

Verkehrsentwicklungsplan Soest

Endbericht



Bremen, August 2016

soest.de 

Foto Titelseite: Stadt Soest

Auftraggeber:

Stadt Soest
Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung
Olaf Steinbicker
Windmühlenweg 21
59494 Soest

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Axel Beyer

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Bearbeitung:
Dr. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Anne Mechels
Dipl.-Ing. Sebastian Schröder-Dickreuter

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Verkehrsentwicklungsplans werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung des Verkehrsentwicklungsplans.....	7
1.1	Methodik	8
1.2	Planungsdialog	9
2	Szenarienbetrachtung	11
2.1	Prognose-Nullfall – Basisszenario Soest 2030	12
2.1.1	Auswirkungen Basisszenario Soest 2030	17
2.2	Szenarientwicklung	18
2.2.1	Szenario Nahmobilität 2030	19
2.2.2	Szenario Klimaschutz 2030	20
2.2.3	Szenario PLUS hohe Mobilitätskosten	22
2.2.4	Zusammenfassende Bewertung der Szenarien	23
3	Zielkonzeption	25
4	Integriertes Handlungskonzept.....	28
4.1	Kfz- und Wirtschaftsverkehr	29
4.1.1	Gestaltung der Ortseingänge	30
4.1.2	Knotenpunktumgestaltung	31
4.1.3	Optimierung der Ampelschaltungen	35
4.2	Bus und Bahn – ÖPNV	36
4.2.1	Weiterentwicklung des Busnetzes	37
4.2.2	Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge	41
4.2.3	Multimodale Angebote bei Tarif, Marketing und Information	44
4.3	Radverkehr	47
4.3.1	Qualifizierung des Radnetzes	47
4.3.2	Marketing, Service und Information	58
4.4	Barrierefreiheit und Fußverkehr	60
4.4.1	Attraktive barrierefreie Wege für Fußgänger	61
4.4.2	Kreuzungen und Querungssituationen	66
4.5	Verkehrssicherheit	69
4.5.1	Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	69
4.5.2	Verkehrssicherheitskampagnen und Verkehrserziehung	73
4.6	Ruhender Verkehr	76
4.6.1	Effizienter Umgang mit dem Stellplatzangebot	76
4.6.2	Ausweitung von Radabstellanlagen	78
4.7	Intermodale Schnittstellen	80
4.7.1	Mobilitätsstationen	81
4.7.2	Ausweitung von Bike & Ride (B+R)	84

4.7.3	Carsharing und Förderung von Mitfahrgelegenheiten	85
4.8	Elektromobilität	88
4.8.1	E-Mobilität im Pkw-Verkehr	88
4.8.2	E-Mobilität im Radverkehr	90
4.8.3	E-Mobilität im Busverkehr	91
4.9	Mobilitätsmanagement	92
4.9.1	Kommunales Mobilitätsmanagement	93
4.9.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	94
4.9.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	95
5	Evaluationskonzept.....	97
6	Umsetzung und Maßnahmenliste.....	99
	Quellenverzeichnis.....	130
7	Anhang.....	132
	Anhang A: Dokumentation Auftaktveranstaltung.....	133
	Anhang B: Dokumentation Politikworkshop	152
	Anhang C: Dokumentation Planungsradtouren	164
	Anhang D: Dokumentation Maßnahmenvorstellung	178
	Anhang E: Potenzialuntersuchung Knotenpunktumgestaltung.....	195
	Anhang F: Kartenanhang	196

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	European Energy Award 2015	7
Abbildung 2:	Ablauf und Bausteine VEP Soest	8
Abbildung 3:	Auftakt (links), Zielworkshop (rechts), Abschluss (unten).....	9
Abbildung 4:	Szenarien	12
Abbildung 5:	Annahmen zur demographischen Entwicklung.....	13
Abbildung 6:	Flächenentwicklung.....	15
Abbildung 7:	Modal-Split (Wege) – 2013/2030	16
Abbildung 8:	Differenzplot Analyse 2013 – Basisszenario 2030.....	18
Abbildung 9:	Schwerpunkte im Nahmobilitätsszenario.....	19
Abbildung 10:	Schwerpunkte im Klimaschutzszenario	21
Abbildung 11:	PLUS hohe Mobilitätskosten – mögliche Ausweichreaktionen.....	22
Abbildung 12:	Abschätzung des Modal-Split in den Szenarien.....	23
Abbildung 13:	Erreichbare Modal-Split-Verschiebungen	23
Abbildung 14:	Zielkonzept als Leitlinie für die inhaltliche Bearbeitung	25
Abbildung 15:	Zielkonzept VEP Soest 2030	26
Abbildung 16:	Handlungsfelder im VEP Soest 2030	28
Abbildung 17:	Örtliche Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen der Stadt Soest.....	29
Abbildung 18:	Ortseingang Hattrop.....	30
Abbildung 19:	Kreisverkehr Danziger Ring.....	32
Abbildung 20:	Kreisverkehre und Umgestaltung Ortseingänge Handlungskonzept	35
Abbildung 21:	Busliniennetz 2030	39
Abbildung 22:	Haltestelle Marienkrankenhaus vor und nach dem Umbau	43
Abbildung 23:	Haltestelle Medebacher Straße vor und nach dem Umbau.....	43
Abbildung 24:	Alter und neuer Liniennetzplan Soest	45
Abbildung 25:	Velo- und Radrouten	48
Abbildung 26:	Beispiellösungen für Querungsstellen mit Bevorrechtigung des Radverkehrs (Tempo 30)	49
Abbildung 27:	Bevorrechtigung in untergeordneten Straßen – Beispiel Bremen.....	50
Abbildung 28:	Belastungsbereiche nach der ERA 2010	51
Abbildung 29:	Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen nach ERA 2010.....	52
Abbildung 30:	Maßnahmen im Radnetz	53
Abbildung 31:	Fahrradstraße Knippingweg	54
Abbildung 32:	Walburger Unterführung u. Niederbergheimer Straße.....	56
Abbildung 33:	Knotenpunktsystem	57
Abbildung 34:	Radverkehrsanlagen und Radnetz NRW 2030.....	58
Abbildung 35:	Baustellenbeschilderung Broschüren von AGFS und AGFK.....	59
Abbildung 36:	Walburger Unterführung.....	61
Abbildung 37:	Städtebauliche Bemessung nach RASSt06	63

Abbildung 38:	Sitz- und Spielelemente in der Fußgängerzone in Meppen	64
Abbildung 39:	Maßnahmen für Fußgänger.....	66
Abbildung 40:	beispielhafte Stadttorsituation am Nöttentor nach dem Wallentwicklungskonzept	67
Abbildung 41:	Reaktions- und Bremsweg Tempo 30.....	70
Abbildung 42:	Radverkehr auf der Fahrbahn – Markierungen in Bremen und Kiel	72
Abbildung 43:	Geschwindigkeitsreduzierung Handlungskonzept	73
Abbildung 44:	Dialog-Display der Stadt Soest	74
Abbildung 45:	AGFS-Kampagnen	75
Abbildung 46:	Ruhender Verkehr	77
Abbildung 47:	Fahrradhäuser und AGFS-Broschüre	80
Abbildung 48:	Multi- und Intermodales Verkehrsverhalten.....	81
Abbildung 49:	Mobilitätsstation am Bahnhof und ZOB Offenburg und mobil.punkt Bremen ...	82
Abbildung 50:	Intermodale Schnittstellen	84
Abbildung 51:	Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Seidenstücker Weg.....	85
Abbildung 52:	Entwicklung des Carsharing in Deutschland.....	86
Abbildung 53:	Gemeinsamer Flyer von RLG und Stadtteilauto	87
Abbildung 54:	Pendlerportal NRW.....	88
Abbildung 55:	öffentliche Ladesäule am Rathaus in Gütersloh	89
Abbildung 56:	Elektromobile Mobilitätsstation mit E-Pkw und E-Lastenräder in Bremen.....	91

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Indikatoren als Messgröße zur Evaluation	98
------------	--	----

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
FLSA	Fußgänger-Lichtsignalanlage („Fußgängerampel“)
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Taxi, Bus und Regionalbahn)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Taxi, Bus und Bahn)
Pkw	Personenkraftwagen
RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Anlass und Aufgabenstellung des Verkehrsentwicklungsplans

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems in der Stadt Soest. Mit ihm wird der strategische Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Soest abgesteckt. Im Rahmen des VEP werden alle Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit etc.) und alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) betrachtet. Zudem werden auch Querschnittsthemen wie Intermodalität, E-Mobilität, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit behandelt.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Soest dar. Dazu wurden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt. Die Erarbeitung des VEPs erfolgte in laufender Abstimmung mit der Verwaltung und unter Beteiligung von Politik sowie Bürgerinnen und Bürgern.

Dabei soll der VEP mit dazu beitragen, dass alle drei Aspekte der Nachhaltigkeit im Verkehrsbe- reich stärker abgedeckt werden: Er soll den Verkehr wirtschaftlich und effizient abwickeln, die soziale Teilhabe stärken und die Lebensumwelt für die Menschen in Soest verbessern. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund des European Energy Award (EEA), mit dem die Stadt erstmals 2012, und erneut im Jahr 2015 in Silber zertifiziert wurde. Im Rahmen dieses Programms wurden bereits mehrere Maßnahmen aus dem Mobilitätsbereich durchgeführt, verschiedene weitere sind geplant. Der Prozess wird fortgesetzt und der Goldstatus angestrebt.

Abbildung 1: European Energy Award 2015



Quelle: Stadt Soest

Die Erarbeitung eines aktuellen Verkehrsentwicklungsplans war erforderlich, da der bisherige Verkehrsentwicklungsplan Anfang der 1990er Jahre erarbeitet wurde und sich in den letzten 20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben. Gleichzeitig soll

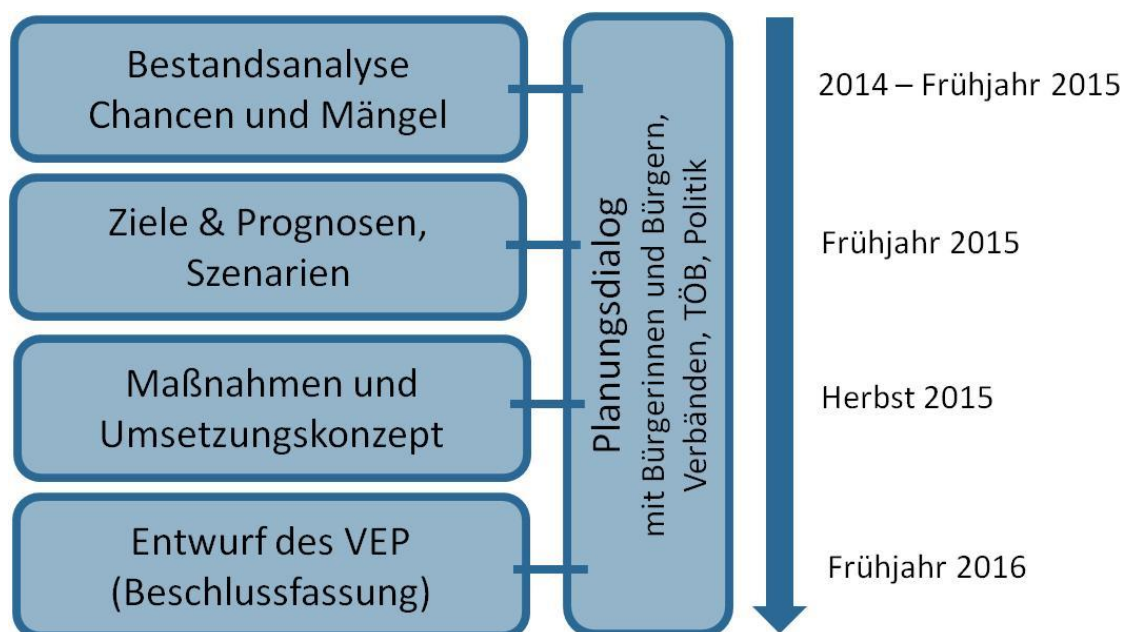
der VEP dazu dienen, sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einstellen zu können.

Teile des Verkehrsentwicklungsplans wurden an die Planersocietät als Gutachterbüro vergeben, andere Teile wurden innerhalb der Stadtverwaltung Soest erarbeitet. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind in einem separaten Zwischenbericht dokumentiert, welcher im Februar 2015 veröffentlicht wurde.

1.1 Methodik

Der Planungsprozess des VEP Soest gliedert sich in vier Phasen: nachdem in der Bestandsanalyse die Mängel und Chancen im Verkehrsangebot identifiziert wurden, folgte der Entwurf eines Zielkonzeptes sowie eine Prognose- und Szenarienbetrachtung für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs, bevor erste Maßnahmen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern formuliert wurden, welche sich im finalen Umsetzungskonzept wiederfinden (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Ablauf und Bausteine VEP Soest



Quelle: eigene Darstellung

Mit dem formulierten Handlungskonzept als Umsetzungsplan des VEP Soest wird der Planungsprozess abgeschlossen. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse und Diskussionen des VEP ab dem Zeitpunkt des Zwischenberichtes zur Bestandsanalyse. Dabei bildet das Kapitel 4 mit dem integrierten Handlungskonzept das Kernstück und finale Ergebnis des Planungsprozesses.

Der Planungsprozess wurde durch einen stetigen Planungsdialog mit Bürgerinnen und Bürgern, politischen Vertreter/innen sowie Interessenverbänden begleitet, welches im folgenden Kapitel kurz erläutert wird.

1.2 Planungsdialog

Das gesamte Verfahren wurde zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den politischen Vertretern und weiteren Interessensvertretern der Verkehrsentwicklungsplanung in einem dialogorientierten Prozess erarbeitet. Dazu fanden mehrere Veranstaltungen statt.

Eine Zukunftsmesse Verkehr im Januar 2015 fungierte als Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung und ermöglichte es den Bürgerinnen und Bürgern ihre Anregungen und Kritik persönlich in den Planungsprozess einzubringen (vgl. Anhang A). Der Partizipationsprozess wurde im Mai 2015 durch zwei öffentliche Planungsradtouren mit Vertreter/innen der Stadtverwaltung und des Gutachterbüros fortgesetzt, hierbei konnten konkret und vor Ort über beispielhafte Mängel und Chancen diskutiert werden (vgl. Anhang C). Mit einer Veranstaltung im September 2015 zu den entwickelten Handlungsstrategien, Maßnahmen und Zielen des VEP wurde die öffentliche Bürgerbeteiligung für den Planungsprozess abgeschlossen (vgl. Anhang D). Prozessbegleitend wurden Informationen zu Zwischenergebnissen und Dokumentationen zu Veranstaltungen auf der Homepage der Stadt Soest (www.soest.de/verkehrsentwicklungsplan) veröffentlicht. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit per Email (verkehrsentwicklungsplan@soest.de) Anregungen zum VEP einzubringen.

Abbildung 3: Auftakt (links), Zielworkshop (rechts), Abschluss (unten)



Quelle: Planersocietät

Die politische Ebene wurde u.a. über einen Workshop im Februar 2015 zur Diskussion des Zielkonzepts für den VEP Soest in den Prozess eingebunden (vgl. Anhang B). Aufbauend auf die Prog-

nose sowie die Szenarien als mögliche Handlungsoptionen, wurden im Rahmen von Kleingruppen die einzelnen Zielfelder und Unterziele diskutiert, ergänzt und angepasst. Die detaillierte Auseinandersetzung mit dem Zielkonzept gewährleistet hierbei die politische Tragfähigkeit der inhaltlichen Orientierung und Ausrichtung des VEP Soest.

2 Szenarienbetrachtung

Mit einem langfristigen Betrachtungshorizont von 10 bis 15 Jahren muss ein Verkehrsentwicklungsplan, neben der Auseinandersetzung mit aktuell identifizierten Chancen und Mängeln, der Aufgabe gerecht werden, qualifiziert auf zukünftige Herausforderungen reagieren zu können. Hierzu zählen u. a. Entwicklungen und Veränderungen folgender Aspekte:

- Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur
- Raum- und Siedlungsstruktur
- Verkehrsangebot (Straßen-/Wegenetz, ÖPNV/SPNV-Angebot)
- steigende Mobilitätskosten (z. B. Kraftstoffpreise, ÖPNV-Tarife)
- enger werdende finanzielle Spielräume der öffentlichen Hand (damit einhergehend Pflege und Erhaltung der Infrastruktur sowie Finanzierung des ÖPNV)
- Mobilitätstrends (z. B. Fahrradboom, Trend zum Pedelec, Benutzen statt Besitzen)
- technische Entwicklungen (z. B. Elektromobilität, intermodale und flexible Systeme mithilfe von Apps/Online-Tools, selbstfahrende Autos)

Die zukünftige Entwicklung dieser Einflussgrößen ist schwer vorhersehbar und zudem stark abhängig von lokalen und globalen Rahmenbedingungen (z. B. Klimaveränderungen, begrenzte Energieressourcen), hierfür bedarf es eines flexiblen und anpassungsfähigen Handlungskonzepts. Dabei gilt es insbesondere, den gesellschaftlichen Kontext im Sinne des demografischen Wandels und sich ändernder Lebens- und Mobilitätsstile für die erfolgreiche Umsetzung der im Handlungskonzept beschlossenen Maßnahmen zu berücksichtigen. Auch die zukünftige Finanzierung dieser Maßnahmen vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltsslage auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene ist zu beachten.

Um die Breite der Aspekte und deren potenzielle Entwicklungen im VEP angemessen zu berücksichtigen, wurden im Rahmen des Prognosezeitraumes bis 2030 mehrere Szenarien mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Rahmenbedingungen als mögliche Zukunftsalternativen erarbeitet und auf ihre Auswirkungen hin betrachtet.

Abbildung 4: Szenarien

Quelle: eigene Darstellung

Mit dem Basisszenario (Prognose-Nullfall) wurden absehbare Entwicklungen der oben genannten Aspekte aus der Analyse bis zum Jahr 2030 fortgeschrieben und deren Auswirkungen auf das Verkehrsangebot der Stadt Soest untersucht (vgl. Kap. 2.1). Da hierbei keine zusätzlichen verkehrsrelevanten Maßnahmen unterstellt werden, dient das Basisszenario als Grundlage und Vergleichsfall für weitere Szenarienbetrachtungen. Für den VEP Soest wurden zwei Entwicklungsszenarien mit unterschiedlichem Fokus hinsichtlich Rahmenbedingungen und Schwerpunkten erarbeitet, die Handlungsstrategien im Hinblick auf Nahmobilität sowie Klimaschutz aufzeigen. Eine weitere Perspektive mit dem Fokus auf hohe Mobilitätskosten als sich ändernde Rahmenbedingungen und der sich daraus ergebenden Handlungsmöglichkeiten bzw. -zwänge ergänzt diese zwei Szenarien. Die unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen bis 2030 ermöglichen den Vergleich verschiedener Maßnahmenbündel und damit die Abschätzung derer Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen (vgl. Kap. 2.2).

Die grundsätzlichen Charakteristika der unterschiedlichen Szenarien sowie deren Auswirkungen auf das Mobilitätsangebot werden im Folgenden dargestellt.

2.1 Prognose-Nullfall – Basisszenario Soest 2030

Aufbauend auf der Weiterentwicklung der Bestandsanalyse wurden Prognoseszenarien der Verkehrsentwicklung mit dem Zeithorizont 2030 als Grundlage für die Diskussion der Ziele, also der inhaltlichen Ausrichtung des VEP, entwickelt und bewertet. Dabei sind zu berücksichtigen:

- Bevölkerungs- und Strukturentwicklungen der Stadt Soest,
- die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsvorhaben sowie
- die weiteren Zielvorgaben der Analyse.

In diesen Szenarien werden potenzielle Maßnahmen auf ihre Wirkung geprüft und bewertet. Für die entsprechende Bewertung bedarf es eines Vergleichsfalls, welcher die zukünftige Entwicklung ohne die Maßnahmen abbildet. Hierzu dient der Aufbau eines Prognose-Nullfalls. Dieser wird in späteren Arbeitsschritten zur Vergleichsbasis aller Prognosevarianten. Erst durch diesen Vergleich wird eine differenzierte Wirkungsabschätzung angedachter Planungsmaßnahmen möglich.

Im Prognose-Nullfall werden alle auf den verschiedenen Planungsebenen bis zum Zeithorizont 2030 wahrscheinlich realisierten Maßnahmen und Entwicklungen mit verkehrlicher Relevanz im Untersuchungsraum berücksichtigt. Dies sind insbesondere:

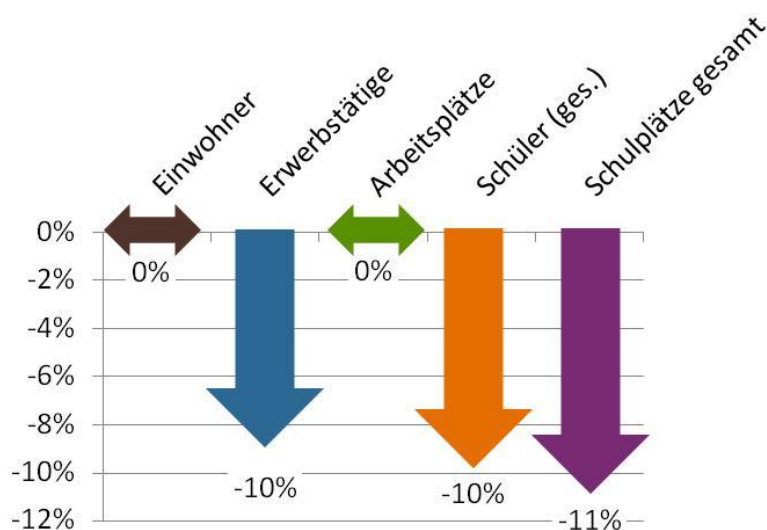
- Allgemeine bundes- und landesweite Verkehrsentwicklung,
- Bevölkerungsprognosen der Stadt Soest,
- Entwicklung von Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitstätten in Soest,
- ortsspezifische siedlungsstrukturelle Entwicklungen (z.B. zur Umsetzung anstehende Bauungspläne),
- zur Realisierung anstehende Infrastrukturmaßnahmen.

Im Folgenden wird kurz auf die städtische/kommunale Planungsebene eingegangen.

Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Flächenentwicklung

Generell wird von einem weiter fortschreitenden Alterungsprozess der Bevölkerung ausgegangen. Infolge dessen kommt es zu Verschiebungen in den einzelnen Altersklassen. Sie werden entsprechend der Gemeindemodellrechnung der Stadt Soest im Jahresvergleich 2013/2030 berücksichtigt.

Abbildung 5: Annahmen zur demographischen Entwicklung



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 5 liegt die Annahme zugrunde, dass die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen bis zum Jahr 2030 stagnieren. In Anbetracht der demographischen Entwicklung nimmt die Zahl der Schüler/innen wie auch die der Erwerbstätigen ab, sodass vor allem Schul- und Ausbildungswege an Bedeutung verlieren. Zudem ist das Mobilitätsverhalten der Personen im erwerbsfähigen Alter deutlich stärker als bei allen anderen Bevölkerungsgruppen durch das Auto geprägt. Das bedeutet, dass – ohne deutliche Verhaltensänderungen – ein Bevölkerungsrückgang in diesen Altersklassen automatisch auch zu weniger Kfz-Verkehr führen muss.

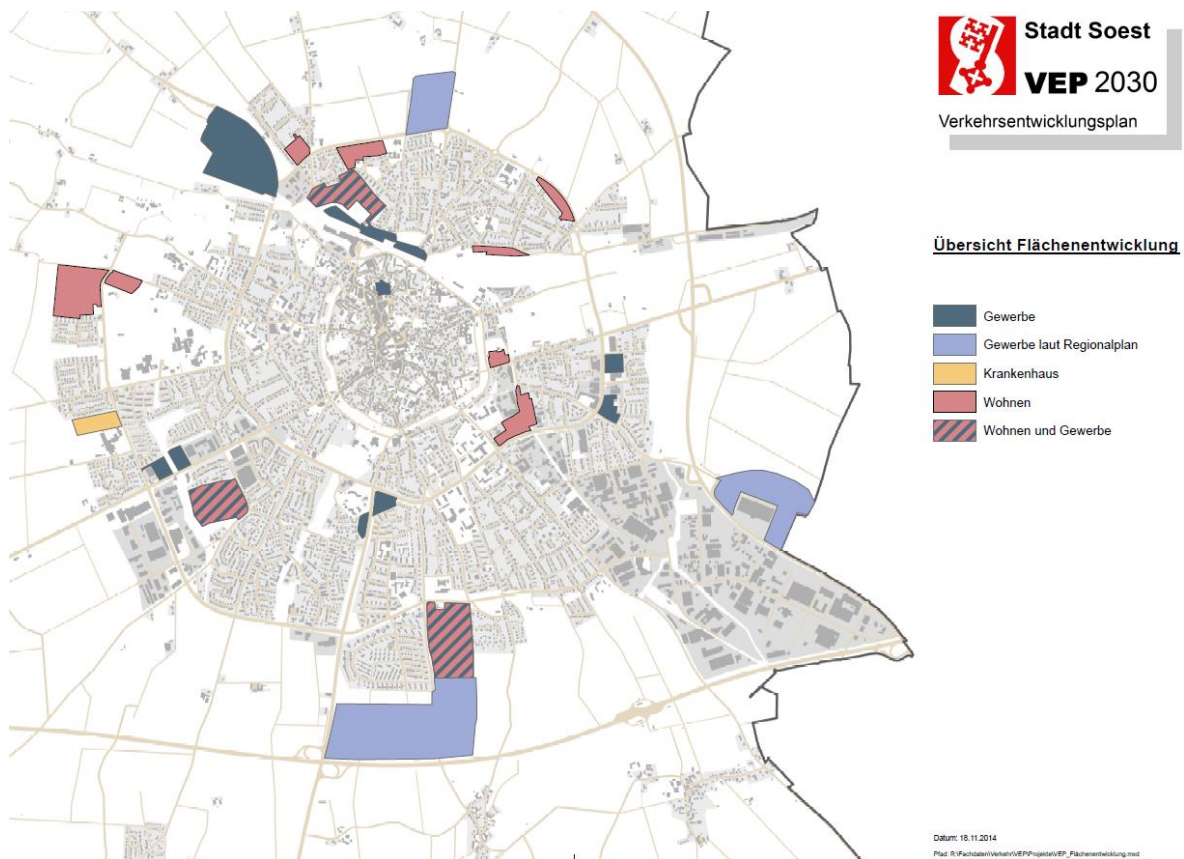
Stark zunehmen wird hingegen der Anteil aller Personen im Rentenalter. Gleichzeitig wird diese Bevölkerungsgruppe insgesamt mobiler sein als heute. Wege älterer Personen sind vor allem durch Freizeit-, Einkaufs- und Besuchsaktivitäten bedingt. Entsprechend größer wird der Anteil dieser Reisezwecke am Gesamtverkehrsaufkommen.

Im Rahmen der Bevölkerungsentwicklung gilt es auch die derzeitige Situation geflüchteter Menschen in Deutschland und die damit verbundenen Auswirkungen auf kommunaler Ebene nicht außer Acht zu lassen. Wie genau sich diese Entwicklung zukünftig in der Bevölkerungs- und Verkehrsprognose widerspiegeln, kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht abgeschätzt werden. Die Kenntnis über potenzielle Verschiebungen in der Bevölkerungsentwicklung sollte für die zukünftige Planung aber berücksichtigt werden.

Die Zahl der Arbeitsplätze und Einwohner wurde für den Prognosehorizont als konstant angenommen. Daraus folgt aufgrund der Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbeflächen (vgl. Abbildung 6), dass in den bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten (sinkende Haushaltsgrößen u. steigende Produktivität) die Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze abnimmt. Dies erfordert die Berücksichtigung weiterer Annahmen:

- Die Anzahl der erwerbsfähigen Personen sinkt
- Die Erwerbsquote steigt
- Verhaltensänderungen in der Mobilität für Arbeitswege werden nicht angesetzt
- Aufgrund der steigenden Bereitschaft zu längeren Wegen, steigt die Berufseinpenderquote in den Untersuchungsraum

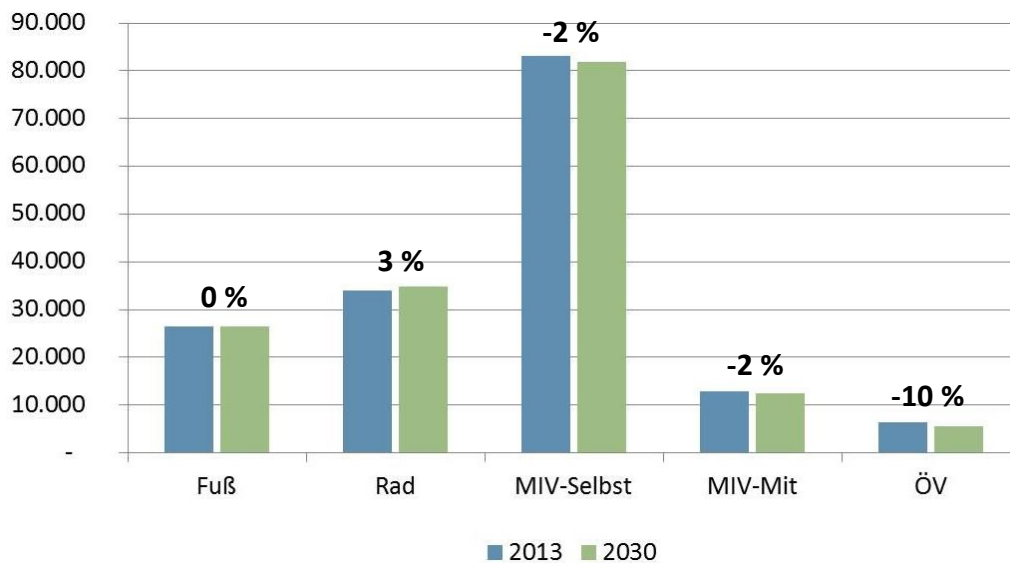
Im Rahmen des Basisszenarios werden die in Abbildung 6 dargestellten Flächenentwicklungen berücksichtigt.

Abbildung 6: Flächenentwicklung

Quelle: Stadt Soest

Mobilitätsverhalten, Reisezwecke

Es werden keine bewussten Verhaltensänderungen einzelner Personengruppen angenommen. Es wird davon ausgegangen, dass z.B. 50-jährige, die heute mit dem Auto zur Arbeit fahren, dies auch im Jahr 2030 machen werden und Schüler/innen genauso häufig und mit dem gleichen Verkehrsmittel wie 2030 zur Schule kommen. Einzige Ausnahme bilden ältere Menschen, bei denen eine höhere Mobilitätsrate unterstellt wird als heute. Da diese Altersgruppe jedoch heute die immobilste ist und auch im Jahr 2030 nur etwa gleich viele Wege wie Kinder und Jugendliche zurücklegen werden, ändert dies nichts an der Gesamtmobilität. Dennoch ergeben sich Änderungen der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr wie Abbildung 7 zeigt. Dies betrifft insbesondere den Öffentlichen Verkehr, dessen Aufkommen um 10 % sinkt. Hierzu trägt vor allen Dingen die zahlenmäßige Abnahme der Schüler- und Auszubildenden bei, die am häufigsten Busse und Bahnen benutzen. Auch der Kfz-Verkehr – sowohl Selbst- als auch Mitfahrer – geht leicht zurück. Wie bereits beschrieben (s. o.), ist dies hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass der Bevölkerungsanteil der Altersgruppen, die hauptsächlich das Auto für ihre Wege benutzen, deutlich sinkt.

Abbildung 7: Modal-Split (Wege) – 2013/2030

Quelle: Ingenieurbüro Helmert

Da der Anteil der Kinder und Jugendlichen sinkt, gehen hinsichtlich der Reisezwecke besonders die Ausbildungswege stark zurück sowie parallel dazu auch die Wege zum Bringen/Holen („Eltern-taxi“). Der höhere Bevölkerungsanteil und die verstärkte Mobilität älterer Personen führen dazu, dass der Anteil der „Einkaufsverkehre“ am Gesamtverkehr trotz rückläufiger Gesamtbevölkerung steigt. Die Anzahl der Arbeitsfahrten bleibt aufgrund erhöhter Beschäftigungsquoten nahezu konstant. Ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen steigt sogar auf Grund der starken Rückgänge im Ausbildungsverkehr geringfügig an.

Straßeninfrastruktur

Für das Basisszenario wurden folgende angesetzte Maßnahmen im Straßenraum als Veränderung gegenüber der Analyse 2013 berücksichtigt:

- Umbau des Knotenpunkts Arnsberger Straße/Lübecker Ring (Wegfall der Rechtsabbiegespur vom Lübecker Ring in die Arnsberger Straße und Umwandlung der Geradeauspur in eine gemeinsame Geradeaus-/Rechtsabbiegespur) im Jahr 2014,
- Kreisverkehr Herzog-Adolf-Weg/Kaiser-Otto-Weg, (Kreisverkehr Herzog-Adolf-Weg/ Hiddingser Weg im Jahr 2015,
- durchgängige Anbindung zwischen Teinenkamp und Werkstraße zur Erschließung der Strabag/Bahnhofsfläche als Tempo 30-Straße

Zusätzlich wurden die oben aufgeführten Flächen und Vorhaben (Flächenentwicklung) entsprechend städtischer Vorgaben erschlossen. Zu beachten ist, dass es sich bei den aufgeführten Maßnahmen ausschließlich um bis 2030 absehbare Projekte handelt.

2.1.1 Auswirkungen Basisszenario Soest 2030

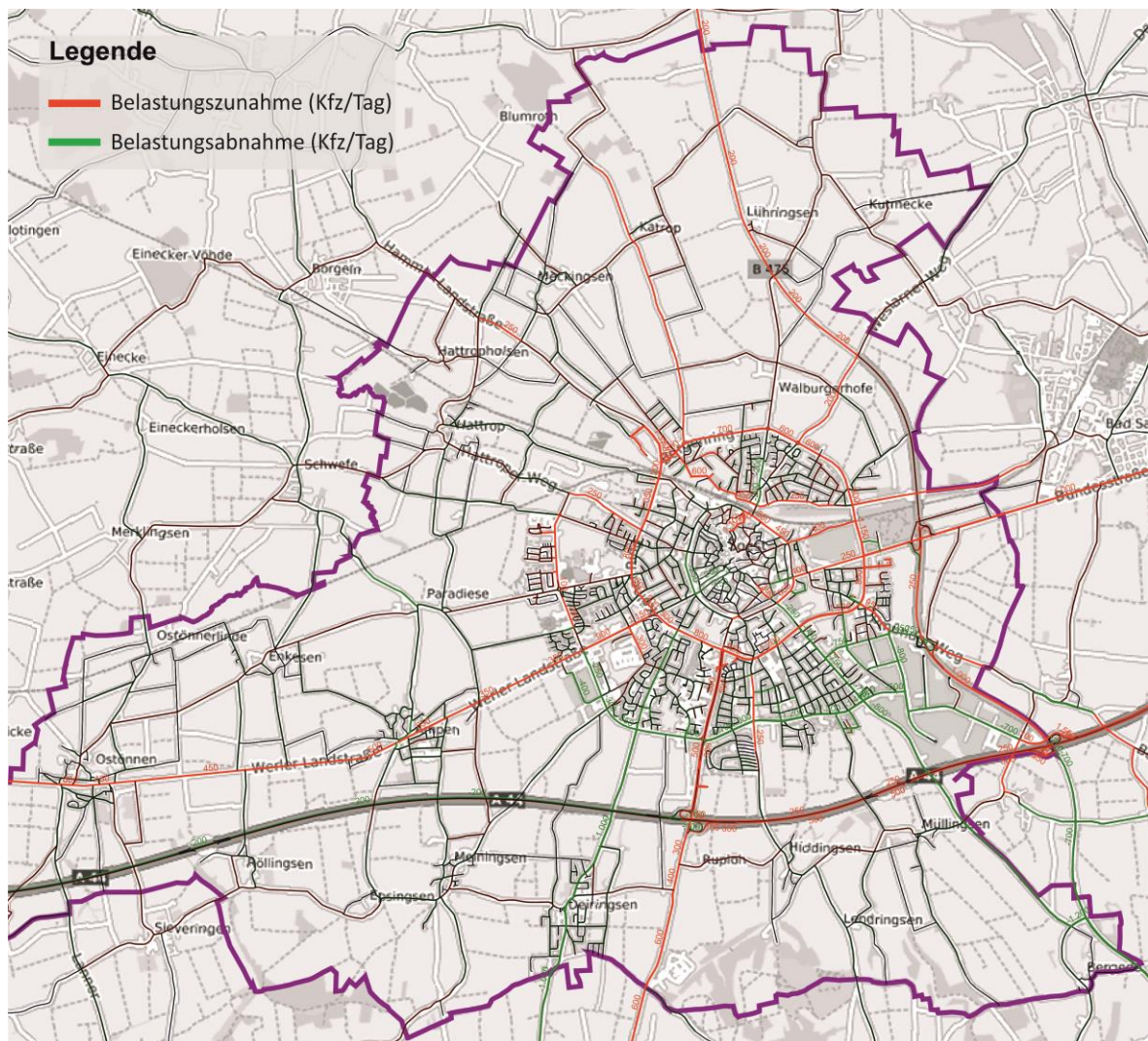
Durch die oben genannten Faktoren wird eine Netzbelastung für das Basisszenario 2030 prognostiziert welche im Vergleich zum Analysejahr 2013 die Identifizierung von Belastungszu- und abnahmen im Straßennetz ermöglicht. Der Differenzplot ist in Abbildung 8 dargestellt.

Insgesamt bleiben die Belastungsänderungen zwischen Analyse und Prognose-Nullfall meist moderat. Auf vielen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zeigen sich im Vergleich zwischen Prognose-Nullfall und Analyse Belastungszuwächse, auf einigen Belastungsabnahmen. Auf dem äußeren Ring (Bergening, Londonring, Danziger Ring) sowie auf dem nördlichen Teil des Altstadtrings ist für den Prognose-Horizont 2030 mit steigenden Verkehrsmengen zu rechnen. Außerhalb des Hauptstraßennetzes in den Wohnbereichen sind eher Belastungsabnahmen zu verzeichnen. Im südöstlichen Straßennetz von Soest (Niederbergheimer Straße, Lange Wende, Overweg) sind eher Abnahmen zu erwarten; in diesen Stadtbereichen überlagern die verkehrlichen Effekte der bestehenden Wohn- (steigende Anzahl der Haushalte) und Gewerbegebiete (Produktivitätserhöhung) die Effekte der neuen Flächenentwicklungen.

Neue verkehrsintensive Nutzungen führen meist punktuell zu Belastungsanstiegen auf einzelnen Strecken. Hervorzuheben sind:

- Auf den Haupteinfahrstraßen nach Soest sind leichte Zuwächse zu erwarten. Aufgrund der zu erwartenden Einwohnerrückgänge im westlichen Umland und Zunahmen im östlichen Umland treten die Zuwächse tendenziell eher auf den östlichen Zufahrtstraßen auf.
- Die potentielle Entwicklung der Flächen an der B229 Arnsberger Straße / Wisbyring führt zu Belastungsanstiegen auf B229/Arnsberger Straße, Lübecker Ring und Wisbyring.¹
- Auf der Hammer Landstraße kommt es zu punktuellen Belastungserhöhungen aufgrund der (vollständigen) Entwicklung des Gewerbegebiets Nordwest.
- Der Danziger Ring wird auch im Prognose-Netz gut angenommen und nimmt weitere Belastungen insbesondere aus dem Innenstadtnetz auf.
- Die Entwicklung der Flächen am Teinekamp bzw. an der Werkstraße führen zu Belastungszunahmen am Knotenpunkt Bergening, jedoch sind auch aufgrund der durchgängigen Verbindung über den Schwarzen Weg auch dort geringe Mehrverkehre zu erwarten.
- Die Strukturdichte im östlichen Stadtbereich (Umfeld Ostfriedhof, Stadtpark) ist heute relativ niedrig. Dadurch werden die verkehrlichen Wirkungen von geplanten Einkaufs- und Wohnbauprojekten (EKZ-Erweiterung, Rennekamp/Rösler, Plange-Platz) nicht durch allgemeine Abnahmen kompensiert. In der Folge treten auch im dortigen Hauptverkehrsstraßennetz (Naugardenring, Ostenhellweg) Belastungszunahmen auf.

¹ Berücksichtigt wurde die Ansiedlung von Möbelmärkten auf beiden Flächen. Auf der westlichen Fläche steht die Ansiedlung eines Autohauses bevor. Die angesetzten Verkehre überschätzen daher die verkehrliche Auswirkung dieser Fläche.

Abbildung 8: Differenzplot Analyse 2013 – Basisszenario 2030

Quelle: Ingenieurbüro Helmert

2.2 Szenarientwicklung

Mit dem Basisszenario wurde dargestellt, wie sich das Verkehrsgeschehen in Soest bis zum Jahr 2030 entwickelt, ohne – neben bereits absehbaren Planungen – neue verkehrsrelevante Maßnahmen zu berücksichtigen. Dieses dient als Vergleichsfall für weitere Szenarien. Für die Wirkungsabschätzung von Maßnahmen wurden zwei Entwicklungsszenarien formuliert, denen unterschiedliche Entwicklungsrichtungen (Nachmobilität bzw. Klimaschutz) und somit Maßnahmen(-bündel) zugrunde liegen. Dies ermöglicht die Gegenüberstellung der Entwicklungsszenarien mit dem Basisszenario und zeigt auf, welche Auswirkungen die jeweils hinterlegten Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen in Soest haben. In Ergänzung wurde abschließend ein Szenario formuliert, welches den Fokus auf sich ändernde Rahmenbedingungen im Sinne steigender Mobilitätskosten legt und hierfür mögliche Anpassungsstrategien formuliert.

2.2.1 Szenario Nahmobilität 2030

Das Nahmobilitätsszenario baut auf der kompakten, fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt (AGFS-Mitgliedschaft) auf, knüpft damit an vorhandene Potenziale an und entwickelt diese weiter. Der Begriff der Nahmobilität wird in diesem Szenario in Gänze erfasst. Neben einer lebendigen Stadt mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer, bildet das Szenario ebenso ein umfassendes und attraktives Angebot an Nahversorgungs- und Naherholungsmöglichkeiten in der Stadt Soest ab. Der Schwerpunkt liegt auf der Förderung einer Mobilität der Nähe in einer Stadt der kurzen Wege, welche – im Vergleich zu investiven Maßnahmen im Kfz-Verkehr und ÖPNV – durch relativ kostengünstige und effektive Maßnahmen umgesetzt werden kann. Im Fokus des Nahmobilitätsszenarios steht dabei außerdem die barrierefreie und altersgerechte Mobilität.

Abbildung 9: Schwerpunkte im Nahmobilitätsszenario



Quelle: Planersocietät, Stadt Soest

Der öffentliche Raum wird als Ort sozialer Interaktion verstanden. Über das rein verkehrstechnische Verständnis als zurückgelegte Strecke hinaus, erfüllt der öffentliche Straßenraum wieder den Zweck als sozialer Treffpunkt und lädt zum Verweilen ein. Neben entsprechend breiten Gehwegen, dient die Umsetzung von erlebnisorientierten Routen (z. B. Spiel- oder Sitzrouten) dazu den Straßenraum neu zu erleben. Der Erhalt und die Förderung attraktiver Nahversorgungszentren bilden hierbei u. a. die Basis für kurze Wege und somit für die Nahmobilität.

Neben dem Ausbau der barrierefreien Gestaltung im öffentlichen Raum beinhaltet der Fokus auf den Fuß- und Radverkehr ebenso die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr. Die konsequente Berücksichtigung barrierefreier Gestaltungsrichtlinien bei neuen Ausbauten und Freihaltung der Seitenräume von parkenden Kfz (v. a. in der Altstadt) gehört ebenso zum Maßnahmenpaket wie auch die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen des ÖPNV (entsprechend der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (Pbefg)), um allen Bevölkerungsgruppen eine Mobilität der Nähe und die soziale Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen.

Durch die weitere Einrichtung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und der standardisierten Gestaltung von Einmündungen wird zudem das Fuß- und Radwegenetz stadtteilübergreifend durchlässiger und sichtbarer im öffentlichen Raum, der Kfz-Verkehr wird entschleunigt und die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr erhöht. Neben baulichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sind auch regulative Maßnahmen für das Szenario vorgesehen. Vor allem an Straßenzügen mit sensiblen Einrichtungen (z. B. Kindergärten, Schulen) dienen Tempo 30-Abschnitte für ein verträglicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer/innen, um v. a. die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten.

Zusätzlich wirkt Öffentlichkeitsarbeit mit Kampagnen (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“) bei relativ geringen finanziellen Investitionen gezielt und effizient hinsichtlich der Nahmobilität in der Stadt Soest. Durch konkrete Ansprachen verschiedener Zielgruppen sowie niedrighschwellige Angebote bspw. bei Events (wie der Allerheiligenkirmes oder dem Weihnachtsmarkt) oder Kooperationen mit lokalen Akteuren wird eine Mobilität der Nähe breitenwirksam gefördert.

2.2.2 Szenario Klimaschutz 2030

Die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit nehmen weiter zu und erfordern einen Wandel im Mobilitätsangebot und -verhalten. Die Grundannahmen im Klimaschutzszenario umfassen weitere Verschärfungen der Emissionsanforderungen der EU in allen Umweltbereichen (CO₂, Lärm, Feinstaub etc.) sowie deutlich zu verzeichnende Zuwächse bei der Elektromobilität (v. a. Pedelecs und Elektro-Pkw). Entsprechend vorausschauende und verkehrseffiziente Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und alternativer Mobilitätsangebote leisten einen konkreten Beitrag zum Klimaschutz und zum Erhalt der Lebensqualität in Siedlungsgebieten. Die Stärkung von Inter- und Multimodalität, eine effizientere Fahrzeugtechnik sowie bewusste Fahrzeugnutzung (z. B. sparsamer Fahrstil) stellen in diesem Szenario wichtige Optionen dar, eine neue und zukunftsorientierte Mobilitätskultur zu entwickeln. Mit dem Klimaschutzszenario knüpft der VEP Soest direkt an den European Energy Award an.

Abbildung 10: Schwerpunkte im Klimaschutzszenario

Quelle: Planersocietät, Stadt Soest

Die Maßnahmen aus dem Nahmobilitätsszenario bilden die Basis für das Klimaschutzszenario. Mit dem weitergehenden Fokus auf die Inter- und Multimodalität sowie Antriebstechnik erweitert sich das Maßnahmenpektrum um die Bereiche ÖPNV/SPNV, Elektromobilität, Mobilitätsmanagement und die Verschneidung der einzelnen Mobilitätsangebote zu einem klimaschutzorientierten Gesamtpaket.

Eine besondere Bedeutung in diesem Szenario kommt der Förderung des öffentlichen Verkehrs als wichtige Alternative zur Pkw-Nutzung zu. Neben der Haltestellenausstattung selber (z. B. Überdachung, Sitzmöglichkeiten, Rad-Abstellanlagen) gehören dazu ebenfalls serviceorientierte Komfortleistungen, wie bspw. Echtzeit-Informationen, Routenplanung oder ein kompaktes Tarifsystem. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit der einzelnen Ortsteile sowie der Region durch eine entsprechende Liniennetzplanung aber auch innovative bedarfsorientierte Instrumente (z. B. Taxibus) gefördert, wodurch der ÖPNV als Rückgrat im Umweltverbundgestärkt wird. Verknüpfungspunkte zwischen den Zubringern Fuß-/Radverkehr und ÖPNV aber auch neuen Mobilitätsangeboten (wie z. B. Carsharing) stellen wichtige Voraussetzungen für die intermodale Nutzung dar und werden in Form von Mobilitätsstationen etabliert.

Mit der Förderung der Elektromobilität gewinnen neben dem derzeitigen Boom der Elektrofahräder auch die elektrisch angetriebenen Pkw zukünftig zunehmend an Bedeutung. Die lokal CO₂-freie motorisierte Mobilität wird mit in die bestehenden Mobilitätsketten der Stadt Soest eingebunden. Neben bedarfsorientierten Ladesäulen im öffentlichen Raum findet sich die E-Mobilität auch im Busverkehr wieder, wodurch diese einerseits öffentlichkeitswirksam sichtbar gemacht wird und andererseits Belastungen durch den ÖPNV insbesondere in der Altstadt reduziert werden können. Auch im Rahmen des Mobilitätsmanagements wird die Elektromobilität eingebunden: E-Autos im Carsharing (z. B. in der Fahrzeugflotte der Verwaltung), Pedelecs als Diensträder oder auch Leih-Lastenräder mit elektrischer Unterstützung erweitern und ergänzen das umfassende Maßnahmenpaket, welches in diesem Szenario greift.

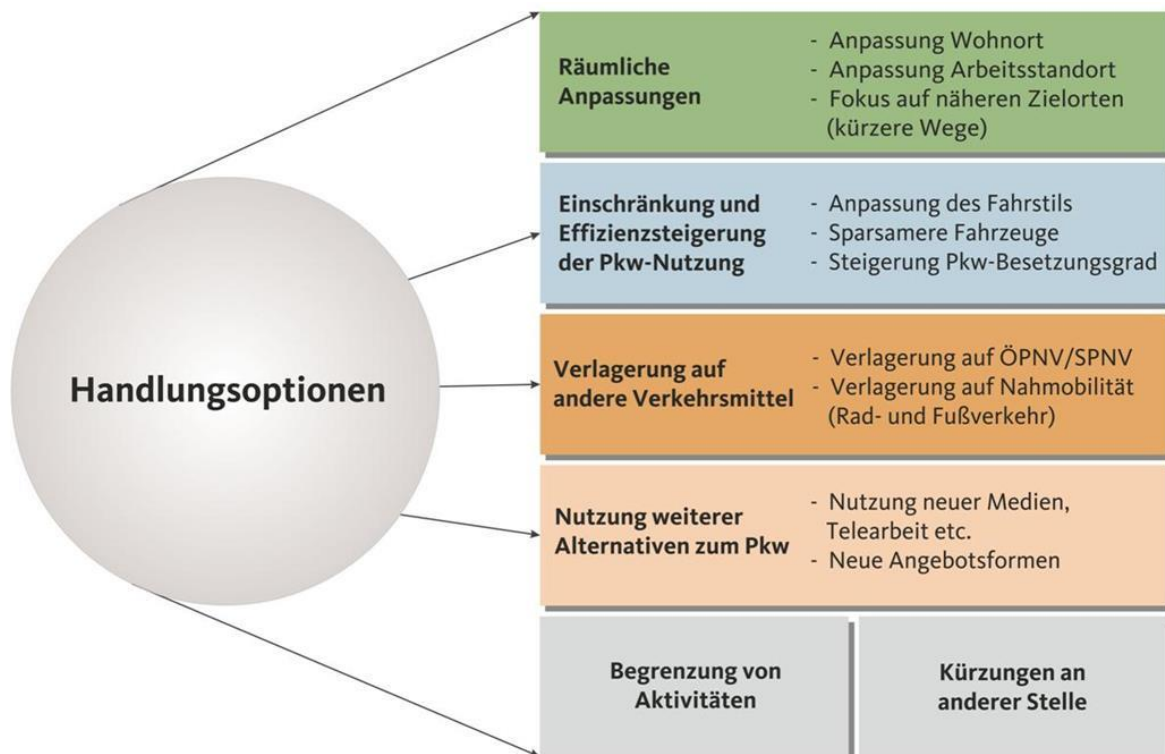
Eine Mobilitätsberatung bewirbt das klimafreundliche Mobilitätsangebot und dient als zentrale Anlaufstelle, wo Hilfestellungen angeboten werden und damit Nutzungshemmnisse reduziert werden können.

2.2.3 Szenario PLUS hohe Mobilitätskosten

Das Szenario unterscheidet sich von den vorangegangenen hinsichtlich des Aufbaus und der Ausgestaltung. Während bei den Entwicklungsszenarien Handlungsschwerpunkte im Fokus lagen, sollen hier auf Basis sich weiter verschärfender Rahmenbedingungen potenzielle Anpassungsstrategien für die Zukunft abgeschätzt werden. Angenommen werden überproportional ansteigende Energiepreise, was sich direkt in den Mobilitätskosten für jeden einzelnen niederschlägt. Im Hinblick auf Peak Oil wird vor allem hinsichtlich der Ölpreise und der damit direkt im Kontext stehenden Kraftstoffpreise von einem weiteren und deutlichen Anstieg ausgegangen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist zukünftig von einer schwächer ausgeprägten Autonutzung auszugehen.

Jedoch beschränken sich die Auswirkungen und damit die potenziellen Anpassungsstrategien nicht allein auf die Verkehrsmittelwahl (z. B. Rad statt Auto). Angepasste Tätigkeitsvarianten im Beruf (z. B. Telearbeit/Homeoffice) oder ein Wohnort in der Nähe des Arbeitsortes spielen hierbei eine ebenso wichtige Rolle wie die Verlagerung vom Pkw auf ein anderes Verkehrsmittel. Dennoch schließen sich die einzelnen Optionen gegenseitig nicht aus, sondern bedingen und ergänzen sich gegenseitig. Eine Übersicht möglicher Ausweichreaktionen zeigt Abbildung 11.

Abbildung 11: PLUS hohe Mobilitätskosten – mögliche Ausweichreaktionen

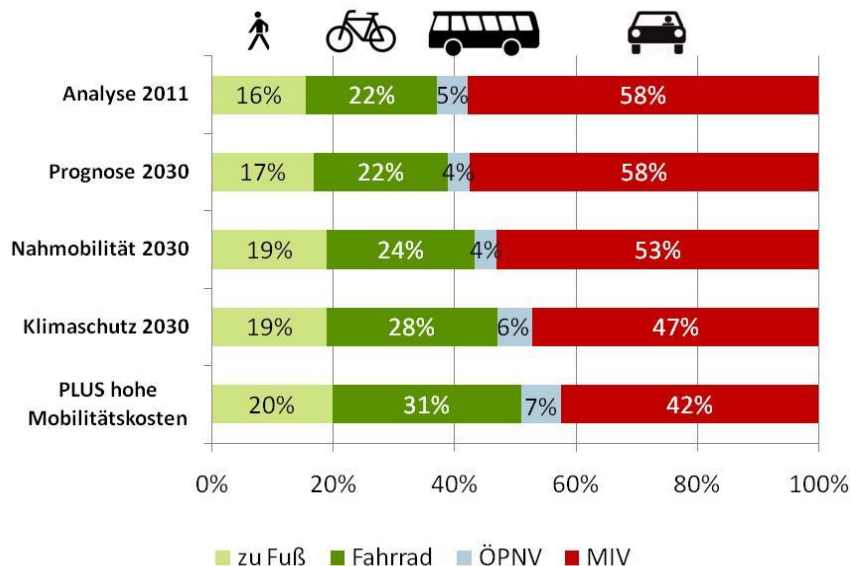


Quelle: eigene Darstellung; kein Anspruch auf Vollständigkeit

2.2.4 Zusammenfassende Bewertung der Szenarien

Für einen Vergleich der Szenarien werden die jeweiligen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl in der Stadt Soest im Folgenden dargestellt. Der Modal-Split basiert auf einer Abschätzung der mit dem Maßnahmenbündel im jeweiligen Szenario erreichbaren Verlagerungen.

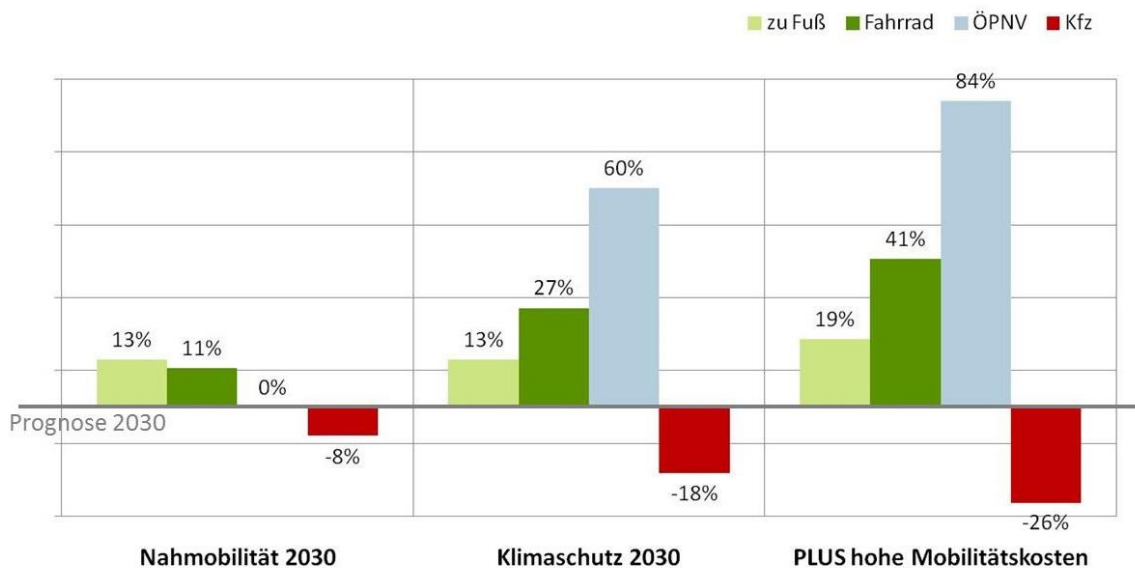
Abbildung 12: Abschätzung des Modal-Split in den Szenarien



Quelle: eigene Darstellung

Für eine möglichst nachvollziehbare Erörterung werden im Folgenden die Verschiebungen im Modal-Split je Szenario dem Basisszenario mit dem Prognosehorizont 2030 gegenübergestellt.

Abbildung 13: Erreichbare Modal-Split-Verschiebungen



Quelle: eigene Darstellung

Der Umweltverbund hat in allen Szenarienbetrachtungen einen Zuwachs zu verzeichnen.

Im Szenario Nahmobilität weisen mit dem fokussierten Blick auf kurze Wege im Zusammenhang einer Stärkung der Nahversorgung Fuß- und Radverkehr ein Wachstum auf. Damit kann im Kfz-Verkehr eine Abnahme der Wege um 8 Prozentpunkte erreicht werden. Das heißt, die fokussierte Angebotsverbesserung im nichtmotorisierten Verkehr, begleitet durch eine effiziente Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit, bewirken eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Damit sind ca. 3.500-3.700 zusätzliche Wege pro Tag im Fuß- und Radverkehr im Nahmobilitätsszenario zu erwarten.

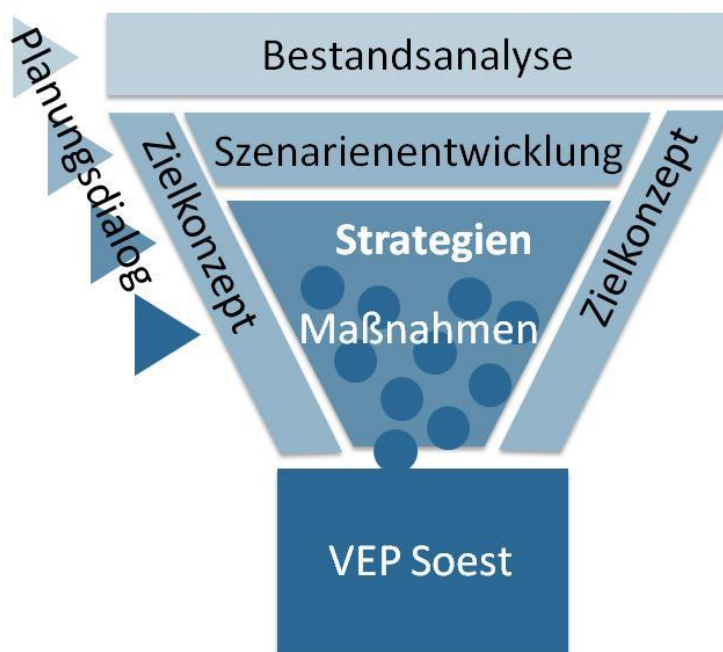
Im Klimaschutzszenario wird das Maßnahmenpaket des vorigen Entwicklungsszenarios übernommen und um die Aspekte ÖPNV, Inter- und Multimodalität und Elektromobilität erweitert. Dementsprechend fällt der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split wie im Nahmobilitätsszenario aus. Durch den breiteren Ansatz zur Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr und der damit einhergehenden Angebots- und Serviceverbesserung wächst der Radverkehrsanteil am Modal Split um ca. ein Drittel im Vergleich zum Basisszenario. Der zusätzliche Fokus auf Optimierungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Soest führt zu einem deutlichen Anstieg der zurückgelegten Wege im öffentlichen Verkehr ausgehend von einer niedrigen Ausgangsbasis. Mit der Steigerung im ÖPNV könnten 600.000 zusätzliche Fahrgäste im Jahr gewonnen werden. Gleichzeitig werden durch die Verlagerungen hin zum Umweltverbund im Szenario Klimaschutz ca. 16.000 Kfz-Wege pro Tag eingespart.

Die größten Gewinne und Verluste sind in der Betrachtung „PLUS hohe Mobilitätskosten“ zu beobachten. Da hier keine Maßnahmenpakete hinterlegt sind, sondern ausschließlich sich stark verändernde Rahmenbedingungen hinsichtlich der Energiepreise im Vordergrund stehen, basieren die Veränderungen im Modal Split auf den zu erwartenden Anpassungsstrategien (vgl. Abbildung 11). Vor allem im MIV sind Einbußen von einem Viertel der Wege zu verzeichnen, was u. a. darauf zurückzuführen ist, dass die hier angenommenen steigenden Ölpreise direkt bei dem Endverbraucher über die Kraftstoffkosten spürbar werden.

3 Zielkonzeption

Mit dem Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2030 wird im Verkehrsentwicklungsplan die strategische Ausrichtung für das Verkehrsgeschehen auf der Straße und Schiene sowie im Personen- und Wirtschaftsverkehr der Stadt Soest definiert. Als Leitlinie für die inhaltliche Bearbeitung und Abwägung dienen die im Erarbeitungsprozess des VEP entwickelten und abgestimmten Ziele.

Abbildung 14: Zielkonzept als Leitlinie für die inhaltliche Bearbeitung



Quelle: eigene Darstellung

Die Zielkonzeption wurde mit politischen Vertreter/innen und der Verwaltung im Rahmen eines Workshops am 17. Februar 2015² gemeinsam diskutiert und abgestimmt (vgl. Kapitel 1.2). Abgeleitet aus der Analyse wurden mit den Szenarien unterschiedliche Handlungsoptionen zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität aufgezeigt. Vor diesem Hintergrund wurde ein Entwurf des Zielkonzepts in Kleingruppen diskutiert, ergänzt und angepasst. Im Ergebnis wurden für den VEP sechs Zielfelder benannt, welche durch weitere Unterziele näher definiert werden. Der integrierte Ansatz, der alle Verkehrsmittel umfasst und dabei insbesondere den Umweltverbund (Fahrrad-, Fuß-, Bus- und Bahnverkehr) sowie eine inter- und multimodale Nutzung stärkt orientiert sich am Szenario Klimaschutz 2030.

² vgl. Anhang B

Abbildung 15: Zielkonzept VEP Soest 2030

Quelle: eigene Darstellung

Zielfeld A: Gleichberechtigte Teilhabe sichern

- Barrierefreiheit erhöhen
- Demografischen Wandel berücksichtigen
- Eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern
- Soziale Sicherheit erhöhen, Angsträume vermeiden

Zielfeld B: Umweltverbund stärken und Nahmobilität fördern

- Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern
- Multimodalität ermöglichen
- Radverkehr fördern und Infrastruktur verbessern
- Nahversorgung sichern
- (Verkehrlich) integrierte Stadtentwicklung betreiben
- Historisches Stadtgefüge erhalten
- Innenstadterreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln sicherstellen
- Straßenräume für alle verträglich gestalten, Straßenräume aufwerten, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter erhöhen

Zielfeld C: Anbindung der Ortsteile und in die Region mit dem Umweltverbund verbessern

- Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt und untereinander sichern, insbesondere für den Radverkehr
- Adäquates ÖPNV-Angebot für Pendler bieten, regionale Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV optimieren

Zielfeld D: Kfz-Verkehr verträglich gestalten

- Gute Ausgangssituation im Kfz-Verkehr erhalten, Verkehrsfluss sicherstellen
- Verkehrsbedingte Umweltauswirkungen und Belastungen abbauen, verkehrsbedingte CO₂-Emissionen reduzieren
- Wirtschaftsverkehr bündeln und verträglich abwickeln, Lieferverkehr in der Altstadt verträglich organisieren
- wohnungsnahes Parken, Parkraumbewirtschaftung weiterentwickeln

Zielfeld E: Verkehrssicherheit weiter erhöhen

- Im Vergleich zum Landesschnitt überdurchschnittliche Entwicklung anstreben
- Unfallzahl reduzieren, keine Schwerverletzten und Verkehrstoten
- Situation für besonders gefährdete Gruppen verbessern (Radfahrer (auch in Bezug auf Pedelecs), Kinder, Senioren)
- Sichere Schulwege gewährleisten
- Ortseinfahrten sicher gestalten
- Pkw-freie Wege zwischen Bahnhof und Arbeitsplatzstandorten, Fachhochschule und Berufsschulen ermöglichen

Zielfeld F: Mittel effizient einsetzen

- Effizienzsteigerung durch bessere Auslastung der bestehenden Verkehrsmittel und Infrastruktur
- Erhaltung der Infrastruktur gewährleisten
- Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen abwägen (Nutzen – Kosten)

4 Integriertes Handlungskonzept

Mit dem integrierten Handlungskonzept steht ein umsetzungsorientierter Plan, welcher das Ergebnis des vorangegangenen Planungsprozesses unter Beteiligung der Verwaltung, der Politik sowie der Bevölkerung repräsentiert.

Das Handlungskonzept zeigt zielführende Handlungsstrategien auf. Vor dem Hintergrund, dass sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen begrenzt sind, wird eine Gewichtung der Maßnahmen nach Prioritäten vorgenommen. Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird außerdem eine zeitliche Reihung festgelegt.

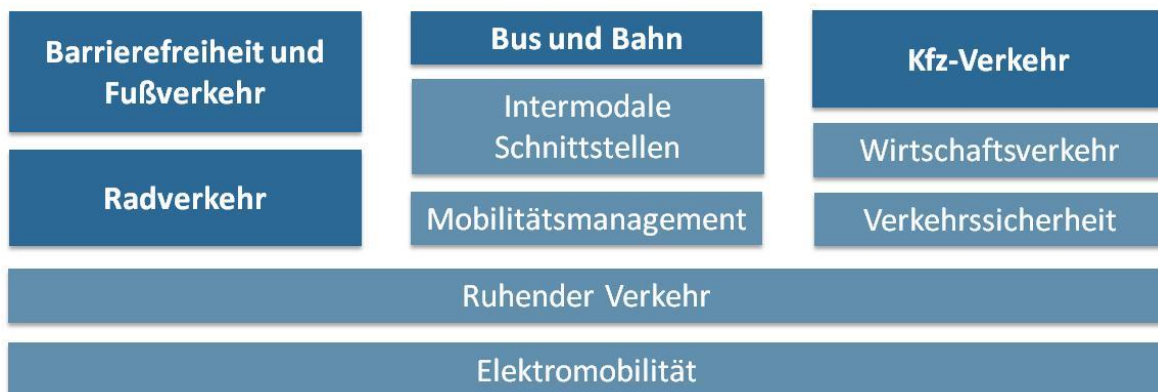
Dabei werden auch die finanziellen Aspekte (Kostenschätzung) und personellen Zuständigkeiten (Baulastträger/Akteur) je Maßnahme berücksichtigt. So wird deutlich, dass die Verkehrsentwicklung in Soest neben der Stadtverwaltung von vielen weiteren Akteuren mitgestaltet wird.

Im Konzept sind sowohl Maßnahmen enthalten, die als direkte Handlungsgrundlage für die Verwaltung dienen als auch Maßnahmen, für die weitere Planungsgrundlagen geschaffen werden müssen und entsprechend eine weitere politische Befassung erforderlich ist.

Das integrierte Handlungskonzept umfasst neun Handlungsfelder, welche im Folgenden detailliert beschrieben werden und die jeweils eine konkrete Maßnahmenliste umfassen (vgl. Kap. 6).

- Handlungsfeld Kfz- und Wirtschaftsverkehr (Kap. 4.1)
- Handlungsfeld Bus und Bahn – ÖPNV (Kap. 4.2)
- Handlungsfeld Radverkehr (Kap. 4.3)
- Handlungsfeld Barrierefreiheit und Fußverkehr (Kap. 4.4)
- Handlungsfeld Verkehrssicherheit (Kap. 4.5)
- Handlungsfeld Ruhender Verkehr (Kap. 4.6)
- Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen (Kap. 4.7)
- Handlungsfeld Elektromobilität (Kap. 4.8)
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (Kap. 4.9)

Abbildung 16: Handlungsfelder im VEP Soest 2030

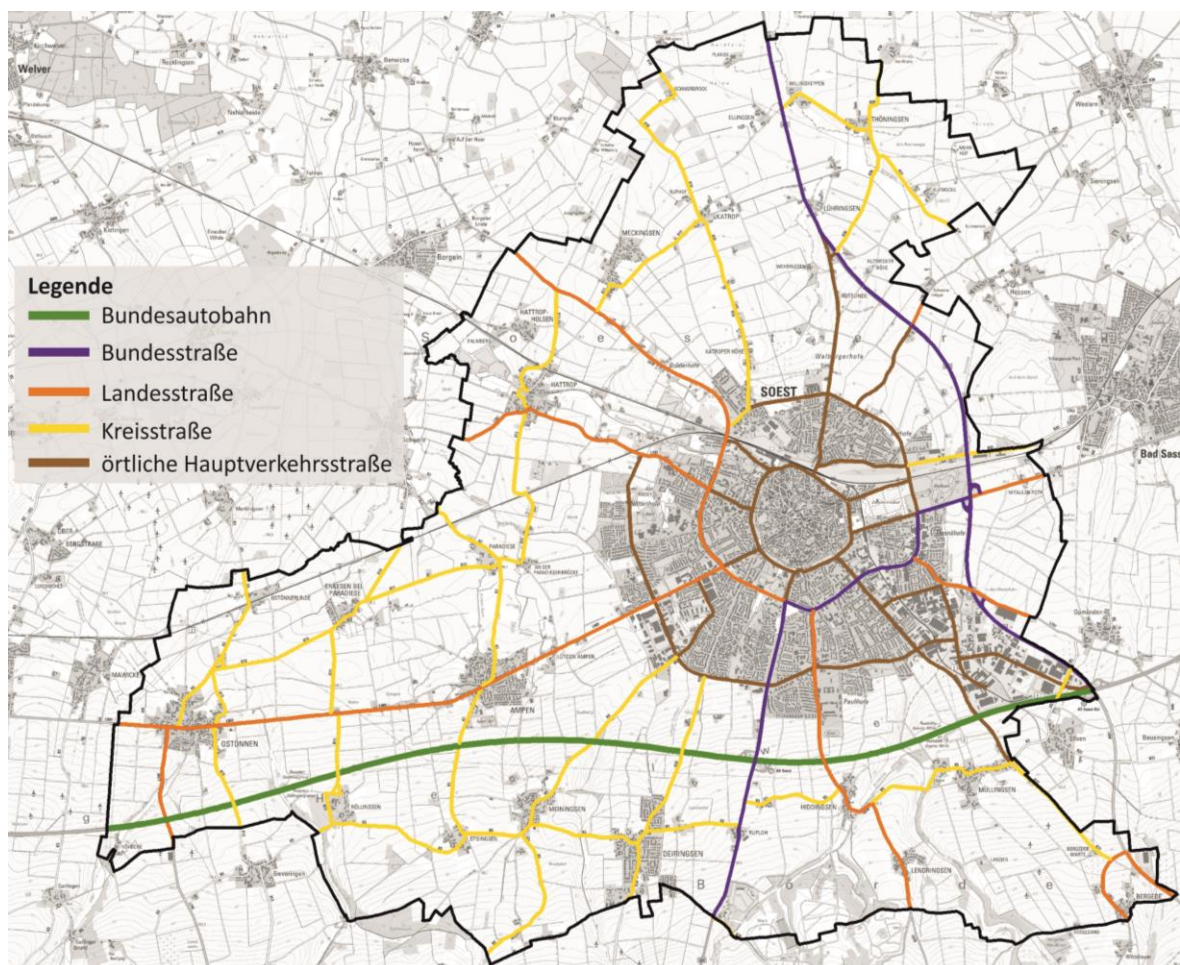


Quelle: eigene Darstellung

4.1 Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Als Kreisstadt mit mittelzentraler Funktion für die umliegenden Kommunen sowie der Lage an den überregionalen Achsen der Bundesautobahnen A2 und A44 kommt dem Kfz-Verkehr und somit dem Straßennetz v. a. im Kontext eines relativ stark ausgeprägten (berufsbedingten) Pendleraufkommens eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung zu, wie die Bestandsanalyse aufzeigt³. Die Verbindungsfunktion im klassifizierten Straßennetz ist entsprechend den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (FGSV 2008) zu gewährleisten und entsprechende Reisezeiten anzubieten. Abbildung 17 zeigt die örtlichen Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Soest sowie die klassifizierten Straßen welche zusammen aus verkehrsplanerischen Gesichtspunkten das Hauptstraßennetz darstellen. Neben dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sowie der Bündelungsfunktion des Kfz-Verkehrs gilt es hierbei ebenso Beeinträchtigungen weitestgehend zu reduzieren und bspw. die verträgliche Abwicklung des Kfz-Aufkommens zu optimieren. Dabei kommen gestalterische Ansätze, Optimierungen im Straßennetz wie auch restriktive Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zum Einsatz.

Abbildung 17: Örtliche Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen der Stadt Soest



Quelle: eigene Darstellung

³ vgl. Stadt Soest 2015 a

Neben den für den VEP entwickelten Maßnahmen enthält das Handlungskonzept für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr ebenso bereits geplante Maßnahmen (vgl. Kap. 6), welche in den VEP nachrichtlich aufgenommen wurden.

4.1.1 Gestaltung der Ortseingänge

Die Siedlungsstruktur der Stadt Soest kann einerseits als kompakt (Kernstadt) sowie andererseits als dispers (Ortsteile) charakterisiert werden. Vor allem in den Ortsteilen ist in der Ortseinfahrt eine Geschwindigkeitsreduktion (i. d. R. auf Tempo 50) sicherzustellen, darüber hinaus repräsentieren die Ortseinfahrten häufig den individuellen Charakter bzw. die Visitenkarte bei der Ein- und Ausgangssituation. Entsprechend gilt es neben verkehrssicherheitsrelevanten Gesichtspunkten (Einfahrt in ein Siedlungsgebiet) ebenso gestalterisch ansprechende (Identität) sowie praktikable (ressourcenschonend) Lösungen und Situationen herzustellen. Zusätzlich spielt der querende nichtmotorisierte Verkehr – bspw. ausgehend von einseitig begleitenden Radwegen – eine wichtige Rolle (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Ortseingang Hattrop



Quelle: Planersocietät

Wie die Bestandsanalyse zeigte, kommen im Untersuchungsraum bereits Geschwindigkeitstrichter sowie gestalterische Maßnahmen an Ortseingängen zum Einsatz, allerdings wird hierbei kein einheitlicher (auf den einzelnen Ortsteil bezogen wie auch allgemein) Ansatz verfolgt, sodass nur punktuelle Lösungen erkennbar sind⁴.

Das Handlungskonzept sieht eine einheitliche Gestaltung ausgewählter Ortseingänge (Ortsteile und Kernstadt) mittels zweier Ansatzpunkte vor:

⁴ vgl. Stadt Soest 2015 b

- Geschwindigkeitstrichter reduzieren etappenweise frühzeitig die Geschwindigkeit außerhalb des Siedlungsbereiches und sensibilisieren so die Kfz-Fahrer/innen für den – i. d. R. – folgenden Tempo 50 Abschnitt ohne abrupt abbremsen zu müssen bzw. von potenziellem Querverkehr überrascht zu werden.
- Gestalterische Maßnahmen umfassen eine breite Palette an Möglichkeiten, um an Ortseingängen die Verkehrssicherheit bzw. die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen. Durch Fahrbahneinengungen oder -verschwenke bspw. kann die Geschwindigkeit verringert und der Straßenraum entsprechend des örtlichen Tempo-Gebots umgestaltet werden, in Kombination mit Querungshilfen (z. B. Mittelinsel) wird zusätzlich die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöht. Parallel besteht die Möglichkeit den Ortseingang durch Bepflanzungen oder (farbliche) Markierung optisch aufzuwerten. Gleichzeitig können städtebauliche Aspekte berücksichtigt werden, indem die Ortseingänge in die bestehende Bebauung eingebunden werden und somit attraktive dorfgerechte Eingangssituationen schaffen.

Abbildung 20 können die im Handlungskonzept festgesetzten Ortseingänge für eine entsprechende Gestaltung entnommen werden. Die Maßnahmenliste in Kap. 6 zeigt diese im Kontext der Priorisierung, des Umsetzungshorizontes und des finanziellen Aufwandes.

4.1.2 Knotenpunktumgestaltung

Im Vergleich zu lichtsignalisierten Knotenpunkten zeichnen sich Kreisverkehre v. a. durch eine höhere Verkehrssicherheit (für alle Verkehrsteilnehmer/innen) sowie einen durchlässigeren Verkehrsfluss aus. Durch geringere Fahrgeschwindigkeiten bzw. Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen, weniger Konfliktpunkte und bessere Sichtbeziehungen besteht an Kreisverkehren ein höheres Sicherheitsniveau. In Abhängigkeit von der am Knoten vorhandenen Verkehrsstärke, treten an Kreisverkehren zudem kürzere Wartezeiten auf, wodurch sich weniger Rückstaus bilden und Emissionen (Anfahren, Anhalten) reduziert werden können. Im Betrieb sind Kreisverkehre die günstigere Knotenpunktform, da im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen (Energie, Wartung) keine Kosten anfallen. Im Kontext des Straßennetzes bilden Kreisverkehre raumgliedernde Orientierungspunkte v. a. für Ortsfremde und können als Wendemöglichkeit genutzt werden. Darüber hinaus bieten sie aus städtebaulicher Sicht die Möglichkeit, die jeweiligen Knotenpunkte durch mehr oder weniger aufwendige, gestalterische Maßnahmen optisch und zweckmäßig – auch im Bereich von Eingangssituationen – aufzuwerten (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Kreisverkehr Danziger Ring

Quelle: Planersocietät

Im Untersuchungsraum des VEP Soest sind bereits zehn Knotenpunkte in der Kernstadt sowie zwei weitere in den Ortsteilen Paradiese und Deiringsen als Kreisverkehr gestaltet, während allein in der Kernstadt 38 Knoten mittels Lichtsignalanlage gesteuert werden. Obwohl der Verkehrsfluss an den signalisierten Knotenpunkten überwiegend unproblematisch verläuft, werden vereinzelt – v. a. in der Spitzenstunde oder in der Nähe von Schulstandorten – erhöhte Belastungen und Rückstaus beobachtet. Weitere Kreisverkehre im Straßennetz sind sowohl aus verkehrlicher, aber auch wirtschaftlicher und städtebaulicher Sicht zu empfehlen. Hinzu kommt, dass laut des Basisszenarios auf einzelnen Streckenabschnitten mit zunehmenden Verkehrsmengen zu rechnen ist. Diesbezüglich wurden die signalisierten Knotenpunkte im Rahmen der Maßnahmenkonzeption auf ihr Potenzial für den Einsatz von kleinen⁵ Kreisverkehren mit einstreifigen Kreisfahrbahnen, wie sie in Soest bereits zur Anwendung kommen, hin geprüft. Neben kleinen (einstreifig befahrbaren) Kreisverkehren können v. a. bei zunehmender Verkehrsstärke sowie entsprechenden Platzverhältnissen auch zweistreifig befahrbare Kreisverkehre oder Kreisverkehre mit Bypässen (im Ausnahmefall) eine zweckmäßige Lösung darstellen. Aufgrund der überwiegend innerstädtischen/ kernstadtnahen Lage der betrachteten Knotenpunkte und der damit verbundenen knappen Flächenverfügbarkeit wurden diese nicht in die Prüfung einbezogen. Folgende Kriterien für eine erste Potenzialabschätzung waren ausschlaggebend⁶:

- **Verkehrsstärke:** Kleine Kreisverkehre können 14.000-25.000 Kfz/Tag mit angemessener Verkehrsqualität abwickeln. Je höher oder differenzierter (je Knotenstrom) die Verkehrsstärke ausfällt, desto detaillierter müssen ggf. weitere Aspekte der Leistungsfähigkeit geprüft werden.

⁵ Kleine Kreisverkehre weisen einen Außendurchmesser von 26-40 Metern auf (FGSV 2006).

⁶ vgl. FGSV 2006

- **Flächenverfügbarkeit:** Kleine Kreisverkehre können – in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und der lokalen Gegebenheiten – einen Außendurchmesser von 26-40 m (Regelwert: 30-35 m) aufweisen. Mit der Lage des Kreisverkehrs sind geradlinige Durchschüsse für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, um eine Geschwindigkeitsreduzierung und damit die gewünschten Effekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen (in der Regel Versatz um eine Fahrstreifenbreite). Neben der Streckenführung des Kfz-Verkehrs ist ebenso die Fuß- und Radverkehrsführung für die Flächeninanspruchnahme ausschlaggebend. Bei baulich getrennten Radwegen wird ein Abstand von ca. 4 m von der Kreisfahrbahn empfohlen, die Seitenräume für den Fußverkehr sind entsprechend zu berücksichtigen.
- **Radverkehr:** Bei Gesamtverkehrsstärken von bis zu 15.000 Kfz/Tag wird die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn empfohlen. Wird diese Kfz-Verkehrsmenge überschritten, ist eine detailliertere Abwägung zwischen Flächenverfügbarkeit, gemeinsamem Geh- und Radweg, Verkehrssicherheit sowie Bedeutung des Knotenpunktes im Radverkehrsnetz (z. B. Velorouten, vgl. Kap.4.3.1) notwendig.
- **ÖPNV (Busverkehr):** Für den Einsatz von Kreisverkehren sind auch die Belange des ÖPNV entsprechend zu berücksichtigen. Mindestmaße sollten bei regelmäßigem Busbetrieb vermieden werden. Durch die zweifache Richtungsänderung (Ein- und Ausfahrt) sowie die Fahrzeugneigung kann es zu Komfortbeeinträchtigungen der Fahrgäste kommen. Hierfür kann bspw. zugunsten des Fahrkomforts auf einen baulich gestalteten Innenring verzichtet werden und eine (überfahrbare) Markierungslösung zum Einsatz kommen. Jedoch sollte diese Überlegung stets in Abwägung der Akzeptanz und Ansprüchen der übrigen Verkehrsteilnehmer/innen bzw. der Verkehrssicherheit stattfinden. Darüber hinaus sollten potenzielle Reisezeitverluste des Linienbusverkehrs bei der Detailprüfung untersucht werden.
- **Städtebau:** Kreisverkehre können als prägendes Element im Straßenraum (z. B. Ortseinfahrt, Wechsel städtebaulicher Umfeldnutzung) sowie bewusst als konträres Mittel bzgl. der linienhaften Straßenführung eingesetzt werden und somit der räumlichen Gliederung dienen. Dementsprechend sind die aktuellen städtebaulichen Situationen der Knotenpunkte sowie bestehende städtebauliche Konzepte zu berücksichtigen. So können bspw. überdimensionierte Knotenpunkte durch Kreisverkehre städtebaulich harmonischer in den Straßenraum integriert werden. Für die Stadt Soest liegt ein Wallentwicklungskonzept vor, welches Handlungsempfehlungen für die zukünftige Gestaltung und Nutzung der Anlagen formuliert. Im Zusammenhang mit Gestaltungspotenzialen an den Torsituationen zur Altstadt durch Anlage von Kreisverkehren wurde dieses im Rahmen der Potenzialabschätzung für die Kreisverkehre berücksichtigt⁷.

Entsprechend den oben genannten Kriterien wurde zusammen mit weiteren planungsrelevanten Rahmenbedingungen eine erste Potenzialabschätzung vorgenommen. Demnach wurden für die Abschätzung ebenso Berührungspunkte mit anderen Handlungsfeldern und Maßnahmen (z. B. Velorouten) berücksichtigt, um Synergie- und Bündelungseffekte zu nutzen. Darüber hinaus spielte ebenso die Einbettung in das bisherige gesamtstädtische Konzept an bestehenden Kreisverkehren eine Rolle, wie auch die Abwägung hinsichtlich der planungsrechtlichen Verantwortlichkeit und

⁷ vgl. Stadt Soest 2015 b

der damit zusammenhängenden Realisierungsmöglichkeit. Folgende Knotenpunkte werden im Ergebnis für eine vertiefende Detailprüfung und erste Umsetzung empfohlen:

- Boleweg / Senator-Schwartz-Ring / Schloitweg
- Senator-Schwartz-Ring / Emdenstr. / K20 Deiringser Weg
- Deiringser Weg / L969 Wisbyring
- Nelmannwall / Walburger-Osthofen-Wallstraße / Nottebohmweg / Osterhofentor
- Ostenhellweg / Immermannwall / Thomätor / Nelmannwall
- Senator-Schwartz-Ring / K9 Meininger Weg
- Paradieser Weg / Hattroper Weg / Johannes-Gropper-Weg / Heinsbergplatz

An folgenden weiteren Knotenpunkten wurden grundsätzlich Potenziale für Kreisverkehre erkannt, die langfristig ebenfalls aufgegriffen werden könnten:

- Oestinghauser Landstr. / B475 / Thöningser Str.
- Weslaner Weg / B475 / Soester Str.
- Freiligrathwall / Nöttentor / Heinsbergplatz / Aldegreverwall
- Walburger Tor / Weslaner Weg / Oestinghauser Str / Vor dem Walburger Tor
- Freiligrathwall / Jakobitor / Dasselwall / Westenhellweg
- Hammer Landstraße / L670 Londonring / K10 Bergenring
- Hammerweg / L670 Londonring / Schendelerstr.
- Kölner Ring / Paradieser Weg / L670
- L747 Hattroper Weg / L670 Brüggering / Kölner Ring

Eine lokalisierte Übersicht der für das Handlungskonzept ausgewählten Kreisverkehre sowie weiterer Knotenpunkte mit Potenzialen zur Umgestaltung als Kreisverkehr zeigt Abbildung 20. Eine detaillierte Auflistung der Umgestaltungspotenziale zu kleinen Kreisverkehren im Kontext der Priorisierung, des Umsetzungshorizonts sowie einer finanziellen Abschätzung zeigt Kap. 6. Die im Rahmen der Potenzialanalyse beobachteten Kriterien der oben genannten Knotenpunkte können in detaillierter Form dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang D).

Grundlegend sollte bei den genannten Knotenpunkten im Falle einer Umgestaltung eine lokal spezifische Gestaltung und städtebauliche Einbindung bzw. Aufwertung in Betracht gezogen werden. Dabei kann die Umgestaltung bspw. nach dem Aspekt der Ortseinfahrt in die Kernstadt (Senator-Schwartz-Ring / Emdenstr. / K20 Deiringser Weg) erfolgen und eine Eingangssituation geschaffen werden. Räumlich schwach erfasste und überdimensionierte Knotenpunkte (z. B. Paradieser Weg / Hattroper Weg / Johannes-Gropper-Weg / Heinsbergplatz) können durch eine Umgestaltung dem Verkehrsaufkommen entsprechend neu und verträglich gegliedert werden, um die städtebauliche Attraktivität zu erhöhen. Zudem stellen Kreisverkehre aus verkehrstechnischen Gründen v. a. bei mehr als vier Knotenpunktzufahrten eine übersichtliche und somit sicherheitsrelevante Lösung und Gestaltung dar, auch in Hinblick auf die Führung hochwertiger Radverkehrsverbindungen, wie Velorouten (vgl. Kap. 4.3.1).⁸ Darüber hinaus bieten die betrachteten Knotenpunkte auf dem Altstadtring im Zusammenspiel mit dem vorangegangenen Wall-Entwicklungskonzept und dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept Altstadt das Potenzial attraktive Ein-

⁸ vgl. FGSV 2006: 10

gänge in die Altstadt zu gestalten und die historische Bedeutung der Stadttore sicht- und erlebbar wieder aufzugreifen. Zusätzlich bietet die Umgestaltung einzelner Knoten die verträgliche Einbindung des Radverkehrs im Kontext der vorgeschlagenen Velorouten (vgl. Kap. 4.3)

Grundsätzlich ist im Zuge einer Konkretisierung der Umgestaltung eine weitergehende Detailprüfung hinsichtlich der Machbarkeit, insbesondere im Hinblick auf Leistungsfähigkeit sowie der räumlichen Verfügbarkeit, erforderlich.


Abbildung 20: Kreisverkehre und Umgestaltung Ortseingänge Handlungskonzept

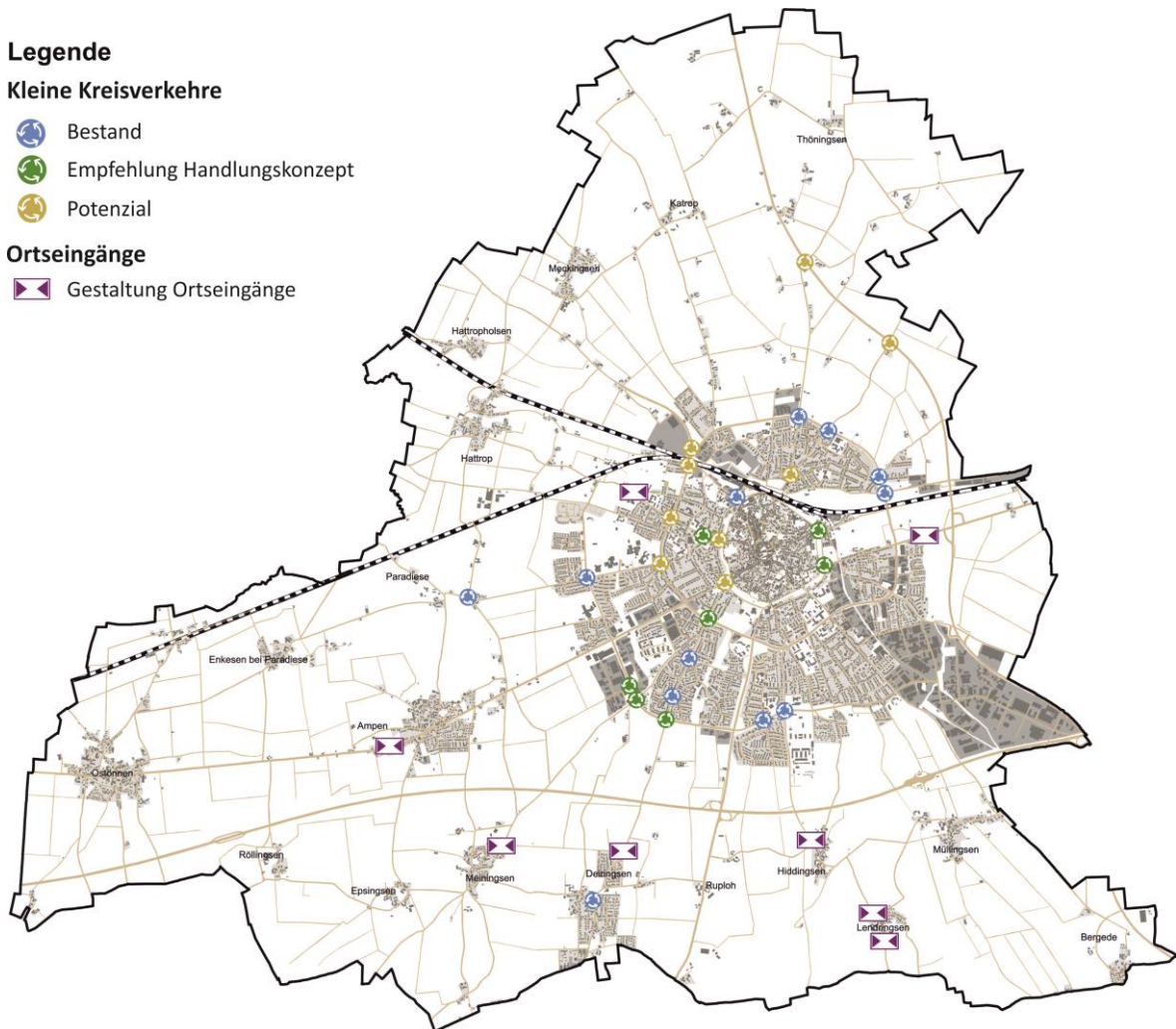
Legende

Kleine Kreisverkehre

-  Bestand
-  Empfehlung Handlungskonzept
-  Potenzial

Ortseingänge

-  Gestaltung Ortseingänge



Quelle: eigene Darstellung

Anmerkung: die Priorisierung ist in der Karte nicht dargestellt, diese kann Kap. 6 entnommen werden

4.1.3 Optimierung der Ampelschaltungen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass der Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs an den signalisierten Knotenpunkten zumeist unproblematisch ist, so dass es nur vereinzelt in der Spitzenstunde zu Rückstaus kommt. Betroffen sind insbesondere die Knotenpunkte in Bahnhofsnähe. Auf dem Abschnitt der ehemaligen B1 ist auf dem zweiten Erschließungsring eine grüne Welle eingerichtet, die übrigen LSA sind bedarfsgesteuert (Verkehrslaststeuerung). Sinn der

Grünen Welle ist die Sicherstellung eines kontinuierlichen Verkehrsflusses bei einer gewissen Progressionsgeschwindigkeit. Die Grüne Welle ist allerdings nicht durchgängig nutzbar, so dass nur abschnittsweise ein kontinuierlicher Verkehrsfluss sichergestellt ist.

Zur Optimierung des Verkehrsflusses soll sich im Nachgang zum VEP eine vertiefende Untersuchung mit der Lichtsignalsteuerung der Knotenpunkte in Soest beschäftigen. Neben einer Machbarkeitsabschätzung zur Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Ringe geht es dabei auch um die Überprüfung einer möglichen Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen unter Abwägung von Verkehrssicherheitsaspekten. Außerdem sind Verbesserungen an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten aber auch im Interesse des Fuß- (vgl. Kap. 4.4.2) und Radverkehrs (vgl. Kap. 4.3.1). So sind im Sinne einer nahmobilitätsfreundlichen Verkehrsplanung einerseits die Wartezeiten an Fußgängerfurten möglichst kurz zu halten, auch um Rotverstöße zu vermeiden. Andererseits ist die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten (z. B. Vorbeifahrstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen, direktes Linksabbiegen) sowie die Radverkehrssignalisierung auf den Stand der Technik zu bringen und sollte in einer Untersuchung zur Optimierung der Lichtsignalschaltung integriert betrachtet werden.

4.2 Bus und Bahn – ÖPNV

Neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs stellt die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Sinne des Zielkonzepts einen weiteren wichtigen Baustein der künftigen Verkehrsplanung in Soest dar. Mit heute rund 5 % Anteil der Wege, ist der Bus- und Bahnverkehr in Soest noch ausbaufähig. Ziel ist es diesen Anteil zu erhöhen. Dies ist vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen, welche das Rückgrat des Busverkehrs bilden, ein durchaus ambitioniertes Ziel.

Aufgabenträger des Busverkehrs ist der Kreis Soest. Der bisherige Nahverkehrsplan (NVP) hat vor allem den Status Quo fortgeschrieben und wenige planerische Ansätze zur Weiterentwicklung des Bus- und Bahnverkehrs enthalten. Der NVP wird seit Dezember 2015 fortgeschrieben und bietet daher die Chance, dass die im Rahmen des VEP entwickelten Maßnahmen dort ihre Berücksichtigung finden. Von daher sind viele der entwickelten Maßnahmen vor dem Hintergrund der Kostenaufteilung als Prüfauftrag an den Nahverkehrsplan vorbehaltlich einer politischen Beschlussfassung weitergeleitet worden. Es muss aber grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass Mehrkosten durch zusätzliche Angebote teilweise oder ganz durch die Stadt Soest getragen werden müssen, sofern keine Kompensation möglich ist. Daher sind weitgehende Maßnahmen wie starke Taktverdichtungen oder Bürgertickets (nach dem Vorbild von Semestertickets), welche eine hohe Anschub- bzw. Vorfinanzierungsnotwendigkeit haben, nicht Bestandteil des VEP. Gleichwohl können diese Ansätze, bei geänderten Rahmenbedingungen bei der Finanzierung des ÖPNV, in Zukunft auch in Soest weiter verfolgt werden.

4.2.1 Weiterentwicklung des Busnetzes

Das Busliniennetz in Soest hat sich grundsätzlich bewehrt. Der Stadtbus und die Regionalbuslinien bilden ein gutes Grundgerüst für den lokalen ÖPNV. Der Hansaplatz mit seinen kurzen Wegen zur Fußgängerzone ist eine Stärke des Systems, auch wenn es dadurch mit dem Bahnhof einen zweiten wichtigen Verknüpfungspunkt gibt. Gleichwohl ist das Netz vor dem Hintergrund der festgelegten Ziele punktuell weiterzuentwickeln. Schwerpunkte sind neben der Schließung von Netzlücken, vor allem die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur.

Die in der Analyse benannten räumlichen Netzlücken wurden überprüft und Möglichkeiten zur Schließung selbiger entwickelt. Hierzu gehören auch die bisher durch den Taktverkehr nicht erschlossenen Ortsteile. Dabei ist ein zentraler Baustein, dass in den Bereichen, welche nicht durch angemessene Kosten im Taktverkehr erschlossen werden können, die Netzlücken durch bedarfsorientierte Formen (Taxibus und AST) oder durch bürgerschaftliches Engagement (Bürgerbus) geschlossen werden.

Die Verbesserung der Anbindung an die Region mit dem Umweltverbund ist ebenfalls eines der Zielfelder des VEP. Da hiervon in der Regel Linien des Bus- und Bahnverkehrs betroffen sind, welche über das Stadtgebiet hinausgehen, kann diese Aufgabe nur im Zusammenspiel mit den jeweiligen Aufgabenträgern des Bus- (Kreis Soest) und Bahnverkehrs (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)) gemeinsam erfüllt werden.

Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des Busverkehrs

Die Erschließung neuer Baugebiete durch den Busverkehr im Taktverkehr, ist mit hohen laufenden Kosten verbunden, wenn hierzu neue Linien eingeführt oder zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Grundsätzlich sollte daher bei zukünftigen Entwicklungen im Stadtgebiet, die Anbindung durch den Busverkehr berücksichtigt werden. Empfehlenswert ist eine Siedlungsentwicklung möglichst

- im Einzugsbereich einer Buslinie (300 m im Siedlungsbereich, 500 m in den Ortsteilen),
- bei mindestens 60-Minuten-Takt sowie
- direkter Anbindung an die Altstadt/Bahnhof.

Anbindung der Ortsteile durch bedarfsorientierte Angebote oder Bürgerbus

Viele Ortsteile von Soest sind durch die Regional- und Stadtbuslinien an die Kernstadt angebunden. Neben den großen (> 500 Einwohnern) sind es auch viele kleinere Ortsteile, welche entlang der stadtübergreifenden Linien zu finden sind.

Die Ortsteile Meckingsen, Enkesen, Thöningsen, Hattropholsen, Katrop, Epsingsen, Röllingsen und Paradiese sind bisher nicht durch den Taktverkehr angebunden und befinden sich abseits der vorhandenen Busachsen. Diese gilt es mit einem angemessenen Angebot einzubinden, welches Auf-

wand und Ertrag berücksichtigt. Hierzu bieten sich angesichts der Größe und Lage dieser Ortsteile bedarfsorientierte Formen wie Taxibus und AST sowie durch ehrenamtliches Engagement gekennzeichnete Bürgerbusse an.

Beispielhaft werden hierzu zwei Bedienungskorridore, welche sowohl als Taxibus/AST, als auch als Bürgerbus betrieben werden können, vorgeschlagen.

- Korridor Nord: Hansaplatz – Bahnhof – Gewerbegebiet Nordwest – Hattrop – Hattrop-holsen – Meckingsen – Katrop – Thöningsen
- Korridor West: Hansaplatz – Bahnhof – Paradiese – Enkesen – Ostönnnerlinde – Ostönnen – Röllingsen – Epsingsen

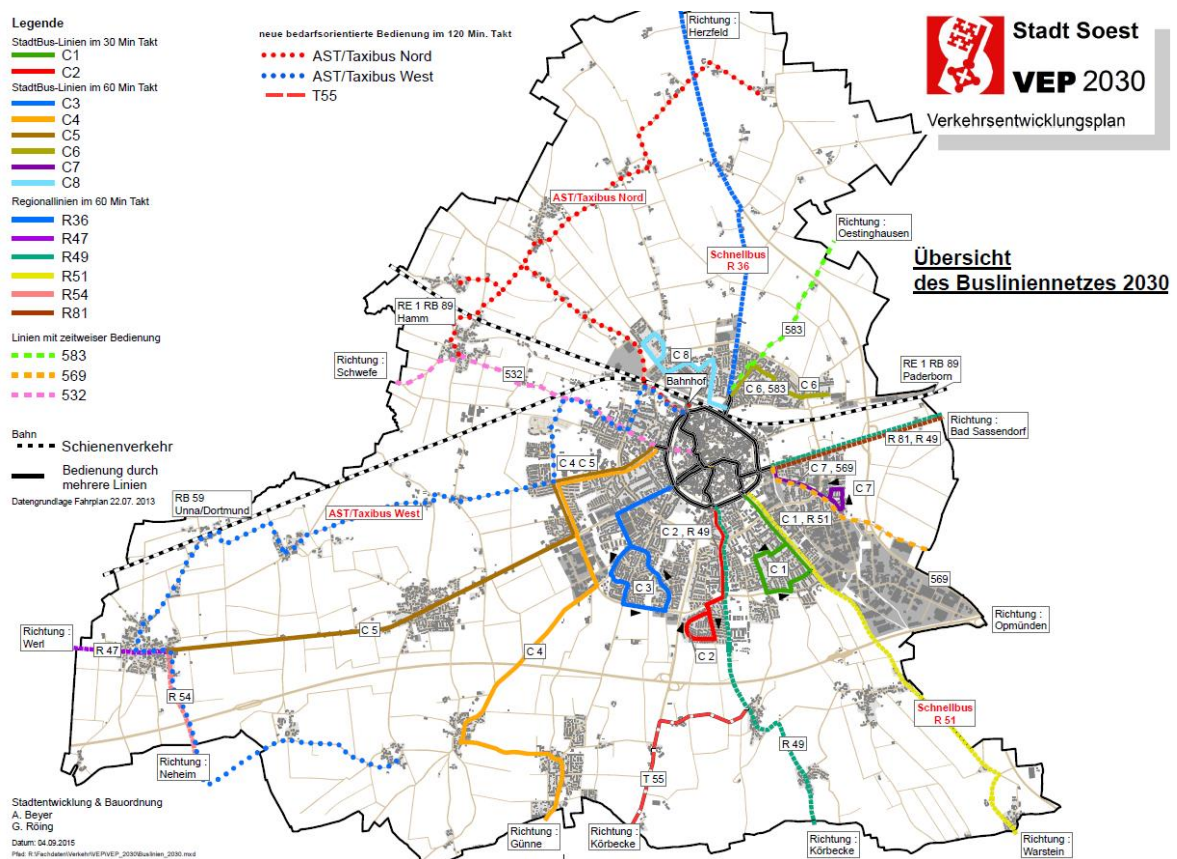
Unabhängig von der Betriebsform könnten diese Strecken durch ein Fahrzeug (Taxibus / Bürgerbus) im Wechsel im 120-Minuten-Takt und damit kostengünstig bedient werden. AST und Taxibus setzen eine telefonische Voranmeldung voraus, wodurch Leerfahrten vermieden werden können. Der Taxibus bietet für die Fahrgäste den Vorteil, dass sie mit normalen Tickets des Bus- und Bahnverkehrs genutzt werden können. Bürgerbusse sind aufgrund des ehrenamtlichen Engagements für die öffentliche Hand die kostengünstigste Lösung. Mit einem Bürgerbus könnte auch das attraktivste Angebot (Takt, Fahrtenanzahl, Kosten für die Fahrgäste etc.) bereitgestellt werden. Allerdings ist der Bürgerbus von ehrenamtlichem Engagement abhängig⁹.

Schließung der Netzlücke Soester Norden

Der Soester Norden war lange Zeit nicht in das Busnetz eingebunden. Im Juli 2015 hat die neue Stadtbuslinie C8 den Betrieb im 60-Minuten-Takt aufgenommen (vgl. Abbildung 21), wodurch diese Netzlücke bereits im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans geschlossen werden konnte. Dies konnte kostenneutral erfolgen, da die benötigte Linienleistung auf der Linie C3 (Umstellung von 30- auf 60-Minuten-Takt) eingespart wurde. Diese Anpassung ist aufgrund der seit 10 Jahren stagnierenden Fahrgastzahlen auf dieser Linie vertretbar. Positiv hervorzuheben ist hierbei, dass zukünftig beide Linien in der Regel durch ein Fahrzeug betrieben werden. Hierdurch entfällt für die Fahrgäste ein Umstieg am Hansaplatz und es entsteht eine umsteigefreie Fahrtbeziehung zwischen beiden Linien. Positiv bemerkbar wird sich das vor allem für Fahrgäste der C3 machen, welche damit umsteigefrei zum Bahnhof kommen. Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans sollte daher auch eine betriebliche Verknüpfung bzw. eine Durchbindung der anderen Stadtbuslinien geprüft werden.

⁹ 2015 wurde ein erster Versuch zur Initiierung eines Bürgerbusses seitens der Verwaltung unternommen, welcher aber aufgrund der geringen Resonanz zunächst nicht weiter verfolgt wird.

Abbildung 21: Busliniennetz 2030



Quelle: Stadt Soest

Baugebiete Ardey

Teile der neuen Wohngebiete Ardey sind derzeit nicht erschlossen. Zur Anbindung dieser Gebiete sind verschiedene Varianten möglich:

- eine Stichfahrt durch die nördlich verkehrende Linie 532 (BRS) bis zum Kreisel Paradieser Weg,
- eine Stichfahrt durch die südlich verkehrende Linien C5 (RLG) bis zum Kreisel Opmünder Weg
- sowie durch eine bedarfsorientierter Form (Taxibus/AST) oder einen Bürgerbus.

Ziel sollte für ein solch großes Wohngebiet die Erschließung mit einer regulären Buslinie (532 oder C5) sein. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Linie 532 eigenwirtschaftlich durch BRS betrieben wird. Erst im zweiten Schritt sollten bedarfsorientierte Formen oder ein Bürgerbus geprüft werden. Gespräche mit dem Kreis und den beiden Verkehrsunternehmen wurden hierzu bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans geführt, welche bei der Erstellung des Nahverkehrsplans fortgeführt werden müssen. Dieser bietet die Chance, dass betriebliche Belange in einen größeren Kontext gestellt werden können und so größere Realisierungschancen bestehen.

Erweiterung der Bedienungszeiten des Stadtbusses Mo - Fr

Der Stadtbus ist in der heutigen Form nur bedingt für Pendler, Beschäftigte und Kunden der Altstadt geeignet. Es fehlt an einem klaren Zeitschema für Beginn und Ende der Bedienungszeiten an den Wochentagen Mo-Fr. Um die Attraktivität und Verlässlichkeit des Bus- und Bahnangebots zu gewährleisten sollten die Öffnungszeiten des Einzelhandels sowie die Zeiten der Pendler durch den Stadtbus abgedeckt werden. Von daher sind die Bedienungszeiten auf einheitlich 6-19 Uhr anzugleichen. Die erste Fahrt in die Stadt wäre dann mindestens in der Stunde 6-7 Uhr durchzuführen und die letzte Fahrt aus der Stadt mindestens in der Stunde 19-20 Uhr. Bei Beibehaltung von einzelnen Fahrten, welche bereits heute aufgrund der Nachfrage früher bzw. später durchgeführt werden, entspricht das ca. 15 zusätzlichen Fahrten am Tag (bei Berücksichtigung aller Stadtbuslinien). Alternativ kann ein Beginn ab 7 Uhr im Rahmen des Nahverkehrsplans geprüft werden (10 zusätzliche Fahrten), welcher aber Nachteile für Auspendler zur Folge haben würde. Das AST würde in beiden Alternativen zukünftig ab 20 Uhr statt 19 Uhr die Bedienung weiter sicherstellen.

Klares Taktschema und Bedienzeiten am Wochenende

Der Stadtbus verkehrt am Wochenende höchst uneinheitlich. Es gibt Linien in unterschiedlichen Bedienungsfenstern (teilweise letzte Fahrt vom Hansaplatz bereits um 12:45 Uhr), wechselnde Takte, abweichende Linienwege zu Mo-Fr und teilweise verkehren Linien überhaupt nicht. Zudem wird an manchen Haltestellen zeitgleich auch das AST angeboten. Alles zusammen führt dazu, dass das Angebot die Bedürfnisse der Fahrgäste nur unvollständig abdeckt, was auch bei der Maßnahmenveranstaltung durch die Teilnehmer bemängelt wurde. Hier sollte im Rahmen des Nahverkehrsplans ein Angebot entwickelt werden, welches ebenso stringent wie das werktägliche Angebot (Mo-Fr) strukturiert ist. Empfohlen werden hierzu für den Samstag folgende Bausteine:

- Beibehaltung des werktäglichen (Mo-Fr) Linienweges auf den Linien C1 und C2
- Einheitlicher Beginn und Ende der Bedienung für die Stadtbuslinie (z.B. 8-18 Uhr)
- Einheitlicher Beginn und Ende des AST (z.B. ab 19 Uhr)

Um das Angebot auch an der Nachfrage und den heutigen Kosten zu orientieren, sollte ein sinnvoller Taktbruch gegenüber Mo-Fr geprüft werden. Dies würde bedeuten, dass der Takt entweder mittags oder ganztägig eine Stufe gegenüber Mo-Fr herabgesetzt wird (Umstellung von 30- auf 60- bzw. von 60- auf 120-Minuten-Takt). Hierdurch kann bei leicht erhöhtem oder gleich bleibendem Fahrtenangebot eine längere Bedienungszeit angeboten werden.

Sonntags ist die Nachfrage geringer als am Samstag. Daher erscheint ein 120-Minuten-Takt zweckmäßig (z. B. zwischen 10 und 18 Uhr). Bei zu erwartender geringer Nachfrage kann dies unter Beibehaltung des Taktes auch durch einen Taxibus bedarfsorientiert angeboten werden. Ebenso ist als Ersatz das AST denkbar, welches bereits heute von 9-0 Uhr stündlich verkehrt.

Prüfung einer Optimierung der Verknüpfungen zur Bahn

Die Umsteigesituationen zur Bahn werden nicht nur in Soest immer wieder thematisiert. Aufgrund der im Vergleich zu Großstädten niedrigen Taktdichte (30- bzw. 60-Minuten-Takt) vieler Linien gestaltet sich eine Verbesserung der Umsteigesituation ohne lange Aufenthaltszeiten der Busse am Bahnhof schwierig. Gleichwohl sollte im Nahverkehrsplan die Verknüpfungssituation zwischen Bus- und Bahnverkehr auf weiteres Optimierungspotenzial (insbesondere der Regionalbuslinien) überprüft werden.

Priorisierung des Busnetzes zur Verbesserung der Nord-Süd-Anbindung

Ergebnis der Analyse war ein schlechtes Verhältnis der Reisezeiten im Vergleich zum Pkw insbesondere auf zu Gemeinden nördlich (Lippetal) und südlich (Warstein und Arnsberg) der Stadt Soest. Grund hierfür ist die mangelnde Schienenanbindung. Um die Reisezeiten zu verkürzen kann eine Priorisierung der bestehenden Regionalbuslinien vorgenommen werden. Diese könnten zu Schnellbuslinien entwickelt werden, welche neben einem gestrafften Linienverlauf auch mehr Serviceangebote enthalten könnten. Denkbar ist auch, nur einzelne Fahrten im Berufsverkehr der bestehenden Linien zu Schnellbusfahrten zu entwickeln. Im Nahverkehrsplan sollte diese Thematik daher ebenfalls untersucht werden, um die Attraktivität der Verbindungen auf diesen Relationen und insbesondere zum Bahnhof Soest weiter zu erhöhen.

Einbindung von Fernbussen in das Busliniennetz

Fernbusse haben sich insbesondere bei Studenten, älteren Menschen sowie bei Menschen mit geringerem Einkommen bzw. preisbewusst Reisenden als Alternative zu bestehenden Angeboten entwickelt. Ein Fernbusangebot besteht bisher nicht in Soest. Allerdings ist die Entwicklung auf diesem wachsenden Markt noch nicht abgeschlossen, sodass u. U. mit einem Angebot in Zukunft gerechnet werden kann. Die Stadt Soest kann hierauf nur begrenzten Einfluss nehmen, da diese Linien ohne öffentliche Gelder betrieben werden. Die Stadt kann bei Interesse eines Unternehmens eine Haltemöglichkeit zur Verfügung stellen und gemeinsam mit dem Kreis für eine Anbindung durch den Linienbusverkehr sorgen. Ob diese Anbindung möglich ist, hängt aber nicht zuletzt auch von den Wünschen der Fernbusunternehmen ab. Diese bevorzugen oftmals Haltepunkte in direkter Nähe zu Autobahnanschlussstellen, was eine Einbindung in das bestehende Busnetz mit vertretbaren Kosten nur schwer ermöglichen würde.

4.2.2 Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge

Die Haltestellen und Fahrzeuge sind die sichtbarsten Elemente des ÖPNV. Sie bestimmen zu einem großen Teil auch das Image des Bus- und Bahnverkehrs. Moderne Fahrzeuge und barrierefreie Haltestellen mit einer an den Bedarf angepassten Ausstattung sind notwendig, um Menschen für den ÖPNV zu gewinnen und zu halten. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht

einen barrierefreien ÖPNV für das Jahr 2022 vor. Gleichzeitig stellen Haltestellen auch Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln dar, sofern sie über die entsprechende Infrastruktur verfügen. Sie können so zu Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden und damit insgesamt den Umweltverbund stärken (vgl. Kap. 4.7.1).

Zuständig für die Haltestellen ist der jeweilige Baulastträger bzw. der Aufgabenträger. Der Kreis Soest hat sich aus dieser Rolle vor geraumer Zeit zurückgezogen. Die Stadt Soest ist daher bestrebt, die Haltestellen in Zusammenarbeit mit den Baulastträgern weiter zu entwickeln. Bis 2017 ist dies mit Fördermitteln des NWL möglich. Auch danach ist davon auszugehen, dass die Bundes- bzw. Landesregierung weiter Fördermittel bereitstellt, sodass die durch die Stadt Soest zu tragenden Kosten deutlich verringert werden.

Grundlage für die zielgerichtete Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur ist das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erstellte Haltestellenkataster. Dieses enthält Informationen zur Lage, Ausbaustandard, Wartehallen etc. und sollte Entscheidungsgrundlage für zukünftige Investitionen sein. Hierzu ist es zu pflegen und um etwaige neue Bestandteile (z.B. Radabstellanlagen, P+R) bei Bedarf zu erweitern.

Die in Soest verkehrenden Busse weisen hinsichtlich der Barrierefreiheit nur vereinzelte Mängel auf. In der Regel verkehren Niederflrbusse auf den Linien im Stadtgebiet. Allerdings wurde in der Beteiligung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wiederholt geäußert, dass mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren und Fahrräder gewünscht wird. Dies zeigt in Soest wie auch in anderen Städten, dass die Anforderungen an den ÖPNV komplexer werden. Einerseits wird Platz für Fahrgäste mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen benötigt, zum anderen soll der Busverkehr im Sinne des Zielkonzepts stärker mit dem Radverkehr verknüpft werden. Von daher sind zukünftig Fahrzeuge zu empfehlen, welche eine höhere Flexibilität im Raumangebot ermöglichen.

Die Altstadt wird durch den Busverkehr insbesondere in Straßen mit vielen Linien wie z. B. der Ulricherstraße vom damit verbundenen Lärm belastet. Auf den Linien C3 und C8 wird ab 2016 ein kleineres Fahrzeug mit Elektroantrieb eingesetzt. Dieser Schritt sollte als Vorbild für andere Linien, insbesondere des Stadtbusses dienen. Die angepasste Kapazitätsgröße verringert genauso die Lärmbelastung wie der E-Antrieb. Möglich wird diese Maßnahme durch die betriebliche Verknüpfung der beiden Stadtbuslinien (vgl. Kap. 4.2.1.). Neben der Anpassung der Kapazität sollten zukünftig verstärkt umweltschonende Antriebe (Gas, Elektro etc.) zum Einsatz kommen (vgl. Kap. 4.8.3) und dies auch im Nahverkehrsplan verankert werden.

Herstellung barrierefreier Haltestellen mit Priorität auf die Siedlungsbereiche

Das Personenbeförderungsgesetz sieht in §8 Abs. 3 bis 2022 vor, einen barrierefreien ÖPNV zu erreichen. Der Nahverkehrsplan des Kreises wird dabei definieren wie dieser Zustand zu erreichen ist (hinsichtlich Lage, Ausstattung, Frequentierung etc.). Im Stadtgebiet gibt es ca. 380 Haltestellen (inklusive Haltestellen, die nur mit Einzelfahrten zu Zeiten des Schülerverkehrs oder durch das AST bedient werden). Hiervon werden ca. 240 auch außerhalb der Zeiten des Schülerverkehrs bedient. Von diesen Haltestellen sind derzeit 160 nicht barrierefrei ausgebaut. Hier fehlt es an der Möglichkeit zum niveaugleichen Einstieg und/oder an taktilen Elementen. Auch wenn fahrzeugseitige

Lösungen hierbei unterstützend wirken können, steht außer Frage, dass der Ausbau der Haltestellen weiter fortgeführt und beschleunigt werden muss. 2014/2015 wurden mit den Fördermitteln des NWL bereits sechs Haltestellen ausgebaut (vgl. Abbildung 22). Für 2016 sind weitere acht vorgesehen und als Haushaltsziel verankert. Darüber hinaus werden und wurden weitere Haltestellen im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen (Herrmannstraße, Herzog-Adolf-Weg, Danziger Ring etc.) umgestaltet. Die Priorität sollten die Haltestellen mit Bedienung außerhalb des reinen Schülerverkehrs haben, da hierfür die Fördermittel bereitgestellt werden. Zudem sollten stark frequentierte Haltestellen sowie Haltestellen an zielgruppenspezifischen Einrichtungen bevorzugt werden.

Abbildung 22: Haltestelle Marienkrankenhaus vor und nach dem Umbau



Quelle: Stadt Soest

Zeitgemäße Ausrüstung mit Wartehallen und dynamischer Fahrgastinformation

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus sind daher auch Althallen, welche ein negatives Erscheinungsbild fördern, zu ersetzen und bedarfsgerecht neue Wartehallen aufzustellen (vgl. Abbildung 23). Hierbei sollten alle Wartehallen durchgängig mit Sitzbänken und einer Infovitrine ausgerüstet werden. In Bereichen ohne angrenzende Straßenbeleuchtung sollten die Wartehallen zudem beleuchtet werden. Bewährt hat sich hierfür in Soest eine Beleuchtung mit Solarpanels und Bewegungsmeldern, welche eine energie- und kostensparende Beleuchtung ermöglichen.

Abbildung 23: Haltestelle Medebacher Straße vor und nach dem Umbau



Quelle: Stadt Soest

Der Kreis Soest hat 2016 mit der Installation von Displays zur dynamischen Fahrgastinformation an den Verknüpfungspunkten Bahnhof, Hansaplatz und Ostöninger Kleinbahnhof begonnen. Diese bieten Fahrgästen Echtzeitinformationen über das Eintreffen der Busse an der jeweiligen Haltestelle. Vorgesehen ist seitens des Kreises eine Ausweitung auf die Haltestellen Klinikum, Puppenstraße und Marienkrankenhaus. Dies sollte in der Folge an weiteren stark frequentierten und durch ein großes Linienangebot gekennzeichneten Haltestellen (wie z. B. Fachhochschule) vorgenommen werden.

Wartehallen und dynamische Fahrgastinformation sind derzeit ebenfalls noch über den NWL förderbar. Ebenso sollte die Ausrüstung mit Fahrradabstellanlagen (ebenfalls förderfähig) nach Kap. 4.7.2 berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit für das AST herstellen

Das AST ist in seiner heutigen Form für einen großen Teil der Rollstuhlfahrer nicht nutzbar. Grund hierfür ist nicht die Haltestelleninfrastruktur sondern, dass es kein entsprechendes Fahrzeug in Soest gibt. Die Umbaukosten für ein entsprechendes Fahrzeug befinden sich im vierstelligen Bereich. Stadt und Kreis sollten sich daher für ein solches Fahrzeug einsetzen bzw. dies als Standard in die entsprechenden Verträge und den Nahverkehrsplan aufnehmen.

4.2.3 Multimodale Angebote bei Tarif, Marketing und Information

Ein wichtiger Baustein zur zukünftigen ÖV-Förderung ist der Bereich Marketing und Information, insbesondere in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Auch die in Soest verkehrenden Verkehrsunternehmen sollten sich weniger als reine Busunternehmen, sondern mehr als Mobilitätsdienstleister verstehen, welche den Kunden eine möglichst vollständige Reisekette bieten. Durch Maßnahmen in diesem Bereich kann mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand gegenüber baulichen und betrieblichen Maßnahmen die Auslastung des Systems erhöht werden.

Die weitere Verbreitung von Internet und Smartphone erschließen auch dem ÖPNV neue Möglichkeiten Kunden zu gewinnen und zu binden.

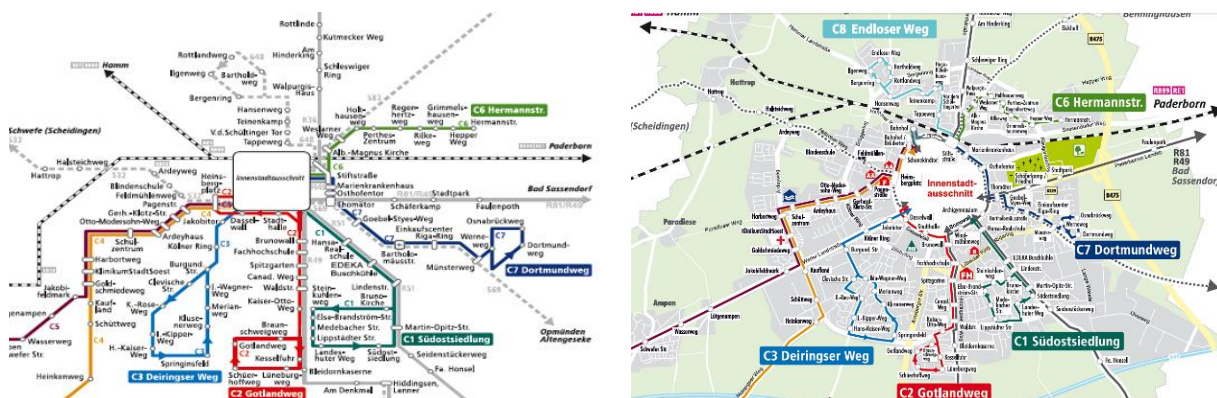
Marketing und Information

Das Stadtbusjubiläum im Jahr 2015 hat die RLG für umfangreiche Marketingaktionen genutzt. So wurde der alte Liniennetzplan durch einen mit kartographischer Grundlage ersetzt (vgl. Abbildung 24), die Einführung der C8 umfangreich beworben und die Kooperation mit dem Carsharing-Anbieter Stadtteilauto begonnen (vgl. Kap. 4.7.3). Auch in Zukunft sollte dieses Engagement fortgeführt werden:

- Ausbau von Kooperationen mit anderen Mobilitätsunternehmen (z. B. Carsharing-Anbietern und der Radstation) und Entwicklung neuer Angebote
- Kontinuierliches Marketing für den Stadtbus

- Umstellung der Fahrpläne von BRS auf das VRR-Layout (einheitliche Fahrpläne)
- Bewerbung der mobil Info Zentrale/Kundencenter der RLG (Ergänzung der Kleinwegweisung, Beschilderung außerhalb des Gebäudes, Bewerbung an Haltestellen und Fahrplanbuch)
- Kontinuierliche Weiterentwicklung des Liniennetzplans (B+R- und Carsharing-Standorte, Barrierefreiheit etc.)

Abbildung 24: Alter und neuer Liniennetzplan Soest



Quelle: Liniennetzplan RLG Soest 2014, Liniennetzplan RLG Soest 2015

Innovative Tarif- und Ticketstruktur

Die Tarifstruktur stellt sich derzeit sehr ausdifferenziert und damit unübersichtlich insbesondere für Gelegenheitsnutzer dar. Da die Tarif- und Ticketstruktur von den Zweckverbänden bestimmt werden, ist hier nur langfristig eine Besserung zu erwarten. Trotzdem sollte sich der Kreis Soest kontinuierlich für eine vereinfachte und verständliche Struktur einsetzen.

Weitere innovative Ansätze auf der lokalen Ebene (Kreis oder Stadt) wie bei der erfolgreichen Einführung des 60+ Abos in Soest, sollten auch in Zukunft entwickelt werden. Hierzu gehört auch der Pilotversuch BigBird des Kreises Soest und der RLG. Mit Hilfe des Smartphones wurde das Einchecken in den Bus (check-in) auf Knopfdruck ermöglicht, während der Ausstieg automatisch erfasst wurde (be-out). Auch wenn noch einige Zeit bis zum richtigen Einsatz benötigt wird, zeigt dieser Versuch aber eine Chance für einen einfachen ÖPNV auf. Einchecken per Smartphone, automatische Abrechnung mit dem jeweils günstigsten Tarif am Monatsende und Bezahlung per Telefonrechnung könnten eine einfache Möglichkeit sein den ÖPNV zu nutzen. Von daher sollte eine Weiterentwicklung seitens des Kreises mit entsprechenden Partnern (Zweckverbände, Verkehrsunternehmen etc.) angestrebt werden. Positiv hervorzuheben ist auch die Einführung des Sozialtickets durch den Kreis Soest.

Menschen für den Bus- u. Bahnverkehr (zurück)gewinnen

Viele ältere Menschen sind mit dem eigenen Auto aufgewachsen und haben es ein ganzes Leben genutzt. Sie sind mit Bus und Bahn vielleicht zur Schule gefahren, aber haben ansonsten wenige

Erfahrungen mit diesen Verkehrsmitteln gesammelt. Wenn die Fahrt mit dem eigenen Auto dann aber mehr Stress bereitet oder dieses aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr möglich ist, wird Unterstützung oder ein Anreiz benötigt. Ebenso sind gerade für Ältere auch viele Fahrten im Freizeitverkehr (Fahrradbus, Ausflüge etc.) sehr attraktiv. Ziel muss es daher sein den ÖPNV grundsätzlich so zugänglich und einfach wie möglich zu gestalten, um die Potenziale vollständig zu nutzen. Ein Positivbeispiel hierfür ist der neue Liniennetzplan. Dessen Farbgebung für einzelne Linien des Stadtbusses könnte für eine leichte Auffindbarkeit ggf. auch auf den Haltestellenschildern und Medien fortgeführt werden.

Weitere Möglichkeiten Ältere wieder für den ÖPNV zu gewinnen sind Busschulen oder Patentickets. Busschulen für Ältere zeigen den Menschen wie der Fahrkartenkauf funktioniert, wie ich mich im Fahrzeuge bewegen kann und Informieren allgemein zum Bus- und Bahnangebot. Ein Patenticket kann als Marketingaktion ausgegeben werden. Vorteil hiervon ist, dass vorhandene Kunden ihren Bekannten das Busfahren näher bringen. Ebenso sollte die vorhandene Präsenz der RLG bei Veranstaltungen aufrechterhalten werden.

Auch für Kinder sind Busschulen ein Mittel, um ihnen das richtige Verhalten im Bus und an den Haltestellen zu vermitteln. Der Kreis Unna hat hierzu positive Erfahrungen mit einem Konzept gemacht, welches die Kinder auch Risiken erfahren lässt. Busschulen für Kinder sind daher auch ein Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit.

In Soest gibt es bereits ehrenamtliche MobilitätsPaten, welche als Ansprechpartner für Fragen rund um den ÖPNV fungieren. Damit diese Menschen sich langfristig für diese Aufgabe engagieren, ist dieses Engagement entsprechend anzuerkennen. Die RLG macht dies beispielsweise über eine Verköstigung bei den jährlichen Treffen.

Ein Fahrgastbeirat ist ein Mittel zur Beteiligung der Bürger. Im Dialog können Fragen beantwortet und Ideen eingebracht werden. Ein Fahrgastbeirat für die RLG wäre daher ein weiterer Schritt auf die Fahrgäste zuzugehen.

Radfahrer als Kunden gewinnen

Das Fahrrad ist in Soest von hoher Bedeutung. Von einer Verknüpfung mit dem Rad kann der Busverkehr daher profitieren. Der von April – Oktober verkehrende Fahrradbus ist hierfür bereits ein Positivbeispiel. Er hat gezeigt, dass auch junge Menschen hierdurch gewonnen werden können, da rund ein Drittel der Fahrgäste unter 30 Jahren sind. Neben der infrastrukturellen Verknüpfung (vgl. Kap. 4.7) an den Haltestellen sind Maßnahmen aus dem Bereich Tarif und Marketing von hoher Bedeutung.

Wie der Beteiligungsprozess zum VEP gezeigt hat, sind die Möglichkeiten und Regelungen zur Radmitnahme, oftmals noch unbekannt. Die Radmitnahmeregelungen für Bus und Bahn sollten daher stärker beworben (z. B. durch einen eigenen Flyer oder Informationen an den Haltestellen) werden. Ebenso sollten Zeitkarten (z. B. Monatsfahrkarten) entwickelt werden, welche die kostenlose Radmitnahme (ganztäglich oder zu bestimmten Zeiten) enthalten.

Ein weiterer Baustein zur Gewinnung der Radfahrer als ÖPNV-Kunden kann auch ein Leihfaltrad nach dem Vorbild der Stadtwerke Münster sein. Hier können ÖPNV-Kunden ein FaltRadAbo abschließen und so Wege intermodal bewältigen. Gleichzeitig werden die Busse von mitgenommenen Fahrrädern entlastet. Ein weiteres ähnliches Beispiel lässt sich in Bremen finden. Hier wurden Falträder, im Rahmen einer Marketingaktion, gemeinsam vergünstigt von ADFC und den Verkehrsbetrieben für Abonnenten angeboten.

4.3 Radverkehr

Der Radverkehr hat in Soest eine große Bedeutung, welche im Sinne des Zielkonzepts weiter gesteigert werden soll. Die kompakte Siedlungsstruktur mit ihren kurzen Wegen bietet hierfür ideale Voraussetzungen. Das Nutzen des Rades im Alltag ist ein Beitrag zur Gesundheitsförderung, ist schadstofffrei und auch eine kostengünstige Form der Mobilität. Als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Kreise in NRW (AGFS) hat Soest immer wieder innovative Ideen hervorgebracht und umgesetzt. Durch einen Radverkehrsbeauftragten ist die Förderung des Radverkehrs in Soest auch personell hinterlegt. Daher ist es Ziel, den Radverkehr in Soest auch weiterhin durch innovative und zeitgemäße Maßnahmen zu fördern und den Radverkehrsanteil dadurch weiter zu steigern. Berücksichtigt werden muss hierbei der Boom der Pedelecs, welcher auch die Reichweite des Radverkehrs erhöht.

4.3.1 Qualifizierung des Radnetzes

Soest verfügt bereits über ein dichtes Radwegenetz. Pedelecs boomen in Deutschland und sind auch in Soest immer häufiger anzutreffen. Was zunächst als Unterstützung für ältere Menschen Abnehmer fand, entwickelt sich durch neue Radformen und Übertragung auf den sportlichen Bereich immer mehr zu einem Lifestyleprodukt. Mittlerweile gibt es Pedelecs als Mountainbike oder E-Lastenräder in unterschiedlicher Ausprägung.

Gleichzeitig wird auch durch die Politik der Radverkehr weiter gestärkt. Radschnellwege sind in Deutschland angekommen. Im Ruhrgebiet sind für den RS1 erste Teilstrecken eröffnet worden. Die Ansprüche der Radfahrer an die Infrastruktur wachsen ebenso. Damit Soest auch weiterhin als fahrradfreundliche Stadt mit zu den Antreibern gehört, gilt es entsprechend das Radnetz weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu machen.

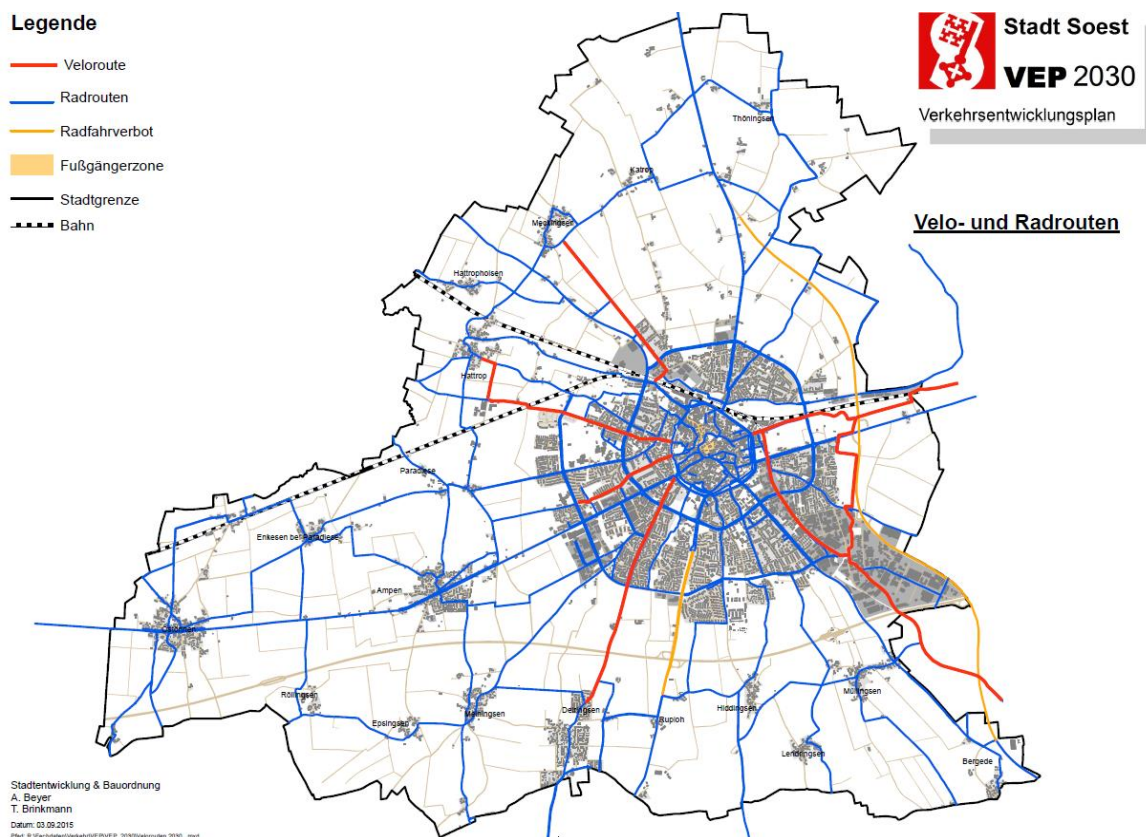
Zur Förderung des Radverkehrs gehört ein dichtes und attraktives Netz. Unter dem Stichwort Nahmobilität sollen insgesamt das Radfahren und das zu Fuß gehen gefördert werden. Maßnahmen hierfür sind u. a. die Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern durch Führungsformen auf der Fahrbahn für den Radverkehr, Schließung der Netzlücken, Behebung von Mängeln, Querungshilfen und die Einrichtung neuer Fahrradstraßen.

Entwicklung von Velorouten als attraktive Radwegeverbindungen

Velorouten sind ein zentraler Baustein des VEP um die Qualität des Radverkehrsnetzes in Soest weiter zu erhöhen. Als Grundgerüst ist in Abbildung 25 das Radroutennetz (blau) von Soest abgebildet. Dieses Netz umfasst die Wege, auf denen Radverkehr gebündelt werden soll. Ebenso sind dort die vorgesehenen Velorouten (rot) abgebildet, welche eine neue Qualität in das Soester Radnetz bringen und als Radialen den Radverkehr aus den Ortseilen/Nachbarstädten in die Kernstadt bündeln. Unter Velorouten werden in diesem Zusammenhang hochwertige (höhere Fahrgeschwindigkeiten) Verbindungen für den Radverkehr verstanden, welche zukünftig folgende Kriterien erfüllen sollen:

- möglichst Kfz-freie bzw. -arme und direkte Führung
- möglichst Priorisierung an Kreuzungen im untergeordneten Straßennetz (z. B. in Wohnbereichen)
- möglichst attraktiver (witterungsunabhängig, geringer Rollwiderstand) Belag (z. B. Asphalt, phasenloses Pflaster etc.)
- Innerorts Beleuchtung (ggf. an Gefahrenpunkten auch außerorts¹⁰)
- im Siedlungsbereich möglichst getrennte Führung zur Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern

Abbildung 25: Velo- und Radrouten



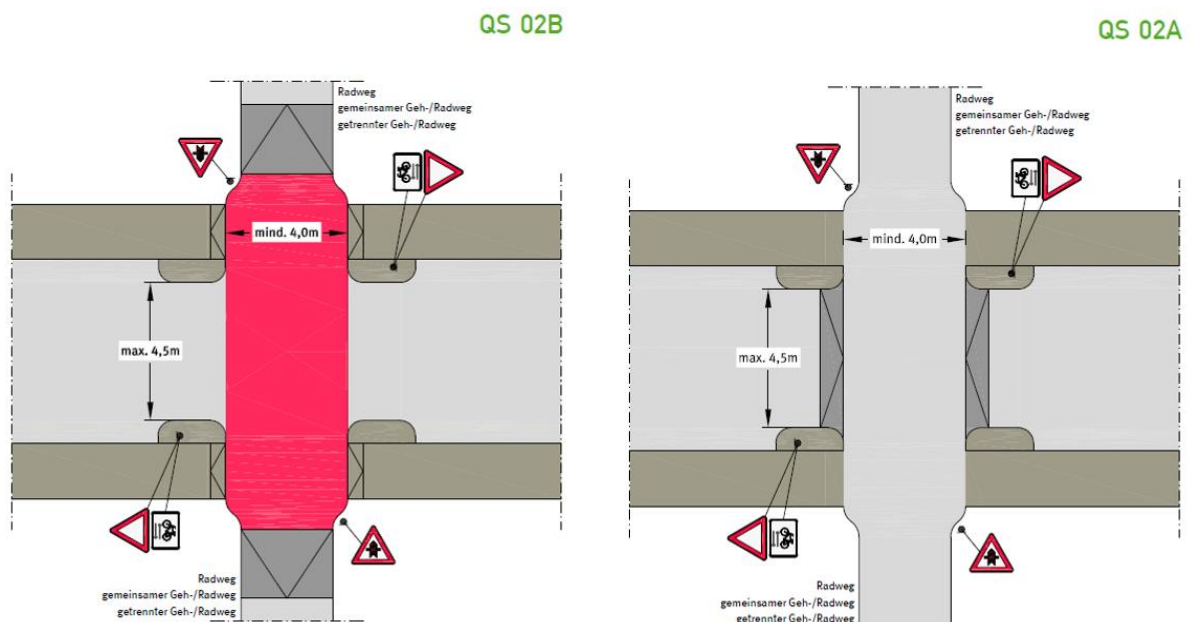
Quelle: Stadt Soest

¹⁰ Der Nutzen einer Beleuchtung für den Radverkehr außerhalb des Siedlungsbereichs, ist mit den Belangen des Naturschutzes (Lichtverschmutzung) sowie den Investitions- und Unterhaltungskosten abzuwägen, weshalb sich zunächst auf Gefahrenpunkte beschränkt wurde.

Teile der vorgesehenen Velorouten (z. B. West und Nordwest) haben schon heute eine große Bedeutung für den Radverkehr in Soest. Hier geht es vor allem darum zu prüfen wie diese Routen weiter gestärkt werden können. Bausteine für die Weiterentwicklung und Einrichtung von Velorouten sind z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Prüfung der Priorisierung an Kreuzungen im untergeordneten Straßennetz oder die Verbesserung der Querungen von Straßen des Hauptstraßennetzes. Hilfestellung für die Gestaltung von sicheren Querungssituationen (sowohl mit als auch ohne Priorisierung) sind durch die AGFS-Broschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“ vorhanden (vgl. Abbildung 26)¹¹.

Für jede Route ist daher in der Folge des Verkehrsentwicklungsplans ein Konzept zur Umsetzung mit konkreten Maßnahmen zu entwickeln. Darüber hinaus sind diese Routen auch in Zukunft immer wieder weiter und ggf. weitere zu entwickeln (auch in die Nachbarstädte).

Abbildung 26: Beispiellösungen für Querungsstellen mit Bevorrechtigung des Radverkehrs (Tempo 30)



Quelle: AGFS 2013: 19, 21

Vorgesehen werden hierfür die folgenden sieben Routen (vgl. Abbildung 25):

- Veloroute Nord: Endloser Weg (ggf. Weiterführung zum Bahnhof)
- Veloroute Ost: Bad Sassendorf – Birkenweg – Stadtpark – Nottebohmweg
- Veloroute Südost: WLE-Trasse und Pengel-Anton-Radweg
- Veloroute Südwest: Deiringser Weg
- Veloroute West: Klinikum – Meister-Conrad-Straße – Beamtenlaufbahn
- Veloroute Nordwest: Oelmüllerweg

Von besonderer Bedeutung ist die Veloroute Südost. Über die WLE-Trasse bietet sich die Chance, das Gewerbegebiet Südost durch das Fahrrad an den Bahnhof nahezu steigungsfrei anzubinden. Gleichzeitig ist diese Strecke auch für Freizeitradler attraktiv, da der Anschluss an den Radweg

¹¹ http://agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/AKQ_broschuere_web.pdf

entlang der Schledde hergestellt werden kann. Durch die Überschneidung von Berufs- und Freizeitverkehr kann daher von einer hohen Nutzungsintensität auf dieser Strecke ausgegangen werden. Durch die Förderrichtlinie Nahmobilität, welche einen Fördersatz von bis zu 75-80 % ermöglicht, kann die Umsetzung auch mit vertretbarem finanziellem Aufwand erfolgen.

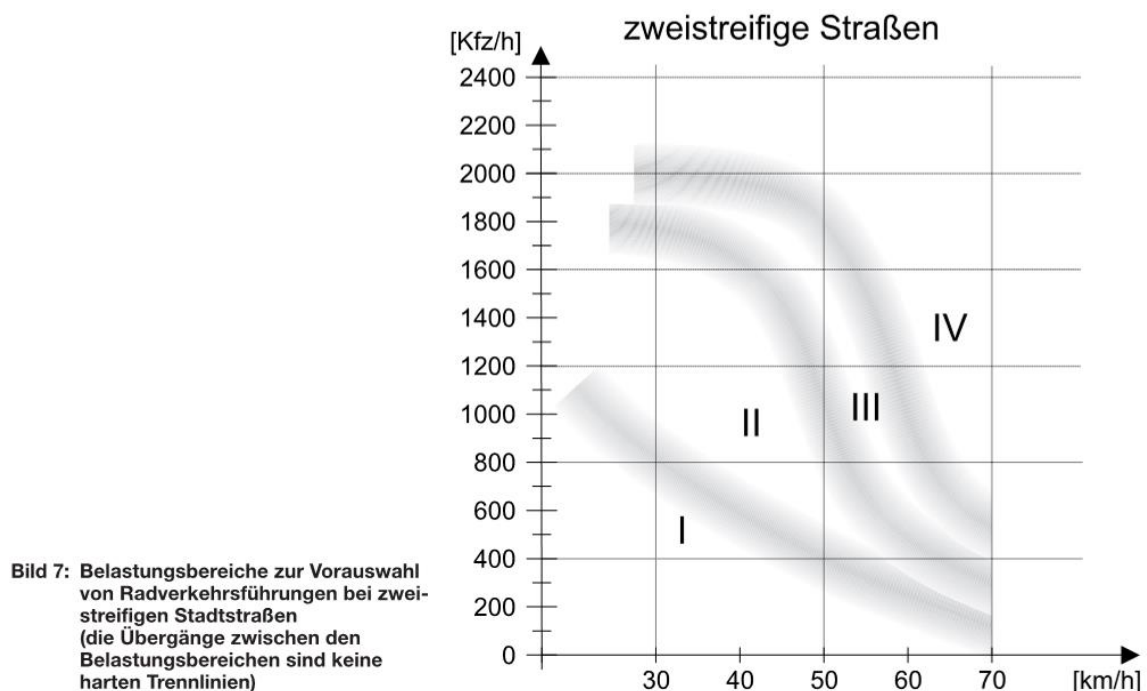
Abbildung 27: Bevorrechtigung in untergeordneten Straßen – Beispiel Bremen



Quelle: Planersocietät

Führung des Radverkehrs - Radverkehr auf der Fahrbahn

Vor dem Hintergrund der oben skizzierten Entwicklungen (vgl. Kap. 4.3.1) sind gemeinsame Führungsformen von Fußgängern und Radfahrern auf baulichen Wegen im Seitenraum im Siedlungsbereich (unabhängig von der Benutzungspflicht) oftmals nicht mehr zeitgemäß. Die Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellen den derzeitigen Stand der Technik für einen sicheren Radverkehr dar. In Nordrhein-Westfalen sind sie auch eine Voraussetzung zur Gewährung von Fördermitteln. Als Basis sehen die StVO (§2 Abs. 1) und die ERA 2010 die Führung des Radverkehrs als Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn vor.

Abbildung 28: Belastungsbereiche nach der ERA 2010

Quelle: FGSV 2010: 19

Erst in Abhängigkeit von u. a. Geschwindigkeit und Kfz-Belastungszahlen werden in der Folge die weiteren Führungsformen (Schutz-, Radfahrstreifen, Radweg) empfohlen (vgl. Abbildung 28). In Soest ist daher bei Ausbaumaßnahmen in Zukunft - auch vor dem Hintergrund eines effizienten Mitteleinsatzes - zunächst zu prüfen, ob eine Notwendigkeit für eine Radverkehrsanlage (baul. Radweg, Schutz- oder Radfahrstreifen) vorliegt. Die Grenze für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 liegt laut ERA 2010 bei ca. 700-800 Kfz/ Std¹². Bei der im Soester Straßensystem vorherrschenden Kfz-Belastung ist daher davon auszugehen, dass eine Radverkehrsanlage an Straßen mit Tempo 30 nur in Ausnahmefällen notwendig ist. Nach der StVO sind Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen zudem prinzipiell nicht zulässig.

Oftmals werden nach wie vor Bordsteinradwege von vielen Menschen als sicherer empfunden im Vergleich zu Schutz- und Radfahrstreifen. Verkehrssicherheitsaspekte (z. B. Sichtbarkeit an Kreuzungen und Einmündungen, Verringerung der Benutzung in falscher Richtung), Flächenverfügbarkeit sowie die vermiedenen Konflikte mit Fußgängern (im Vergleich von Führungsformen im Seitenraum) sprechen aber in vielen Fällen im Siedlungsbereich für eine Führung auf der Fahrbahn mit Schutz- oder Radfahrstreifen. Von diesen Führungsformen profitiert daher auch der Fußverkehr, da die gemeinsamen Konflikte minimiert werden. Falls eine Radverkehrsanlage notwendig ist, hat im Sinne der Förderung von Rad- und Fußverkehr die Herstellung einer eigenen Radverkehrsanlage als Schutz- oder Radfahrstreifen Priorität vor gemeinsamen Anlagen. Bei den vorhandenen baulichen Radwegen ist zudem die Benutzungspflicht der Wege (Zeichen 237, 240 oder 241) für den Radverkehr kurzfristig zu überprüfen.

¹² Bei innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen je nach Breite auch bereits bei > 400 Kfz/h

Abbildung 29: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen nach ERA 2010

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen	3.2	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	– Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	– Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	– Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III/IV	– Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	– Radfahrstreifen	3.3	
	– Radweg	3.4	
	– gemeinsamer Geh- und Radweg	3.6	

Quelle: FGSV 2010: 18

Schließung von Netzlücken und Beseitigung von Schäden

Die in der Analyse nach der ERA 2010 (siehe oben) festgestellten Netzlücken, gilt es in der Zukunft Schritt für Schritt zu schließen (vgl. Abbildung 30). Eine besondere Bedeutung hat hierbei die Anbindung der Ortsteile, da viele Routen des Radverkehrs über Straßen mit einem hohen Geschwindigkeitsniveau führen sowie Maßnahmen an stark durch den Kfz-Verkehr belasteten Straßen. Mit dem Herzog-Adolf-Weg konnte 2015 bereits eine wichtige Netzlücke geschlossen werden. Zur Erhöhung der Durchlässigkeit ist auch weiterhin die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr zu prüfen. Eine hohe Priorität hat die Schließung der folgenden Netzlücken:

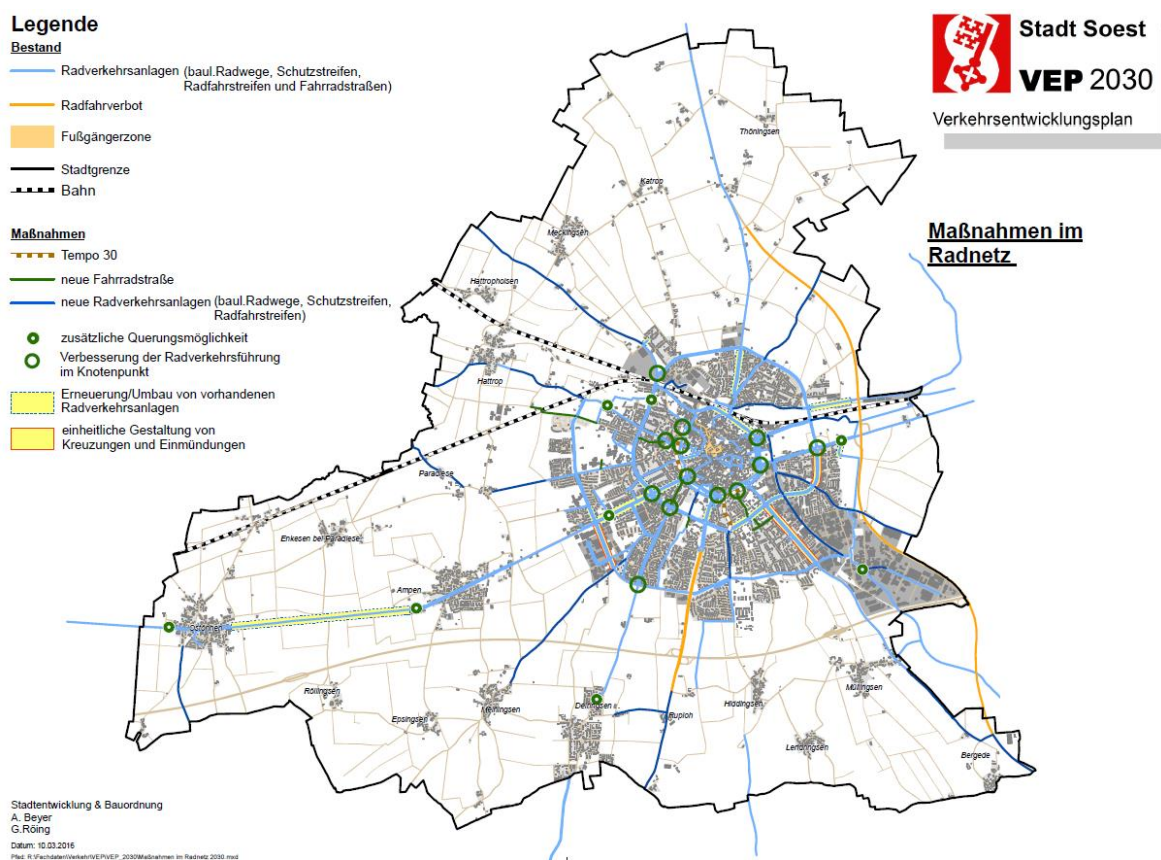
- Brunowall
- Aldegreverwall und Freiligrathwall
- Hiddingser Weg (B229 – Brunowall)
- L670 Hiddingser Weg (innerorts)
- L747 Opmünder Weg (Rigaring – Lange Wende)
- L670 Hammer Landstraße (insbesondere auf dem Landesnetz)
- B229 (Lanner – Kreuzpfad)
- L745 (An der Lanner)

In der Analyse wurden Mängel und Schäden an bestehenden Radverkehrsanlagen identifiziert. Dabei ist aber grundsätzlich festzuhalten, dass die dort festgehaltenen Mängel eine Momentaufnahme darstellen. Die Beseitigung von Mängeln und Schäden ist eine Daueraufgabe, welche ge-

meinsam mit den anderen Baulastträgern (Kreis und Straßen.NRW) kontinuierlich zu erfüllen ist. Eine hohe Priorität hat die Beseitigung von Mängeln auf den folgenden Straßenabschnitten:

- Fahrradstraße Steingraben / Roßkampffgasse
- Walburger-Osthofen-Wallstraße (Bereich gegenüber Parkplatz Osthofentor)
- Arnsberger Str. (Dasselwall – B229)
- K43 Sassendorfer Weg
- B229 (Lübecker Ring, Rigaring)
- Westenhellweg
- Senator-Schwartz-Ring (nördl. L969)

Abbildung 30: Maßnahmen im Radnetz



Quelle: Stadt Soest

Verstärkter Einsatz von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind primär dem Radverkehr vorbehaltene Fahrbahnen, die speziell gekennzeichnet sind. Andere Fahrzeuge (z. B. Kraftfahrzeugverkehr, Inline-Skater) sind ausnahmsweise zugelassen, sofern dies durch ein entsprechendes Zusatzzeichen geregelt ist (vgl. Abbildung 31). Auf Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Kfz-Verkehr ist in der Regel zugelassen, muss bei Bedarf seine Geschwindigkeit jedoch weiter verringern, um den Radverkehr nicht zu behindern oder zu gefährden. Radfahrer dürfen auf Fahrradstraßen ne-

beneinander fahren. Auffällige Bodenmarkierungen (möglichst einheitlich zur Wiedererkennbarkeit) unterstreichen die Vorrangstellung.

Abbildung 31: Fahrradstraße Knippingweg



Quelle: Stadt Soest

Fahrradstraßen werden auf Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen eingerichtet. Daher sind sie insbesondere im direkten Zulauf von weiterführenden Schulen und auf den Velorouten zweckmäßig. Die Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen wird daher auf den folgenden Abschnitten empfohlen (vgl. Abbildung 30):

- Windmühlenweg (Brunowall – B229)
- Rüthener Straße u. Müllinger Weg (nördl. Rüthener Straße)
- Geschwister-Scholl-Straße
- innere Wallstraßen (bei Umgestaltung überprüfen)
- Velorouten (z. B. Oelmüllerweg und Deiringser Weg)

Weitere Fahrradstraßen können zweckmäßig sein (z. B. im Umfeld der Fachhochschule). Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen sollte zudem die Möglichkeit der Priorisierung (durch Beschilderung oder baulich) des Radverkehrs an Kreuzungen im untergeordneten Straßennetz (insbesondere in Tempo-30-Zonen) geprüft werden (siehe oben).

Querungshilfen an Radwegenden

Auf den Routen des Radverkehrs sind an bisher ungesicherten Querungsstellen mit dem Hauptstraßennetz Querungshilfen für den Radverkehr zweckmäßig. Darüber hinaus ermöglichen und unterstützen sie regelkonformes Verhalten der Radfahrer (Verminderung der Benutzung entgegen der erlaubten Richtung). Diese sind so zu gestalten, dass sie auch Fußgängern zu Gute kommen und daher entsprechend barrierefrei auszugestalten. Im Bereich von Ortseingängen tragen sie

auch zu angepassten Geschwindigkeiten bei und sind ein Element zur Ortseingangsgestaltung. Querungshilfen für den Radverkehr sind auf folgenden Straßen vorgesehen (vgl. Abbildung 30):

- L969 westl. Ortseingang Ostönnen
- L969 westl. Ortseingang Ampen
- L969 Rettungszentrum (bereits geplant)
- B229 Paderborner Landstraße
- L670 Londonring
- L747 Hattroper Weg: OA Ri. Hattrop
- Overweg
- K20 nördl. Ortseingang Deiringsen

Verbesserte Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen

Viele Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern finden in Soest wie in vielen anderen Städten an Einmündungen und Kreuzungen statt. Die Verbesserung der Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen ist somit einerseits ein wichtiges Element zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, andererseits ist hierdurch auch ein Komfortgewinn für Radfahrer möglich. Besonders negativ sind hierbei Kreuzungen mit eigenen Rechtsabbiegefahrbahnen (wie z. B. Paderborner Landstraße / Rigaring) und Dreiecksinsel durch ihre erhöhte Zahl von Konfliktpunkten. Ebenso wird durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, die Nutzung in falscher Richtung minimiert. Auch deshalb sind diese Führungsformen der Führung im Seitenraum vorzuziehen (siehe oben). Bei der Führung des Radverkehrs an Kreuzungspunkten sind folgende Maßnahmen nach der ERA 2010 zweckmäßig:

- Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit durch einen engeren Kurvenradius
- Vorrang des Radverkehrs bei der Querung von Rechtsabbiegefahrbahnen durch eine direkte Führung und ggf. Blinklicht
- Markierung und ggf. Einfärbung von Radverkehrsfurten
- Führung des geradeaus verkehrenden Radverkehrs auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Radfahr- oder Schutzstreifen)
- Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf Radwegen bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg über nicht oder gering abgesetzte Radverkehrsfurten
- Bei Zweirichtungsraddwegen sind diese durch die Markierung des Fahrradsymbols mit Richtungspfeil sowie der entsprechenden Beschilderung (Zeichen 205 StVO mit Zusatzzeichen 1000-33) zu kennzeichnen

Zudem wurden mit dem Senator-Schwartz-Ring, dem Rigaring und der Niederbergheimer Straße drei Bereiche benannt, an denen eine standardisierte Gestaltung der Kreuzungen (siehe oben) und Einmündungen (einheitliche Markierung, ggf. Einfärbung) erfolgen sollte, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen (vgl. Abbildung 30). In der Niederbergheimer Straße sollte im Rahmen eines zukünftigen Straßenbaus zudem ein aufbrechen der geradlinigen Gestaltung geprüft werden.

Im Zuge der Velorouten sowie entlang der Gräfte (Wallentwicklungskonzept) und im Übergang zur inneren Wallstraße sind die Kreuzungen radfahrerfreundlicher zu gestalten (vgl. Abbildung 30). Hier sind auch Bevorrechtigungen für den Radverkehr zu prüfen. Hilfestellung bei der Gestaltung dieser Bereiche gibt die AGFS-Broschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“ (siehe oben). Ebenso kann an Kreuzungen der Radverkehr durch die auch in Soest bereits angewendeten Aufstellbereiche (z. B. Niederbergheimer Straße, Walburger Unterführung, vgl. Abbildung 32) und eigenen Abbiegespuren (z. B. Dominikanerstraße) weiter gefördert werden.

Abbildung 32: Walburger Unterführung u. Niederbergheimer Straße



Quelle: Stadt Soest

Ein weiteres Element sind die Lichtsignalanlagen (LSA) / Ampeln. Kurze Wartezeiten sind hier ein Qualitätsmerkmal. Negativ aufgefallen sind daher die LSA, welche nur auf Anforderung für Radfahrer und Fußgänger auf grün schalten. Im Rahmen der Prüfung der Ampelschaltungen ist auch dieser Mangel zu beheben, um Rotlichtverstößen und Benutzung von Radwegen entgegen der Richtung vorzubeugen. Erfreulich ist, dass bereits im Rahmen der Erstellung des VEP die LSA an den Kreuzungen Senator-Schwartz-Ring / L969 Werler Landstraße, B229 Arnsberger Straße / L969 Wisby Ring und L969 Werler Landstraße / Clevische Straße umgestellt werden konnten.

Freigabe der Fußgängerzone

Die Fußgängerzone stellt für Radfahrer heute eine Barriere innerhalb der Altstadt dar. In vielen Städten sind Fußgängerzonen ganz oder teilweise frei gegeben für den Radverkehr. In Soest ist dies zwischen 18.30 Uhr und 8 Uhr ebenfalls der Fall. Allerdings ist das vorhandene Zeitfenster sehr restriktiv und schließt insbesondere morgens einen Teil der Berufstätigen und Schüler zu Zeiten noch geschlossener Geschäfte aus.

Bei der Öffnung einer Fußgängerzone sind die Interessen der Fußgänger und Radfahrer abzuwägen. Daher wird für Soest eine moderate Erweiterung der Zeiten empfohlen. Orientierung soll die Freigabe für den Lieferverkehr sein. Eine Ausweitung der Freigabe auf 18.00 – 10.30 Uhr stellt einen sinnvollen Kompromiss dar. An Markttagen ist der Bereich des Marktes auf der Rathausstraße (Salzbrink – Domplatz) und dem Domplatz jedoch heraus zu nehmen.

Ergänzung der Beschilderung des Radnetz Südwestfalen

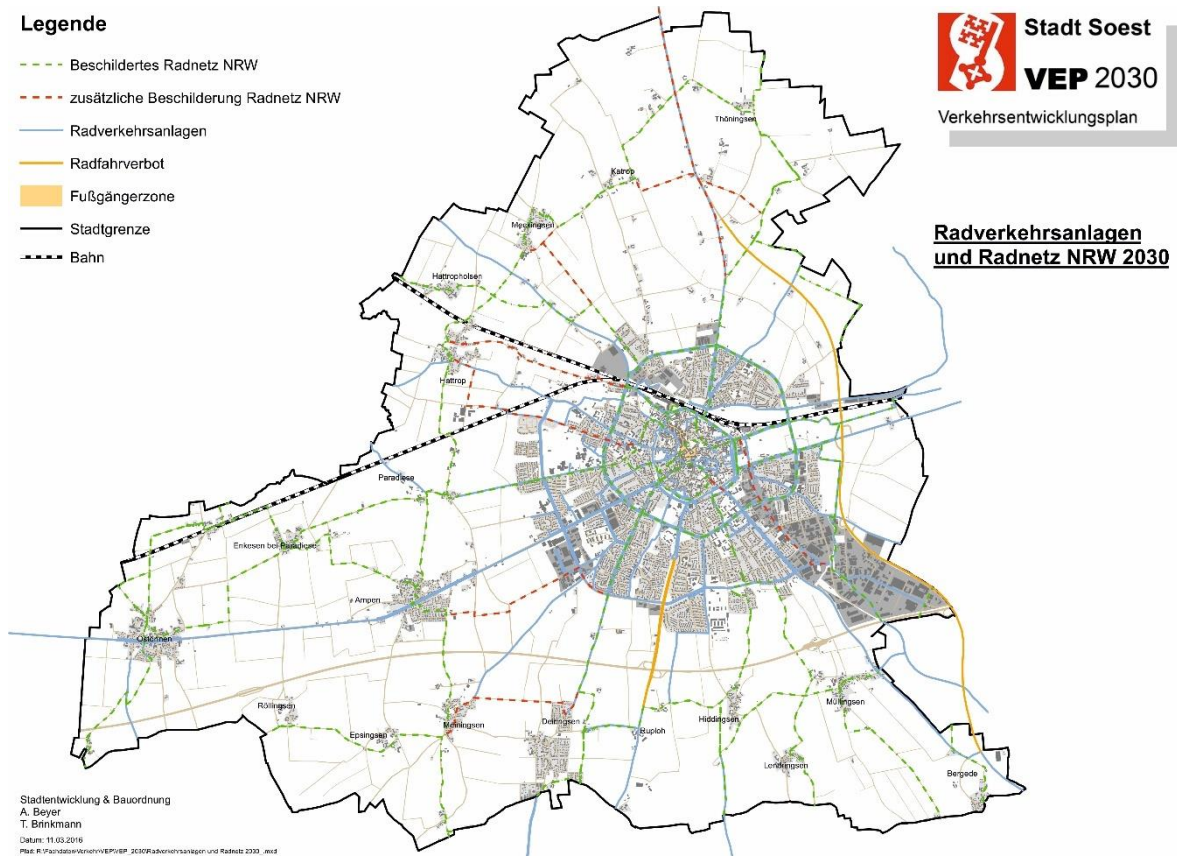
Soest verfügt, durch die vorhandene Beschilderung des Landes und die Erweiterung durch das Radnetz Südwestfalen, über ein dichtes Netz beschilderter Radrouten. Dieses ermöglicht das Fahren ohne Karte oder Navigationsgerät und ist hiermit gleichermaßen für den Alltags- wie Freizeitverkehr komfortabel und hoch attraktiv. Das mit dem Radnetz Südwestfalen 2015 eingeführte Knotenpunktsystem vereinfacht dieses System weiter. Beim Knotenpunktsystem müssen sich die Radfahrer nur die auf der gewünschten Route befindlichen Knotenpunktnummern merken/notieren. Hierdurch können leicht eigene Routen zusammengestellt werden. Das vorhandene Netz benötigt nur noch wenige Ergänzungen, welche vor allem zur Anbindung der Ortsteile (auch untereinander) und Einbindung der Velorouten benötigt werden. Folgende Routen sind zu ergänzen, welche auch in Abbildung 34 dargestellt werden:

- Boleweg – Ampen
- Hattrop – Oelmüllerweg – Heinsbergplatz
- Hattrop – Eselsweg – Bahnhof
- Deiringsen – Meiningsen
- Endloser Weg – Meckingsen
- Katrop – Oestinghauser Str. – Lühringsen
- Oestinghausen – Oestinghauser Straße
- WLE-Trasse
- Grandweg (Lütgen-Grandweg – Brunowall)

Abbildung 33: Knotenpunktsystem



Quelle: Stadt Soest

Abbildung 34: Radverkehrsanlagen und Radnetz NRW 2030

Quelle: Stadt Soest

4.3.2 Marketing, Service und Information

Die Stärkung des Radverkehrs ist unter den Stichworten Spaß, Gesundheitsförderung, Stärkung der lokalen Nahversorgung, Entlastung von Kfz-Verkehr und damit der Reduktion von Luftschadstoffen, CO₂ und Lärm positiv besetzt. Dieses gilt es zu nutzen und entsprechend zu transportieren. Mit dem Sattelfest verfügt Soest bereits über eine jährliche große Veranstaltung zum Radverkehr. Dieses gilt es durch weitere Maßnahmen zu ergänzen, um die Potenziale des Radverkehrs in Soest vollständig zu nutzen.

- Fortführung des Sattelfests
- Fortführung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ bei der Stadtverwaltung (vgl. Kap. 4.9)
- Initiierung eines Wettbewerbs „Schule mit den meisten Radfahrern“
- Beteiligung an der Kampagne „Stadtradeln“
- Durchführung von AGFS-Kampagnen wie z. B. „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“, „Ich bin die Energie“ (vgl. Kap. 4.5.2)

Neben diesen konkreten Maßnahmen sind auch weitere Aktionen rund um das Radfahren denkbar und zu empfehlen. Beispielsweise könnte das Thema Radfahren bei schlechtem Wetter aufgegriffen werden durch die Verteilung von Sattelschützern, Regencapes etc. mit dem Soester Schlüssel. Überschneidungen bestehen bei diesen Maßnahmen mit den Handlungsfeldern „Verkehrssi-

cherheit“ und „Mobilitätsmanagement“, weshalb diese und die entsprechenden Akteure bei den Planungen von Maßnahmen zu berücksichtigen sind. Gleiches gilt für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, welche in den Handlungsfeldern „Bus und Bahn“ (vgl. Kap. 4.2) sowie „Intermodale Schnittstellen“ (vgl. Kap. 4.7) weitere Maßnahmen wie die Radmitnahme in Bus und Bahn oder Abstellanlagen enthalten.

Baustellenbeschilderung

Sowohl im Rahmen der Beteiligung als auch durch den mehrfach durchgeführten ADFC-Fahrradklimatest wurde immer wieder die mangelhafte Beschilderung für den Radverkehr bei Baustellen thematisiert. Die AGFS bietet über eine eigene Broschüre¹³ bereits seit 2006 Hilfestellung zu diesem Thema. Dabei gilt u. a. der Grundsatz „Das Zusatzschild ‚Radfahrer absteigen‘ soll in der täglichen Praxis nicht mehr verwendet werden.“ (AGFS 2009: 2). Eine konsequente Anwendung der Broschüre kommt dabei nicht nur Radfahrern entgegen. Sie berücksichtigt ebenfalls die Bedürfnisse von Fußgängern, Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Rollatoren und mobilitätseingeschränkten Personen. In die gleiche Richtung geht auch der frisch erarbeitete Leitfaden der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK), welcher zudem auch direkt anwendbare Musterpläne enthält¹⁴.

Abbildung 35: Baustellenbeschilderung Broschüren von AGFS und AGFK



Quelle: AGFS 2009 und AGFK 2015

¹³ AGFS 2009: Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen. Krefeld

¹⁴ AGFK 2015: Leitfaden Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich Vollzugsempfehlungen. Erlangen

Gepäckschließfächer an Stellplatzanlagen in der Altstadt

Gepäckschließfächer insbesondere für die Altstadt wurden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens thematisiert. An den Mobilitätsstationen (vgl. Kap. 4.7.1) sind sie - ggf. in Kombination mit Lademöglichkeiten - berücksichtigt. Schließfächer werden vorwiegend von touristischen Radfahrern während eines Tagesbesuchs genutzt. Zur Aufstellung von Gepäckschließfächern an Radabstellanlagen in der Altstadt kann daher ein tragfähiges Konzept für einige zentrale Standorte mit touristischem Bezug gemeinsam mit einem Betreiber entwickelt werden. Dabei sind die städtebaulichen Besonderheiten der Altstadt und die Anforderungen der Kirmes zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen und nicht zu unterschätzen ist der Unterhaltungs- und Betreuungsaufwand (Vandalismus, Witterungsschäden, Organisation etc.).

4.4 Barrierefreiheit und Fußverkehr

Zu Fuß gehen ist Basismobilität. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel er fortgesetzt wird, beginnt zu Fuß. Es ist weitestgehend kostenlos, jederzeit erschwinglich, produziert weder Schadstoffe noch Lärm und Fußgänger haben von allen Verkehrsteilnehmern den geringsten Flächenbedarf. Zu Fuß gehen ist ein wichtiger Bestandteil der selbstständigen Mobilität v. a. für Kinder, ältere oder mobilitätseingeschränkte Person. Es ist aber auch ein Element der Gesundheitsvorsorge. Dies haben auch die Krankenkassen erkannt, welche zum Teil Schrittzähler fördern. 8.000 - 10.000 Schritte am Tag helfen dabei z. B. Übergewicht und Herz-Kreislaufkrankungen entgegenzuwirken. Fußgänger tragen aber auch zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung sowie Tourismus und sind Bestandteil eines attraktiven Wohnumfelds. Voraussetzung hierfür sind kurze Entfernungen zu Zielen (z.B. Nahversorgung), attraktive und sichere Wege sowie geringe Restriktionen wie z. B. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.

Barrierefreiheit kommt im Sinne eines „Designs für alle“ jedem zu Gute. Neben Eltern mit Kinderwagen, Reisenden mit Rollkoffern, älteren Menschen mit Rollatoren sind auch Menschen mit einer krankheitsbedingten Einschränkung in ihrer Mobilität auf barrierefreie Verkehrsanlagen angewiesen. In ihrem strategischen Zukunftsprogramm hält die Stadt zum Thema Barrierefreiheit fest:

„Der demografische Wandel sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen, die Barrierefreiheit benötigen, am gesellschaftlichen Leben (Inklusion) werden in Soest bei allen Planungen, Konzepten und Überlegungen einbezogen. Die Infrastruktur zum Leben und Wohnen im Alter ist weiterzuentwickeln.“¹⁵

Barrierefreiheit ist ein Querschnittsthema, weshalb es auch in anderen Handlungsfeldern des VEP Berücksichtigung findet. Die Aspekte barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge werden im Kap. 4.2.2 behandelt.

¹⁵ Stadt Soest 2015 c

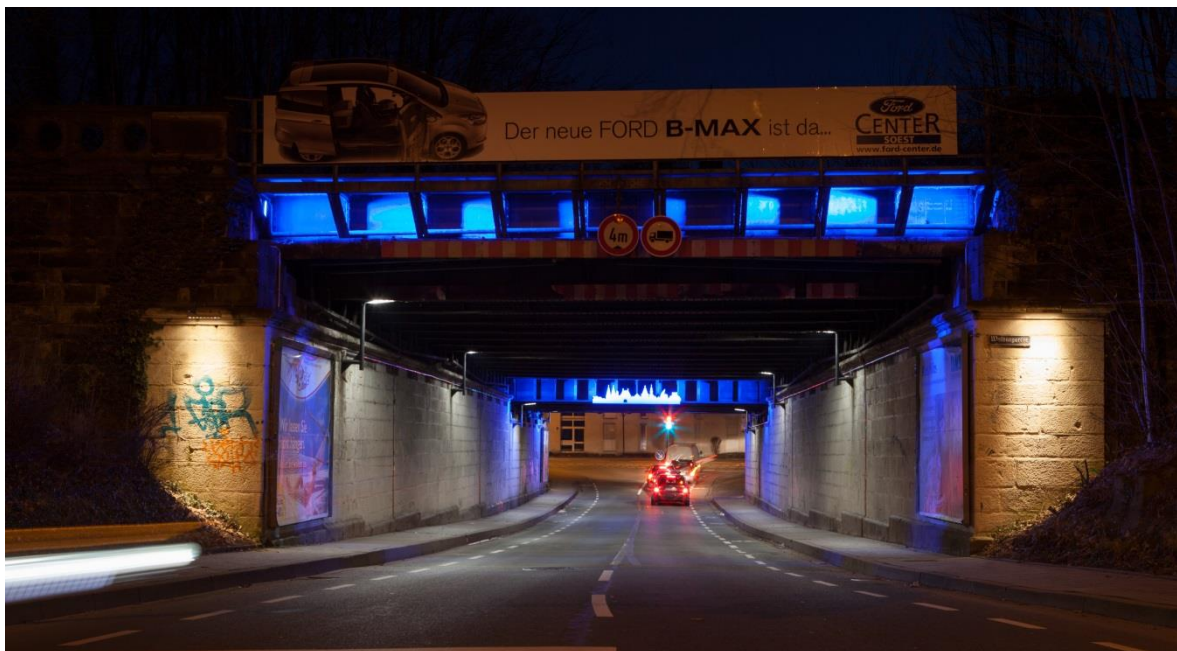
Fußgängerfreundliche Siedlungsstruktur

Basis für die Förderung des zu Fuß Gehens und der Barrierefreiheit, ist eine Siedlungsstruktur mit entsprechend kurzen Wegen. Diese ermöglicht und fördert eigenständige Mobilität insbesondere bei mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern. Hierzu gehört auch, dass die Ziele des täglichen Lebens wie Nahversorgungsstandorte oder öffentliche Einrichtungen auf entsprechend fußgängerfreundlichen Wegen zu erreichen sind. Förderlich sind dazu dezentrale Einkaufsstandorte. Soest hat mit seiner kreisförmigen Siedlungsstruktur bereits gute Voraussetzungen. Diese gilt es weiter zu erhalten und zu stärken.

Entwicklung der Walburger Unterführung

Die Walburger Unterführung stellt für alle Verkehrsteilnehmer ein Nadelöhr von und in Richtung Norden dar. Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer sind vorhanden. Die Unterführung wurde 2013 durch ein neues Beleuchtungskonzept attraktiver gestaltet. Gleichwohl bleibt die überführende Bahntrasse eine städtebauliche Barriere im Stadtgebiet. Daher wird empfohlen die Unterführung langfristig auf die notwendige Länge zu reduzieren und ggf. eine Verbreiterung anzustreben.

Abbildung 36: Walburger Unterführung



Quelle: Stadt Soest

4.4.1 Attraktive barrierefreie Wege für Fußgänger

Zur Förderung des Fußverkehrs sind attraktive Wege mit einer entsprechenden städtebaulichen Qualität, welche Lust auf Aufenthalt und das zu Fuß gehen machen, die Grundvoraussetzung.

Hierzu ist der entsprechende Platzbedarf von Fußgängern, Familien mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkten Personen, die durch Gehhilfen oder Rollatoren höhere Anforderungen an den Straßenraum stellen zu berücksichtigen. Als Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt, ist dies in Soest weiter voran zu forcieren.

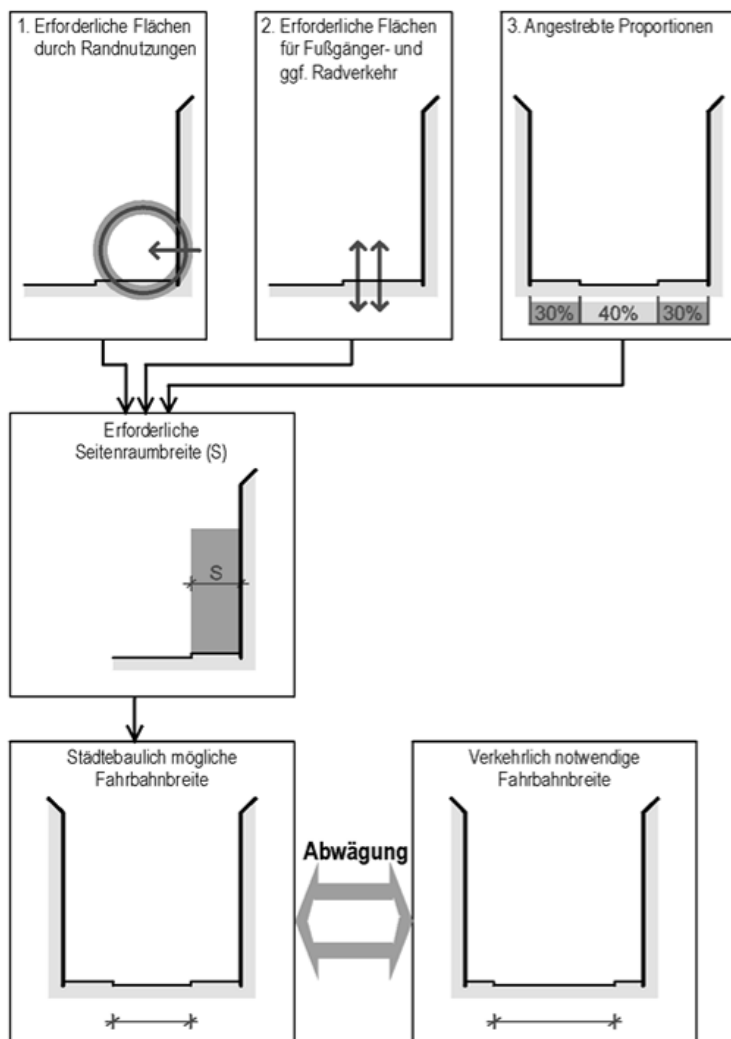
Ausreichende Gehwegbreiten

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) der FGSV sieht eine Mindestbreite von 2,50 m für Gehwege vor¹⁶. Diese Breite berücksichtigt das Begegnen zweier Fußgänger und die entsprechenden Sicherheitsräume. Ebenso wird hierdurch das in der StVO vorgesehene Radfahren von Kindern bis zu 10 Jahren auf dem Gehweg ermöglicht. Aktuell sieht das Bundesverkehrsministerium zudem eine Klarstellung hinsichtlich der Begleitung von Kindern durch Eltern vor, welche dann ebenfalls ihre Kinder auf dem Gehweg begleiten können.

Da gerade in Soest diese Breite oftmals im Bestand nicht erreicht werden kann, sieht die RAST06 ein Verfahren vor, welches die Interessen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und des Städtebaus berücksichtigt. Die sog. städtebauliche Bemessung stellt die notwendige Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr (auch Busverkehr) dem der Seitenräume gegenüber (vgl. Abbildung 37). Ziel ist eine Gestaltung vom Rand ausgehend. Als städtebaulich und für Fußgänger attraktiv wird daher ein Verhältnis von 30 : 40 : 30 für das Verhältnis von Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum angesehen. Im Rahmen der städtebaulichen Bemessung ist bei nicht ausreichender Querschnittsbreite dann eine sinnvolle Kompromisslösung zu entwickeln, welche auch die Anforderungen der Barrierefreiheit einschließt. Hierzu ist weiterhin die enge Absprache mit der BAKS zu suchen.

In der jüngeren Vergangenheit haben sich zudem weiche Lösungen wie z. B. Shared-Space oder Begegnungszonen, welche eine gemeinsame Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer beinhalten entwickelt. Auch in Soest sind ähnliche Bereiche durchaus schon vorhanden wie z. B. der Potsdamer Platz oder viele verkehrsarme Altstadtgassen. Solche Zwischenformen zwischen den klassischen Straßen mit Hochbord und dem verkehrsberuhigten Bereich ohne Separation bieten sich vor allem in der Altstadt an, welche von äußerst engen Straßenquerschnitten geprägt und oftmals dadurch keine Barrierefreiheit vorhanden ist. Ebenso können Erschließungsstraßen der Wohngebiete (bei Tempo 30) nach der RAST06 auch im Mischprinzip gestaltet werden, vorausgesetzt es werden geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen.

¹⁶ Ausgenommen sind enge dörfliche Hauptstraßen. Aufgrund des geringen Fußgängeraufkommens kann hier die Reduzierung auf 1,50m zweckmäßig sein.

Abbildung 37: Städtebauliche Bemessung nach RASSt06

Quelle: FGSV 2006b: 21

Ergänzungen im Fußwegenetz

In Soest sind erfreulicherweise nur wenige Bereiche ohne entsprechende Gehwege vorhanden. Diese sind durch entsprechende Wege zu schließen. Dies gilt auch für die Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen. Hier können auch Markierungslösungen zweckmäßig sein, um eine schnelle Umsetzbarkeit zu gewährleisten. Die Ergänzungen im Wegenetz sind in Abbildung 39 dargestellt. Mit dem Hesweg in Meinsingen konnte im Sommer 2015 bereits eine Netzlücke aus der Analyse geschlossen werden.

Sitz- und Spielrouten

Zur Attraktivität des öffentlichen Raumes gehören auch Orte zum Verweilen. Gerade für einen Teil der älteren Menschen sind Sitzmöglichkeiten in entsprechenden Abständen Voraussetzung für Mobilität bzw. können den Aktivitätsradius deutlich erhöhen. Neben den klassischen Aufstellung-

sorten von Bänken in Parks sind Sitzmöglichkeiten daher in Geschäftsbereichen und in der Zuwegung zu diesen sinnvoll.

Bei der Entwicklung von Sitzrouten sollte eine mögliche Multifunktionalität einfließen. Durch Formen von Sitzmöbeln jenseits der klassischen Bank kann dies sowohl ein Spielelement für Kinder wie auch eine Sitzmöglichkeit für andere darstellen. Die Stadt Griesheim hat z. B. bei der Entwicklung von Spielrouten, welche unter dem Konzept „Bespielbare Stadt“ entwickelt wurden festgestellt, dass die aufgestellten Elemente auch von Älteren zum Sitzen genutzt werden. So kann ein Sitzwürfel z. B. gleichzeitig auch als Spielobjekt für Kinder genutzt werden.

Abbildung 38: Sitz- und Spielelemente in der Fußgängerzone in Meppen



Quelle: Planersocietät

In regelmäßigen Abständen angeordnet entstehen auf diese Weise Sitzrouten durch die Stadt, die einerseits die Hin- und Rückwege zum Zielort bequemer und barrierefreier machen und andererseits die Aufenthaltsqualität vor Ort selbst steigern. Hierdurch wird einerseits eine Stadt spannend für Kinder und andererseits auch erlebbar für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

In Soest bieten sich hierfür vor allem die Fußgängerzone (inklusive Seitenbereiche) sowie die Gräfte an. Hier kommt die Alltagsmobilität der Soester mit der der Touristen zusammen. Bei der Entwicklung der Routen ist es sinnvoll auch privates Engagement mit einzubeziehen. Einzelhändler, Künstler etc. sollten als Partner gesucht werden. Insbesondere im Bereich der durch die Soester Allerheiligenkirmes genutzt wird könnten die entsprechenden Elemente auch mobil gestaltet werden, so dass diese außerhalb des Ladenschlusses im Geschäft aufbewahrt werden.

Trennung von Fußgängern und Radfahrern

Die Verbände FUSS e.V. und ADFC haben die Notwendigkeit der Trennung von Fußgängern und Radfahrern bereits 2010 öffentlich in einer Pressemitteilung „Fußgänger und Radfahrer brauchen

eigene Wege“ zum Ausdruck gebracht¹⁷. Sie fordern den Radverkehr durch geeignete Maßnahmen (z. B. Temporeduzierung, Schutz-/Radfahrstreifen) auf der Fahrbahn zu führen.

Die auch in Soest noch vorhandene Führung des Radverkehrs auf Bordsteinradwegen führt aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz zu Konfliktsituationen mit Fußgängern. Fußgänger fühlen sich oftmals durch Radfahrer bedrängt. Radfahrer werden wiederum bei einer Führung auf Bordsteinradwegen im Siedlungsbereich durch den Fußverkehr ausgebremst. Daher ist für den Radverkehr die verstärkte Führung mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu empfehlen (vgl. Kap. 4.3.1). Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der steigenden E-Mobilität im Radverkehr, welche auch neue Fahrradformen wie Lastenräder und Anhänger fördert. Darüber hinaus wird durch eigene Wege, die Qualität und die Sicherheit des Fußverkehrs, im Sinne einer umfassenden Förderung der Nahmobilität, weiter erhöht.

Barrierefreie Oberflächen

In der Soester Altstadt ist der Spagat zwischen historisch passender Gestaltung und der notwendigen Barrierefreiheit herzustellen. Barrierefreiheit trotz, auch in Zukunft gepflasterten Bereichen, kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Derzeit wird eine Leitlinie zur Oberflächengestaltung erarbeitet, welche hierfür Aussagen treffen wird.

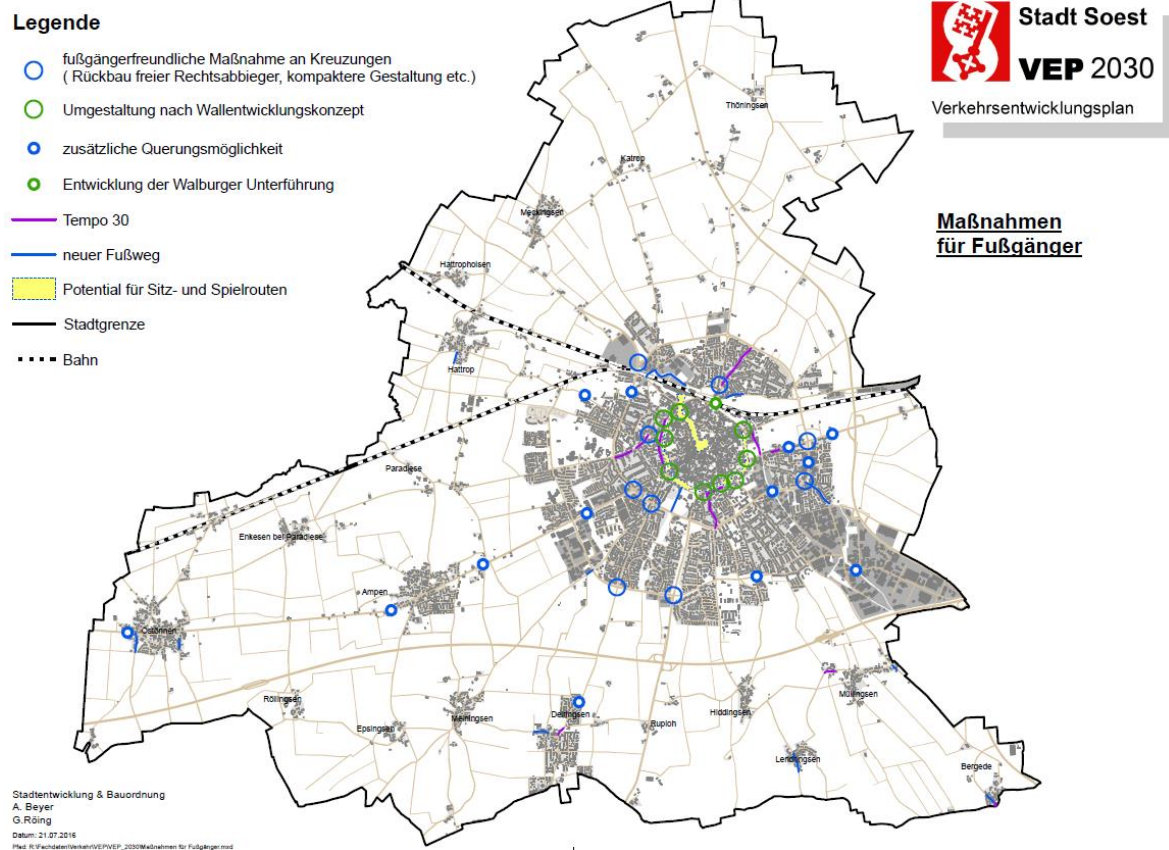
Stärkere Kontrollen bei Gehwegparken in der Altstadt

Die oftmals knapp bemessen Fußwege innerhalb der Altstadt werden oftmals noch durch parkende Autos unpassierbar. Dieses ist in einer fußgängerfreundlichen Stadt wie Soest weiterhin durch verstärkte Kontrollen zu unterbinden.

Guide4Blind weiterentwickeln

Das Projekt Guide4Blind bzw. Nav4Blind ist in der Bestandsanalyse als Positivbeispiel benannt worden. Gemeinsam mit dem Kreis sollte daher eine Weiterentwicklung bzw. räumliche Ausdehnung über die Altstadt hinaus vorgenommen werden.

¹⁷ <http://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/archiv-1-halbjahr-2010/gemeinsam-genutzte-geh--und-radwege-sorgen-fuer-konflikte> zugegriffen am 11.12.2015

Abbildung 39: Maßnahmen für Fußgänger

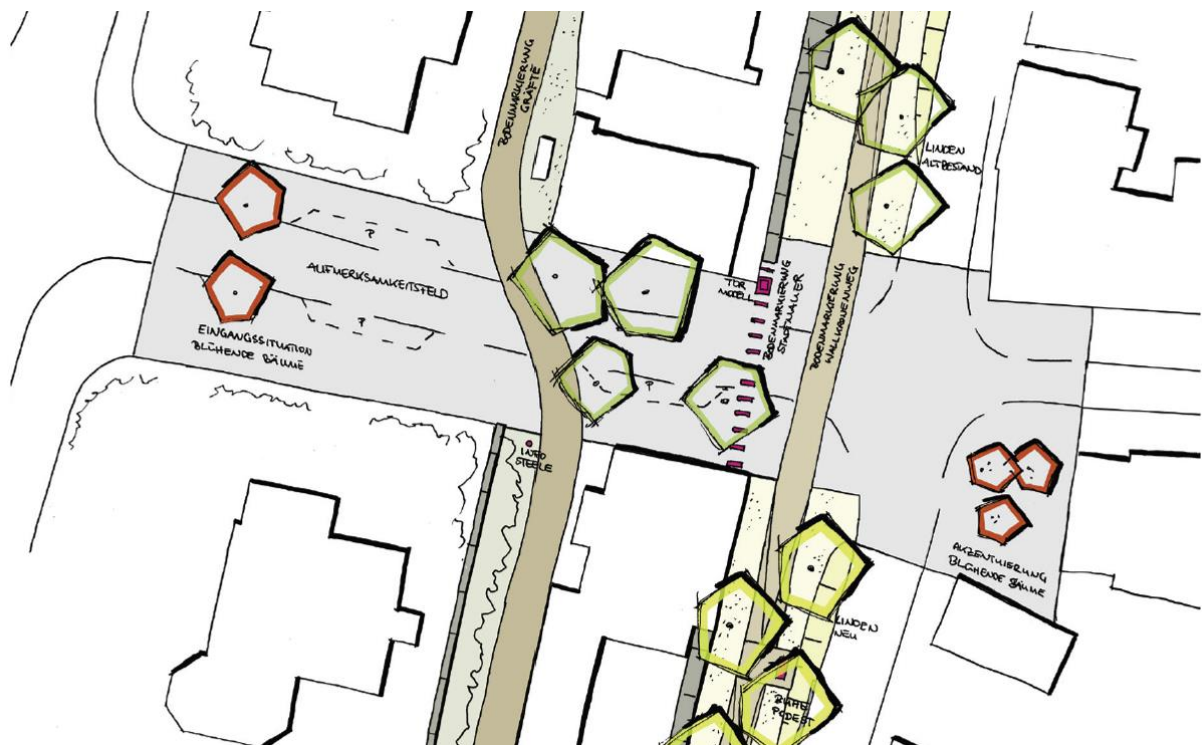
Quelle: Stadt Soest

4.4.2 Kreuzungen und Querungssituationen

Fußgängerfreundliche Kreuzungen

Für Fußgänger sind an Kreuzungen möglichst direkte Wege und geringe Wartezeiten beim Queren der Fahrbahn neben der Sicherheit der Querung entscheidend. Kreuzungen mit Dreiecksinseln und eigener Rechtsabbiegespur haben eine weitere Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer und sind daher unkomfortabel und oftmals Unfallanfällig. Aus diesen Gründen sind sie daher im Siedlungsbereich nach der RAS06 - insbesondere unsignalisiert - zu vermeiden (vgl. FGSV 2006b: 122). In Abbildung 39 sind die Kreuzungspunkte dargestellt, welche langfristig zurückgebaut werden bzw. ein Rückbau geprüft werden sollte. Eine hohe Priorität hat hierbei die Kreuzung K20 Deiringser Weg / Emdenstraße, da hier durch einen Kreisverkehr auch Verbesserungen für den Kfz-Verkehr (vgl. Kap. 4.1.2) und die Veloroute Südwest (vgl. Kap. 4.3.1) erzielt werden können. Kurzfristig sollte am einzigen Rechtsabbiegestreifen mit Dreiecksinsel am Knoten K10 Bergenring / L670 Hammer Landstraße eine Signalisierung oder ein Fußgängerüberweg geprüft werden.

An der Kreuzung Grandwegertor / Immermannwall / Niederbergheimer Straße sind die Fußgängeranlagen (Schülerverkehr) entsprechend zu erweitern und die Kreuzung kompakter zu gestalten.

Abbildung 40: beispielhafte Stadttorsituation am Nöttentor nach dem Wallentwicklungskonzept

Quelle: Stadt Soest 2015: 78

Im Rahmen des Wallentwicklungskonzepts wurden viele der Tore zur Altstadt diskutiert und Maßnahmen entwickelt. Eine Maßnahme hiervon ist auch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Verlauf der Gräfte bzw. an den Querungen der Erschließungsstraßen der Altstadt sowie der inneren Wallstraße. Beispielhaft ist dies in der Abbildung 40 für das Nöttentor dargestellt. Mit der Gestaltung wird einerseits die Bedeutung der Stadttore herausgestellt, als auch eine Bevorrechtigung für den Fuß- und Radverkehr hergestellt.

Ampelschaltungen

Die Wartezeiten an den Ampelanlagen werden von Fußgängern und Radfahrern auch in Soest oftmals als zu lang empfunden. Dies wurde auch mehrfach im Rahmen des Beteiligungsprozesses geäußert. Besonders störend sind Lichtsignalanlagen für Fußgänger und Radfahrer, welche nur nach Betätigung eines Signalgebers (Tasters) auf Grün, selbst bei gleichzeitiger Grünphase des parallelen Kfz-Verkehrs, schalten. Dies ist eine deutliche Einschränkung von Fußgängern und Radfahrern, welche im Sinne einer Förderung der Nahmobilität zu vermeiden ist und nicht mehr den Stand der Technik widerspiegelt. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) wird die Schaltung einer Fußgängerfreigabezeit auf Fußgängeranforderung nur bei äußerst seltenen Querungen von Fußgängern empfohlen. Generell sollte eine Fußgängeranforderung möglichst kurzfristig berücksichtigt werden (vgl. FGSV 2002: 24). Positiv ist, dass bereits im Verlauf des Erarbeitungsprozesses des VEP diese Schaltungen an den Kreuzungen Arnberger Straße / B229 Lübecker Ring, L969 Werler Landstraße / Clevische Straße und Senator-Schwartz-Ring / L969 Werler Landstraße umgestellt werden konnten. Im Rahmen des bereits in Kap. 4.1 empfohlenen Gutachtens zur Überprüfungen der Ampelschaltungen ist daher auch die Verbesserung für Fußgänger

bzw. die Anpassung an heutige Standards unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit zu prüfen. Zu berücksichtigen sind nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) die folgenden Aspekte:

- Möglichst umgehende Schaltung (nach 7 Sek.) der Freigabezeit für Fußgänger bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen. Bei „Grüner Welle“ für den Kfz-Verkehr längstens 30 Sekunden.
- Vermeidung längerer Wartezeiten, da Fußgänger nach ca. 40 Sekunden die Sperrzeit häufiger missachten.
- Auch bei Straßen mit „Grüner Welle“ können nicht ausgelastete Fahrzeugphasen für Fußgänger durch einen Phasenabbruch nach RiLSA genutzt werden.
- Sind Mittelinseln vorhanden, ist aus Sicherheitsgründen durch entsprechend ausreichende Freigabezeiten dafür zu sorgen, dass Fußgänger möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel die Straße in einem Zug queren können.

Gleiches gilt für die vorhandenen reinen Fußgängerlichtsignalanlagen, welche bei anstehenden Erneuerungsmaßnahmen auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen sind. Oftmals lassen sich (unter Vermeidung der Betriebskosten) andere Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberweg, Querungshilfe, vorgezogene Seitenräume etc.) bei gleichbleibender Sicherheit realisieren.

Sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten

Um der Trennwirkung stark befahrener Straßen insbesondere für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkter Personen entgegenzuwirken und die Verkehrssicherheit beim queren weiter zu erhöhen, sind weitere Querungsmöglichkeiten im Straßennetz zu schaffen. Diese sollten von der Gestaltung und insbesondere vom Platzbedarf sowohl den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen, als auch entsprechend für Radfahrer nutzbar sein. Als Querungsanlagen können Lichtsignalanlagen (bei hohen Kfz-Mengen), Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) oder auch Mittelinseln und beidseitige Fahrbahneinengungen bzw. Kombinationen aus beiden eingesetzt werden, die vor allem günstiger umzusetzen sind. Neue Querungsmöglichkeiten sind an folgenden Straßen vorgesehen (vgl. Abbildung 39):

- Ostenhellweg im Bereich des Friedhofseingangs
- Rigaring im Bereich des Nahversorgungszentrums

Darüber hinaus sind weitere Querungstellen im Bereich von Radwegen (vgl. Kap. 4.3.1) sowie der Ortseingänge (vgl. Kap. 4.1.1) vorgesehen, welche alle auch in Abbildung 39 dargestellt werden.

Ferner gibt es einige Querungshilfen, welche nicht barrierefrei hergestellt wurden. Diese sind z. B. über ein jährliches Programm kontinuierlich nachzurüsten, um einen kompletten Umbau mit entsprechenden Kosten zu vermeiden. Hierdurch können u. U. nicht alle Anforderungen der entsprechenden DIN erfüllt werden. Allerdings kann die Situation insbesondere für sehbehinderte Menschen vergleichsweise schnell verbessert werden, da ansonsten auf Umgestaltungen im Rahmen des normalen Straßenausbaus gewartet werden muss.

4.5 Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema, welches daher bereits in vielen Punkten auch in den anderen Kapiteln behandelt wird. Sichere und barrierefreie Querungshilfen (vgl. Kap. 4.3.1 u. 4.4.2), Ortseingänge (vgl. Kap. 4.1.1) sowie sichere Radverkehrs- und Fußgängerführung (vgl. Kap. 4.3.1 u. 4.4.1) werden daher an dieser Stelle nicht weiter thematisiert.

Vor dem Hintergrund der durch das Land NRW gesetzten und im Rahmen des Zielkonzepts bestätigten Zielsetzung „Vision Zero“, bei der die Straßenverkehrssysteme so gestaltet sein sollen, dass zukünftig möglichst keine Menschen tödlich oder schwer verletzt werden, ist das Thema Verkehrssicherheit auch in Soest eine Daueraufgabe in der planerischen, politischen und öffentlichen Diskussion. Im Zielkonzept wird eine überdurchschnittliche Entwicklung angestrebt. Dieses ehrgeizige Ziel soll alle Akteure motivieren, sich gemeinsam für ein sicheres Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmer einzusetzen und damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Soest weiter kontinuierlich zu verbessern.

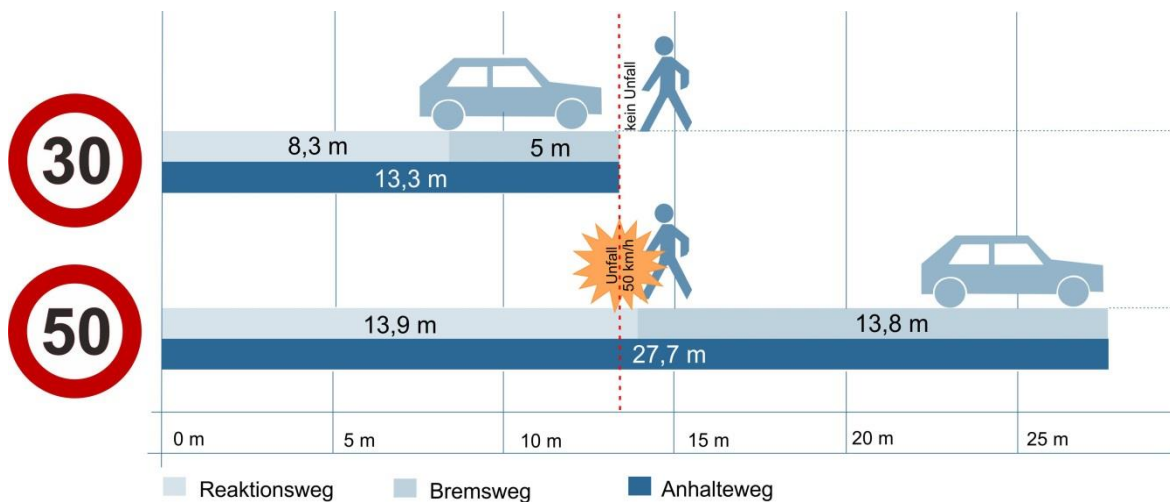
4.5.1 Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Stadt Soest verfügt über ein Vorbehaltsnetz, welches den Kfz-Verkehr auf den leistungsfähigen Trassen bündelt und somit die Nebenstraßen und Wohngebiete entlastet (vgl. Kap. 4.1). Die StVO regelt dies, indem für Hauptverkehrsstraßen eine Geschwindigkeit von 50 km/h anzuordnen ist. Nur im konkreten Fall einer nachgewiesenen Gefahrenlage (§ 45 Absatz 9 StVO) kann die Geschwindigkeit streckenbezogen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit reduziert werden. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden bereits Streckenabschnitte für eine potenzielle Geschwindigkeitsreduzierung identifiziert, welche nicht dem Vorbehaltsnetz angehören, primär durch Wohngebiete führen und dennoch mit Tempo 50 ausgewiesen sind.

Geringere Geschwindigkeiten tragen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch zu einer verträglichen Organisation der Verkehre sowie zur Lärmreduzierung bei. Diese beträgt laut dem Umweltbundesamt ca. 3 db(A), welches einer Halbierung des Verkehrs bei Tempo 50 entspricht.¹⁸

So kann mit der Ausweisung von Tempo 30-Strecken die Unfallschwere minimiert und damit die Verkehrssicherheit v. a. für den nichtmotorisierten Verkehr erhöht werden. Die Reaktionszeit und der Bremsweg von Seiten des Kfz-Verkehrs spielen hierbei eine erhebliche Rolle, wie Abbildung 41 zeigt.

¹⁸ UBA 2008

Abbildung 41: Reaktions- und Bremsweg Tempo 30

Quelle: eigene Darstellung nach VCD

Darüber hinaus erlaubt eine geringere Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs eine verträglichere Organisation aller Verkehre, insbesondere in engen Straßenräumen (Aldegrevener-/Freiligrathwall, Brunowall, Weslarner Weg), in denen keine räumliche Trennung hergestellt werden kann. So kann beispielsweise laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV 2010) die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (vgl. Kap. 4.3.1) auch bei höheren Kfz-Verkehrsmengen gewährleistet werden. Damit wird die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz- und Radverkehr reduziert, es stellt sich eine bessere Übersichtlichkeit ein und potenzielle Gefahrensituationen können frühzeitig erkannt und eingeschätzt werden (vgl. Abbildung 28). Dies erlaubt neben der Risikominimierung ebenso einen besseren Verkehrsfluss, da abruptes Abbremsen und Anfahren vermieden werden kann. Markierungen können die Berechtigung des Radverkehrs auf der Fahrbahn den Verkehrsteilnehmern verdeutlichen und zu einer höheren Akzeptanz beitragen (vgl. Abbildung 42).

Gemäß den Empfehlungen der ERA2010 (vgl. FGSV 2010) ist am Freiligrath-/Aldegrevener Wall sowie Brunowall mit den vorhandenen bzw. zu erwartenden Verkehrsmengen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Angebote bei Tempo 50 nicht zulässig. In beiden Straßenabschnitten liegen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h im Belastungsbereich II und somit im Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, die Freigabe des Radverkehrs o. ä. Angebote für den Radverkehr (vgl. Abbildung 28 und Abbildung 29). Dabei ist die Situation am Freiligrath-/Aldegrevener Wall und Brunowall zu unterscheiden.

Am Freiligrath-/Aldegrevener Wall ist der zur Verfügung stehende Querschnitt des Straßenraums so schmal, dass neben der Fahrbahn nur Gehwege angeboten werden können, die die Mindestmaße deutlich unterschreiten (vgl. Kap. 4.4.1). Eine Verringerung der Geschwindigkeit ist daher schon für Fußgänger geboten, da diese an vielen Stellen bei Begegnungsfällen die Fahrbahn betreten müssen.

Eine Alternative zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn besteht nicht. Auch wenn sich die Wallanlagen als attraktive, parallele Radverkehrsverbindung anbieten, ist es erforderlich den Freiligrath-/Aldegrevener Wall als Hauptstraße für den Radverkehr sicher befahrbar zu gestalten, nicht zuletzt um die dort vorhandenen Ziele und Wohngebäude anzubinden. Die Fahrbahnbreite von

ca. 6 m erlaubt keine Markierung von Schutzstreifen, so dass als Alternative zur sicheren Führung des Radverkehrs lediglich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 bleibt. Damit kann am Freiligrath-/Aldegrewer Wall (ca. 8.000-9.000 DTV, d. h. ca. 775 Kfz/Sp-h) der Belastungsbereich I erreicht und somit eine verträgliche Führung des Radverkehrs im Mischverkehr gewährleistet werden.

Am Brunowall ist demgegenüber der Querschnitt des Straßenraums breiter, so dass im Bestand auch am Fahrbahnrand (Fahrtrichtung Osten) geparkt wird. Gleichzeitig erlaubt auch am Brunowall die Situation im Seitenraum hier keine Führung des Radverkehrs aufgrund dafür unzureichender Gehwegbreiten und direkt auf den Gehweg mündender Gebäudeeingänge. Daher ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn anzubieten. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m ist grundsätzlich die Markierung von Schutzstreifen möglich. Dazu wäre jedoch die Herausnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs erforderlich. Um dies zu vermeiden wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 empfohlen. Auch damit kann am Brunowall (ca. 10.000-11.000 DTV, d. h. ca. 940 Kfz/Sp-h) zwar nicht der Belastungsbereich I erreicht werden, jedoch wird eine deutliche Verschiebung im Belastungsbereich II bewirkt, die die Beurteilung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als verträglich ermöglicht.

Sowohl am Freiligrath-/Aldegrewerwall als auch am Brunowall sind Piktogramme auf der Fahrbahn vorzusehen, die den Verkehrsteilnehmer/innen die Führung des Radverkehrs anzeigen und damit auch den erforderlichen Verkehrsraum verdeutlichen.

Um die Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung zu unterstützen, sollten entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Eine Evaluierung für Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin zeigt, dass auch ohne bauliche Maßnahmen signifikante Effekte zur Senkung der mittleren Geschwindigkeit eintreten (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2013). Gleichzeitig werden Einflüsse auf das Geschwindigkeitsverhalten erkannt, die mit den folgenden Empfehlungen für Soest übertragen werden und insbesondere am Freiligrath-/Aldegrewerwall aufgrund der Länge der Strecke von ca. 675 m zum Zuge kommen sollten. So wird neben einer Zusatzbeschilderung/-markierung, die die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung begründet (Hier: Fahrradpiktogramme), die Installation eines Geschwindigkeitsdisplays (vgl. Abbildung 44) und die Wiederholung der Geschwindigkeitsregelung (Schild oder/und Piktogramm) empfohlen.

Abbildung 42: Radverkehr auf der Fahrbahn – Markierungen in Bremen und Kiel

Quelle: Planersocietät

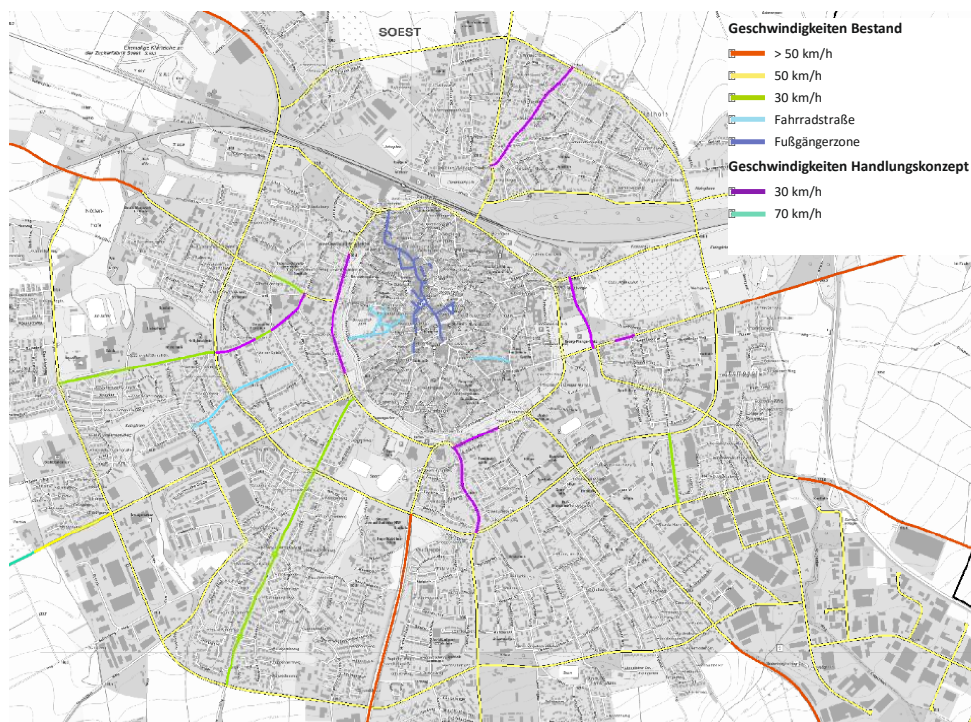
Im Kontext der Bemühungen einer verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs sowie einer Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die Reduzierung der Geschwindigkeit aktuell bundesweit und international zunehmend in der Fachdiskussion. Auch Änderungen der StVO und somit Vereinfachungen zur Anordnung von Tempo 30 im Zuge von Hauptverkehrsstraßen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder und Senioren) werden politisch diskutiert¹⁹.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden Straßenabschnitte in Wohngebieten identifiziert, welche ebenfalls eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h aufweisen und dementsprechend für eine Prüfung zur Temporeduzierung (Tempo 30) empfohlen wurden. Zusätzlich wurden Teilabschnitte an sensiblen Einrichtungen (z. B. Schulen, Kindertagesstätten) sowie außerhalb der Kernstadt in die Prüfung einbezogen.

Dabei ist zwischen Tempo 30 auf Streckenabschnitten im Zuge von Vorfahrtstraßen von den Regelungen für Tempo 30-Zonen (StVO §45 Absatz 1.c) zu unterscheiden.

Eine Übersicht der empfohlenen Tempo 30-Strecken kann Abbildung 43 entnommen werden, die detaillierte Auflistung und Priorisierung ist in Kap. 6 zu finden. Grundsätzlich kann eine Ausweitung von Tempo 30 auf weitere Straßen und eine entsprechende Überprüfung bei der Vorlage einer entsprechenden Rechtsgrundlage in der Zukunft vorgenommen werden.

¹⁹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/vor-schulen-und-kindergaerten-mehr-tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen.html>

Abbildung 43: Geschwindigkeitsreduzierung Handlungskonzept

Quelle: eigene Darstellung

Anmerkung: der Übersicht halber liegt der Fokus des Kartenausschnitts auf der Kernstadt, Straßenabschnitte außerhalb der Kernstadt sind Kap. 6 zu entnehmen

4.5.2 Verkehrssicherheitskampagnen und Verkehrserziehung

Neben verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen sind Kampagnen und Verkehrserziehung weitere Bausteine der Verkehrssicherheitsarbeit. Die technischen und personellen Möglichkeiten, flächendeckend Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Polizei vorzunehmen, sind begrenzt.

Die Stadt Soest verfügt bereits über ein Dialog-Display (vgl. Abbildung 44), welches den Verkehrsteilnehmern eine direkte Rückmeldung über die gefahrene Geschwindigkeit gibt und diese animiert, diese bei erhöhter Geschwindigkeit zu senken. Die Erfahrungen sind nicht nur in Soest positiv. Bisher wird das Display an den betreffenden Standorten jeweils zwei Wochen je Richtung eingesetzt. Dadurch sind max. 12 Standorte im Jahr möglich. Daher wird die Anschaffung eines zweiten Displays empfohlen.

Abbildung 44: Dialog-Display der Stadt Soest

Quelle: Stadt Soest

Städtevergleiche zeigen, dass die Verkehrssicherheit umso höher ist, je weniger autoabhängig das Verkehrssystem der Stadt ist. Zudem zeigen neue Ansätze, wie z. B. Shared Space, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme und eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer zu einer Verringerung der Geschwindigkeit und damit höheren Verkehrssicherheit sowie führen können.

Da bauliche Maßnahmen oftmals entsprechend mit hohen Kosten verbunden sind, Straßenumbaumaßnahmen sind allerdings sehr teuer. Deshalb lohnt es sich, auch unter Verkehrssicherheitsaspekten, Anstrengungen zur Änderung der Verkehrsmittelwahl und zum rücksichtsvolleren Verhalten im Straßenverkehr zu unternehmen. Persönliche Erfahrungen mit anderen Verkehrsmitteln fördern das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer und die gegenseitige Rücksichtnahme.

Die Stadt war Mitglied im Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“, welches durch die Landesregierung Ende 2015 in das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ überführt wurde. Verkehrssicherheitsarbeit wird hier auch weiterhin ein wichtiger Bestandteil bleiben. Um auch nach 2016 weiterhin von den Erfahrungen anderer Kommunen profitieren zu können, sollte die Stadt sich für die kostenfreie Mitgliedschaft bewerben (vgl. Kap. 4.9).

Öffentlichkeitswirksame Kampagnen tragen dazu bei, neu über eigenes Verhalten nachzudenken und das eigene Verhalten anzupassen. Die Stadt Soest sollte im Sinne eines effizienten Personaleinsatzes hierbei auf die bestehenden Kampagnen von AGFS, VCD und anderen Organisationen zurückgreifen, welche teilweise kostenlos genutzt werden können. Auch dann ist aber der personelle Aufwand bei der Vorbereitung und Durchführung nicht zu unterschätzen. Bestehende Kampagnen sind z. B.:

- „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ der AGFS zur Radverkehrssicherheit auf Schulwegen
- „Nina - Warum parkst du auf meinem Weg?“ der AGFS
- „Ich bin die Energie“ der AGFS zur Radverkehrsförderung
- „Stadtradeln“ des Klima-Bündnisses zur Radverkehrsförderung
- „Mehr FreiRaum für Kinder“ des Zukunftsnetz Mobilität

- „Parkesel Ulf“ des Büros Bueffee GBR

Abbildung 45: AGFS-Kampagnen



Quelle: <http://www.agfs-nrw.de/events-und-kampagnen.html>

Durch den Austausch im Rahmen der AGFS und des Zukunftsnetzes Mobilität kann die Stadt Soest auch in Zukunft auf Erfahrungen anderer Städte und Gemeinden zurückgreifen. Dies kann genutzt werden, um im Dialog mit Bürgern, Schulen und Politik weitere Anstöße zur Verkehrssicherheit zu geben. Grundsätzlich sollten die verschiedenen Ebenen der Soester Stadtgesellschaft aus z. B. Bürgern, Schulen, Senioren- und Behindertenvertretungen, Unternehmen, Verkehrsbetrieben und Verwaltung sich in ihrem jeweiligen Handlungsfeld einen neuen Anstoß für sicheren Verkehr geben.

Eltern können, statt Kinder bei kurzen Wegen zur Schule zu fahren (Elterntaxi), zu Fuß (z. B. per „Walking Bus“) oder per Rad (auch durch gemeinsames Radfahren als „Cycling Bus“) die Kinder zur Schule bringen.

Die Schulen können beispielsweise Verkehrs-/Mobilitätserziehung in den Unterricht oder Projekte integrieren. Moderne Radabstellanlagen können den Radverkehr auf dem Schulweg fördern, Elternhaltestellen den notwendigen Kfz-Verkehr verträglicher organisieren, sichere Schulwege über Schulwegpläne kommuniziert und hierdurch das zu Fuß gehen gefördert werden.

Der Seniorenbeirat hat bereits zum zweiten Mal im Sommer 2015 einen Verkehrssicherheitstag durchgeführt. Hier wurde über die unterschiedlichen Verkehrsmittel informiert und Probemöglichkeiten z. B. für Pedelecs bereitgestellt. Dies ist ein gutes Beispiel wie sich Vereine oder Interessenvertretungen einbringen können. Positiv wäre es, dies um ein Pedelectraining zu erweitern um auch älteren den sicheren Umgang mit diesen vergleichsweise noch neuen Fahrzeugen zu vermitteln.

Soester Unternehmen und Betriebe können im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kap. 4.9) die Nutzung anderer Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg fördern.

RLG und BRS als örtliche Verkehrsunternehmen können beispielsweise mit Busschulen Senioren das Busfahren wieder näher bringen und Kindern das sichere Fahren mit dem Bus vermitteln (vgl. Kap. 4.2.3).

Die Verwaltung sollte als Ansprechpartner die verschiedenen Akteure unterstützen wie z. B. die Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen und im Rahmen der Planung die Ausgestaltung der Verkehrsräume.

4.6 Ruhender Verkehr

4.6.1 Effizienter Umgang mit dem Stellplatzangebot

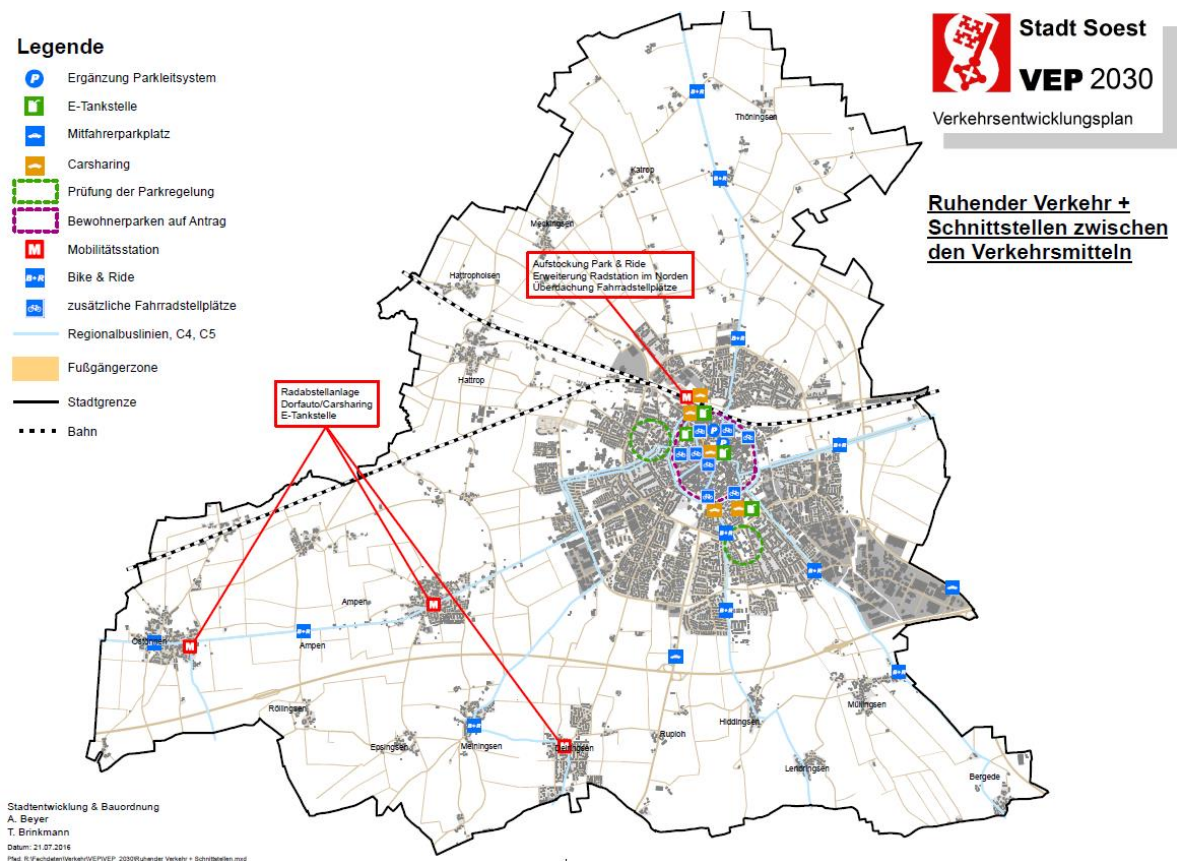
In der Altstadt ist der öffentliche Raum knapp und damit umso wertvoller. In den letzten Jahren wurden einige städtische Plätze (Vreithof, Petrikirchhof, Schweinemarkt etc.) wieder für andere Nutzungen zugänglich gemacht und so die Aufenthaltsqualität der Altstadt erhöht. Mit der Tiefgarage zum MMC kommt in Zukunft eine unterirdische Stellplatzanlage hinzu. Rund um die Altstadt ist eine Vielzahl von (kostenfreien) Stellplatzanlagen vorhanden. Die Analyse zeigte, dass die Auslastung in der Altstadt zwar hoch ist, aber gleichzeitig noch Reserven vorhanden sind. Weitere große Stellplatzanlagen sind daher derzeit in der Altstadt nicht notwendig und vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbundes im Zielkonzept nicht anzustreben. Vielmehr gilt es in Zukunft, die Reserven des vorhandenen Stellplatzangebots unter Berücksichtigung der Ansprüche der Bewohner zu nutzen.

Ausweitung des dynamischen Parkleitsystems in der Altstadt

Das Parkleitsystem der Stadt informiert insbesondere Ortsunkundige über die Stellplatzanlagen. Innerhalb der Altstadt sollten alle größeren Stellplatzanlagen hierin dynamisch eingebunden werden, um Parksuchverkehre zu minimieren. Daher sind die nachfolgenden Stellplatzanlagen in das Parkleitsystem einzubinden (vgl. Abbildung 46):

- Großer Teich (bereits geplant)
- MMC (bereits geplant)

Abbildung 46: Ruhender Verkehr



Quelle: Stadt Soest

Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Altstadt

In der Altstadt gibt es bereits diverse Bereiche, welche durch Parkscheibenregelungen oder Parkschein bewirtschaftet werden. Ebenso ist in vielen Bereichen (u. a. auf den Stellplatzanlagen) das Parken mit Bewohnerparkausweis im Misch- oder Trennprinzip vorhanden. Insbesondere in Randbereichen gibt es aber auch noch Gassen und Straßen, in denen das Parken frei möglich ist.

Grundsätzlich sollte in der Altstadt von Soest der Parkraum aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit bewirtschaftet (Parkschein/-scheibe) sein, um auch Parkraum für Kunden und Besucher der Altstadt zur Verfügung zu stellen. Allerdings ist hierbei zu bedenken, dass die Anwohner hiervon ebenfalls betroffen sind. Dem kann durch Bewohnerparkregelungen begegnet werden.

Durch Bewohnerparkregelungen wird nicht die Anzahl der Stellplätze, sondern die Chance einen Stellplatz zu finden, für Anwohner erhöht. Bewohnerparkregelungen sind nur in Bereichen sinnvoll, in denen sich mehrere Nutzungen (Bewohnerparken, Parken von Beschäftigten und Besuchern etc.) überschneiden. Nur dann kann für Anwohner eine Verbesserung erzielt werden. Berücksichtigt werden muss hierbei, dass oftmals nicht alle Bewohner eines Gebiets bereit sind, den Bewohnerparkausweis zu bezahlen. Ebenso müssen nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung Parkmöglichkeiten für die Allgemeinheit erhalten bleiben. Daher sollte die Einrichtung von weiteren Bewohnerparkbereichen geprüft werden, wenn eine Mehrzahl der Anwohner dies beantragt.

Das Parken im öffentlichen Straßenraum in Soest ist mit höheren Gebühren verbunden, als das Parken in den Parkhäusern. Diese Staffelung berücksichtigt den Wert des sehr knappen öffentlichen Raums der Altstadt und sollte daher dauerhaft beibehalten werden. Da der Parkraum in den letzten Jahren durch die Wiederherstellung der städtischen Plätze wie dem Vreithof und dem Petrikirchhof verknappert worden ist, ist eine Prüfung der Gebühren derzeit nicht vordringlich, kann aber perspektivisch ein Element der weiteren Förderung des Umweltverbunds (bei entsprechendem Angebot) sein.

Prüfung der Bewirtschaftung und Bewohnerparkregelungen außerhalb der Altstadt

In Bereichen mit hohem Parkdruck, welcher durch die Überlagerung verschiedener Nutzungen wie z. B. Anwohner, Besucher, Beschäftigte etc. entsteht, kann die Einführung von Bewohnerparkbereichen im Misch- oder Trennprinzip auch außerhalb der Altstadt sinnvoll sein. Im Verlauf des VEP wurden hier der Bereich Heinsbergplatz / Feldmühlenweg / Paradieser Weg sowie die Fachhochschule benannt. Allerdings ist zu beachten, dass die betreffenden Einrichtungen (Einzelhandel, Arbeitsplatzstandorte etc.) auch weiterhin ausreichend erreichbar sind. Daher sollte vor und begleitend zu einer solchen Maßnahme auch über alternative Parkmöglichkeiten bzw. andere Verkehrsmittel informiert werden. Ebenso ist der Dialog zu den entsprechenden Einrichtungen herzustellen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements begleitend zu empfehlen (vgl. Kap. 4.9).

4.6.2 Ausweitung von Radabstellanlagen

Qualitativ hochwertige und in der Anzahl ausreichende Stellplätze am Start- und Zielort sind für eine Steigerung der Fahrradnutzung entsprechend dem Zielkonzept notwendig. Die Nähe der Fahrradstellplätze zum jeweiligen Start- bzw. Zielpunkt bestimmt hierbei entscheidend die Nutzungsintensität der Stellplätze. Positiv zu berücksichtigen ist, dass Fahrradstellplätze deutlich weniger Fläche als Pkw-Stellplätze benötigen und zudem wesentlich kostengünstiger herzustellen sind.

In der Altstadt sind punktuelle Ergänzungen der bestehenden Stellplätze sinnvoll. In folgenden Bereichen sollten weitere Stellplätze hergestellt werden (vgl. Abbildung 46):

- Markt (z. B. im Bereich Gremlich Passage / Lamäng)
- Brüderstraße / Waisenhausstraße
- Hospitalgasse (im Bereich der Post)
- Wiesenkirche
- im Zuge des Walls (z. B. Osthofentor, Kattenturm, Bürgergarten / Experimentierfeld) im Rahmen des Wallentwicklungskonzepts
- Bergenthalpark

Grundsätzlich ist die Ausweitung von Radabstellanlagen auch auf weitere Bereiche des Stadtgebiets anzustreben.

Programm „100 Fahrradbügel für Soest“

Neben den oben genannten Standorten können mittels eines Programms weitere Stellplätze für Fahrräder im öffentlichen Raum in Soest hergestellt werden. Da die Bürger als Nutzer den Bedarf kennen, könnten neue Standorte beispielsweise durch Meldung (z. B. beim Fahrradbeauftragten) der Bürger ermöglicht werden. Der Kostenbedarf wird somit überschaubar gehalten und bei Bedarf kann das Programm neu aufgelegt werden.

Qualifizierung von Radabstellanlagen (Ersatz der „Felgenklemmer“)

Die Qualität von Abstellanlagen für Fahrräder ist ebenfalls entscheidend für die Fahrradnutzung. Eine Abstellmöglichkeit sollte daher entsprechend komfortabel und sicher sein. In Soest sind die sog. "Felgenklemmer" erfreulicherweise nur relativ selten zu finden. An einigen öffentlichen Gebäuden sind diese aber nach wie vor vorhanden. Diese sollten durch zeitgemäße Anlagen²⁰ ersetzt und bei Bedarf aufgestockt werden. Dies gilt insbesondere für Kreishaus, Schulen und die Stadthalle.

Am häufigsten anzutreffen sind die sog. "Felgenklemmer" im Bereich des Einzelhandels. In der gerade erfolgten erfolgreichen Neubewerbung zur Mitgliedschaft in der AGFS wurde daher auch die Ansprache des Einzelhandels zur Qualifizierung und zur Erstaufstellung als Maßnahme benannt.

Fahrradstellplätze in Wohngebieten mit Geschosswohnungsbau

In Bereichen mit Geschosswohnungsbau sind auch in Soest immer wieder abgestellte Fahrräder vor den Eingängen von Wohnhäusern zu beobachten (z. B. Hiddingser Weg, Hamburger Straße). Anders als bei Einfamilienhäusern bietet das eigene Grundstück (Fahrradunterstände) oder die Garage in Gebieten mit Geschosswohnungsbau in der Regel keine Möglichkeit zum Abstellen der Fahrräder. Der Transport des Rads aus dem Keller in einem Mehrfamilienhaus ist dagegen ein großes Hindernis, das Rad überhaupt zu nutzen.

Vor dem Hintergrund der verstärkten Nachfrage nach Pedelecs, Fahrradanhängern und Lastenrädern, kommt der Stellplatzsituation in Zukunft eine noch größere Bedeutung zu. Pedelecs benötigen aufgrund des Gewichts und des Wertes eine sichere und ebenerdige Abstellanlage. Wichtige Kriterien für Abstellanlagen (für Fahrräder und Pedelecs) sind daher in Wohngebieten die direkte Nähe zum Eingangsbereich, ebenerdige Stellplätze, Witterungsschutz sowie vor Vandalismus und Diebstahl schützende Abstellanlagen. Da Stellplätze an Wohngebäuden in der Verantwortung des jeweiligen Eigentümers liegen, sollte wie bisher auf die Broschüre der AGFS „... und wo steht ihr Fahrrad? – Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren“ (vgl. Abbildung 47) hingewiesen werden.²¹

In einigen Großstädten wie Dortmund oder Hamburg haben sich in Vierteln mit Geschosswohnungsbau auch Fahrradhäuschen etabliert. Diese sind vor allem in Quartieren, die durch Ge-

²⁰ Siehe hierzu die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV; 2012

²¹ http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/und_wo_steht_ Ihr_Fahrrad.pdf

schosswohnungsbau und eine für bürgerschaftliches Engagement offene Bewohnerschaft gekennzeichnet sind, zu finden. Sie bieten Platz für 12 Fahrräder und sind durch Liftsysteme auch für körperlich eingeschränkte Menschen nutzbar. Betrieben wird das Fahrradhäuschen durch die Bürger²². Träger und Mittler zwischen Nutzern und der Stadtverwaltung sollte ein Verein wie z. B. der VCD (in Dortmund) sein. Die Kosten eines Hauses sind mit ca. 7.000 € -10.000 € (Brutto) zu beziffern. Die Aufstellung z. B. in Dortmund wird durch die Stadtverwaltung bezuschusst. Weitere Kosten entstehen der Stadt nicht. Der übrige Betrag wird durch die Nutzer (einmalig 180 €) aufgebracht. Ca. 20 € jährlich sind durch die Nutzer pro Stellplatz für Versicherung und Unterhalt an den Träger zu entrichten.

Abbildung 47: Fahrradhäuser und AGFS-Broschüre



Quelle: Stadt Soest, AGFS 2003

4.7 Intermodale Schnittstellen

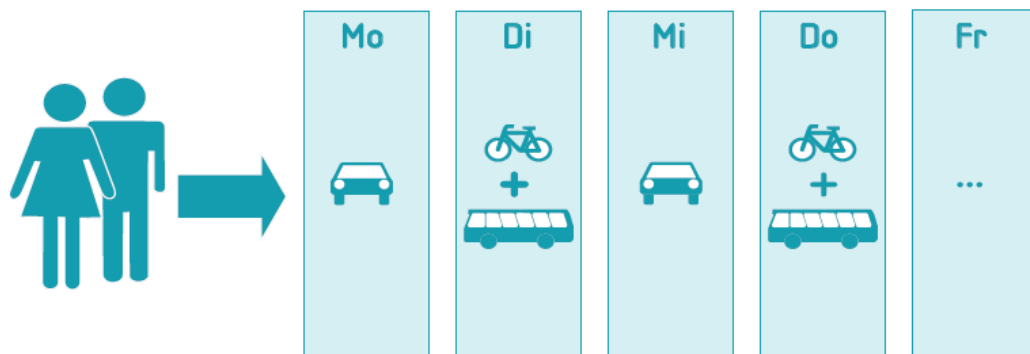
Die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel erhöht die Effizienz der Investitionen in die Verkehrsmittel. Insbesondere im Umweltverbund aus Bus-, Bahn-, Rad und Fußverkehr können die unterschiedlichen Verkehrsmittel voneinander profitieren und so auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Gleichzeitig unterliegt das Mobilitätsverhalten derzeit einem Wandel. „Nutzen statt besitzen“ – die sog. Sharing Economy wird z. B. als Trend in Zukunft auch in Soest eine wachsende Bedeutung erlangen. Ein Fingerzeig hierfür waren auch die bisher durchgeführten Beteiligungsrunden zum VEP, bei denen Inter- und Multimodalität (vgl. Abbildung 48), Carsharing und Leihlastenräder thematisiert wurden. Daher ist die Förderung der Schnittstellen zwischen den

²² Umfangreiches Material zu Fahrradhäusern stellt der VCD Kreisverband Dortmund-Unna unter <http://www.vcd-dortmund.de> bereit.

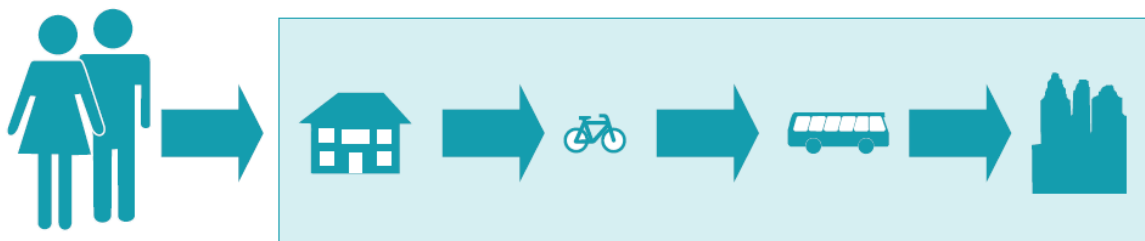
Verkehrsmitteln und die Inter- und Multimodalität auch ein wesentlicher Aspekt des Zielkonzepts (vgl. Kap. 3).

Abbildung 48: Multi- und Intermodales Verkehrsverhalten

Multimodales Verkehrsverhalten



Intermodales Verkehrsverhalten



Quelle: ZNM NRW 2015: 4-5

4.7.1 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen werden an Verknüpfungspunkten zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln eingerichtet. Sie haben neben der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsangebote bzw. -mittel drei weitere wesentliche Grundaufgaben:

- Sie sind durch eine einheitliche Gestaltung und gemeinsame Bewerbung auch ein Kommunikations- und Marketinginstrument.
- Ebenso sollte zu Mobilitätsstationen auch ein Informations- und Serviceangebote gehören, welches nicht nur vor Ort sondern auch im Internet Informationen bereitstellt.
- Darüber hinaus sind Mobilitätsstationen Bereiche an denen sich Menschen im öffentlichen Raum treffen und aufhalten. Daher ist auch eine hochwertige Gestaltung ein Markenzeichen von Mobilitätsstationen.

Abbildung 49: Mobilitätsstation am Bahnhof und ZOB Offenburg (links) und mobil.punkt Bremen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Basis von Mobilitätsstationen ist ein Haltepunkt des Bus- und Bahnverkehrs, welcher mit weiteren Mobilitätsangeboten kombiniert wird. Empfohlene Ausstattungsmerkmale sind als Basis vor allem das einheitliche Design, Witterungsschutz sowie eine Notruf-/Informationssprechstelle. Je nach Bedeutung ist das Angebot entsprechend zu erweitern. Empfohlen wird die Entwicklung von Mobilitätsstationen zunächst am Bahnhof sowie in den größeren Ortsteilen Ampen, Ostönnen und Deiringsen. Bei der Entwicklung von Mobilitätsstationen sollte versucht werden, mit dem Kreis und der RLG eine einheitliche Gestaltung zu entwickeln. Eine stadtweite Lösung kann aber bei erhöhtem Abstimmungsbedarf aufgrund der schnellen Umsetzbarkeit durchaus vorgezogen werden und einen Pilotcharakter entwickeln.

Mobilitätsstation Bahnhof Soest

Mit dem Bahnhof verfügt Soest faktisch bereits über eine funktionierende Mobilitätsstation. Hier sind P+R-Stellplätze, die Radstation, Taxis und Carsharing-Angebote bereits vorhanden, welche aber zum Teil überlastet (P+R-Stellplätze, Fahrradbügel auf Nord- und Südseite) sind. Zur Weiterentwicklung des Bahnhofs werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Ausweitung der Kapazitäten der Radstation (zunächst auf der Nordseite)²³
- Erweiterung der P+R-Stellplätze (z.B. Palette auf dem heutigen P+R-Parkplatz) bei Überbauung der heutigen zum Parken genutzten Schotterflächen ggf. Bewirtschaftung
- Überdachung der Fahrradbügel auf der Südseite und ggf. Nordseite (unter Berücksichtigung der städtebaul. Bedeutung des Bahnhofs und dessen Sichtbarkeit / Wahrnehmung vom Straßenraum) sowie punktuelle Erweiterung
- Einbindung in ein einheitliches Konzept (Internet, Informationsangebote)
- Ladestation bzw. -möglichkeit für P+R und B+R
- Gepäckschließfächer (vgl. Kap. 4.3.2)

Darüber hinaus sollten regelmäßig „Schrotträder“ am Bahnhof entfernt werden (z. B. jährlich im Frühjahr), um die effiziente Nutzung der vorhandenen Fahrradstellplätze am Bahnhof zu gewähr-

²³ Gespräche mit der Radstation haben ergeben, dass auf der Südseite noch Kapazitäten vorhanden sind, während auf der Nordseite der Bedarf derzeit nicht gedeckt werden kann.

leisten. In München wurden hierzu die betroffenen Räder zunächst mit Banderolen markiert. Nach einer Frist von vier Wochen wurden die Räder entfernt und für sechs Monate eingelagert. Dieses Vorgehen entspricht auch den Empfehlungen der kommunalen Koordinierungsgruppe Radverkehr (KoKo Rad)²⁴, welche aus den drei kommunalen Spitzenverbänden Deutscher Städte- tag, Deutscher Landkreistag und Deutscher Städte- und Gemeindebund gebildet wird. Demnach hat sich folgende Vorgehensweise bewährt:

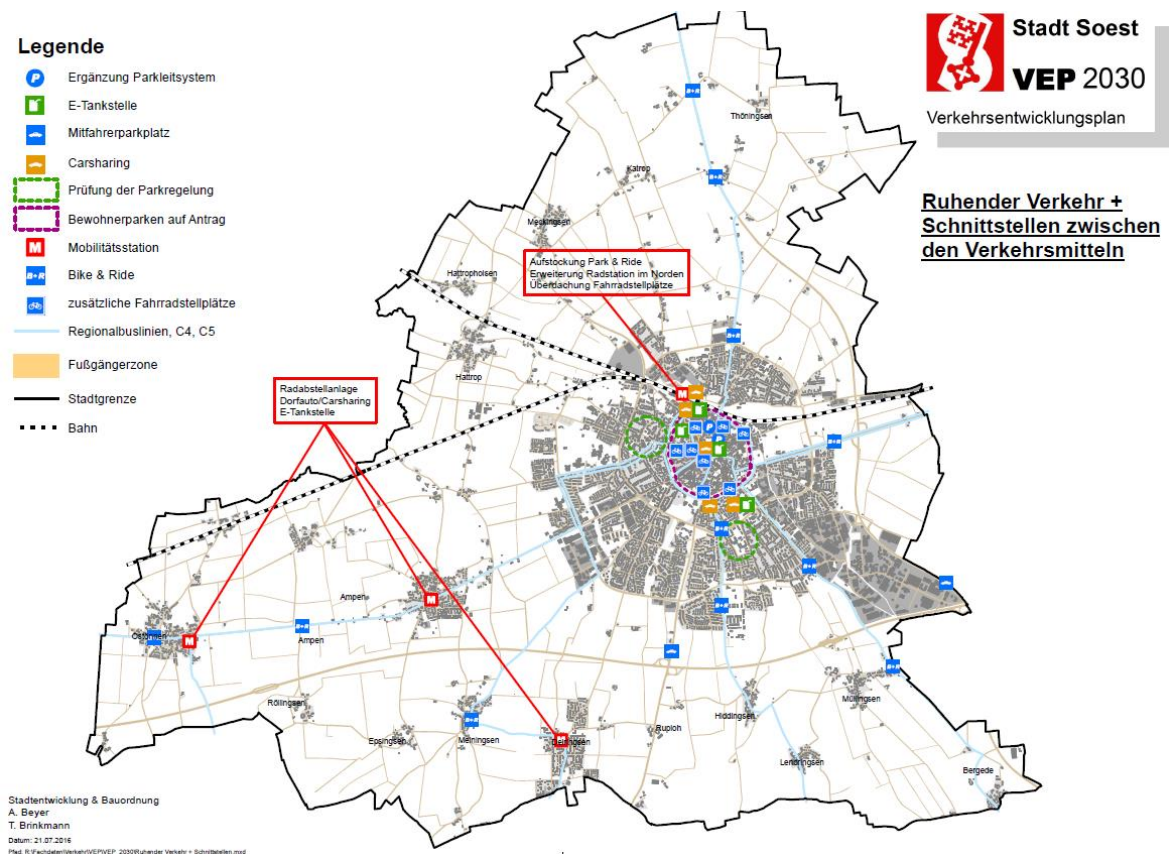
- Das Vorgehen zunächst mit der Polizei und dem ADFC abstimmen
- Die Abstelldauer im fraglichen Bereich per Beschilderung zeitlich begrenzen (nicht rechtswirksam)
- Regelmäßig öffentliche Ankündigung der Kontrolle abgestellter Fahrräder auf aufgegebene Eigentum
- Anbringen einer Papier-Banderole, die beim Bewegen des Fahrrads zerstört wird, an allen abgestellten Fahrrädern
- Kontrolle nach einem definierten Zeitpunkt, z. B. nach 6 Wochen.
- Fahrräder mit unzerstörter Banderole wurden zu diesem Zeitpunkt seit 6 Wochen nicht bewegt. Diese Räder werden mit einem Aufkleber versehen, der das Entfernen angekündigt. Weitere Fristsetzung von 2 Wochen.
- Nach 2 Wochen Entfernen der Räder. Die Polizei führt einen Datenabgleich dieser Räder mit denjenigen gestohlener Räder durch
- Verwahren der Räder für einen längeren Zeitraum, z. B. von sechs Monaten
- Nach Ablauf dieser Frist z. B. Übergabe an gemeinnützige Betriebe zur Aufarbeitung

Mobilitätsstationen in den Ortsteilen

In den drei großen Ortsteilen können Mobilitätsstationen das heutige Angebot ergänzen. Im ersten Schritt wird hierzu empfohlen die Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und dem Busverkehr durch Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz (Bike & Ride) zu stärken. Hierdurch kann der Einzugsbereich der Haltestellen vergrößert werden. Ergänzt werden kann das Angebot ggf. durch Schließfächer für Gepäck bzw. Lademöglichkeit für Akkus von Pedelcs (vgl. Kap. 4.3.2). In einem weiteren Schritt können die Mobilitätsstationen um weitere Angebote wie z. B. Carsharing (bei entsprechender Nachfrage) bzw. Dorfauto oder Leihlastenräder bei entsprechender Nachfrage bzw. bürgerschaftlichem Engagement ergänzt werden. Weitere Mobilitätsstationen in anderen Ortsteilen können bei Etablierung des Systems zweckmäßig sein.

²⁴ „Wildes Fahrradparken“ im öffentlichen Raum: Handlungsoptionen der Kommunen. Download unter <http://www.nrvp.de/neuigkeiten/dokumente/2010-08-25-wildes-parken.pdf>

Abbildung 50: Intermodale Schnittstellen



Quelle: Stadt Soest

4.7.2 Ausweitung von Bike & Ride (B+R)

Die Analyse hat gezeigt, dass in Soest bisher nur wenige Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgerüstet sind. Potenzial für B+R besteht vor allem im Einzugsbereich der Regionalbuslinien bzw. der Linien mit Regionalbuscharakter (C4 und C5) und hier vor allem in den Randbereichen des Siedlungsbereichs und den Ortsteilen. Die Fahrradstellplätze sollen auch dazu beitragen die Anbindung der Ortsteile zu verbessern. Im Bereich der Stadtbuslinien (C1, C2, C3, C6, C7 und C8) besteht bereits Radfahrdistanz zum Bahnhof, so dass Fahrradstellplätze hier eine geringere Priorität genießen. Die Fahrradstellplätze sollten aufgrund der langen Standzeit bei Schul- und Berufswegen in der Regel witterungsgeschützt sein. Vorbild hierfür ist die bereits umgesetzte Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Seidenstücker Weg (vgl. Abbildung 51), welche auch eine Anbindung zum Gewerbegebiet Südost mit dem Rad herstellt.

Abbildung 51: Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Seidenstücker Weg

Quelle: Stadt Soest

Begonnen werden sollte mit der Umsetzung von Fahrradabstellanlagen an den folgenden Haltestellen (vgl. Abbildung 50):

- Fachhochschule
- Bleidornkaserne
- Müllingsen
- Stadtpark
- Schleswiger Ring
- Lühringser Weg
- Ellingsen
- Twiete (Meiningsen)
- Röllingsen B1 (bereits erfolgt)
- Lindweg

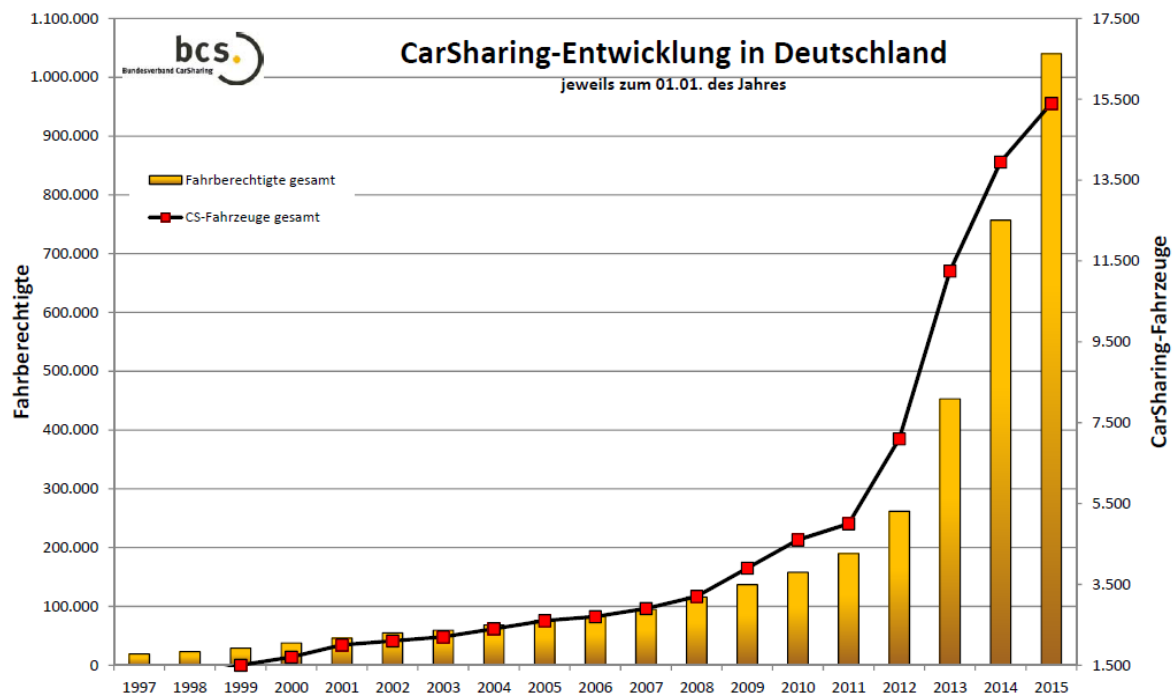
Die Umsetzung kann derzeit noch mit Hilfe von Fördermitteln des NWL im Rahmen des Haltestellenumbaus erfolgen (vgl. Kap. 4.2.2).

4.7.3 Carsharing und Förderung von Mitfahrgelegenheiten

Das Teilen von Autos unter dem Stichwort „Nutzen statt Besitzen“ verzeichnet in Deutschland hohe Zuwachsraten. Zum 01.01.2015 gab es mehr als 1 Mio. angemeldete Nutzer. Gegenüber 2014 entspricht das einem Zuwachs von 37,4 Prozent. Carsharing gibt es mittlerweile in 490 (2014: 380) Städten und Gemeinden und wächst damit auch abseits der Großstädte. Unterschieden werden zwei Systeme: Stationsgebunde und sog. Free-Floater²⁵, welche bisher aber nur in Großstädten (Hamburg, Berlin etc.) vorhanden sind²⁶.

²⁵ „Free-Floater“ stellen die Fahrzeuge im öffentlichen Raum ab. Nutzer können mittels App/Internet das nächstgelegene Auto orten und buchen. Die Fahrzeuge können in diesem System innerhalb eines Geschäftsgebietes überall abgestellt werden. Bekannte Free-Floater sind z.B. Car2go und DriveNow.

²⁶ http://www.Carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/pm_jahrespressekonferenz_16.03.2015_final.pdf

Abbildung 52: Entwicklung des Carsharing in Deutschland

Quelle: Bundesverband Carsharing 2015

Förderung des Carsharing in Soest

In Soest ist bisher mit Stadtteilauto ein stationsgebundener Anbieter mit vier Fahrzeugen an drei Standorten (Bahnhof Nord, Parkhaus Brüdertor, Bürgerzentrum Alter Schlachthof) vorhanden. Carsharing im Verbund mit dem Bus-/Bahn- und Radverkehr hat sich in den Großstädten zu einer Alternative zum eigenen Pkw entwickelt. In Klein- und Mittelstädten und im ländlichen Raum ist Carsharing eher als Ergänzung zu sehen und damit als ein Mittel, um die Zahl der Zweitwagen zu begrenzen. Gleichwohl lohnt sich die Förderung des Carsharings, da Untersuchungen ergeben, dass ein Carsharing-Fahrzeug ca. 4-8 private Pkw ersetzen kann²⁷. Da in der näheren Zukunft nicht davon ausgegangen werden kann, dass sich Free-Floater auf die Klein- und Mittelstädte ausdehnen, ist ein wesentliches Element der Förderung des Carsharings in Soest, die Bereitstellung von entsprechendem Parkraum für Carsharing-Fahrzeuge in Abstimmung mit den Anbietern. Bisher ist die Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Raum relativ aufwändig. Auf Bundesebene wird aber an einer entsprechenden vereinfachten Regelung zur Förderung des Carsharings im öffentlichen Raum gearbeitet. Hilfestellung gibt auch das Handbuch Carsharing des MWBSV.

Ein weiteres Element der Förderung ist die Integration in den städtischen Fuhrpark. Durch die Buchung eines Fahrzeugs für die Öffnungszeiten der Verwaltung kann ein eigenes Fahrzeug ersetzt werden. Nach den Öffnungszeiten kann das Fahrzeug der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Dies kann auch ein E-Fahrzeug sein, welches den Einstieg in die E-Mobilität ohne entsprechendes eigenes technisches Know how ermöglicht. Weitere Standorte durch die garantierte Grundauslastung sowie der Einstieg in die E-Mobilität (Vorbildfunktion) sind so möglich. Empfohlen wird daher

²⁷ NV NRW 2014: 1

zum Einstieg an den Rathäusern jeweils ein E-Carsharing-Fahrzeug in den städtischen Fuhrpark zu integrieren.

Abbildung 53: Gemeinsamer Flyer von RLG und Stadtteilauto



Quelle: RLG 2015

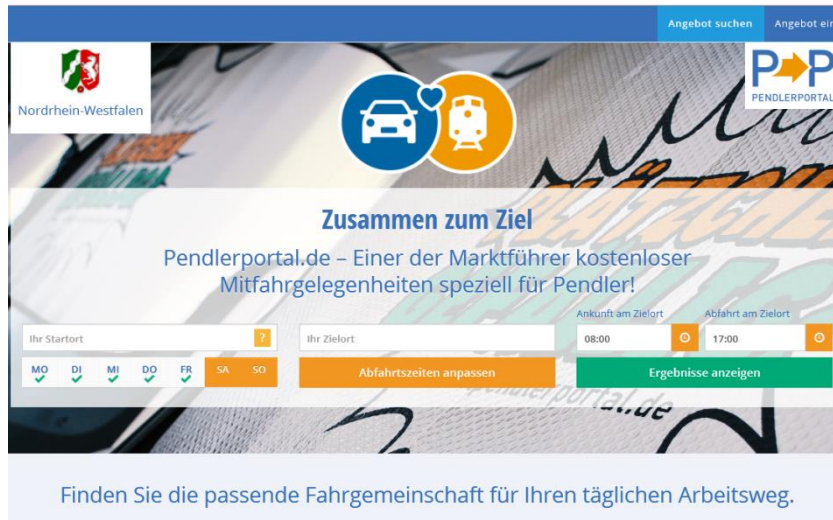
Um die Vorteile des Carsharings zu nutzen, sind die Bewerbung der Angebote und die Vernetzung mit den anderen Verkehrsmitteln unerlässlich. Kooperationen mit den Verkehrsunternehmen sind daher zu unterstützen und auszubauen. Seit 2015 besteht eine Kooperation zwischen der RLG und dem Soester Carsharing-Anbieter Stadtteilauto (vgl. Abbildung 53). Diese sieht Rabatte für die jeweiligen Kunden vor. Dies hat auch dazu beigetragen, das bisher noch vielen Soestern unbekanntes Angebot von Stadtteilauto näher zu bringen. Zukünftig sollten die Carsharing-Standorte auch in den Publikationen des Bus- und Bahnverkehrs (z.B. im Liniennetzplan) zu finden sein (vgl. Kap. 4.2.3).

Mitfahrgelegenheiten

Das Auto kann auf gemeinsamen Wegen auch zeitweise geteilt werden. Insbesondere bei Pendlern gibt es oftmals bereits selbstorganisierte Fahrgemeinschaften. Hierüber können die Beteiligten Kosten teilen, die Verkehrsbelastung senken und hierdurch auch etwas für den Klimaschutz tun. Unter Arbeitskollegen ergeben sich solche Fahrgemeinschaften meist spontan, können aber auch durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kap. 4.9) gefördert werden. Für Pendler gibt es mittlerweile diverse Pendlerbörsen (z. B. Pendlerportal NRW) im Internet oder als Apps für das Smartphone. Portale wie z.B. Qixxit.de zeigen für einen Reiseweg unter Kosten- und Zeitbedarf die Reismöglichkeiten mit bis zu 15 Verkehrsmitteln an. Auch Mitfahrgelegenheiten finden hier Berücksichtigung. Hier steht die Entwicklung erst am Anfang. Durch entsprechende Informationen auf der stadt-eigenen Homepage, Informationen der Mitarbeiter und im Rahmen von Neubürgerpaketen sollte auf diese hingewiesen werden.

Infrastrukturell verfügt Soest über einen Pendlerparkplatz an der BAB-Anschlussstelle Soest-Ost. Zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses eine Beleuchtung angeregt. Ferner zeigt sich durch das Parken an der Anschlussstelle Soest weiterer Bedarf für einen Parkplatz in diesem Bereich (vgl. Abbildung 50).

Abbildung 54: Pendlerportal NRW



Quelle: <http://nordrhein-westfalen.pendlerportal.de/>

4.8 Elektromobilität

Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und den Bestrebungen hinsichtlich des European Energy Award, mit dem die Stadt Soest bereits 2012 und 2015 in Silber ausgezeichnet wurde, kommt der Elektromobilität eine bedeutende Rolle zu. Mit drei Lademöglichkeiten (Parkhäuser Brüdertor und Leckgadum sowie am Rathaus I) ist die Stadt bereits in die E-Mobilität eingestiegen. Gerade mit der rasanten Entwicklung der Pedelecs bestehen weitere Potenziale für Soest als fahrradfreundliche Stadt.

4.8.1 E-Mobilität im Pkw-Verkehr

Elektrisch angetriebene Kfz tragen zur Lärminderung bei und reduzieren die lokal verkehrsbedingten Abgasemissionen im Straßenverkehr. Fahren Elektroautos zudem mit regenerativ erzeugter Energie verbessert sich deren spezifische CO₂-Bilanz zusätzlich. Im Hinblick auf den aktuellen Stand der Technik im Bereich der Elektromobilität weisen Elektrofahrzeuge eine geringere Reichweite (mit einer Batterieladung) auf, als konventionell angetriebene Kfz (mit einer Tankfüllung), wodurch sich u. a. eine gesellschaftliche Akzeptanz für die private Nutzung nur langsam durchsetzt. Hinzu kommt der (noch) vergleichsweise höhere finanzielle Aufwand beim Kauf eines Elekt-

ro-Pkw. Dennoch kann der intelligente Einsatz elektrischer Antriebe bspw. in Flotten oder emissionsstärkeren Fahrzeugen lokale Umfeldbeeinträchtigungen minimieren.

Bedarfsgerechter Ausbau der Ladestationen und Parkvergünstigungen

Für eine erhöhte Sichtbarkeit im öffentlichen Raum wie auch eine nutzerfreundliche Ausweitung der Elektromobilität in Soest wird ein bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur (insbesondere für E-Autos) empfohlen. Bisher können E-Fahrzeuge an drei Stationen (Parkhäuser Brüdertor und Leckgadum sowie am Rathaus I) geladen werden. Hier wäre eine Modernisierung zu standardisierten Ladestationen (Schnellladestationen) zu prüfen.

Abbildung 55: Öffentliche Ladesäule am Rathaus in Gütersloh



Quelle. Planersocietät

Der Ausbau von Ladesäulen erhöht das Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen ihr Elektrofahrzeuge vor Ort laden zu können und baut damit gleichzeitig potenzielle Nutzungshemmnisse hinsichtlich einer zu geringen Reichweite ab. Der Ausbau konzentriert sich dabei auf zentrale, gut erreichbare und intermodale Standorte der Stadt Soest (vgl. auch Kap. 4.7). Die Infrastruktur sollte grundsätzlich auch für Fahrräder nutzbar sein, was durch einfache Steckdosen oder Schließfächer gewährleistet ist (vgl. Kap. 4.8.2). Ladestationen sollten daher vordringlich an den nachfolgenden Punkten eingerichtet werden:

- Rathaus II (im Rahmen des Einstiegs in das Carsharing per E-Auto)
- Mobilitätsstationen

Darüber hinaus stellen Parkvergünstigungen für E-Autos einen zusätzlichen Anreiz dar, Elektrofahrzeuge zu nutzen und vor allem im städtischen Bereich die Umfeldbeeinträchtigungen zu redu-

zieren. Daher kann die Installation von Ladesäulen auf den städtischen Stellplatzflächen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Allerheiligenkirmes in Zukunft zweckmäßig sein.

Carsharing als E-Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark

Mit dem Einsatz von E-Fahrzeugen (Pkw und Pedelec) im städtischen Fuhrpark (vgl. Kap. 4.7.3) kann die Stadtverwaltung eine Vorbildfunktion für die alltägliche Nutzung der Elektromobilität einnehmen. Neben der effizienteren und umweltfreundlicheren Nutzung der Flottenfahrzeuge für die Stadtverwaltung selbst, wird parallel der realistische Einsatz von E-Autos im öffentlichen Stadtbild demonstriert und in die Öffentlichkeit getragen. Die Erweiterung des Modells per Carsharing um die Möglichkeit, dass Privatpersonen auf die Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten (abends, am Wochenende), zugreifen können, erlaubt zudem die Bevölkerung für das Thema Elektromobilität zu sensibilisieren und es erlebbar zu machen. Gleichzeitig kann die Stadt Soest hierdurch ohne das entsprechende technische Know-how vorzuhalten in die E-Mobilität bei Pkw einsteigen.

4.8.2 E-Mobilität im Radverkehr

Auch beim Fahrrad (Pedelecs) bringt die elektrische Unterstützung Vorteile mit sich: neben der Reichweitenerhöhung bei relativ geringerem Aufwand, bieten Pedelecs die Chance, den Lastentransport vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern sowie eine breitere Masse an Nutzer/innen (v. a. ältere Personen, Pendler/innen) anzusprechen. Die derzeitige Marktdurchdringung von Pedelecs²⁸ zeigt bereits die starke Nutzung deutschlandweit und weist eine wesentlich höhere Dynamik als bei E-Autos auf.

Für eine weitere sichtbare Förderung und Sensibilisierung der Elektromobilität im öffentlichen Raum werden elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder angestoßen. Das Angebot, ein E-Lastenrad anstatt des Pkw für private Transportzwecke zu nutzen, ermöglicht es, die Fahrzeuge und deren Einsatzmöglichkeiten auszutesten ohne vorab an größere finanzielle Ausgaben (durch den Kauf) gebunden sein zu müssen. Zudem sollte die Stadt Soest auch hier eine Pilotfunktion übernehmen und wie die Stadtwerke Soest (z. B. in Kooperation mit den Stadtwerken) Pedelecs als Diensträder nutzen.

Die Ladeinfrastruktur spielt bei Pedelecs eine untergeordnete Rolle, da in der Regel die Möglichkeit besteht, zu Hause, am Arbeitsplatz oder in der Gastronomie an normalen Steckdosen zu laden. Auch sind die Akkus im Vergleich zu den zurückgelegten Wegen beim Pkw deutlich seltener zu laden und viele Nutzer führen ihr Ladegerät auch nicht mit sich. Grundsätzlich sollte im Rahmen des verwaltungsseitigen Mobilitätsmanagements (vgl. Kap. 4.9) das Laden von Akkus für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung erlaubt und entsprechend beworben werden. Ladestationen sollten auch als sichtbares Zeichen der E-Mobilität an den oben beschriebenen Standorten bedarfsgerecht installiert werden (vgl. Kap. 4.8.1).

²⁸ 2014 gab es über 2 Mio. Elektrofahräder in Deutschland.

Abbildung 56: Elektromobile Mobilitätsstation mit E-Pkw und E-Lastenräder in Bremen

Quelle: Planersocietät

Im Liefer- und Wirtschaftsverkehr befindet sich die Elektromobilität – v. a. bei schweren Nutzfahrzeugen – deutschlandweit noch in der Testphase. Im Bereich leichter Nutzfahrzeuge oder städtischer Lieferverkehre besteht für die Verlagerung von konventionell betriebenen Fahrzeugen auf elektrische Antriebe aber durchaus Potenzial. Gerade überschaubare Routen oder sich täglich wiederholende Wege von bspw. Pflege- oder Kurierdiensten eignen sich aufgrund der „begrenzten Reichweite“ für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben oder entsprechender Unterstützung. E-Lastenräder bspw. erlauben die Substitution des Kfz durch das Fahrrad für Transport- und Lieferzwecke und steigern damit die lokalen Standortqualitäten (v. a. im städtischen Bereich) durch CO₂-Einsparungen der entsprechenden Unternehmen, gleichzeitig können diese finanzielle Einsparungen durch entfallende Tankvorgänge vorweisen. Da hierfür private Akteure angesprochen und überzeugt werden müssen, wird die Erarbeitung einer Kommunikations-, Informations- und Beratungsstrategie bzgl. der Vorteile elektrischer Fahrzeuge im Dienstleistungssektor empfohlen, die z. B. im Rahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt werden kann (vgl. Kap. 4.9.2). Die konkrete Ansprache und Vernetzung verschiedener Unternehmen hilft dabei, entsprechendes Know-how über die Einsatzmöglichkeiten der Elektromobilität zu vermitteln und die Wirtschaftsverkehre im städtischen Bereich verträglicher zu organisieren.

4.8.3 E-Mobilität im Busverkehr

Die Anschaffung von Hybrid- und Elektrobussen für den städtischen Linienbusverkehr erweitert die sichtbaren Einsatzmöglichkeiten elektrischer Fahrzeuge im den Bereich ÖPNV. Aufgrund der emissionsintensiven Dieselantriebe konventioneller Busse zeigen Elektroantriebe im direkten Vergleich erhebliche klimarelevante und zunehmend auch finanzielle²⁹ Einsparpotenziale, sodass die Amortisation der anfänglich hohen Kaufpreise durch einen langjährigen Betrieb möglich ist. In Ergänzung zur Stadtverwaltung übernimmt hierdurch auch der städtische ÖPNV-Betreiber eine Vorbildfunktion und trägt einen Anteil zu einem öffentlichen, klimafreundlichen Stadtverkehr bei. Mit der Verankerung des Einsatzes elektrischer Antriebe im Busverkehr im zukünftigen Nahverkehrsplan wird die Stadt Soest zudem ihren Bestrebungen bzgl. des European Energy Awards gerecht

²⁹ z. B. Wartungs- und Instandhaltungskosten, Strompreise

und positioniert sich Planwerkübergreifend als technologisch fortschrittliche und klimafreundliche Kommune.

Im Sommer 2016 steigt die RLG mit der Linie C8 und C3 in die E-Mobilität ein. Mit einem geförderten elektrobetriebenen Kleinbus werden in Zukunft die beiden Stadtbuslinien in der Regel betrieben. Durch angepasste Kapazitätsgrößen im Stadtbusverkehr ist dies in Zukunft u. U. auch anderen Linien möglich (vgl. Kap. 4.2.2).

4.9 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Mittel, die Effizienz der vorhandenen und neu entstehenden Infrastruktur zu erhöhen und die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen. Dies erfolgt im Wesentlichen durch Information und Beratung von Mitarbeitern, Schulen, Betrieben etc. Weiteres Element ist die Koordinierung der Angebote der unterschiedlichen Verkehrsmittel, um die Verkehrsteilnehmer für dauerhafte Veränderung im Mobilitätsverhalten zu motivieren. Hierbei wird einerseits ein zielgruppenspezifischer Ansatz (z. B. Neubürger, Eltern, Pendler) und andererseits ein Ansatz der sich auf bestimmte Verkehrserzeuger (z. B. Betriebe, Schulen, Verwaltung) bezieht verfolgt, um das durch die Zielgruppen bzw. Verkehrserzeuger entstehende Verkehrsaufkommen effizient und verträglich abzuwickeln. Mobilitätsmanagement umfasst folgende Bereiche:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement

Das Land NRW unterstreicht die Bedeutung des Mobilitätsmanagements durch das neu geschaffene Zukunftsnetz Mobilität, welches ab 2016 das Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen ablöst. Neben dem weiter vorhandenen Schwerpunkt in Verkehrssicherheitsarbeit ist ein wesentlicher Aspekt das Mobilitätsmanagement, welches durch einen Lehrgang zum „kommunalen Mobilitätsmanager“ unterstrichen wird.

In der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass nach Soest ca. 14.500 Personen zu ihrem Arbeitsplatz einpendeln. Viele nutzen hierfür ihren eigenen Pkw und das oftmals alleine. Für Betriebe und die Stadt Soest bedeutet das auch den entsprechenden Parkraum vorzuhalten. Ein (betriebliches) Mobilitätsmanagement wirkt daher auch unterstützend bei Parkplatzproblemen. Die Berufskollegs, Fachhochschule sowie die Schulen haben weitere Einpendelverkehre zur Folge, welche durch ein Mobilitätsmanagement angesprochen werden können.

Der ÖPNV (Bus+Bahn), Fuß- und Radverkehr, Fahrgemeinschaften und Carsharing werden mit einem Katalog an Maßnahmen gestärkt und sollen so im Zusammenspiel häufiger zu einer Alternative zum Pkw werden. Damit kann auch ein Beitrag zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und des CO₂-Ausstosses geleistet werden. Bis zu 10-20 % des Pendelverkehrs der Beschäftigten können grundsätzlich auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden und so Kosten gegenüber baulichen Maßnahmen (Investition und Instandhaltung) einsparen.

4.9.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Das kommunale Mobilitätsmanagementkonzept ist die Basis für die Aktivitäten. Grundlage sollte eine gemeinsam entwickelte Strategie der Bürger, Verwaltung, ortsansässiger Betriebe und öffentlicher Einrichtungen sein. Sinnvoll ist auch die Abstimmung und Koordinierung von Kampagnen unter dem Dach des Mobilitätsmanagements. Den Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements können die nachfolgenden Punkte beispielhaft umfassen:

- Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens bei gleichzeitigem Erhalt der Mobilität
- Erhöhung der Lebensqualität durch weniger Lärm und Schadstoffe
- Effiziente Nutzung der Infrastruktur, langfristig auch Einsparpotenziale
- Mehreinnahmen für den Bus- und Bahnverkehr
- Imagegewinn (z. B. durch EEA)
- Attraktivitätssteigerung und Standortsicherung
- Reduktion des Parkdrucks
- Nutzen von Synergieeffekten und effizienterer Ressourceneinsatz durch bessere Koordination von Projekten sowie vereinfachte Entscheidungsprozesse (VEP, EEA, Lärmaktionsplanung etc.)

Information und Beratung von Schulen und Betrieben sowie der eigenen Mitarbeiter der Verwaltung sind Aufgabe des kommunalen Mobilitätsmanagements. Darüber hinaus sind z. B. im Rahmen von Neubürgerpaketen auch Informationen an die Bürger zu vermitteln. Schulen und Betriebe sind entweder eigenständig oder durch entsprechende fachliche Unterstützung zu informieren und beraten wiederum im Rahmen des schulischen bzw. betrieblichen Mobilitätsmanagements Schüler, Beschäftigte, Eltern etc. über Alternativen zum Pkw.

Mobilitätsmanagement ist als Daueraufgabe anzusehen. Zur Betreuung des Mobilitätsmanagements sind personelle Ressourcen erforderlich. Sinnvoll ist eine Vernetzung des Mobilitätsmanagements mit anderen Handlungsfeldern wie die der Verkehrssicherheit, der Lärmaktionsplanung, mit Klimaschutzkonzepten oder den Handlungsfeldern Nahmobilität und ÖPNV sowie der Parkraumbewirtschaftung oder Verkehrsberuhigung. Diese Themenfelder stehen in teilweise engem Ziel- und Wirkungszusammenhang und können daher auch personell verknüpft werden. Hierzu fördert das Land NRW beispielsweise im Rahmen des Zukunftsnetzes Mobilität (vgl. Kap. 4.5.2) eine Weiterbildung zum „kommunalen Mobilitätsmanager“. Der Kreis Soest hat mit einem Mitarbeiter bereits an diesem Lehrgang teilgenommen. Aufgrund der intensiven und dauerhaften Kampagnen- und Beratungsarbeit sollte eine Zusammenarbeit mit dem Kreis Soest, insbesondere bei der Ansprache und Beratung von Betrieben und Schulen, angestrebt werden.

Bausteine des Mobilitätsmanagements sind Bedarfsorientierung, Koordination, Kommunikation, Service und Ressourcenmanagement. Bei der Initiierung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements kann auf Erfahrungen aus unterschiedlichen Netzwerken (wie z. B. dem "Zukunftsnetz Mobilität") zurückgegriffen werden. Nachfolgende Maßnahmen werden für die Verwaltung empfohlen:

- Ansprache von Neubürgern: Diese müssen nach einem Umzug ihre Wege neu organisieren und sind daher offener für entsprechende Beratungs- und Serviceangebote. Informa-

tionen über den Umweltverbund vor Ort und kostenlose Schnuppertickets für den ÖPNV können mit einer „Neubürgermappe“ vergeben werden. In Soest gibt es bereits Informationen und ein Schnupperticket der RLG für Neubürger. Diese gilt es gemeinsam mit den Mobilitätsdienstleistern (Carsharing, Radstation, Kreis etc.) zu überprüfen und ggf. weiterzuentwickeln.

- Fortsetzung der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Stadtverwaltung als Ansatz zur verträglichen Mobilität der Mitarbeiter. Ein Jobticket ist bereits vorhanden, überdachte Radabstellanlagen an den Rathäusern ebenfalls. Informationen werden den Mitarbeitern hierzu bei der Einstellung gegeben. Auch hier sollte daher auf dem vorhandenen aufgebaut werden und diese weiter entwickelt werden. Hierzu gehört auch, dass über die Lademöglichkeit von Akkus für Pedelecs oder vorhandene Pendlerbörsen informiert wird.
- Fortführung und Bewerbung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit dem bundesweiten Wettbewerb von AOK und ADFC kann der Radverkehr weiter gestärkt werden (vgl. Kap. 4.3.2).
- Prüfung vom Einsatz von Carsharing-Fahrzeugen im städtischen Fuhrpark (auch E-Mobil) sowie von Pedelecs als Diensträdern (vgl. Kap. 4.7.3 und 4.8).
- Fachlicher Austausch über das „Zukunftsnetz Mobilität“, welches das „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ ablöst. Die Landesregierung hat mit dem neuen Zukunftsnetz explizit einen Schwerpunkt auf Mobilitätsmanagement gelegt.
- Kampagnen und Aktionstage wie beispielsweise die Teilnahme am Stadtradeln des Klimabündnisses im Zusammenspiel mit anderen Themen wie z. B. Verkehrssicherheit (vgl. Kap. 4.5.2)

4.9.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Wie oben beschrieben pendeln viele Menschen zu ihrer Arbeit nach Soest. Mit den Krankenhäusern, der Kreisverwaltung und anderen großen Betrieben bietet sich die Chance, den bis heute stark MIV-geprägten Pendlerverkehr zu reduzieren. Ein infrastruktureller Baustein hierfür wäre auch die Herstellung der WLE-Trasse als Radweg, wodurch eine attraktive Radweganbindung vom Bahnhof an das Gewerbegebiet Südost erfolgen würde (vgl. Kap. 4.3.1) sowie die Vernetzung von Radverkehr und Regionalbusverkehr (vgl. Kap. 4.7). Ebenso wichtig ist aber die direkte Ansprache größerer Betriebe im Bereich Mobilitätsmanagement, um diese Potenziale vollständig zu nutzen. Neben der Verringerung von Parkraumproblemen (auch Kosteneinsparungen) bleibt neben dem Imagegewinn, der Mitarbeiterzufriedenheit auch eine gesteigerte Gesundheit der Mitarbeiter. Für die Mitarbeiter ergeben sich darüber hinaus Kostenvorteile. Beispiele für Maßnahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sind:

- Abstellanlagen für Fahrräder u. ggf. Duschen, bauen Hemmnisse für die Mitarbeiter ab, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen.
- Jobtickets: Betriebe können mit Jobtickets das Umsteigen auf Busse und Bahnen fördern.

- Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“: Mit dem bundesweiten Wettbewerb von AOK und ADFC kann der Radverkehr gestärkt werden.
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch Mitfahrerbörsen
- Dienst-/Lastenräder (auch Pedelects; auch als Leasing-Angebot wie JobRad oder LeaseRad)
- E-Mobilität im Fuhrpark (vgl. Kap. 4.8)

Die Beratung und Information von Betrieben ist eine Daueraufgabe und zeitintensiv. Der Kreis Unna betreibt durch sein Projekt „mobil & Job“ bereits seit 2005 betriebliches Mobilitätsmanagement auf Basis des vorhandenen Mobilitätsangebots. Hierfür berät ein Mobilitätsberater die Firmen vor Ort. Von daher sollte der Aufbau eines ähnlichen Beratungsangebots beim Kreis Soest angestrebt werden.

4.9.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement ist eng mit den Themen Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung verknüpft. Bestandteil ist immer, den Verkehr von und zur Schule sicherer, klimaschonender und damit nachhaltiger zu gestalten. Wie beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte es aber auch Lehrer und Angestellte der Schulen umfassen. Ziele des schulischen Mobilitätsmanagements sind aber vor allem:

- Kinder frühzeitig (unter unterschiedlichen Gesichtspunkten) an das Thema Mobilität heranzuführen
- Förderung selbstbestimmten und selbstständigen Mobilitätsverhaltens
- Schärfung der Wahrnehmung der Um- und Mitwelt
- Grundlage für späteres gesundes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten
- Schaffen eines familien- und kinderfreundlichen Wohnumfeldes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der Gesundheit

Hierzu existieren ganz unterschiedliche Maßnahmen und Handlungsfelder:

- Infrastruktur: Wegesicherung, Zugang zu nachhaltigen Verkehrsmitteln, Wegenetz
- Erziehung: Mobilitätserziehung in der Kita/im Unterricht, Angebote für Erwachsene, Weiterbildung von MitarbeiterInnen
- Information: nachhaltige Mobilitätsangebote, Mobilität von Kindern
- Organisation: Kooperationen, Dialoge, Austausch, Zusammenarbeit
- Service: Mobilitätsangebote, Bedienungsfreundlichkeit der Infrastruktur, mobilitätsorientierte Dienstleistungen

Schulisches Mobilitätsmanagement kann die Handlungsfelder Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung sowie Klimaschutz optimal kombinieren. Es spricht nicht nur die Schüler an, sondern ebenfalls die Eltern und die Schulen. Dabei gilt es mit weiteren Akteuren wie z. B. Eltern, Schulen, Polizei und Verkehrswacht zusammenzuarbeiten. Beispielhafte Maßnahmen und Aufgaben des schulischen Mobilitätsmanagements sind:

- Koordinierung der Aktivitäten zur Verkehrssicherheit wie z. B. bei der Aufstellung von Schulwegplänen
- Beteiligung an Netzwerken und Erfahrungs- und Ideenaustausch mit anderen Kommunen
- Unterstützung bei der Organisation von „Walking Bus“ oder Cycling-Bus (gemeinsamer Rad-/Fußweg zur Schule, z. B. mit Elternbegleitung bei jüngeren)
- Verkehrs- und Mobilitätserziehung („Ampelmännchendiplom“ für jüngere Schüler) mit dem Ziel einer eigenständigen, sicheren Mobilität der Kinder
- Unterrichtseinheiten/Schülerprojekte zum sicheren Verhalten (Kinderstadtpläne, etc.)
- Schulwegdetektive: eigenständige Bewertung der Schulwege mit Lösungsmöglichkeiten (Schwerpunkt: Fuß- und Radverkehr)
- Optimierung der Anbindung der Schule an den ÖPNV
- Sichere Erreichbarkeit der Schule mit dem Rad, Radfahrausbildung, verkehrssicheres Rad
- Thematisierung der Hol- und Bringdienste, Woche der Mobilität, Regelung des ruhenden Verkehrs im Umfeld der Schule, Tempolimits auf schulnahen Straßen
- Sichere Erreichbarkeit des Schulgeländes zu Fuß, Werbung für den Fußweg zur Schule, Verkehrshelfer
- Organisation eines Elternabends zur umweltfreundlichen Mobilität
- Führen eines Mobilitätstagebuches durch die Schüler z. B. im Rahmen eines Wettbewerbs
- Umweltfreundliche Ausflüge mit dem ÖPNV

Auch für das schulische Mobilitätsmanagement wird empfohlen, Synergieeffekte mit dem Kreis zu suchen. Auch hier kann der Kreis Unna als Vorbild dienen, welcher Analog zu „mobil & Job“ auch Projekte zum schulischen Mobilitätsmanagement initiiert hat. Darüber hinaus werden unabhängig davon folgende konkrete Maßnahmen als Basis empfohlen:

- Qualifizierung von Radabstellanlagen an den Schulen durch Ersatz der sog. "Felgenklemmer" (vgl. Kap. 4.6.2)
- Prüfung von Elternhaltestellen an den Schulen, um den verbleibenden Kfz-Verkehr sicher abzuwickeln
- Durchführung des bereits vorgesehenen Walking-Bus-Wettbewerb zur Förderung des Zufußgehens und eines Wettbewerbs für die Schule mit den meisten Radfahrern
- Unterstützung der Schulen bei der Erarbeitung von Schulwegplänen

5 Evaluationskonzept

Zukünftige Zusammenhänge und Auswirkungen von Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen auf- und untereinander sind sehr komplex und zum jetzigen Zeitpunkt schwer abzuschätzen. Für einen belastbaren und messbaren Erfolg des VEP hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung bedarf es – aufgrund potenzieller veränderter Rahmenbedingung oder zuvor getroffener Annahmen – einer prozessbegleitenden Evaluierung des Konzepts. Der VEP Soest sollte demnach nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern einer kontinuierlichen Überprüfung unterzogen werden. Eine in regelmäßigen Abständen durchgeführte Wirksamkeitskontrolle könnte sich u. a. an folgenden beispielhaften Leitfragen orientieren:

- Welche Maßnahmen sind bereits umgesetzt bzw. wo wurde mit der Umsetzung begonnen?
- Wird eine umgesetzte Maßnahme angenommen/erfüllt sie ihren Zweck?
- Welche Maßnahmen werden in den zwei Jahren umgesetzt?
- Muss das Handlungskonzept angepasst werden?
- Erfordern (neue) lokale oder regionale Entwicklungen eine Anpassung der Zielsetzung bzw. des Handlungskonzeptes?

Für maßnahmenbedingte Abwägungsprozesse hinsichtlich der Zusammenhänge von Ursache und Wirkung sind Indikatoren als Messgrößen für die Evaluation zur Erfüllung der Ziele zu definieren. Regelmäßige Verkehrserhebungen bzw. –zahlen (Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV) dienen dabei als Basis für eine verlässliche und nachvollziehbare Verkehrsplanung und ermöglichen eine belastbare Identifikation von Effekten aufgrund durchgeführter Maßnahmen. Für den VEP Soest werden die in Tabelle 1 aufgelisteten Indikatoren je Zielfeld empfohlen, welche sich u. a. auf eine bereits bestehende Ausgangsdatenbasis der Stadt Soest beziehen.

Neben zielfeldbezogenen Indikatoren ist es ebenfalls möglich und ratsam, einzelne Maßnahmen konkret zu evaluieren. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit eines direkten Vorher-Nachher-Vergleichs (z. B. Rückstau vor und nach einer Knotenpunktumgestaltung) einer bestimmten Verkehrssituation, darüber hinaus lassen sich durch regelmäßige Kontrollen auch Entwicklungen identifizieren und nachzeichnen (z. B. Frequentierung einer neuer Veloroute).

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

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

Tabelle 1: Indikatoren als Messgröße zur Evaluation

Zielfeld	Indikatoren	Zeitintervall
Gleichberechtigte Teilhabe sichern	Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit	Alle 5 Jahre
	Anzahl zielgruppenorientierte Kampagnen und Projekte	Jährlich
Umweltverbund stärken und Nahmobilität fördern	Auswertung Mobilitätserhebung (Fuß-/Radverkehrsanteil, Multimodalität)	Alle 5 Jahre
	Radverkehrszählungen	Alle 5 Jahre
	Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen/B+R	Alle 5 Jahre
Anbindung der Ortsteile und in die Region mit dem Umweltverbund verbessern	Rad- und Fahrgastzählungen	Alle 5 Jahre
	Auswertung Mobilitätserhebung (Radverkehrsanteile, Arbeitswege)	Alle 5 Jahre
	Fahrgastbefragungen (Kundenbarometer)	Alle 5 Jahre
Kfz-Verkehr verträglich gestalten	Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken (DTV)	Alle 5 Jahre
	Verkehrsflussmessungen	Alle 5 Jahre
Verkehrssicherheit weiter erhöhen	Auswertung der Unfallstatistiken	Jährlich
	Tempoüberwachung an besonderen Schwerpunkten	Jährlich
Mittel effizient einsetzen	Auswertung des Verkehrsetats im Haushalt in Relation zu Ergebnissen der Evaluation (Mobilitätserhebung, Verkehrs-/Fahrgastzahlen etc.)	Alle 5 Jahre

6 Umsetzung und Maßnahmenliste

Das Handlungskonzept zeigt mit einer Maßnahmenliste umfassend zielführende Handlungsstrategien auf. Vor dem Hintergrund, dass sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen begrenzt sind, wird eine Gewichtung der Maßnahmen nach Prioritäten (hoch, mittel, niedrig) vorgenommen. Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird außerdem eine zeitliche Reihung festgelegt, die wie folgt charakterisiert ist:

- kurzfristig: bis 5 Jahre
- mittelfristig: bis 10 Jahre
- langfristig: über 10 Jahre

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

In der nachfolgenden Liste werden je Maßnahme auch die finanziellen Aspekte berücksichtigt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich dabei zur Annäherung um eine grobe Kostenschätzung handelt. Die Benennung der personellen Zuständigkeiten (Baulastträger/Akteur) macht deutlich, dass an der Verkehrsentwicklung in Soest neben der Stadtverwaltung viele weitere Akteure beteiligt bzw. zu beteiligen sind. Wesentliches Kriterium für die Umsetzbarkeit sind dabei die finanziellen und personellen Ressourcen sowohl bei der Stadt als auch bei den weiteren Akteuren (u. a. KBS, Kreis und RLG). Die Übernahme von Kosten bzw. Kostenteilung durch die beteiligten Akteure ist erst in der Umsetzungsphase zu klären und auch abhängig von Fördermitteln. Ein Rahmenplan wie der Verkehrsentwicklungsplan kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine genaueren Angaben zu den Kosten für die Stadt Soest enthalten.

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

Dabei beinhaltet die Liste sowohl Maßnahmen, die als direkte Handlungsgrundlage für die Verwaltung dienen als auch Maßnahmen, für die weitere Planungsgrundlagen (wie z. B. Velorouten) geschaffen werden müssen und entsprechend eine weitere politische Befassung erforderlich ist. Außerdem sind die Maßnahmen im Haushalt zu berücksichtigen und damit eine politische Einflussnahme in der Umsetzung vorhanden. Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans wird also die Beteiligung der Politik an grundlegenden und finanziellen Entscheidungen im Rahmen der Verkehrspolitik keinesfalls beendet sondern weiter erfolgen. Jedoch beschreibt das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans eine Ausrichtung des Verwaltungshandelns, das sich an den Zielen des VEP orientiert und damit die Basis für eine integrierte und systematische Entwick-

lung darstellt. Insgesamt ist die Umsetzung des VEP als ein Prozess zu verstehen, bei dem auf Grundlage neuer Erkenntnisse und Rahmenbedingungen auch Maßnahmen als nicht mehr sinnvoll im Sinne des Zielkonzepts angesehen werden können. Ebenso können andere noch nicht enthaltene Maßnahmen in der Zukunft an Bedeutung gewinnen. Das integrierte Handlungskonzept stellt damit die derzeit anzustrebenden Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen im Verkehrsbereich dar.

Das integrierte Handlungskonzept umfasst neun Handlungsfelder, welche in Kapitel 4 detailliert beschrieben werden und welche die folgenden konkreten Maßnahmenlisten umfassen

A. Handlungskonzept Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Gestaltung der Ortseingänge zur Geschwindigkeitsreduktion	A.1.1	L969 Werler Landstraße (westl. Ortseingang Ampen)	mittel	■	■		ca. 20.000 € - 40.000€ je Ortseingang	Straßen.NRW, Stadt	
	A.1.2	K20 Schützenhofstraße (nördl. Ortseingang Deiringsen)	mittel	■	■			Kreis, Stadt	
	A.1.3	K9 Schützenstraße (nördl. Ortseingang Meiningsen)	mittel	■	■			Kreis, Stadt	
	A.1.4	L670 Am Denkmal (nördl. Ortseingang Hiddingsen)	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt	
	A.1.5	L747 Hattroper Weg (westl. Ortseingang Kernstadt)	mittel		■	■		Straßen.NRW, Stadt	
	A.1.6	L670 Brunnenstraße (nördl. Ortseingang Lendringsen)	mittel		■	■		Straßen.NRW, Stadt	
	A.1.7	B229 Paderborner Landstraße (östl. Ortseingang Kernstadt)	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt	
	A.1.8	L670 Brunnenstraße (südl. Ortseingang Lendringsen)	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt	
Empfehlung für die Umgestaltung von Knotenpunkten zu kleinen Kreisverkehren	A.2.1	Boleweg / Senator-Schwartz-Ring / Schloitweg	mittel		■		ca. 300.000 € - 500.000 € je Kreisverkehr	Stadt	Detailprüfung notwendig
	A.2.2	Senator-Schwartz-Ring / Emdenstr. / K20 Deiringser Weg	hoch	■				Stadt, Kreis	vgl. C.1.4 Veloroute Südwest, Detailprüfung notwendig
	A.2.3	Deiringser Weg / L969 Wisbyring	hoch			■		Stadt, Straßen.NRW	vgl. C.1.4 Veloroute Südwest, Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächenverfügbarkeit

A. Handlungskonzept Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Empfehlung für die Umgestaltung von Knotenpunkten zu kleinen Kreisverkehren	A.2.4	Nelmannwall / Walburger-Osthofen-Wallstraße / Nottebohmweg / Ostofentor	hoch		■	■	ca. 300.000 € - 500.000 € je Kreisverkehr	Stadt	vgl. Wallentwicklungskonzept, Detailprüfung notwendig
	A.2.5	Ostenhellweg / Immermannwall / Thomätor / Nelmannwall	hoch		■	■		Stadt	vgl. Wallentwicklungskonzept, Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächenverfügbarkeit
	A.2.6	Senator-Schwartz-Ring / K9 Meininger Weg	mittel		■			Stadt, Kreis	Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächenverfügbarkeit
	A.2.7	Niederbergheimer Str. / Lippstädter Straße / Seidenstücker Weg	mittel			■		Stadt	Detailprüfung notwendig, eingeschränkte Flächenverfügbarkeit
	A.2.8	Paradieser Weg / Hattroper Weg / Johannes-Gropper-Weg / Heinsbergplatz	mittel	■				Stadt	Detailprüfung notwendig
Optimierung der Ampelschaltungen	A.3.1	Untersuchung zur Optimierung von Ampelschaltungen (Koordination, Fuß- und Radverkehr, evt. Nachtabschaltung)	hoch	■			ca. 50.000 € - 75.000 €	Stadt, Kreis, Straßen.NRW	siehe C und D
Wirtschaftsverkehr in der Altstadt verträglich organisieren	A.4.1	Potenzial für E-Fahrzeuge nutzen: Information, Beratung, Vernetzung	mittel		■		Personalaufwand	Stadt, Liefer- und Pflegedienste, Einzelhandel/Dienstleistung	
	A.4.2	Potenzial für (Elektro-)Lastenräder nutzen: Information, Beratung, Vernetzung	mittel	■			Personalaufwand	Stadt, Lieferdienste, Einzelhandel/Dienstleistung	

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Siedlungsentwicklung im Einklang mit dem ÖPNV	B.1.1	Entwicklung von Baugebieten möglichst im Einzugsbereich bestehender Linien	mittel	kontinuierliche Aufgabe			keine (erhöht die Effizienz des Busverkehrs)	Stadt	
Schließung von räumlichen und zeitlichen Bedienungslücken	B.2.1	Anbindung des Baugebiets Ardey im Rahmen des NVP	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, Stadt, VU	
	B.2.2	Ausweitung des Stadtbusses in den Tagesrandzeiten im Rahmen des NVP	hoch	■			je nach Variante bis zu ca. 85.000€ - 155.000€ jährlich Kostenaufteilung noch unklar	Kreis, Stadt, VU	Detailprüfung notwendig
	B.2.3	Erstellung eines klar strukturierten Wochenendangebots für den Stadtbus im Rahmen des NVP	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, Stadt, VU	
bedarfsgerechte Bedienungsformen und bürgerschaftliches Engagement ergänzen das Stadtbussystem	B.3.1	Anbindung nicht erschlossener Ortsteile durch Taxibus oder AST > Prüfauftrag für den NVP	mittel	■			je nach Variante bis zu 35.000€ - 60.000€ jährlich Kostenaufteilung noch unklar	Kreis, Stadt, VU	bei Interesse auch Bürgerbus denkbar; Detailprüfung notwendig
	B.3.2	Taxibus oder AST für Zeiten schwacher Nachfrage als Basisangebot (Abends, Wochenende) > Prüfauftrag für den NVP	mittel	■				Kreis, Stadt, VU	siehe B.2.3
Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit	B.4.1	Prüfung einer Optimierung der Verknüpfungssituation zwischen Bus und Bahn im Rahmen des NVP	niedrig	■	■		im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Kreis, VU	
	B.4.2	Priorisierung des Busnetz (z.B. mittels Schnellbussen) Richtung Warstein, Arnsberg und Herzfeld im Rahmen des NVP	mittel	■	■			Kreis, VU	
	B.4.3	Einbindung des Fernbusses in das Busliniennetz (bei Bedarf)	niedrig			■		Kreis, Stadt, VU	derzeit besteht kein Fernbusangebot

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur	B.5.1	Pflege des Haltestellenkatasters und ggf. Erweiterung	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Personalaufwand	Stadt	
	B.5.2	Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus unter Nutzung von Fördermitteln	hoch	■	■		kontinuierliches Programm mit ca. 50.000 € jährlich	(Kreis), Stadt	Nutzung der Fördermittel des NWL (derzeitiger Fördersatz: 90%; gesichert bis 2017)
	B.5.3	Zeitgemäße Ausrüstung mit Wartehallen (Ersatz von Althallen, Ergänzung von neuen Wartehallen)							
	B.5.4	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Busbahnhof	hoch	■			Kreis hat bereits Fördermittel beantragt, Umsetzung erfolgt 2016	Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich
	B.5.5	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Hansaplatz	hoch	■				Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich
	B.5.6	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Ostöninger Kleinbahnhof	hoch	■				Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich
	B.5.7	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Marienkrankenhaus	mittel	■	■		ab ca. 15.000 € je Haltestelle	Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich
	B.5.8	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Puppenstraße	hoch	■	■			Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich
	B.5.9	Dynamische Fahrgastinformation für die Haltestelle Klinikum	mittel	■	■			Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich
	B.5.10	Weitere dynamische Fahrgastinformation für stark frequentierte Haltestellen (z.B. Brüdertor, Fachhochschule, Ulricher Straße)	niedrig		■	■		Kreis, VU, Stadt	Nutzung von Fördermitteln des NWL möglich

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Weiterentwicklung der Fahrzeuge	B.6.1	Anschaffung von E-/Hybrid-Fahrzeugen (Verankerung im NVP)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU, ggf. erhöhte Km-Preise	Kreis, VU	siehe H
	B.6.2	Anpassung der Kapazitätsgrößen an die Nachfrage durch betriebliche Verknüpfung der Stadtbusse	mittel	■	■			Kreis, VU	
	B.6.3	Flexible Raumgestaltung in den Fahrzeugen (Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder etc.)	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Kreis, VU	
	B.6.4	Barrierefreiheit für das AST durch Fahrzeug, welches auch Rollstuhlfahrer befördern kann	hoch	■				Taxiunternehmen, VU, Kreis, Stadt	
Vernetzte Informationen und Angebote	B.7.1	Ausbau von Kooperationen zwischen VU und anderen Mobilitätsdienstleistern (CarSharing, Radstation etc.)	hoch	kontinuierliche Aufgabe			kostenneutral, ggf. Kosten für VU etc.	VU, CarSharing-Anbieter, Radstation etc.	
	B.7.2	Aufnahme der mobil Info Zentrale in die Kleinwegweisung	mittel	■			ca. 5.000 - 10.000 €	Stadt	
	B.7.3	Beschilderung der mobil Info Zentrale am Gebäude	hoch	■			gering, Kosten für VU	VU	
	B.7.4	Aktualisierung der Internetseite der mobil Info Zentrale	hoch	■			Kosten für Kreis, VU	Kreis, VU	
	B.7.5	Kontinuierliche Marketingaktionen für den Stadtbus	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU	VU	
	B.7.6	Einheitliche Fahrpläne durch Umstellung der BRS Fahrpläne auf das VRR-Layout	mittel	■	■		gering, Kosten für VU	Kreis, VU	

B. Handlungsfeld Bus und Bahn (ÖPNV)									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Innovative Tarif- und Ticketstruktur	B.8.1	Vereinfachung der Tarif- und Ticketstruktur	hoch			■	Kosten für Zweckverband	Zweckverband, Kreis	
	B.8.2	Pilotprojekt "BigBird" (Bezahlsystem über Smartphone) zur Serienreife entwickeln	niedrig			■	ggf. Kosten für Kreis	Kreis, Verkehrsunternehmen, Softwareanbieter	
Menschen für den Bus- und Bahnverkehr (zurück)gewinnen	B.9.1	Einführung von Busschulen für ältere Menschen	mittel	■			Kosten für VU	VU	
	B.9.2	Einführung von Busschulen für Kinder	mittel	■			Kosten für VU	VU	siehe E
	B.9.3	Fortgesetzte Präsenz bei Veranstaltungen für Kinder und ältere Menschen	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU	VU	
	B.9.4	Förderung ehrenamtliches Engagement wie Mobilitätspaten	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Kosten für VU	VU	
	B.9.5	Prüfung eines PatenTickets für den Bus- und Bahnverkehr	niedrig	■			ggf. kostenneutral	Kreis, VU	
	B.9.6	Einführung eines Fahrgastbeirats	mittel	■			Kosten für VU	Kreis, VU	
Radfahrer als Kunden gewinnen	B.10.1	Entwicklung von Zeitkarten (z.B. Monatsfahrkarte) mit kostenloser Radmitnahme	hoch	■	■		ggf. kostenneutral	Kreis, VU	
	B.10.2	Prüfung der Einführung von Leihklapprädern	mittel	■	■		im Zuge der Konkretisierung detaillierter	Kreis, VU	
	B.10.3	Flyer/Aushänge mit Information über die Radmitnahme und entsprechende Angebote für Radfahrer (siehe oben)	hoch	■	■		gering, Kosten für VU	VU	

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Entwicklung von Velorouten als attraktive Radverbindungen	C.1.1	Veloroute West: Klinikum – Beamtenlaufbahn – Altstadt	hoch	■			je nach notwendigen Maßnahmen (Ausweisung von Fahrradstraßen, Querungsstellen etc.) im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt	ggf. Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität
	C.1.2	Veloroute Nordwest: Hattrop – Ardey – Oelmüllerweg – Altstadt	hoch	■				Stadt	
	C.1.3	Veloroute Südost: WLE-Trasse	hoch		■			Stadt	
	C.1.4	Velorout Südwest: Deiringsen – Deiringser Weg – Altstadt	mittel	■				Stadt, Kreis	
	C.1.5	Veloroute Nord: Meckingsen – Endloser Weg (– Bahnhof)	mittel			■		Stadt	
	C.1.6	Veloroute Ost: Bad Sassendorf – Birkenweg – Stadtpark – Nottebohmweg	hoch		■			Stadt	
Verstärkter Einsatz von Fahrradstraßen insbesondere im Zulauf von weiterführenden Schulen und Velorouten	C.2.1	Windmühlenweg (Brunowall – B229)	mittel	■			Beschilderungs- und Markierungskosten jeweils ca. 3.000 - 5.000€	Stadt	
	C.2.2	Rüthener Straße / Müllinger Weg	mittel	■				Stadt	
	C.2.3	Geschwister-Scholl-Straße	mittel	■				Stadt	
	C.2.4	Prüfung von Fahrradstraßen bei der Umgestaltung der inneren Wallstraßen	mittel	■	■			Stadt	
	C.2.5	Einrichtung von Fahrradstraßen insbesondere im Verlauf der Velorouten	hoch	■	■	■		Stadt	

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Ergänzung der Beschilderung des Radnetz Südwestfalen	C.3.1	Boleweg – Ampen	niedrig	■			je notwendigen neuen Standort ca. 300 - 500€	Stadt	
	C.3.2	Hattrop – Oelmüllerweg – Heinsbergplatz	hoch	■				Stadt	
	C.3.3	Hattrop – Eselsweg – Bahnhof	niedrig	■				Stadt	
	C.3.4	Deiringsen – Meiningsen	niedrig	■				Stadt	
	C.3.5	Endloser Weg – Meckingsen	mittel	■				Stadt	
	C.3.6	Katrop – Oestinghauser Str. – Lühringsen	niedrig	■				Stadt	im Sommer 2016 abgeschlossen
	C.3.7	Oestinghausen – Oestinghauser Straße	mittel	■				Stadt, Straßen.NRW	
	C.3.8	WLE-Trasse (nach Bau des Radweges)	hoch		■			Stadt	
	C.3.9	Grandweg (Lütgen-Grandweg – Brunowall)	mittel	■				Stadt	
Beseitigung von Schäden und Mängeln auf bestehenden Wegen	C.4.1	Anpassung der Oberfläche in der Fahrradstraße Steingraben / Roßkampfgasse	hoch	■	■		im Zuge der Ausbauplanung detaillierter abzuschätzen	Stadt	
	C.4.2	Brüder-Walburger-Wallstraße: neue Radverkehrsanlage an der Nordseite	mittel			■	ca. 150 € / qm ohne besondere baul. Leistungen	Stadt	

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Beseitigung von Schäden und Mängeln auf bestehenden Wegen	C.4.3	Walburger-Osthofen-Wallstraße: Aufgabe der Parkbuchten im Bereich der Treppen (Südseite)	hoch	■			ca. 20.000€	Stadt	ggf. Bewohnerparkplätze auf dem Parkplatz Osthofentor
	C.4.4	Oestinghauser Straße: Erneuerung des Gehwegs (nicht benutzungspflichtiger Radweg)	niedrig		■	■	im Rahmen der Unterhaltung ca. 150 € / qm ohne besondere baul. Leistungen	Stadt	
	C.4.5	Arnsberger Str. (Dasselwall – B229): Erneuerung des Gehwegs (nicht benutzungspflichtiger Radweg)	hoch	■	■			Stadt	
	C.4.6	Ausbau des Geh-/Radwegs zwischen Endloser Weg und Hammer Landstraße (Höhe Zuckerfabrik)	niedrig	■				Stadt	
	C.4.7	K43 Sassendorfer Weg: Erneuerung des Radwegs und Beleuchtung	hoch			■		Kreis	
	C.4.8	Pengel-Anton-Radweg: Erneuerung des Belags (Bereich Abzweig B229)	mittel	■			Kreis		
	C.4.9	B229 (Lübecker Ring, Rigaring): Erneuerung des Belags	hoch	■				Straßen.NRW	
	C.4.10	Westenhellweg: Versetzung der Straßenbeleuchtung	hoch	■			ca. 2.500€ je Lampenstandort	Stadt	
	C.4.11	Senator-Schwartz-Ring (nördl. L969): Aufhebung der Benutzungspflicht und Erneuerung des Gehwegs	hoch			■		Stadt	
	C.4.13	Kölner Ring: kurzfristig Neuordnung des Parkens; langfristig Anpassung des Straßenquerschnitts	mittel	■		■	kurzfristig Beschilddungskosten (ca. 500€ je Schild)	Stadt	
	C.4.14	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen	mittel	■			ggf. Beschilderungskosten ca. 500€ je Schild	Stadt	

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Schließung von Netzlücken insbesondere in der Anbindung der Ortsteile	C.5.1	Einführung von Tempo 30 als Streckenausweisung zur Schließung von Netzlücken (Hiddingser Weg, Bruno-, Aldegrevier- u. Freiligrathwall)	hoch	■	■		500€ je Schild u. je "30" Markierung 500€	Stadt	siehe E.2
	C.5.2	L747 Hattroper Weg (Hattrop – Ardeyweg): Radverkehrsanlage	niedrig			■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen (je nach Führungsform unterschiedliche Kosten; baul. Radweg ca. 150 €/qm, Radfahrstreifen / Schutzstreifen ca. 15€/Meter)	Straßen.NRW	
	C.5.3	L670 Hiddingser Weg (innerorts): Radverkehrsanlage	hoch		■			Straßen.NRW, Stadt	
	C.5.4	L747 Opmünder Weg (Rigaring – Lange Wende): Radverkehrsanlage	hoch	■				Straßen.NRW	
	C.5.5	Lange Wende: WLE-Trasse als Alternative entwickeln	hoch		■			Stadt	siehe C.3.8
	C.5.6	Overweg: Radverkehrsanlage bei Straßenausbau prüfen	mittel			■		Stadt	
	C.5.7	Meiningser Weg (Senator-Schwartz-Ring – Ingrid-Kipper-Weg): Radverkehrsanlage	niedrig	■				Stadt	
	C.5.8	Schwarzer Weg: Radverkehrsanlage (Notwendigkeit bei Ausbau überprüfen)	mittel		■			Stadt	
	C.5.9	L670 Hiddingser Weg (außerorts): Wirtschaftsweg als Alternative erhalten	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Schließung von Netzlücken insbesondere in der Anbindung der Ortsteile	C.5.10	L670 Hammer Landstraße: Radverkehrsanlage	hoch	■		■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen (je nach Führungsform unterschiedliche Kosten; baul. Radweg ca. 150 €/qm, Radfahrstreifen / Schutzstreifen ca. 15€/Meter)	Straßen.NRW	kurzfristig auf dem Landesnetz herstellen
	C.5.11	Paradieser Weg (außerorts): Schutzstreifen, Radweg oder Lülingsohr entwickeln	mittel	■				Stadt	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert
	C.5.12	L747 Opmünder Weg (Lange Wende – Stadtgrenze): Radverkehrsanlage	mittel			■		Straßen.NRW	
	C.5.13	K77 Niederbergheimer Straße (Müllingsen - Bergede): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Kreis	
	C.5.14	L856 (Bergede): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	
	C.5.15	L857 (Bergede): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	
	C.5.16	B229 (Lanner – Kreuzpfad): Radverkehrsanlage	hoch	■				Straßen.NRW	
	C.5.17	B229 (Lanner – Stadtgrenze): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	
	C.5.18	K5 Kreuzpfad: Radverkehrsanlage	mittel	■				Kreis	
	C.5.19	K9 Meininger Weg: Radverkehrsanlage	mittel			■		Kreis	
C.5.20	K7 Im Stiftsfeld: Radverkehrsanlage (in Planung)	niedrig			■	Kreis	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert		

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Schließung von Netzlücken insbesondere in der Anbindung der Ortsteile	C.5.21	Weslarner Weg (Danziger Ring – B475): Radverkehrsanlage	niedrig			■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen (je nach Führungsform unterschiedliche Kosten; baul. Radweg ca. 150 €/qm, Radfahrstreifen / Schutzstreifen ca. 15€/Meter)	Stadt	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert
	C.5.22	L746 Weslarner Weg: Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert
	C.5.23	L745 (An der Lanner): Radverkehrsanlage	hoch	■		■		Straßen.NRW	kurzfristig auf dem Landesnetz herstellen
	C.5.24	L747 Hattroper Weg (Hattrop – Stadtgrenze): Radverkehrsanlage	niedrig			■		Straßen.NRW	Schutzstreifen wenn Forschungsvorhaben positive Ergebnisse liefert
	C.5.25	Herstellung einer Radverbindung zwischen der Altstadt und dem Wiesengraben über das Jahnstadion	mittel		■			Stadt	
	C.5.26	Prüfung weiterer Freigabemöglichkeiten bestehender Einbahnstraßen	mittel	■				Personalkosten u. 500€ je Schild	Stadt

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
neue Querungshilfen an Radwegenden oder Ortseingängen	C.6.1	L969: Ostönnen (OA Ri. Werl)	mittel		■		jeweils ca. 7.500 - 15.000€ (nur Insel, ohne Fahrbahnverschwenkungen)	Straßen.NRW	weitere Maßnahmen unter D.6
	C.6.2	L969: Ampen (OA Ri. Ostönnen)	mittel		■			Straßen.NRW	
	C.6.3	L969: Rad-/Fußweg im Bereich Rettungszentrum (bereits geplant)	hoch	■				Straßen.NRW	
	C.6.4	L670 Londonring: Soestbach	hoch		■			Straßen.NRW	
	C.6.5	L747 Hattroper Weg: OA Ri. Hattrop	hoch		■			Straßen.NRW	
	C.6.6	B229: Eingang Pengel-Anton-Radweg	hoch	■				Straßen.NRW	
	C.6.7	Overweg: Kreuzung Pengel-Anton-Radweg	mittel		■	■		Stadt	
	C.6.8	K20: Deiringsen (OA Ri. Soest)	niedrig		■			Kreis	
Verbesserte Radverkehrsführung in Knoten und Einmündungen	C.7.1	Niederbergheimer Straße (B229 – Seidenstücker Weg): einheitliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	hoch	■			Markierungen ca. 15€ je Meter in rot 85 € je qm	Stadt	siehe E.1.3
	C.7.2	B229 Rigaring (Opmünder Weg – Paderborner Landstraße): einheitliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	hoch	■				Stadt	siehe E.1.3
	C.7.3	Senator-Schwartz-Ring (südl. L969): einheitliche Markierung der Zufahrten (ggf. rot)	hoch	■				Stadt, Grundstückseigentümer	siehe E.1.3

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Verbesserte Radverkehrsführung in Knoten und Einmündungen	C.7.4	Osthofentor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	hoch		■	■	vgl. Wallentwicklungskonzept	Stadt	weitere Maßnahmen unter D.4
	C.7.5	Thomätor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	mittel		■	■		Stadt	
	C.7.6	Ulricher Tor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	hoch	■				Stadt	
	C.7.7	Jakobitor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	mittel		■			Stadt	
	C.7.8	Nöttentor: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	mittel		■	■		Stadt	
	C.7.9	Brunowall / Windmühlenweg: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	hoch	■				Stadt	
	C.7.10	Vor dem Schonekiindtor/Aldegrewerwall: neue Radverkehrsführung im Rahmen der Umgestaltung nach Wallentwicklungskonzept	niedrig		■	■		Stadt	

C. Handlungsfeld Radverkehr									
Handlungsstrategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Verbesserte Radverkehrsführung in Knoten und Einmündungen	C.7.11	Kölner Ring / L969 Werler Landstraße: Prüfung des Rückbau des freien Rechtsabbiegers	mittel			■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Straßen.NRW, Stadt	weitere Maßnahmen unter D.4
	C.7.12	B229 Paderborner Landstraße / Ostenhellweg: Prüfung der Umgestaltung mit Rückbau des freien Rechtsabbiegers	mittel	■	■			Straßen.NRW, Stadt	
	C.7.13	K20 Deiringser Weg / Emdenstraße: Kreisverkehr ggf. Rückbau des freien Rechtsabbiegers	hoch	■	■		siehe C.1.4	Kreis, Stadt	
	C.7.14	Überprüfung der Ampeln	hoch	■			siehe A.3.1	Stadt, Kreis, Straßen.NRW	
	C.7.15	Deiringser Weg / L969 Wisbyring Kreisverkehr im Zuge der Veloroute	hoch			■	siehe A.2.3	Straßen.NRW, Stadt	
Marketing, Service und Information	C.8.1	Freigabe der Fußgängerzone (Rathaus – Bahnhof) analog zum Lieferverkehr 18:00 – 10:30 Uhr	mittel	■			gering (Beschilderungskosten je Standort ca. 500€)	Stadt	
	C.8.2	Fortführung des Sattelfestes	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	Kreis Soest hat die Beteiligung eingestellt
	C.8.3	Fortführung von „Mit dem Rad zur Arbeit“	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Stadt	
	C.8.4	Wettbewerb „Schule mit dem meisten Radfahrern“	mittel	■			Personalkosten	Stadt, Schulen, Sponsoren etc.	
	C.8.5	Beteiligung an der Kampagne Stadtradeln	mittel		■		Personalkosten	Stadt, ADFC, Sponsoren etc.	
	C.8.6	konsequente Anwendung der AGFS-Broschüre zur Baustellenabsicherung für Radfahrer	hoch	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	
	C.8.7	Prüfung eines Konzepts für den Betrieb von Gepäckschließfächern in der Altstadt	niedrig		■		Personalaufwand	Stadt, Radstation etc.	

D. Handlungsfeld Barrierefreiheit und Fußverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
Siedlungsstruktur fußgängerfreundlich entwickeln	D.1.1	dezentrale Infrastruktur und fußgängerfreundliche Einkaufsstandorte	hoch	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	
	D.1.2	Entwicklung der Walburger Unterführung (Rückbau auf notwendige Länge u. ggf. Verbreiterung anstreben)	mittel			■	hoch, im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	DB, Stadt	
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	D.2.1	Sitz-/Spielroute Fußgängerzone	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt, Einzelhandel	gemäß ISEK
	D.2.2	Sitz-/Spielroute Gräfte	hoch	■	■		im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt, Sponsoren	im WEK enthalten
Attraktive Wege für Fußgänger	D.3.1	Trennung von Fußgängern und Radfahrern	mittel	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	
	D.3.2	Barrierefreiheit der Altstadt durch entsprechende Oberflächen fördern (u.a. Oberflächenleitlinie entwickeln)	hoch	kontinuierliche Aufgabe				Stadt	
	D.3.3	Gehwege in der Altstadt verstärkt kontrollieren (Falschparker)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten, ggf. kostenneutral	Stadt	
	D.3.4	Barrierefreie Gestaltung der Marktstraße, Querungen des Marktes	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt	
	D.3.5	Weiterentwicklung von Guide4Blind / Nav4Blind	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Kreis	Kreis, Stadt	

D. Handlungsfeld Barrierefreiheit und Fußverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Fußgängerfreundliche Knotenpunktgestaltung	D.4.1	Überprüfung der Ampelschaltungen (Paralleles Grün als Regelfall, auch Fußgängerampeln)	hoch	■			siehe A.3.1	Kreis, Stadt, Straßen.NRW	weitere Maßnahmen unter C.7 und A.2
	D.4.2	L670 Hammer Landstraße / K10 Bergenring: Umgestaltung mit Rückbau des freien Rechtsabbiegers (Kurzfristig Prüfung einer Signalisierung bzw. FGÜ)	niedrig	■		■	im Zuge der Konkretisierung weiter abzuschätzen	Straßen.NRW, Kreis	
	D.4.3	L747 Opmünder Weg / B229 Rigaring: Umgestaltung von einengenden Einbauten	mittel		■			Straßen.NRW, Stadt	
	D.4.4	L969 Wisbyring / Deiringser Weg: Umgestaltung von einengenden Einbauten / Kreisverkehr (langfristig)	mittel	■		■		Straßen.NRW, Stadt	
	D.4.5	Weslarner Weg / Oestinghauser Straße: kompaktere Gestaltung, Kreisverkehr	niedrig			■		Stadt	
	D.4.6	Grandwegertor / Immermannwall / Niederbergheimer Straße: Erweiterung der Fußgängeranlagen u. kompaktere Gestaltung	hoch	■				Stadt	
Schließung von Netzlücken	D.5.1	Schwarzer Weg: Gehweg im Bereich der Bebauung	hoch		■		ca. 150 € je qm (ohne Grundstückserwerb)	Stadt	
	D.5.2	L747 Opmünder Weg (Rigaring – Lange Wende): Gehweg	hoch	■				Straßen.NRW	
	D.5.3	K9 Meiningser Weg (Senator-Schwartz-Ring – Blumenhof): Gehweg	niedrig		■			Kreis	

D. Handlungsfeld Barrierefreiheit und Fußverkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Schließung von Netzlücken	D.5.4	K5 Alte Dorfstraße (Deiringsen): Gehweg (markieren) u. Ggf. Tempo 30	mittel	■			ca. 150 € je qm (ohne Grundstückserwerb)	Stadt	
	D.5.5	K77 Niederbergheimer Str. (Müllingsen): Gehweg (markieren)	mittel	■				Stadt	
	D.5.6	K11 Stemweg (Hattrop): Gehweg zwischen Friedhof u. Hattroper Weg	niedrig		■	■		Kreis	
	D.5.7	L745 An der Lanner (Ostönnen): Gehweg im Siedlungsbereich	mittel		■	■		Stadt, Straßen.NRW	
	D.5.8	K13 Sieveringer Kirchweg (Ostönnen): Gehweg im Siedlungsbereich	niedrig		■	■		Stadt	
	D.5.9	L670 Brunnenstr. (Lendringsen): Gehweg	mittel		■			Stadt	
	D.5.10	L857 Deckmannstraße (Bergede): Gehweg ggf. Tempo 30	mittel		■			Stadt	
Abbau von Barrieren durch weitere Querungsmöglichkeiten	D.6.1	B229 Rigaring (Paderborner Landstraße – Opmünder Weg)	hoch		■		Abhängig von Art, daher im Zuge der Konkretisierung abschätzen	Stadt, Straßen.NRW	weitere Maßnahmen unter C.6
	D.6.2	Brücke über B229 im Verlauf der WLE-Trasse	hoch		■		ca. 200.000€ (ggf. Fördermittel)	Stadt	
	D.6.3	Westenhellweg	mittel		■		Abhängig von Art, daher im Zuge der Konkretisierung abschätzen	Stadt	
	D.6.4	Ostenhellweg	niedrig		■			Stadt	
	D.6.5	L969 Werler Landstraße (Lütgen-Ampen)	mittel		■			Straßen.NRW	
	D.6.6	Herstellung der Barrierefreiheit durch Nachrüstung vorhandener Querungshilfen (taktile Elemente)	mittel		kontinuierliche Aufgabe		im Rahmen der bereits vorhandenen Haushaltsmittel von 80.000€ jährlich	Stadt	
Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Bereich Bus und Bahn: siehe B.5.2, B.6.3 u. B.6.4									

E. Handlungsfeld Verkehrssicherheit									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
sichere und barrierefreie Querungshilfen	E.1.1	siehe C.6 und D.6							
Radverkehrsführung auf der Fahrbahn	E.1.2	Prüfung der Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen nach ERA 2010 bei Ausbauplanungen etc.	hoch	kontinuierliche Aufgabe			in der Regel Kosteneinsparungen, ggf. Markierungs-/Beschilderungskosten	Stadt, Kreis, Straßen.NRW	
standardisierte Gestaltung von Einmündungen	E.1.3	siehe C.7.1 und C.7.2							
Tempo 30-Strecken innerorts	E.2.1	Aldegreverwall (Vor dem Schonekindtor - Ulricher Tor) zur sicheren Führung des Fuß- u. Radverkehrs	hoch	■	■		ca. 300€ - 500 € je Schild u. 200 € je 30 Markierung	Stadt	
	E.2.2	K5 Bördenstraße (im Bereich der KiTa), Müllingsen	hoch	■				Stadt, Kreis	
	E.2.3	Brunowall (Hiddingser Weg - Windmühlenweg) zur sicheren Führung des Radverkehrs	hoch	■	■			Stadt	
	E.2.4	Hiddingser Weg (Brunowall - Lübecker Ring)	mittel	■				Stadt	
	E.2.5	Ostenhellweg (im Bereich der KiTa Höhe Goebel-Styes-Weg)	hoch	■				Stadt	
	E.2.6	Paradieser Weg (Hattroper Weg - Kölner Ring)	hoch	■				Stadt	

E. Handlungsfeld Verkehrssicherheit									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Tempo 30-Strecken innerorts	E.2.7	K9 Schützenstraße (im Bereich der Kindertagesstätte), Meiningsen	hoch	■			ca. 300€ - 500 € je Schild u. 200 € je 30 Markierung	Stadt, Kreis	
	E.2.8	Sigefridwall (Nottebohmweg - Thomätor)	mittel	■	■			Stadt	
	E.2.9	Weslarner Weg (Walburger Tor - Danziger Ring)	mittel	■				Stadt	
	E.2.10	K5 Schützenhofstraße (im Bereich der Kindertagesstätte), Deiringsen	hoch	■				Kreis, Stadt	
Geschwindigkeits-senkung auf Tempo 70 außerorts	E.3.1	Werler Landstr. (Ortsausgang Soest - Ampen)	niedrig	■			ca. 300€ - 500€ je Schild	Straßen.NRW, Stadt	
Verkehrssicherheitskampagnen / Verkehrserziehung	E.4.1	Verkehrssicherheitskampagnen durchführen, thematische Schwerpunkte behandeln, vorhandene Materialien/Kampagnen z.B. der AGFS nutzen	mittel	■			Personalkosten	Verkehrswacht, Polizei, Kreis, Stadt etc.	
	E.4.2	Pedelectraining für ältere Menschen	mittel	■			ehrenamtliches bzw. privatwirtschaftliches Engagement	Verkehrswacht, Pedelectanbieter, Stadt	
	E.4.3	Anschaffung eines 2. Dialog-Display zur Verkehrserziehung	hoch	■			ca. 5.000 €	Stadt	

F. Handlungsfeld Ruhender Verkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Effizienter Umgang mit dem Stellplatzangebot der Altstadt	F.1.1	Ausweitung des Parkleitsystems auf den Parkplatz Großer Teich	hoch	■			Haushaltsmittel bereits in der Umgestaltung eingeplant	Stadt	
	F.1.2	Ausweitung des Parkleitsystems auf das MMC	hoch	■			Investor	Investor, Stadt	
	F.1.3	Prüfung von weiteren Bewohnerparkbereichen wenn eine Mehrheit der Anwohner dies beantragt	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten, bei Umsetzung ca. 300€ - 500€ je Schild (ggf. Einnahmen)	Stadt	
Bewirtschaftung außerhalb der Altstadt	F.2.1	Prüfung der Bewirtschaftung (auch Bewohnerparken) im Umfeld der Fachhochschule	niedrig	■			Personalkosten, ggf. Kosten für Parkraumerhebung von 10.000 € - 20.000 €	Stadt	
	F.2.2	Prüfung der Bewirtschaftung (auch Bewohnerparken) im Umfeld des Hubertus-Schwarz-Berufskolleg	mittel	■				Stadt	
Qualifizierung und Ausweitung von Fahrradabstellanlagen	F.3.1	Auflegung eines Programms „100 Fahrradbügel für Soest“	hoch	■			20.000 €	Stadt	
	F.3.2	Aufstockung der Fahrradbügel am Markt	hoch	■			je Bügel ca. 200€	Stadt	
	F.3.3	Fahrradbügel im Bereich Brüderstraße/Waisenhausstraße	mittel	■				Stadt	

F. Handlungsfeld Ruhender Verkehr									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Qualifizierung und Ausweitung von Fahrradabstellanlagen	F.3.4	Fahrradbügel im Bereich der Post	mittel	■			je Bügel ca. 200€	Stadt	
	F.3.5	Qualifizierung von Radabstellanlagen an den Schulen	mittel	■	■			Schulen, Stadt	siehe auch I.2.1
	F.3.6	Qualifizierung von Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen (Stadthalle, Kreishaus)	mittel	■				Stadt, Kreis, WMS	
	F.3.7	Überdachte Fahrradabstellanlagen für den Geschosswohnungsbau (Fahrradhäuser)	niedrig		■	■	ggf. Zuschuss der Stadt	Eigentümer, Bürger, Stadt	
	F.3.8	Ansprache von Einzelhändlern zur Qualifizierung von Radabstellanlagen	mittel	■	■		Personalkosten	Stadt	
	F.3.9	Fahrradbügel im Bereich der Wiesenkirche	hoch	■			je Bügel ca. 200€	Stadt	
	F.3.10	Fahrradbügel im Bereich des Walls (z.B. Osthofentor, Bürgergarten / Experimentierfeld, Kattenturm) im Rahmen des Wallentwicklungskonzepts	mittel	■	■			Stadt	
	F.3.11	Fahrradbügel im Bereich des Bergenthalparks	niedrig	■				Stadt	

G. Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Bahnhof als Mobilitätsstation	G.1.1	Ausweitung der Radstation auf der Nordseite	mittel	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Stadt	
	G.1.2	Ausweitung der Radstation auf der Südseite (z.B. im Parkhaus Brüdertor)	niedrig		■	■		Stadt	
	G.1.3	Erweiterung der P+R-Stellplätze z.B. durch eine Parkpalette auf dem P+R-Parkplatz ggf.Fehlbelegung prüfen, Bewirtschaftung bzw. verstärkte Kontrolle	mittel		■			Stadt	
	G.1.4	Überdachung der Fahrradbügel auf der Süd- u. ggf. Nordseite	hoch	■			je ca. 4-5 Bügel ca. 10.000 €	Stadt	
	G.1.5	punktueller Erweiterung der Fahrradbügel auf Nord- und Südseite	mittel	■			je Bügel ca. 200 €	Stadt	
	G.1.6	Regelmäßige Entfernung von Schrotträdern (jährlich)	hoch		kontinuierliche Aufgabe		Personalkosten	Stadt	
	G.1.7	offensive Bewerbung des Leihlastenrads in der Radstation	niedrig		kontinuierliche Aufgabe		Radstation	Radstation	

G. Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Multimodale Verknüpfungspunkte in den größeren Ortsteilen (Mobilitätsstationen)	G.2.1	überdachte Radabstellanlage an der Haltestelle Schwefer Straße	hoch	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze	Stadt	Nutzung der Fördermittel des NWL (derzeitiger Fördersatz: 90%; gesichert bis 2017)
	G.2.2	Carsharing/Dorfauto/Leihlastenrad-Standort an der Haltestelle Schwefer Straße	mittel		■	■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	CarSharing-Anbieter, Sponsoren, Bürger, Stadt	
	G.2.3	Ladestation für E-Mobilität (Pedelec, E-Autos) an der Haltestelle Schwefer Straße	niedrig		■	■		Stadt	
	G.2.4	überdachte Radabstellanlage an der Haltestelle Dorfstraße o. Mühlenweg	mittel	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze	Stadt	
	G.2.5	Carsharing/Dorfauto/Leihlastenrad-Standort an der Haltestelle Dorfstraße o. Mühlenweg	niedrig		■	■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	CarSharing-Anbieter, Sponsoren, Bürger, Stadt	
	G.2.6	Ladestation für E-Mobilität (Pedelec, E-Autos) an der Haltestelle Dorfstraße o. Mühlenweg	niedrig		■	■		Stadt	
	G.2.7	überdachte Radabstellanlage an der Haltestelle Ostönnener Kleinbahnhof	hoch	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze	Stadt	
	G.2.8	Carsharing/Dorfauto/Leihlastenrad-Standort an der Haltestelle Ostönnener Kleinbahnhof	mittel		■	■	im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	CarSharing-Anbieter, Sponsoren, Bürger, Stadt	
	G.2.9	Ladestation für E-Mobilität (Pedelec, E-Autos) an der Haltestelle Ostönnener Kleinbahnhof	niedrig		■	■		Stadt	

G. Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Bike + Ride	G.3.1	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Fachhochschule	hoch	■			ca. 10.000€ für 8 Stellplätze, im Rahmen des allgemeinen Haltestellenumbaus siehe B.5.2 und B.5.3	Stadt	Nutzung der Fördermittel des NWL (derzeitiger Fördersatz: 90%; gesichert bis 2017)
	G.3.2	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Bleidornkaserne	mittel	■				Stadt	
	G.3.2	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Müllingsen	mittel	■				Stadt	
	G.3.3	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Stadtpark	mittel			■		Stadt	
	G.3.3	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Schleswiger Ring	mittel		■			Stadt	
	G.3.4	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Lühringser Weg	mittel		■			Stadt	
	G.3.4	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Ellingsen	niedrig			■		Stadt	
	G.3.5	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Twiete (Meiningsen)	niedrig		■			Stadt	
	G.3.5	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Röllingsen B1	mittel	■				Stadt	
	G.3.6	B+R: Radabstellanlage an der Haltestelle Lindweg	niedrig			■		Stadt	

G. Handlungsfeld Intermodale Schnittstellen									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Förderung von Mitfahrgelegenheiten	G.4.1	Bau eines Mitfahrerparkplatz an der BAB-Anschlussstelle Soest	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Straßen.NRW, Stadt	
	G.4.2	Beleuchtung des Mitfahrerparkplatzes an der BAB-Anschlussstelle Soest-Ost	niedrig	■	■		ca. 10.000€	Straßen.NRW, Stadt	
	G.4.3	Bewerbung bestehender Pendlerportale (z.B. Pendlerportal NRW auf der Homepage, für Mitarbeiter und im Neubürgerpaket)	hoch	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten, ggf. Druckkosten	Stadt	
Carsharing	G.5.1	Einrichtung weiterer Standorte im Zusammenspiel mit dem Betreiber	mittel	kontinuierliche Aufgabe				CarSharing-Anbieter, Stadt	in Abhängigkeit von der Nachfrage
	G.5.2	Prüfung von Carsharing für den städtischen Fuhrpark (auch Emobil)	hoch	■			ggf. kostenneutral	Stadt	siehe H.1.1
Maßnahmen zur Verknüpfung im Bereich Bus und Bahn: siehe B.9 u. B.10									

H. Handlungsfeld Elektromobilität									
Handlungsstrategie	lfd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Kfz-Verkehr	H.1.1	CarSharing (E-Mobil) für den städtischen Fuhrpark	hoch	■			ggf. kostenneutral	Stadt, CarSharing-Anbieter	siehe G.5
	H.1.2	Parkvergünstigungen für E-Fahrzeug	niedrig	■	■		ggf. Einnahmeverluste bei Parkgebühren	Stadt	
	H.1.3	Ladestation am Rathaus II	mittel	■			jeweils ca. 5.000 - 10.000€	Stadtwerke, Stadt	hohe Priorität im Zusammenhang mit H.1.1
	H.1.4	Ladestationen an Mobilitätsstationen	niedrig		■	■		Stadt, Stadtwerke, Kreis, VU	siehe G.2
	H.1.5	Qualifizierung der vorhandenen Ladestationen	mittel	■	■			Stadt, Stadtwerke	
Bus	H.2.1	Anschaffung von weiteren E-/Hybrid-Fahrzeugen (Verankerung im NVP)	mittel	■	■		Kosten für VU	Kreis, VU	siehe B.6.1 Fördermittel?
Rad	H.3.1	Bewerbung und Erlaubnis für das Laden von Akkus von Pedelecs für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung	hoch	■			niedrig	Stadt	siehe I.1.3
	H.3.2	Leih-Lastenräder mit Elektrounterstützung	niedrig	■	■		Kosten für Händler	Radstation, Fahrradladen	
	H.3.3	Pedelecs als Diensträder	mittel	■	■		ca. 2.000 € - 3.000 € je Pedelec	Stadt, Stadtwerke	möglichst in Kooperation mit den Stadtwerken
	H.3.4	Pedelectraining für ältere Menschen	mittel	■			ehrenamtliches bzw. privatwirtschaftliches Engagement	Verkehrswacht, Pedeleanbieter, Stadt	siehe auch E.4.2

I. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulastträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Fortsetzung des städtischen Mobilitätsmanagements	I.1.1	Prüfung von CarSharing für den städtischen Fuhrpark (auch Emobil)	hoch	■			ggf. kostenneutral	Stadt, CarSharing-Anbieter	siehe auch G.5 und H.1.1
	I.1.2	Aufbereitung von Mobilitätsangeboten für neue Mitarbeiter (Intranet, Mitarbeiterbroschüre etc.)	mittel	■			Personalkosten	Stadt	
	I.1.3	Bewerbung und Erlaubnis für das Laden von Akkus von Pedelecs für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung	mittel	■			niedrig	Stadt	siehe H.3.1
	I.1.4	Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität	hoch	kontinuierliche Aufgabe			kostenfrei	Stadt	siehe E
	I.1.5	Pedelecs als Diensträder	mittel	■	■		siehe H.3.3	Stadt, Stadtwerke	möglichst in Kooperation mit den Stadtwerken

I. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement									
Handlungsstrategie	Ifd. Nr.	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Baulasträger / Akteure	Anmerkung
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Schulisches Mobilitätsmanagement	I.2.1	Qualifizierung von Radabstellanlagen an den Schulen	mittel	■	■		je Bügel ca. 200 €	Schulen, Stadt	siehe auch F.3.5
	I.2.2	Wettbewerbe: Walking Bus und höchste Radfahrerquote	mittel	■			Personalkosten	Schulen, Stadt, Sponsor	
	I.2.3	Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen im Zusammenarbeit mit den Schulen	niedrig	■			im Zuge der Konkretisierung detaillierter abzuschätzen	Schulen, Stadt	
	I.2.4	Unterstützung der Schulen bei der Erarbeitung von Schulwegplänen	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Schulen, Stadt	
	I.2.5	Unterstützung des Kreises beim Aufbau eines schul. Mobilitätsmanagements	hoch	■	■		Personalkosten	Kreis, Stadt	siehe I.3.1
Betriebliches Mobilitätsmanagement	I.3.1	Unterstützung des Kreises beim Aufbau eines betriebl. Mobilitätsmanagements	hoch	■	■		Personalkosten, 5000 € (jährlich) für ein Pilotprojekt über drei Jahre	Kreis, Stadt	siehe I.2.5
	I.3.2	Unterstützung des Kreises bei der Ansprache von Unternehmen (Vorbild Kreis Unna)	mittel	kontinuierliche Aufgabe			Personalkosten	Kreis, Stadt	
Information der Bürger	I.4.1	Entwicklung bzw. Überarbeitung eines Neubürgerpakets zur Mobilität	mittel	■			Personalkosten	Stadt, Verkehrsunternehmen, Radstation etc.	
	I.4.2	Information über bestehende Mobilitätsportale im Internet	niedrig	■			Personalkosten	Stadt	

Quellenverzeichnis

AGFS 2003 - „... und wo steht ihr Fahrrad? – Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren“, Arbeitsgemeinschaft fußgänger und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. Krefeld 2003

AGFS 2009 - Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, Arbeitsgemeinschaft fußgänger und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. Krefeld 2009

AGFS 2013 - Querungsstellen für den Radverkehr, Arbeitsgemeinschaft fußgänger und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.. Krefeld 2013

AGFK 2015 - Leitfaden Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich Vollzugsempfehlungen, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.. Erlangen 2015

FGSV 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln 2002

FGSV 2006 – Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln 2006

FGSV 2006b – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln 2006

FGSV 2008 - Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln 2008

FGSV 2010 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln 2010

FGSV 2012 – Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln 2012

NV NRW 2014 – Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen, Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen. Köln 2014

Stadt Soest 2015 a - Verkehrsentwicklungsplan Soest: Zwischenbericht zur Bestandsanalyse. Soest 2015

Stadt Soest 2015 b – Wallentwicklungskonzept Soest. Essen 2015

Stadt Soest 2015 c - Entwurf des Strategischen Zukunftsprogramms Okt. 2015. Soest 2015

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2013 - Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Berlin 2013)

UBA 2008 - Handbuch „Silent City - Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung“. Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt (Hrsg.). Berlin 2008

ZNM NRW 2015 - Handbuch Mobilitätsstationen Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW.
Köln 2015

7 Anhang

Anhang A: Dokumentation Auftaktveranstaltung.....	133
Anhang B: Dokumentation Politikworkshop	152
Anhang C: Dokumentation Planungsradtouren	164
Anhang D: Dokumentation Maßnahmenvorstellung	178
Anhang E: Potenzialuntersuchung Knotenpunktumgestaltung	195
Anhang F: Kartenanhang	196

Anhang A: Dokumentation Auftaktveranstaltung

VEP Stadt Soest 2030 Auftaktveranstaltung

Ergebnisdokumentation



21. Januar 2015
18 – 21 Uhr
Alter Schlachthof, Soest

Einführung

Die Stadt Soest beabsichtigt bis Ende 2015 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Damit soll ein wichtiges städtisches Zukunftsprojekt in Angriff genommen werden, das die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung der Stadt Soest für die nächsten 15 bis 20 Jahre festlegt. Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Soest zu entwickeln. Die Erarbeitung des VEP Stadt Soest 2030 soll daher durch einen intensiven Dialogprozess begleitet werden, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Vertretern sowie mit den Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Dazu veranstaltete die Stadt Soest in Kooperation mit dem beauftragten Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund eine Auftaktveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Neben der Information über die bisherigen Bestandsanalysen wurde den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort auch die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen, Kritik und Lob einzubringen.

Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben knapp 100 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an der Zukunftsmesse Verkehr teilgenommen.

Die Veranstaltung wurde nach dem Messe-Prinzip "alles in einem Raum" durchgeführt. Das Programm beinhaltete eine "warm-up"-Phase, die von den Teilnehmer/innen für einen ersten Rundgang durch die Ausstellung, für das Kennenlernen und einen ersten Gedankenaustausch genutzt werden konnte.

Nach einem Grußwort von Bürgermeister Dr. Eckhard Ruthemeyer folgte eine Einleitung zum VEP Soest durch den Abteilungsleiter für Stadtentwicklung und Bauordnung Olaf Steinbicker. Im Anschluss stellte Frau Mechels von der Planersocietät Dortmund Informationen zum aktuellen Arbeitsstand sowie erste Ergebnisse der Bestandsanalyse³⁰ vor.

Zeit	Thema	von
	Ankunft und Stehcafé	
18.00	Begrüßung	Dr. Eckhard Ruthemeyer, Bürgermeister
18.05	Einführung in den Verkehrsentwicklungsplan Soest	Olaf Steinbicker, Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Bauordnung
18.10	VEP Soest – Überblick über Zwischenergebnisse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Informationen zum Arbeitsstand ▪ Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse ▪ Herausforderungen zukünftiger Mobilität 	Anne Mechels, Planersocietät
18.45	Zukunftsmesse Verkehr - Drei Themengruppen im Wechsel, jeweils 25-30 Minuten: Fuß- und Radverkehr ÖPNV Kfz-Verkehr	
20.15	Zusammenführen der Diskussion aus den Themengruppen	Dr. Michael Frehn, Planersocietät
20.45	Abschluss	

Kern der Veranstaltung war die Begegnung mit den Bearbeitern (Gutachter und Mitarbeiter der Stadt), die insbesondere im zweiten Teil des Abends im Mittelpunkt stand. Hierzu waren insgesamt drei Messestände mit Stellwänden aufgebaut worden, an denen die wesentlichen Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse¹ der Öffentlichkeit zu folgenden Themen vorgestellt wurden:

- Fuß- und Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr

³⁰ Sowohl der Vortrag als auch die Poster mit den Ergebnissen der Bestandsanalyse stehen online zur Verfügung: www.soest.de/verkehrsentwicklungsplan



In kleinen Runden und in lockerer Atmosphäre bot sich für die Besucherinnen und Besucher an jedem Stand die Möglichkeit, direkt am Bearbeitungsprozess des neuen VEPs mitzuwirken. Die Teilnehmer waren gebeten, ihre Erwartungen sowie ihre Einschätzungen zu Chancen und Mängeln im Verkehrsangebot von Soest einzubringen.

Die Teilnehmer/innen wurden aufgefordert, Anregungen, die Benennung konkreter Problemstellen und Wünsche einzubringen. Diese wurden auf Moderationskarten festgehalten und am Stand den drei Leitfragen (Chancen, Mängel, Erwartungen) zugeordnet. In der Nachbereitung der Veranstaltung wurden die Anregungen von den Gutachtern ausgewertet, um im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden zu können.

In einer plenaren Abschlussrunde wurden die Betreuer der Messestände vom Moderator der Veranstaltung zu den Kernergebnissen der Stände im Sinne einer Kurzzusammenfassung interviewt.

Die Diskussion an den Messeständen

Die Diskussion an den Themenständen verlief sehr konstruktiv und zeigte das hohe Engagement der Teilnehmer/innen, sich in den VEP-Prozess einzubringen. Durch die Aufteilung in drei Gruppen und insgesamt drei Runden à 30 Minuten konnte sich jede Person mit jedem Thema auseinandersetzen. Die Besucher wurden gebeten, ihre konzeptionellen Wunschvorstellungen sowie vorhandene positive Anknüpfungspunkte und Hinweise zu vorhandenen Defiziten auf Moderationskarten an den hierfür vorbereiteten Stellwänden zu hinterlassen, im Sinne einer Ergänzung, als Korrektiv oder Gegenmeinung zu dem von den Bearbeitern vorgetragenen Analysestand. Jede/r Teilnehmer/in hatte ca. 30 Minuten Zeit, sich je Messestand zu informieren und einzubringen.

Nachfolgend werden kurz die essentiellen Diskussionsstränge der einzelnen Stände zusammengefasst. Die einzelnen Anmerkungen wurden als Abschriften der Moderationskarten (ungefiltert, lediglich Rechtschreibkorrekturen) dokumentiert und sind im Anschluss der Zusammenfassungen aufgelistet. Dabei konnten die einzelnen Anmerkungen nicht mehr eindeutig den Kategorien (Erwartungen, Chancen, Mängel) zugeordnet werden, jedoch sind zur besseren Lesbarkeit mit Zwischenüberschriften thematische Cluster gebildet worden.



Fuß- und Radverkehr

Analyse des Fußverkehrs

Nahmobilität und Barrierefreiheit



Bahn- und Gewerbeflächen als Barriere zum Soester Norden

Potenziale für Nahmobilität - kompakte Stadtstruktur

Stärken und Schwächen

- ⊕ Länge ist in der Altstadt zum überdimensionalen Bereich für den Fußverkehr
- ⊕ Möglichkeit für wesentliche Bereiche der Altstadt
- ⊕ verbreitete Gehweg-/Radwege
- ⊕ gut ausgebauter Bushaltesystem
- ⊕ gute Verbindung von Betriebs- und Geschäftsgebieten in der Altstadt
- ⊕ viele Querungshilfen mit dem letzten BfP am südlichen Ende des Innenstadts
- ⊕ Barrierefreiheit (z.B. Fahrgestänge) ist dem Radverkehr (z.B. Barrierefreiheit) für Selbstfahrende
- ⊕ nur einzelne Markierungen im Stadtgebiet wie in den Ortsteilen, z.B. Öpinger Weg am Riegler
- ⊕ Flächen in der Altstadt können schrittweise für barrierefreie Personen
- ⊕ Einbindung, Haltesystem und zur „Außenstadt“ für Fußgänger in der Altstadt
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz
- ⊕ Barrierefreiheit für Fußgänger
- ⊕ Barrierefreiheit für Rollstühle, Kinderwagen, Rollstühle etc. in den Innenstadts
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz

Analyse des Radverkehrs

Radverkehrsinfrastruktur und Abstellanlagen



Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur

Fahrradabstellanlagen innerhalb der Wallstraße*

Stärken und Schwächen

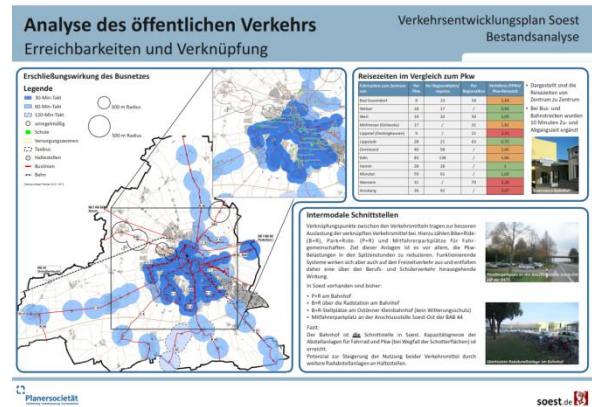
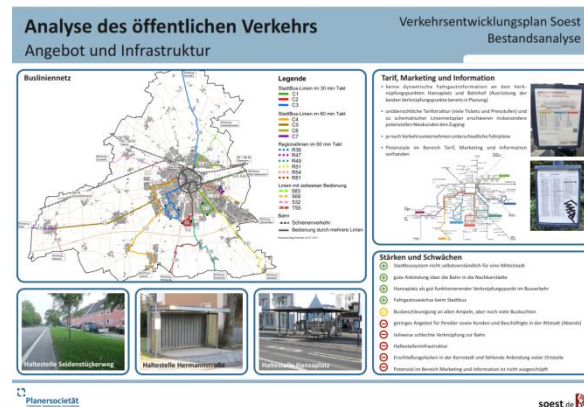
- ⊕ hoher Radverkehr (21.8%), aber mit „Luft nach oben“
- ⊕ gut ausgebauter Bushaltesystem
- ⊕ gute Verbindung von Betriebs- und Geschäftsgebieten in der Altstadt
- ⊕ viele Querungshilfen mit dem letzten BfP am südlichen Ende des Innenstadts
- ⊕ Barrierefreiheit (z.B. Fahrgestänge) ist dem Radverkehr (z.B. Barrierefreiheit) für Selbstfahrende
- ⊕ nur einzelne Markierungen im Stadtgebiet wie in den Ortsteilen, z.B. Öpinger Weg am Riegler
- ⊕ Flächen in der Altstadt können schrittweise für barrierefreie Personen
- ⊕ Einbindung, Haltesystem und zur „Außenstadt“ für Fußgänger in der Altstadt
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz
- ⊕ Barrierefreiheit für Fußgänger
- ⊕ Barrierefreiheit für Rollstühle, Kinderwagen, Rollstühle etc. in den Innenstadts
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz
- ⊕ Einbindung der Fußwege in das Verkehrsnetz

Ein wesentliches Diskussionsthema war die Radweeganbindung der Ortsteile. Neben konkreten Hinweisen auf fehlende Verbindungsstrecken (z. B. Paradieser Weg) wurde auch die generelle Radweeganbindung des Stadtzentrums an die Ortsteile bemängelt. Zum Teil fehlen vollständige Routen und zum Teil werden Netzlücken benannt bzw. Netzschlüsse gewünscht. Ergänzend wurde dies auch für einzelne Fußwegeverbindungen angemerkt.

Darüber hinaus beherrschte auch der Konflikt zwischen Fahrrad und Kfz die Diskussionsbeiträge. Die Nichteinhaltung von Räumen für den Radverkehr auf der Fahrbahn durch Pkw oder beschriebene Gefahrensituationen (z. B. Linksabbiegen) beschreiben beispielhaft die Sensibilität dieses Themas bei den Radfahrer/innen in Soest. Ergänzend kommt hinzu, dass Gefahrensituationen auch durch eine mangelhafte Infrastruktur entstehen (z. B. fehlende Markierungen/Radwege).

Ein wichtiges Thema in Soest ist das Kopfsteinpflaster in der Altstadt, welches sowohl aus Sicht des Radverkehrs als auch hinsichtlich der Ansprüche an Barrierefreiheit, aber auch vor dem Hintergrund städtebaulicher Gestaltung diskutiert wurde. In Bezug auf das Thema Barrierefreiheit stand die Forderung nach einem flächendeckenden Blindenleitsystem in der Innenstadt, ebenso wie räumliche Einschränkungen auf Gehwegen – v. a. für Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühle – durch den ruhenden Kfz-Verkehr oder Einzelhandelsaufsteller zur Diskussion. Zudem wurde die Straßenraumaktivität in Bezug auf die Themen Shared Space oder Steigerung der Wohnqualität erörtert.

ÖPNV



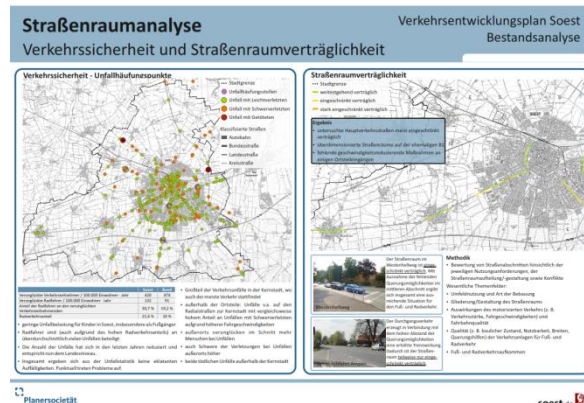
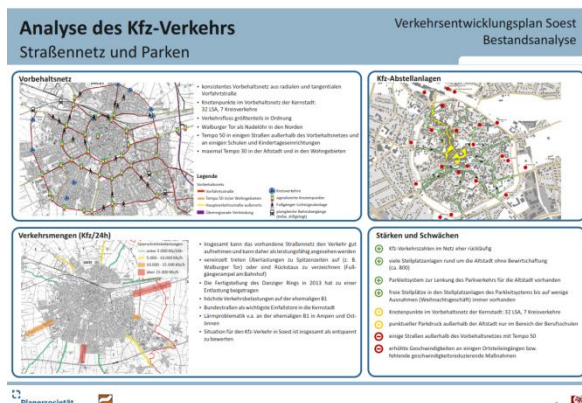
Am Messestand ÖPNV wurde vermehrt eine Ausdehnung des Angebots angesprochen. Vor allem wurde der Wunsch nach einer besseren Bedienung und engeren Taktung geäußert. Hierbei liegt der Fokus vor allem auf den Abendstunden und dem Wochenende. Auch über die Anbindung der Ortsteile an das Busliniennetz wurde vielfach diskutiert. Die Nennung von einzelnen Ortsteilen oder Regionen konkretisiert die Lücken in der aktuellen Buserschließung. Hierzu übergeordnet ebenso die Verbesserung der Fernverkehrsanbindung (z. B. ICE und Fernbusse) thematisiert.

Mehrere Beiträge zu den Vor- und Nachteilen der beiden Busbahnhöfe am Bahnhof sowie am Hansaplatz zeigen das rege Interesse an diesem Diskussionspunkt. Hier wurden Anmerkungen zu Schwierigkeiten der Verkehrsabwicklung im Altstadtbereich aufgrund der teilweise zu engen Gassen für die Busse oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer ebenso angesprochen wie Mängel in der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof.

Auch die Verknüpfung der Verkehrsmittel am Bahnhof, d.h. die Situation für Bike+Ride und Park+Ride wurde thematisiert.

Grundsätzlich wurden ebenso die Haltestellensituationen – anhand konkreter Beispiele – für wartende Personen (in Bezug auf die Ausstattung und Barrierefreiheit) oder hinsichtlich fehlender bzw. schlecht ausgestatteter Fahrradabstellanlagen bemängelt.

Kfz-Verkehr



Die für Kfz zulässige Geschwindigkeit wurde mehrfach angesprochen. Neben der Forderung von Tempo 30 für einzelne Straßenzüge oder der Erwartung nach einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung bis hin zu Temporerhöhungen auf Straßen ohne angrenzende Wohnbebauung oder Temporeduzierung auf Teilabschnitten, wurden hierbei vielfältige Sichtweisen an die VEP-Bearbeiter herangetragen.

Darüber hinaus spielte der ruhende Kfz-Verkehr eine wichtige Rolle in der Diskussion. Unterschiedliche Sichtweisen zur Parkplatzsituation in der Altstadt (z. B. Anwohner, Besucher, Beschäftigte) wurden an dem Messexperiment kontrovers diskutiert. Außerdem wurden weitere Bereiche in der Kernstadt benannt, in denen die Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs als problematisch wahrgenommen wird.

Vermeehrt wurden auch Kreisverkehre – als Alternative zu Ampeln – für eine flüssigere Verkehrsabwicklung benannt und auf den Moderationskarten festgehalten. Damit einhergehend wurden Überlastungen von einzelnen Straßen genannt, teilweise im Zusammenhang mit örtlicher Gewerbeflächenentwicklung (Verkehrszunahme) sowie auch aufgrund von Schwerlastverkehr. Auch die Themen Lärm und Verkehrssicherheit wurden angesprochen.

Anmerkungen zum Thema Fuß- und Radverkehr

Allgemein

- Fahrrad vor Auto
- Bevorzugung der Radfahrer und Fußgänger gegenüber Auto innerhalb B1-Ring
- Verkehrsregelungen und Verkehrsführung sollten sich nach den Fahrradfahrern richten, nicht umgekehrt
- Als Radfahrer fühlt man sich von den hinterherfahrenden Autos bedrängt (Jakobstraße)
- Mehr Rücksicht auf Radfahrer an Ampeln
- Lärm- und Schadstoffminderung bei Radverkehr
- Fahrradfahren gut für die Gesundheit
- Höhere Lebensqualität durch steigenden Radverkehr
- Steigerung der Wohnqualität > Attraktivität für Neu-Soester
- Shared Space im ganzen Stadtgebiet bzw. 30 km/h überall außer B1
- Radfahren und Baustellen ein Dilemma in Soest
- Fahrbahnseite der Radfahrer werden nicht eingehalten

Fußverkehr

- Zu wenig Spazierwege am Rand der Kernstadt (z. B. Ardey)
- Oft sind Fußwege viel zu schmal oder kaum beleuchtet

Querungssituation und Kreuzungen

- Querungsstelle Lütgen-Ampen
- Querungshilfen für Fußgänger z. B. am Jakobitor
- Anforderungsampeln für Fußgänger und Radfahrer
- Zebrastreifen Hiddingser Weg Höhe Kampenweg
- Schlechte Möglichkeiten von Querungsstelle für Blinde + Sehbehinderte
- Grundsätzlich Absenkungen an Bürgersteigen bei Querung von Straßen
- Lange Wartezeiten an Ampeln trotz offensichtlich fehlendem Verkehr, besonders nachts
- LSA reagieren nicht auf Fahrräder (bsp. Paradieser Weg stadtauswärts)
- Linksabbiegen für Radfahrer oft schwierig

Barrierefreiheit

- Barrierefreie Innenstadt > Klopsteinpflaster
- Alle Absenkungen müssen O-Absenkungen sein!!!Pflaster gehört ins Krankenhaus und nicht auf die Straße
- In der Fußgängerzone stehen Aufsteller und Verkaufsstände durcheinander/im Weg
- Abstände von parkenden Autos zu Mauern etc. müssen breit genug für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle sein! (Politessen mit Messband ausstatten)
- In der Innenstadt keine Orientierungsmöglichkeiten für Blinde und Sehbehinderte (Leitlinie)
- „Inklusion“!!
- Blindenleitsystem flächendeckend in der Innenstadt
- Einheitliche Ampeltöne z.B. piep-piep-piep bei Grün für Fußgänger

Kopfsteinpflaster

- Kopfsteinpflaster gehört zur mittelalterlichen Stadt. Aber es muss gepflegt werden (Auffüllen der Rillen). Anlieger dürfen Gras und Moos nicht auskratzen
- Mittelalterliches Pflaster verhindert Rad- und Fußverkehr!!!
- Kopfsteinpflaster gehört zum historischen Stadtbild und darf nicht entfernt, aber ausgeteert werden!
- Kopfsteinpflaster gehört zum Soester Stadtbild > Erhalt
- Pflasterung z. B. am Steingraben für Radfahrer ungeeignet
- Roßkampffgasse: Pflaster schwierig für Fahrrad + Rollator!
- Steingraben = materialmordend für Fahrräder
- Zufahrt von Westen in Altstadt über Kopfsteinpflaster
- Straßenzustand zwischen Höggenstraße und Jakobitor sehr schlecht für Radfahrer
- Mangelhaftes Pflaster!

Anbindung der Ortsteile mit dem Fahrrad

- Fahrradweg nach Paradiese
- Soest > Paradiese – kein Fuß- und Radweg
- Mehr Radwege zu den Ortsteilen z. B. Paradieser Weg
- Bessere Anbindung Stadt-Ortsteile, Anlage von Radwegen z. B. Soest-Meiningsen
- Bessere Anbindung aller Ortsteile
- Radwege zwischen den Ortsteilen und dem Zentrum
- Radwege an alle Ortschaften anbinden z. B. Hammer Landstraße
- Radfahrwege: Netzschluss zu den Ortsteilen. Geht oft auch stufenweise z. B. Meiningsen
- Beleuchtung der Wege zu den Ortsteilen (z. B. Deiringsen)
- Radweg Soest-Müllingsen > oft verschmutzt
- Radwege Hattrop-Soest an L 747 fortführen
- Meiningsen > Meiningserbauer, stark frequentierter Rad-Feldweg, wieder instand setzen

Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV, multimodale Angebote

- Überdachung Fahrradständer am Bahnhof fehlt > Radfahrer werden besch.....
- Radmitnahme auch in Stadtbussen – sofern Platz vorhanden ist
- E-Bike-Verleih ausbauen
- Lastenfahrrad-Ausleihstationen in Soest und Ortsteilen (evtl. 2 Stück pro Ortsteil)

Fahrradparken

- Mehr zentrale und überdachte Abstellanlagen! (z. B. Marktplatz)
- Fahrradklau
- Zu wenig Fahrradständer in der Altstadt

Radverkehrsführung

- mehr Radverkehr in der Fahrbahn
- Fahrstreifen für Radfahrer markieren falls kein Platz für Radweg
- Trennung von Geh- und Radwegen
- Kombinierte „Bordstein“-Rad/Fußwege, mehr Schutz vor Kfz (mit ausreichend Borsteinabsenkungen)
- Mehr Einbahnstraßen mit Fahrraddurchfahrtsrecht

- Radwege von den Binnerwallstraßen abteilen, um Autoverkehr zu verlangsamen und Fußgänger auf den Borsteinwegen zu schützen, Beispiel: Ulrichertor

Sonstiges

- Nach dem Überqueren von Kreuzungen ist die Auffahrt auf dem Radfahrweg oft zu schmal (z. B. Paradieser Weg)
- Einbahnstraßen für Autos oder Schleifenlösung > Binnerwallstraßen
- Fahrradweg fehlt im Hiddingser Weg (FH, Pestalozzi)
- Radweg Walburger-Osthofen/Wallstraße (gegenüber Polizei) Entfernung der Parkbucht, um einen Radweg zu schaffen
- Radwege! An der Lippstädter Straße lebensgefährliche Situation
- Schlechtes Radfahren an der Lippstädter Straße (von der Arnsbergerstraße kommend)
- Höggenstraße als Fahrradstraße ausweisen
- Boleweg: Richtung Osten vor Kress: Radweg endet und beginnt auf der Fahrbahn trotz Bordstein
- Radwege zukunftsicher sanieren – Bäume werden vermutlich auch in Zukunft wurzeln
- Weiterfahrt des Radweges Nöttenstraße stadteinwärts ab Amtsgericht eine einzige Katastrophe
- Halsteichweg jetzt gesperrt. Alternative = Bachüberquerung am Eselsweg – vor Ortseingang Hattrop
- Radweg von der Stadthalle – Jahnplatz – Wiesengraben – Ruploh
- Abriegelung des „Soester Süden“
- Diagonale Niederbergheimer Straße von Müllingsen zur Lippstädter Straße, was tun?, Kreisverkehr besser!
- Tempo 30? Hiddingser Weg/Pestalozzischule

Die Stellwand zum Thema Fuß- und Radverkehr



Anmerkungen zum Thema ÖPNV

Fern- und Regionalverkehr

- Anschluss an den Fernbus-Trend nicht verschlafen
- Steigerung des Fernverkehrs Bahn (ICE, ...)
- Schlechte Bahnverbindung in Richtung Bielefeld
- ÖPNV Richtung Arnsberg ist extrem schlecht
- Schlechte/keine Direktanbindung an andere Kommunen/Gemeinden z. B. Wickede/Ruhr
- Vom Bhf. aus ist das Umland ab 20.00 Uhr schwer zu erreichen, z. B. Linie R51 (Zuganreise)

ÖPNV-Anbindung im Stadtgebiet

- Warum kein Stadtbus Richtung Nord-West?
- Anbindung der kleineren Ortsteile an den Busverkehr und Taktung
- Anbindung an kleine Ortsteile
- Nicht angeschlossene Ortsteile an ÖPNV mit AST-Taxi versorgen zumindest zu einigen Zeiten am Tage
- Linien im Norden fehlen
- Keine ausreichende ÖPNV-Erreichbarkeit des BBW (LWL)
- Anbindung Ardey + Nordstadt ist unterrepräsentiert bzw. nicht vorhanden
- Anbindung Industriegebiet Süd-Ost
- Stadtbus für Ardey-Siedlung fehlt! Ist sehr notwendig!!

ÖPNV-Angebot, Bedienung und Taktung

- Der Stadtbus ist gut – aber abends könnte er 1 x Stunde fahren
- Busverkehr abends/Wochenende/morgens mangelhaft (Taktung)
- Der Tag sollte beim ÖPNV nicht um 20.00 Uhr enden
- Die Busse müssen früher fahren wegen den Schulkindern
- Taktung Schulbusverkehr, Ortsteile verbessern
- Schichtarbeiter sind ohne Chance den ÖPNV zu nutzen
- C-Linien beginnen zu spät für Berufstätige AST ist frühmorgens keine Alternative
- Engere Bustaktung (Ideal wäre statt 40 bzw. 30 min 10 bzw. 20 min.)

Verknüpfung

- Kostenlose & ausreichende Parkplätze am Bahnhof für Berufspendler
- Parken am Bahnhof muss verbessert werden. Meines Erachtens darf die Schotterfläche nicht wegfallen.
- Zu wenige und nicht überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof
- Fahrradmitnahme in fast leeren Bussen
- C + R Linien sind nicht aufeinander abgestimmt, was das Umsteigen erschwert
- Umsteigen von R-Linien auf Bahn ist nicht abgestimmt
- Fahrradklau am Bahnhof

Haltestellenausstattung

- Witterungsgeschützte Wartebereiche an allen Haltestellen schaffen
- Unzerstörbare Busunterstände mit krähenfesten Papierkörben
- Pünktlichkeitsanzeige bei Bussen fehlt in akustischer Form/Ansage, welcher Bus einfährt (akt.)

- Barrierefreie Haltestelle + Wartehäuschen
- Es fehlen an den Bushaltestellen oft Mülleimer und Sitzgelegenheiten
- Bushaltestelle direkt an Ausfahrt Parkgarage Rewe Ulricherstraße sehr negativ!
- Keine Pünktlichkeitsanzeige am Hansaplatz und Bahnhof
- Keine Toilette am Hansaplatz, Rendezvousplatz
- Bustrefe Hansaplatz: Zebrastreifen nur an einem Ende

Busbahnhöfe Hansaplatz und Bahnhof

- 1 Busbahnhof reicht am Bahnhof
- Bustreff weg! 1 Pendelbus zum Bahnhof
- Warum nicht 2 Rendezvous Plätze? Hansaplatz und Bahnhof?
- Altstadt zu eng für Busse
- Busverkehr im engen Innenstadtbereich – teilweise belastend – welche neuen Konzepte gibt es?
- Busbahnhof muss/sollte am Bahnhof sein
- Der Bahnhof wird von den Stadtbussen nicht angefahren, schlecht für Pendler

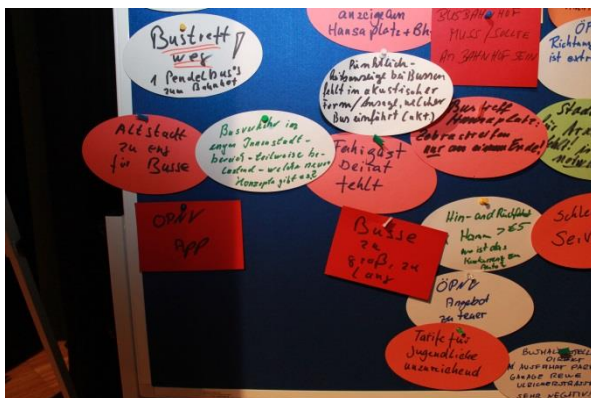
Service

- ÖPNV-App
- Schlechter Service
- International verständliche Fahrpläne
- Nette Busfahrer gibt es

Sonstiges

- Fahrgastbeirat fehlt
- Kostenloser Stadtbus a la Hasselt (Belgien)
- Busse sind leer
- Busse zu groß, zu lang
- Es sind Schulbusse, keine Stadtbusse > als solche einsetzen
- In Anbetracht der niedrigen ./.-Nutzung des ÖPNV stellt sich die Frage nach seiner Wertigkeit Besser Mittel für Radverkehr?!
- Hin- und Rückfahrt nach Hamm > 5,00 €, wo ist das Konkurrenz zum Auto?
- Fahrer der Schulbusse halten einfach an
- Unnötige Buslinienakkumulation im Bereich Aldegrewerwall
- Soest ist von seinem Aufbau her rund – wäre ein Ringbusverkehr (Effizienz!) nicht dem sternförmigen vorzuziehen!
- Verkehrssituation FH/Uni, Attraktivität
- Morgens Verkehrschaos vor den Berufsschulen
- Shared Space
- Fahrradständer unter Krähenbäumen > Überdachung fehlt
- Mehr Fahrradstraßen
- A/C 8:00, 10:00, 12:00; B/D 14:00, 16:00, 18:00; Bereichs-ASTaxi für nicht angeschlossene Ortsteile

Die Stellwand zum Thema ÖPNV



Anmerkungen zum Thema Kfz-Verkehr

Geschwindigkeitsregelung

- Tempoerhöhung (60) an nicht bewohnten Ringstraßen Beispiel Hamm
- Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet
- Tempo 30 in Soest
- Paradieser Weg durchgehend 30
- Tempo 30 auf dem Wall
- Tempo 30 in der gesamten Innenstadt (Ausnahme: ehemalige B1/B221)
- T30 Aldegrevener Wall zur Stärkung P * R (Bereich Soestbach)
- T30 im Hiddingser Weg + Verkehrsberuhigung
- T30 Paradieser Weg
- In Wohngebieten das 30 km-Zeichen öfters wiederholen (Kfz-Fahrer sind vergesslich)
- Geschwindigkeitskontrollen zur Umsetzung Tempo 30
- Mobile Anzeigen zur Geschwindigkeitsmessung
- Tempolimit auf der B1 außerhalb der Ortschaften
- Geschwindigkeitsreduzierung von Ampen nach Soest bzw. von Soest nach Ampen auf 70 km/h notwendig (300 m für 100 km/h unnötig)
- Geschwindigkeitsreduzierung Ortseingang Ostönnen aus Ampen frühzeitig auf 70 km/h reduzieren
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20-Zone in Wallburgstraße
- Verbindungsstraßen Ortsteile > Soest zumindest im südlichen Bereich – Autobahnquerungen mit 70 km/h

Kfz-Parken

- Parkgebühren Innenstadt zeitabhängig
- Parken City Center 3 min. 1,50 €
- Parkautomatenregelung unattraktiv
- Mehr Anwohnerparken in der City
- Gebührenfreies Parken in der Innenstadt soll bleiben
- Tiefgaragen in der Innenstadt (s. Kress) erhöhen Verkehrsaufkommen einem sensiblen Bereich nicht zeitgemäß
- Parkplatzsituation in der Innenstadt durch höhere Parkgebühren entschärfen/Anwohnerparken gleichbleibend
- Brötchentaste für Kurzzeitparker > 15 min.
- Markierung der P-Plätze
- Parken am Bhf. Zukunft?
- Klinikum Parken im Wohngebiete
- Soester Westen durch Hubertus-Schwartz-Schule + Finanzamt zugesperrt!
- Einzeichnen von Parkflächen (3 Plätze – 2 Autos) z. B. Bücherei
- Sehr schwierige Situation Parken/Einfädeln am Einkaufszentrum Riga-Ring
- P + R für Innenstadt
- FGZ zunehmend durch PKW und Zusteller belastet
- Parkverbote, um Flächen für verträgliche Verkehrsabwicklung zu schaffen (z. B. Brunowall)
- Petrikirchplatz öffnen für ruhenden Verkehr
- Behindertenparkplatz mit vernünftigem Untergrund

- Parkhaus auf dem Grandweg Parkplatz
- Pendlerparkplatz an B 229/A 44 beleuchten
- Klusener Weg als Einbahnstraße: Schrägparken um mehr Stellplätze zu schaffen

Knotenpunkte

- Ampelanlagen nachts abschalten > besserer Verkehrsfluss!
- Ampeln bei Stau auf der A 44 gesondert schalten!
- Verdrängung von den Binnerwallstraßen auf den Ring durch Tempobeschränkung oder Tonnenbeschränkung
- Kreisverkehre (auch mit vorgelagerten Rechtsabbiegern sparen) statt Ampeln
- Ausbau der Kreisverkehre (weniger Ampeln)
- Weniger Ampeln im Altstadtring
- Wann kommen die Kreisverkehre? Kaiser-Otto-Weg + L 670?
- Kreisverkehr am Kölnerring – Paradieserweg
- Kreuzung Elfser Weg-Coesterweg Zulieferer über den Elfser Weg eine Katastrophe!!!
- Vermeiden von Rückstauungen > Verkehrsfluss > „grüne Welle“
- Grüne Ampelphasen in den Stadtringen
- Irreführende Lichtanlagen beim Linksabbiegen: Grandwegetor Wege vor den Berufsschulen im Winter räumen

Verkehrsstörungen

- Riga-Ring ist überlastet, weitere Ansiedlungen von Gewerbe führen zu einer Zunahme der Belastung
- Erschließung Kaufland Richtung Westen/Industriegebiet möglich?
- Sen.-Schwartz-Weg im Bereich Klinikum überlastet
- Windmühlenweg: FH Niederbergheimer Str. / Hiddingser Weg > Stellplätze > Verkehrsfluss Rad/Fuß> Schüler
- Keine Verbindungswege zwischen innerer Nordstadt und Südstadt/nur über Ring möglich
- Wallburger-Unterführung ist morgens und abends überlastet. Ampelschaltung Schwarzer Weg > Bahnhof ist zu lang rot
- Walburger Unterführung entzerren durch Einbahnstraße oder Sperrung Werkstraße bis „vor dem Walburgertor“

Kfz-verkehrsbedingte Belastungen

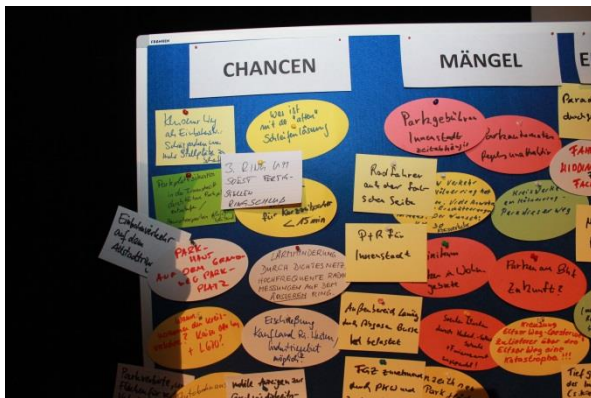
- Lärminderung durch dichtes Netz / hochfrequente Radarmessungen auf dem äußeren Ring
- Lärmpegelmessungen Senator-Schwartz-Ring zw. Paradieser Weg und Werler Landstraße
- Lärmplanung Binnerwall
- Lärminderungsmaßnahmen für Sen.-Schwartz-Ring über Siedlung Goldschmiedeweg
- Außenbereich Lamäng durch Abgase der Busse belastet
- Der Lkw-Verkehr auf dem Kölnerring hat zugenommen. Viele Anwohnerklagen über Erschütterungen im Haus. Der Wunsch: 30 km/h, Kreisverkehr
- Schwerlastverkehr durch Ostönnener Ortsdurchfahrt, kein Verkehrssicherheitsthema beim VEP?

Sonstiges

- Mehr Ladestationen für Elektroautos

- Reduzierung des Autoverkehrs auf den Wallstraßen
- Weniger Autos in der Innenstadt
- Im Wohnquartier an Kreuzungen Striche anbringen, damit jeder Autofahrer kurz stoppt
- Was ist mit der „alten“ Schleifenlösung
- 3. Ring um Soest fertig stellen, Ringschluss
- Einbahnverkehr auf dem Altstadtring
- Ausfahrt Kaufland, Schlachthof Kreuzung Wallquerung, Pilgrimhaus Wallquerung
- Keine Wendemöglichkeit vor dem Bahnhof
- Autobahnanschluss Westtönnen möglich?
- Linksabbiegespur zwischen Kaufland und Kölner Ring (Häufig Rückstau)
- Riga-Ring: 2 Kreisverkehre: Mittellinie sperren wie Kölner Ring
- Taxen können vor dem City-Center stehen
- Fahrradweg Hiddingser Weg FH/Uni Fachhochschule
- Fahrradparken im Parkhaus-Bahnhof
- Radweg Nöttenstraße > Rosskampffgasse Radfahrer streiten
- Radfahrer auf der falschen Seite

Die Stellwand zum Thema Kfz-Verkehr



Anhang B: Dokumentation Politikworkshop

VEP Stadt Soest 2030 Politikworkshop Zieldiskussion

Ergebnisdokumentation



17. Februar 2015
18.00 – 20.30 Uhr
Rathaus 2 Sitzungssaal, Soest

Einführung

Die Stadt Soest beabsichtigt bis Ende 2015 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Damit soll ein wichtiges städtisches Zukunftsprojekt in Angriff genommen werden, das die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung der Stadt Soest für die nächsten 15 bis 20 Jahre festlegt. Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Soest zu entwickeln. Die Erarbeitung des VEP Stadt Soest 2030 soll daher durch einen intensiven Dialogprozess begleitet werden, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Vertretern sowie mit den Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Im Rahmen dieses Planungsdialogs veranstaltete die Stadt Soest in Kooperation mit dem beauftragten Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund einen Politikworkshop zur gemeinsamen Zieldiskussion. Eingeladen waren die politischen Vertreter/innen des Stadtentwicklungsausschusses, die Fraktionsvorsitzenden sowie die Ortsvorsteher. Neben der Information über die Prognose für 2030 und möglichen Szenarien für die Verkehrsentwicklung fand dabei eine Auseinandersetzung mit Trends und zukünftigen Herausforderungen statt. Anschließend wurden die Ziele des VEP Soest diskutiert.



Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben 27 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an dem Politikworkshop Ziel-diskussion teilgenommen, eine Liste der Teilnehmer/innen findet sich im Anhang.

Die Veranstaltung begann mit einem Grußwort von Bürgermeister Dr. Eckhard Ruthemeyer, worauf eine Einleitung zu Ablauf und Struktur des Workshops, sowie ein Rückblick zu der Auftaktveranstaltung am 21. Januar 2015 durch Herrn Dr. Frehn von der Planersocietät Dortmund folgte. Im Anschluss stellte Frau Mechels von der Planersocietät Dortmund Prognosen für 2030 und mögliche Szenarien für die Verkehrsentwicklung der Stadt Soest vor und erfragte in diesem Zusammenhang, welche Visionen die Teilnehmer/innen für die Mobilität in der Stadt Soest im Jahr 2030 haben. Als Einleitung in die Rückfrage- und Diskussionsrunde zu Prognose 2030 und den vorgestellten Szenarien dienten der Moderation die zuvor notierten Zukunftsvisionen der Teilnehmer/innen. Nach einer kurzen Pause stellte Frau Mechels den Entwurf zum Zielkonzept für den VEP 2030 vor, der anschließend in Arbeitsgruppen diskutiert wurde. Die Veranstaltung endete mit einer Zusammenführung der Diskussionsergebnisse und einem Ausblick auf das weitere Vorgehen durch Herrn Dr. Frehn.

Zeit	Thema	Von
18.00	Begrüßung	Dr. Eckhard Ruthemeyer, Bürgermeister
18.05	Ablauf und Struktur des Workshops	Dr. Michael Frehn, Planersocietät
18.10	Prognose 2030 und zukünftige Szenarien der Verkehrsentwicklung	Anne Mechels, Planersocietät
18.30	Rückfragen und Diskussion zur zukünftigen Verkehrsentwicklung 2030	
18.50	Pause	
19.00	Zielkonzept zum VEP 2030 (Entwurf)	Anne Mechels, Planersocietät
19.10	Diskussion in 3 Gruppen > je Gruppe Diskussion von 2 Zielfeldern	Anne Mechels und Dr. Michael Frehn, Planersocietät
20.10	Zusammenführen der Diskussion und Ausblick	Dr. Michael Frehn, Planersocietät
20.30	Ende der Veranstaltung	

Die Visionen

Innerhalb des Vortrags zu der Prognose 2030 und den zukünftigen Szenarien der Verkehrsentwicklung gab es eine kurze Zäsur, bei der die Teilnehmer/innen gebeten wurden ihre persönlichen Zukunftsvisionen für die Mobilität in der Stadt Soest zu notieren. Damit wurden Vorstellungen zur zukünftigen Entwicklung aus dem Teilnehmerkreis zusammengetragen, die der Reflektion der von den Gutachtern vorgestellten Szenarien dienten. Die einzelnen Anmerkungen wurden als Abschriften (ungefiltert, lediglich Rechtschreibkorrekturen) dokumentiert und sind im Folgenden aufgelistet, wobei zur besseren Lesbarkeit mit Zwischenüberschriften thematische Cluster gebildet wurden.

Fuß- und Radverkehr

- Mehr Radverkehr
- Anstieg der Zahlen (Pedelecs)
- Pedelecs Ausbau
- Mehr Fahrradständer Innenstadt
- Mehr Radwege „Fahrrad-Vorrang“
- Radwegenetz aller Ortsteile an die Kernstadt

ÖPNV

- Fahrerloser, kostenloser ÖPNV
- Fahrradschnellwege
- Selbstfahrende intelligente Busse, die automatisch optimale Routen fahren
- Kleinere Transporteinheiten im ÖPNV mit größerer Flexibilität bzgl. Taktung und Streckenführung
- Hybridbetriebene Stadtbusse
- Viel leisere und kleinere Busse, insgesamt hoffentlich leiserer Verkehr
- Individualisierung des ÖPNV
- Kleine Stadtbusse (Elektro), die kostenlos die Innenstadt anfahren
- Verbesserung kostengünstiger ÖPNV
- Gute ÖV-Verbindungen in die Region
- Intelligenter und flexibler ÖPNV
- Mehr Linien Stadtbus
- Kürzere Taktzeiten
- Stadtbus > ausgebautes, kostengünstiges Angebot (ÖPNV)

Kfz-Verkehr

- Mehr Teilautos, Tauschautos
- 100 % Elektromobilität in der Innenstadt
- Logistik E-Mobilität
- Autofreier ottonischer Stadtkern
- Service Bringdienst > weniger Autoverkehr City
- Weniger Verkehr in der Innenstadt

Die Zieldiskussion

Die Zieldiskussion gliederte sich in drei Gruppen, die jeweils zwei Zielfelder diskutierten. Insbesondere wurde hierbei nach der Meinung zu den formulierten Zielen gefragt, ob es Ergänzungsbedarf gibt oder ein relevanter Unterpunkt fehlt. Herr Dr. Frehn moderierte dabei die Zielfelder A. Gleichberechtigte Teilhabe sichern und F. Mittel effizient einsetzen. Frau Mechels moderierte die Zielfelder B. Nahmobilität fördern und E. Verkehrssicherheit weiter erhöhen und Herr Dwornik moderierte die Zielfelder C. Anbindung der Ortsteile und in die Region mit dem Umweltverbund verbessern und D. Kfz-Verkehr verträglich gestalten. Die Anmerkungen der Teilnehmer/innen wurden auf Moderationskarten bzw. -papier an den hierfür vorbereiteten Stellwänden gesammelt. Die Diskussion in allen drei Gruppen verlief sehr konstruktiv. Die Ergebnisse aus den Gruppen wurden anschließend im Plenum vorgetragen.



Die Anmerkungen wurden als Abschrift der Moderationskarten (ungefiltert, lediglich Rechtschreibkorrekturen) dokumentiert und sind im Anschluss aufgelistet, wobei auch hier zur besseren Lesbarkeit Zwischenüberschriften eingefügt wurden.

Der Entwurf des Zielkonzeptes wurde den Teilnehmer/innen als Handout zur Verfügung gestellt (siehe Seite 7).

Es ist vorgesehen, dass das Gutachterteam das Zielkonzept im Nachgang zum Politikworkshop auf Grundlage der Diskussionen und Anmerkungen anpasst.

Zielfelder und Unterziele (Entwurf)

A. Gleichberechtigte Teilhabe sichern

- Barrierefreiheit erhöhen
- Demografischen Wandel berücksichtigen
- Eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern

B. Nahmobilität fördern

- Umweltverbund stärken
- Multimodalität ermöglichen
- Nahversorgung sichern
- (Verkehrlich) integrierte Stadtentwicklung betreiben
- Historisches Stadtgefüge erhalten
- Innenstadterreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln sicherstellen
- Straßenräume für alle verträglich gestalten, Straßenräume aufwerten, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter erhöhen

C. Anbindung der Ortsteile und in die Region mit dem Umweltverbund verbessern

- Anbindung der Ortsteile sichern, insbesondere für den Radverkehr
- Adäquates ÖPNV-Angebot für Pendler bieten, regionale Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV optimieren

D. Kfz-Verkehr verträglich gestalten

- Gute Ausgangssituation im Kfz-Verkehr erhalten, Verkehrsfluss sicherstellen
- Verkehrsbedingte Umweltauswirkungen und Belastungen abbauen, verkehrsbedingte CO₂-Emissionen reduzieren
- Wirtschaftsverkehr bündeln und verträglich abwickeln
- wohnungsnahes Parken, Parkraumbewirtschaftung weiterentwickeln

E. Verkehrssicherheit weiter erhöhen

- Im Vergleich zum Landesschnitt überdurchschnittliche Entwicklung anstreben
- Unfallzahl reduzieren, Keine Schwerverletzten und Verkehrstoten
- Situation für besonders gefährdete Gruppen verbessern (Radfahrer, Kinder, Senioren)
- Sichere Schulwege gewährleisten
- Ortseinfahrten sicher gestalten
- Pkw-freie Wege zwischen Bahnhof und Arbeitsplatzstandorten, Fachhochschule und Berufsschulen ermöglichen

F. Mittel effizient einsetzen

- Effizienzsteigerung durch bessere Auslastung der bestehenden Verkehrsmittel und Infrastruktur
- Erhaltung der Infrastruktur gewährleisten
- Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen abwägen (Nutzen – Kosten)

Anmerkungen der Arbeitsgruppe B. Nahmobilität fördern und E. Verkehrssicherheit weiter erhöhen

Zielkonflikte

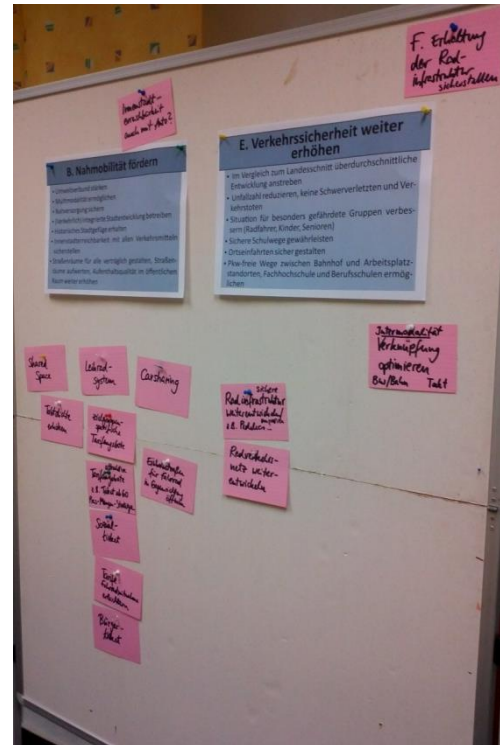
- Innenstadterreichbarkeit auch mit dem Auto?

Ergänzung zu den Unterzielen

- Zielfeld B: Intermodalität: Verknüpfung optimieren (z.B. Umstieg Bus - Bahn, Takt)
- Zielfeld B: Radverkehrsnetz weiterentwickeln
- Zielfeld E: Radverkehrsinfrastruktur weiterentwickeln/anpassen (z.B. in Bezug auf Pedelecs)
- Zielfeld F: Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur sicher stellen / Mängel beheben

Handlungsansätze

- Carsharing
- Leihradsystem
- Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen
- Shared Space
- Taktdichte erhöhen
- zielgruppenspezifische Tarifangebote
 - attraktive Tarifangebote, z.B. Ticket ab 60 Jahren (Preis-Mengen-Strategie)
 - Sozialticket
 - Fahrradmitnahme erleichtern (Tarif)
 - Bürgerticket



Anmerkungen der Arbeitsgruppe A. Gleichberechtigte Teilhabe sichern und F. Mittel effizient einsetzen

Anmerkungen zur Analyse und zur Prognose

- AST nicht nutzbar für Rollstuhlfahrer
- Es wird in Zukunft mehr „fitte Alte“ geben

Ergänzung zu den Unterzielen

- Zielfeld A: Soziale Sicherheit, Angsträume vermeiden

Handlungsansätze

- Semesterticket für alle > Bürgerticket + Zusatznutzen
- Hemmnis: Ticketvielfalt
- Tickets weiterentwickeln
- Einfache, günstige Tarifgestaltung (z.B. 60 + Abo)
- CarSharing weiter fördern
- Infrastruktur Priorisierung 1) Best-Case; 2) Erhalt Qualität; 3) Verzicht/Notwendigkeit
- Baustellen-Management
- Management/Pflege der Infrastruktur, Sauberkeit
- Beleuchtung
- Stellplätze für CarSharing/E-Autos
- Innenstadt Stellplatzverordnung
- Alternativen anbieten (Brunowall-Gräfte)
- Pedelec Infrastruktur Schulungen
- Mobilitätssozialisation (Kinder/Jugendliche)
- Routinen aufbrechen
- Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im Bus
- Gute, sichere Abstellanlagen an Haltestellen



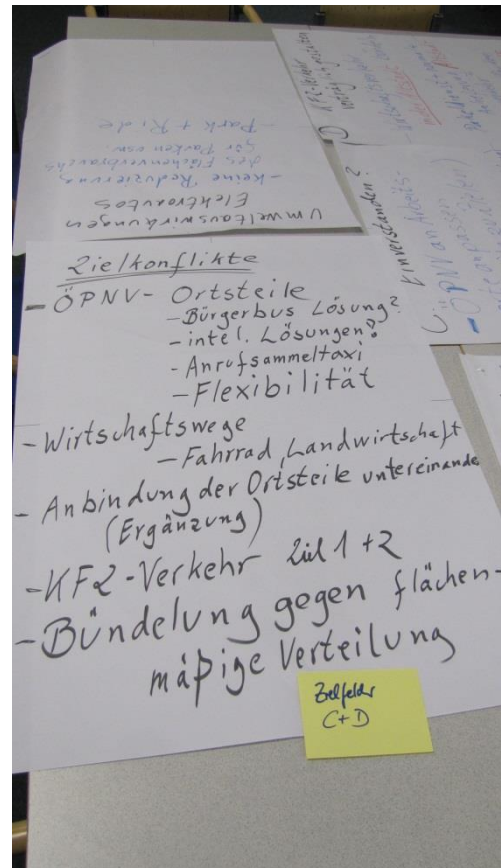
Anmerkungen der Arbeitsgruppe C. Anbindung der Ortsteile und in die Region mit dem Umweltverbund verbessern und D. Kfz-Verkehr verträglich gestalten

Zielkonflikte

- Wohnungsnahes Parken: Zielkonflikt in der Altstadt (Anwohnerparken / Besucherverkehr)
- ÖPNV
 - Ortsteile
 - Bürgerbus Lösung?
 - intelligente Lösungen
 - Anrufsammeltaxi
 - Flexibilität
- Wirtschaftswege: Fahrrad - Landwirtschaft
- Kfz-Verkehr Ziel 1 + 2
- Bündelung gegen flächenmäßige Verteilung

Bestätigung von Unterzielen

- Kfz-Verkehr verträglich gestalten
- Parkraumbewirtschaftung weiterentwickeln
- Belastungen abbauen (CO2), Umweltauswirkungen
- Situation erhalten, Verkehrsfluss sicherstellen
- Anbindung der Ortsteile sichern (insbesondere Radverkehr)
- ÖPNV-Angebot für Pendler und in die Region



Ergänzung zu den Unterzielen

- Zielfeld C: Anbindung der Ortsteile untereinander
- Zielfeld D: Wirtschaftsverkehr in der Altstadt bündeln

Handlungsansätze

- Haltestellen fußläufig erreichbar machen
- Busse + Bahnen aufeinander abstimmen
- Fahrplankontakt dicht und zuverlässig
- Bahn, Bus, Taxi
- CarSharing + Mitfahrzentralen
- Fußgängersicherheit
- Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln befördern
- Radwegenetz dicht, durchgehend und gut ausgeschildert
- Fußgänger

- Mit dem Umweltverbund verbessern
- Öffentliche + private Fahrräder
- "Lieferverkehr" Paketdienst und normale Anlieferung in der Altstadt
- keine Reduzierung des Flächenverbrauchs für Parken
- Park+Ride

Liste der Teilnehmer/innen

Nr.	Name	Vorname	Anrede	Partei	Anmerkungen
1	Feldkamp	Thomas	Herr	BG	
2	Heymann	Anja	Frau	CDU	OV Meiningsen
3	Meiberg	Rolf	Herr	CDU	
4	Mewes	Manuela	Frau	CDU	
5	Schulte-Märter	Hildegard	Frau	CDU	OV Lendringsen
6	Stoer	Alexander	Herr	CDU	
7	Trillmann	Ernst Fritz	Herr	CDU	OV Thöningsen-Lühringsen
8	Wrede	Imke	Frau	CDU	
9	Bathen	Heinrich	Herr	Die Linke	
10	Dringenberg	Klaus	Herr	FDP	
11	Wiggerich	Ernst-Wilhelm	Herr	FDP	
12	Liedmann	Werner	Herr	Grüne	
13	Richter	Anne	Frau	Grüne	
14	Howe	Thomas	Herr	Junges Soest	
15	Sladek	Sven	Herr	Piraten	
16	Raubaum	Walter	Herr	SO!	
17	Bruns	Dirk	Herr	SPD	
18	Olmer	Hans	Herr	SPD	
19	Stratmann	Marita	Frau	SPD	
20	Wollny	Benno	Herr	SPD	

Verwaltung

1	Dr. Ruthemeyer	Eckhard	Herr
2	Steinbicker	Olaf	Herr
3	Tubes	Alfons	Herr
4	Beyer	Axel	Herr

Moderation

1	Dr. Frehn	Michael	Herr	Planersocietät
2	Mechels	Anne	Frau	Planersocietät
3	Dwornik	Uwe	Herr	KBS

Anhang C: Dokumentation Planungsradtouren

VEP Stadt Soest 2030 Planungsradtouren

Ergebnisdokumentation



06. und 13. Mai 2015
17.00 – 19.30 Uhr

Einführung

Die Stadt Soest beabsichtigt bis Ende 2015 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Damit soll ein wichtiges städtisches Zukunftsprojekt in Angriff genommen werden, das die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung der Stadt Soest für die nächsten 15 bis 20 Jahre festlegt. Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Soest zu entwickeln. Die Erarbeitung des VEP Stadt Soest 2030 soll daher durch einen intensiven Dialogprozess begleitet werden, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Vertretern sowie mit den Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Im Rahmen dieses Planungsdialogs veranstaltete die Stadt Soest zwei inhaltsgleiche Planungsradtouren, um erste Strategien gemeinsam zu diskutieren. Eingeladen waren alle Bürger/innen sowie politische Vertreter. An insgesamt sieben Stationen wurden mit den Teilnehmern unterschiedlichste Themen rund um alle Verkehrsmittel anschaulich an exemplarischen Orten in Soest diskutiert. Um die Teilnahme auch mobilitätseingeschränkten Menschen zu ermöglichen, wurde für den 13.05. die Mitfahrt in einem Pkw angeboten.



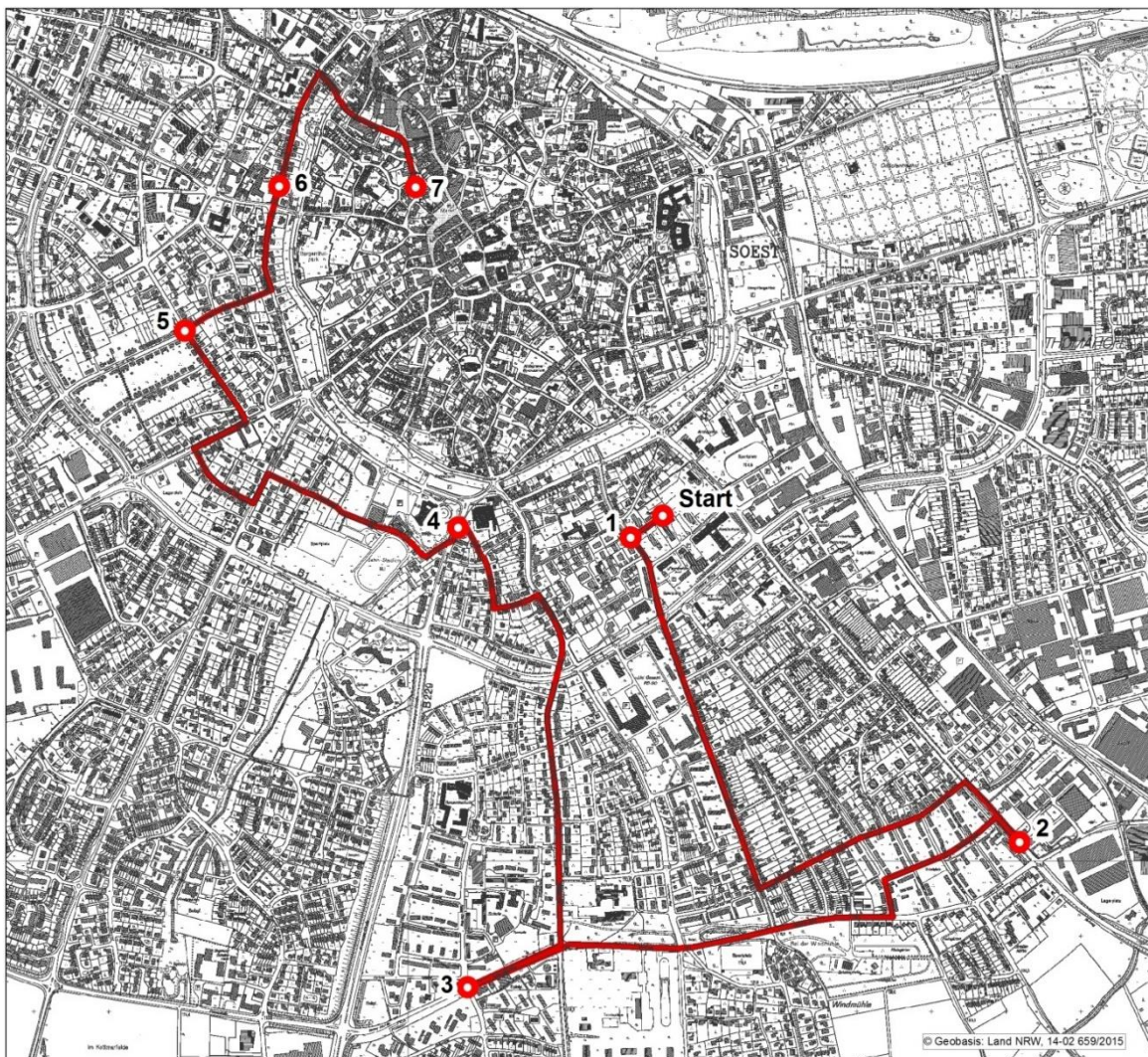
Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben 29 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an den beiden Radtouren teilgenommen, eine Liste der Teilnehmer/innen findet sich im Anhang.

Die Touren begannen mit einer kurzen Begrüßung und Einleitung durch Herrn Tubes (Leiter AG Stadtentwicklung, Umwelt und Geoservice) bzw. Herrn Steinbicker (Leiter Abt. Stadtentwicklung und Bauordnung), welche Informationen zum Ablauf der Veranstaltungen gaben.

In der Folge führen die Teilnehmer gemeinsam in einer Gruppe sieben Stationen an. An jeder Station erfolgte ein kurzer Impulsinput zu dem dort anstehenden Themenkomplex. An den örtlichen Beispielen wurden dann generelle Strategien und Handlungsfelder zum Verkehrsentwicklungsplan diskutiert. Die Stationen und Themen sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen. Darüber hinaus konnten und wurden seitens der Teilnehmer auch weitere Fragestellungen aufgeworfen, welche ebenfalls in dieser Dokumentation festgehalten wurden.

Die nachfolgende Zusammenfassung gibt die Diskussion in beiden Gruppen wieder. Verständnisfragen wurden vor Ort geklärt und sind nicht in der Dokumentation enthalten.



Station		Thema	Input
	Rathaus II	Begrüßung	Herr Tubes/ Herr Steinbicker, Stadt Soest
1	Windmühlenweg	Schulwegsicherheit, Hol- und Bringdienste (Elterntaxis)	Herr Beyer, Stadt Soest
2	Haltestelle Seidenstückerweg	Haltestelleninfrastruktur, barrierefreier ÖPNV, Verknüpfung Bus- und Radverkehr	Herr Beyer, Stadt Soest
3	Herzog-Adolf-Weg	Förderung Nahmobilität, Kreisverkehre	Herr Scholz, KBS
4	Alter Schlachthof	Car-Sharing und multimodale Schnittstellen (Mobilitätsstationen)	Herr Beyer, Stadt Soest
5	Beamtenlaufbahn	Weiterentwicklung des Radnetzes, Haupt-routen	Herr Beyer, Stadt Soest
6	Nöttentor	Straßenquerschnitt Freiligrathwall/ Aldegrewerwall, Tempo 30	Herr Beyer, Stadt Soest
7	Hansaplatz	Dynamische Fahrgastinformation, Mobilitätsapps und –websites (Soester Busguide, Qixxit etc.)	Frau Hopp/ Herr Wolter, Kreis Soest
		Ende der Veranstaltung	

Station 1 – Windmühlenweg

Schulwegsicherheit, Hol- und Bringdienste (Elterntaxis)

Als Input wurden an dieser Station die Themen Schulwegsicherheit und die Problematik der sog. Elterntaxis angesprochen. Eltern bringen oftmals, auch aus einem Gefühl der subjektiven Sicherheit für ihre eigenen Kinder, diese mit dem Auto zur Schule. Gleichzeitig sind sie aber auch Gefahr für andere Kinder, welche zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Darüber hinaus entstehen durch die Vielzahl der gleichzeitig zur Schule kommenden Kinder unübersichtliche Situationen. Diskutiert wurden daher die Organisation des Schülerverkehrs und Maßnahmen zur Stärkung anderer Verkehrsmittel als das Auto.

Eine Maßnahme zur Stärkung des Radverkehrs im Schülerverkehr können Fahrradstraßen im direkten Zulauf der Schulen sein. Hierdurch würde die häufig anzutreffende Situation (z.B. im Windmühlenweg) der im Pulk und nebeneinander fahrenden Kinder legalisiert werden. Ebenso wurde die Förderung des zu Fuß zur Schule gehens mittels sog. Walking Busses vorgestellt. Hierbei gehen Kinder im Pulk und begleitet (als Bus) zur Schule.



Ebenfalls wurde das Konzept der Elternhaltestelle thematisiert. Auch bei entsprechenden Verbesserungen für andere Verkehrsmittel wird weiterhin ein Teil der Kinder mit einem Pkw zur Schule gebracht werden. Um diesen Prozess möglichst sicher und für die Eltern auch stressfreier zu gestalten, sind in vielen Städten Elternhaltestellen eingeführt worden. Hierbei sollen durch Haltepunkte für Eltern, die Ein- und Ausstiegssituation geordnet werden. Um die Situationen im direkten Zugangsbereich der Schulen zu entzerren werden solche Elternhaltestellen daher in fußläufiger Entfernung angelegt. Die wenigen letzten Meter legen die Kinder dann allein zurück.

Darüber hinaus wurde Tempo 30 im Bereich von Schulen und Kindergärten als Grundmaßnahme für sichere Schulwege auf Basis der Analyse vorgeschlagen. Dies ist bis auf wenige Ausnahmen be-

reits heute der Fall. Für diese Ausnahmen steht die Prüfung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans an.

In der Diskussion mit den Teilnehmern wurde deutlich, dass nicht jede Maßnahme an jeder Schule geeignet ist und daher schul- bzw. straßenspezifisch geprüft werden muss. Grundsätzlich wurden die Vorschläge von den Teilnehmern aber als durchaus geeignete und verfolgenswerte Handlungsfelder angesehen. Darüber hinaus wurde von den Teilnehmern, für eine hohe Akzeptanz, die Bedeutung einer umfangreichen Information und Kommunikation mit den Schulen/Kitas und Eltern hervorgehoben, da Fahrradstraßen, Walking-Busse und Elternhaltestellen vielen Soestern nicht bekannt sind. Beim Thema Walking-Bus wurde die Bedeutung des ehrenamtlichen Engagements (Eltern begleiten die Kinder auf dem Schulweg) betont. Dabei wurde auch die Frage aufgeworfen wie man engagierten Eltern eine Form der Anerkennung zu teil werden lassen kann. Thematisiert wurden auch die Situationen am Schulzentrum und der Petri-Schule. Ebenso wurden konkrete Vorschläge (Elternhaltestelle als Standard bei allen Neubauten (etwa KiTa im Ardey), Bereich Wilhelm-Morgner-Weg / Märkische Straße zur Fahrradstraße machen, Windmühlenweg zur Fahrradstraße machen) gemacht.

Station 2 – Haltestelle Seidenstückerweg

Haltestelleninfrastruktur, barrierefreier ÖPNV, Verknüpfung Bus- und Radverkehr

An der Haltestelle Seidenstückerweg auf der Niederbergheimer Straße wurde zunächst die Notwendigkeit eines barrierefreien Ausbaus der Haltestellen auf Grund des im Personenbeförderungsgesetz (PbefG) vorgegebenen barrierefreien ÖPNV (Bus- und Bahnverkehrs) bis zum Jahr 2022 thematisiert. Dies wurde am Beispiel des in 2015 mit Hilfe von Fördermitteln durchzuführenden Umbaus der Haltestelle Seidenstückerweg (und fünf weiterer) erörtert. Der Aufbau des Haltestellenkatasters im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zeigte den Bedarf und ermöglicht für die Zukunft eine schrittweise Anpassung der Haltestelleninfrastruktur.

Ebenso wurde das Thema Verknüpfung von Rad- und Busverkehr auch vor dem Hintergrund der Anbindung von Gewerbegebieten angesprochen, da an der Haltestelle Seidenstückerweg auch im Rahmen des Umbaus eine überdachte Fahrradabstellanlage für bis zu acht Fahrräder vorgesehen ist. Zudem zeigte die Analyse, dass nur an einzelnen Haltestellen überhaupt Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Durch die Fahrradabstellanlage soll der Einzugsbereich der Regionalbushaltestelle vergrößert und ein Angebot für Beschäftigte des Gewerbegebiets Südost für die Radnutzung auf der „letzten Meile“ geschaffen werden. Genauso kann die Abstellanlage aber auch durch die Bewohner der angrenzenden Wohngebiete genutzt werden und dadurch den Einzugsradius vergrößern.

Zur Verknüpfung beider Verkehrsmittel wurde auch auf die Mitnahmemöglichkeit (Tagesticket 1,50€, Mitnahme bei entsprechendem Platz in allen Bussen möglich) des Fahrrades im Bus hingewiesen.



In der Diskussion zeigte sich, dass vielen Teilnehmern die Regelungen zur Radmitnahme bisher nicht bekannt waren. Als Hemmnis zur Mitnahme im Berufsverkehr wurde die Unsicherheit, ob ausreichender Platz vorhanden ist (insbesondere zu den Stoßzeiten; Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren werden bevorzugt) sowie das geringe Taktangebot thematisiert. Ebenfalls diskutiert wurden Betriebsfahräder, welche zwischen Betrieb und Haltestelle genutzt werden könnten. Dadurch könnte die Mitnahme im Bus vermieden werden.

Darüber hinaus wurde von den Teilnehmern angeregt, insgesamt für mehr Witterungsschutz an den Haltestellen zu sorgen und bei dem Thema Fahrradabstellanlagen, diese auch in Richtung Fahrradboxen und Lademöglichkeiten für Pedelecs weiter zu denken.

Station 3 – Herzog-Adolf-Weg

Förderung der Nahmobilität im Rahmen von Straßenumgestaltungen, Kreisverkehre

An der Station Herzog-Adolf-Weg wurde anhand der aktuellen Baumaßnahme die Möglichkeiten der Förderung der Nahmobilität (zu Fuß gehen und Radverkehr) bei Straßenraumumgestaltungen aufgezeigt. Hier wurde der betreffende Straßenquerschnitt neu angepasst, so dass für Fuß- und Radverkehr mehr Platz zur Verfügung steht, ohne den Pkw-Verkehr auf dieser städtischen Hauptverkehrsstraße einzuschränken. Hierfür wurden nicht mehr zeitgemäße Fahrbahnbreiten moderat reduziert. Neben durchgängigen Rad- und Fußwegen sind zukünftig auch mehrere Querungsmöglichkeiten vorhanden, um die Trennwirkung der Straße zu reduzieren. Durch die Kreisverkehre an den Kreuzungen Hiddingser Weg und Kaiser-Otto-Weg soll der Verkehrsfluss für den Pkw-Verkehr verstetigt werden.

Diskutiert wurden durch die Teilnehmer an dieser Stelle die Vor- und Nachteile der verschiedenen Möglichkeiten für Querungsstellen (Fußgängerüberwege und Querungshilfen), weitere Möglichkeiten für Kreisverkehre und weitere Orte für zusätzliche Querungshilfen. Als positiv hervorgehoben wurde die zusätzliche Querungsmöglichkeit im Bereich des Supermarktes, welche die Wege-

verbindung Spielplatz – Wohngebiet/Supermarkt über einen Fußgängerüberweg mit Mittelinsel kanalisiert



Station 4 – Alter Schlachthof

Car-Sharing und multimodale Schnittstellen (Mobilitätsstationen)

An dieser Station wurde zunächst das Thema Car-Sharing in Soest beleuchtet. In der Stadt befinden sich derzeit jeweils ein Fahrzeug an den Standorten Alter Schlachthof und Bahnhof (Nordseite). Die Förderung von Car-Sharing wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans bereits von Bürgern und politischen Vertretern thematisiert. Derzeit befindet sich die Stadt mit dem Anbieter im Gespräch zur Ausweitung des Angebots insbesondere im südlichen Bahnhofsbereich.

Das Thema Car-Sharing wurde aber darüber hinaus auch in Verbindung multimodaler Schnittstellen (Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln) diskutiert. Bisher gibt es nur wenige Punkte in Soest, an denen die verschiedenen Verkehrsmittel (Bus-/Bahnverkehr, Fahrrad, Pkw) verknüpft werden (Bahnhof, Ostöninger Kleinbahnhof). An Station 2 wurden bereits Erweiterungen von Haltestellen um Fahrradabstellanlagen als Verknüpfungsstellen diskutiert. Unter dem Stichwort Mobilitätsstation wurde diese Thematik weiter gedacht. Mobilitätsstationen könnten das Angebot langfristig um Car-Sharing-Fahrzeuge erweitern und durch abschließbare Fahrradboxen u.U. mit Lademöglichkeiten für Pedelecs könnte ein hochwertigeres Angebot an einzelnen Punkten in Soest entstehen.

In der Diskussion zeigte sich zunächst, dass das Car-Sharing-Angebot in Soest nur wenig bekannt ist. Sowohl funktionsweise, als auch das es ein Angebot in Soest bereits gibt, war vielen Teilnehmern noch unbekannt. Hier wurden mehr Informations- und Werbemaßnahmen angeregt. Diskutiert wurden auch weitere Standorte für Car-Sharing-Fahrzeuge. Hier wurden die Dörfer erörtert, neue und bestehende Wohngebiete und die Fachhochschule genannt.

Potenziale für Standorte für Mobilitätsstationen wurden an der Fachhochschule sowie auf den Ortsteilen Ostönnen und Ampen gesehen. In diesem Zusammenhang wurden auch die Möglichkeiten von Car-Sharing bzw. das Dorfautoconcept an diesen Standorten diskutiert.

Ebenfalls diskutiert wurden Leihfahrradsystem für Touristen (auch als Pedelecs), welches aber ohne Fördermittel als nicht umsetzbar angesehen wurde.



Station 5 – Beamtenlaufbahn

Weiterentwicklung des Radnetzes / Hauptrouten, Priorisierung des Radverkehrs

Die Achse Beamtenlaufbahn – Meister-Conrad-Straße – Von-Köppen-Weg ist ein gutes Beispiel für eine attraktive Radverbindung in Soest. Durch verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen und Wege durch Grünflächen wird eine für Radfahrer höchst attraktive Verbindung vom Klinikum bis in die Altstadt gebildet. Das vorhandene Radnetz in Soest muss für die Zukunft weiter entwickelt werden, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Beispielgebend für weitere attraktive Radverbindungen in Soest kann die bereits angesprochene Route sein. Dabei gilt es auch diese für die vergleichsweise neuen Formen des Radfahrens (Pedelecs, Lastenräder etc.) zu gestalten und die Qualität weiter zu erhöhen. Angesprochen wurde hierbei die Priorisierung an untergeordneten Kreuzungen. An Kreuzungen in Wohngebieten ist zu prüfen, ob und wie der Radverkehr priorisiert werden kann. Anschaulich wurde dies an der Broschüre der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, welche die Gestaltung von Querungsstellen für den Radverkehr behandelt. An der Kreuzung Meister-Conrad-Straße / Pagenstraße / Beamtenlaufbahn wurde bei-

spielhaft mit den Teilnehmern diskutiert wie eine Priorisierung aussehen könnte. Deutlich wurde, dass es keine Lösung für alle Kreuzungen geben kann, sondern dass sich jeder Kreuzungspunkt hinsichtlich baulicher Gestaltung, Markierungen und Beschilderungen einzeln angesehen werden muss. Für das Beispiel Meister-Conrad-Straße / Pagenstraße / Beamtenlaufbahn wurde z.B. die Notwendigkeit für eine bauliche Umgestaltung mittels Aufpflasterung (in Asphaltbauweise) für den Pkw-Verkehr auf der Pagenstraße gesehen. Die Teilnehmer hebten hierbei auch den positiven Nebeneffekt der Durchsetzung der ausgewiesenen Geschwindigkeit (Tempo-30-Zone) hervor. Ebenso wurde dies auch für die Querungen der inneren Wallstraße und der Gräfte als Maßnahme gesehen.



Die Weiterentwicklung des Radnetzes um attraktive Routen (Haupttrouten) wurde von den Teilnehmern grundsätzlich positiv aufgenommen. Als weitere mögliche Routen wurden der Windmühlenweg, der Oelmüllerweg und die WLE-Trasse von den Teilnehmern gesehen, welche im Rahmen der Konzepterstellung zu prüfen sind. Am Beispiel des Oelmüllerwegs (Richtung Hattrop) wurde auch ein entsprechend attraktiver Belag als notwendig angesehen.

Station 6 – Parkplatz Nöttentor

Straßenquerschnitt Freiligrathwall/ Aldegreverwall, Tempo 30

Der Freiligrathwall /Aldegreverwall stellt den Kontrastpunkt zur Station Herzog-Adolf-Weg dar. Während am Herzog-Adolf-Weg ausreichender Raum zur Verfügung steht, um diesen für die heutigen Ansprüche umzugestalten, ist die Situation auf diesem Abschnitt des Wallrings eine völlig andere.

Bereits in der Analyse wurde festgestellt, dass es hier an einer Radverkehrsanlage fehlt, welche nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) für eine Straße mit Tempo 50 und der vorhandenen Verkehrsbelastung eigentlich vorgesehen ist.

Ebenso gibt es viele Abschnitte, welche über niveaugleiche und viel zu schmale Fußwege (teilweise nur 0,90 m) verfügen, welche daher auch nicht einer barrierefreien Gestaltung entsprechen. Fußgänger (mit Kinderwagen oder Rollatoren, Rollstuhlfahrer, Begegnungsfall etc.) sind in diesen Bereichen gezwungen, die Fahrbahn zu betreten bzw. mit zu benutzen und das bei Busverkehr und einer erlaubten Geschwindigkeit von Tempo 50. Der zur Verfügung stehende Raum reicht aber nicht aus, um für alle unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zeitgemäße Anlagen herzustellen. Vor diesem Hintergrund wurde mit den Teilnehmern über Tempo 30 als Streckenausweisung (Abschnittsweise oder auf ganzer Länge) diskutiert.

In der Diskussion zeigte sich, dass viele Teilnehmer den Raum mit dem Rad oder zu Fuß bewusst meiden bzw. diesen auch als Angstraum wahrnehmen. Für Radfahrer steht mit der Gräfte (bei Dunkelheit wird sie aber auch als Angstraum wahrgenommen) zumindest zeitweise eine Alternative zur Verfügung. Die Problematik für Fußgänger (insbesondere der Anwohner) wurde ebenfalls gesehen, da diese keine Möglichkeit haben andere Wege zu benutzen. Positiv hervorgehoben wurde auch, dass Tempo 30 die Lärmbelastung in diesem engen Straßenquerschnitt senken würde (um ca. 3db (A)). Die Akzeptanz durch die Autofahrer wurde in diesem Zusammenhang thematisiert, welche durch eine Überwachung durch die Polizei durchgesetzt werden müsste.

In diesem Zusammenhang wurden auch weitergehende Vorschläge wie Tempo 30 auf dem gesamten Wallring bei gleichzeitiger Erhöhung der Durchlässigkeit durch Kreisverkehre des 2. Ringes oder Einbahnstraßenregelungen kontrovers diskutiert.

Station 7 Hansaplatz

Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Mobilitätsapps/–websites

An der letzten Station wurde das Thema Information im Bus- und Bahnverkehr sowie Mobilitätswebsites und –apps aufgegriffen, welche sowohl im Politikworkshop als auch bei der Auftaktveranstaltung unter dem Stichwort Vernetzung der Verkehrsmittel angesprochen wurden.

Vorgestellt wurde die dynamische Fahrgastinformation (DFI), welche von Kreis und RLG in diesem Jahr u.a. an den Haltepunkten Hansaplatz und Bahnhof mit Fördermitteln installiert werden. Diese Informationstafeln zeigen den Fahrgästen in Echtzeit an, wann welche Linien an der Haltestelle abfahren. Verspätungen werden daher ebenso sichtbar wie die Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Linien bzw. von und zur Bahn.

Darüber hinaus wurde der Soester Busguide vorgestellt, welcher ursprünglich für sehbehinderte Menschen im Rahmen des Projekts nav4blind entwickelt wurde. Diese App für das Smartphone bietet u.a. die Möglichkeit sich über das Busangebot an der Haltestelle zu informieren, den Haltewunsch im Fahrzeug auszulösen oder sich zur Haltestelle navigieren zu lassen. Darüber hinaus wurde auch über den Pilotversuch BigBird berichtet, welcher aktuell in Soest durchgeführt wird. Hierbei wurde der Busguide um die Funktion des Fahrscheinkaufs erweitert, welcher durch die einfache Handhabung (per Tastendruck einloggen in den Bus, automatisches auschecken) in der Fachwelt sehr interessiert verfolgt wird.



Als weiterer Themenkomplex wurden verschiedene Mobilitätsportale (Apps und websites) wie z.B. Qixxit der Deutschen Bahn vorgestellt. Hier hat der Nutzer die Möglichkeit, sich die für seine Strecke möglichen Verkehrsmittel adressenscharf nach verschiedenen Kriterien wie z.B. Preis und Schnelligkeit anzeigen zu lassen. Dabei enthalten sind mit Pkw, Bus- und Bahn, Taxi, Mitfahrmöglichkeiten, Fahrrad, Mietwagen, CarSharing, Mietrad, Fernbus, Flugzeug und zu Fuß verschiedenste Verkehrsmittel, die einzeln und kombiniert berücksichtigt werden können.

In der Diskussion zeigte sich, dass DFI und der Soester Busguide positiv aufgenommen wurden. Angeregt wurde, dass auch weiter Menschen ohne Smartphone und Internet berücksichtigt werden. Ebenso wurde eine Vereinfachung der Bezahlung von Mobilitätsangeboten durch z.B. Kom-

bitickets angeregt. Hierbei sollte ein Ticket die Nutzung von Bus, Bahn, CarSharing und Leihrädern ermöglichen.

Weitere Anregungen im Rahmen der Touren

Neben den Diskussionen zu den Themen an den einzelnen Stationen gab es eine Vielzahl weiterer Anregungen, welche hier ungefiltert für die weitere Arbeit am Verkehrsentwicklungsplan dokumentiert werden:

- Die Fahrradstellplätze am Bahnhof sollten einen Witterungsschutz erhalten.
- Die Fahrradstellplätze im Parkhaus Brüdertor sind nicht abschließbar.
- Die Treppen am Bahnhof sind ein Hemmnis für die Fahrradmitnahme. Auch der Weg mit dem Fahrstuhl sei zeitlich zu aufwendig.
- Für den Fußgängerüberweg am Aldegrewerwall wird eine fahrradfreundliche Umlaufsperrung angeregt, welche den Radverkehr bremst aber ohne Absteigen befahrbar ist.
- Als problematisch wird das Ulricher Tor für Fußgänger und Radfahrer empfunden.
- Mittelinseln sind teilweise zu schmal für Fahrräder mit Anhänger, Tandems etc.
- Rad-/Gehweg auf dem Senator-Schwartz-Ring zwischen Klinikum und Kaufland sowie der Wallring im Bereich des Marienkrankenhauses sind Schwachpunkte für Fußgänger und Radfahrer.
- Es fehlt an einer Verbindung für Radfahrer und Fußgänger vom Wiesengraben über das Gelände des Jahnstadions zur Altstadt.
- Restzeitanzeigen für die Rotphase an Ampelanlagen.
- Die Kreuzung Heinsbergplatz – Paradieser Weg – Hattroper Weg ist unattraktiv.

Liste der Teilnehmer/innen

Nr.	Name	Vorname	06.05.	13.05.
1	Janasek	Andreas	X	
2	Olmer	Hans		X
3	Wollny	Benno	X	
4	Dringenberg	Klaus	X	
5	Sladek	Sven		X
6	Wulf	Sandra		X
7	Schmedtmann	Klaus	X	
8	Wiggerich	Ernst-Wilhelm	X	
9	Kimmig	Constantin		X
10	Wiggeshof	Christoph		X
11	Bense	Verena	X	
12	Ungerland	Benedikt		X
13	Mewes	Manuela	X	
14	Meiberg	Rolf	X	
15	Lindken	Werner	X	
16	Böcking	Michaela		X
17	Lüsse	Günther		X

Verwaltung/Gutachter

1	Steinbicker	Olaf		X	Stadt Soest
2	Tubes	Alfons	X		Stadt Soest
3	Beyer	Axel	X	X	Stadt Soest
4	Manner	Ute	X	X	Stadt Soest
5	Scholz	Manfred	X	X	KBS
6	Mechels	Anne		X	Planersocietät
7	Wolters	Gunnar	X		Kreis Soest
8	Hopp	Juliane		X	Kreis Soest

Anhang D: Dokumentation Maßnahmenvorstellung

VEP Stadt Soest 2030 Veranstaltung zur Maßnahmenvorstellung

Ergebnisdokumentation



**10. September 2015
18 – 21 Uhr
Altes Rathaus, Soest**

Einführung

Die Stadt Soest beabsichtigt bis Ende 2015 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Damit soll ein wichtiges städtisches Zukunftsprojekt in Angriff genommen werden, das die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung der Stadt Soest für die nächsten 15 bis 20 Jahre festlegt. Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Soest zu entwickeln. Die Erarbeitung des VEP Stadt Soest 2030 soll daher durch einen intensiven Dialogprozess begleitet werden, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Vertretern sowie mit den Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Dazu wurden die vom Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund in Kooperation mit der Stadt Soest erarbeiteten Maßnahmen vorgestellt. Neben der Information über die bisher erarbeiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen wurde den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort auch die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen, Kritik und Lob einzubringen.

Ablauf der Veranstaltung

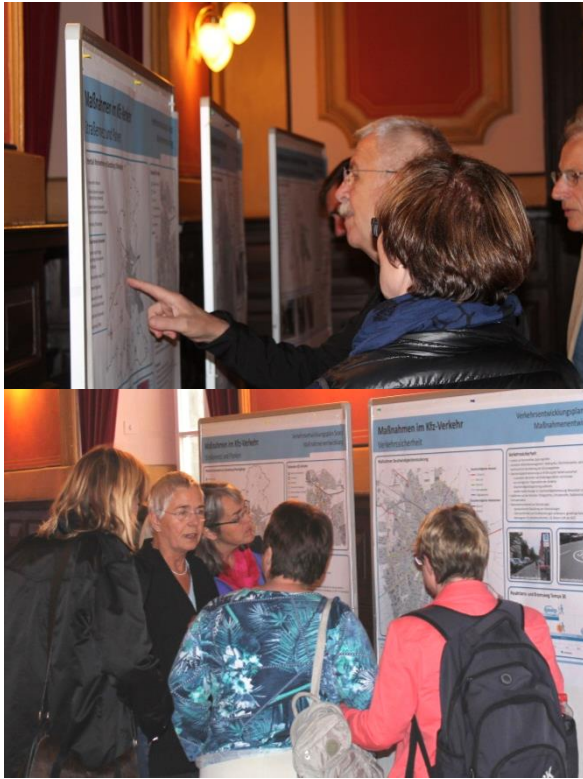
Insgesamt haben knapp 50 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an der Veranstaltung zur Maßnahmenvorstellung teilgenommen. Die Veranstaltung wurde so aufgebaut, dass zunächst die bisher erarbeiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen vorgestellt wurden, um sie im Anschluss in Arbeitsgruppen zu vertiefen und zu diskutieren.

Die Begrüßung erfolgte durch den Abteilungsleiter für Stadtentwicklung und Bauordnung Olaf Steinbicker, der auch aus der bisherigen Beteiligung berichtete und weitere Beteiligungsmöglichkeiten zum Verkehrsentwicklungsplan Soest aufzeigte. Anschließend stellte Frau Mechels von der Planersocietät Dortmund die Prognose 2030 und die Szenarientwicklung vor. Der Moderator Dr. Michael Frehn von der Planersocietät erläuterte die Zielfelder des Zielkonzepts, das die inhaltliche Ausrichtung des VEPs definiert, bevor Anne Mechels die Handlungsstrategien und Maßnahmenkonzeption des VEPs Soest präsentierte.

Zeit	Thema	von
	Ankunft und Stehcafé	
18.00	Begrüßung – Beteiligung im VEP Soest	Olaf Steinbicker, Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Bauordnung
18.10	Prognose 2030 und Szenarien	Anne Mechels, Planersocietät
18.25	VEP Soest – Handlungsstrategien	Anne Mechels, Planersocietät
18.55	Walkaround – PAUSE	
19.15	Maßnahmen- und Strategiediskussion in Arbeitsgruppen <ul style="list-style-type: none"> • Fuß- und Radverkehr – Herr Scholz und Herr Steinbicker • ÖPNV (Bus und Bahn) – Herr Beyer und Herr Frehn • Kfz-Verkehr – Frau Mechels und Herr Tubes 	
20.15	PAUSE	
20.30	Zusammenführen der Diskussion aus den Arbeitsgruppen	Dr. Michael Frehn, Planersocietät
21.00	Ausklang – Ende der Veranstaltung	

Im Anschluss an die Präsentation konnten die Teilnehmer sich in Form eines Walkarounds über die Strategien und Maßnahmen an Stellwänden informieren.

Kern der Veranstaltung war die Diskussion zur Maßnahmenentwicklung in drei parallelen Arbeitsgruppen mit den Themen „Fuß- und Radverkehr“, „ÖPNV“ und „Kfz-Verkehr“. Moderiert wurde die Arbeitsgruppe „Fuß- und Radverkehr“ von Herrn Steinbicker und Herrn Scholz, die Arbeitsgruppe „ÖPNV“ von Herrn Beyer und Herrn Frehn sowie die Arbeitsgruppe „Kfz-Verkehr“ von Frau Mechels und Herrn Tubes.



In kleinen Runden bot sich den Besucherinnen und Besuchern in den Arbeitsgruppen die Möglichkeit, die Maßnahmen und Strategien des VEPs zu diskutieren. Als Grundlage wurde ein Handout des Zielkonzepts zum VEP an die Teilnehmer/innen verteilt. Diese wurden gebeten, zunächst die Themen zu benennen, die sie gerne diskutieren würden. Die eingebrachten Themen wurden für die Diskussion vorstrukturiert, um sie anschließend nacheinander aufzurufen. Dabei wurden Einschätzungen, Kritik und Anregungen geäußert. Weitere Anmerkungen konnten auf Anregungszetteln schriftlich eingereicht werden.

In der Nachbereitung der Veranstaltung sollen die Anmerkungen ausgewertet werden, damit Sie im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden können.

In einer plenaren Abschlussrunde wurden die Moderatoren der Arbeitsgruppen von Dr. Michael Frehn, dem Moderator der Veranstaltung, zu den Kernergebnissen der Stände im Sinne einer Kurzzusammenfassung interviewt.

Die Diskussion in den Arbeitsgruppen

In den Arbeitsgruppen wurden die vorgestellten Handlungsstrategien und Maßnahmen anhand folgender Leitfragen diskutiert: Wie bewerten Sie die Maßnahmen? Gibt es Ergänzungen oder weitere Vorschläge? Sind Ihnen bestimmte Maßnahmen besonders wichtig? Durch die Aufteilung in drei Gruppen und einem ausreichenden Zeitfenster konnten viele verschiedene Themen besprochen werden.



Die Diskussionen verliefen dabei sehr konstruktiv und zeigten das Interesse und Engagement der Teilnehmer/innen, sich in den VEP-Prozess einzubringen. Im Wesentlichen wurden die vorgestellten Handlungsstrategien befürwortet. Es wurden aber auch Änderungsvorschläge eingebracht, Kritik geäußert oder weitergehende Konzepte diskutiert.

Die einzelnen Anmerkungen sind als Abschriften der Moderationskarten (ungefiltert, lediglich Rechtschreibkorrekturen) dokumentiert.



Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen im Radverkehr
Radnetz 2030, Velorouten und Abstellanlagen

Maßnahmen im Radnetz 2030

Maßnahmen

- Einzelrad
- Kommunale Fahrradwege
- Abstellanlagen
- Einzelrad
- Kommunale Fahrradwege
- Abstellanlagen

Radabstellanlagen und intermodale Schnittstellen

- Radabstellanlage
- Einzelrad
- Kommunale Fahrradwege
- Abstellanlagen
- Einzelrad
- Kommunale Fahrradwege
- Abstellanlagen

Marketing, Information und Service

- Kampagnen zur Fahrradförderung z. B. "Radfahren ist gesund"
- Information über Fahrradwege
- Information über die Vorteile des Radfahrens
- Information über die Vorteile des Radfahrens
- Information über die Vorteile des Radfahrens

Maßnahmen Nahmobilität
Fußverkehr und Barrierefreiheit

Maßnahmen für den Fußverkehr

- Fußweg
- Fußweg
- Fußweg

Fußverkehr

- Barrierefreie Gestaltung
- Barrierefreie Gestaltung
- Barrierefreie Gestaltung

Marketing war ein wesentliches Thema der Diskussion in der Arbeitsgruppe Fuß- und Radverkehr. Es wurde besprochen mit welchen Maßnahmen das Bewusstsein für das Fahrradfahren verändert werden kann und wie mehr Menschen für das Fahrradfahren gewonnen werden können. Dazu wurden vor allem die Vorteile Spaß, Fitness, kostengünstig und Schnelligkeit neben dem Umweltgedanken in den Vordergrund gestellt.

Zudem wurde über die Verkehrssicherheit im Hinblick auf die Kombination von Fuß- und Radverkehr, die Sichtbarkeit des Radverkehrs und über die Probleme durch Hol- und Bringdienste der Schulkinder mit dem Pkw gesprochen.

Des Weiteren wurden konkrete Einzelmaßnahmen wie z. B. Fahrradstraßen, Ampelschaltungen und Querungsmöglichkeiten diskutiert. Es wurde u. a. vorgeschlagen mehr Tempo-30-Zonen zu errichten und neue Radwege für die Ortsteile zu bauen. Das Thema Barrierefreiheit wurde unter den Aspekten Oberflächenmaterial, Hindernisse und Erreichbarkeit angesprochen.

Zudem wurden verschiedene Vorschläge zum Fahrradparken gemacht. Es werden mehr und bessere Fahrradabstellanlagen an Schulen gefordert. Zudem sind zusätzliche B+R-Anlagen erwünscht. Besonders die Situation des Fahrradparkens am Bahnhof und die fehlenden Überdachungen wurden thematisiert.

Insbesondere die Freigabe der Fußgängerzone für das Radfahren bis 10:30 Uhr wurde kontrovers diskutiert und die Probleme in der Fußgängerzone durch Lieferverkehr (außerhalb der Zeitfenster für die Anlieferung) besprochen.

Um die Elektromobilität zu fördern wurde die Anbringung von weiteren Ladestationen gefordert und Pedelecs mit Potenzialen im Tourismus thematisiert.

Kfz-Verkehr

Maßnahmen im Kfz-Verkehr Verkehrsentwicklungsplan Soest
Straßennetz und Parken Maßnahmenentwicklung

Potential Kreisverkehre und Gestaltung Ortschaften




- Kreisverkehr
- Einbahnstraße
- Einbahnstraße einseitig
- Einbahnstraße einseitig
- Einbahnstraße einseitig

Auswirkungen Kreisverkehr

- Wenig Beeinträchtigung des Verkehrs
- Wenig Beeinträchtigung des Verkehrs
- Wenig Beeinträchtigung des Verkehrs
- Wenig Beeinträchtigung des Verkehrs
- Wenig Beeinträchtigung des Verkehrs

Ruhender Kfz-Verkehr

- Einbahnstraße
- Einbahnstraße
- Einbahnstraße
- Einbahnstraße
- Einbahnstraße

Planersocietät | soest.de


Maßnahmen im Kfz-Verkehr Verkehrsentwicklungsplan Soest
Verkehrssicherheit Maßnahmenentwicklung

Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung



Verkehrssicherheit

- Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit




Reaktions- und Bremsweg Tempo 30



Planersocietät | soest.de

Intensiv wurde über die Strategie der Geschwindigkeitsreduzierung im Handlungsfeld Verkehrssicherheit diskutiert. Dabei wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen für einzelne, begrenzte Straßenabschnitte befürwortet. Darüber hinaus wurden perspektivisch Konzepte zur Verkehrsberuhigung für den gesamten Binnerwall bzw. das Straßennetz innerhalb des mittleren Rings gefordert.

Auch der ruhende Kfz-Verkehr spielte eine wichtige Rolle in der Diskussion. Unterschiedliche Sichtweisen zur Parkplatzsituation in der Altstadt (z. B. Anwohner, Besucher, Beschäftigte) wurden in der Arbeitsgruppe kontrovers diskutiert und die Staffelung der Parkraumbewirtschaftung als sinnvoll betrachtet. Außerdem wurden Bereiche außerhalb der Altstadt benannt, in denen die Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs als problematisch wahrgenommen wird. Es wurde vorgeschlagen mehr Kontrollen im ruhenden Verkehr durchzuführen. Auch ein möglicher Rückbau von Straßenquerschnitten, die Umgestaltung von Längs- zu Senkrechtparkplätzen war Teil der Diskussion.

Kreisverkehre wurden als Alternative zu Ampeln mehrheitlich befürwortet. Diese wurden sowohl als Möglichkeit zur städtebaulichen Aufwertung im Zuge des Binnerwalls (im Zusammenhang mit dem Wallentwicklungskonzept, Gestaltung der Tore) verstanden, als auch als Potenzial zur flüssigeren Verkehrsabwicklung im Zuge der ehemaligen B1 gesehen, wo aber auch eine Optimierung der Ampelschaltung geprüft werden sollte. Es wurde

angemerkt, dass die Kreisverkehre am Danziger Ring zur Bündelung der Lkw-Verkehre und damit zur Entlastung beitragen.

Um die Elektromobilität umweltverträglich zu nutzen, sollte grüner Strom aus regenerativen Energien eingesetzt werden. Eine Zusammenarbeit mit den Stadtwerken wurde diesbezüglich im Hinblick auf ein Photovoltaik-Projekt vorgeschlagen.

Anmerkungen zum Thema Fuß- und Radverkehr

Radverkehr Allgemein

- Verkehrssicherheit
- Straßenbeläge/Lärm
- Veranstaltungen abstimmen auf den Radverkehr: Kirmes, Bauernmarkt
- Kombination Rad-/Fußweg
- Bringen/Holen der Schulkinder mit dem Pkw erschweren
- Räumliche Verteilung im Straßenraum
- Mehr Tempo 30
- Neue Radwege für die Ortsteile
- Bessere Einsehbarkeit

Einzelmaßnahmen

- Rosengarten
- LSA Schlachthof
- Querungen ermöglichen
- Ampelschaltung
- Farbliche Einheitlichkeit von Geh- und Radwegen oder Markierung
- Fahrradstraßen
- Displays anschaffen

Marketing

- Wie bekomme ich mehr Menschen auf das Fahrrad?
- Kopfsache „Fahrrad ist hipp“
- Spaß und weitere Gründe
- Niedrigschwellige Aktionen „Brötchentüte“
- Fahrradfahren: Bewusstsein oder „schnell und billig“
- Vorteile „harte Fakten“
- Fahrradmitnahme im Bus bewerben

Barrierefreiheit

- Oberfläche (Material)
- Erreichbarkeit aller Stellen in der Altstadt
- Hindernisse
- Glatte Beläge in der Altstadt

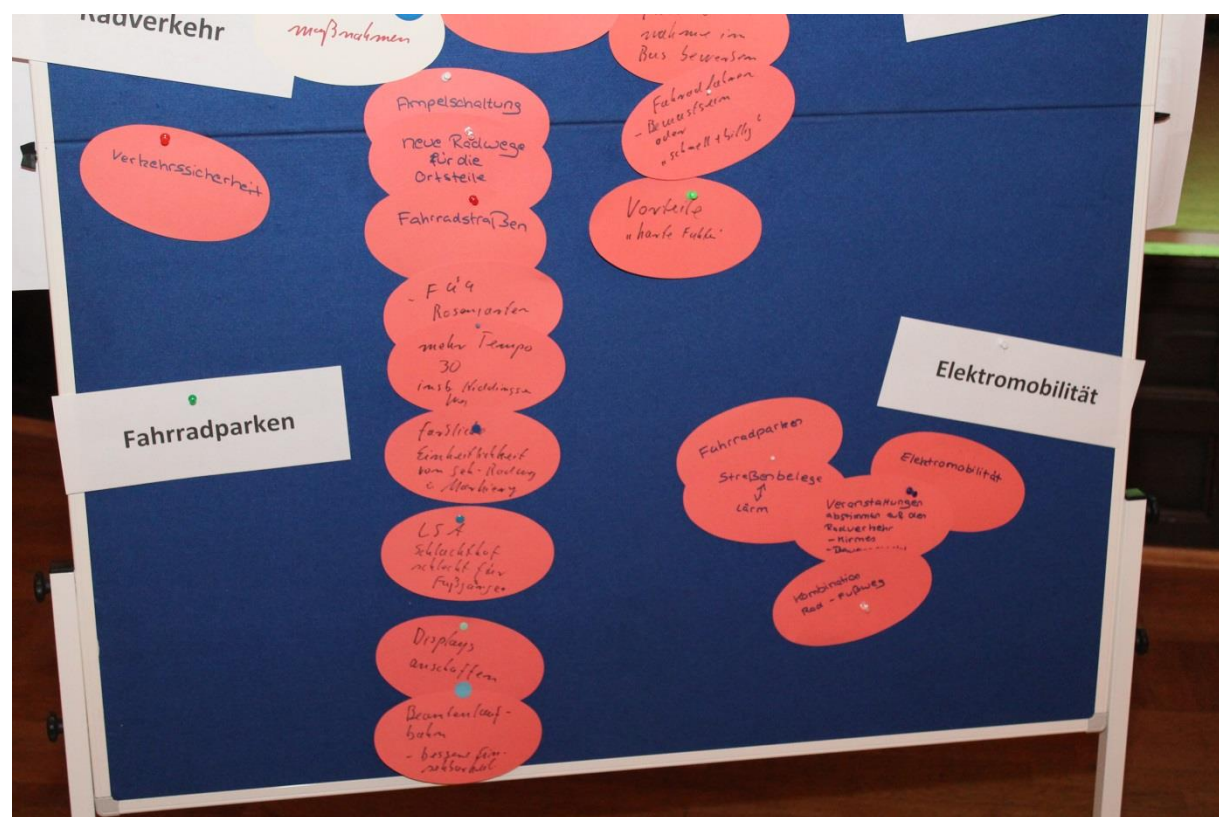
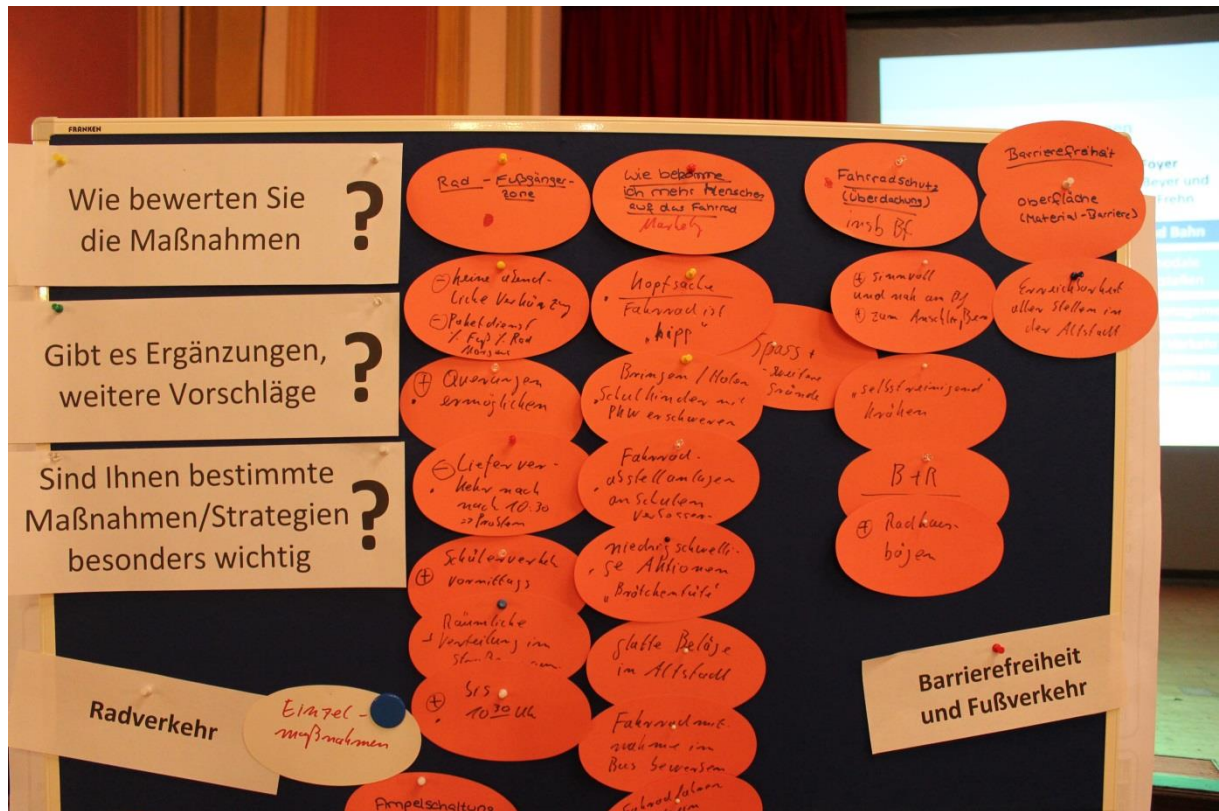
Fahrradparken

- Fahrradabstellanlagen an Schulen verbessern
- Überdachungen insbesondere am Bahnhof
- Sinnvoll und nah am Bahnhof
- B+R

Rad- Fußgängerzone

- Paketdienst
- Lieferverkehr nach 10:30 Uhr
- Vormittags Schülerverkehr

Die Stellwand zum Thema Fuß- und Radverkehr



Anmerkungen zum Thema ÖPNV

Intermodale Schnittstellen

- Fernbusanbindung
- Verknüpfung Bus/Bahn
- Sitzmöglichkeiten
- Haltestellenausstattung/ 1a Prioritäten
- Mobilitätszentralen Bekanntmachung

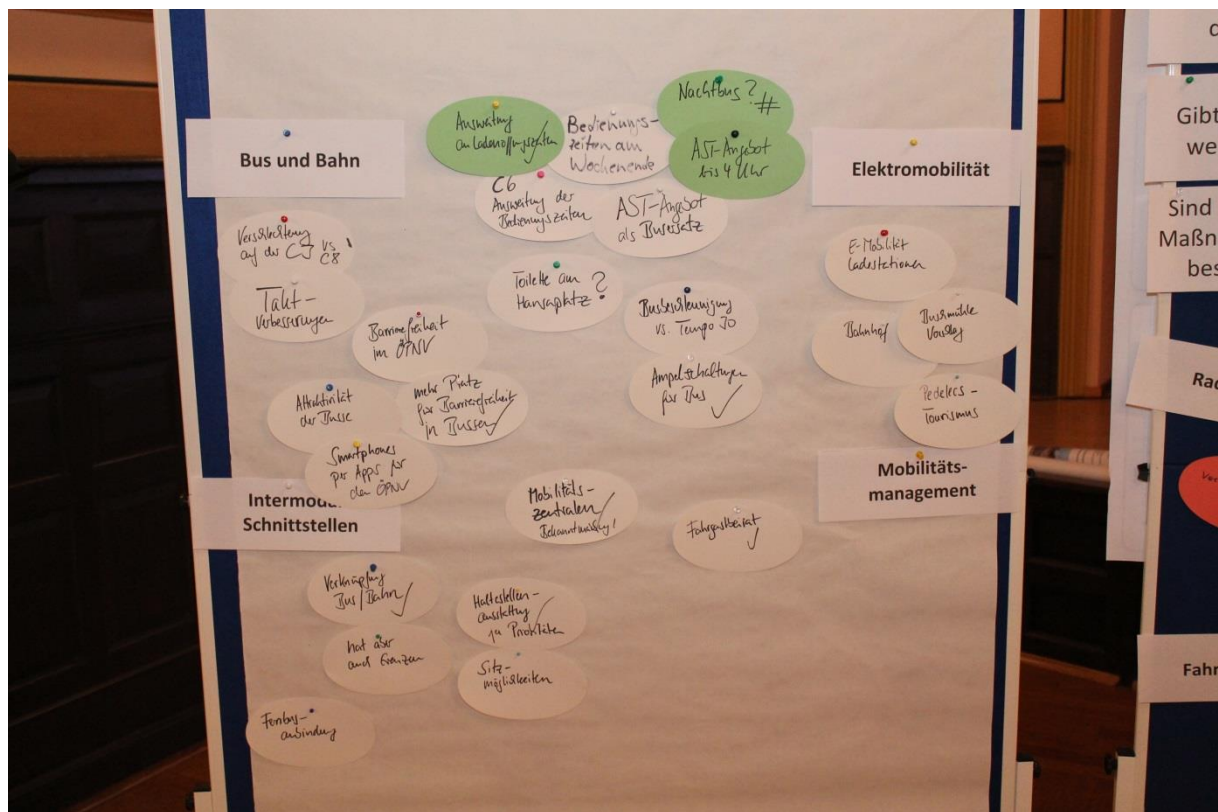
Elektromobilität

- Ladestationen
- Vorschlag Buschühle
- Bahnhof
- Pedelecs Tourismus

Bus und Bahn

- Beschleunigung vs. Tempo 30
- Ampelschaltungen für Bus
- Toilette am Hansaplatz
- AST-Angebot als Busersatz
- C6 Ausweitung der Bedienungszeiten
- Nachtbus
- AST-Angebot bis 4 Uhr
- Bedienungszeiten am Wochenende
- Ausweitung an Ladenöffnungszeiten
- Mehr Platz für Barrierefreiheit in Bussen
- Attraktivität der Busse
- Smartphones per Apps für den ÖPNV
- Barrierefreiheit im ÖPNV
- Taktverbesserungen
- Verschlechterung auf der C3 vs. C8
- Fahrgastbeirat

Die Stellwand zum Thema ÖPNV



Anmerkungen zum Thema Kfz-Verkehr

Allgemein

- Potenziale für Kreisverkehre nutzen
- Binnerwall nicht mit Kreisverkehren zu durchlässig machen und Verkehr anziehen
- Priorität auf Querung der ehemaligen B1 für Kreisverkehre
- LSA-Steuerung auf der ehemaligen B1 optimieren
- Kreisverkehre am Binnerwall → Wallentwicklungskonzept
- Kreisverkehre durchlässig
- Überlastung Ulricher Straße: Kfz und Bus → Verkehrsführung ändern

Verkehrssicherheit

- Tempo 30 durchgängig auf dem Altstadtring/Binnenwall
- Tempo 30 inklusive Radialstraßen ab dem mittleren Ring
- Ggf. Rückbau oder mehr Parkplätze möglich
- Tempo 30 als Lärminderungsmaßnahme
- Tempo 30 am Binnerwall differenzieren: Aldegrewerwall/ Brunowall
- Hattroper Weg (Höhe Berufskolleg): verträgliche Organisation des Verkehrs mit Schutzstreifen
- Shared Space am Binnerwall und Ampeln abschalten
- Rechtsabbieger Arnsberger Str. / Lübecker Ring → Gefährdung

Elektromobilität

- Grüner Strom für Elektromobilität
- Kooperation mit Stadtwerken (Photovoltaik)

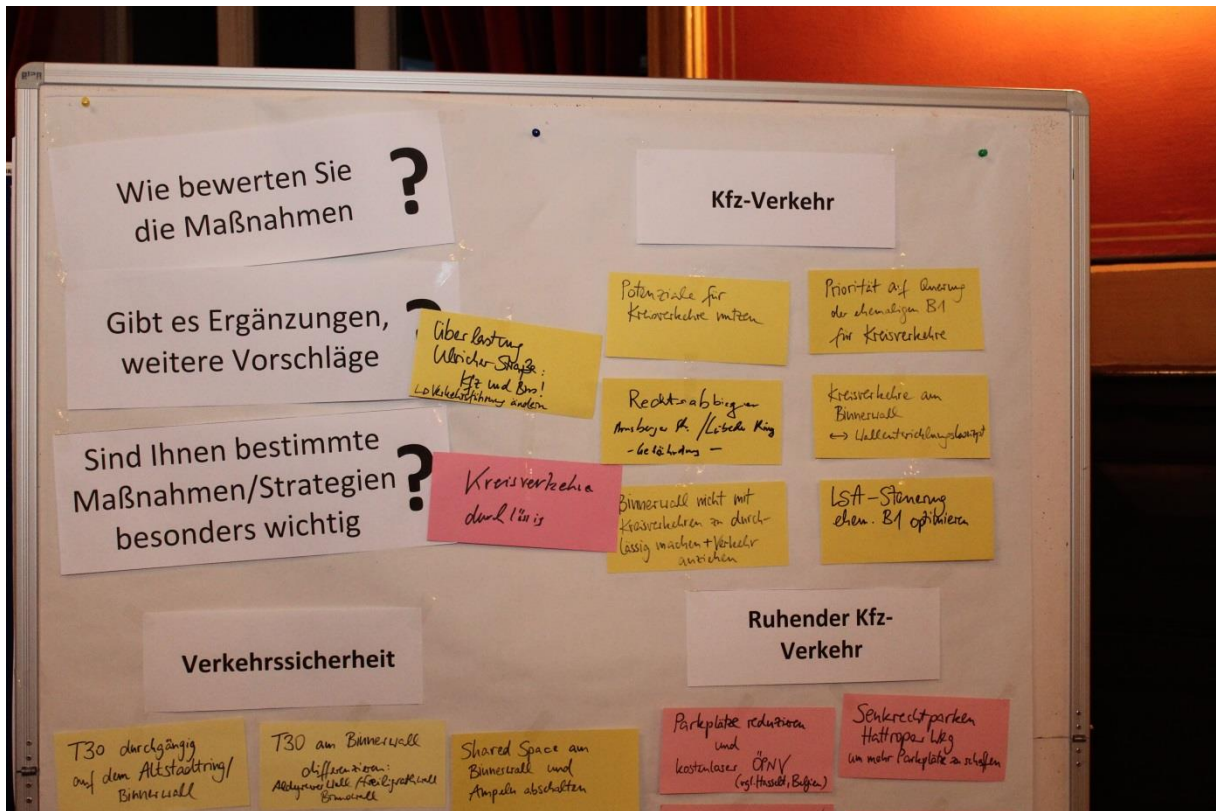
Wirtschaftsverkehr

- Enge Wallstraßen
- Lkw-Verkehr: Entlastung durch Danziger Ring und Kreisverkehre vorhanden

Ruhender Kfz- Verkehr

- Kostenfreies Parken für Einzelhandelskunden hinter dem Bahnhof
- Weniger Parkplätze und weniger Verkehr in der Altstadt
- Mehr Kontrollen im ruhenden Kfz-Verkehr
- Senkrechtparken Hattroper Weg um mehr Parkplätze zu schaffen
- Parkplätze reduzieren und kostenloser ÖPNV (vgl. Hasselt, Belgien)
- Parken in engem Straßenraum

Die Stellwand zum Thema Kfz-Verkehr



Anhang E: Potenzialuntersuchung Knotenpunktumgestaltung

Ergebnis	Knoten	Kfz/24 h Prognose-Nullfall	Diagonale in m (Bordstein-Bordstein)	Anmerkung Fläche	Wallentwicklungskonzept	Radverkehr	ÖPNV
Empfehlung	Boleweg / Senator-Schwartz-Ring / Schloitweg	16.531	27-30	unter Umständen erweiterbar		baulicher Radweg möglich	Stadtbuslinien C4
	Ostenhellweg / Immermannwall / Thomätor / Nelmannwall	15.438	30/33		- Stadttorsituation erlebbar machen - Querungen optimieren	Fahrbahn	Stadtbuslinie C7 und Regionalbuslinien R81, R49 und 569
	Senator-Schwartz-Ring / Emdenstraße / K20 Deiringser Weg	15.402	25-42	potenzielle Erweiterungsfläche		baulicher Radweg möglich	Stadtbuslinie C4
	Nelmannwall / Walburger-Osthofen-Wallstraße / Nottebohmweg / Ostofentor	13.841	31-34		- funktional, gestalterische Optimierung - Querungen optimieren	Fahrbahn	Stadtbuslinie C7
	Paradieser Weg / Hattroper Weg / Johannes-Gropper-Weg / Heinsbergplatz	2.909	26-28	unter Umständen erweiterbar		Fahrbahn	Stadtbuslinie C5 und C4
	Senator-Schwartz-Ring / K9 Meiningser Weg	15.846	23-29	vermutlich erweiterbar		Fahrbahn	Stadtbuslinie C4
	Deiringser Weg / L969 Wisbyring	15.252	27	nicht erweiterbar		Fahrbahn	
Potenzial	Oestinghauser Landstr. / B475 / Thöningser Str.	14.309	33-43	unter Umständen erweiterbar		baulicher Radweg möglich	Regionalbuslinie R36
	Weslaner Weg / B475 / Soester Str.	13.015	37-38	unter Umständen erweiterbar		baulicher Radweg möglich	Buslinie 583
	Freiligrathwall / Nöttentor / Heinsbergplatz / Aldegrevewall	10.486	22	leicht erweiterbar	- Stadttorsituation erlebbar machen - Querungen optimieren	Fahrbahn	Stadtbuslinien C3 und C5
	Walburger Tor / Weslaner Weg / Oestinghauser Str / Vor dem Walburger Tor	7.349	20-30	unter Umständen erweiterbar		Fahrbahn	Stadtbuslinie C6 sowie Regionalbuslinie R36 und 583
	Freiligrathwall / Jakobitor / Dasselwall / Westenhellweg	17.174	29	unter Umständen erweiterbar	- Stadttorsituation erlebbar machen - Querungen optimieren	Fahrbahn	Stadtbuslinien C2 und C3
	Hammer Landstraße / L670 Londonring / K10 Bergenring	17.036	29-40	vermutlich erweiterbar		Fahrbahn	
	Hammerweg / L670 Londonring / Schendelerstr.	15.620	24-30	vermutlich erweiterbar		Fahrbahn	
	Kölner Ring / Paradieser Weg / L670	14.403	28-31	vermutlich erweiterbar		Fahrbahn	Stadtbuslinien C3 und C5
	L747 Hattroper Weg / L670 Brüggering / Kölner Ring	14.264	23-30			Fahrbahn	Buslinie mit zeitweiliger Bedienung

Anhang F: Kartenanhang

Folgende Abbildungen stehen als DIN A3-Karten zur Verfügung:

Kfz-Belastungen Prognose-Nullfall

Abb. 08: Differenzplot Analyse 2013 – Basisszenario 2030

Abb. 17: Örtliche Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen der Stadt Soest

Abb. 20: Kreisverkehre und Umgestaltung Ortseingänge Handlungskonzept

Abb. 21: Busliniennetz 2030

Abb. 25: Velo- und Radrouten

Abb. 30: Maßnahmen im Radnetz

Abb. 34: Radverkehrsanlagen und Radnetz NRW 2030

Abb. 38: Maßnahmen für Fußgänger

Abb. 42: Geschwindigkeitsreduzierung Handlungskonzept

Abb. 45 und 49: Ruhender Verkehr und Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln