



VEP Klima+ Soest

Politikworkshop

Dokumentation

Impressum

Planersocietät
Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Dipl.-Ing. Christian Bexen
Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18
www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Eigenes Foto

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

Hintergrund

Vor dem Hintergrund des beschlossenen Ziels der CO₂-Neutralität der Stadt Soest bis 2030 wurde das Büro Planersocietät von der Stadt Soest für eine weitergehende Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans, der in 2016 beschlossen wurde, beauftragt. Gegenstand ist insbesondere die Identifizierung von Handlungsfeldern und Maßnahmen, welche einen direkten positiven Einfluss auf den Klimaschutz im Mobilitätsbereich bzw. Verkehrssektor nehmen. Neben der Berücksichtigung generell gültiger Rahmenbedingungen (wie z.B. gesellschaftlichen und ökologische Herausforderungen) erfolgt – analog zum Prozess des VEP 2016 – eine verkehrsmittelübergreifende sowie integrative Betrachtung.

Grundlage für die Bestrebungen zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität bildet der Masterplan Klimapakt Soest, welcher das Ziel formuliert, dass die Stadt Soest bis zum Jahr 2030 die Klimaneutralität erreicht.

Mit dem VEP Soest 2030 liegt für die weitere Ausarbeitung und Potenzialermittlung bereits eine breite und umfassende Grundlage vor. Das Handlungskonzept beschreibt insgesamt 272 Maßnahmen in neun Handlungsfeldern (vgl. Abbildung 1) und berücksichtigt kurz- (bis 5 Jahre), mittel- (bis 10 Jahre) und langfristige (über 10 Jahre) Planungs- bzw. Umsetzungszeiträume.

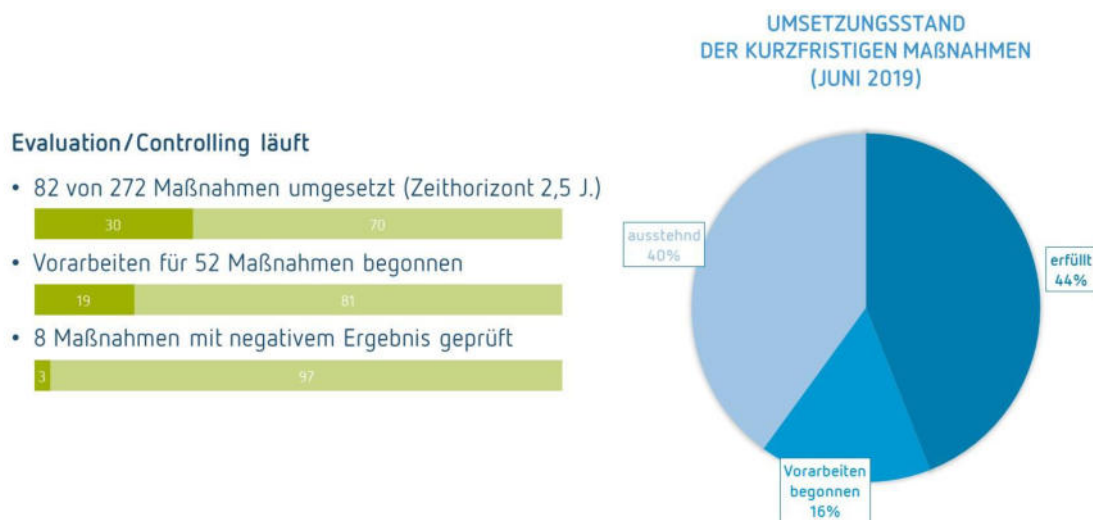
Abbildung 1: Handlungsfelder VEP Soest 2030



Quelle: Planersocietät

Seit dem Beschluss des VEP 2030 wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt sowie für weitere Maßnahmen die Vorarbeiten begonnen. Etwa 30 % aller im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, mit Fokus auf die kurzfristigen Maßnahmen wurde fast schon die Hälfte realisiert.

Abbildung 2: Umsetzungsstand VEP Soest 2030



Quelle: Planersocietät, Datengrundlage: Stadt Soest; Stand Oktober 2019

Zur Zielerreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 sind weitere wesentliche Schritte und Maßnahmen im Verkehrssektor notwendig, die über das Spektrum des VEP Soest 2030 noch hinausreichen. Um hierfür frühzeitig einen Möglichkeitsraum für potenzielle Handlungsansätze und Denkrichtungen festlegen zu können, wurden die politischen Vertreter*innen (u.a. Stadtentwicklungsausschuss, Ausschuss für Umwelt, Natur und Klimaschutz sowie die Fraktionsvorsitzenden) am 04. Juni eingeladen, gemeinsam mit der Verwaltung und dem Gutachterteam darüber zu diskutieren. Der Workshop diente dazu, erste gutachterliche Überlegungen vorzustellen und die Teilnehmenden für die Notwendigkeit der Maßnahmenkonkretisierung sowie der Wirkungsabschätzung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) zu sensibilisieren. Die übergeordnete Kernfrage der Veranstaltung war „Wie weit wollen Sie gehen?“. Neben Vertreter*innen der Verwaltung und der Planersocietät waren mit Reiner Tippkötter als Gutachter des Masterplan Klimapakt auch die energielenker Teil des Veranstaltungskonsortiums.

Ablauf

Insgesamt haben ca. 30 Personen (inkl. Veranstaltungskonsortiums) an dem Politikworkshop teilgenommen. Die Veranstaltung fand im Rathaus der Stadt Soest statt und begann um 17 Uhr. Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen wurden Corona-bedingte Hygieneregeln aufgestellt (u. a. Händedesinfektion, Maske tragen bei Bewegung, Abstandsregeln), die von allen Teilnehmenden entsprechend berücksichtigt wurden.

Nach der Begrüßung von Herrn Matthias Abel, Technischer Beigeordneter, wurden von Herrn Reiner Tippkötter (energielenker) die grundlegenden Hintergründe und Projektziele ausgehend vom Masterplan Klimapakt vorgestellt. Im Anschluss übernahm Herr Christian Bexen (Planersocietät) die Moderation, stellte den Ablauf des Abends und Workshops vor, gab einen Rückblick auf den 2016 beschlossenen VEP und erläuterte in einem Input-Vortrag erste Handlungsansätze als Gedankenanstöße für die Arbeits-Phasen.

Begrüßung durch Herrn Abel

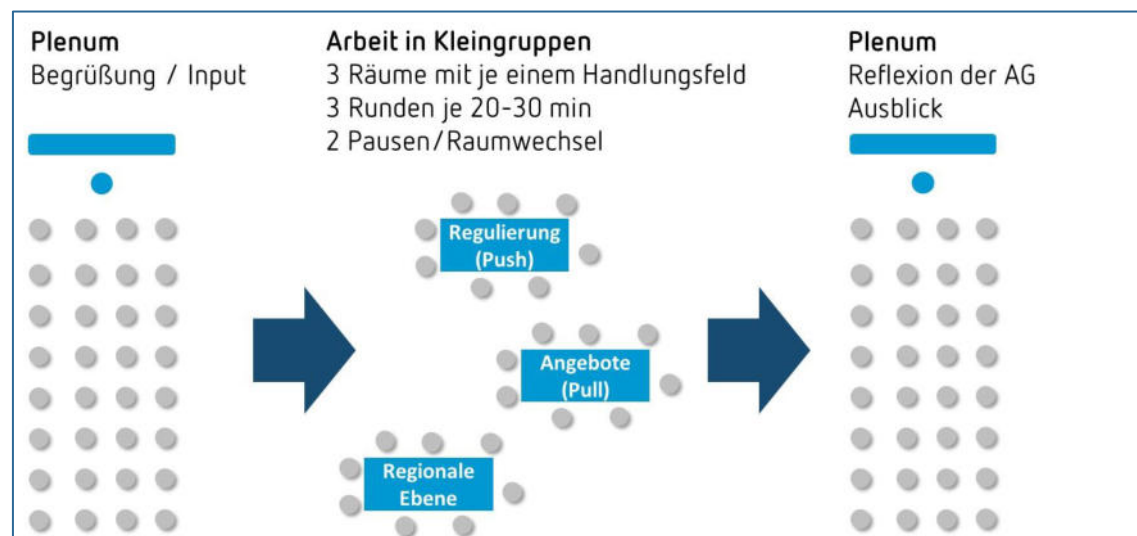


Nach dem Input-Vortrag ging die Veranstaltung in die Workshop-Phasen über. In insgesamt drei Phasen konnten die einzelnen Teilnehmenden zu jeweils einem Thema diskutieren. Die einzelnen Phasen waren zeitlich limitiert. Durch die Phasen-/Themenwechsel wurde sichergestellt, dass jede Person zu jedem Thema diskutieren konnte. Jede Phase wurde von Seiten des Gutachterteams in Kooperation mit Vertreter*innen der Verwaltung moderiert und mittels Karteikarten an einer Stellwand dokumentiert.

Im abschließenden Plenum fasste das Gutachterteam die Diskussionen ihrer Arbeitsgruppen zusammen und es wurde ein Ausblick auf das weitere Vorgehen dargestellt.

Ablauf und Struktur der Veranstaltung

Uhrzeit	Ablauf
17:00	Empfang und Begrüßung
17:10	Input: Anlass / Arbeitsstand
17:40	<i>Pause / Raumwechsel</i>
17:45	Workshop-Phase I
18:15	<i>Pause / Raumwechsel</i>
18:20	Workshop-Phase II
18:45	<i>Pause / Raumwechsel</i>
18:50	Workshop-Phase III
19:10	<i>Pause / Raumwechsel</i>
19:15	Zusammenführung Ergebnisse und Ausblick
19:30	Veranstaltungsende



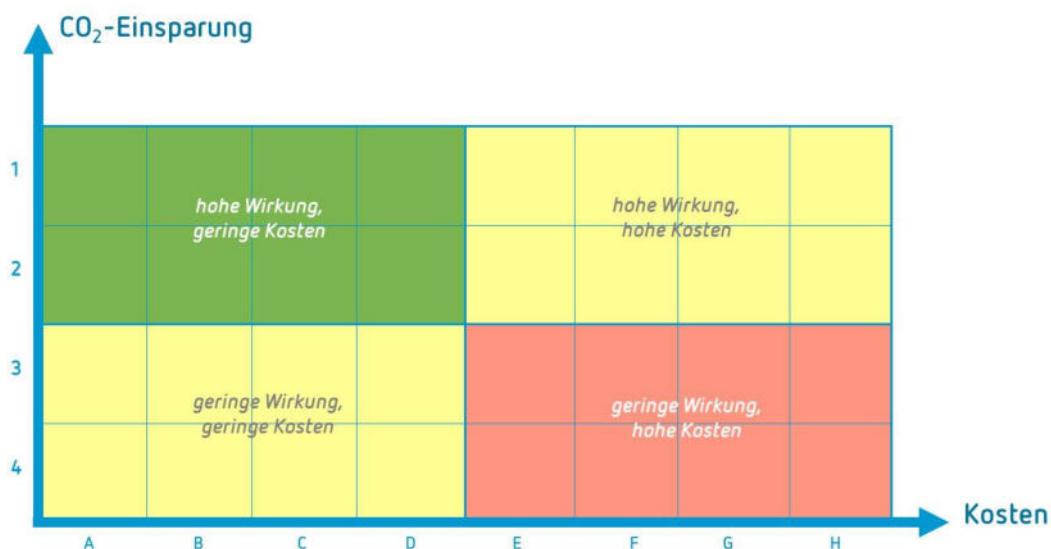
Workshop-Phasen

Zur Begrüßung/Zum Einlass wurden den Teilnehmenden Klebepunkte zugeteilt, deren Farben eine entsprechende Gruppenzugehörigkeit symbolisierten. Hieraus ergab sich für jeden Teilnehmenden automatisch die Zuteilung zur ersten Arbeitsgruppe, deren erste Phase im Anschluss der plenaren Einführung startete. Zu folgenden thematischen Handlungsfeldern wurden Maßnahmenideen und Handlungsansätze diskutiert:

Angebote („Pull“) | Regulierung („Push“) | Regionale Ebene

Jede Gruppe hatte die Möglichkeit zu jedem Handlungsfeld ca. 20 -30 Minuten zu diskutieren. Zu jedem Handlungsfeld war eine Kosten-Nutzen-Matrix Gegenstand der Diskussion, um vorgebrachte Maßnahmen und Handlungsansätze hinsichtlich potenzieller Kosten (monetär wie auch gesellschaftlich) und der möglichen Wirkung (Zielerreichungsgrad CO₂-Einsparung) einordnen und ins Verhältnis setzen zu können.

Abbildung 3: Kosten-Nutzen-Matrix



Die Diskussion jeder Arbeitsgruppe orientierte sich anhand folgender grundsätzlicher Leitfragen:

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

Die Einordnung der vorgeschlagenen Ideen und Maßnahmen auf der Kosten-Nutzen-Matrix erfolgte auf Grundlage einer ersten gemeinsamen Einschätzung der jeweiligen Gruppe. Dies geschah auf einer rein qualitativen Ebene, d.h. es wurden keine konkreten Kostensätze oder CO₂-Einsparungsdaten genannt bzw.

diskutiert. Vielmehr diene die Diskussion und gemeinsame Einordnung dem Ziel, die unterschiedlichen Maßnahmenideen miteinander in ein Verhältnis zu setzen und so Maßnahmen mit bspw. „höheren“ Kosten und/oder Einsparungspotenzialen herauszufiltern. Hierdurch konnten Eindrücke hinsichtlich der Bedeutung einzelner Maßnahmen vermittelt und im Kontext der Zielvorstellung „Klimaneutralität bis 2030“ eingeordnet werden.

Es entstanden rege und kontroverse Diskussionen zwischen und innerhalb der unterschiedlichen Handlungsfelder. Die Diskussionsinhalte sowie Vorschläge wurden schriftlich festgehalten und auf der Matrix verortet.

Angebot „Pull“

Die drei Diskussionsrunden zum Handlungsfeld „Angebotsverbesserungen/Pull-Maßnahmen“ verliefen inhaltlich mit einem unterschiedlichen Fokus. So wurden bei der ersten Diskussionsrunde überwiegend Maßnahmen im Radverkehr und weiche Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Events) diskutiert. Im Mittelpunkt der zweiten Diskussionsrunde stand der ÖPNV; hierbei wurden vor allem Taktdichte, Fahrzeuggrößen, Haltestellenqualität und Intermodalität diskutiert. In der dritten Diskussionsrunde wurden schließlich weitere ergänzende Themen aufgeworfen (Logistik, Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen, Fahrradverleihsystem).

Insgesamt zeigte sich, dass vor allem im Radverkehr und im öffentlichen Verkehr noch Entwicklungspotenzial gesehen wird. Das Fahrrad kann Kfz-reduzierend wirken, wenn ihm (zusammen mit dem Fußverkehr) der nötige Platz eingeräumt wird und ein hohes Sicherheitsempfinden als Radfahrender erreicht wird. Viele Teilnehmende können sich auch an vielen Stellen im Stadtgebiet vorstellen, dass dem Radverkehr vermehrt Vorrang eingeräumt wird, sei es durch explizite Vorfahrtregelungen oder durch die Ausweitung von Fahrradstraßen und -zonen. Neben dem Ausbau der (Wege-)Infrastruktur muss vor allem aber auch das Thema Abstellanlagen mitgedacht werden. Gerade bei einer Fahrradabstellsatzung wird ein entsprechendes Potenzial gesehen, wenn auch die Neubauten einer Stadt pro Jahr nur einen geringen Prozentsatz des gesamten Baubestandes ausmachen; im Bestand kann vor allem die Zusammenarbeit mit Wohnungsgesell- und -genossenschaften in Bezug auf das Angebot bzw. die Integration an geeigneten Radabstellanlagen Sinn machen, da diese über entsprechende Baubestände verfügen. Als weitere Maßnahme wurde die Etablierung eines stadtweiten, öffentlichen Fahrradverleihsystems angeregt; hier wurde für unterschiedliche Soester Zielgruppen (u.a. Studierende, Touristen, Berufstätige) ein entsprechendes Potenzial gesehen. Es wurde jedoch auch darauf hingewiesen, dass sich Fahrradverleihsystem finanziell nicht selbst tragen (trotz Werbung), sondern einer laufenden Bezuschussung bedürfen. Auch beim Thema Logistik könnte das Fahrrad eine zentralere Rolle einnehmen, indem beispielsweise ausgehend von einem zentral gelegenen Logistikzentrum die Feinverteilung von Waren verstärkt mit Lastenfahrrädern erfolgt. Dies wäre in erster Linie in der Altstadt (wo das Rad Zeitvorteile gegenüber des Kfz-Verkehrs ausspielen könnte) und ggf. als Pilotversuch – bisher noch nicht in Mittelstädten realisiert – vorstellbar.

In Bezug auf den ÖPNV wurden zunächst die derzeit verwendeten Fahrzeugtypen als hinderlich gesehen, da diese i.d.R. auf die maximale Auslastung (Schulverkehre) dimensioniert sind. Kleinere Fahrzeugeinheiten wären aus Sicht der Teilnehmenden flexibler und auf die jeweiligen Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer*innen

abgestimmter einsetzbar. Da die Personalkosten jedoch einen Großteil der Betriebskosten ausmachen (und diese unabhängig von der Fahrzeuggröße sind), ergeben sich diesbezüglich erst konkrete Potenziale, wenn sich das autonome Fahren stärker etabliert. Die Taktdichte spielt aus Sicht der Teilnehmenden eine wichtige Rolle für die Attraktivität des ÖPNV. Bei einer Stadt wie Soest sollte ein 15-Minuten-Takt angestrebt werden. Die Förderung alternativer Antriebe im Busverkehr, eine attraktive Tarifgestaltung, ggf. mit speziellen Tickets (z.B. kostenlose ÖPNV-Benutzung für Touristen, die in offiziellen Unterkünften übernachten; ggf. Querfinanzierung über spezifische Bettensteuer) oder Sonderevents/-vorzüge (z.B. einmonatige kostenlose ÖPNV-Nutzung für Neubürger*innen, kostenlose ÖPNV-Nutzung zu bestimmten Tagen oder Veranstaltungen) sowie die Haltestellengestaltung und -ausstattung stellen weitere wichtige Bausteine dar. Darüber hinaus sollte stärker der Kontakt zu den ansässigen Betrieben gesucht werden, um deren spezifischen Bedürfnisse, die sich insbesondere durch die Mitarbeitermobilität ergeben (Wohnorte der Beschäftigten, sinnvolle Bedienzeiten und Taktdichte), eruieren zu können.

Die Corona-bedingten Fahrgastrückgänge und Imageverluste des ÖPNV sind aktuelle Problemstellungen und haben mitunter langfristig Wirkung; diesem muss aus Sicht der Teilnehmenden mit unterschiedlichen Maßnahmen entgegnet werden (Werbe-/Imagekampagnen, starke Angebotsverbesserungen, mehr „individueller“ ÖPNV, Hygienemaßnahmen).

Das Thema Inter- und Multimodalität wurde von mehreren Seiten beleuchtet. Neben einer verbesserten Fahrradmitnahme im ÖPNV und Pendlerparkplätzen an der Autobahn (von da aus Weiterfahren mit Bussen) wurde auch ein Ausbau von Bike+Ride vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass gerade am Bahnhof viele „herrenlose“ Fahrräder abgestellt sind und die zur Verfügung stehenden Kapazitäten dadurch eingeschränkt werden; daher wurde ein häufigeres „Abräumen“ dieser Fahrräder gefordert, wobei jedoch offenblieb, ob dies rechtlich zulässig wäre. Des Weiteren wurde vor allem das Thema Park+Ride (P+R) diskutiert. Zunächst wurde hier großes Potenzial gesehen. Es stellte sich jedoch zunehmend die Frage, ob Pendler*innen bereit sind, noch auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen, wenn Sie bereits einen Großteil der Strecke mit dem Kfz zurückgelegt haben. Dadurch wurde deutlich, dass P+R stärker regional gedacht werden muss, indem beispielsweise die Pendler*innen bereits an den Wohn-/Quellorten auf den ÖPNV umsteigen und nicht erst in Soest. Der Platzbedarf für etwaige P+R-Anlagen und die damit verbundene Versiegelung von Flächen wurden in diesem Zusammenhang ebenfalls kritisch angeführt.

Im Bereich des Kfz-Verkehrs sahen die Teilnehmenden insbesondere bei der Förderung alternativer Antriebe (z.B. Ausbau an Ladestationen für E-Autos), bei zusätzlichen Geschwindigkeitsreduzierungen (insbesondere mehr Tempo 30) sowie bei der Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen Potenziale in Hinblick auf mögliche CO₂-Einsparungen. Es stellte sich im Laufe der Diskussion heraus, dass die letztgenannten Themen jedoch straßenverkehrsrechtlich (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen) bzw. aus Sicht der Verkehrssicherheit und des tatsächlichen Einsparpotenzials (Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen) kritisch zu betrachten und nur eher einzelfallbezogen möglich sind.

Letztlich zeigt sich, dass die Anregungen von den Teilnehmenden eine große Spannweite hinsichtlich der Kosteneinschätzungen aufweisen, bzgl. der Wirkungen sind die Maßnahmen jedoch überwiegend im Mittelmaß einzuordnen (siehe unten). Deutlich wird hierbei, dass keine der genannten Maßnahmen eine hohe

Wirkung mit gleichzeitig geringen Kosten aufweist. Lediglich die Ideen der Taktverdichtung und der Bahn- hofsreaktivierung werden mit einer hohen Wirkung eingeschätzt, sind aber auch mit sehr hohen Kostenein- schätzungen verbunden.

Nachfolgend sind die Anmerkungen nochmals – nach Themen sortiert – dargestellt.

Radverkehr:

- Wohnungsgesellschaft Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen
- Fahrradabstellsatzung
- Aufteilung Verkehrsfläche (mehr Rad+Fuß)
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Stadtweites Fahrradverleihsystem
- Fahrradfahren sicherer machen! → Vorrang Fahrrad
- Logistikzentrum → z.B. weitere Verteilung mit Lastenrädern

ÖPNV:

- Pendlerparkplätze an der Autobahn → Busse Richtung Arbeitsplätze
- Bürgerbus, Taxibus, AST, On-Demand,... → Vielfalt Angebotstypen (Kriterium: Nachfrage)
- Autonomer Bus (einzelne Zielorte anfahren)
- Taktverdichtung ÖPNV → 15 min
- Reaktivierung Bahnhof
- Park+Ride, Bike+Ride
- Moderne Antriebe (Elektro/Gas)
- Werbemaßnahmen (z.B. Gratis ÖPNV für 1 Monat),
- Vergünstigungen durch Kostenpauschale (Ziel: Touristen)
- Haltestellen digitalisieren
- „lieber das Eigene“ (Hygiene) → Wie kann man das überwinden?
- Fahrräder abräumen am Bahnhof

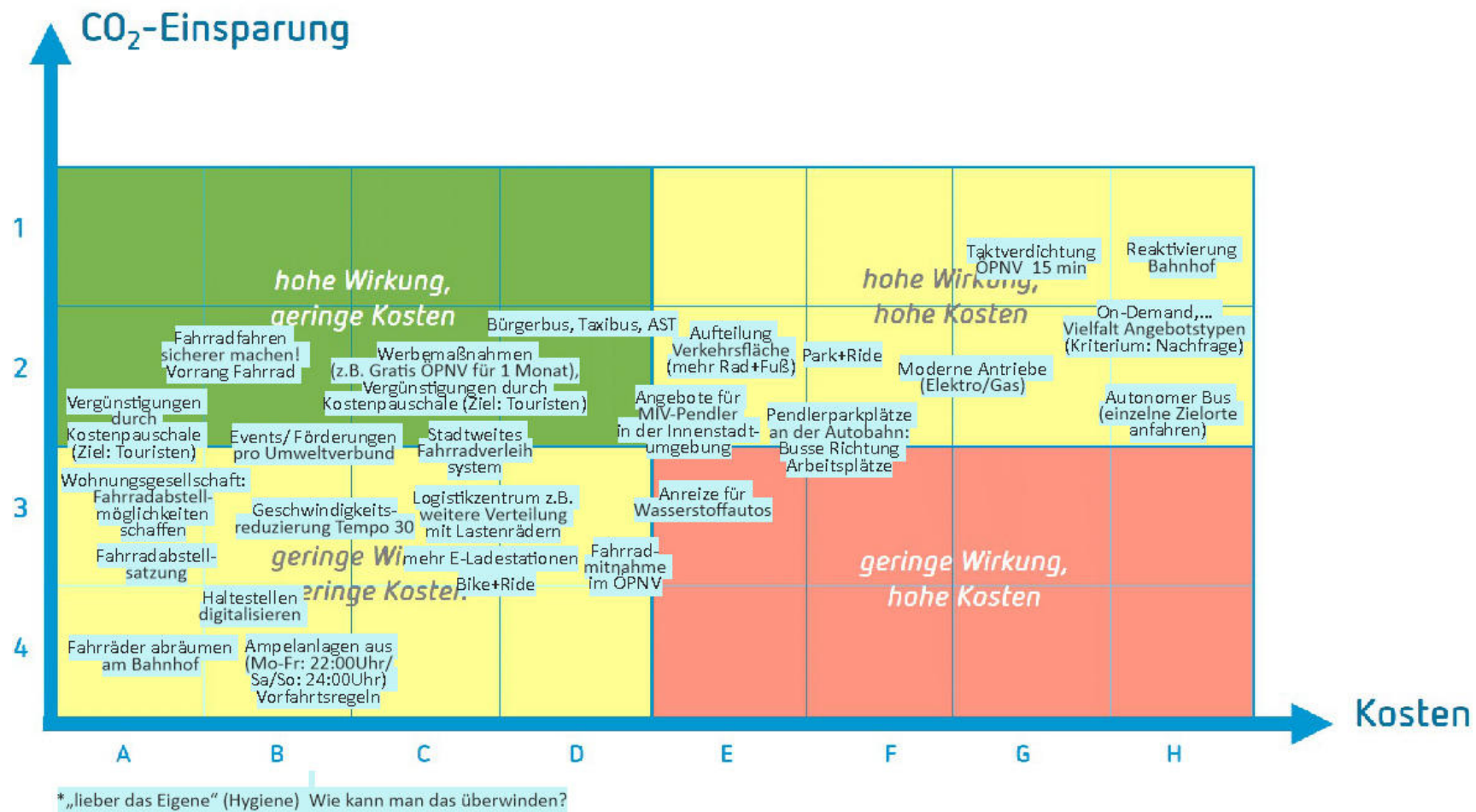
MIV:

- Anreize für Wasserstoffautos, mehr E-Ladestationen
- Angebote für MIV-Pendler in der Innenstadt
- Ampelanlagen aus (Mo-Fr: 22:00Uhr/ Sa/So: 24:00Uhr) → Vorfahrtsregeln
- Geschwindigkeitsreduzierung → Tempo 30

Sonstiges:

- Events/ Förderungen pro Umweltverbund

Ergebnis-Stellwand „Pull“



Regulierung „Push“

Die drei Diskussionsrunden zum Handlungsfeld „Regulierung/ Push-Maßnahmen“ verliefen inhaltlich relativ unterschiedlich, da sich in jeder Gruppe ein eigenes Hauptthema im Rahmen der Diskussion herauskristallisiert hat. Eine grundsätzliche Schwierigkeit im Rahmen der Diskussion bestand u.a. darin, regulatorische Maßnahmen/Ideen losgelöst von neuen Mobilitätsangeboten zu denken, da stets betont wurde, dass „Push“ und „Pull“ stets gemeinsam gedacht werden muss, um gewünschte Effekte erzielen zu können. Übergeordnet wurden zur Regulierung insbesondere die Themen

- „ruhender Kfz-Verkehr/ Kfz-Stellplätze in der Innenstadt“,
- „Erreichbarkeit/ Pkw-Stellplatzverfügbarkeit in Gewerbegebieten bzw. bei großen Arbeitgebern“
- sowie der „fließende Kfz-Verkehr bzw. die Sperrung besprochen.

Hinsichtlich der Reduktion von Kfz-Stellplätzen in der Innenstadt wurde insbesondere das Ziel einer „auto-freien Innenstadt/ Altstadt“ verknüpft. Ein geringeres Angebot soll demnach auch eine geringere Nachfrage erzeugen, mit dem Pkw die Innenstadt aufzusuchen. Hierbei gab es jedoch unterschiedliche Meinungen bzgl. der Dimension der Reduktion. Während einerseits der Rückbau von 20% der Stellplätze als guter Schritt bewertet wurde, gab es andererseits auch die Forderung eines sukzessiven Rückbaus (pro Jahr) mit dem langfristigen Ziel, keine Pkw-Stellplätze mehr zur Verfügung zu stellen. Parallel hierzu war sich jedoch die Mehrheit einig, dass die Flächen ehemaliger Parkplätze anderen Nutzungen (z.B. Stadtmöblierung, Grün) zur Verfügung gestellt werden sollten. Darüber hinaus wurde neben dem infrastrukturellen Ansatz der Stellplatzreduktion auch die deutlich schärfere Bepreisung der Parkplatznutzung angesprochen. Neben einer Staffelung der Preise in Abhängigkeit der Entfernung zur Innenstadt wurde ebenfalls die Begrenzung der innenstadtnahen Parkplätze auf „saubere“ Pkw (z.B. Elektrofahrzeuge) vorgeschlagen.

Für die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete bzw. großer Arbeitgeber stand die Zielgruppe der Pendler*innen im Fokus der Diskussion. Es galt die Frage zu beantworten, wie regulatorische Maßnahmen Arbeitnehmer*innen unterstützen können, mit alternativen Verkehrsmitteln zum privaten Pkw zur Arbeit zu fahren. Beispielhaft wurde hierfür die Reduktion der Pkw-Stellplätze von Seiten der Betriebe erwähnt. Im Rahmen einer Stellplatzsatzung sowie der Flächenausweisung könnten entsprechende Forderungen verankert werden. Gleichzeitig wurde insbesondere an dieser Stelle stets darauf verwiesen, dass alternative Angebote geschaffen werden müssen, um die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte gewährleisten zu können.

Hinsichtlich des fließenden Kfz-Verkehrs wurden Straßensperrungen, Geschwindigkeitsreduzierungen und Umwidmung von Kfz-Spuren (z.B. zugunsten Radverkehrsinfrastruktur) genannt. Konkret wurde bspw. die Sperrung der Wallburger Unterführung als Nadelöhr genannt, wodurch einer der wichtigen Nord-Süd-Achsen im gesamtstädtischen Kontext unterbunden wäre. Von anderer Seite wurde hierzu zu bedenken gegeben, dass mögliche Ausweichverkehre in benachbarte (Wohn-) Gebiete die Folge wären. Grundsätzlich waren sich die Teilnehmenden aber einig, dass sich durch entsprechende Restriktionen für den fließenden Verkehr

die Reisezeiten des MIV so erhöhen müssen, dass die umweltverträglichen Verkehrsmittel die (bzgl. Zeiterparnis) effizientere Wahl darstellen.

Analog zu den genannten Maßnahmen der Arbeitsgruppe „Pull“ sind auch keine Maßnahmen eindeutig niedrigen Kosten mit einer hohen Wirkung zugeordnet (siehe unten). Zwar wird die Idee „Autofreie Innenstadt“ v.a. hinsichtlich der Wirkung als sehr hoch eingeschätzt, jedoch waren sich hier die Teilnehmenden uneinig bzgl. der Bedeutung dieser Maßnahmen (siehe oben). Demnach fehlt es auch hier an effizienten, progressiven und engagierten Ideen zur Zielerreichung der CO₂-Neutralität der Arbeitsgruppe „Push“.

Nachfolgend sind die Anmerkungen nochmals – nach Themen sortiert – dargestellt:

Ruhender Kfz-Verkehr:

- Größe der Fahrzeuge → Größe der Parkplätze begrenzen
- Parkplätze entsprechend der Entfernung zur Kernstadt klassifizieren, z.B. nur Elektro Innenstadtnah
- Zentralisierte Parkplätze
- Parkverbot rund um die Schulen
- Verengung/ Rückbau von Parkplätzen im Gewerbegebiet
- Parkraum reduzieren und Umwandeln in Fahrradparkplätze
- Umwidmung weiterer Parkplätze → zugunsten anderer Nutzung
- Sukzessive Reduzierung von Parkplätzen → bis gegen 0
- Parkraumbewirtschaftung Altstadt
- 20% weniger Parkplätze
- Staffelung der Preise Parken
- Höhere Parkgebühren → deutliche Verteuerung z.B. an Samstagen
- Weniger Parkplätze im Gewerbegebiet → Umstieg auf Umweltverkehre (ÖPNV, Rad...)

Verkehrsberuhigung:

- Spielstraße Altstadt
- Spielstraßen
- Andere Straßenquerschnitte → zugunsten alternativer Verkehrsmittel → Umweltverkehr

Radverkehr:

- Fahrradabstellnutzung → Anzahl auf Menge Stellplätze vorgeben
- Mehr Fahrradabstellplätze, z.B. Parkhaus am Bahnhof → Verknappung von Parkraum

Kfz-Verkehr:

- Sperrungen für Kfz-Verkehr → Nachteil Reisezeit
- Stadtfest im Soest autofrei
- Reduzierung der Geschwindigkeit → Gesamtstadt Soest
- Autofreie Innenstadt
- Autofreie Innenstadt → „Autos raus aus der Innenstadt“
- Sperrung der Wallburger Unterführung für den Autoverkehr

Maßnahmenideen über reine Push-Charakteristika hinaus:

Nutzung:

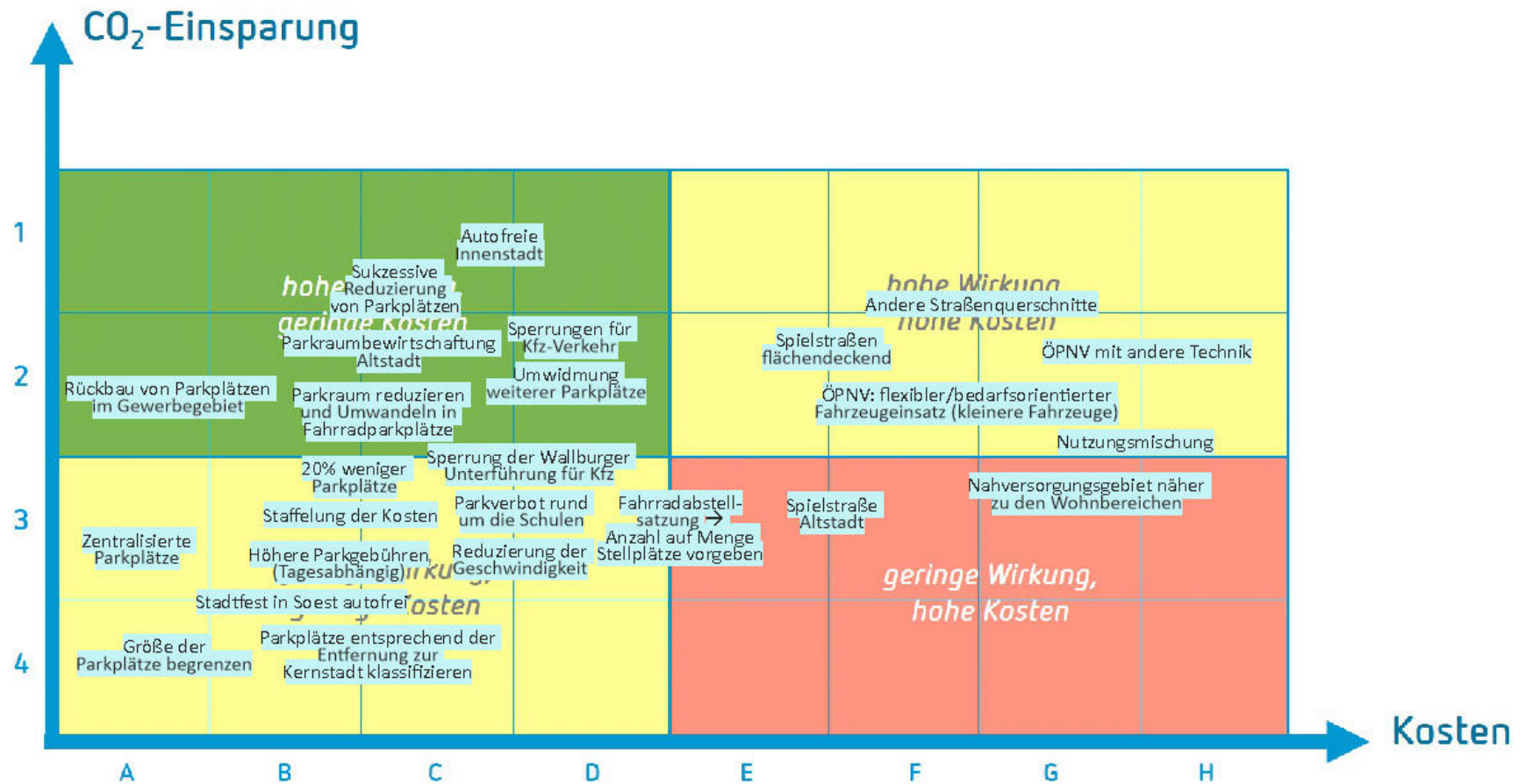
- Nahversorgungsgebiet näher zu den Wohnbereichen

- Nutzungsmischung („Stadt der kurzen Wege“)

ÖPNV:

- ÖPNV mit anderer Technik
- ÖPNV: flexibler/bedarfsorientierter Fahrzeugeinsatz (kleinere Fahrzeuge)

Ergebnis-Stellwand „Push“



Regionale Ebene

In drei Diskussionsrunden, die aufeinander aufbauend angelegt waren, wurden Strategien und Maßnahmen auf der regionalen Ebene diskutiert. Neben infrastrukturellen Themen wurden insbesondere kreisweite oder auch regionale Marketing- und Kommunikationsstrategien angeregt und diskutiert. Deutlich wurde, dass die Stadt Soest auf regionaler Ebene sicher ein wesentlicher Impulsgeber oder auch Unterstützer sein kann, für das eine oder andere Handlungsfeld oder Maßnahme auch die Federführerschaft übernehmen kann, aber sowohl in der Radverkehrsförderung als auch beim Ausbau des Bus- und Bahnverkehrs (ÖPNV bzw. SPNV) auf weitere Akteure (Kreis, Verbund, Verkehrsunternehmen) als Partner für eine CO₂-neutrale Mobilität angewiesen ist. Ein kreisweites Netzwerk auf Ebene des Kreises und der Kommunen, ggf. unter Beteiligung von Mobilitätsdienstleistern, ist anzustreben.

Bei den Verkehrsträgern dominierten erwartungsgemäß Vorschläge zum ÖPNV/SPNV und zum Radverkehr sowie zu Verknüpfungen der beiden Verkehrsträger untereinander. Bei beiden Verkehrsträgern wurden fehlende tangentielle Verbindungen benannt, die gestärkt werden sollten. Dabei wurde teilweise kontrovers diskutiert, ob schnelle, sichere und gute Fahrradverbindungen eine Alternative zu nicht kostendeckenden ÖPNV-Verbindungen sein können. Grundsätzlich wurde eine deutliche Optimierung der Anbindung Soests an Dortmund in Bezug auf die Reisezeiten mit dem SPNV (z.B. durch das Auslassen einiger Halte bei einzelnen Fahrten) vorgeschlagen, um konkurrenzfähig zum Pkw zu sein und Verlagerungen auf die Schiene zu erzielen. Konträr zu dieser Forderung wurde ebenfalls ein neuer S-Bahn-Haltepunkt Soest-West genannt, welcher die Reisezeit zwischen Soest und Dortmund verlängern würde.

Damit die Regionalbusse durch ihre Führung durch die Soester Innenstadt nicht so viel Zeit verlieren, wurde angeregt, sie am Stadtrand mit Stadtbussen zu verknüpfen, die die Fahrgäste dann ans Ziel bringen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Umsteigesensibilität genannt, welche wichtig bzgl. der Attraktivität eines Verkehrsmittels ist. Gleichzeitig sollen Marketingmaßnahmen, Informationskampagnen sowie günstigere Tarife oder auch Newsletter die Angebote bewerben. Zielgruppenspezifisch sind hier Jobticketangebote zu nennen oder Minigruppen-Tarife im ÖPNV, die im Freizeitverkehr auf Gruppen fokussieren, die aus Kostengründen mit dem Pkw reisen. Unterschiedlich diskutiert wurde im Hinblick auf die Verknüpfung von Fahrrad und SPNV/ÖPNV die Fahrradmitnahme einerseits (der Wunsch diese auszubauen) und den aktuellen Entwicklungen bei der Verknüpfung Rad und ÖPNV durch den Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte als Mobilstationen. Dies wird am Bahnhof Soest mit dem Fahrradparkhaus und den weiteren Abstellangeboten bereits vorbildlich praktiziert. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen sind eine Maßnahme zur Stärkung des Umweltverbund auf regionaler Ebene. Diese erzielen insbesondere an regionalen Schnellbuslinien hohe Wirkungen. Um Pendler nach Soest auf das Fahrrad zu verlagern werden breite, sichere und schnelle Verbindungen, eingebettet in ein kreisweites Radverkehrsnetz für Alltag und Tourismus, benannt. Darüber hinaus sollte die Radmitnahme im Bahnverkehr vorgeschlagen, aber nicht intensiver diskutiert, wurde darüber hinaus ein öffentliches Leihfahrradsystem; ggf. als kostenloses System, wobei hierbei Kosten und Wirkungen für die Verlagerung von Pkw-Fahrten kritisch gesehen wurden.

Ein weiteres regionales Handlungsfeld, aber auch für die Stadt Soest, wurde im betrieblichen Mobilitätsmanagement gesehen, um nicht nur die eigene Bevölkerung, sondern auch Einpendlerinnen und Einpendler über die Unternehmen bzw. Betriebe zu erreichen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichen von kostengünstigen Jobticketangeboten, Jobrad-Angeboten, Maßnahmen aus dem Bereich Motivation wie die Teilnahme an Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“ über neue Ideen wie Mitarbeiter E-Autos bis hin zu Stärkung von Homeoffice durch neue Angebote wie Co-Working Spaces, um Arbeitswege einzusparen. Ein Förderprogramm für Ladesäulen, E-Autos sowie Pedelecs an den Unternehmen waren infrastrukturelle Maßnahmen, die diskutiert wurden.

Ein weiterer Vorschlag lag in der Vernetzung von Marketingaktivitäten und der Bereitstellung digitaler Informationen über ein Mobilitätsportal sowohl für Besucherinnen und Besucher als auch für die eigenen Bevölkerung. Über einen Newsletter können Informationen zur Mobilität im Kreis (Vorteile P+R, Bewerbung der Schienenanbindung nach Dortmund, Kostentransparenz MIV versus ÖPNV ...) oder in Form eines Bonussystems oder zum Ausprobieren könnten Fahrkarten zum halben Preis über das Portal zu Verfügung gestellt werden. Die Einbindung des Tourismusgewerbes, beispielsweise über eine Soest-Karte mit Übernachtung und gleichzeitiger kostenloser Nutzung des ÖPNV oder kostenloser Leihfahrräder, waren weitere Maßnahmenvorschläge.

Letztendlich wurde im Rahmen dieser Arbeitsgruppe weniger die Frage beantwortet „Wie weit würden Sie gehen?“, sondern der Fokus lag in der Sammlung von Ideen auf der regionalen Ebene. In Bezug auf die Kosten waren die Einschätzungen so, dass infrastrukturelle Maßnahmen im ÖPNV und im Radverkehr zwar entsprechend hoch sind, aber nur teilweise von der Stadt zu tragen sind. Demensprechend sieht das Ergebnis auf der Stellwand in Bezug der Wirkungs-Kosten-Matrix aus (siehe unten). Keine der genannten Maßnahmen wird mit einer sehr hohen Wirkung eingeschätzt, obgleich hier kostenintensive Ideen zur Sprache kamen. Zusammenfassend kann auch hier festgehalten werden, dass hinsichtlich der Ideensammlung noch Spielraum besteht, um richtungsweisende Maßnahmen im Verkehrssektor für eine anvisierte CO₂-Neutralität zu identifizieren.

ÖPNV

- Marketing für die Schiene in die Nachbarstädte
- Bahnhöfe als Mobilstationen
- Newsletter Bonussystem „Fahrkarte zum halben Preis“
- Mind. NRW-Tarif statt Westfalentarif
- Jobticket
- tangentielle Verbindung (Bus) stärken
- S-Bahn Soest-Dortmund Bahnhof Soest-West
- Günstigere Tarife/Kostentransparenz, Tarif Mini-Gruppe (Pkw)
- Kostenloser ÖPNV
- Beschleunigung SPNV
- Verknüpfungen Regionalbusse-Stadtbusse am Stadtrand
- Regionalverkehr ÖPNV
- Radmitnahme stärken

- Förderung P+R App/Belohnung

Radverkehr

- Mit dem Rad zur Arbeit mit eigenen Anreizen/ Stadtradeln
- Radwegeausbau → breit, schnell, sicher
- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen am ÖPNV
- Kreisweites Radverkehrsnetz Alltag + Tourismus
- Öffentl. Leihradsystem
- Kostenloses Leihfahrradsystem
- tangentielle Verbindungen per Rad

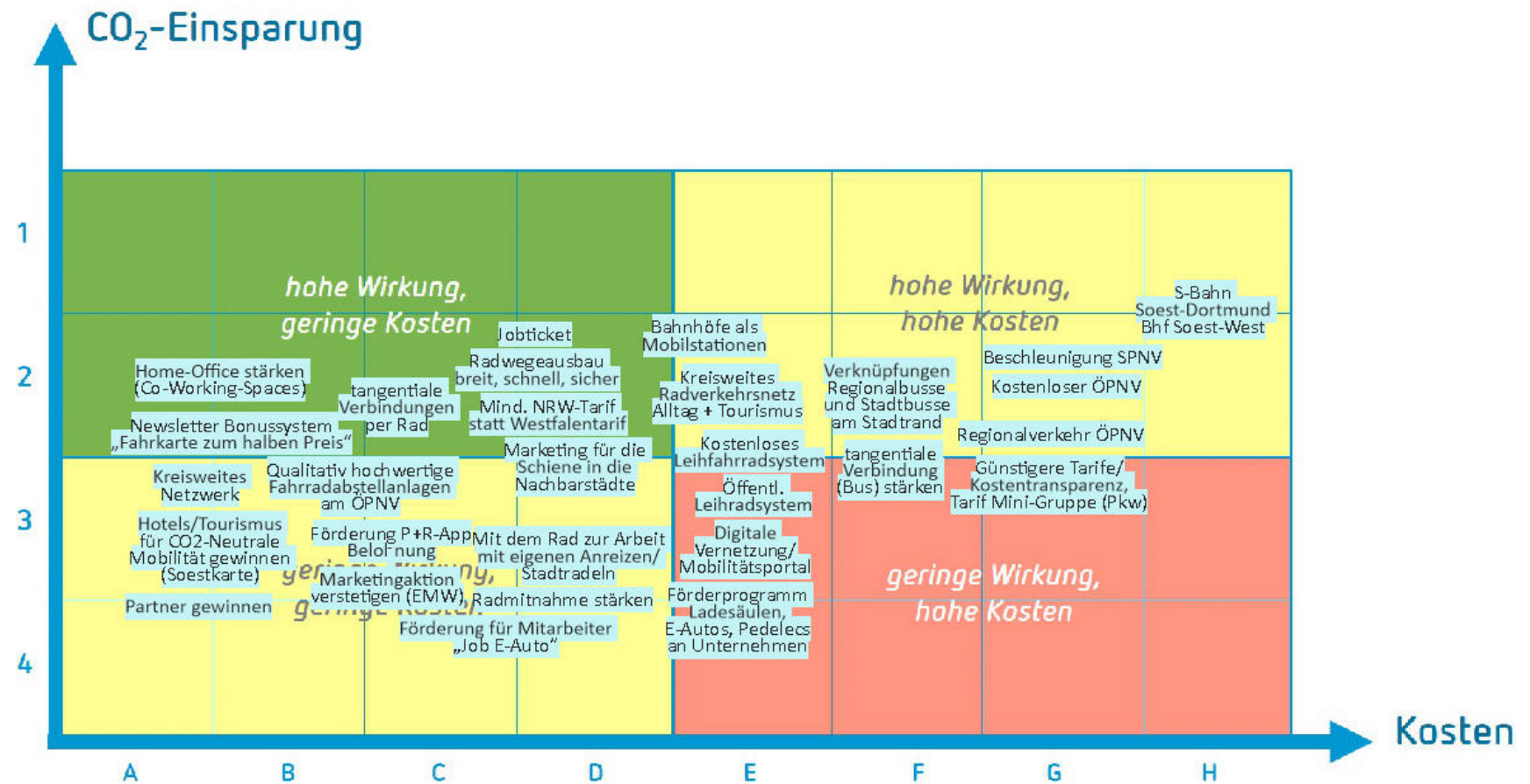
Infrastruktur

- Förderprogramm Ladesäulen, E-Autos, Pedelecs an Unternehmen

Sonstiges

- Digitale Vernetzung/Mobilitätsportal
- Marketingaktion verstetigen (EMW)
- Förderung für Mitarbeiter „Job E-Auto“
- Partner gewinnen
- Kreisweites Netzwerk
- Home-Office stärken (Co-Working-Spaces)
- Hotels/Tourismus für CO2-Neutrale-Mobilität gewinnen (Soestkarte)

Ergebnis-Stellwand Regionale Ebene



Abschluss und Ausblick

Nach der Workshop-Phase fanden sich die Teilnehmenden wieder im Plenum ein. Die Moderatoren der Planersocietät berichteten von den Diskussionsinhalten ihrer Handlungsfelder und fassten die Ergebnisse kurz zusammen, bevor Herr Tippkötter seine Beobachtungen zu den Diskussionen ergänzte. Herr Tippkötter empfahl den Anwesenden insbesondere in Bezug auf die Maßnahmenansätze mutig zu sein. Die gesammelten Ideen und die Diskussionsverläufe zeigten, dass nicht einzelne Maßnahmen zielführend sind sondern unterschiedliche räumliche Ebenen und die verschiedenen Verkehrsmittel entweder einzeln oder im Zusammenhang zu betrachten sind.

Herr Bexen (Planersocietät) gab noch einen Ausblick auf das weitere Vorgehen und den Umgang mit den Workshopergebnissen. Herr Abel bedankte sich abschließend bei allen Anwesenden und hob nochmals die Herausforderungen für das weitere Vorgehen vor dem Hintergrund der ambitionierten Zielstellung hervor.

Zusammenfassung und Reflexion Herr Tippkötter und Herr Bexen



Die Stadtverwaltung sowie die Büros Energielenker und Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktiven Diskussionen und die vielen hilfreichen Beiträge und Ideen.

Anwesenheitsliste Politikworkshop VEP Klima+ Soest

Nr.	Name	Vorname	Anmerkungen
<i>Teilnehmer</i>			
1	Bathen	Heinrich Georg	
2	Bense	Verena	
3	Blankenhahn	Harald	
4	Brüggemann	Helena	
5	Bunke	Armin	
6	Deitermann	Stefanie	
7	Feldkamp	Thomas	
8	Grieger	Willi	
9	Hagenkötter	Winfried	
10	Kappelhoff	Andreas	
11	Lesniak	Radoslaw	
12	Liedmann	Werner	
13	Meiberg	Rolf	
14	Mewes	Manuela	
15	Raubaum	Walter	
16	Richter	Anne	
17	Schween	Peter	
18	Wollny	Benno	
19	Wrede	Imke	
<i>Moderation/Verwaltung</i>			
20	Bexen	Christian	Planersicietät
21	Schröder-Dickreuter	Sebastian	Planersocietät
22	Steinberg	Gernot	Planersocietät
23	Tippkötter	Reiner	Energielenker
24	Abel	Matthias	
25	Beyer	Axel	
26	Bunse	Philipp	
27	Dwornik	Uwe	
28	Fehrmann	Lena	
29	Overhage	Bernd	
30	Steinbicker	Olaf	
31	Wolf	Rainer	