noch Planung nötig

sein (z.B. Bikesharing-System).

Im Folgenden wird kurz ein Überblick über jeden projektbezogenen Steckbrief gegeben, welcher nach Zeitplan bearbeitet werden muss:

- **B1 Ausbau des Systems an Mobilstationen**
Der Bahnhof wird im Juli 2024 als erste Mobilstation ausgewiesen. Vier weitere (Fachhochschule, Ampen Schwefer Straße, Deiringsen Mühlenweg, Ostönnener Kleinbahnhof) folgen in 2025. Infrastruktur wurde bereits in den Vorjahren vorbereitet. Bike- und Carsharing in den Förderanträgen berücksichtigt.
- **B2 Ausweitung von Carsharingangeboten**
 - Seit September 2023 wurden drei Fahrzeuge in den Fuhrpark integriert um die Vorbildfunktion wahrzunehmen.
 - Vergabe für zehn Fahrzeuge (ohne städtische Nutzung) erfolgte im HFA 27.06.2024. Anschubfinanzierung für drei Jahre mit Fördermitteln des Landes NRW. Danach sollen sich die Standorte wirtschaftlich selbst tragen.
- **B3 Schaffung eines Bikesharing-Systems**
Gemeinsam wurde mit dem Kreis Soest und weiteren kreisangehörigen Kommunen ein Förderantrag gestellt und bewilligt. Derzeit erfolgt die Ausschreibung. Ab 2025 nimmt das Bikesharing-System seinen Betrieb auf.
- **C1 Finanzieller Zuschuss**
Die Förderung der Anschaffung von Lastenrädern erfolgt kontinuierlich durch die Geschäftsstelle Klimaschutz.
- **C2 Regionale Radschnellwege und Radverkehrskonzept**
Derzeit befindet sich das Radverkehrskonzept des Kreis Soest in Aufstellung, welches Korridore für regionale Radschnellwege oder Radvorrangrouten enthalten soll. Die Ausschreibung für das städtische Radverkehrskonzept erfolgt in der zweiten Jahreshälfte.
- **C3 gesicherte Fahrradabstellanlagen Altstadt**
Standorte werden derzeit geprüft, sind aber auch abhängig von Ergebnissen des Parkraumkonzeptes.
- **D1 Stadtbus 4.0 - Konzeption Stadtbus-System**
Das Stadtbuskonzept wurde Ende 2023 beschlossen. Die erste Umsetzung erfolgt nach den Haushaltsberatungen für den HH 2024 im Frühjahr 2026. Die weiteren Umsetzungsschritte erfolgen mit den weiteren Haushaltsberatungen entsprechend der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel.
- **D3 On-Demand**
Das Ende 2023 beschlossene Stadtbuskonzept umfasst auch eine Konzeption für die Weiterentwicklung der heute bedarfsorientierten Verkehre (Taxibus und AnrufSammelTaxi) in Richtung On-Demand. Die Umsetzung erfolgt entsprechende der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln im Rahmen der weiteren Haushaltsberatungen.
- **E1 Parkraumkonzeption/Parkraumbewirtschaftung**
Das Parkraumkonzept befindet sich in Aufstellung und wird noch in diesem Jahr zur Beratung vorgestellt.
- **E3 Elektromobilitätskonzept**
Seit dem Beschluss des VEP Klima+ haben sich die Rahmenbedingungen für den Ausbau der E-Mobilität deutlich verändert. Die Stadt Soest hat gemeinsam mit den Stadtwerken 74 öffentliche Ladepunkte seit 2022 hergestellt. Mittlerweile gibt es sowohl private Betreibergesellschaften, die Standorte nachfragen, als auch

bundesweite Initiativen wie das Deutschlandnetz für den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur. Ein umfassendes Elektromobilitätskonzept, dass den Rahmen für weitere städtische Investitionen setzt, erscheint daher nicht mehr erforderlich zu sein. Gleichwohl wird derzeit an einer Elektromobilitätsstrategie zum weiteren Umgang mit der Elektromobilität gearbeitet. Diese soll neben strategischen Aussagen vor allem Eckpunkte für privat betriebene Ladeinfrastruktur festlegen.

Im Folgenden wird kurz ein Überblick über jeden Steckbrief als Daueraufgabe gegeben, welcher nach Zeitplan bearbeitet werden muss:

- A1 Umsetzung/Evaluierung VEP Soest sowie Controlling des VEP Klima+
Der Umsetzungsstand des VEP Soest ist oben dargestellt. Weitere Evaluierungen und Controllinginstrumente sind im Aufbau. So sind u.a. drei Dauerzählstellen für den Radverkehr realisiert und weitere für Rad- und Kfz-Verkehr in Vorbereitung. Ebenso befindet sich ein Mobilitätsdashboard im Aufbau zur Veröffentlichung der Daten.
- A2 Finanzaufstockung Tiefbau und personelle Aufstockung
Die Finanzaufstockung soll für eine beschleunigte Erneuerung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen (mehr Grün, mehr Raum für Fuß- und Radverkehr) verwendet werden (siehe auch E6). Die vorgesehenen Haushaltsmittel von +2 Mio. €/Jahr konnten bisher nicht eingestellt werden. Die personelle Aufstockung ist teilweise erfolgt.
- A3 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums
Die mobil-Info-App von Kreis und RLG wird fortwährend weiterentwickelt. Bereits heute ist in der Verbindungsauskunft Carsharing und das Rad berücksichtigt. Die weitere Integration von Leistungen ist bereits in den Förderanträgen zum Bike- und Carsharing berücksichtigt worden.
- A4 kommunales Mobilitätsmanagement
Die Stelle wurde besetzt und mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung begonnen. Schulisches Mobilitätsmanagement ist im Haushalt ab 2026 vorgesehen.
- A5 Digitales Mobilitätsportal/Mobilitätsdatenbank
Ein Mobilitätsdashboard für Soest befindet sich derzeit im Aufbau. Hierauf werden unterschiedliche Daten (z.B. Zählstellen, Staukarte, Parkleitsystem etc.) visualisiert. Daten werden im Rahmen der städtischen Datenplattform zur Verfügung gestellt.
- A6 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung
Die Stadt nimmt regelmäßig an den Kampagnen Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche und Aktion Licht „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ teil. Bikeport und Parklet befinden sich in Nutzung. Bürgerbeteiligung erfolgt im Rahmen der Umsetzung wie z.B. den Velorouten des VEP.
- D4 Alternative Antriebe im Stadtbus
Das Stadtbuskonzept sieht eine sog. Durchbindung von Linien vor, welche den Fahrgästen einen Umstieg am Hansaplatz ersparen kann und gleichzeitig Voraussetzung für den Einsatz von E-Bussen ist. Die ersten beiden E-Busse sollen noch in 2024 der RLG geliefert werden und zum Jahreswechsel den Betrieb in Soest aufnehmen.
- E4 Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebe (Stadt)
Das seit September 2023 in den Fuhrpark integrierte Carsharing wird durch E-Fahrzeuge durchgeführt.
- E6 Straßenraum(gestaltung) abseits von HVS
Bei allen Ausbaumaßnahmen wird der Straßenquerschnitt hinsichtlich einer Neuaufteilung geprüft. Das Volumen an Straßenerneuerungsmaßnahmen konnte

allerdings aufgrund der fehlenden finanziellen Aufstockung (siehe A2) nicht erhöht werden.

Nach ca. 2,5 Jahren nach Beschluss des VEP Klima+ befindet sich die Umsetzung grundsätzlich auf einem guten Weg. Allerdings zeigt sich zunehmend, dass die Umsetzung von VEP und VEP Klima+ aufgrund der Haushaltssituation von Bund, Land und Stadt schwieriger wird und ggf. längere Zeiträume als geplant benötigt. Zur Zielerreichung wären daher deutlich mehr Haushaltsmittel jährlich im Haushalt (und ggf. Personal) erforderlich.

Anlagen

1	Maßnahmenliste VEP Soest
2	Übersicht Umsetzungsstand VEP Klima+

Matthias Abel

Technischer Beigeordneter

A. Handlungskonzept Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Gestaltung der Ortseingänge zur Geschwindigkeits- reduktion	A.1.1	L969 Werler Landstraße (westl. Ortseingang Ampen)	mittel	■	■		ca. 20.000 € - 40.000€ je Ortseingang	Straßen.NRW, Stadt			Prüfung durch Straßen.NRW erfolgt derzeit
	A.1.2	K20 Schützenhofstraße (nördl. Ortseingang Deiringsen)	mittel	■	■			Kreis, Stadt			
	A.1.3	K9 Schützenstraße (nördl. Ortseingang Meiningsen)	mittel	■	■			Kreis, Stadt			
	A.1.4	L670 Am Denkmal (nördl. Ortseingang Hiddingsen)	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt			Geschwindigkeits- niveau befindet sich unter 50 km/h
	A.1.5	L747 Hattroper Weg (westl. Ortseingang Kernstadt)	mittel		■	■		Straßen.NRW, Stadt			
	A.1.6	L670 Brunnenstraße (nördl. Ortseingang Lendringsen)	mittel		■	■		Straßen.NRW, Stadt			Prüfung einer Umsetzung im Rahmen der Planung der L670 durch Straßen.NRW
	A.1.7	B229 Paderborner Landstraße (östl. Ortseingang Kernstadt)	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt			
	A.1.8	L670 Brunnenstraße (südl. Ortseingang Lendringsen)	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt			Prüfung einer Umsetzung im Rahmen der Planung der L670 durch Straßen.NRW
Empfehlung für die Umgestaltung von Knotenpunkten zu kleinen Kreisverkehren	A.2.1	Boleweg / Senator-Schwartz-Ring / Schloitweg	mittel		■		ca. 300.000 € - 500.000 € je Kreisverkehr	Stadt	Detailprüfung notwendig		Detailprüfung erfolgt. Nach LSA- Gutachten KV nicht sinnvoll
	A.2.2	Senator-Schwartz-Ring / Emdenstr. / K20 Deiringser Weg	hoch	■				Stadt, Kreis	vgl. C.1.4 Veloroute Südwest, Detailprüfung notwendig		Prüfung im Rahmen Veloroutenplanung hatte Ergebnis das KV nicht zielführend ist
	A.2.3	Deiringser Weg / L969 Wisbyring	hoch			■		Stadt, Straßen.NRW	vgl. C.1.4 Veloroute Südwest, Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächen- verfügbarkeit vgl.		Detailprüfung erfolgt. Nach LSA- Gutachten KV nicht möglich und sinnvoll
	A.2.4	Nelmannwall / Walburger-Osthofen- Wallstraße / Nottebohmweg / Ostofentor	hoch		■	■		Stadt	Wallentwicklungs- konzept, Detailprüfung notwendig vgl.		Detailprüfung erfolgt. Nach LSA- Gutachten kein KV möglich.
	A.2.5	Ostenhellweg / Immermannwall / Thomätor / Nelmannwall	hoch		■	■		Stadt	Wallentwicklungs- konzept, Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächen- verfügbarkeit		Nach LSA-Gutachten weiterhin möglich und sinnvoll
	A.2.6	Senator-Schwartz-Ring / K9 Meiningser Weg	mittel		■			Stadt, Kreis	Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächen- verfügbarkeit		Nach LSA-Gutachten weiterhin sinnvoll. Derzeit kein Ausbaubedarf laut Kreis.
	A.2.7	Niederbergheimer Str. / Lippstädter Straße / Seidenstücker Weg	mittel			■		Stadt	Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächen- verfügbarkeit		LSA-Gutachten sieht keinen KV vor (Einrichtungs- radweg mit Diagonalquerung positiv für Radverkehr) aber andere Optimierungsmaßna- hmen
	A.2.8	Paradieser Weg / Hattroper Weg / Johannes- Groppe-Weg / Heinsbergplatz	mittel	■				Stadt	Detailprüfung notwendig		Vorplanung Veloroute Oelmüllerweg sieht KV vor und ist 2023 beschlossen worden

A. Handlungskonzept Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig					
Optimierung der Ampelschaltungen	A.3.1	Untersuchung zur Optimierung von Ampelschaltungen (Koordinierung, Fuß- und Radverkehr, evt. Nachtabschaltung)	hoch	■			ca. 50.000 € - 75.000 €	Stadt, Kreis, Straßen.NRW	siehe C und D		Abschluss in 2019
Wirtschaftsverkehr in der Altstadt verträglich organisieren	A.4.1	Potenzial für E-Fahrzeuge nutzen: Information, Beratung, Vernetzung	mittel		■		Personalaufwand	Stadt, Liefer- und Pflegedienste, Einzelhandel/Dienstleistung			Durch VEP Klima+ weiterentwickelt (Pilotprojekt Micro-Hubs)
	A.4.2	Potenzial für (Elektro-)Lastenräder nutzen: Information, Beratung, Vernetzung	mittel	■			Personalaufwand	Stadt, Lieferdienste, Einzelhandel/Dienstleistung			Lieferdienst ab 2018 auf dem Markt und wurde 2019 wieder eingestellt.Durch VEP Klima+ weiterentwickelt (Pilotprojekt Micro-Hubs)

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungsstrategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig					
Siedlungsentwicklung im Einklang mit dem ÖPNV	B.1.1	Entwicklung von Baugebieten möglichst im Einzugsbereich bestehender Linien	mittel	kontinuierliche Aufgabe			keine (erhöht die Effizienz des Busverkehrs)	Stadt			z.B. Adam-Kaserne, Soest-Nord, Oberkirchweg, Rennekamp-Rösler
Schließung von räumlichen und zeitlichen Bedienungslücken	B.2.1	Anbindung des Baugebiets Ardey im Rahmen des NVP	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, Stadt, VU			Betriebsbeginn 01.06.2018
	B.2.2	Ausweitung des Stadtbusses in den Tagesrandzeiten im Rahmen des NVP	hoch	■			je nach Variante bis zu ca. 85.000€ - 155.000€ jährlich Kostenaufteilung noch unklar	Kreis, Stadt, VU	Detailprüfung notwendig		STEA-Beschluss am 03.07.2018. Betriebsbeginn 15.07.2019
	B.2.3	Erstellung eines klar strukturierten Wochenendangebots für den Stadtbus im Rahmen des NVP	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, Stadt, VU			STEA-Beschluss am 03.07.2018. Betriebsbeginn 15.07.2019
bedarfsgerechte Bedienungsformen und bürgerschaftliches Engagement ergänzen das Stadtbussystem	B.3.1	Anbindung nicht erschlossener Ortsteile durch Taxibus oder AST > Prüfauftrag für den NVP	mittel	■			je nach Variante bis zu 35.000€ - 60.000€ jährlich Kostenaufteilung noch unklar	Kreis, Stadt, VU	bei Interesse auch Bürgerbus denkbar; Detailprüfung notwendig		STEA-Beschluss am 27.05.2020. Betriebsbeginn Jan. 2021
	B.3.2	Taxibus oder AST für Zeiten schwacher Nachfrage als Basisangebot (Abends, Wochenende) > Prüfauftrag für den NVP	mittel	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, Stadt, VU	siehe B.2.3		STEA-Beschluss am 03.07.2018. Betriebsbeginn 15.07.2019
Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit	B.4.1	Prüfung einer Optimierung der Verknüpfungssituation zwischen Bus und Bahn im Rahmen des NVP	niedrig	■	■			Kreis, VU			Prüfung durch Stadtbuskonzept erfolgt. 1. Umsetzung ab 2026
	B.4.2	Priorisierung des Busnetz (z.B. mittels Schnellbussen) Richtung Warstein, Arnsberg und Herzfeld im Rahmen des NVP	mittel	■	■			Kreis, VU			Expressanrten Richtung Warstein seit Dez. 2018. Ebenfalls Expressfahrten nach Arnsberg. Herzfeld wurde im NVP als derzeit nicht zweckmäßig eingestuft.
	B.4.3	Einbindung des Fernbusses in das Busliniennetz (bei Bedarf)	niedrig			■		Kreis, Stadt, VU	derzeit besteht kein Fernbusangebot		Flixbus fährt seit 01.04.2019 ab Busbahnhof, hat aber das Angebot eingestellt.
Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur	B.5.1	Pflege des Haltestellenkatasters und ggf. Erweiterung	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Personalaufwand	Stadt			
	B.5.2	Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus unter Nutzung von Fördermitteln	hoch	■	■		kontinuierliches Programm mit ca. 50.000 € jährlich	(Kreis), Stadt	Nutzung der Fördermittel des NWL (derzeitiger Fördersatz: 90%; gesichert bis 2017)		Förderanträge wurden ab 2016 jährlich gestellt
	B.5.3	Zeitgemäße Ausrüstung mit Warthallen (Ersatz von Althallen, Ergänzung von neuen Warthallen)									
	B.5.4	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Busbahnhof	hoch	■			Kreis hat bereits Fördermittel beantragt, Umsetzung erfolgt 2016	Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		
	B.5.5	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Hansaplatz	hoch	■				Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		
	B.5.6	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Ostönnner Kleinbahnhof	hoch	■				Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		
	B.5.7	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Marienkrankenhaus	mittel	■	■		ab ca. 15.000 € je Haltestelle	Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		Förderung nur für WVG möglich, da diese Eigentümer sind
	B.5.8	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Puppenstraße	hoch	■	■			Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		Förderung nur für WVG möglich, da diese Eigentümer sind, Umsetzung im Rahmen ISEK vorgesehen
	B.5.9	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Klinikum	mittel	■	■			Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		
	B.5.10	Weitere dynamische Fahrgastinformation für stark frequentierte Haltestellen (z.B. Brüdertor, Fachhochschule, Ulricher Straße)	niedrig		■	■		Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich		Fachhochschule, Schwefer Str. u. Mühlenweg realisiert

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Weiterentwicklung der Fahrzeuge	B.6.1	Anschaffung von E-/Hybrid-Fahrzeugen (Verankerung im NVP)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU, ggf. erhöhte Km-Preise	Kreis, VU	siehe H		In NVP wurde eine Machbarkeitsstudie als Maßnahme aufgenommen. Studie ist erstellt. Erster E-Bus als Pilot angeschafft. Musste aber wegen Misserfolg eingestellt werden. RLG schafft in 2024 zwei E-Busse an.
	B.6.2	Anpassung der Kapazitätsgrößen an die Nachfrage durch betriebliche Verknüpfung der Stadtbusse	mittel	■	■			Kreis, VU			Stadtbuskonzept sieht Verknüpfung vor. 1. Umsetzung 2026 vorgesehen
	B.6.3	Flexible Raumgestaltung in den Fahrzeugen (Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder etc.)	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Kreis, VU			Mehr Fläche in den Fahrzeugen ist in den Qualitäts- standards des NVP aufgenommen worden
	B.6.4	Barrierefreiheit für das AST durch Fahrzeug, welches auch Rollstuhlfahrer befördern kann	hoch	■				Taxiunternehmen, VU, Kreis, Stadt			Betriebsbeginn in 2017
Vernetzte Informationen und Angebote	B.7.1	Ausbau von Kooperationen zwischen VU und anderen Mobilitätsdienstleistern (CarSharing, Radstation etc.)	hoch	kontinuierliche Aufgabe			kostenneutral, ggf. Kosten für VU etc.	VU, CarSharing- Anbieter, Radstation etc.			RLG und Stadtteilauto haben Kooperation 2019 ausgeweitet (u.a. neue Einführungs- angebote, neuer Flyer)
	B.7.2	Aufnahme der mobil Info Zentrale in die Kleinwegweisung	mittel	■			ca. 5.000 - 10.000 €	Stadt			
	B.7.3	Beschilderung der mobil Info Zentrale am Gebäude	hoch	■			gering, Kosten für VU	VU			
	B.7.4	Aktualisierung der Internetseite der mobil Info Zentrale	hoch	■			Kosten für Kreis, VU	Kreis, VU			neue MobilInfo-App und RLG-website haben die Seite abgelöst
	B.7.5	Kontinuierliche Marketingaktionen für den Stadtbus	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU	VU			z.B. Verkehrs- sicherheitstag, Allerheiligenkirmes, Sattelfest, Fahrgastforum, 11. u. 15 Juli 2019 zur Einführung des neuen Angebots
	B.7.6	Einheitliche Fahrpläne durch Umstellung der BRS Fahrpläne auf das VRR-Layout	mittel	■	■		gering, Kosten für VU	Kreis, VU			eingebracht in den NVP und als Wunsch aufgenommen
Innovative Tarif- und Ticketstruktur	B.8.1	Vereinfachung der Tarif- und Ticketstruktur	hoch			■	Kosten für Zweckverband	Zweckverband, Kreis			SoestTicket seit 2020 eingeführt. Deutschlandticket
	B.8.2	Pilotprojekt "BigBird" (Bezahlsystem über Smartphone) zur Serienreife entwickeln	niedrig			■	ggf. Kosten für Kreis	Kreis, Verkehrsunternehm- en, Software- anbieter			wird im Rahmen der digitalen Modllkommune vom Kreis weiterentwickelt. 1. Stufe E-Ticket seit Juli 2019 verfügbar in Mobil-Info-App

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Menschen für den Bus- und Bahnverkehr (zurück)gewinnen	B.9.1	Einführung von Busschulen für ältere Menschen	mittel	■			Kosten für VU	VU			im NVP als Maßnahme enthalten (FMS-3)
	B.9.2	Einführung von Busschulen für Kinder	mittel	■			Kosten für VU	VU	siehe E		im NVP als Maßnahme enthalten (FMS-3)
	B.9.3	Fortgesetzte Präsenz bei Veranstaltungen für Kinder und ältere Menschen	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU	VU			z.B. Verkehrs-sicherheitstag, Allerheiligen-kirmes, Sattelfest, Fahrgastforum
	B.9.4	Förderung ehrenamtliches Engagement wie Mobilitätspaten	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU	VU			Mobilitätspaten werden von der RLG gefördert
	B.9.5	Prüfung eines PatenTickets für den Bus- und Bahnverkehr	niedrig	■			ggf. kostenneutral	Kreis, VU			im NVP ist die Überprüfung des Ticketsortiments enthalten (FMS-9). Deutschlandticket
	B.9.6	Einführung eines Fahrgastbeirats	mittel	■			Kosten für VU	Kreis, VU			findet seit 2019 regelmäßig statt
Radfahrer als Kunden gewinnen	B.10.1	Entwicklung von Zeitkarten (z.B. Monatsfahrkarte) mit kostenloser Radmitnahme	hoch	■	■		ggf. kostenneutral	Kreis, VU			Ticketsortiment wird als NVP-Maßnahme überprüft (FMS-9). Einzelne Zeitkarten erlauben bereits Fahrradmitnahme
	B.10.2	Prüfung der Einführung von Leihklapprädern	mittel	■	■		im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, VU			Maßnahmen abgelöst durch Einführung Bike-Sharingsystem
	B.10.3	Flyer/Aushänge mit Information über die Radmitnahme und entsprechende Angebote für Radfahrer (siehe oben)	hoch	■	■		gering, Kosten für VU	VU			Linienetzplan weist seit 2019 B+R aus; Radmitnahme wird im Rahmen von Tickets beworben

C. Handlungsfeld Radverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungsstrategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Entwicklung von Velorouten als attraktive Radverbindungen	C.1.1	Veloroute West: Klinikum – Beamtenlaufbahn – Altstadt	hoch	■			je nach notwendigen Maßnahmen (Ausweisung von Fahrradstraßen, Querungsstellen etc.) im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt	ggf. Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität		Vorplanung durch Stea in 2023 beschlossen. Förderantrag gestellt
	C.1.2	Veloroute Nordwest: Hattrop – Ardey – Oelmüllerweg – Altstadt	hoch	■				Stadt			Vorplanung durch Stea in 2023 beschlossen.
	C.1.3	Veloroute Südost: WLE-Trasse	hoch		■			Stadt			1. BA u. 2.BA umegesetzt; 3. BA wird in 2024 fertiggestellt
	C.1.4	Velorout Südwest: Deiringen – Deiringser Weg – Altstadt	mittel	■				Stadt, Kreis			Vorplanung durch Stea in 2023 beschlossen. Förderantrag für 1. BA gestellt
	C.1.5	Veloroute Nord: Meckingsen – Endloser Weg (– Bahnhof)	mittel			■		Stadt			2. Veloroutenprogramm ab 2025
	C.1.6	Veloroute Ost: Bad Sassendorf – Birkenweg – Stadtpark – Nottebohmweg	hoch		■			Stadt			2. Veloroutenprogramm ab 2025
Verstärkter Einsatz von Fahrradstraßen insbesondere im Zulauf von weiterführenden Schulen und Velorouten	C.2.1	Windmühlenweg (Brunowall – B229)	mittel	■			Beschilderungs- und Markierungs-kosten jeweils ca. 3.000 - 5.000€	Stadt			
	C.2.2	Rüthener Straße / Müllinger Weg	mittel	■				Stadt			Prüfung im Rahmen des Radverkehrs-konzepts nach VEP Klima+ ab 2024
	C.2.3	Geschwister-Scholl-Straße	mittel	■				Stadt			nach Prüfung als nicht umsetzungsfähig verworfen
	C.2.4	Prüfung von Fahrradstraßen bei der Umgestaltung der inneren Wallstraßen	mittel	■	■			Stadt			im Rahmen des WEK geprüft und verworfen
	C.2.5	Einrichtung von Fahrradstraßen insbesondere im Verlauf der Velorouten	hoch	■	■	■		Stadt			Bestandteil des 1. Veloroutenprogramms; Windmühlenweg
Ergänzung der Beschilderung des Radnetz Südwestfalen	C.3.1	Boleweg – Ampen	niedrig	■			je notwendigen neuen Standort ca. 300 - 500€	Stadt			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
	C.3.2	Hattrop – Oelmüllerweg – Heinsbergplatz	hoch	■				Stadt			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
	C.3.3	Hattrop – Eselsweg – Bahnhof	niedrig	■				Stadt			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
	C.3.4	Deiringen – Meiningsen	niedrig	■				Stadt			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
	C.3.5	Endloser Weg – Meckingsen	mittel	■				Stadt			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
	C.3.6	Katrop – Oestinghauser Str. – Lühringsen	niedrig	■				Stadt	im Sommer 2016 abgeschlossen		
	C.3.7	Oestinghausen – Oestinghauser Straße	mittel	■				Stadt, Straßen.NRW			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
	C.3.8	WLE-Trasse (nach Bau des Radweges)	hoch		■			Stadt			Umsetzung derzeit in Planung
	C.3.9	Grandweg (Lütgen-Grandweg – Brunowall)	mittel	■				Stadt			In August 2019 beauftragt. Umsetzung in 2019
Beseitigung von Schäden und Mängeln auf bestehenden Wegen	C.4.1	Anpassung der Oberfläche in der Fahrradstraße Steingraben / Roßkampfgasse	hoch	■	■		im Zuge der Ausbauplanung detaillierter abzuschätzen	Stadt			
	C.4.2	Brüder-Walburger-Wallstraße: neue Radverkehrsanlage an der Nordseite	mittel			■	ca. 150 € / qm ohne besondere baul. Leistungen	Stadt			Vorplanung der Anbindung WLE-Trasse - Bahnhof in 2024 beschlossen
	C.4.3	Walburger-Osthofen-Wallstraße: Aufgabe der Parkbuchten im Bereich der Treppen (Südseite)	hoch	■			ca. 20.000€	Stadt	ggf. Bewohnerparkplätze auf dem Parkplatz Osthofentor		Vorplanung der Anbindung WLE-Trasse - Bahnhof in 2024 beschlossen
	C.4.4	Oestinghauser Straße: Erneuerung des Gehwegs (nicht benutzungspflichtiger Radweg)	niedrig		■	■	im Rahmen der Unterhaltung ca. 150 € / qm ohne besondere baul. Leistungen	Stadt			
	C.4.5	Arnsberger Str. (Dasselwall – B229): Erneuerung des Gehwegs (nicht benutzungspflichtiger Radweg)	hoch	■	■			Stadt			
	C.4.6	Ausbau des Geh-/Radwegs zwischen Endloser Weg und Hammer Landstraße (Höhe Zuckerfabrik)	niedrig	■				Stadt			
	C.4.7	K43 Sassendorfer Weg: Erneuerung des Radwegs und Beleuchtung	hoch			■		Kreis			

C. Handlungsfeld Radverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Beseitigung von Schäden und Mängeln auf bestehenden Wegen	C.4.8	Pengel-Anton-Radweg: Erneuerung des Belags (Bereich Abzweig B229)	mittel	■				Kreis			Zuständigkeit Stadt: Erneuerung für 2024/2025 durch Stadt geplant
	C.4.9	B229 (Lübecker Ring, Rigaring): Erneuerung des Belags	hoch	■				Straßen.NRW			
	C.4.10	Westenhellweg: Versetzung der Straßenbeleuchtung	hoch	■			ca. 2.500€ je Lampenstandort	Stadt			
	C.4.11	Senator-Schwartz-Ring (nördl. L969): Aufhebung der Benutzungspflicht und Erneuerung des Gehwegs	hoch			■		Stadt			
	C.4.13	Kölner Ring: kurzfristig Neuordnung des Parkens; langfristig Anpassung des Straßenquerschnitts	mittel	■		■	kurzfristig Beschildungs-kosten (ca. 500€ je Schild)	Stadt			
	C.4.14	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen	mittel	■			ggf. Beschilderungs-kosten ca. 500€ je Schild	Stadt			Prüfung im Rahmen des Radverkehrs-konzepts nach VEP Klima+ ab 2024
Schließung von Netzlücken insbesondere in der Anbindung der Ortsteile	C.5.1	Einführung von Tempo 30 als Streckenausweisung zur Schließung von Netzlücken (Hiddingser Weg, Bruno-, Aldegrevier- u. Freiligrathwall	hoch	■	■		500€ je Schild u. je "30" Markierung 500€	Stadt	siehe E.2		geprüft. Derzeit besteht bis auf den Hiddingser Weg keine Rechts-grundlage. Wird bei entsprechender Rechtsgrundlage weiter verfolgt.
	C.5.2	L747 Hattroper Weg (Hattrop – Ardeyweg): Radverkehrsanlage	niedrig			■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen (je nach Führungsform unterschiedliche Kosten; baul. Radweg ca. 150 €/qm, Radfahrstreifen / Schutzstreifen ca. 15€/Meter)	Straßen.NRW			
	C.5.3	L670 Hiddingser Weg (innerorts): Radverkehrsanlage	hoch		■			Straßen.NRW, Stadt			VEP-Klima+ Radverkehrs-konzept Beginn in 2024
	C.5.4	L747 Opmünder Weg (Rigaring – Lange Wende): Radverkehrsanlage	hoch	■				Straßen.NRW			Bau wird in 2024 abgeschlossen
	C.5.5	Lange Wende: WLE-Trasse als Alternative entwickeln	hoch		■			Stadt	siehe C.3.8		1. BA u. 2. BA ume umgesetzt; 3. BA in Umsetzung
	C.5.6	Overweg: Radverkehrsanlage bei Straßenausbau prüfen	mittel			■		Stadt			
	C.5.7	Meiningser Weg (Senator-Schwartz-Ring – Ingrid-Kipper-Weg): Radverkehrsanlage	niedrig	■				Stadt			erste Überlegung zur Umsetzung erfolgt. Entscheidung über VEP-Klima+ Radverkehrs-konzept (Beginn in 2024)
	C.5.8	Schwarzer Weg: Radverkehrsanlage (Notwendigkeit bei Ausbau überprüfen)	mittel		■			Stadt			
	C.5.9	L670 Hiddingser Weg (außerorts): Wirtschaftsweg als Alternative erhalten	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Stadt			
	C.5.10	L670 Hammer Landstraße: Radverkehrsanlage	hoch	■		■		Straßen.NRW	kurzfristig auf dem Landesnetz herstellen		VEP-Klima+ Radverkehrs-konzept Beginn in 2024
	C.5.11	Paradieser Weg (außerorts): Schutzstreifen, Radweg oder Lülingsohr entwickeln	mittel	■				Stadt	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert		
	C.5.12	L747 Opmünder Weg (Lange Wende – Stadtgrenze): Radverkehrsanlage	mittel			■		Straßen.NRW			wurde im Rahmen der Gewerbe-gebietsentwicklung Wasserfuhr geplant u. berücksichtigt
	C.5.13	K77 Niederbergheimer Straße (Müllingsen - Bergede): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Kreis			
	C.5.14	L856 (Bergede): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW			
	C.5.15	L857 (Bergede): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW			
	C.5.16	B229 (Lanner – Kreuzpfad): Radverkehrsanlage	hoch	■				Straßen.NRW			gemeinsame Realisierung der Alternative mit C.5.18 in 2024
	C.5.17	B229 (Lanner – Stadtgrenze): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW			
	C.5.18	K5 Kreuzpfad: Radverkehrsanlage	mittel	■				Kreis			gemeinsame Realisierung der Alternative mit C.5.16 in 2024

C. Handlungsfeld Radverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungsstrategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Schließung von Netzlücken insbesondere in der Anbindung der Ortsteile	C.5.19	K9 Meininger Weg: Radverkehrsanlage	mittel			■		Kreis			ein erster Abschnitt vom Senator-Schwartz-Ring bis zum Ende der Bebauung wird in 2024 realisiert
	C.5.20	K7 Im Stiftsfeld: Radverkehrsanlage (in Planung)	niedrig			■		Kreis	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert		
	C.5.21	Weslarner Weg (Danziger Ring – B475): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Stadt	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert		Realisiert vom Danziger Ring bis Liebfrauenweg
	C.5.22	L746 Weslarner Weg: Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert		
	C.5.23	L745 (An der Lanner): Radverkehrsanlage	hoch	■		■		Straßen.NRW	kurzfristig auf dem Landesnetz herstellen		VEP-Klima+ Radverkehrs-konzept Beginn in 2024
	C.5.24	L747 Hattroper Weg (Hattrop – Stadtgrenze): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert		
	C.5.25	Herstellung einer Radverbindung zwischen der Altstadt und dem Wiesengraben über das Jahnstadion	mittel		■			Stadt			Aufgrund der Ausweitung der Sportnutzungen keine Umsetzung möelich
	C.5.26	Prüfung weiterer Freigabemöglichkeiten bestehender Einbahnstraßen	mittel	■			Personalkosten u. 500€ je Schild	Stadt			Prüfung im Rahmen des Radverkehrs-konzepts nach VEP Klima+ ab 2024
neue Querungshilfen an Radwegenden oder Ortseingängen	C.6.1	L969: Ostönnen (OA Ri. Werl)	mittel		■		jeweils ca. 7.500 - 15.000€ (nur Insel, ohne Fahrbahnverschwenkungen)	Straßen.NRW	weitere Maßnahmen unter D.6		Prüfung durch Straßen.NRW läuft derzeit
	C.6.2	L969: Ampen (OA Ri. Ostönnen)	mittel		■			Straßen.NRW			Prüfung durch Straßen.NRW läuft derzeit
	C.6.3	L969: Rad-/Fußweg im Bereich Rettungszentrum (bereits geplant)	hoch	■				Straßen.NRW			
	C.6.4	L670 Londonring: Soestbach	hoch		■			Straßen.NRW			
	C.6.5	L747 Hattroper Weg: OA Ri. Hattrop	hoch		■			Straßen.NRW			
	C.6.6	B229: Eingang Pengel-Anton-Radweg	hoch	■				Straßen.NRW			derzeit keine Umsetzungs-bereitschaft bei Straßen.NRW
	C.6.7	Overweg: Kreuzung Pengel-Anton-Radweg	mittel		■	■		Stadt			Umsetzung in 2025
	C.6.8	K20: Deiringsen (OA Ri. Soest)	niedrig		■			Kreis			derzeit keine Umsetzungs-bereitschaft beim Kreis
Verbesserte Radverkehrsführung in Knoten und Einmündungen	C.7.1	Niederbergheimer Straße (B229 – Seidenstücker Weg): einheitliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	hoch	■			Markierungen ca. 15€ je Meter in rot 85 € je qm	Stadt	siehe E.1.3		2021 erfolgt
	C.7.2	B229 Rigaring (Opmünder Weg – Paderborner Landstraße): einheitliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	hoch	■				Stadt	siehe E.1.3		2022 erfolgt
	C.7.3	Senator-Schwartz-Ring (südl. L969): einheitliche Markierung der Zufahrten (ggf. rot)	hoch	■				Stadt, Grundstückseigentümer	siehe E.1.3		2021 erfolgt
	C.7.4	Osthofentor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	hoch		■	■	vgl. Wallentwicklungskonzept	Stadt			Beschluss im Veloroutenprogramm 2024 erfolgt
	C.7.5	Thomätor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	mittel		■	■		Stadt			Gräfteübergang ist Bestandteil des ISEK 2024
	C.7.6	Ulricher Tor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	hoch	■				Stadt			
	C.7.7	Jakobitor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	mittel		■			Stadt			Gräfteübergang in Umsetzung. Beschluss im Veloroutenprogramm 2023 ist für Kreuzung erfolgt
	C.7.8	Nöttentor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	mittel		■	■		Stadt	weitere Maßnahmen unter		

C. Handlungsfeld Radverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Verbesserte Radverkehrsführung in Knoten und Einnündungen	C.7.9	Brunowall / Windmühlenweg: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	hoch	■				Stadt	D.4		
	C.7.10	Vor dem Schonekindtor/Aldegrevewall: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	niedrig		■	■		Stadt			
	C.7.11	Kölner Ring / L969 Werler Landstraße: Prüfung des Rückbau des freien Rechtsabbiegers	mittel			■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Straßen.NRW, Stadt			Rückbau nach LSA-Gutachten möglich
	C.7.12	B229 Paderborner Landstraße / Ostenhellweg: Prüfung der Umgestaltung mit Rückbau des freien Rechtsabbiegers	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt			Prüfung erfolgte im Rahmen des Rigaring-Gutachtens
	C.7.13	K20 Deiringser Weg / Emdenstraße: Kreisverkehr ggf. Rückbau des freien Rechtsabbiegers	hoch	■	■		siehe C.1.4	Kreis, Stadt			Beschluss im Veloroutenprogramm 2023 erfolgt
	C.7.14	Überprüfung der Ampeln	hoch	■			siehe A.3.1	Stadt, Kreis, Straßen.NRW			LSA-Gutachten ist in 2019 erstellt worden
	C.7.15	Deiringser Weg / L969 Wisbyring Kreisverkehr im Zuge der Veloroute	hoch			■	siehe A.2.3	Straßen.NRW, Stadt			nach LSA-Gutachten kein KV sinnvoll/möglich.
Marketing, Service und Information	C.8.1	Freigabe der Fußgängerzone (Rathaus – Bahnhof) analog zum Lieferverkehr 18:00 – 10:30 Uhr	mittel	■			gering (Beschilderungs- kosten je Standort ca. 500€)	Stadt			Prüfung im Rahmen des Radverkehrs-konzepts nach VEP Klima+ ab 2024
	C.8.2	Fortführung des Sattelfestes	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	Kreis Soest hat die Beteiligung eingestellt		Förderanträge werden jährlich gestellt
	C.8.3	Fortführung von „Mit dem Rad zur Arbeit“	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Stadt			2016-2024 bei der Stadtverwaltung durchgeführt
	C.8.4	Wettbewerb „Schule mit dem meisten Radfahrern“	mittel	■			Personalkosten	Stadt, Schulen, Sponsoren etc.			Schulradeln als Bestandteil des Stadtradeln
	C.8.5	Beteiligung an der Kampagne Stadtradeln	mittel		■		Personalkosten	Stadt, ADFC, Sponsoren etc.			seit 2022
	C.8.6	konsequente Anwendung der AGFS-Broschüre zur Baustellenabsicherung für Radfahrer	hoch	kontinuierliche Aufgabe				Stadt			
	C.8.7	Prüfung eines Konzepts für den Betrieb von Gepäckschließfächern in der Altstadt	niedrig		■		Personalaufwand	Stadt, Radstation etc.			Ladescharnk an der Teichsmühle installiert (2022). Nutzung gering

D. Handlungsfeld Barrierefreiheit und Fußverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Siedlungsstruktur fußgängerfreundlich entwicklen	D.1.1	dezentrale Infrastruktur und fußgängerfreundliche Einkaufsstandorte	hoch	kontinuierliche Aufgabe				Stadt			Einzelhandels- konzept beschlossen in 2024
	D.1.2	Entwicklung der Walburger Unterführung (Rückbau auf notwendige Länge u. ggf. Verbreiterung anstreben)	mittel			■	hoch, im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	DB, Stadt			Im Rahmen der Entwicklung Soest- Nord wurden Gespräche mit der DB geführt. Aktuell ebenfalls.
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	D.2.1	Sitz-/Spielroute Fußgängerzone	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt, Einzelhandel	gemäß ISEK		Starke Mitte Soest
	D.2.2	Sitz-/Spielroute Gräfte	hoch	■	■			Stadt, Sponsoren	im WEK enthalten		Umsetzung erfolgt im Rahmen des WEK.
Attraktive Wege für Fußgänger	D.3.1	Trennung von Fußgängern und Radfahrern	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Stadt			wird bei Planungen berücksichtigt und je nach Flächenverfügbar- keit (z.B. WLE- Trasse) umgesetzt
	D.3.2	Barrierefreiheit der Altstadt durch entsprechende Oberflächen fördern (u.a. Oberflächenleitlinie entwickeln)	hoch	kontinuierliche Aufgabe				Stadt			z.B. Oberflächenleit- linie, Rathaus- straße, Marktstraße, Markt
	D.3.3	Gehwege in der Altstadt verstärkt kontrollieren (Falschparker)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten, ggf. kostenneutral	Stadt			Schwerpunkt- kontrollen durchgeführt
	D.3.4	Barrierefreie Gestaltung der Marktstraße, Querungen des Marktes	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt			Marktstraße 2023 umgebaut; Markt erfolgt 2024
	D.3.5	Weiterentwicklung von Guide4Blind / Nav4Blind	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Kreis	Kreis, Stadt			MobilInfo-App wird kontinuierlich weiterentwickelt. Zuletzt Projekt Ride4All, BigBird 2.0
	D.3.6	Entwicklung von Querwegen	mittel	kontinuierliche Aufgabe							
Fußgänger- freundliche Knotenpunkt- gestaltung	D.4.1	Überprüfung der Ampelschaltungen (Paralleles Grün als Regelfall, auch Fußgängerampeln)	hoch	■			siehe A.3.1	Kreis, Stadt, Straßen.NRW	weitere Maßnahmen unter C.7 und A.2		LSA-Gutachten ist in 2019 erstellt worden
	D.4.2	L670 Hammer Landstraße / K10 Bergenring: Umgestaltung mit Rückbau des freien Rechtsabbiegers (Kurzfristig Prüfung einer Signalisierung bzw. FGÜ)	niedrig	■		■	im Zuge der Konkretisierung weiter abzuschätzen	Straßen.NRW, Kreis			Signalisierung erfolgte; LSA- Gutachten liefert Grundlage für Rückbau. Rückbau nur bei Ausbau- notwendigkeit
	D.4.3	L747 Opmünder Weg / B229 Rigaring: Umgestaltung von einengenden Einbauten	mittel		■			Straßen.NRW, Stadt			
	D.4.4	L969 Wisbyring / Deiringser Weg: Umgestaltung von einengenden Einbauten / Kreisverkehr (langfristig)	mittel	■		■		Straßen.NRW, Stadt			mehr Platz für Fußgänger beim Umbau realisiert. LSA-Gutachten empfiehlt keinen KV
	D.4.5	Weslarner Weg / Oestinghauser Straße: kompaktere Gestaltung, Kreisverkehr	niedrig			■		Stadt			
	D.4.6	Grandwegertor / Immermannwall / Niederbergheimer Straße: Erweiterung der Fußgängeranlagen u. kompaktere Gestaltung	hoch	■				Stadt			eröffnet 2021
Schließung von Netzlücken	D.5.1	Schwarzer Weg: Gehweg im Bereich der Bebauung	hoch		■		ca. 150 € je qm (ohne Grundstücks- erwerb)	Stadt			Gehweg im Bereich der Kita realisiert. mit C.5.8 zusammen bei Ausbaunotwendig- keit prüfen
	D.5.2	L747 Opmünder Weg (Rigaring – Lange Wende): Gehweg	hoch	■				Straßen.NRW			derzeit im Bau
	D.5.3	K9 Meinungser Weg (Senator-Schwartz-Ring – Blumenhof): Gehweg	niedrig		■			Kreis			siehe C.5.19

D. Handlungsfeld Barrierefreiheit und Fußverkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig					
Schließung von Netzlücken	D.5.4	K5 Alte Dorfstraße (Deiringsen): Gehweg (markieren) u. Ggf. Tempo 30	mittel	■			ca. 150 € je qm (ohne Grundstückserwerb)	Stadt			
	D.5.5	K77 Niederbergheimer Str. (Müllingsen): Gehweg (markieren)	mittel	■				Stadt		🚩	Stea-Beschluss 02.05.2024
	D.5.6	K11 Stemweg (Hattrop): Gehweg zwischen Friedhof u. Hattroper Weg	niedrig		■	■		Kreis			
	D.5.7	L745 An der Lanner (Ostönnen): Gehweg im Siedlungsbereich	mittel		■	■		Stadt, Straßen.NRW		🚩	2023 eröffnet
	D.5.8	K13 Sieveringer Kirchweg (Ostönnen): Gehweg im Siedlungsbereich	niedrig		■	■		Stadt		🚩	Bau erfolgt 2024
	D.5.9	L670 Brunnenstr. (Lendringsen): Gehweg	mittel		■			Stadt		🚩	
	D.5.10	L857 Deckmannstraße (Bergede): Gehweg ggf. Tempo 30	mittel		■			Stadt			
Abbau von Barrieren durch weitere Querungsmöglichkeiten	D.6.1	B229 Rigaring (Paderborner Landstraße – Opmünder Weg)	hoch		■		Abhängig von Art, daher im Zuge der Konkretisierung abschätzen	Stadt, Straßen.NRW	weitere Maßnahmen unter C.6	🚩	LSA Warsteiner Weg
	D.6.2	Brücke über B229 im Verlauf der WLE-Trasse	hoch		■		ca. 200.000€ (ggf. Fördermittel)	Stadt		🚩	
	D.6.3	Westenhellweg	mittel		■		Abhängig von Art, daher im Zuge der Konkretisierung abschätzen	Stadt			bei Ausbaubedarf prüfen aufgrund Baumbestand
	D.6.4	Ostenhellweg	niedrig		■			Stadt		🚩	VHS entfällt; Baumbestand
	D.6.5	L969 Werler Landstraße (Lütgen-Ampen)	mittel		■			Straßen.NRW		🚩	Prüfung durch Straßen.NRW läuft derzeit
	D.6.6	Herstellung der Barrierefreiheit durch Nachrüstung vorhandener Querungshilfen (taktile Elemente)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			im Rahmen der bereits vorhandenen Haushaltsmittel von 80.000€ jährlich	Stadt		🚩	Förderanträge wurden jährlich gestellt
Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Bereich Bus und Bahn: siehe B.5.2, B.6.3 u. B.6.4											

E. Handlungsfeld Verkehrssicherheit										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig					
sichere und barrierefreie Querungshilfen	E.1.1	siehe C.6 und D.6									
Radverkehrsführung auf der Fahrbahn	E.1.2	Prüfung der Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen nach ERA 2010 bei Ausbauplanungen etc.	hoch	kontinuierliche Aufgabe			in der Regel Kosten- einsparungen, ggf. Markierungs-/ Beschilderungs- kosten	Stadt, Kreis, Straßen.NRW			Radverkehrsanlagen werden bei Straßenplanungen und Baugebiets- entwicklungen geprüft (z.B. Adam- Kaserne, Soest-Nord, Paradieser Weg)
standardisierte Gestaltung von Einmündungen	E.1.3	siehe C.7.1 und C.7.2									
Tempo 30-Strecken innerorts	E.2.1	Aldegrevewall (Vor dem Schonekindtor - Ulricher Tor) zur sicheren Führung des Fuß- u. Radverkehrs	hoch	■	■		ca. 300€ - 500 € je Schild u. 200 € je 30 Markierung	Stadt			geprüft. Derzeit besteht keine Rechtsgrundlage. Wird bei ent- sprechender Rechtsgrundlage weiter verfolgt.
	E.2.2	K5 Bördenstraße (im Bereich der KiTa), Müllingsen	hoch	■				Stadt, Kreis			
	E.2.3	Brunowall (Hiddingser Weg - Windmühlenweg) zur sicheren Führung des Radverkehrs	hoch	■	■			Stadt			geprüft. Derzeit besteht keine Rechtsgrundlage. Wird bei ent- sprechender Rechtsgrundlage weiter verfolgt.
	E.2.4	Hiddingser Weg (Brunowall - Lübecker Ring)	mittel	■				Stadt			
	E.2.5	Ostenhellweg (im Bereich der KiTa Höhe Goebel-Styes-Weg)	hoch	■				Stadt			
	E.2.6	Paradieser Weg (Hattroper Weg - Kölner Ring)	hoch	■				Stadt			
	E.2.7	K9 Schützenstraße (im Bereich der Kindertagesstätte), Meiningsen	hoch	■				Stadt, Kreis			derzeit keine Rechtsgrundlage, Realisierung daher bis auf weiteres nicht möglich
	E.2.8	Sigefridwall (Nottebohmweg - Thomätor)	mittel	■	■			Stadt			Umsetzungszeit- raum 2020 - 2026
	E.2.9	Weslarner Weg (Walburger Tor - Danziger Ring)	mittel	■				Stadt			
	E.2.10	K5 Schützenhofstraße (im Bereich der Kindertagesstätte), Deiringsen	hoch	■				Kreis, Stadt			
Geschwindigkeits- senkung auf Tempo 70 außerorts	E.3.1	Werler Landstr. (Ortsausgang Soest - Ampen)	niedrig	■			ca. 300€ - 500€ je Schild	Straßen.NRW, Stadt			Geschwindigkeits- trichter sind vorhanden
Verkehrssicherheits- kampagnen / Verkehrserziehung	E.4.1	Verkehrssicherheitskampagnen durchführen, thematische Schwerpunkte behandeln, vorhandene Materialien/Kampagnen z.B. der AGFS nutzen	mittel	■			Personalkosten	Verkehrswacht, Polizei, Kreis, Stadt etc.			2017 u. 2018 Mehr FreiRaum für Kinder durchgeführt, Aktion Licht für Herbst 2019 mit Kreis in Vorbereitung
	E.4.2	Pedelectraining für ältere Menschen	mittel	■			ehrenamtliches bzw. privat- wirtschaftliches Engagement	Verkehrswacht, Pedelecanbieter, Stadt			ADFC, Verkehrswacht und Seniorenbeirat haben bzw. bieten Infostände und Trainees an
	E.4.3	Anschaffung eines 2. Dialog-Display zur Verkehrserziehung	hoch	■			ca. 5.000 €	Stadt			seit Anfang 2018 im Einsatz

F. Handlungsfeld Ruhender Verkehr										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Effizienter Umgang mit dem Stellplatzangebot der Altstadt	F.1.1	Ausweitung des Parkleitsystems auf den Parkplatz Großer Teich	hoch	■			Haushaltsmittel bereits in der Umgestaltung eingeplant	Stadt			
	F.1.2	Ausweitung des Parkleitsystems auf das MMC	hoch	■			Investor	Investor, Stadt			
	F.1.3	Prüfung von weiteren Bewohnerparkbereichen wenn eine Mehrheit der Anwohner dies beantragt	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten, bei Umsetzung ca. 300€ - 500€ je Schild (ggf. Einnahmen)	Stadt			z.B. Pollhofstraße
Bewirtschaftung außerhalb der Altstadt	F.2.1	Prüfung der Bewirtschaftung (auch Bewohnerparken) im Umfeld der Fachhochschule	niedrig	■			Personalkosten, ggf. Kosten für Parkraumerhebung von 10.000 € - 20.000 €	Stadt			wird bei Bedarf durchgeführt
	F.2.2	Prüfung der Bewirtschaftung (auch Bewohnerparken) im Umfeld des Hubertus- Schwarz-Berufskolleg	mittel	■				Stadt			wird bei Bedarf durchgeführt
Qualifizierung und Ausweitung von Fahrrad- abstellanlagen	F.3.1	Auflegung eines Programms „100 Fahrradbügel für Soest“	hoch	■			20.000 €	Stadt			erfolgte 2021; neues Program für 2024/2025 nach VEP Klima+ vorgesehen
	F.3.2	Aufstockung der Fahrradbügel am Markt	hoch	■			je Bügel ca. 200€	Stadt			Markt wird derzeit umgebaut
	F.3.3	Fahrradbügel im Bereich Brüderstraße/Waisenhausstraße	mittel	■				Stadt			
	F.3.4	Fahrradbügel im Bereich der Post	mittel	■				Stadt			geprüft; bisher kein geeigneter Standort vorhanden. Wird im ISEK 2024 weiterverfolgt
	F.3.5	Qualifizierung von Radabstellanlagen an den Schulen	mittel	■	■			Schulen, Stadt	siehe auch I.2.1		Sekundarschule erfolgt. ZGW prüft im Rahmen von Umgestaltungs- maßnahmen des Klimapakts
	F.3.6	Qualifizierung von Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen (Stadthalle, Kreishaus)	mittel	■				Stadt, Kreis, WMS			ZGW prüft im Rahmen von Umgestaltungs- maßnahmen im Rahmen des Klimapakts
	F.3.7	Überdachte Fahrradabstellanlagen für den Geschosswohnungsbau (Fahrradhäuser)	niedrig		■	■	ggf. Zuschuss der Stadt	Eiegentümer, Bürger, Stadt			
	F.3.8	Ansprache von Einzelhändlern zur Qualifizierung von Radabstellanlagen	mittel	■	■		Personalkosten	Stadt			
	F.3.9	Fahrradbügel im Bereich der Wiesenkirche	hoch	■			je Bügel ca. 200€	Stadt			
	F.3.10	Fahrradbügel im Bereich des Walls (z.B. Osthofentor, Bürgergarten / Experimentierfeld, Kattenturm) im Rahmen des Wallentwicklungskonzepts	mittel	■	■			Stadt			Bürgergarten inkl. Stellplätze realisiert; in weiteren Planungen des WEK sind Fahrradstellplätze berücksichtigt
	F.3.11	Fahrradbügel im Bereich des Bergenthalparks	niedrig	■				Stadt			2019 erfolgt

G. Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungsstrategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Bahnhof als Mobilitätsstation	G.1.1	Ausweitung der Radstation auf der Nordseite	mittel	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt			
	G.1.2	Ausweitung der Radstation auf der Südseite (z.B. im Parkhaus Brüdertor)	niedrig		■	■		Stadt			derzeit kein Bedarf für eine Erweiterung auf der Südseite
	G.1.3	Erweiterung der P+R-Stellplätze z.B. durch eine Parkpalette auf dem P+R-Parkplatz ggf.Fehlbelegung prüfen, Bewirtschaftung bzw. verstärkte Kontrolle	mittel		■			Stadt			Werkstraße; neue Parkpalette bereits beantragt
	G.1.4	Überdachung der Fahrradbügel auf der Süd- u. ggf. Nordseite	hoch	■			je ca. 4-5 Bügel ca. 10.000 €	Stadt			
	G.1.5	punktueller Erweiterung der Fahrradbügel auf Nord- und Südseite	mittel	■			je Bügel ca. 200 €	Stadt			
	G.1.6	Regelmäßige Entfernung von Schrotträdern (jährlich)	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Stadt			
	G.1.7	offensive Bewerbung des Leihlastenrads in der Radstation	niedrig	kontinuierliche Aufgabe			Radstation	Radstation			Lastenrad nicht mehr vorhanden; Maßnahme wird durch Bikesharingsystem weiterentwickelt
	G.1.8	Einrichtung von Gepäckschließfächer (Radstation)	mittel	■	■		im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Radstation, Stadt			DB Schließfächer vorhanden; Ladeschränke werden geprüft im Rahmen Erweiterung der Radstation Nord
Multimodale Verknüpfungs-punkte in den größeren Ortsteilen (Mobilitätsstationen)	G.2.1	überdachte Radabstellanlage an der Haltestelle Schwefer Straße	hoch	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze	Stadt	Nutzung der Fördermittel des NWL (derzeitiger Fördersatz: 90%; gesichert bis 2017)		
	G.2.2	Carsharing/Dorfauto/Leihlastenrad-Standort an der Haltestelle Schwefer Straße	mittel		■	■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	CarSharing-Anbieter, Sponsoren, Bürger, Stadt			enthalten im Förderantrag Carsharing sowie Bikesharing
	G.2.3	Ladestation für E-Mobilität (Pedelec, E-Autos) an der Haltestelle Schwefer Straße	niedrig		■	■		Stadt			Bau in 2024
	G.2.4	überdachte Radabstellanlage an der Haltestelle Dorfstraße o. Mühlenweg	mittel	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze	Stadt			
	G.2.5	Carsharing/Dorfauto/Leihlastenrad-Standort an der Haltestelle Dorfstraße o. Mühlenweg	niedrig		■	■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	CarSharing-Anbieter, Sponsoren, Bürger, Stadt			enthalten im Förderantrag Carsharing sowie Bikesharing
	G.2.6	Ladestation für E-Mobilität (Pedelec, E-Autos) an der Haltestelle Dorfstraße o. Mühlenweg	niedrig		■	■		Stadt			
	G.2.7	überdachte Radabstellanlage an der Haltestelle Ostönnener Kleinbahnhof	hoch	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze	Stadt			
	G.2.8	Carsharing/Dorfauto/Leihlastenrad-Standort an der Haltestelle Ostönnener Kleinbahnhof	mittel		■	■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	CarSharing-Anbieter, Sponsoren, Bürger, Stadt			enthalten im Förderantrag Carsharing sowie Bikesharing
	G.2.9	Ladestation für E-Mobilität (Pedelec, E-Autos) an der Haltestelle Ostönnener Kleinbahnhof	niedrig		■	■		Stadt			
Bike + Ride	G.3.1	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Fachhochschule	hoch	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze, im Rahmen des allgemeinen Haltestellen-umbaus siehe B.5.2 und B.5.3	Stadt	Nutzung der Fördermittel des NWL (derzeitiger Fördersatz: 90%; gesichert bis 2017)		
	G.3.2	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Bleidornkaserne	mittel	■				Stadt			
	G.3.3	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Müllingsen	mittel	■				Stadt			
	G.3.4	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Stadtpark	mittel			■		Stadt			
	G.3.5	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Schleswiger Ring	mittel		■			Stadt			
	G.3.6	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Lühningser Weg	mittel		■			Stadt			
	G.3.7	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Ellingsen	niedrig			■		Stadt			
	G.3.8	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Twiete (Meiningsen)	niedrig		■			Stadt			
	G.3.9	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Röllingsen B1	mittel	■				Stadt			
	G.3.10	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Lindweg	niedrig			■		Stadt			

G. Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig					
Förderung von Mitfahr- gelegenheiten	G.4.1	Bau eines Mitfahrerparkplatz an der BAB- Anschlussstelle Soest	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Straßen.NRW, Stadt			
	G.4.2	Beleuchtung des Mitfahrerparkplatzes an der BAB-Anschlussstelle Soest-Ost	niedrig	■	■		ca. 10.000€	Straßen.NRW, Stadt			
	G.4.3	Bewerbung bestehender Pendlerportale (z.B. Pendlerprotal NRW auf der Homepage, für Mitarbeiter und im Neubürgerpaket)	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten, ggf. Druckkosten	Stadt			
Carsharing	G.5.1	Einrichtung weiterer Standorte im Zusammenspiel mit dem Betreiber	mittel	kontinuierliche Aufgabe				CarSharing-Anbieter, Stadt	in Abhängigkeit von der Nachfrage		erweitert durch Fuhrpark sowie Förderantrag nach VEP Klima+
	G.5.2	Prüfung von Carsharing für den städtischen Fuhrpark (auch Emobil)	hoch	■			ggf. kostenneutral	Stadt	siehe H.1.1		seit 2024 drei Fahrzeuge im Fuhrpark
Maßnahmen zur Verknüpfung im Bereich Bus und Bahn: siehe B.9 u. B.10											

H. Handlungsfeld Elektromobilität										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Kfz-Verkehr	H.1.1	CarSharing (E-Mobil) für den städtischen Fuhrpark	hoch	■			ggf. kostenneutral	Stadt, CarSharing-Anbieter	siehe G.5		siehe G.5
	H.1.2	Parkvergünstigungen für E-Fahrzeug	niedrig	■	■		ggf. Einnahmeverluste bei Parkgebühren	Stadt			derzeit keine Gebühr während des Ladens; Parkraumkonzept nach VEP Klima+
	H.1.3	Ladestation am Rathaus II	mittel	■			jeweils ca. 5.000 - 10.000€	Stadtwerke, Stadt	hohe Priorität im Zusammenhang mit H.1.1		
	H.1.4	Ladestationen an Mobilitätsstationen	niedrig		■	■		Stadt, Stadtwerke, Kreis, VU	siehe G.2		siehe G.2
	H.1.5	Qualifizierung der vorhandenen Ladestationen	mittel	■	■			Stadt, Stadtwerke			
Bus	H.2.1	Anschaffung von weiteren E-/Hybrid-Fahrzeugen (Verankerung im NVP)	mittel	■	■		Kosten für VU	Kreis, VU	siehe B.6.1 Fördermittel?		Zwei E-Busse kommen in 2024
Rad	H.3.1	Bewerbung und Erlaubnis für das Laden von Akkus von Pedelecs für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung	hoch	■			niedrig	Stadt	siehe I.1.3		
	H.3.2	Leih-Lastenräder mit Elektrounterstützung	niedrig	■	■		Kosten für Händler	Radstation, Fahrradläden			Förderantrag Bikesharing
	H.3.3	Pedelecs als Diensträder	mittel	■	■		ca. 2.000 € - 3.000 € je Pedelec	Stadt, Stadtwerke	möglichst in Kooperation mit den Stadtwerken		
	H.3.4	Pedelectraining für ältere Menschen	mittel	■			ehrenamtliches bzw. privat-wirtschaftliches Engagement	Verkehrswacht, Pedelecanbieter, Stadt	siehe auch E.4.2		siehe E.4.2

I. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement										Stand der Umsetzung 07/2024	Anmerkungen
Handlungs- strategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung		
Fortsetzung des städtischen Mobilitäts- managements	I.1.1	Prüfung von CarSharing für den städtischen Fuhrpark (auch Emobil)	hoch	■			ggf. kostenneutral	Stadt, CarSharing- Anbieter	siehe auch G.5 und H.1.1		siehe G.5.2
	I.1.2	Aufbereitung von Mobilitätsangeboten für neue Mitarbeiter (Intranet, Mitarbeiterbroschüre etc.)	mittel	■			Personalkosten	Stadt			JobTicket wird angeboten und Radstation beworben. I.1.3 ist aufgenommen.
	I.1.3	Bewerbung und Erlaubnis für das Laden von Akkus von Pedelecs für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung	mittel	■			niedrig	Stadt	siehe H.3.1		2019 im Intranet veröffentlicht und in die Broschüre für neue Mitarbeiter aufgenommen.
	I.1.4	Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität	hoch	kontinuierliche Aufgabe			kostenfrei	Stadt	siehe E		
	I.1.5	Pedelecs als Diensträder	mittel	■	■		siehe H.3.3	Stadt, Stadtwerke	möglichst in Kooperation mit den Stadtwerken		
Schulisches Mobilitäts- management	I.2.1	Qualifizierung von Radabstellanlagen an den Schulen	mittel	■	■		je Bügel ca. 200 €	Schulen, Stadt	siehe auch F.3.5		siehe F.3.5
	I.2.2	Wettbewerbe: Walking Bus und höchste Radfahrerquote	mittel	■			Personalkosten	Schulen, Stadt, Sponsor			Walking-Bus-Wettbewerb durchgeführt, Radfahrer-wettbewerb nach Prüfung verworfen
	I.2.3	Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen im Zusammenarbeit mit den Schulen	niedrig	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Schulen, Stadt			VEP-Klima+ entwickelt die Maßnahme weiter; Modellprojekt für 2026 im HH eingeplant
	I.2.4	Unterstützung der Schulen bei der Erarbeitung von Schulwegplänen	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Schulen, Stadt			VEP-Klima+ entwickelt die Maßnahme weiter; Modellprojekt für 2026 im HH eingeplant
	I.2.5	Unterstützung des Kreises beim Aufbau eines schul. Mobilitätsmanagements	hoch	■	■		Personalkosten	Kreis, Stadt	siehe I.3.1		VEP-Klima+ entwickelt die Maßnahme weiter; Modellprojekt für 2026 im HH eingeplant
Betriebliches Mobilitäts- management	I.3.1	Unterstützung des Kreises beim Aufbau eines betriebl. Mobilitätsmanagements	hoch	■	■		Personalkosten, 5000 € (jährlich) für ein Pilotprojekt über drei Jahre	Kreis, Stadt	siehe I.2.5		Netzwerk Mobilitäts-management gegründet
	I.3.2	Unterstützung des Kreises bei der Ansprache von Unternehmen (Vorbild Kreis Unna)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Kreis, Stadt			mehrere Veranstaltungen gemeinsam mit dem Kreis erfolgt
Information der Bürger	I.4.1	Entwicklung bzw. Überarbeitung eines Neubürgerpakets zur Mobilität	mittel	■			Personalkosten	Stadt, Verkehrs-unternehmen, Radstation etc.			Pilotprojekt "MM für Neubürger" durchgeführt. Neubürgerpaket für 2025 geplant
	I.4.2	Information über bestehende Mobilitätsportale im Internet	niedrig	■			Personalkosten	Stadt			Soest-App, MobilInfo-App

