



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Bericht

VEP Klima+

Stadt Soest
Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung
Windmühlenweg 21
59494 Soest

Bremen/Dortmund, im Oktober 2020

www.planersocietaet.de

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Christian Bexen

Sebastian Schröder-Dickreuter

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Soest

Anpasste Version auf Grundlage des Politik-Workshops am 19. Februar 2022 im Rathaus der Stadt Soest.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| 1 | Anlass und Aufgabenstellung | 5 |
| 2 | Vororientierung | 7 |
| 2.1 | VEP Soest 2030 | 7 |
| 2.2 | Klimaneutrale Smart City | 9 |
| 2.3 | Rückblick Beteiligung | 10 |
| 2.4 | Zwischenfazit | 11 |
| 3 | Beteiligung und Planungsdialog | 12 |
| 3.1 | Politik-Workshop | 12 |
| 3.2 | Öffentlichkeitsbeteiligung | 14 |
| 4 | Handlungskonzept | 17 |
| 4.1 | Bewertungskriterien | 19 |
| 4.2 | CO ₂ -Reduktionspotenzial | 20 |
| 4.3 | Maßnahmenkatalog und -steckbriefe | 22 |
| 4.4 | Projektzeitplan | 47 |
| 4.5 | Ausblick | 49 |
| 5 | Fazit | 50 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Strategie VEP Klima+ | 5 |
| Abbildung 2: Strategien nachhaltige Mobilitätspolitik | 6 |
| Abbildung 3: Rahmenbedingungen VEP Klima+ | 7 |
| Abbildung 4: Handlungsfelder VEP Soest 2030 | 8 |
| Abbildung 5: Evaluation Maßnahmenumsetzung VEP Soest 2030 | 8 |
| Abbildung 6: Auswertung der gesammelten Rückmeldung zum Thema Mobilität* | 11 |
| Abbildung 7: Politikworkshop 04. Juni 2020 | 13 |
| Abbildung 8: Kosten-Nutzen-Matrix | 13 |
| Abbildung 9: Beispiel-Projektkarte..... | 15 |
| Abbildung 10: Beteiligungsergebnis Projektkarten | 16 |
| Abbildung 11: Handlungsfelder VEP Klima+ | 17 |
| Abbildung 12: Methodik CO ₂ -Reduktionspotenzial | 21 |
| Abbildung 13: CO ₂ -Reduktionspotenzial im Vergleich..... | 21 |
| Abbildung 14: Übersicht Handlungsfelder und Einzelmaßnahmen | 23 |
| Abbildung 15: Umsetzungszeitplan | 48 |
| Abbildung 16: Ausblick | 51 |

1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Jahr 2019 rückten deutschlandweit Diskussionen rund um die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung vermehrt in den öffentlichen Fokus. Auch in der Stadt Soest wurden diese Diskussionen sehr engagiert geführt, woraufhin der Erstellung des Masterplan Klimapakt beschlossen wurde. Im Rahmen dessen wurde die engagierte Zielsetzung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgelegt, was auch für den Mobilitätssektor gilt. Als Erweiterung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Soest 2030 und Mobilitätsteil des Masterplan Klimapakt wurde die Erarbeitung eines VEP Klima+ vereinbart. Gegenstand ist insbesondere die Identifizierung von Handlungsfeldern und Maßnahmen, welche einen direkten positiven Einfluss auf den Klimaschutz im Mobilitätsbereich bzw. Verkehrssektor nehmen. Neben der Berücksichtigung generell gültiger Rahmenbedingungen (wie z.B. gesellschaftlichen und ökologische Herausforderungen) erfolgt – analog zum Prozess des VEP 2016 – eine verkehrsmittelübergreifende sowie integrative Betrachtung.

Mit dem im VEP Soest 2030 beschlossenen Klimaschutzszenario wurde bereits der richtige Weg in Richtung klimafreundliche Mobilität geebnet, doch zeigen die damaligen Prognosen der Verkehrsmittelwahl bereits, dass ein Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den zurückgelegten Wegen von 47 % bestehen bleibt. Die neu formulierte Zielvorstellung der Klimaneutralität erhöht somit noch mal den Druck auf den Mobilitätssektor weitergehende Maßnahmen zu ergreifen, um die Stadt Soest bei der Zielerreichung bestmöglich zu unterstützen. Aufgrund der Zielsetzung wird ein nochmals verstärkter Fokus auf eine

nachhaltige Mobilitätspolitik gesetzt. Im Detail bedeutet das, dass die Strategien „vermeiden, verlagern, verbessern“ einen besonderen Stellenwert bei der Projektbearbeitung einnehmen (vgl. Abbildung 2). Darauf aufbauend gilt es dann im Zuge der Maßnahmenkonzeption und Ideenfindung die Frage zu beantworten, wie bzw. mit welchen Maßnahmen (z.B. Anreize oder Steuerung) diese Strategien umgesetzt und erfüllt werden können. Darin liegt u.a. auch die integrative und verkehrsmittelübergreifende Betrachtung begründet. „Verkehr vermeiden“ funktioniert, wenn eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung mitgedacht wird, während „Verkehr verlagern“ darauf angewiesen ist, dass ein sehr gutes Grundangebot an alternativen Mobilitätsoptionen zum privaten Pkw vorhanden ist – welches gleichzeitig durch Steuerungsmaßnahmen gefördert wird. „Verkehr verbessern“ hat einen primär technischen Charakter und konzentriert sich in erster Linie auf nicht vermeidbare Kfz-Fahrten, welche aber möglichst klimaverträglich abgewickelt werden. Das Zusammenspiel aller drei Strategien ist ein wesentlicher Baustein im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des VEP Klima+.

Abbildung 1: Strategie VEP Klima+



Quelle: Planersocietät

Abbildung 2: Strategien nachhaltige Mobilitätspolitik

VERBESSERTEN

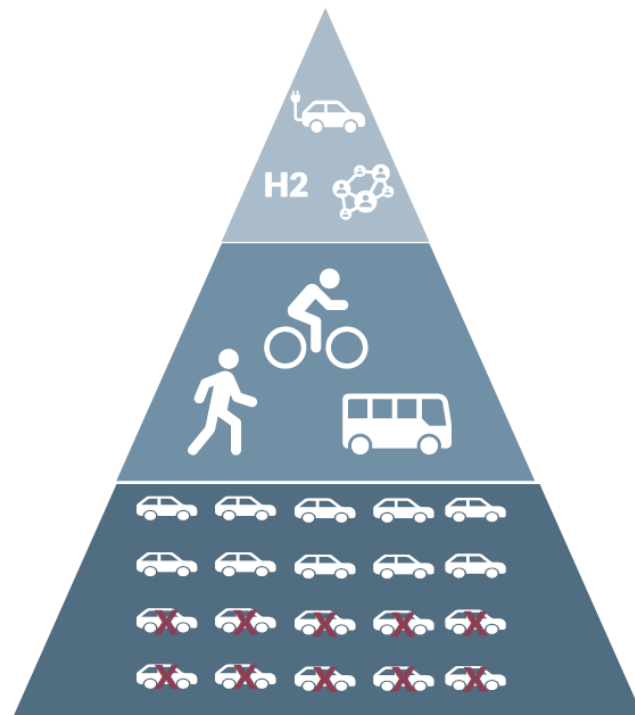
Steigerung der Effizienz und Verringerung der Umweltauswirkung verbleibender Verkehrsaufkommen (bspw. durch Elektrifizierung oder geteilten Besitz).

VERLAGERN

Substitution gegenwärtiger MIV-Anteile durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes

VERMEIDEN

Verringerung der MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen, Verringerung notwendiger Verkehrsaufkommen.

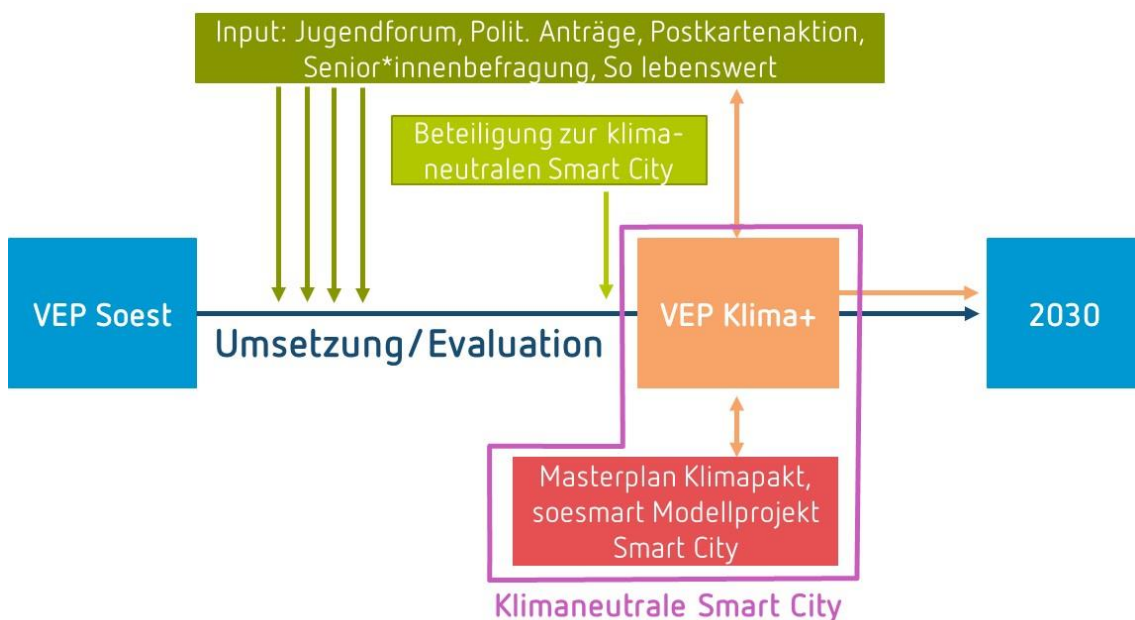


Quelle: energielenker

2 Vororientierung

Mit dem VEP Soest 2030 liegt bereits ein umfassendes Handlungskonzept vor, welches sich bereits in der Umsetzung befindet. Gleichzeitig finden aktuelle parallele Konzeptionen in anderen Sektoren bzw. Fachplanungen statt, welche in direkter Wechselwirkung zum VEP Klima+ stehen (vgl. Abbildung 3). Unter dem Dach „Klimaneutrale Smart City“ wurde diese Prozesse zusammengeführt und im Zuge des Erarbeitungsprozesses zusammengedacht, hierzu zählen der „Masterplan Klimapakt“ sowie das „soesmart Modellprojekt Smart City“ zur Entwicklung eines neuen kommunalen Zukunftsprogramms. Darüber hinaus fanden in jüngster Vergangenheit unterschiedliche Formate der Beteiligung und des fachlichen sowie politischen Austauschs mit Mobilitätsbezug statt. All diese Aspekte gilt es, im Rahmen einer Vororientierung zur Identifikation von späteren Handlungsfeldern, Schwerpunktthemen und Maßnahmen, zu berücksichtigen.

Abbildung 3: Rahmenbedingungen VEP Klima+



Quelle: Planersocietät

2.1 VEP Soest 2030

Der VEP Soest 2030 wurde zwischen 2014 und 2016 erarbeitet und formulierte im Ergebnis ein Handlungskonzept bestehend aus insgesamt 272 Einzelmaßnahmen, welche sich auf neun Handlungsfelder aufteilen (siehe Abbildung 4). Hierunter fallen z.B. Velorouten im Radverkehr sowie Standortvorschläge und Ausstattungshinweise für Mobilstationen und Ausbauempfehlungen für Bike&Ride-Standorte ins Handlungsfeld „Intermodale Schnittstellen“. Damit liegt ein breit aufgestelltes Fundament vor, auf dem die Maßnahmen des VEP Klima+ aufbauen können.

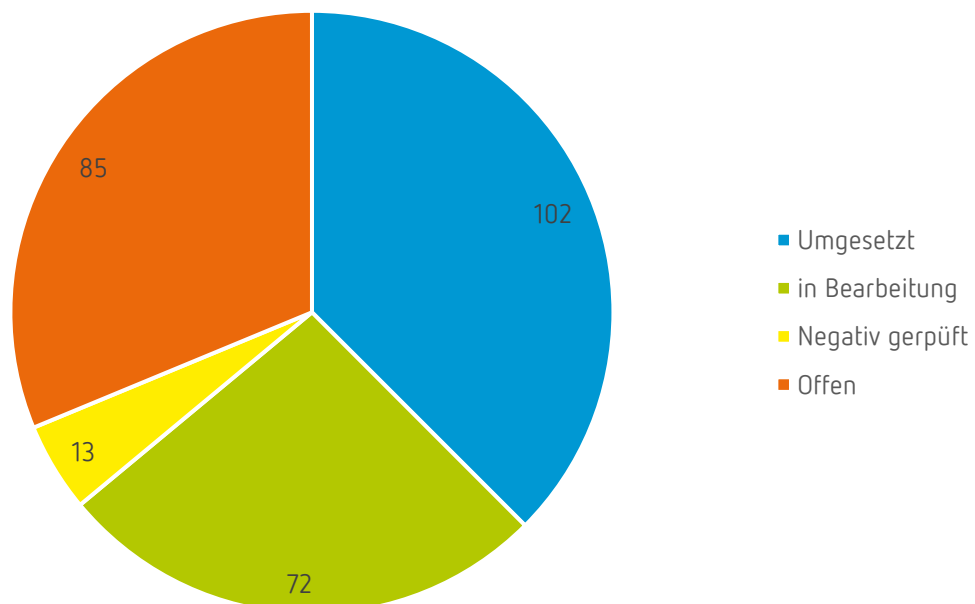
Abbildung 4: Handlungsfelder VEP Soest 2030



Quelle: Stadt Soest 2016

Die Umsetzung des Handlungskonzeptes ist bereits angelaufen. Bis September 2021 wurden bereits ca. 38 % der Maßnahmen umgesetzt. Die ersten Vorarbeiten haben für knapp ein Fünftel der Maßnahmen begonnen und nur 5 % wurden mit einem negativen Ergebnis (keine Umsetzung) geprüft (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Evaluation Maßnahmenumsetzung VEP Soest 2030



Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Stadt Soest

Das Controlling zeigt, dass der Umsetzungsprozess des VEP Soest 2030 sehr gut angelaufen ist und stellt die Bedeutung entsprechender Gesamtkonzeptionen noch einmal hervor. Im Rahmen der Erarbeitung des VEP 2030 wurden unterschiedliche Szenarien für die mögliche Zukunftsentwicklung im Mobilitätsbereich untersucht und diskutiert. Für das Szenario Klimaschutz 2030

wurde mit Ende des VEP 2030 im Jahr 2016 ein politischer Beschluss gefasst, um die Zielausrichtung des VEP für das Jahr 2030 zu zementieren. D.h. schon damals wurden die Dringlichkeit und die Handlungserfordernisse von politischer Seite erkannt und festgehalten. Das Handlungskonzept des VEP 2030 besitzt eine dementsprechende Ausrichtung über alle Handlungsfelder hinweg.

Diese Ausgangssituation bietet somit erhebliche Anknüpfungspotenziale für den VEP Klima+, um weitergehende Maßnahmen mit dem Fokus auf eine klimafreundliche Mobilität zu identifizieren und herauszuarbeiten.

2.2 Klimaneutrale Smart City

Zusammen mit dem VEP Klima+ befanden sich insbesondere die zwei weiteren Projektvorhaben

- Masterplan Klimapakt und
- soesmart - Modellprojekt Smart City

in der parallelen Bearbeitung, welche systemisch aber auch inhaltlich direkte Wechselwirkungen aufgewiesen haben. Um diese Synergieeffekte direkt im laufenden Prozess bereits zu nutzen, wurden über die Verwaltung als Kommunikationsschnittstelle Informationen ausgetauscht, um den fachlichen Diskurs themenübergreifend zu fördern. Einen wesentlichen Austausch gab es u.a. in der Durchführung einer gemeinsamen Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Kap. 3.2).

Masterplan Klimapakt

Mit dem im Jahr 2019 gestarteten Projekt „Masterplan Klimapakt“ wurde die Zielsetzung überarbeitet, dass die Gesamtstadt sowie der Konzern Stadt Soest bis zum Jahr 2030 die Klimaneutralität erreicht hat. Das Projekt ist sektorübergreifend angelegt und betrachtet neben der Energiewirtschaft, den Haushalten/Gebäuden auch den Sektor Mobilität. Der „Masterplan Klimapakt“ bildet somit das übergeordnete Dach bzw. die große Klammer mit der ambitionierten Zielsetzung für den VEP Klima+. Mit einem 10-Punkte-Plan sowie insgesamt 36 Teilprojekten (u.a. Sofortmaßnahmen sowie Modellvorhaben) wurde der Masterplan Klimapakt im Februar 2021 politisch beschlossen. Die dort enthaltenen Steckbriefe mit Mobilitätsbezug werden später durch den VEP Klima+ ersetzt.

soesmart - Modellprojekt Smart City

Bei der Erstellung seines neuen Zukunftsprogramm hat sich Soest von der Frage leiten lassen, wie sich der digitale Wandel für eine nachhaltige Stadtentwicklung nutzen lässt. Soest baut hierfür auf den Erfahrungen als Digitale Modellregion des Landes NRW auf und geht das Thema Smart City in einem interkommunalen Verbund an - den 5 für Südwestfalen. Als Teil dieses Verbunds gehört Soest einem Bundesmodellvorhaben mit aktuell 72 weiteren Smart City Projekten an. Der über den soesmart-Beteiligungsprozess gefundene Soester Weg des neuen Zukunftsprogramms besteht darin Klimakrise und digitalen Wandel zusammenzudenken. In acht Handlungsfeldern beschreibt das Programm der Klimaneutralen Smart City Soest 2030 strategische Ziele und Pilotprojekte, die zeitnah umgesetzt werden sollen. Die Ziele und Projekte setzen sich u.a. auch mit

Fragestellungen, wie z.B. welchen Anteil digitale Technologien zu einer nachhaltigeren Stadtentwicklung beitragen können, werden unterschiedliche Themenfelder (z.B. Bildung, Gesundheit und Soziales, Kultur und Freizeit) beleuchtet und in der Strategie für ein „digitales Soest“ berücksichtigt. So setzt sich das Projekt u.a. auch mit Fragestellungen rund um Pendler*innen, Verkehrsmittelverknüpfung und Wirtschaftsverkehr auseinander, wie z.B. die Projekte „Smarte Soester Nachtbus“ oder „City Logistik 2.0“. Diese mobilitätsrelevanten Ansätze wurden ebenfalls im VEP Klima+ mit aufgegriffen und bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

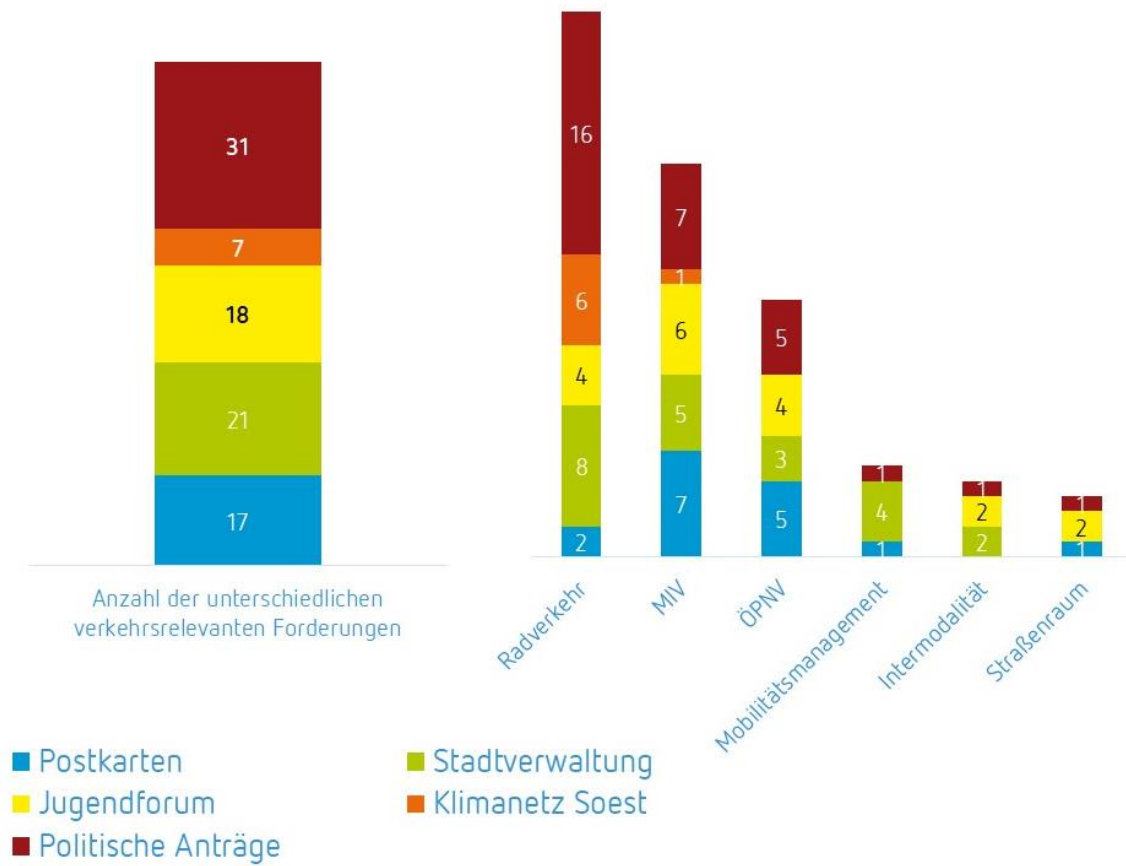
2.3 Rückblick Beteiligung

Wie auf Abbildung 3 dargestellt, wurden mobilitätsbezogene Diskussionen und Auseinandersetzungen in unterschiedlichen Gremien sowie Formaten während des Umsetzungsprozesses des VEP Soest 2030 fortgeführt. Die daraus resultierenden Ergebnisse und Forderungen werden für den Prozess des VEP Klima+ entsprechend aufgearbeitet, reflektiert und berücksichtigt. Es wurden Kommentare, Rückmeldungen, Hinweise mit Mobilitätsbezug aus nachfolgenden Quellen herangezogen und ausgewertet:

- Politische Anträge
- Klimanetz Soest
- Jugendforum vom 27.09.2019
- Postkartenaktion zum Klima-Notstand vom September 2019
- Stadtverwaltung, hier bspw. im Rahmen des Austausches von Fachbereichen sowie aus der Projektgruppe zum Masterplan Klimapakt

Die Materialsammlung aus den unterschiedlichen Quellen wurde gesichtet, aufbereitet und teilweise inhaltlich geclustert, um übersichtliche und ergebnisorientierte Erkenntnisse für den weiteren Prozess erzielen zu können. Die Inhalte bezogen sich auf sehr vielfältige Themenfelder und spiegelten somit auch die Komplexität bzw. die Gesamtheit des Sektors Mobilität wider. Generell fiel der Großteil der Anmerkungen in die Handlungsfelder Radverkehr, Bus und Bahn sowie Kfz-Verkehr (vgl. Abbildung 6). Eine geringere Anzahl beschäftigte sich auch mit klassischen Querschnittsthemen, wie z.B. Intermodalität und Straßenraumgestaltung. Gleichwohl gab es aber innerhalb dieser Themenfelder eine relative Spannbreite an Unterkategorien, auf welche die Rückmeldungen dann im Detail Bezug nahmen. Neben eindeutigen Infrastrukturthemen (z.B. Ausbau von Radwegen), wurden im ÖPNV auch alternative Antriebe (z.B. Elektrobusse) oder im Bereich des Kfz-Verkehrs steuerungsorientierte Ideen (z.B. autofreier Sonntag) genannt.

Abbildung 6: Auswertung der gesammelten Rückmeldung zum Thema Mobilität*



Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Stadt Soest

* die Vielzahl an Rückmeldungen wurden thematisch geclustert und entsprechend eingeordnet, eine Rückmeldung kann auch in mehreren Themenfelder vertreten sein.

2.4 Zwischenfazit

Wie die vorangegangenen Ausführungen zeigen, ist die Stadt Soest in vielen Bereichen bereits gut aufgestellt bzw. befindet sich bereits in der aktiven Umsetzungsphase. Mit dem Masterplan Klimapakt liegt eine umfassende und sektorübergreifende Konzeption vor, welche klare Zielvorgaben formuliert, anhand derer sich die zukünftige Entwicklung der Stadt Soest messen lassen muss. Aber auch konkret auf den Mobilitätsbereich bezogen, hat die Stadt mit dem VEP Soest 2030 ein Planwerk vorliegen, welches seit 2016 die strategischen und konkreten Weichen für den Handlungsbereich Verkehr vorgibt. Eine Vielzahl an Maßnahmen wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzung, darüber hinaus werden durch den VEP auch weitergehende Sofortmaßnahmen angestoßen, die über die VEP-Maßnahmen hinausgehen. Diese Entwicklung soll mit dem VEP Klima+ aufgegriffen und verkehrsmittelübergreifend weiterentwickelt werden. Die Zielsetzung der Klimaneutralität ist dabei der Maßstab. Aber auch hier bedarf es neben dem Austausch auf der Fachebene, einer Kommunikation mit der Öffentlichkeit sowie den politischen Vertreter*innen. Nur so kann ein transparentes, gemeinsames und tragfähiges Vorgehen bei der Ausgestaltung weitergehender Maßnahmen für die ambitionierte Zielsetzung sichergestellt werden.

3 Beteiligung und Planungsdialog

Um die Akzeptanz und Tragfähigkeit von Maßnahmenideen und vor allem auch der damit verbundenen Herausforderungen für die spätere Umsetzung zu gewährleisten, wurde neben politischen Vertreter*innen auch die Öffentlichkeit im Rahmen der Projektbearbeitung beteiligt. Hierfür kamen unterschiedliche Formate zum Tragen. Bereits im Juni 2020 wurden die politischen Fraktionen zu einem Workshop eingeladen, um erste Ideen und Einschätzungen zur Zielerreichung der Klimaneutralität zu diskutieren. Eine Dokumentation der Veranstaltung kann den Anhang entnommen werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand mit einer Beteiligung im Rahmen des Prozessschrittes der Maßnahmenentwürfe statt. Aufgrund der im vierten Quartal 2020 gestiegenen Corona-Inzidenz-Fallzahlen wurde die Öffentlichkeit statt über eine Präsenzveranstaltung über zwei Kommunikationsstränge beteiligt:

- Online-Beteiligung über das Soester Beteiligungs-Portal
- Offline über die Zusendung von Beteiligungs-Kits an 1.000 Soester Haushalte mit Rücksendungsbriefen

Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand gemeinsam mit den Projekten „Klimapakt Soest“ sowie „soesmart - Modellprojekt Smart City“ statt, um die über alle Projekte hinweg gleiche Zielausrichtung zu verdeutlichen.

Zwischenergebnisse des Bearbeitungsprozesses wurden dem Verwaltungsvorstand sowie im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

3.1 Politik-Workshop

Der Politik-Workshop fand am 04. Juni 2020 unter den Bedingungen eines Hygiene-Konzeptes mit 30 Vertreter*innen des Stadtentwicklungsausschusses sowie des Ausschusses für Umwelt, Natur und Klimaschutz im Rathaus statt. Neben einem Präsentations-Input zum Ziel und Zweck des Projektes war die Kleingruppenarbeit in den folgenden drei thematischen Gruppen der Kern der Veranstaltung:

- Steuerungsmaßnahmen („Push“)
- Angebotsmaßnahmen („Pull“)
- Maßnahmen auf regionaler Ebene

Innerhalb dieser Kleingruppen ging es darum, erste Maßnahmenideen und Ansätze vorzuschlagen, zu diskutieren und vor dem Hintergrund des Zielerreichungsgrades (Klimaneutralität) und der damit verbundenen Kosten einzuordnen. Hierfür wurde eine Matrix an einer Stellwand vorbereitet, um die diskutierten Ergebnisse direkt sehen zu können (siehe Abbildung 8). Die Kleingruppenarbeit war in mehrere Zeitfenster eingeteilt, sodass jede Person zu jedem Thema diskutieren konnte. Die Diskussion und Auseinandersetzung mit den Ideen und Ansätzen innerhalb der Kleingruppen orientierte sich anhand folgender Leitfragen:

Abbildung 7: Politikworkshop 04. Juni 2020



Quelle: Planersocietät

- Mit welchen verkehrlichen zusätzlichen Maßnahmen soll Soest bis 2030 CO₂-neutral werden?
- Welche Effekte sind zu erwarten? Welche Kosten sind damit verbunden?
- Wie weit sind Sie bereit zu gehen? Was „traut“ sich Soest?

Abbildung 8: Kosten-Nutzen-Matrix



Quelle: Planersocietät

Als Schlussfolgerung für den Workshop kann festgehalten werden, dass die Anwesenden durch die Nennung zahlreicher unterschiedlicher Maßnahmenideen ein weites Spektrum innerhalb möglicher Handlungsfelder (z.B. ÖPNV: Taktverdichtung, Angebotsausbau, Tarif), aber auch darüber hinaus (z.B. Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrsmittelverknüpfung, Sharing-Angebote, Digitalisierung) abgebildet haben. Zurückhaltung gab es v.a. gegenüber kostenintensiven Maßnahmen. Gleichwohl war es allen Teilnehmenden bewusst, dass für eine erfolgreiche Zielverfolgung der Klimaneutralität Bündel von mehreren Maßnahmen ausschlaggebend sind anstatt größerer Einzelmaßnahmen.

Im Nachgang zur Kleingruppenarbeit wurden die jeweiligen Ergebnisse von Seiten der Moderation im Plenum vorgestellt.

3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die gemeinsame Öffentlichkeitsbeteiligung zur klimaneutralen Smart City (vgl. Kap. 2.2) im Dezember 2020 ermöglichte die einheitliche Kommunikation und Außendarstellung für unterschiedliche inhaltliche Fragestellungen mit einer ähnlichen bzw. gleichen Zielausrichtung.

Ziel der Beteiligung für den VEP Klima+ war es, die Wichtigkeit von Maßnahmenideen für das Ziel der Klimaneutralität sowie die Akzeptanz von Seiten der Bevölkerung gegenüber den Maßnahmen auf einer Skala von 1-5 (5 = sehr wichtig bzw. volle Unterstützung) abzufragen. Anhand von zehn Projektkarten (mehrere Maßnahmen wurden auf einer Karte zusammengefasst) wurden die Maßnahmen vorgestellt, deren Zielgruppenausrichtung und der Zusammenhang mit anderen Maßnahmen erläutert (siehe Abbildung 9). Ein Freitextfeld gab die Möglichkeit für weitere Anmerkungen und Hinweise.

Abbildung 9: Beispiel-Projektkarte

Ausbau von Mobilstationen und Sharing-Angeboten

Um was geht es?

- Die Ausweitung von Sharing-Systemen sowie von Mobilstationen, an denen unterschiedliche Verkehrsmittel (z.B. Bus, Bahn, Fahrrad) an einem Ort zur Verfügung stehen, soll die Teilhabe an der Mobilität in Soest ermöglichen und vereinfachen, ohne einen privaten Pkw besitzen zu müssen.
- Durch den VEP Soest 2030 sind bereits 5 Mobilstationen in Planung. Auch die Förderung weiterer Carsharing-Stationen ist im VEP Soest 2030 bereits enthalten.
- Hierfür werden folgende Angebote angedacht:
 - Ausbau und weitere Verdichtung des Netzes an Mobilstationen, möglichst kreisweit. Neben größeren Stationen (z.B. Klinikum) sollen neue Stationen auch dezentral nah am Wohnort entstehen.
 - Etablierung eines möglichst kreisweiten Bikesharing-Systems, welches stadtübergreifend funktioniert und im ganzen Kreis zur Verfügung steht.
 - Ausweitung von Carsharing-Angeboten in der Stadt. Es soll die Kooperation mit Betrieben und deren Fahrzeugflotten gefördert werden, bei gleichzeitiger Nutzung durch Privatpersonen.
- Die Unterstützung von Seiten des Kreises ist wichtig für den Erfolg der Maßnahme.

Wer profitiert besonders von der Maßnahme?

- Soester Bevölkerung
- Pendler*innen
- Touristen
- Betriebe

Muss die Maßnahme in einem Zusammenhang gedacht werden?

- Alternative Antriebe
- Autoarme Innenstadt, Parkraumbewirtschaftung und Lieferkonzepte

Wie wichtig ist die Maßnahme für das Ziel „Klimaneutralität 2030“?

Weniger wichtig Wichtig Sehr wichtig

Inwieweit unterstützen Sie die Maßnahme?

Ich unterstütze die Maßnahme nicht Ich habe Bauchschmerzen bei der Maßnahme Ich stehe der Maßnahme neutral gegenüber Ich unterstütze die Maßnahme Ich unterstütze die Maßnahme vollkommen

Haben Sie weitere Anmerkungen?

Soest möchte bis 2030 klimaneutral sein. Was ist Ihre Meinung zu der Maßnahme?

Quelle: Planersocietät; Design: Zebralog

Folgende beispielhafte Thesen wurden von den Rückmeldungen in den Freitextfeldern von Seiten des Gutachterbüros erstellt, um die teilweise unterschiedliche Auseinandersetzung mit den Maßnahmen als Schlaglichter darzustellen:

Reg. Radverkehrskonzept & reg. Radschnellwege

„Viele der Befragten sprechen sich für die Maßnahmen aus und merken darüber hinaus teilweise eine Verbesserung der vorhandenen Radwege an. Zudem wird die Anbindung der umliegenden Dörfer für Pendler*innen mit dem Rad hervorgehoben und gleichzeitig kritisiert, dass die Strecken für Radpendler*innen aus dem Umland möglicherweise zu lang seien.“

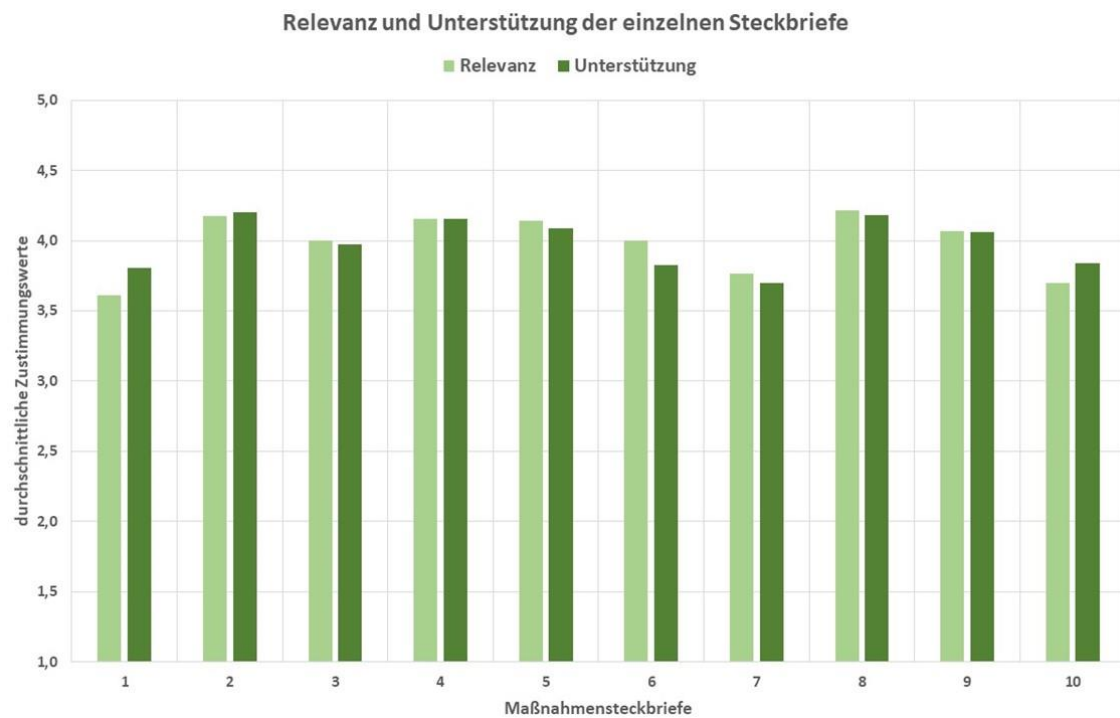
ÖPNV-Tarifgestaltung

„Fast alle Befragten stehen der Maßnahme positiv gegenüber. Viele von ihnen fordern günstigere Tarife sowie bequeme Buchungsmöglichkeiten und eine übersichtliche Tarifgestaltung. Manche weisen auch auf die Wichtigkeit einer weiteren Taktverdichtung sowie Einbindung von Fahrrädern und Pedelects hin.“

Straßenraumgestaltung

„Der überwiegende Teil der Befragten spricht sich für diese Maßnahme aus und fordert eine Aufwertung des Rad- und Fußverkehrs, u.a. in Form von breiteren und sicheren Wegen sowie einer besseren Anbindung der umliegenden Dörfer.“

Abbildung 10: Beteiligungsergebnis Projektkarten



Quelle: Planersocietät

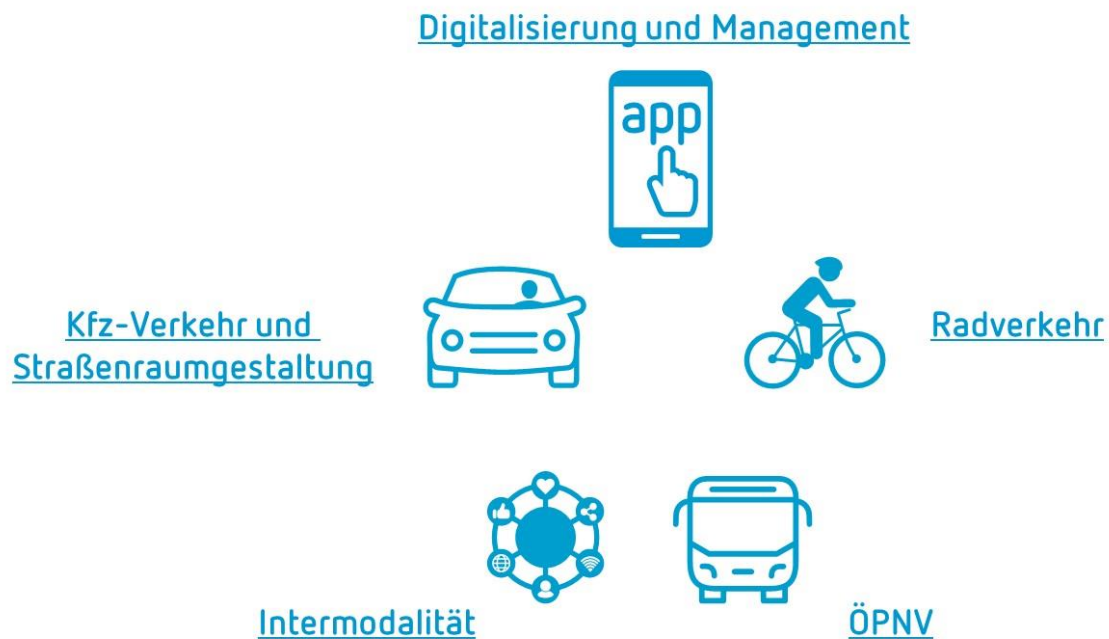
Im Ergebnis erfahren die vorgestellten Maßnahmen eine überdurchschnittliche Zustimmung/Akzeptanz von Seiten der Beteiligten (siehe Abbildung 10). Auch die jeweilige Relevanz der Maßnahmen für das Ziel der Klimaneutralität wurde erkannt. Gleichwohl gab es kontrovers diskutierte Maßnahmen, deren Wirkung in Frage gestellt oder aber deren Konsequenzen für andere Verkehrsteilnehmenden und auch Kosten herausgestellt wurden. Insgesamt gab es allerdings keine großen Schwankungen bei den Ergebnissen, wodurch sich eine grundlegende Unterstützung für die Ideen durch die Bürgerinnen und Bürger ableiten lässt. Gleichwohl ist eine fortwährende Beteiligung für die Akzeptanz und den Erfolg der Maßnahmen bzw. der späteren Umsetzung unabdingbar.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2020 eine Seniorenbefragung in der Soester Bevölkerung durchgeführt, dessen Abschlussbericht Anfang 2021 vorgelegt wurde. Innerhalb dieser wurde auch das Themenfeld Mobilität u.a. mit der Abfrage des individuellen Mobilitätsverhaltens behandelt. Für den VEP Klima+ ergaben sich aus dieser Befragung keine neuen Erkenntnisse. Die dort angesprochenen Mängel (z.B. ÖPNV-Nutzung ist zu umständlich oder zu teuer) oder geäußerten Wünschen (z.B. allgemeine optische Aufwertung der Innenstadt, mehr Sitzgelegenheiten) werden durch die beiden Konzepte VEP Soest 2030 sowie VEP Klima+ berücksichtigt.

4 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept beschreibt die im Rahmen des Prozesses erarbeiteten Maßnahmen zur Zielerreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 und setzt diese u.a. untereinander in den wechselseitigen Kontext, nimmt eine zeitliche Einordnung hinsichtlich der Realisierung vor und benennt die Wirksamkeit zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor.

Abbildung 11: Handlungsfelder VEP Klima+



Quelle: Planersocietät

Ausgehend von dem Handlungskonzept des VEP Soest 2030, den Beteiligungsbausteinen im Vorfeld sowie der Partizipation während des VEP Klima+ wurden nochmals 25 weitere Maßnahmen identifiziert, die im Mobilitätsbereich einen zusätzlichen Beitrag zur Klimaneutralität der Stadt Soest leisten sollen. Dabei wurden folgende Handlungsfelder als prioritäre Ansatzpunkte fokussiert (vgl. Abbildung 11):

- **Digitalisierung und Management**
Verkehrsmittelübergreifendes Handlungsfeld mit dem Fokus auf technische, personelle und finanzielle Unterstützung für unterschiedlicher Themenfelder. Zudem spielen hier „weiche“ Maßnahmen der Kommunikation und des Controllings eine wichtige Rolle.
- **Radverkehr**
Weiterführende Maßnahmen insbesondere im Bereich des infrastrukturellen Ausbaus im Radverkehr sowie der Schaffung weiterer (finanzieller) Anreize.
- **Bus und Bahn (ÖPNV)**
Das Rückgrat des Umweltverbundes soll weiter gestärkt werden. Anhand von Prüfaufträgen und zusätzlichen Technik- und Dienstleistungsmaßnahmen wird das Angebot bei Bus und Bahn zukunftsorientiert positioniert und ausgerichtet.

- **Intermodalität**
Intermodalität bezeichnet die Verkettung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges. Durch weitere Schnittstellen im Mobilitätsangebot (Mobilstationen) und den Ausbau von Sharing-Systemen soll die Verknüpfung von Verkehrsmitteln im individuellen Verhalten gefördert werden.
- **Kfz-Verkehr und Straßenraumgestaltung**
Technische, regulatorische und gestalterische Ansätze werden im Bereich des Kfz-Verkehrs bzw. des Straßenraums vorgeschlagen, um eine verträgliche Verkehrsabwicklung mit dem Fokus auf Klimaneutralität zu fördern.

Das Handlungskonzept ist so aufgebaut, dass die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit eine entsprechende Wirkung entfalten. Die Maßnahmen können nicht singulär betrachtet werden, da sie stets direkt miteinander in einer oder mehrerer Wechselwirkung(en) stehen (vgl. Kap. 4.4). Beispielhaft kann dies an der Maßnahme „Autoarme Innenstadt“ erläutert werden (vgl. Kap. 4.3). Die Maßnahme ist die Umsetzung selbst und das Ergebnis vieler Maßnahmen zugleich. Als Vorbereitung dieses Schrittes bedarf es mehrere Umsetzungsschritte aus anderen Handlungsfeldern, um ein attraktives, weiterentwickeltes Grundangebot zu schaffen, bevor eine autoarme Innenstadt bewusst umgesetzt wird. Eine schrittweise Realisierung vieler Maßnahmen schafft die Voraussetzungen für eine Neukonzeption der Innenstadt unter dem Dach einer autoarmen Regelung. Wie weit die Realisierung letztendlich fortschreitet, hängt von dem im Rahmen der Umsetzung stattfindenden politischen Beschlüssen und dem Dialog mit der Stadtgesellschaft ab.

Ergänzend zum Handlungsfeld werden die Maßnahmen auch hinsichtlich ihrer strategischen Ausrichtung charakterisiert. Somit wird der Ansatz zum Projektbeginn auch im Handlungskonzept fortgeführt, indem die Maßnahmen in den Strategien Steuerung (Push), Angebote (Pull) und Region unterschieden werden. Hierbei ist es wichtig zu beachten, dass insbesondere ein Zusammenspiel aus den unterschiedlichen Strategien zum Erfolg führt.

Angebot (Pull)

Pull-Maßnahmen geben Anreize für eine Änderung im individuellen Mobilitätsverhalten. Durch den Ausbau von Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen wird die Attraktivität bestimmter Verkehrsträger aktiv erhöht, um eine steigende Nutzung zu forcieren. Beispiele hierfür sind eine dichtere Taktung im ÖPNV oder der Ausbau der Radwegeinfrastruktur.

Steuerung (Push)

Unter Push-Maßnahmen werden Ansätze mit effizienten Regulierungsmechanismen verstanden, die bestimmte Verkehrsträger bzw. ein bestimmtes Mobilitätsverhalten unattraktiver machen. Durch die entstehende Unattraktivität wird eine Änderung im Mobilitätsverhalten forciert, welches der langfristigen verkehrspolitischen Zielsetzung entspricht (hier Klimaneutralität). Ein klassisches Beispiel hierfür ist der Rückbau von Parkplätzen oder die Erhöhung von Preisen für das Parken. Für den Erfolg von Maßnahmen der oben genannten Angebotsstrategie sind begleitende Steuerungsansätze notwendig, um die Zielsetzung auf mehreren Strategieebenen zu verfolgen. Gleichzeitig ermöglichen Steuerungsmaßnahmen einen effizienten Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen für die Gesamtkonzeption.

Region

Die Wirkung von Maßnahmen endet nicht an der Stadtgrenze bzw. spricht auch Zielgruppen außerhalb der Stadt Soest an (z.B. Pendler*innen). Regionale Maßnahmen zielen somit auf einen größeren (räumlichen) Kontext ab und berücksichtigen Ansätze, die in Zusammenarbeit mit dem Kreis und Nachbarkommunen ihre volle Wirkung entfalten werden. Dies betrifft bspw. Maßnahmen im ÖPNV-Bereich.

4.1 Bewertungskriterien

Die Maßnahmen werden mittels verschiedener Kriterien bewertet und eingeordnet, um eine möglichst schnelle und kompakte Übersicht sicherzustellen. Hierzu zählen u.a. der perspektivische Realisierungszeitraum, eine Einschätzung zu voraussichtlichen Kostenpunkten, sowie qualitative Einschätzungen zum CO₂-Einsparpotenzial.

Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird eine zeitliche Differenzierung festgelegt:

- kurzfristig: bis 2 Jahre
- mittelfristig: bis 5 Jahre
- langfristig: über 5 Jahre
- Daueraufgabe

Die Umsetzungshorizonte stellen eine Richtschnur für das weitere Handeln dar. Bei entsprechenden Möglichkeiten durch Fördermittel, sich verändernder Gesetzesgrundlagen oder der Bereitschaft anderer Akteur*innen, können Maßnahmen auch vorgezogen werden. Ebenso kann es zu Verschiebungen bspw. aufgrund mangelnder Bereitschaft bei anderen Akteur*innen oder verminderter finanzieller Ressourcen bei der Stadt Soest kommen.

Vor dem Hintergrund der Klimaneutralität als Zielsetzung der Stadt Soest spielt die Maßnahmenwirkung eine besondere Rolle. Eine annäherungsweise Abschätzung des CO₂-Einsparpotenzials wird in den Klassen sehr hoch, hoch, mittel und niedrig dargestellt. Grundsätzlich ist das Einsparpotenzial systemisch zu betrachten. Die isolierte Umsetzung einzelner Maßnahmenfelder wird nicht zwangsläufig das abgeschätzte Einsparpotenzial erzielen. Voll entfaltet sich das Einsparpotenzial vor allem dann, wenn die systematischen Zusammenhänge innerhalb des Handlungsfelds beachtet werden und die besonderen Maßnahmenbezüge über die einzelnen Handlungsfelder hinaus gehen.

In den Steckbriefen werden je Maßnahme auch die finanziellen Aspekte berücksichtigt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich dabei zur Annäherung um eine grobe Kostenschätzung und Einordnung in Kostenklassen handelt. Wenn möglich enthalten die Kostenangaben auch Zusätze, ob es sich um jährliche Kosten handelt (p.a. = per anno). Darüber hinaus wurden auch konkrete Kostenangaben abseits der Kostenklassen genannt, sofern diese zum Zeitpunkt der Berichterstellung bekannt waren:

- Sehr hoch: > 1.000.000 Euro

- Hoch: 500.000 – 1.000.000 Euro
- Mittel: 250.000 – 500.000 Euro
- Niedrig: 50.000 – 250.000 Euro
- Sehr niedrig: < 50.000 Euro

In den Maßnahmensteckbriefen werden außerdem qualitativ die verkehrlichen Wirkungen und weiteren Effekte sowie Querbezüge zu anderen Maßnahmen benannt.

4.2 CO₂-Reduktionspotenzial

Die Modal-Split-Berechnung des VEP Soest 2030 dient als Grundlage zur Abschätzung des CO₂-Reduktionspotenzials der Maßnahmen. D.h. die gesamte Wegezanzahl sowie die durchschnittliche Wegelänge der Soester Bevölkerung unterliegt den gleichen Annahmen wie bereits im Rahmen des VEP Soest 2030. Dies gewährleistet eine Vergleichbarkeit mit den damals untersuchten Szenarien. Gleichzeitig muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass mit der Betrachtung des Modal-Split auch nur die Wege der Soester Bevölkerung berücksichtigt werden und z.B. Pendler*innen oder Durchgangsverkehre keinen Eingang in die Berechnungen erhalten¹. Mit der im Jahr 2019 durchgeführten Haushaltsbefragung hat sich bereits gezeigt, dass eine leichte Steigerung des Umweltverbunds (44% Umweltverbund, 56% Kfz-Verkehr) an den Wegen der Soester Bevölkerung zu verzeichnen ist. Dies bestätigt somit die vergangenen und aktuellen Anstrengungen der Stadt Soest hin zu einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung.

Als Grundannahme fließt in die Berechnung ein, dass mit dem hier vorliegenden Handlungskonzept eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal-Split auf 40 % erreicht wird. Ausgehend vom Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs wird für das Jahr 2030 ein durchschnittlicher CO₂-Ausstoß der in Deutschland zugelassenen Pkw-Flotte von 157 g CO₂ pro Fahrzeugkilometer hinterlegt. Durch die Verschneidung der Wegelängen im MIV (abgeleitet vom Modal-Split) mit dem Emissionsfaktor kann ein auf das Jahr hochgerechneter CO₂-Ausstoß der Soester Bevölkerung hergeleitet werden (vgl. Abbildung 12).

Der Vergleich mit den Werten des Prognose-Nullfalls² des VEP Soest 2030 ermöglicht die Benennung des Reduktionspotenzials. Durch die übernommenen identischen Annahmen aus dem VEP Soest 2030 ist ebenfalls ein Vergleich mit dem damals politisch beschlossenen Klimaschutzszenario 2030 möglich. Im Ergebnis zeigt sich, dass mit dem vorliegenden Handlungskonzept zum Prognose-Nullfall ca. 11.500 t CO₂ pro Jahr und im Vergleich mit dem Klimaschutzszenario 2030 in etwa 4.500 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

¹ Konkrete Datengrundlagen für Durchgangsverkehre, Wirtschafts-/Güterverkehre, Pendler*innen aus dem Umland lagen im Rahmen der Bearbeitung nicht vor. Im Masterplan Klimapakt werden durch die dort angewendete Methodik der Territorialbilanzierung auch diese Verkehrszwecke und Zielgruppen berücksichtigt.

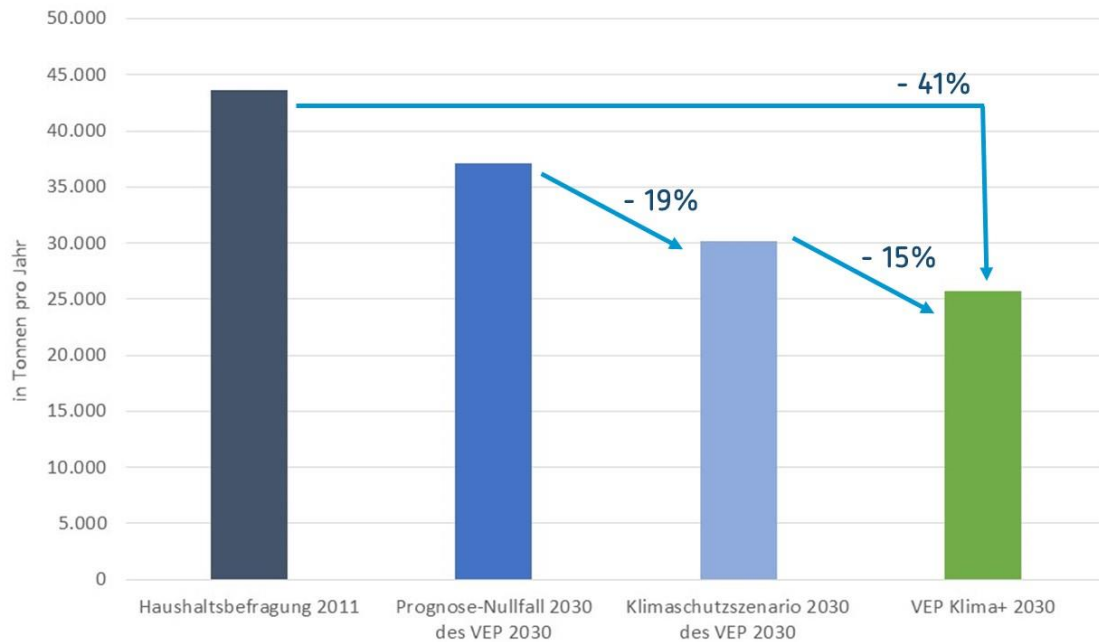
² Prognose-Nullfall: Modellhafte Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung bis zum Jahr 2030 in Soest ohne zusätzliche Maßnahmen im Mobilitätsbereich.

Abbildung 12: Methodik CO₂-Reduktionspotenzial



Quelle: Planersocietät
 * Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs

Abbildung 13: CO₂-Reduktionspotenzial im Vergleich



Quelle: Planersocietät

An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die hier beschriebenen Effekte des VEP Klima+ ein Minimum beschreiben, da die Wirtschafts- sowie Ziel- und Durchgangsverkehre ausgeklammert wurden, das Konzept aber durchaus auch Auswirkungen auf diese Verkehre ausübt. Somit kann von einem grundsätzlich stärkeren CO₂-Reduktionspotenzial ausgegangen werden, wie es u.a. auch im Masterplan Klimapakt abgeleitet wird.

Dennoch zeigt sich auch, dass für eine vollständige Zielerreichung der Klimaneutralität im Jahr 2030 die Elektrifizierung der (übrigen) zukünftigen Kfz-Verkehre notwendig sein wird. Hierbei ist es relevant, dass für die Elektrifizierung Energie aus regenerativen Energiequellen genutzt wird.

4.3 Maßnahmenkatalog und -steckbriefe

Die konkreten Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder werden übersichtlich im Steckbriefformat dargestellt. Auf den Maßnahmensteckbriefen sind detaillierte Angaben enthalten. Diese umfassen neben einer Beschreibung der Ziele und Inhalte der Maßnahmen, auch eine Auflistung der Umsetzungsschritte für das organisatorische Vorgehen bzw. den inhaltlichen Ablauf der Umsetzung.

Für die fünf Handlungsfelder wurden insgesamt 22 Einzelmaßnahmen formuliert (siehe Abbildung 14), für jeweils ein Steckbrief erstellt wurde.

Abbildung 14: Übersicht Handlungsfelder und Einzelmaßnahmen

Digitalisierung und Management

- A1 Umsetzung/Evaluierung VEP Soest und Controlling VEP Klima+
- A2 Finanzaufstockung Tiefbau und personelle Aufstockung
- A3 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums
- A4 Kommunales Mobilitätsmanagement
- A5 Digitales Mobilitätsportal/Mobilitätsdatenbank
- A6 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Intermodalität

- B1 Ausbau des Systems an Mobilstationen
- B2 Schaffung eines Bikesharing-Systems
- B3 Ausweitung von Carsharing-Angeboten

Radverkehr

- C1 Finanzieller Zuschuss
- C2 Regionale Radschnellwege und Radverkehrskonzept
- C3 Gesicherte Fahrradabstellanlagen Altstadt
- C4 Fahrradparken in Soest

ÖPNV

- D1 Stadtbus 4.0
- D2 ÖPNV-Tarifgestaltung
- D3 On-Demand-Angebot
- D4 Alternative Antriebe im Stadtbus

Kfz-Verkehr und Straßenraumgestaltung

- E1 Parkraumkonzept/Parkraumbewirtschaftung
- E2 Autoarme Innenstadt
- E3 Elektromobilitätskonzept
- E4 Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebe (Stadt)
- E5 Pilotprojekt Micro-Hubs und Lastenrädern im Lieferverkehr
- E6 Straßenraum(gestaltung) abseits von Hauptverkehrsstraßen

Quelle: Planersocietät

A Digitalisierung und Management

A1 Umsetzung/Evaluierung VEP Soest und Controlling VEP Klima+

Kurzbeschreibung

Der bereits in der Umsetzung befindliche VEP Soest wird weiterhin konsequent und beschleunigt umgesetzt sowie evaluiert, um die entsprechende Grundlage sowie die Rahmenbedingungen für das hier vorgelegte Handlungskonzept zu gewährleisten. Analog gilt es für den VEP Klima+ ein entsprechendes Controlling aufzubauen. Im Kontext der politischen Zielsetzung der Klimaneutralität bis 2030, spielen der Controlling-Ansatz eine nochmals wichtigere Rolle, da sich hieran der Erfolg des Maßnahmenkonzepts messen werden lassen muss. Neben der reinen Maßnahmenumsetzung bedarf es zudem einer durchgängigen und konsequenten Kommunikationsstrategie. Die Maßnahmen sowie deren jeweilige, konkrete Zielsetzung werden entsprechend beworben und kommuniziert.

Fördermöglichkeiten

- Zu prüfen, insbesondere perspektivisch hinsichtlich methodischer Evaluations-Ansätze im Bereich Digitalisierung

Weitere Effekte

- Aufrechterhaltung Zielausrichtung Gesamtkonzeption
- Transparenz ggü. Planungsvorgängen
- Zielgruppenansprache
- Akzeptanz ggü. Maßnahmen

Handlungsschritte

Evaluation und Controlling: Aufbau eines gemeinsamen Evaluationskonzept für den VEP Soest 2030 und den VEP Klima+

- Mobilitätsbefragung/Haushaltsbefragung (Modal-Split) alle 3 Jahre
- Jährliche Unfallauswertung
- Fahrgastzahlenauswertung und -befragung alle 3 Jahre
- Jeweils 10 Dauerzählstellen für Rad- und Kfz-Verkehr (bedarfsgerechte Erweiterung z.B. mit Ausbau Radverkehrsnetz)
- Jährliche Bestandserfassung Fahrzeug-Zulassungszahlen mit alternativen Antrieben sowie (Nutzung) Ladeinfrastrukturangebot (Normal- und Schnellladestationen)
- Auswertung Mobilfunkdaten (alle 3 Jahre)
- Jährliche Auswertung Nutzungsdaten Mobil-Info-App
- Belegung und Nutzer:innenanalyse: Kfz-Stellplätze Altstadt sowie Wallstraße (alle 3 Jahre nach Durchführung bzw. in Verbindung mit der Parkraumkonzeption), Nutzung Sharing-Angebote sowie Belegung Fahrradabstellanlagen

Marketing und Kommunikation

- Vorbild sein: Maßnahmen im eigenen Haus umsetzen und nach Außen tragen
- Zielgruppenanalyse ausführen
- Zielgruppenspezifische Ansprache (Berücksichtigung von z.B. Altersklassen, Sprachen, Wohn- und Arbeitsort...)

Handlungsschritte

- Übernahme Corporate Identity (CI) vom Masterplan Klimapakt
- Konzept- / Maßnahmenbezogene öffentl. Veranstaltungen
- Webauftritt zur Einsicht des Umsetzungsfortschritts und geplanter Veranstaltungen auf bestehender Internetpräsenz einpflegen

Zusammenfassung

| | |
|---|----------------------|
| Themenfeld | Management |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | Alle Maßnahmen |
| Personalaufwand | 1,25 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklassen in € | 500.000 - 1.000.000 |

A Digitalisierung und Management

A2 Finanzaufstockung Tiefbau und personelle Aufstockung

Kurzbeschreibung

Für eine konsequente Umsetzung insbesondere der im VEP Soest sowie im vorliegenden VEP Klima+ genannten Infrastrukturmaßnahmen bedarf es eines entsprechenden finanziellen Rückhalts der ausführenden Akteure und Verwaltungsabteilungen sowie einer Personalausstattung, welche neben dem Alltagsgeschäft auch die Maßnahmen zur Umsetzung der Klimaneutralität unterstützt.

Es gilt den Etat insbesondere für die Abteilung Tiefbau um ca. 2 Mio. € pro Jahr zu erhöhen. Hierdurch werden v.a. bestehende Straßenräume/-querschnitte im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen und entsprechend der neuen Erfordernisse/Zielsetzung angepasst und somit insgesamt mehr Lebensqualität sowie ein attraktiveres Wohnumfeld geschaffen.

Darüber hinaus werden zusätzliche Personalstellen (Vollzeit) in der Verwaltung eingerichtet. Eine Abschätzung unter Abstimmung mit unterschiedlichen Verwaltungsabteilungen ergab einen Bedarf von insgesamt 6-7 zusätzlichen Vollzeitstellen im Bereich Planung/Tiefbau, welcher in den Steckbriefen dargestellt wird. Um neben der finanziellen Ausstattung auch die konsequente Umsetzung bzw. Realisierung der hier und im VEP Soest formulierten Maßnahmen zu gewährleisten, wird für den Umsetzungsstart ein Minimum von vorerst 3 Vollzeitstellen vorgeschlagen:

Kurzbeschreibung

- Konzeptionelle Verkehrsplanung: 1 zusätzliche Vollzeitstelle
- Rad- und Fußverkehr: 1 zusätzliche Vollzeitstelle
- Tiefbau: 1 zusätzliche Vollzeitstelle

Den tatsächlichen Personalbedarf gilt es über die kommenden 10 Jahre regelmäßig zu prüfen und ggf. nachzujustieren.

Handlungsschritte

- Festlegung der Budgeterhöhung für den Bereich Tiefbau
- Bereitstellung der zusätzlichen Gelder für den Tiefbau in den kommenden Haushalten
- Bereitstellung der Gelder für die zusätzlichen Stellenausschreibungen
- Stellenausschreibung und Einstellung von neuem Personal
- Regelmäßige Überprüfung/Evaluation des Personalbedarfs im Rahmen der Projektumsetzung vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen (z.B. Förderkulisse, Handlungsdruck)

Weitere Effekte

- Sicherstellung der Umsetzung/Realisierung
- Beschleunigung des Alltagsgeschäftes in der Verwaltung
- Akzeptanz ggü. Maßnahmen

Zusammenfassung



| | |
|---|--------------------|
| Themenfeld | Management |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | Alle Maßnahmen |
| Personalaufwand | Siehe Steckbriefe |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklassen in € | > 1.000.000 (p.a.) |

A Digitalisierung und Management

A3 Etablierung eines multimodalen Zugangsmediums

Kurzbeschreibung

Mittlerweile stellt fast jeder Mobilitätsanbieter den Nutzer*innen eine eigene App zur Verfügung, um die einfache und schnelle Nutzung der jeweiligen Dienstleistung sicherzustellen. Mit einem wachsenden Markt im Mobilitäts- und Dienstleistungssektor wächst zugleich das digitale Angebot an dazugehörigen Anwendungen.

Auch die RLG verfügt mit der mobil info-App über eine eigene Anwendung für Reiseauskünfte mit Echtzeitinformationen und Ticketverkäufen. Mit Blick auf die begleitenden Maßnahmen des VEP Klima+ und u.a. dem Aufbau einer regionalen Mobilitätsdatenbank (siehe A5) gilt es die in Soest und Umgebung verfügbaren Mobilitätsangebote und -dienstleistungen in einer App-Anwendung zu bündeln.

Mit dem Angebot unterschiedliche Verkehrsmittel (z.B. Bus, Bahn, Car- und Bikesharing) über eine App bzw. ein Zugangsmedium nutzen zu können werden Zugangsbarrieren gesenkt und Kosten/Preise im Sinne einer „Best-Price-Garantie“ transparent vermittelt. In Berlin gibt es beispielsweise ein Forschungsprojekt unter dem Namen „Jelbi“, welches federführend von Seiten der BVG unterschiedliche Mobilitätsangebote unter einem Dach bündelt.

Handlungsschritte

- Analyse des digitalen Marktes (verfügbare Angebote und digitale Infrastrukturen)
- Identifizierung aller Nutzergruppen inkl. Ansprüche an Kommunikation und (digitales) Nutzerverhalten
- Identifikation und Ansprache weiterer Projektpartner zur Einbindung in die mobil info-App
- (Weiter-)Entwicklung der digitalen Infrastruktur der mobil info-App (Backend)
- Ggf. Entwicklung eines modifizierten CI (Frontend/Benutzeroberfläche)
- Ggf. Testphase mit ausgewählter Nutzergruppe
- Vermarktung und Kommunikation

Weitere Effekte

- Multimodalität
- Abbau von Zugangshemmnissen
- Netzwerkbildung
- Digitalisierung

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|---|
| Themenfeld | Digitalisierung |
| Charakter | Region |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, Mobilitätsdienstleister |
| Wechselwirkungen | A5 (digitales Mobilitätsportal) |
| Personalaufwand | 0,25 Vollzeitstellen |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklassen in € | unter 50.000 |

A Digitalisierung und Management

A4 Kommunales Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung

Für den Konzern Stadt Soest wird ein betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) initiiert und perspektivisch verstetigt. Im zweiten Schritt werden entsprechende Maßnahmen bei externen Betrieben und Schulen angestoßen, für diese dann das BMM der Stadt Soest als Ansprechperson fungiert

Der Erfolg ist dabei abhängig von etablierten Strukturen und Zuständigkeiten in der Verwaltung, die kontinuierlich betrieben und modifiziert werden sollten.

Die Vernetzung und Aktivierung von Akteuren ist dabei grundlegend für neue Initiativen und Engagement im Bereich klimafreundlicher Mobilität. Insbesondere kleinteilige Aufgaben im Bereich der Nahmobilitätsförderung und der Öffentlichkeitsarbeit sind zeitaufwändig. Die Umsetzung des Handlungskonzepts erfordert dazu ausreichende Personalressourcen wie eine:n Mobilitätsmanager:in, die/der die Umsetzung koordiniert und initiiert.

Perspektivisch erscheint die Verstetigung eines Mobilitätsmanagements sinnvoll, das als Koordinations- und Beratungsstelle das Themenfeld Mobilität bündelt, mit den anderen Fachplanungen vernetzt und Öffentlichkeitsarbeit kontinuierlich fortsetzt.

Handlungsschritte

- Stellenausschreibung
- Erstellung eines BMM-Konzepts für den Konzern Stadt Soest
- fachlich-inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung des VEP Soest 2030 und des VEP Klima+ durch neu eingerichtete Personalstelle
- Kommunikation nach Außen für konkrete Anlaufstelle externer Akteure hinsichtlich Fragestellungen rund um das Thema Mobilitätsmanagement
- Konkrete/direkte Ansprache von Unternehmen und Betrieben bzw. Netzwerken

Fördermöglichkeiten

- Land NRW: Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (bis 31.12.2023)
- Lehrgänge sowie Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten über das Zukunftsnetz NRW

Weitere Effekte

- Multimodalität
- Wettbewerbsvorteil
- Bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen
- Netzwerkbildung

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|--|
| Themenfeld | Management |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | B3 (Carsharing), E4 (Fuhrparkumstellung) |
| Personalaufwand | 1 Vollzeitstelle |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | mittel |
| Kostenklassen in € | unter 50.000 (p.a.) |

A Digitalisierung und Management

A5 Digitales Mobilitätsportal/Mobilitätsdatenbank

Kurzbeschreibung

Ziel ist die konsequente Ein- u. Fortführung der Konsolidierung von digitalen Mobilitätsdaten in einer zentralen Geodatenbank als Open-Data-Grundlage. Zur freien Verfügung für Dritte, können hieraus weitergehende Dienstleistungs- und Serviceangebote im Mobilitätsbereich generiert werden.

Mittels der digitalen Aufbereitung und öffentlichen Zugänglichkeit von Daten soll das Know-How rund um Input (z.B. Verkehrsverhalten/-nutzung) und Output (z.B. Erkenntnisse, Schlussfolgerungen, neue Evaluations-Instrumente) wachsen. Über gängige Methoden, wie z.B. Hackathons kann sich ein kollektives Wissen speziellen Problemlagen stellen und somit (auch unkonventionelle) Lösungen finden. Mögliche nutzbare Daten/Informationen sind u.a.:

- Verkehrsfluss/Verkehrslage,
- Baustellen/Störungen,
- Umweltbelastung,
- ÖPNV-Echtzeitdaten,
- Parkplatzauslastungen,
- Nutzung Carsharing und Leihräder,
- E-Ladesäulenverfügbarkeit

Analog zu A3 dient auch diese Maßnahmen als Weiterentwicklung der Mobil-Info-App und kann im Rahmen der Evaluation dienlich sein (siehe A1).

Handlungsschritte

- Katalogisierung möglicher / verfügbarer Daten rund das Verkehrs- und Mobilitätssystem der Stadt und des Kreises Soest
- Ansprache der betroffenen Akteure
- Ggf. Bildung eines Runden Tisches („Open Data“), um eine gemeinsame Zielvorstellung hinsichtlich der Bereitstellung von Daten zu liefern
- Hinzuziehung des Datenschutzbeauftragten
- Synthese/Rückkopplung mit dem Projekt Smart City Soest
- Durchführung von Datenmanagement/Programmier-Workshops

Weitere Effekte

- Multimodalität
- Wettbewerbsvorteil
- Transparenz
- Digitalisierung

Zusammenfassung



| | |
|---|--|
| Themenfeld | Digitalisierung |
| Charakter | Pull + Region |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, Mobilitätsdienstleister, Programmierer |
| Wechselwirkungen | A1 (Evaluation) A3 (Multimodales Zugangsmedium) A6 (Beteiligung) |
| Personalaufwand | A3 (Multimodales Zugangsmedium) |
| CO₂-Reduktionspotenzial | mittel |
| Kosten in € | 50.000 – 250.000 |

A Digitalisierung und Management

A6 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Kurzbeschreibung

Mehr Information, mehr Werbung, mehr Nutzung. Eine bessere Kommunikation macht die vorhandenen und zukünftigen Mobilitätsangebote bekannter.

Es erfolgt eine verstärkte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in Ergänzung zu bestehenden Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen des VEP Soest. Im Rahmen dieser Ergänzung wird insbesondere der Fokus auf der Information und Kommunikation bzgl. des Fuß- und Radverkehrs gelegt.

Mit dem VEP Klima+ werden Projekte und Ideen vorgeschlagen, die im Kern das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 unterstützen. Diese Anlass soll genutzt werden, um den Umweltverbund sowie weitere klimafreundliche Mobilitätsangebote nicht nur attraktiver zu machen sondern auch ins Gespräch und somit in die Köpfe der Bevölkerung zu bringen. Neben einem Online-Auftritt sowie Informationsmaterialien (Poster, Flyer, Broschüren) bedarf es aktiver Ansprache der Bevölkerung vor Ort, z.B. durch Veranstaltungen inkl. Testmöglichkeiten von Fahrzeugen und Informationsvermittlung bzgl. zukünftiger Angebote und Fördermöglichkeiten.

Handlungsschritte

- Erweiterung des Kommunikationskonzeptes des VEP Soest
- Ggf. Adaption des corporate Design des Masterplan Klimapakt oder der klimaneutralen SmartCity
- Gemeinsame Kommunikation mit dem Masterplan Klimapakt und Smart City Soest
- Regelmäßig Teilnahme an Veranstaltungen, z.B.
 - Stadtradeln
 - Europäische Mobilitätswoche
 - Parking Day
- Themenfremde Anlässe und Veranstaltungen nutzen, um klimafreundliche Mobilität ins Gespräch zu bringen
- öffentlichkeitswirksames Marketing parallel zur Umsetzung, z.B.
 - Straßenfeste auf dem Weg zur autoarmen Altstadt
 - Alternative Nutzungskonzepte (z.B. Sitzmöglichkeit und Begrünung) auf ehemaligen Parkplätzen
 - Testfahrten in Elektrobussen
- Beteiligung bei weiteren / nachfolgenden Konzepten

Weitere Effekte

- Imagegewinn
- Zielgruppenansprache und -gewinnung
- Netzwerkbildung
- Identifikation

Zusammenfassung



| | |
|---|---|
| Themenfeld | Digitalisierung |
| Charakter | Region |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, Mobilitätsdienstleister |
| Wechselwirkungen | Alle Maßnahmen |
| Personalaufwand | A4 (Mobilitätsmanager) |
| CO₂-Reduktionspotenzial | mittel |
| Kostenklasse in € | unter 50.000 (p.a.) |

B Intermodalität

B1 Ausbau des Systems an Mobilstationen

Kurzbeschreibung

Mobilstationen vereinen mehrere Mobilitätsangebote (ÖV, Car- oder Bike-Sharing, Fahrradabstellanlagen und ergänzende Mobilitäts-Serviceleistungen wie z.B. Information und Beratung) an einem Ort und bilden somit einen intermodalen Verknüpfungspunkt und multimodalen Zugangspunkt.

Mit dem VEP Soest 2030 wurden bereits erste Mobilstation-Standorte empfohlen (z.B. am Bahnhof und in den Ortsteilen Ampen, Deiringen und Ostönnen). Dieses Konzept wird weiterentwickelt und ausdifferenziert bzw. ist bereits während der Weiterentwicklung des Themas die FH Südwestfalen als Standort dazugekommen. Neben weiteren größeren Mobilstationen (z.B. am Klinikum) erfolgt eine Netzverdichtung mittels hierarchisch kleinerer Mobilstationen, welche ein geringeres Verknüpfungsangebot aufweisen, aber sehr wohnstandortnah gelegen sind und das gesamte Mobilstationen-Netz engmaschig verdichten. Darüber hinaus kann auch über die Stadtgrenzen hinweggedacht werden und an das Mobilitätskonzept des Kreises Soest sowie an das kreisweite Bikesharing-System (siehe B3) angeknüpft werden

Das Ziel ist möglichst kurze Wege zu alternativen Mobilitätsangeboten zu realisieren, um die Erreichbarkeit intermodaler Verknüpfungspunkte zu verbessern und somit die Zugänglichkeit/Nutzung attraktiver und klimafreundlicher Alternativen zum privaten Pkw zu vereinfachen.

Handlungsschritte

- Definition hierarchisch abgestufter Mobilstation mit einem geringerem Verknüpfungsangebot
- Erschließung von Quartieren abseits der Hauptverkehrsachsen sowie weiterer lokaler und regionaler Zielorte nach Konzept des Kreises
- Mittelfristige Ausweitung auf andere Anbieter (z.B. E-Vespa-Sharing)
- In der Kernstadt Soest liegt die Erreichbarkeit der Mobilstationen bei maximal 500m bzw. 10 Geh-Minuten
- Fahrzeugverfügbarkeit (Pkw, Fahrräder) sicherstellen, ggf. auch durch Aufnahme weiterer Anbieter
- Sicherstellung der Flächenverfügbarkeit (Falschparker ahnden)
- Einbindung Fahrradverleihsystem und Fahrradabstellanlagen (B3 und C4)

Fördermöglichkeiten

- Land NRW: Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (bis 31.12.2023)
- Lehrgänge sowie Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten über das Zukunftsnetz NRW

Weitere Effekte

- Multimodalität
- Wettbewerbsvorteil
- Bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen
- Netzwerkbildung

Zusammenfassung



| | |
|---|---|
| Themenfeld | Intermodalität |
| Charakter | Pull+Region |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, private Mobilitätsdienstleister, ÖPNV |
| Wechselwirkungen | B2 (Fahrradverleihsystem) B3 (Ausweitung Carsharing) C4 (Fahrradabstellanlagen) |
| Personalaufwand | 0,5 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklassen in € | über 1.000.000 |

B Intermodalität

B2 Schaffung eines Bikesharing-Systems

Kurzbeschreibung

Gemeinsam mit dem Kreis (Mobilstationskonzept) beabsichtigt die Stadt Soest die Einrichtung eines kreisweiten Bikesharing-Systems, wodurch einem großen Teil der Bevölkerung im Kreis Soest ein interkommunales Mobilitätsangebot als Alternative zum Kfz gemacht wird.

Durch den Ansatz, das Sharing-System auf den ganzen Kreis zu übertragen, wird die Vernetzung der entsprechenden Städte und Gemeinden gefördert und unterstützt. Die Stationen in Soest orientieren sich dabei an den Mobilstationen (siehe B1), der Kernstadt sowie den Ortsteilen der Stadt. Es wird ein stationsgebundenes System empfohlen, bei dem die Räder an konkreten Stationen digital ausgeliehen und wieder abgestellt werden, ohne dass es die gleiche Station sein muss.

Aufgrund des kreisweiten Rollouts kann ein Rad in einer Kommune ausgeliehen und in einer anderen Gemeinde wieder abgestellt werden. Mit Blick auf die potenziellen Entfernungen sollte ggf. in einer zweiten Stufe geprüft werden auch Pedelecs und ggf. Lastenräder mit in die Fahrzeugflotte aufzunehmen, wie es teilweise bereits bei einzelnen Anbietern der Fall ist (z.B. Nextbike).

Durch die Einbindung von Unternehmen und Wohnungswirtschaft können zudem weitere Standorte in Betracht gezogen werden, welche ggf. durch ein entsprechendes Sponsoring finanziert werden.

Handlungsschritte

- Interkommunaler Austausch: Interessierte Regionen/Kommunen
- Ansprache/Ausschreibung bzgl. eines Betreibers möglichst gemeinsam mit dem Kreis Soest
- Klärung der wesentlichen Rahmenbedingungen:
 - Standorte/Stationen
 - Fahrzeugflotte
 - Kosten/Finanzierung
- Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit
- Ggf. Tarif-Kombination mit anderen Mobilitätsdienstleistern

Fördermöglichkeiten

- Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; Föri-Nah, max. 80 % (Installation)

Weitere Effekte

- Förderung nachhaltige Mobilitätskultur
- Ausbau multimodales Mobilitätsangebot
- Flexibilisierung
- Interkommunale Vernetzung

Zusammenfassung



| | |
|---|---|
| Themenfeld | Intermodalität |
| Charakter | Pull+Region |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen, Pendler*innen, Touristen |
| Akteure | Stadt Soest, Bikesharing-Anbieter |
| Wechselwirkungen | B1 (Mobilstationen) |
| Personalaufwand | A1 (Umsetzung VEP) |
| CO₂-Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklasse in € | 50.000 - 250.000 (p.a.) |

B Intermodalität

B3 Ausweitung von Carsharing-Angeboten

Kurzbeschreibung

Um Carsharing als festen Bestandteil eines umweltfreundlichen Mobilitätsmix zu etablieren, ist die Lücke zwischen Wirtschaftlichkeit (auch emissionsfreier Fahrzeuge) und guter Verfügbarkeit zu schließen.

Carsharing ist dort erfolgreich, wo gute Bedingungen für den ÖPNV und Radverkehr vorherrschen. Ein gesamthaftes Entwicklungskonzept ist notwendig um Carsharing-Stationen gesamtstädtisch und öffentlichkeitswirksam etablieren zu können.

Durch eine Zusammenarbeit von Verwaltung, Anbietern und weiteren privaten Akteuren sind sinnvolle Standorte einerseits an Hand von definierten Indikatoren zu ermitteln (z. B. Nahversorgung, Nahverkehr, Lage der Arbeitsplätze). Andererseits soll ein Angebot auch in dezentraleren Stadtgebieten (mit Umsteigepunkt zum ÖPNV etc.) bereitgestellt werden, deren wirtschaftlicher Betrieb sich häufig nicht selbst tragen kann. Private Akteure können im Sinne von Entwicklungspartnerschaften einen erheblichen Anteil zu einem wirtschaftlichen Betrieb des Angebotes beitragen und so Carsharing stadtweit verankern.

Neben einer quantitativen Optimierung bedarf es auch einer qualitativen Weiterentwicklung (siehe Kenngrößen).

Handlungsschritte

- Einbindung und konkrete Ansprache privater Akteure aus Gewerbe und Einzelhandel sowie Wohnungsbau-Unternehmen hinsichtlich der Carsharing-Nutzung in der eigenen Fahrzeugflotte (Mobilitätsmanager)
- Neubauquartiere und Carsharing direkt gemeinsam denken
- Unterstützung bei Öffentlichkeitsarbeit für Carsharing
- Sichtbarkeit der Station erhöhen (Vermeidung von Tiefgaragen, Hinterhöfen, etc...)
- Verknüpfung mit Mobilstationen (siehe B1)
- Exklusive Flächen (CsgG) und erleichtertes Parken in gebührenpflichtigen Bereichen
- Orientierung an Mobilstationen
- Konzern Stadt ist Ankermieter
- Kooperation mit weiteren Ankermietern

Weitere Effekte

- Förderung nachhaltige Mobilitätskultur
- Ausbau multimodales Mobilitätsangebot
- Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel
- Vorbildfunktion

Zusammenfassung



| | |
|---|---|
| Themenfeld | Intermodalität |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen, Betriebe |
| Akteure | Stadt Soest, Carsharing-Anbieter, Wohnungsbau-Unternehmen, Betriebe |
| Wechselwirkungen | B1 (Ausbau Mobilstationen) |
| Personalaufwand | 0,5 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklasse in € | 50.000 - 250.000 |

C Radverkehr

C1 Finanzieller Zuschuss

Kurzbeschreibung

Die Stadt Soest verlängert die jüngst ausgelaufenen finanzielle Zuschussung für den Kauf von Lastenrädern auf die kommenden fünf Jahre. Das Finanzvolumen wird aufgestockt, zudem wird auch das Portfolio an förderfähigen Rädern/Fahrzeugen erweitert:

- ca. 75.000 € pro Jahr insgesamt
- Förderfähige Fahrzeuge: Lastenrad, Lastenpedelec, „Elektro-Vespa“, Fahrradanhänger
- Gültig für Privatpersonen sowie Gewerbetreibende

Das Ziel ist es, zusätzliche Anreize zu schaffen, um insbesondere Kfz-Wege mit Transportbezug durch klimafreundliche Zweiräder zu substituieren. Neben klassischen Güterverkehren für Transporte im Wirtschafts-/Gewerbesektor dienen v.a. Lastenpedelecs als sehr gute Alternative im Güter- und Personenwirtschaftsverkehr zum Pkw. Durch den Anstieg der Besitzquote von Lastenrädern in Soest steigt die alltägliche, öffentliche Wahrnehmung dieser Fahrzeuge und bewirbt den adäquaten Einsatzzweck. Gleichzeitig bedeutet eine Zunahme von „größeren“ Zweirädern eine entsprechende Berücksichtigung der besonderen Ansprüche (Raumanspruch im Vergleich zum normalen Fahrrad) zum sicheren Abstellen und Abschließen.

Handlungsschritte

- Festlegung der jeweiligen Höhe der Zuschussung in Abhängigkeit der Fahrzeugkategorie
- Einstellen der gesamten jährlichen Förderhöhe in den Haushalt
- Formulierung eines Leitfadens/der Rahmenbedingungen zur Inanspruchnahme der Förderung
- Bewerbung des Angebotes: Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation

Weitere Effekte

- Förderung von klimafreundlichen Alternativen für Transportbewältigung
- klimafreundliche Wirtschaftsverkehre für kleinere Güter

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| Themenfeld | Radverkehr |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Kurzfristig |
| Zielgruppe | Gewerbetreibende und Privatpersonen |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | C3 / C4 (Radabstellanlagen) |
| Personalaufwand | A4 (Mobilitätsmanager) |
| CO2-Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklasse in € | 75.000 (p.a.) |

C Radverkehr

C2 Regionale Radschnellwege und Radverkehrskonzept

Kurzbeschreibung

Ein sicheres und attraktives regionales Radverkehrsnetz ist Grundvoraussetzung für die regelmäßige Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel. Die Festlegung eines regionalen Radverkehrsnetzes ermöglicht eine Bündelung des Radverkehrs auf direkte, sichere und schnell bzw. komfortable zu befahrende Straßen und Wege auf interkommunalen Wegebeziehungen und erleichtert den gezielten und effizienten Ausbau der Fahrradinfrastruktur.

Um ein Angebot, insbesondere für Radpendler*innen, zu schaffen und größere Entfernungen für den Radverkehr zu erschließen, die z.B. mit Pedelecs mittlerweile mühelos bewältigt werden können, muss die Radverkehrsinfrastruktur insgesamt durchgängig eine hohe Qualität aufweisen. Dies gilt besonders für die interkommunalen Verkehre. Hierfür sollen regionale Radschnellwege umgesetzt werden, mit dem Ziel, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen. Über die direkte Routenführung werden die Nachbarkommunen angebunden.

Die regionalen Radschnellwege sollen möglichst weit in das Soester Stadtgebiet hineingeführt werden und mit dem Velo- und Radroutennetz verknüpft werden.

Dort, wo spätere Radschnellwegtrassen angesichts aktueller Bau- oder Stadtentwicklungsprojekte bereits heute mitgedacht werden können, wird dies umgesetzt.

Handlungsschritte

- Gemeinsames Radverkehrskonzept mit dem Kreis inkl. Überprüfung des städtischen Netzes
- Entwurf eines regionalen Radverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouten sowie für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Planung und Umsetzung eines Netzes von „schnellen Verbindungen“ zwischen Stadt und Region
- Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der Routen
- kontinuierliche Prüfung, Anpassung und Ergänzung des Netzes
- Machbarkeitsuntersuchung je Route mit Festlegung der Routenführung und von Qualitätsstandard für den Ausbau
- Führung des Radschnellwegstandards möglichst weit in die Stadt herein
- Vernetzung mit den Velo- und Radroutennetz
- Verzahnung der Radschnellwegplanung mit der Stadtentwicklung

Weitere Effekte

- Förderung nachhaltige Mobilitätskultur
- Imagegewinn Rad
- Erreichbarkeit verbessern
- Gesundheitsförderung

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------|--|
| Themenfeld | Radverkehr |
| Charakter | Pull+Region |
| Projektstart | Langfristig |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis / Kommunen |
| Wechselwirkungen | B1 (Mobilstationen) C3 (Gesicherte Fahrradabstellanlagen) |
| Personalaufwand | 0,75 Vollzeitstellen |
| CO2-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklasse in € | Unter 50.000 (Konzeption) Folgekosten nicht bezifferbar |

C Radverkehr

C3 Gesicherte Fahrradabstellanlagen Altstadt

Kurzbeschreibung

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zur Radverkehrsförderung besonders relevant. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird. Daher der Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen insbesondere im Bereich der Altstadt empfohlen.

Um die Erreichbarkeit der Altstadt für den Radverkehr zu optimieren, werden dezentral gesicherte und überdachte Fahrradabstellanlagen errichtet. Mit Blick auf die historische Bausubstanz in der Altstadt gilt es insbesondere auf die städtebauliche Integration ein besonderes Augenmerk zu legen, um eine attraktive und zugleich öffentlichkeitswirksame in das Umfeld sicherzustellen.

Mit Blick auf die begleitende Maßnahme zur Autoarmen Innenstadt, werden perspektivisch Flächenumwidmung für die Errichtung der Radabstellanlagen (z.B. auf ehemaligen Parkplätzen) empfohlen. Dies vermeidet zum Einen die zusätzliche Flächeninanspruchnahme bzw. Versiegelung und fördert eine städtebauliche Aufwertung der ehemaligen Flächen für die ruhenden Kfz-Verkehr.

Handlungsschritte

- Identifizierung erster potenzieller Räume in Abhängigkeit der Eingangssituationen/der Eingangstore zur Altstadt
- Definition der Art der Radabstellanlage, z.B.
 - Abschließbar
 - Zugangsmedium (z.B. Schlüssel, Schlüsselkarte, Chip)
 - Anzahl der abzustellenden Fahrräder
 - Ggf. Integration weiterer Serviceaspekte (z.B. Lageplan Altstadt, abschließbare Fächer für Helm, Kleidung, Taschen, Lademöglichkeit für Pedelec-Akkus)
 - Äußeres Erscheinungsbild/Gestaltungsvorschriften
- Festlegung konkreter Standorte in Abhängigkeit der Maßnahme E1 und E2

Weitere Effekte

- Erreichbarkeit Altstadt mit dem Rad
- Imagegewinn Rad
- Gesundheitsförderung
- Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr

Zusammenfassung



| | |
|---|--|
| Themenfeld | Radverkehr |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen, Touristen |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | E1 (Parkraumkonzept) E2 (Autoarme Innenstadt) |
| Personalaufwand | 0,75 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklasse in € | 500.000 – 1.000.000 |

C Radverkehr

C4 Fahrradparken in Soest

Kurzbeschreibung

Das 100-Fahrradbügelprogramm des VEP Soest 2030 wird bis zum Jahr 2030 alle 2 Jahre fortgeführt und inhaltlich sowie räumlich erweitert, um – analog zur Maßnahme C3 – ein stadtweites adäquates Angebot an Radabstellanlagen anbieten zu können und somit die Radverkehrsnutzung zu fördern.

Neben dem grundsätzlichen Ausbau qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen (z.B. inkl. Überdachung) im öffentlichen Raum, werden weiterhin Haltestellen des ÖPNV, Mobilstationen und Stadtbushaltestellen in den Fokus genommen. Dies dient insbesondere die Schnittstelle sowie den Übergang zwischen Radverkehr und ÖPNV möglichst einfach, komfortabel und nahtlos sicherzustellen. Darüber hinaus bezieht sich der Ausbau auf öffentliche Einrichtungen, hier v.a. auch auf die qualitative Aufwertung der Radabstellanlagen an Schulen, um auch dem Anspruch jüngerer Generationen bei der Fahrradnutzung gerecht zu werden und diese dabei zu unterstützen.

Ein weiterer räumlicher Fokus liegt auf Wohnquartieren, um den Bewohner*innen – sowie Besucher*innen – abseits möglicher Abstelloptionen in Kellerräumen auch ebenerdige Alternativen direkt vor der Haustür anbieten zu können.

Auch im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen (siehe E7) sollen Fahrradabstellanlagen grundsätzlich mitgedacht und –geplant werden.

Handlungsschritte

- Berücksichtigung des Budgets für das 100-Fahrradbügelprogramm in den kommenden Haushalten alle 2 Jahre ab 2023
- Gesamtstädtische Aufnahme von Bestandsanlagen („Radabstell-Kataster“) für Identifikation von Mängel/ Potenzialen und Lücken
- Definition von Kriterien für „gute“ Abstellanlagen, z.B.
 - Sicherer und fester Stand des Fahrrads (auch beim Beladen), ADFC-zertifiziert
 - Nutzung eines soliden Bügelschlusses muss gewährleistet sein
 - Berücksichtigung unterschiedlicher Fahrradmaße oder von Zubehör (z.B. Anhänger, Lastenrad)
- Sukzessiver Ausbau sowie Aufwertung von Radabstellanlagen

Weitere Effekte

- Imagegewinn Rad
- Gesundheitsförderung
- Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Themenfeld | Radverkehr |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | E7 (Straßenraumgestaltung) |
| Personalaufwand | C3 (Gesicherte Fahrradabstellung) |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklasse in € | 50.000 - 500.000 |

D ÖPNV

D1 Stadtbus 4.0

Kurzbeschreibung

Das Busliniennetz in der Stadt Soest ist bereits auf einem hohen Qualitätsniveau und hat sich grundsätzlich bewährt. Der Stadtbus und die Regionalbuslinien bilden ein gutes Grundgerüst für den lokalen ÖPNV. Gleichwohl gilt es auch dieses System aufgrund sich verändernder Voraussetzungen (z.B. Baugebiete Ardey, Soest-Nord, Zielsetzung Klimaneutralität) zu überprüfen. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der hier formulierten steuerungsorientierten Maßnahmen (z.B. E4 Parkraumkonzeption, E3 autoarme Innenstadt) bedarf es einer Neuausrichtung im ÖPNV-Angebot.

Die Konzeption zur Überprüfung berücksichtigt u.a. folgende Aspekte:

- Taktverdichtung,
- Einsatz von Schnellbussen sowie Einsatz von kleineren Fahrzeugen,
- Ringbuslinien,
- Kosten.

Analog zum R51 (Soest-Warstein) sind zudem weitere Korridore durch Schnellbusverbindungen zu stärken. Hierzu zählt auch die Überprüfung eines Rendezvoushaltepunktes (Befragung um Umsteigeverhalten).

Darüber hinaus erfolgt in diesem Rahmen auch eine Betrachtung/Überprüfung möglicher Bausteine im Tarifsystem (D2), Einsatz von On-Demand-Angeboten als Ersatz für Taxibus und AnrufSammelTaxi (AST).

Handlungsschritte

- Aufsetzen einer Leistungsbeschreibung für eine Konzeption zur Optimierung des Stadtbus-Systems als Prüfauftrag
- Benennung von Schwerpunkt-Themen
- Ausschreibung/Angebotsverfahren

Weitere Effekte

- Förderung Umweltverbund
- Sicherung Daseinsvorsorge
- Mobilitätskultur

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|---|
| Themenfeld | ÖPNV |
| Charakter | Pull+Region |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Pendler*innen und Soester*innen |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, RLG |
| Wechselwirkungen | D2 (Tarif) D3 (On-Demand) D4 (Alternative Antriebe) E2 (Autoarme Innenstadt) |
| Personalaufwand | 0,5 Vollzeitstellen |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklasse in € | Unter 50.000 (Konzeption) Folgekosten nicht bezifferbar |

D ÖPNV

D2 ÖPNV-Tarifgestaltung

Kurzbeschreibung

Um den ÖPNV neben infrastrukturellen und organisatorischen Aspekten weiter für Nutzer*innen zu attraktivieren, können tarifliche Anreize und Angebote eine wichtige Stellschraube darstellen.

Es wird die Ausarbeitung neuer tariflicher Angebote für den ÖPNV in Soest und Umgebung, auch vor dem Hintergrund neuer digitaler Möglichkeiten sowie in Abhängigkeit von Pendlerbeziehungen empfohlen. Hierunter fällt bspw. die Ausweitung des Geltungsbereiches des SoestTickets möglichst auf den Geltungsbereich des Westfalentarifs (ggf. in 2 Stufen vom Kreis auf den Westfalentarif denkbar). Dies vereinfacht die Tarifstruktur und ermöglicht somit einen schwellenärmeren Zugang zum ÖPNV über die Stadtgrenzen von Soest hinaus.

Zusätzliche Anreize können mit einem kombinierten Ticket bzw. Leih-/Kaufangeboten geschaffen werden. Z. B. können im Rahmen eines ÖPNV-Abos Pedelects für die individuelle Nutzung für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung gestellt, um die direkte Verknüpfung von Bus und Rad zu testen. Nach Ablauf des Zeitraumes kann dann bspw. das Pedelect zu einem vergünstigten Kaufpreises erworben werden. Während der Testphase übernimmt ein lokaler Fahrradhändler im Auftrag der RLG die Wartung der Räder.

Handlungsschritte

- Berücksichtigung tariflicher Aspekte und Optimierungspotenzial im Rahmen des Prüfaustrages des Stadtbus-systems (C1)
- Testphasen/Piloten für die zwei alternativen Tarifoptionen (Geltungsbereich und zusätzliches Pedelect)
- Evaluation der Testphasen (ggf. inkl. Befragung der Teilnehmenden)

Weitere Effekte

- Förderung Umweltverbund
- Mobilitätskultur
- Verknüpfung Rad und Bus

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|---|
| Themenfeld | ÖPNV |
| Charakter | Pull+Region |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, RLG, lokale Fahrradhandel |
| Wechselwirkungen | D1 (Stadtbus-System) |
| Personalaufwand | 0,25 Vollzeitstellen |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | hoch |
| Kostenklasse in € | 50.000 - 250.000 (p.a.) |

D ÖPNV

D3 On-Demand-Angebot

Kurzbeschreibung

Ein attraktiver ÖPNV muss viele Menschen wohnstandortnah und über kurze Wege zwischen Wohnort und Haltestelle erreichen. Quartiere mit geringen Fahrgastpotenzialen und können perspektivisch durch alternative Bedienkonzepte im Sinne von einem On-Demand-System erschlossen werden, welche die Angebote des Taxibus und AnrufSammelTaxi (AST) perspektivisch ersetzen. Neben schwer zu erschließenden räumlichen Bereichen gilt dies ebenfalls für schwer erschließbare Zeiten.

In einem hierarchisierten Busnetz, in dem auf Hauptachsen Busse verkehren und die ergänzenden Zubringerlinien durch On-Demand-Verkehre bedient werden, können die Vorteile beider Systeme kombiniert werden: Direkt geführte Hauptlinien gewährleisten schnelle Reisezeiten und große Kapazitäten; bedarfsabhängige Angebote sorgen für kurze Wege bis zur nächsten Haltestelle. Zudem sind On-Demand-Angebote leichter sowie individueller zugänglich, als klassische ÖPNV-Angebote und lassen sich öffentlicher wirksamer vermarkten.

Im Rahmen des Prüfauftrages für das Stadtbus-System (C1) gilt es auch On-Demand-Angebote (z.B. MobiHell, ioki) als Ergänzung und zur betrieblichen Optimierung des ÖPNV-Angebotes v.a. für schwer zu erschließende Bereiche/Zeiten mit einzubeziehen. Hierbei gilt es auch, die regionalen Verkehre mit einzubeziehen, d.h. die Wegeverbindungen zwischen den Kommunen.

Handlungsschritte

- Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Ansprüche von On-Demand-Systemen als eingebettetes Element im Stadtbus-System von Soest sowie in der Region
- Ggf. fachlicher Input von Seiten entsprechenden Mobilitätsanbieter

Weitere Effekte

- Förderung Umweltverbund
- Sicherung Daseinsvorsorge
- Erreichbarkeit

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| Themenfeld | ÖPNV |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, RLG |
| Wechselwirkungen | D1 (Stadtbus-System) |
| Personalaufwand | D1 (Stadtbus) |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | mittel |
| Kostenklasse in € | Siehe D1 |

D ÖPNV

D4 Alternative Antriebe im Stadtbus

Kurzbeschreibung

In Abhängigkeit der jeweiligen Stadtbuslinien, der Eigenschaften der Linienführung (Topographie, Umläufe, Streckenlängen) sowie der eingesetzten Fahrzeuge und der im VEP bereits formulierten Maßnahmen ist es das Ziel, konventionell betriebene Fahrzeuge durch elektrisch bzw. alternativ angetriebene Fahrzeuge zu ersetzen.

Elektromobilität macht den Busverkehr lokal CO₂-emissionsfrei. Der Einstieg in die Elektromobilität ermöglicht den Aufbau von Knowhow, das Sammeln von Erfahrungen und hat eine wichtige Vorbildfunktion. Die klimaschonende Technologie und moderne, neue Fahrzeuge sind ein Imagegewinn für den Stadtbusverkehr und können entsprechend mit Prestige vermarktet werden. Elektrobusse haben zudem großes Potenzial, Geräusch- und Schadstoffemissionen zu senken, was insbesondere im Stadtverkehr einen willkommenen Zusatznutzen darstellt. Gleichzeitig müssen neben den technischen Fragestellungen (z. B. Batteriekapazitäten, Ladehäufigkeiten) insbesondere im ländlichen Raum auch die finanziellen Fragen (Kosten-Nutzen-Verhältnis) detailliert analysiert werden, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines solchen Vorhabens zu gewährleisten.

Für die Stadt Soest werden im Rahmen des Prüfauftrages der Stadtbus-Linien ebenfalls die bestehenden Linienverläufe (auch abseits des Regelverkehrs) auf städtischem Gebiet hinsichtlich der Eignung für den Einsatz von Elektrobusen untersucht.

Handlungsschritte

- Berücksichtigung der für alternative Antriebe relevanten Ansprüche und Voraussetzungen im ÖPNV-Linienbetrieb, wie z.B.
 - Linienverläufe/Umläufe
 - Topographie
 - Fahrgastzahlen
 - Ladeinfrastruktur
 - Batteriekapazitäten und –entwicklungen
 - Kostenaspekte
- Prüfung von Förderprogrammen für die Anschaffung von Elektrobusen
- Ausschreibung/ Angebotsaufforderung
- Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung im Liniennetz

Weitere Effekte

- Innovation
- ÖPNV Imagegewinn / Vorbildfunktion
- Knowhow
- Förderung Umweltverbund und Klimaschutz

Zusammenfassung



| | |
|---|-------------------------|
| Themenfeld | ÖPNV |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Soester*innen |
| Akteure | Stadt Soest, Kreis, RLG |
| Wechselwirkungen | D1 (Stadtbus-System) |
| Personalaufwand | A1 (Umsetzung VEP) |
| CO₂-Reduktionspotenzial | mittel |
| Kostenklasse in € | über 1.000.000 |

E KFZ-Verkehr und Straßenraum

E1 Parkraumkonzept / Parkraumbewirtschaftung

Kurzbeschreibung

Öffentlicher Raum ist ein hohes Gut und insbesondere im städtischen Kontext nur sehr begrenzt verfügbar. Für einen perspektivischen und tragfähigen Umgang mit Raum für den ruhenden Kfz-Verkehr wird die Aufstellung einer vollumfänglichen Parkraumkonzeption für die Innenstadt Soest empfohlen.

Die Konzeption dient als wesentlicher vorbereitender Schritt für die Maßnahme zur autoarmen Innenstadt (E2) und soll Erkenntnisse über die Analyse der bestehenden Parkraumnutzung liefern, um adäquate Aussagen zum perspektivischen Umgang mit Parkraum, wie z.B.:

- Kosten für die Nutzung,
- Anzahl der verfügbaren Kfz-Stellplätze,
- Ausbau von Ladeinfrastruktur (E3),
- Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, wie z.B. mobilitätseingeschränkte Personen, Lieferverkehre, Gewerbetreibende auf Grundlage einer Nutzer*innenanalyse (Bewohner*in, Beschäftigte, Kund*in und Besucher), treffen zu können.

Dabei geht es – analog zu autoarmen Innenstadt – auch um Nutzungskonzepte für ehemalige Parkflächen, wie z.B. durch die Gastronomie, für Baum- und Grünbepflanzung oder Fahrradabstellmöglichkeiten.

Gleichwohl müssen hierbei unterschiedliche Zielgruppen (v.a. mobilitätseingeschränkte Personen sowie Anlieger*innen) sowie deren Ansprüche und Bedürfnisse berücksichtigt werden.

Kurzbeschreibung

Mit der Parkraumkonzeption liegt eine entscheidende steuerungsorientierte Maßnahme zugrunde, welche einen wesentlich Beitrag zur Zielerfüllung der Klimaneutralität bis 2030 leistet und den Grundstein für die autoarme Innenstadt (E3) legt. Gleichwohl hängen von dieser Maßnahmen die Erfolge zahlreicher angebotsorientierter Ideen dieses Handlungskonzeptes ab, da diese ihre volle Wirkung nur dann entfalten können, wenn die Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs neu organisiert wird

Handlungsschritte

- Ausschreibung für eine Parkraumkonzeption
 - Quantitative und Qualitative Erfassung des vollständigen innerstädtischen Parkraums inkl. ordnungsrechtlicher Nutzungsregelung und Nutzungskosten)
 - Parkraumerhebung (Auslastung und Zielgruppenanalyse)
 - Ggf. Verkehrserhebung
 - Handlungsempfehlung zur quantitativen Stellplatzreduktion und alternativer Nutzungskonzepte
- Umfangreiches Beteiligungskonzept und Kommunikation
- Umsetzung und Evaluation

Weitere Effekte

- Aufenthaltsqualität
- Erreichbarkeit Umweltverbund
- Multimodalität

Zusammenfassung



| | |
|---|--|
| Themenfeld | Ruhender Kfz-Verkehr |
| Charakter | Push |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | E2 (autoarme Innenstadt) |
| Personalaufwand | 0,5 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklasse in € | Unter 50.000 (Konzeption) Folgekosten nicht bezifferbar |

E KFZ-Verkehr und Straßenraum

E2 Autoarme Innenstadt

Kurzbeschreibung

Als Langfristziel und Ergebnis aller formulierten Maßnahmen des VEP Klima+ wird eine autoarme Innenstadt in Soest angestrebt. Es handelt sich um eine sukzessive Umsetzung in Abhängigkeit vom Umsetzungsgrad und Erfolg aller anderer Maßnahmenfelder (parallele Realisierung). Eine autoarme Innenstadt kann nur dann eine erfolgsversprechende Wirkung und Akzeptanz aufzeigen, wenn sie im Zusammen mit anderen Maßnahmen (z.B. Parkraumkonzept, Stadtbussystem, Radverkehr) gedacht wird.

Im Kern bedarf es Zufahrtsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr, um die Potenziale des öffentlichen Raumes besser auszuschöpfen (ggf. autofreie Straßen als Spiel- und Begegnungsflächen, insgesamt weniger Flächenverbrauch) und das Kfz-Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundenen negativen Effekte abzubauen.

Die wichtigste Grundlage für die autoarme Innenstadt stellen die formulierten Angebotsmaßnahmen dar, darüber hinaus bestehen essentielle Wechselwirkung mit der Parkraumkonzeption (E1), denn die dort behandelten Punkte (z.B. Anzahl an Kfz-Parkplätzen) müssen mit der autoarmen Innenstadt gemeinsam gedacht werden. Darüber hinaus soll auch in diesem Zusammenhang bspw. durch Flächenumwidmungen (z.B. Parklet/Grünfläche anstatt Parkplatz) die Attraktivität der Altstadt beibehalten und ausgebaut werden. Hierfür soll ein grundlegendes Altstadtkonzept mit einer breiter Beteiligung angestoßen werden, um ein tragfähiges, nachhaltiges und transparentes Konzept für eine autoarme Innenstadt umzusetzen.

Kurzbeschreibung

Neben der Reduktion von Parkplätzen kann hierunter bspw. der Ausbau von Fahrradabstellanlagen, von Grünanlagen, Sitz- und Spielmöglichkeiten sowie die Prüfung einer Fahrradzone eingebunden werden. Insgesamt zeigt sich bei dieser Maßnahmen – auch auf Grundlage des Zusammenspiels mit den anderen Maßnahmen – die erhebliche Bedeutung hinsichtlich des Reduktionspotenzials bei CO₂-Emissionen.

Handlungsschritte

- Ausschreibungskonzeption mit Festlegung der wesentlichen Bausteine, Untersuchungen und Zielausrichtungen
- Ggf. im Vorfeld Abstimmung mit betroffenen Akteuren und Anlieger*innen (Beteiligungsprozess)
- Evaluation und Controlling der zeitlich vorgelagerten Maßnahmenumsetzungen
- Konzepterstellung und schrittweise Umsetzung
- Ggf. pilothafte Umsetzung einzelner Vorhaben
- Breiter Kommunikations- und Beteiligungsprozess auch während der Umsetzung
- Laufende Evaluation

Weitere Effekte

- Lebensqualität
- Imagegewinn
- Erreichbarkeit Umweltverbund

Zusammenfassung



| | |
|---|----------------------|
| Themenfeld | Kfz-Verkehr |
| Charakter | Push |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | Alle Maßnahmenfelder |
| Personalaufwand | 0,5 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklasse in € | k.A. |

E KFZ-Verkehr und Straßenraum

E3 Elektromobilitätskonzept

Kurzbeschreibung

Mit einem beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge forciert die Stadt Soest das Thema zunehmend in der öffentlichen Wahrnehmung. Gleichzeitig soll der weitere Ausbau bedarfsorientiert und nachhaltig erfolgen. Elektrofahrzeuge werden überwiegend an Zielorten mit längerer Standzeit, im privaten oder halböffentlichen Raum, geladen („Destination-Charging“: zu Hause, am Arbeitsplatz, in Parkhäusern). Demnach ist es eine wichtige Aufgabe, gemeinsam mit Akteuren aus Wohnungswirtschaft und Unternehmen den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Eigentum zu initiieren und organisatorisch zu fördern. Ergänzend ist es sinnvoll den Ausbau im öffentlichen Raum punktuell voranzutreiben und bspw. im Rahmen von Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen.

Um einen bedarfsorientierten Ausbau sicherzustellen wird bis zum Jahr 2025 vorerst mit einem 2-Jahres-Horizont geplant. Nach den ersten 2 Jahren wird die aktuelle Entwicklung der Ladeinfrastruktur sowie der Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen evaluiert, um ggf. nachsteuern zu können. Dabei gilt es nicht eine öffentliche Ladeinfrastruktur nach dem flächendeckenden (Gießkannen-)Prinzip zu installieren, sondern den Ausbau an ausgewählten entwicklungsfähigen Standorten zu fokussieren. Zudem wird die Installation von Lademöglichkeiten auf privaten Flächen (z.B. zu Hause, Betriebsgelände) sowie auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen (z.B. Parkplatz Supermarkt) zusätzliche zu bestehenden Förderprogrammen gefördert. Ab 2025 wird dann das aktuelle Elektromobilitätskonzept des Kreises Soest umgesetzt.

Handlungsschritte

- Kooperation mit weiteren privaten Akteuren ausbauen, Abstimmung mit interessierten Institutionen
 - Wohnungswirtschaft
 - Supermarktbetreiber / Einzelhandel
 - Unternehmen / Betriebe
 - Parkhausbetreiber
- Akquise weiterer Standorte im öffentlichen Raum bzw. auf Parkplätzen öffentlicher Einrichtungen
- Bauliche Umsetzung und Vermarktung
- 2-jährige Evaluation des Bedarfs und Anpassung der Ausbauplanung
- ab 2025 Umsetzung und Evaluation des Elektromobilitätskonzepts des Kreises

Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie Elektromobilität
- Ladeinfrastruktur vor Ort
- Zuschuss Ladestationen Elektroautos – Wohngebäude
- Emissionsarme Mobilität

Weitere Effekte

- Imagegewinn
- Vorbildfunktion
- Erreichbarkeit

Zusammenfassung



| | |
|---|-------------------------------------|
| Themenfeld | Alternative Antriebe |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Kurzfristig |
| Zielgruppe | Alle |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | |
| Personalaufwand | 0,25 Vollzeitstellen |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Mittel |
| Kostenklasse in € | 500.000 – 1.000.000 (Infrastruktur) |

E KFZ-Verkehr und Straßenraum

E4 Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebe (Stadt)

Kurzbeschreibung

Die Stadt Soest hat bereits Elektro-Pkw im Einsatz und geht entsprechend mit gutem Vorbild voran. Dies gilt es weiter auszubauen. Die öffentliche Verwaltung kann durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen bei Dienstfahrten eine Vorbildfunktion einnehmen. Die Nutzung von E-Fahrzeugen in der kommunalen Flotte stärkt die Wahrnehmung von Elektromobilität im öffentlichen Raum und macht die Praxistauglichkeit von E-Fahrzeugen sichtbar.

Mit einer Reichweite von über 100 km können die meisten städtischen sowie regionalen Dienstfahrten auch ohne Zwischenladung durchgeführt werden. Mit festen Stellplätzen und dem damit garantierten Zugang zu einer Ladesäule bieten kommunale Flotten zudem sehr gute Voraussetzungen für die Anschaffung von Elektroautos.

Um eine nahezu vollständige Flottenausstattung mit alternativen Antrieben zu erreichen, bedarf es eines bewusst progressiven (fortlaufenden) Fahrzeugaustauschs der Fuhrparke der Stadtverwaltung. D.h. ein Wechsel der Antriebsart im Rahmen der regulären Flottenerneuerung reicht hierfür nicht aus. Entsprechende Fördermittel können dabei helfen, die Anschaffungskosten zu reduzieren.

Handlungsschritte

- Verwaltungsinterne Ansprache der Abteilungen und Bereitstellung von Informationen (z. B. Rahmenbedingungen, Voraussetzungen, Vorteile)
- Klärung der Ansprüche und Anforderungen an die Fahrzeuge
- Umstellung der Dienstfahrzeuge der öffentlichen Verwaltung
- Sukzessive Aufstockung des Fuhrparks durch Pedelecs und E-Lastenräder
- Einsatz von E-Carsharing in Kooperation mit lokalen Betrieben und öffentlichen Verwaltungen zur gemeinsamen Nutzung (vgl. B3)

Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie Elektromobilität

Weitere Effekte

- Imagegewinn
- Vorbildfunktion

Zusammenfassung



| | |
|---|------------------------|
| Themenfeld | Alternative Antriebe |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Daueraufgabe |
| Zielgruppe | Verwaltung |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | B3 (Carsharing) |
| Personalaufwand | A4 (Mobilitätsmanager) |
| CO₂-Reduktionspotenzial | Mittel |
| Kostenklasse in € | Unter 1.000.000 |

E KFZ-Verkehr und Straßenraum

E5 Pilotprojekt Micro-Hubs und Lastenrädern im Lieferverkehr

Kurzbeschreibung

Um den wachsenden Mobilitäts- und Umweltproblemen im Bereich der Lieferverkehre entgegenzuwirken werden vermehrt moderne, umweltfreundliche und effektive Konzepte zur Versorgung der Innenstädte entwickelt. Die Realisierung von Mikro-Hubs in zentralen Lagen oder Wohngebieten ist ein Konzept, um diesen Problemen entgegenzuwirken. Bisher findet das Konzept primär Anwendung in Großstädten, wie z.B. Berlin Te-Damm, Dortmund am Ostwall oder in Hamburg-Altona. Aber auch in kleineren Städten wird über das Thema mittel- und Pilotphasen vermehrt nachgedacht, wie bspw. in Neuss.

Für einen langfristig systematischen Ansatz wird im 1. Schritt eine Machbarkeitsstudie für die Einrichtung von Mikro-Hubs, die als zentrale Verteilerknoten mit Depots fungieren, im innerstädtischen Bereich empfohlen. Durch Mikro-Hubs wird eine zentrale Warenanlieferung ermöglicht, von der aus die Feinverteilung durch E-Lastenräder oder andere E-Fahrzeuge organisiert werden kann. Als Pilotprojekt im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist die Altstadt denkbar. Dies kann den derzeit vorhandenen Lieferverkehr reduzieren und liefert einen Beitrag hin zur autoarmen Altstadt (vgl. E2). Vor allem (E-)Lastenräder leisten bei kleinteiligen und handhabbaren Waren einen wichtigen Beitrag für eine CO₂-neutrale Lieferkette und für eine reduzierte Flächeninanspruchnahme und sind ideal für den Einsatz in der Altstadt.

*Kurier-, Express- und Paketdienstleister

Kurzbeschreibung

Die frühzeitige Einbindung der relevanten Akteure (insbesondere KEP-Dienstleister* sowie des Einzelhandels) ist für diese Maßnahmen essentiell, um einen langfristigen Nutzen aus der Studie ziehen zu können.

Handlungsschritte

- Ausschreibung der Machbarkeitsstudie
- Ansprache der KEP-Dienstleister, Unternehmen und Betriebe (z.B. durch Wirtschaftsförderung),
- Vernetzung der Akteure
- Auswahl eines geeigneten Standortes als Pilotprojekt für einen Mikro-Hub

Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Geschwindigkeit
- Aufenthaltsqualität
- Luftqualität

Zusammenfassung



| | |
|--------------------------------------|--|
| Themenfeld | Kfz-Verkehr |
| Charakter | Pull |
| Projektstart | Langfristig |
| Zielgruppe | Gewerbetreibende Soest, KEP |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | E1 (Parkraumkonzeption E2 (Autoarme Innenstadt) |
| Personalaufwand | E2 (Autoarme Innenstadt) |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | Mittel |
| Kostenklasse in € | Unter 50.000 (Studie) Folgekosten nicht bezifferbar |

E KFZ-Verkehr und Straßenraum

E6 Straßenraum(gestaltung) abseits HVS

Kurzbeschreibung

Die Straßen in Wohnquartieren abseits der Hauptverkehrsstraßen sind der tägliche Lebensraum der Anwohner*innen. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß soziale, kommunikativen und integrierende Funktionen. Dies betrifft z. B. das Gespräch mit den Nachbar*innen und insbesondere für Kinder sind sie täglicher Erfahrungs- und Spielraum.

Ziel der Straßenraumgestaltung ist die qualitative Aufwertung öffentlicher Straßenräume zur Erhöhung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit, insbesondere durch die Flächenumwidmung von Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr und zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs sowie für Grünflächen.

Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Zufußgehenden, Radfahrenden sowie weiterer Seitenraumaktivitäten (z. B. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei geht es um einen sukzessiven Bestandsumbau mit der Abkehr von autoorientierten Straßenräumen.

Handlungsschritte

- Schrittweise Analyse u. Potenzialermittlung für das Straßennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen bzw. bei Neubau/Instandsetzung
- Aufbau eines Katalogs mit Einzelmaßnahmen zur Zielerreichung der Qualitätsaufwertung (z.B. Rad-Abstellanlagen oder Parklet anstatt Kfz-Stellplatz)
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung
- Einbezug der Anlieger*innen und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken
- Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen, ggf. auch als eigenes Projekt

Weitere Effekte

- Aufenthaltsqualität
- Geschwindigkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebensqualität

Zusammenfassung

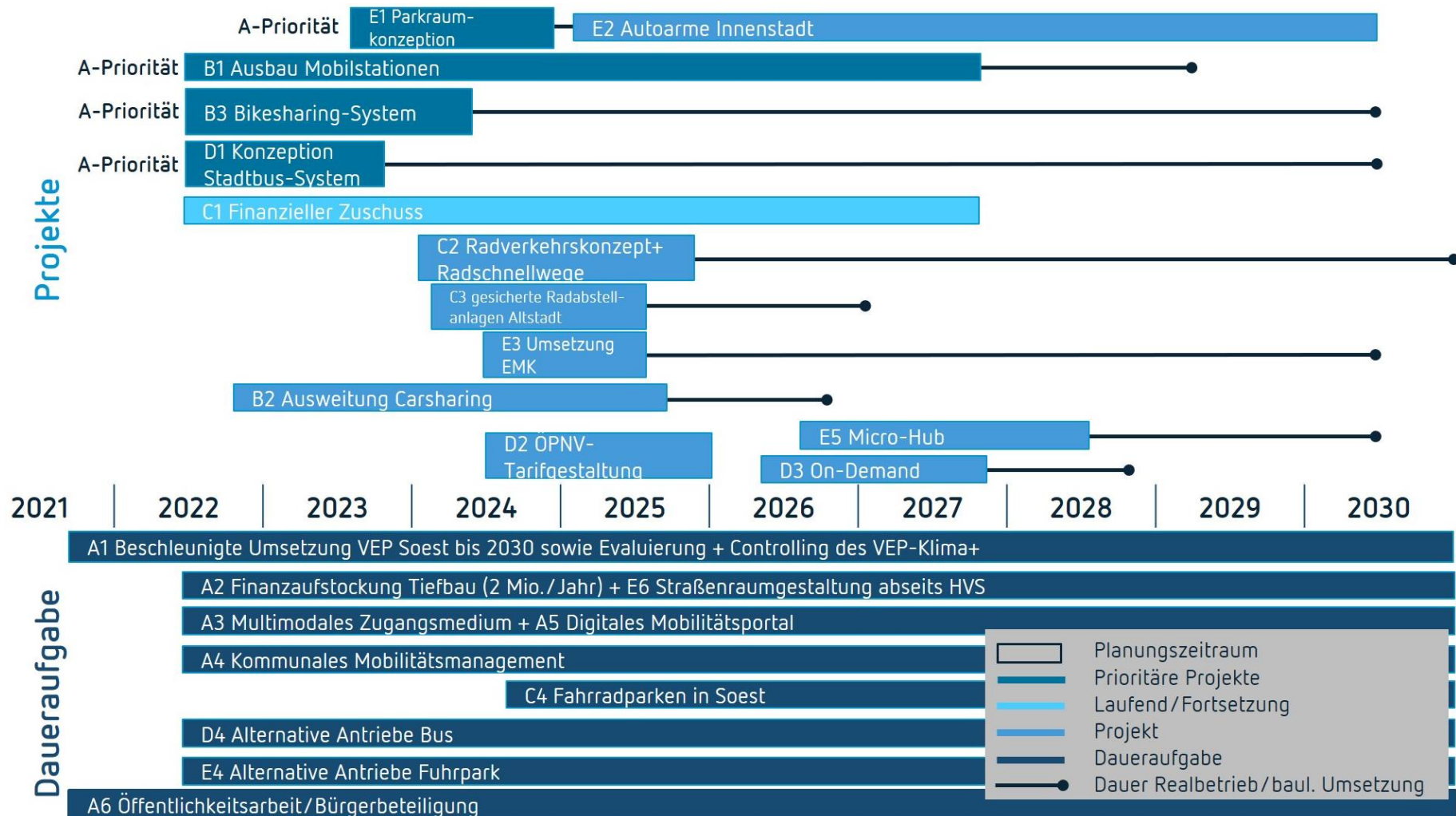


| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| Themenfeld | Straßenraum |
| Charakter | Pull/Push |
| Projektstart | Mittelfristig |
| Zielgruppe | Soester*innen |
| Akteure | Stadt Soest |
| Wechselwirkungen | A2 (Finanzaufstockung) |
| Personalaufwand | 1 Vollzeitstelle |
| CO ₂ -Reduktionspotenzial | Sehr hoch |
| Kostenklasse in € | Siehe A2 |

4.4 Projektzeitplan

In der nachfolgenden Übersicht werden die formulierten Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer Umsetzungspriorität in den zeitlichen Kontext gesetzt (vgl. Abbildung 15). Der Projektzeitplan schlägt zudem vor, welche Maßnahmen mit einer A-Priorität – also frühzeitig – umgesetzt werden. Die Maßnahmen sind zeitlich so angeordnet, dass ihre jeweiligen Wechselwirkungen und potenzielle Voraussetzungen entsprechend berücksichtigt sind. Neben dem Planungszeitraum für die Projekte wird ebenfalls die bauliche Umsetzung bzw. der tatsächliche Betrieb der Maßnahme mit dargestellt.

Abbildung 15: Umsetzungszeitplan



Quelle: Planersocietät

4.5 Ausblick

Für den Horizont über das Jahr 2030 hinaus werden ebenfalls erste Langzeitmaßnahmen in den näheren Fokus zur weiteren Unterstützung einer klimaneutralen Stadt Soest empfohlen. Diese sind hinsichtlich ihrer Umsetzung abhängig von den im Handlungskonzept formulierten Maßnahmen sowie zum Teil von rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene. Dementsprechend können diese Ansätze bereits als Ausblick auf den Horizont nach dem Jahr 2030 verstanden werden.

Pendlerparkplätze mit (kostenlosem) Bus-Shuttle

Als Weiterentwicklung der autoarmen Altstadt (E2) sowie des Parkraumkonzeptes (E1) erfolgt eine Angebotsausweitung von intermodalen Schnittstellen in der Region. Außerhalb des Stadtzentrums Soest werden neben der bestehenden Anlage am Bahnhof weitere P+R-Anlagen eingerichtet (bzw. bestehende Anlagen quantitativ aufgestockt). Ausgehend von diesen Anlagen sowie von relevanten Autobahnabfahrten ermöglicht ein (kostenloser) Shuttleservice (elektrisch) die direkte Weiterfahrt in die Soester Innenstadt.

Als weiteres Angebotselement wird hierdurch die Attraktivität der intermodalen Wegeketten in Kombination mit einer guten Erreichbarkeit der Quartiere rund um die Soester Innenstadt unterstützt.

In Abhängigkeit von dem Umsetzungsstand des Handlungskonzeptes bedarf es hierfür ggf. vorgelegter Untersuchung, welche auch im Rahmen eines Pilotversuches (z.B. gemeinsam mit Betreibern) erfolgen kann, um die potenziellen Effekte frühzeitig abschätzen zu können.

Umgang Wallstraße

Die Wallstraße ist die zentrale Erschließung der Soester Altstadt und besitzt eine hohe Bedeutung für Besucher*innen und Anlieger*innen. Sie ist innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion und weist eine hohe Pkw- und Busfrequenz auf. Zudem ist sie eine wichtige Wegeachse für die Erreichbarkeit des Standortes der freiwilligen Feuerwehr.

Langfristiges Ziel ist es, die Straße zugunsten Nahmobilität und Umweltverbund umzugestalten. Innenstadt, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen sollen aber weiterhin gut erreichbar und ÖPNV- und Rettungswegachsen befahrbar bleiben.

Unter der Voraussetzung der Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen (Änderung Straßenbaulastträger) wird Tempo 30 auf der Wallstraße (ggf. abschnittsweise) in Abhängigkeit der Erfolge der weiteren Maßnahmen geprüft. In Folge der Ergebnisse und Fortschritte des übrigen Maßnahmenkonzeptes (v.a. Parkraumkonzeption, Radverkehr, Stadtbus) resultiert hieraus eine neuen Flächenverteilung zwischen den Verkehrsträger bzw. eine Neugestaltung des Straßenraumes mit Fokus auf den Umweltverbund.

5 Fazit

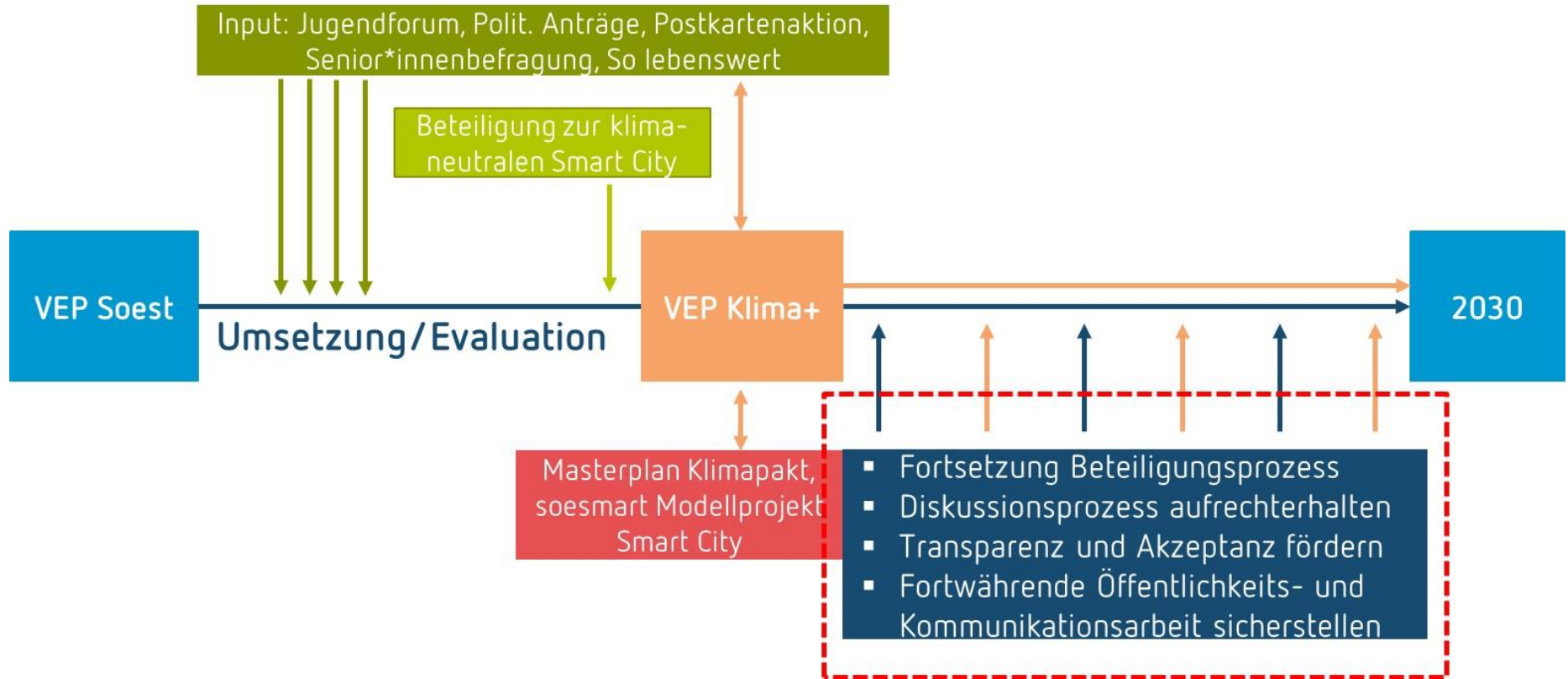
Mit dem VEP Klima+ wurden nochmals über den VEP Soest 2030 hinausgehende Maßnahmen identifiziert, um das beschlossene Ziel der Klimaneutralität der Stadt Soest bis zum Jahr 2030 zu unterstützen. Dabei wurden einerseits aus dem VEP Soest 2030 bestehende Maßnahmen weitergedacht und -entwickelt, andererseits aber auch neuen Maßnahmen formuliert, die das bisherige Handlungskonzept aus dem Jahr 2016 ergänzen. Ein wesentlicher Aspekt während des Erarbeitungsprozesses war es, ein gutes Zusammenspiel aus den Strategien der Angebots- und Steuerungspolitik (Push- und Pull-Maßnahmen) zu ermöglichen, um einen größtmöglichen Wirkungseffekt bei den Maßnahmen sowie eine entsprechende Akzeptanz von Seiten der Bevölkerung gegenüber den Maßnahmen sicherzustellen. Nur, wenn gemeinsam mit der Stadtgesellschaft aus Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen, Politik und Verwaltung sowie dem Kreis und Nachbarkommunen an einem Strang gezogen wird, kann das Handlungskonzept vollständig umgesetzt und somit die politisch beschlossene Zielsetzung erfüllt werden.

Neben einem verkehrsmittelübergreifenden Ansatz bedarf es hier v.a. auch einer akteursübergreifenden Kraftanstrengung und Umsetzungsunterstützung. Dabei spielen auch die grundlegenden Ressourcen zur Umsetzung eines solchen Handlungskonzeptes eine wesentliche Rolle. Dementsprechend beinhaltet die Maßnahmensammlung neben konkreten verkehrsmittelbezogenen Vorschlägen auch Umsetzungshinweise für die Aufstockung der personellen und finanziellen Ressourcen bzgl. der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Soest.

Auf Basis der identifizierten Maßnahmen zeigt sich hinsichtlich der Wirkung ein CO₂-Reduktionspotenzial, welches die CO₂-Bilanz des im Jahr 2016 beschlossenen Klimaschutzszenario des VEP Soest 2030 nochmals unterschreitet. Zudem beschreiben die hier identifizierten CO₂-Einsparungen nur ein Minimum, da die Auswirkungen auf Wirtschafts- und Güterverkehre sowie die Region (v.a. Pendlerinnen und Pendler) methodisch nicht berücksichtigt werden konnten. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass das Ziel der Klimaneutralität ohne technische Fortschritte in der Antriebstechnik – Stichwort alternativer Antriebe – nicht erreicht werden kann.

Mit Blick auf die Umsetzung ist die Fortsetzung und Erweiterung der Evaluation und des Controllings aus dem VEP Soest 2030 zwingend erforderlich, damit auf unvorhergesehene Ereignisse (z.B. sich verändernde Rahmenbedingungen) entsprechend reagiert oder aber bspw. bei nicht erwünschten Wirkungsentwicklungen nachgesteuert werden kann. Zudem gilt es, die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung aktiv fortzuführen und die relevanten Akteur*innen stets mit einzubinden. Denn nur, wenn sich die Gesellschaft (im weitesten Sinne) mit den Maßnahmen und der Zielsetzung identifiziert und diese akzeptiert, kann eine erfolgreiche Umsetzung des Handlungskonzeptes angestrebt werden (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Ausblick



Quelle: Planersocietät