

www.planersocietaet.de



Masterplan Altstadt Parken

(Lebens-)Qualität und Erreichbarkeit gemeinsam denken

Projektpräsentation

StEA Soest / 25. März 2025

Gliederung der Präsentation

1. Projektvorstellung
2. Soester Altstadt im Vergleich
3. Wieviel Parken gibt es?
4. Wer parkt eigentlich wo?
5. Was soll sich verbessern?
6. Was schlägt der Masterplan vor?
7. Beteiligungsprozess
8. Umsetzungsplanung





Projektvorstellung

Was ist der Masterplan Altstadt Parken?

„(Lebens-)Qualität und Erreichbarkeit gemeinsam denken“

Parken ist nicht selten ein sehr **emotionsgeladenes Thema**

Erreichbarkeit und **Komfort** sind **enorm wichtig** – insb. für eine **Altstadt**

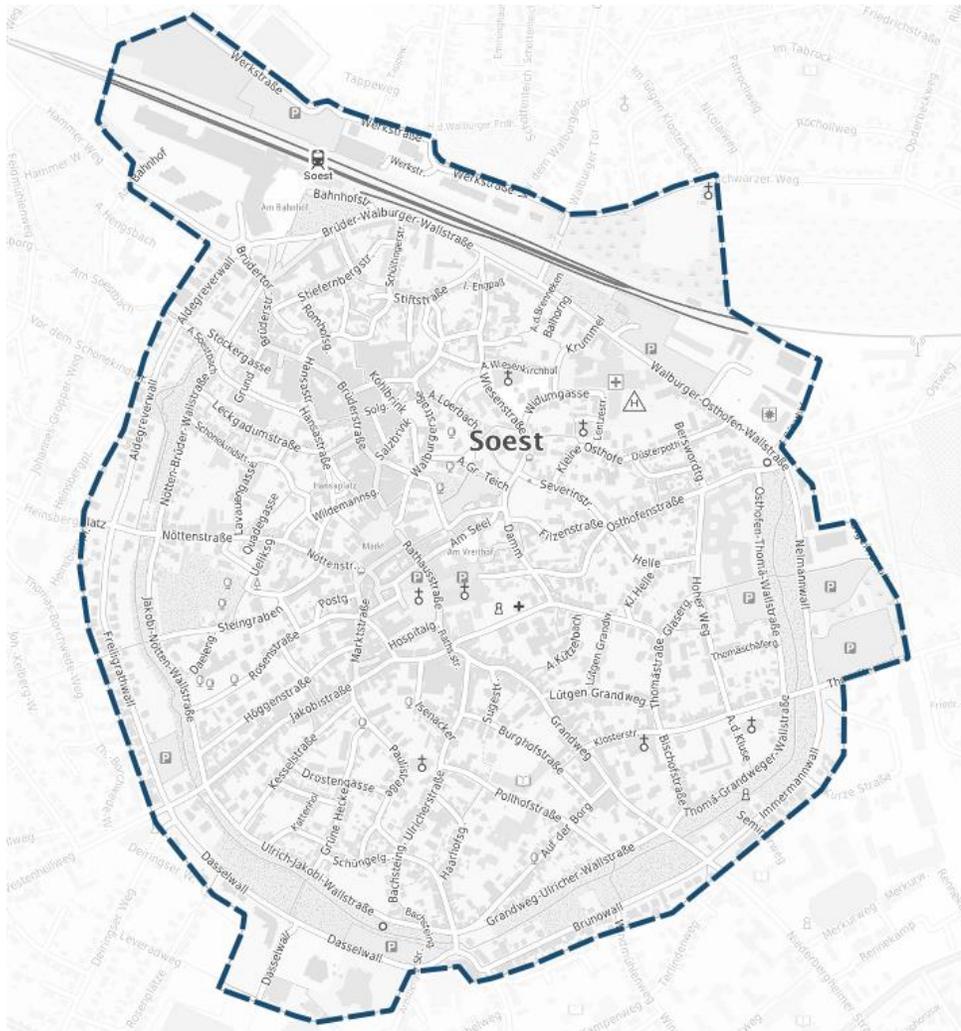
Öffentlicher Raum ist **kostbar...** und **vielseitig beansprucht**

→ Der **Masterplan Altstadt Parken** soll **Potenziale und Wege** aufzeigen, um **diesen Ansprüchen** an den öffentlichen Raum **gerecht zu werden**:

- **mehr freie Stellplätze** für **Handel, Ärzte, Gastro und Besuch** bereitstellen,
- **Parkangebot** für **Anwohnende** verbessern,
- **Parksuchverkehre** reduzieren,
- **Möglichkeiten** und **Mehrwert** der **Umgestaltung** von **Straßenraum** aufzeigen.



„(Lebens-)Qualität und Erreichbarkeit gemeinsam denken“

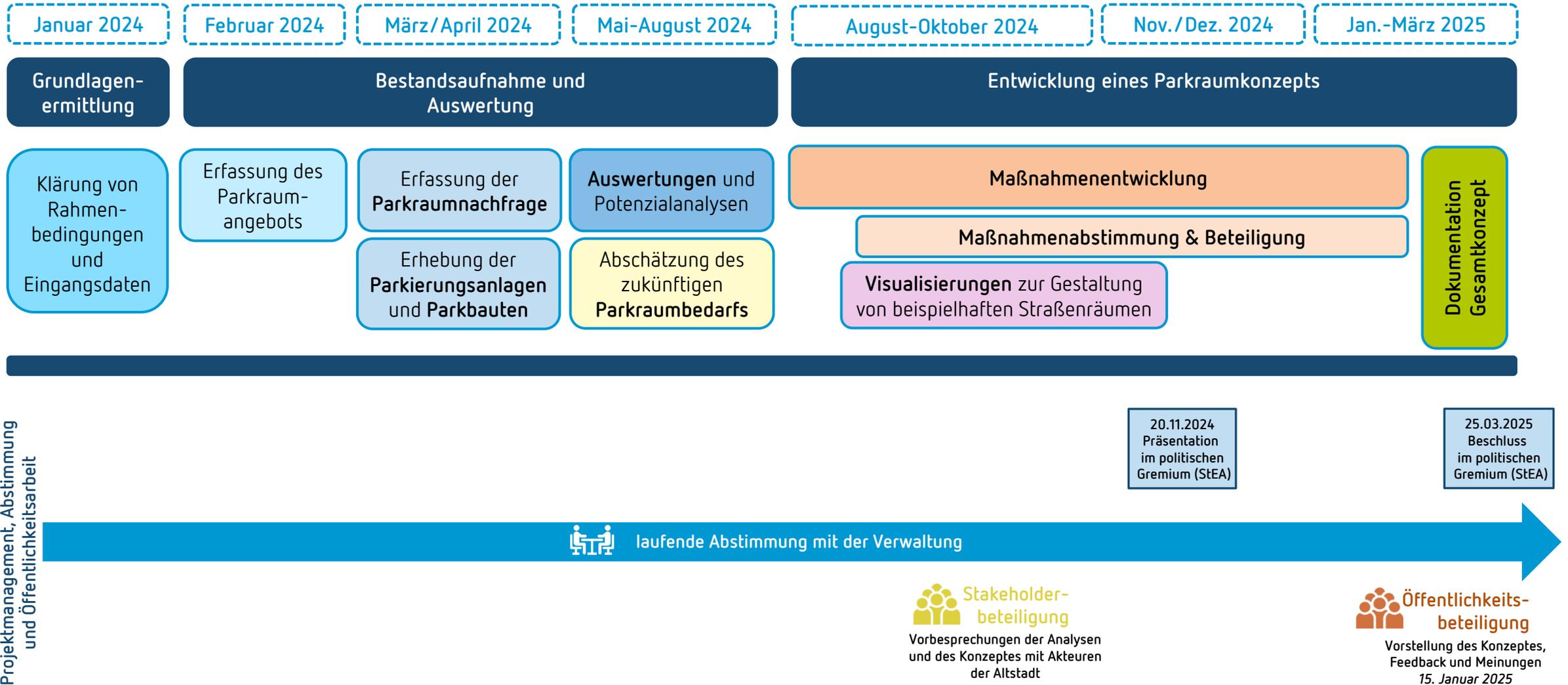


Untersuchungsgebiet des **Masterplan Altstadt Parken** umfasst die gesamte Altstadt innerhalb der Wallstraßen und bezieht die großen Plätze und Angebote außerhalb des Walls mit ein.



Masterplan Altstadt Parken

Projektlauf und Zeitplan



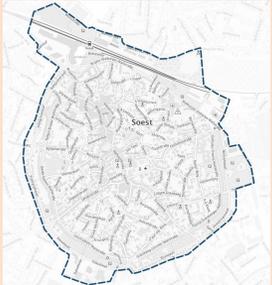


Soester Altstadt im Vergleich

Wie steht Soest in der Region dar?

Soester Altstadt im Vergleich zu anderen Städten

(überschlägige/gerundete Angaben, Stand: 2024)

	SOEST	NEHEIM	LIPPSTADT	UNNA	HAMM	WERL	BECKUM
Bevölkerung [Gesamtstadt]	5.900 [rd. 51.000]	5.100 [rd. 23.000]	5.800 [rd. 69.000]	3.000 [rd. 60.000]	2.600 [rd. 181.000]	2.500 [rd. 31.000]	2.000 [rd. 37.000]
Fläche	170 ha	110 ha	170 ha	65 ha	54 ha	40 ha	35 ha
private Pkw	3.300	2.900	3.250	1.750	1.350	1.400	1.150
Verkaufsfläche	41.000 m²	25.500 m ²	48.700 m ²	33.200 m ²	60.000 m ²	13.500 m ²	11.200 m ²
Einpendler [Gesamtstadt]	15.500	13.900 (Arnsberg)	17.900	21.700	23.500	5.800	8.700
Parkplätze	rd. 5.300 davon Straßenraum: rd. 1.400	rd. 3.500 davon Straßenraum: rd. 1.500	rd. 2.800 davon Straßenraum: rd. 1.500	rd. 2.700 davon Straßenraum: rd. 760	rd. 3.000 davon Straßenraum: rd. 550	rd. 700 davon Straßenraum: rd. 200 (Schätzung)	rd. 900 davon Straßenraum: rd. 300 (Schätzung)
Besonderheiten	Attraktives Zentrum mit vielen Veranstaltungen (z. B. Allerheiligenkirmes)	Stadtteil von Arnsberg; beliebter Einkaufsstandort; kein Stadtring	größte Stadt im Kreis Soest; historisches Zentrum	nahe gelegene Kreisstadt; historischer Stadtkern	kreisfreie Großstadt in Westfalen	bedeutender Wallfahrtsort	beschaulicher Stadtkern; Hochburg des westfälischen Karnevals
							

Soester Altstadt im Vergleich zu anderen Städten

Die Soester Altstadt steht im Vergleich mit der Region sehr gut dar!

- ansprechendes und **qualitativ hochwertiges, historisches Stadtbild**
- äußerst **attraktiver und beliebter Standort für Einkauf, Wohnen, Kultur, Gastronomie, Gesundheit, Veranstaltungen und Märkte**
- vereint **sehr große Nutzungsvielfalt** an einem **zentralen und sehr gut erreichbaren Ort**
...nicht nur mit dem Auto, sondern auch mit Bus/Bahn, Rad und zu Fuß
- **sehr gutes Parkplatzangebot** unter den Vergleichsstädten





Wieviel Parken gibt es?

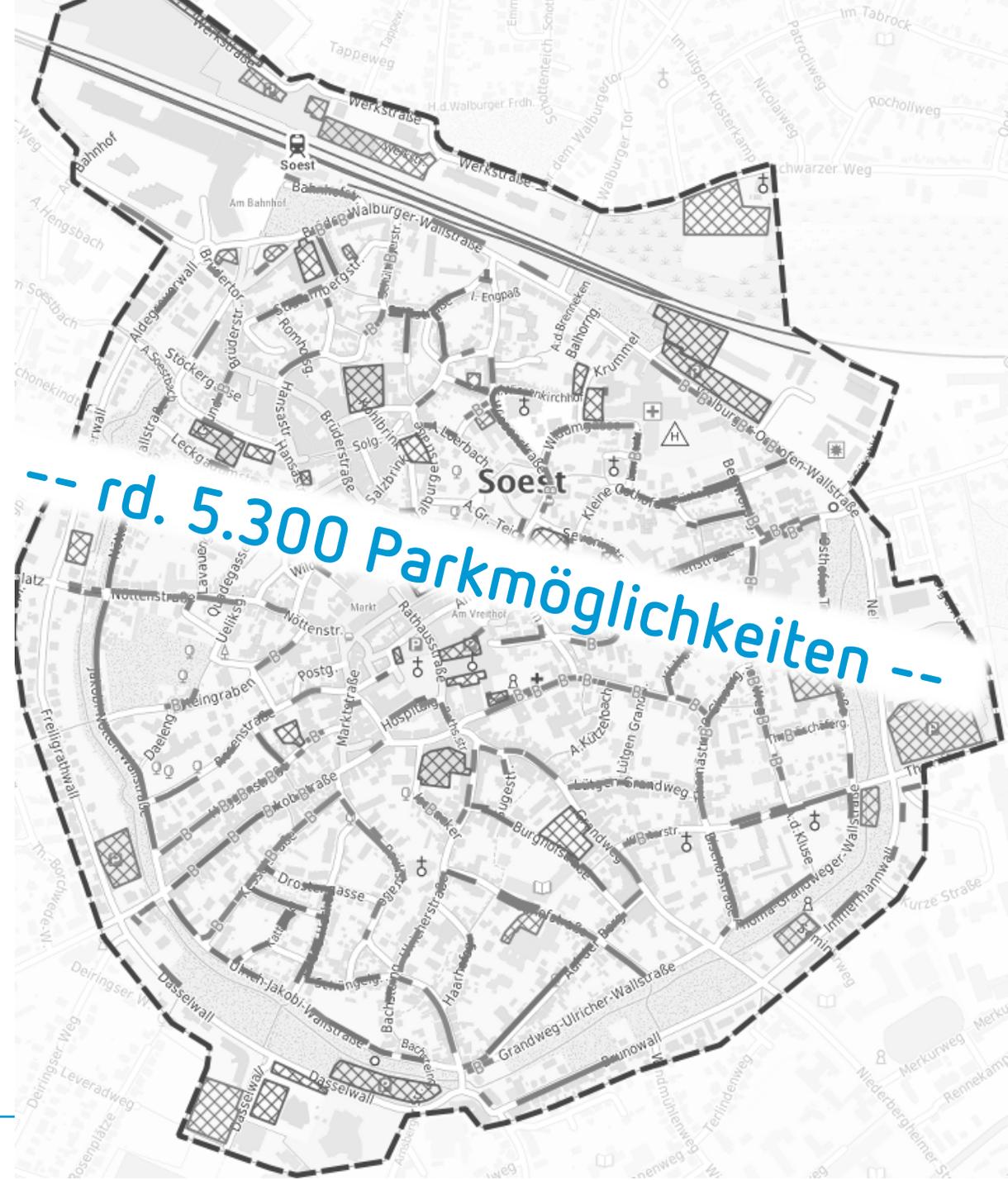
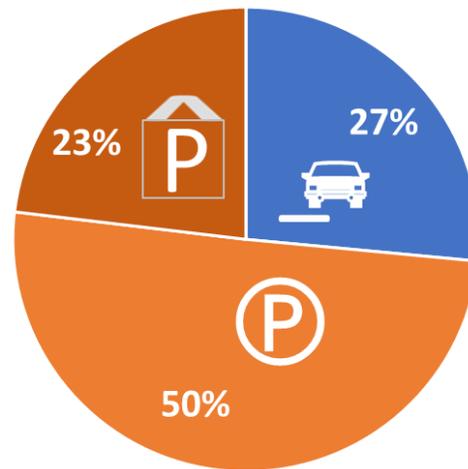
Analysen und Daten

Analysen und Daten

Sehr großes Gesamtangebot

rd. **5.300** öffentlich-zugängliche
Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet Altstadt
Straßen, Plätze & Parkhäuser

- rd. 1.400 im öffentlichen Straßenraum (27%)
- rd. 3.900 auf Plätzen & in Parkierungsbauten (73%)
- zusätzlich **privates Parken**:
rd. 600 Plätze in Garagen und schätzungsweise mind. 500-600 weitere auf Zufahrten, Höfen, Grundstücken

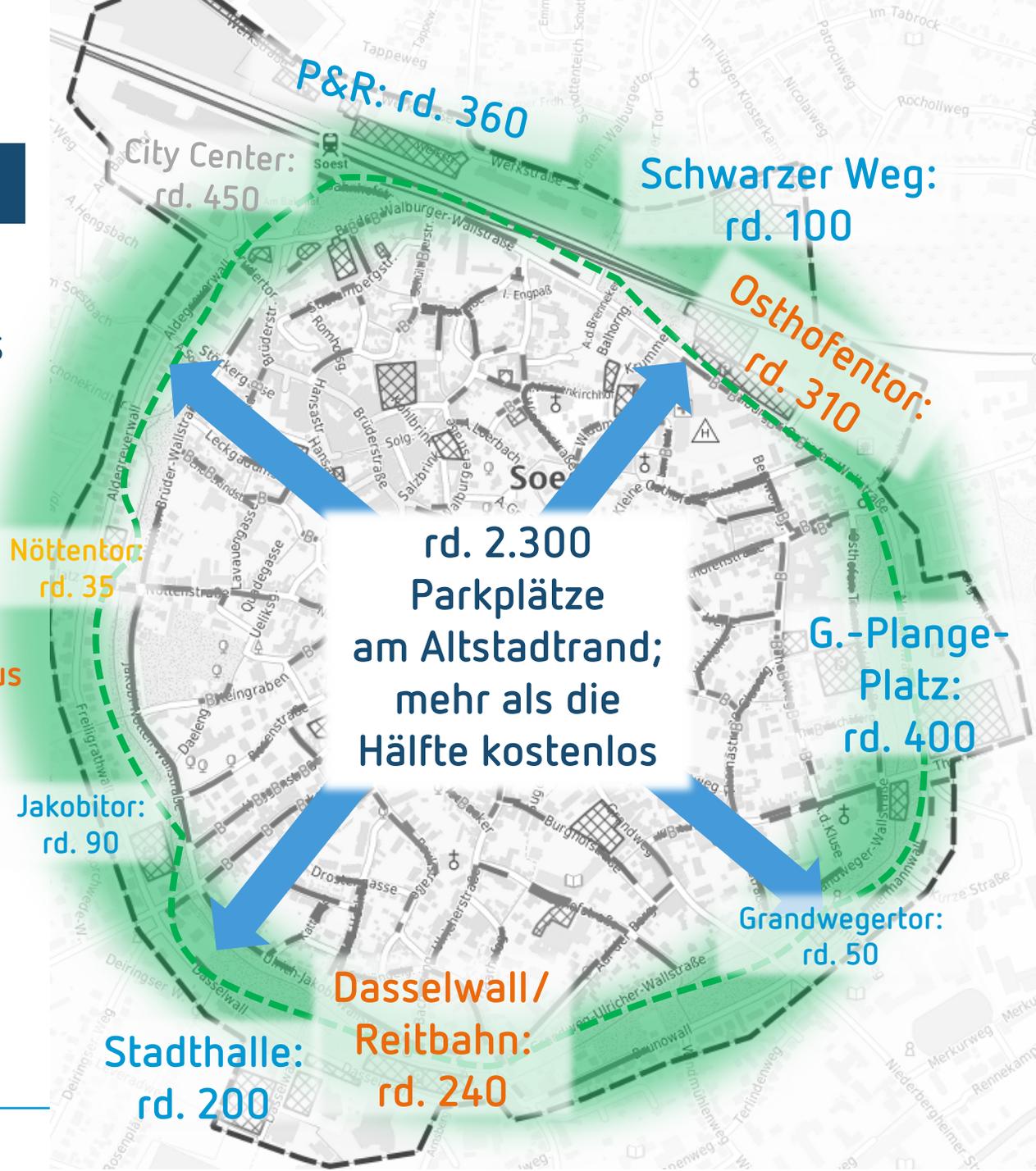


Hohe Kapazitäten entlang der Wälle

Parkierungsanlagen und Plätze außerhalb der Wallstraßen, fußläufig ca. 5-10 Min bis Rathaus

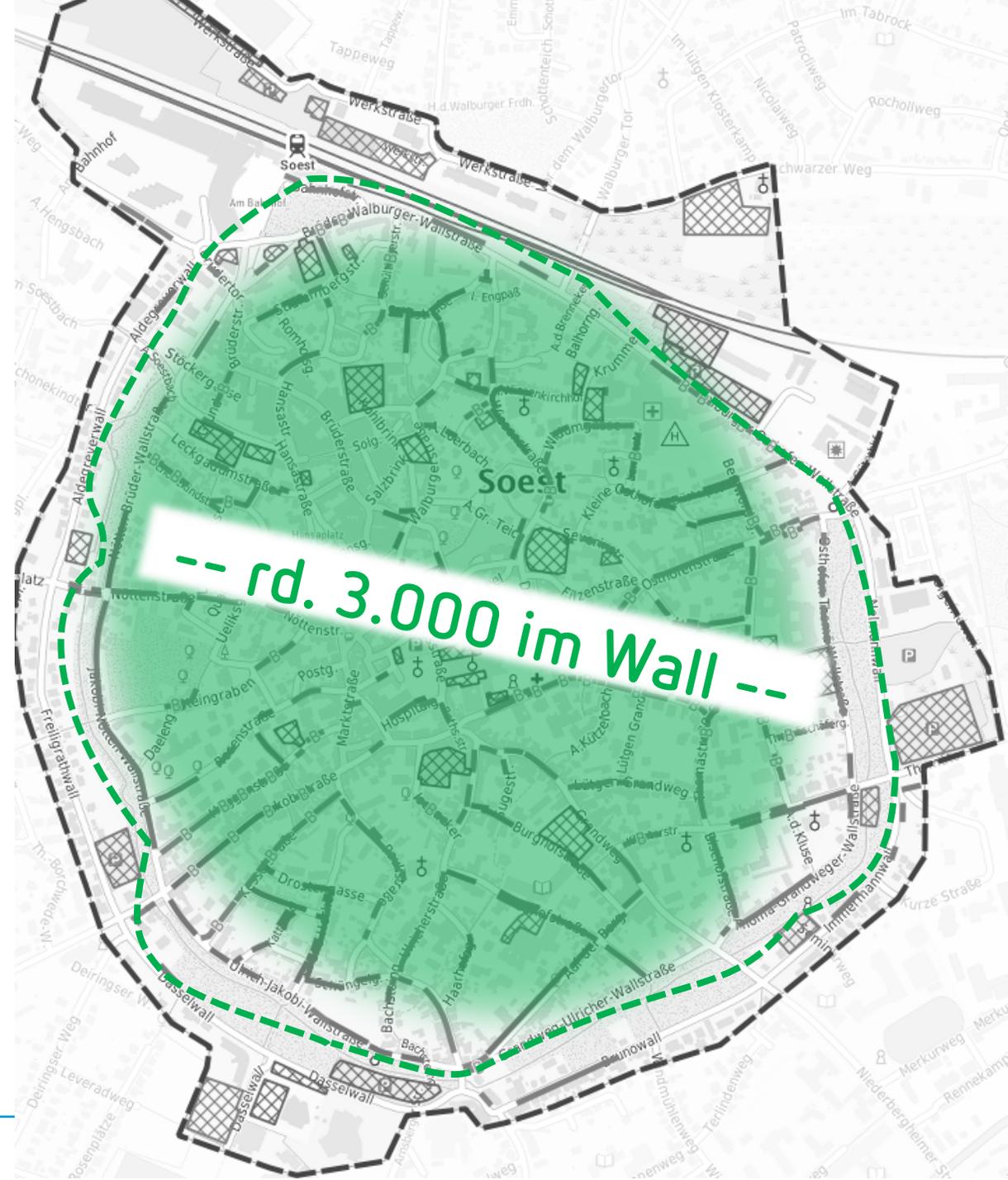
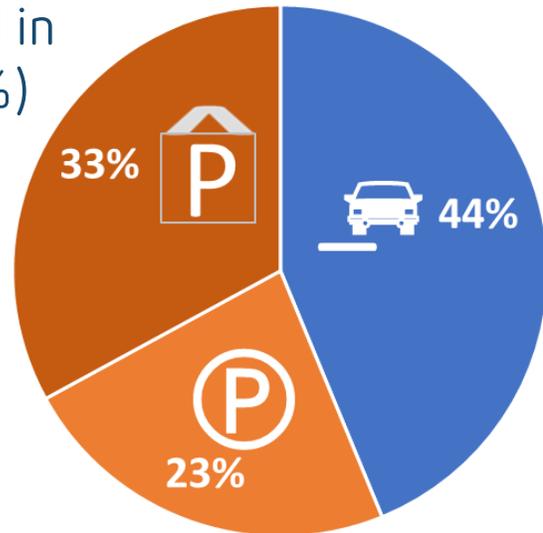
→ rd. **2.300** Parkmöglichkeiten

- rd. 400 Plätze auf dem **Georg-Plange-Platz** (kostenlos)
- rd. 440 Plätze an der **Stadhalle/Dasselwall/Reitbahn** (200 kostenlos, 240 Gebühr)
- rd. 310 Plätze auf Parkplätzen **Osthofentor/WOW/Krankenhaus** (Gebühr)
- rd. 50 Plätze am **Grandwegertor** (kostenlos)
- rd. 90 Plätze am **Jakobitor** (kostenlos) und 35 Plätze am **Nöttentor** (zeitlich beschränkt/Parkscheibe)
- mind. 100 Plätze am Parkplatz **Schwarzer Weg**
- rd. 360 Plätze für **P&R** (überwiegend kostenlos)
- 450 Plätze am City Center (Kundenparken, privat)



Großes Angebot innerhalb der Wälle

- rd. **3.000** öffentlich-zugängliche Parkmöglichkeiten **innerhalb des Walls** (Straßen, Plätze & Parkhäuser)
- rd. 1.300 im **Straßenraum** (44%)
davon 330 exklusiv für Bewohnende
- rd. 1.700 auf **Plätzen** und in **Parkierungsbauten** (56%)

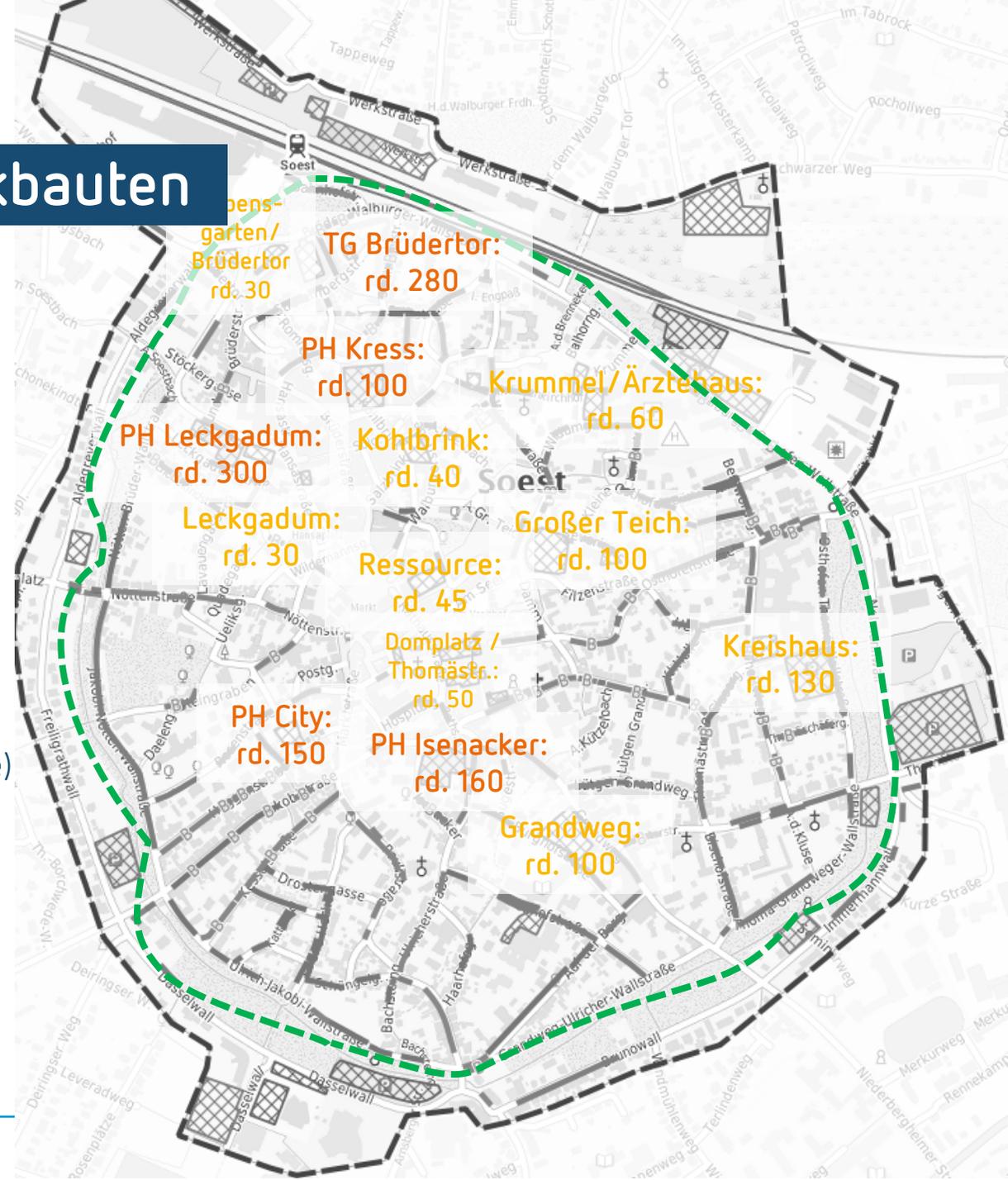


Auf zentralen Parkplätzen und in Parkbauten

Parkierungsanlagen und Plätze innerhalb der Wallstraßen

→ rd. 1.700 Parkmöglichkeiten

- **Parkhäuser: rd. 1.000 Plätze** (Gebühr)
Brüdertor, Leckgadum, Isenacker, Kress, City
- **Parkplätze: rd. 700 Plätze** (meist Gebühr oder Parkscheibe)
Großer Teich, Grandweg, Leckgadum, Kohlbrink, Krummel, Domplatz, Thomästraße, am Brüdertor, Lebensgarten, Ärztehaus, Ressource, Kreishaus

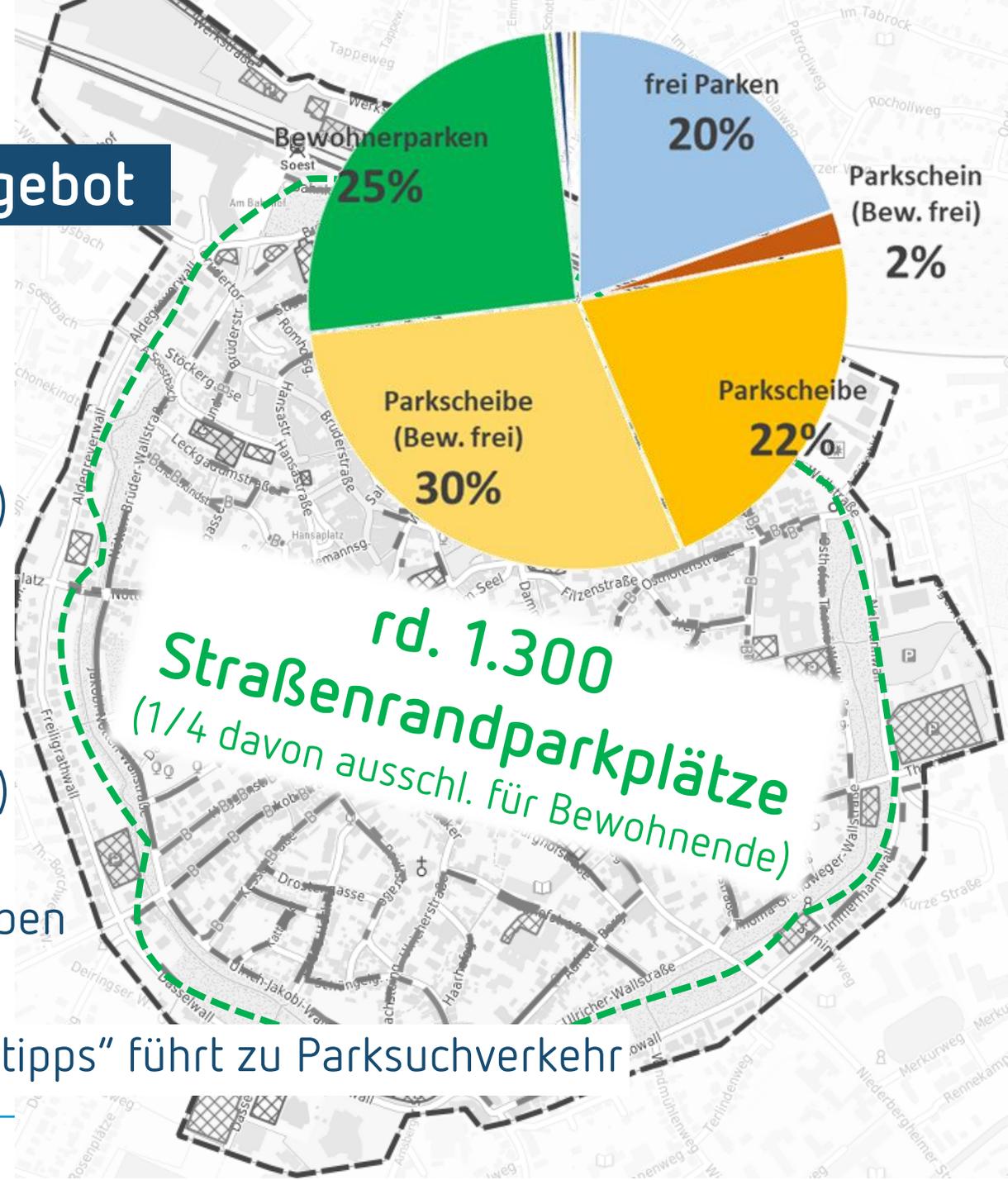


Straßenrandparken und Bewohnerangebot

Straßenrandparken (ohne Plätze)
innerhalb der Wallstraßen

→ rd. 1.300 Parkmöglichkeiten

- fast komplett kostenfrei (rd. 930, frei/Parkscheibe)
- 2 % kostenpflichtig mit Parkschein (rd. 30)
- über die Hälfte zeitlich beschränkt (rd. 700, Scheibe/Schein, meist max. 2-3 Stunden)
- ¼ des Angebots exklusiv für Bewohner (rd. 330)
1.700 Bewohnerparkausweise ausgegeben (2024)
- weiteres Drittel (rd. 410) für Bewohner freigegeben
- **Aber:** unübersichtliche, kleinteilige Regelung, geringe Lenkungswirkung, Suche nach „Geheimtipps“ führt zu Parksuchverkehr





Wer parkt eigentlich wo?

Analysen und Daten

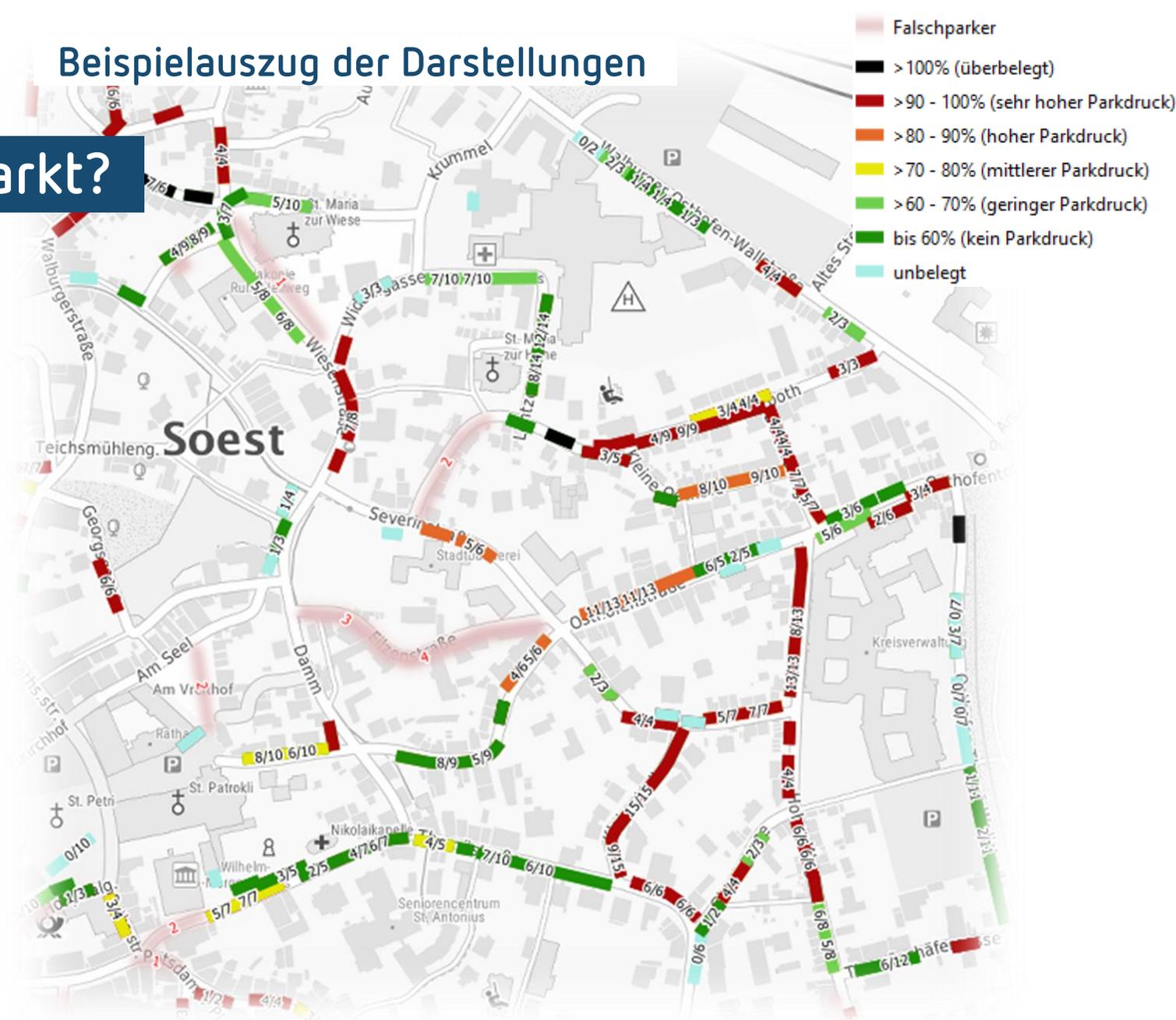
Erhebung der Parkraumnachfrage

- **Aufwändige Begehungen im Frühjahr 2024** (Dienstag und Samstag im März / April)
- **repräsentative Erhebungstage:** Normalwerktage, gutes Wetter, keine Ferien oder Veranstaltungen, keine Streiks, keine größeren Baustellen (Umbau Jakobitor durch Nacherhebung im Juni ergänzt, kleinere Baustelle Thomästraße auf Wirkung geprüft)
- **Erfassung der Kennzeichen** der geparkten Fahrzeuge
- **je 18 Begehungsrunden pro Tag** (5-22 Uhr, 1-Stunden-Intervalle)
- **Erhebung von Parkbauten / Auswertung von Belegungsdaten**
(Zählungen, Kameraerfassung, Schranken- und Betreiberdaten, Parkleitsystem)

- **ERGEBNIS:** → detaillierte, straßenabschnittsgenaue Aussagen zu Auslastung, Spitzenzeiten, Falschparkern, Parkdauer und einzelnen Nutzergruppen

Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

- Räumliche Detaildarstellung zu jedem Erhebungsintervall
- 5-21 Uhr; Dienstag und Samstag
- konkrete Situation in einzelnen Straßenabschnitten sichtbar
- sehr kleinteilig
- Differenzierte Unterschiede je Straße und Uhrzeit erkennbar

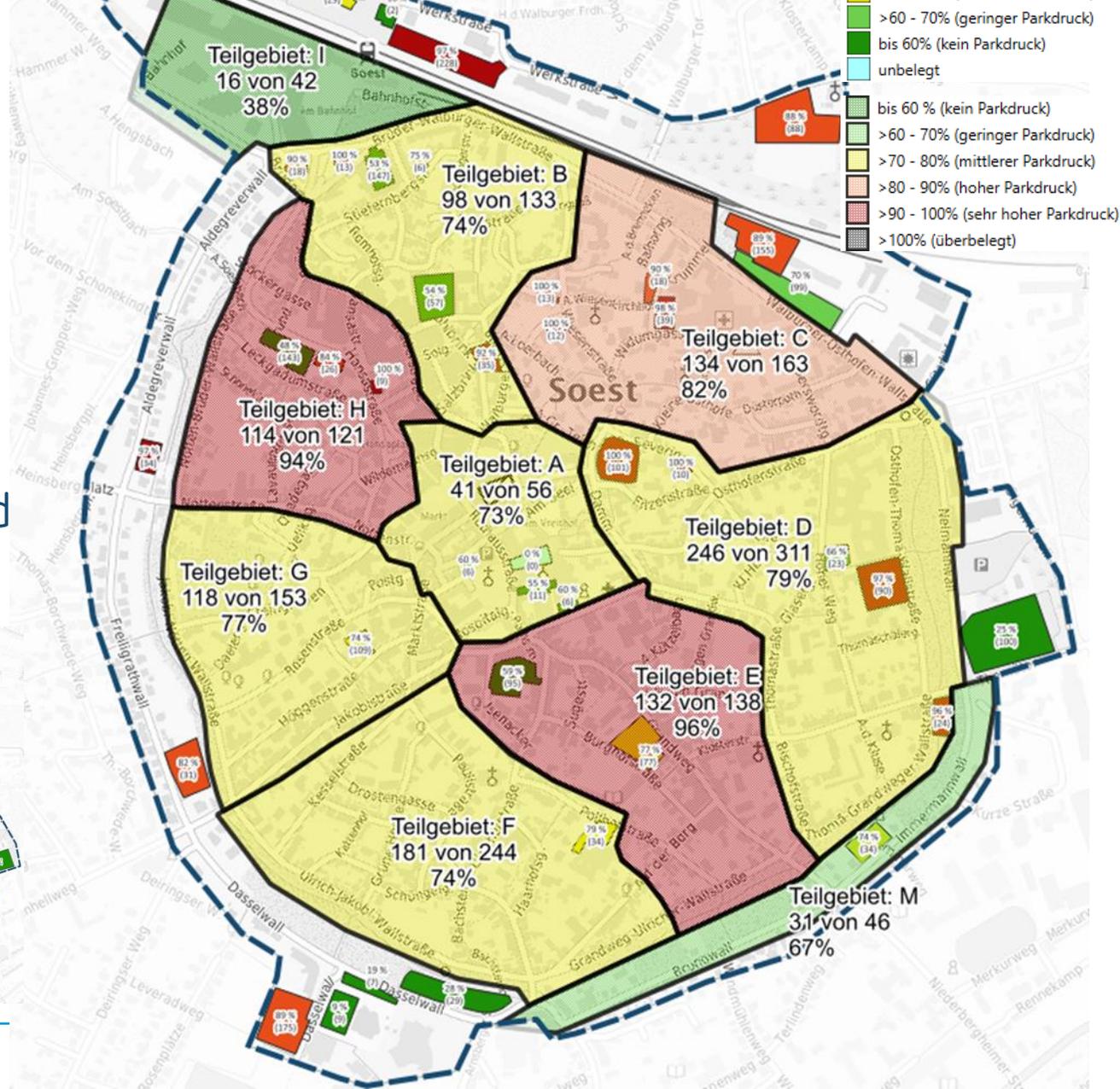


Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

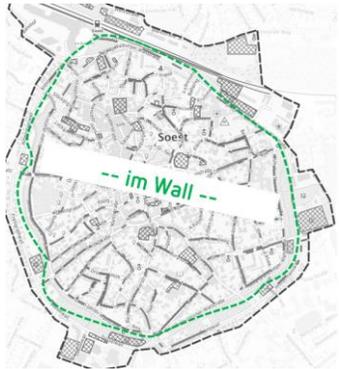
- Aggregation in mehrere Teilgebiete
- 5-21 Uhr; Dienstag und Samstag
- Darstellung von zeitlichen Auslastungen und räumlichen Belegungsschwerpunkten



Beispielauszug der Darstellungen Dienstag, 10 Uhr



Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

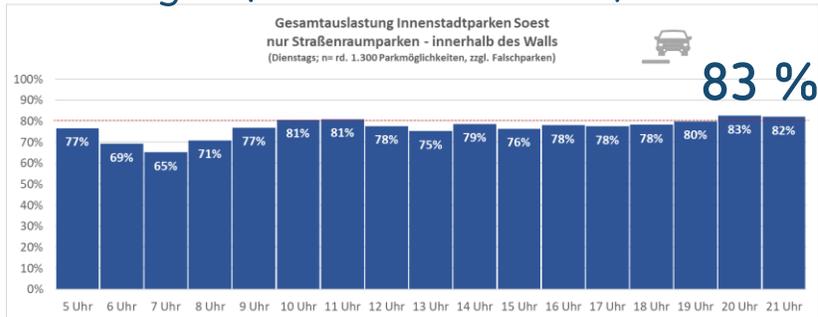


Auslastung am **Dienstag**

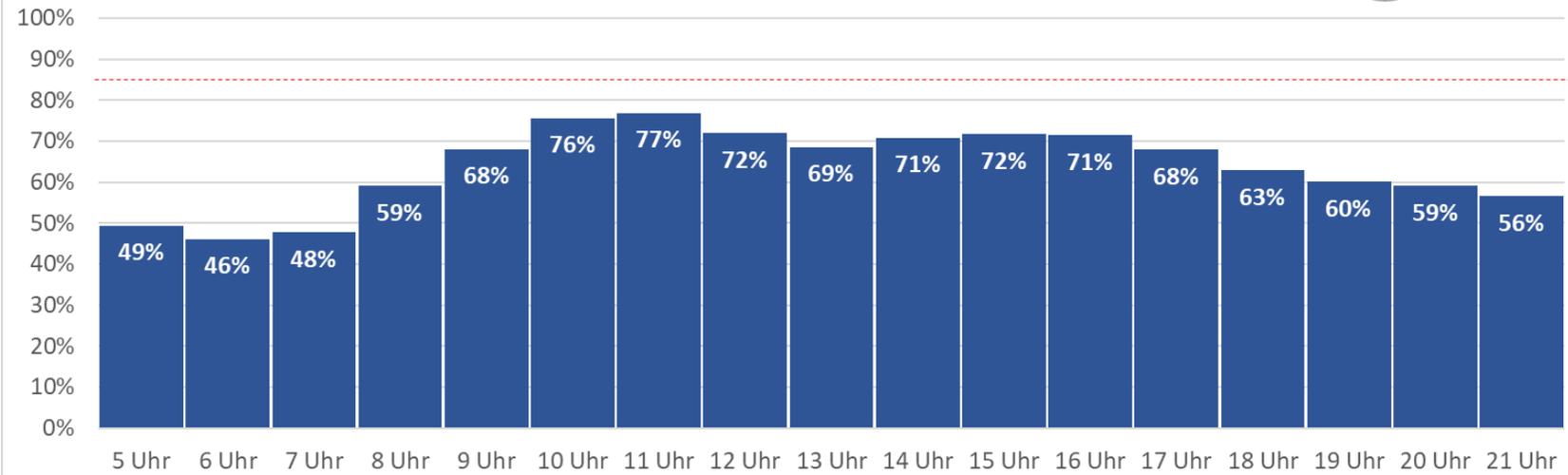
innerhalb des Walls

insg. max. 77 % belegt
(mittlerer Parkdruck)

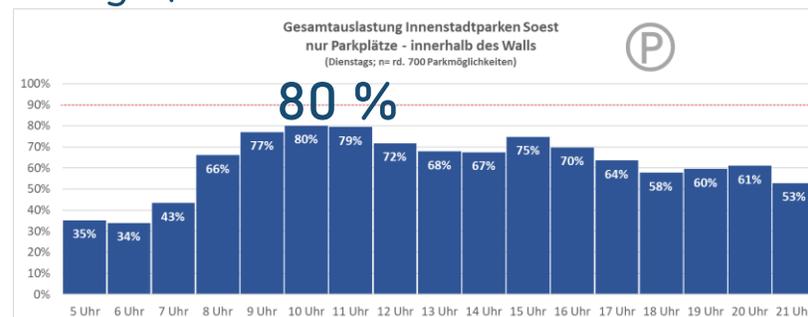
Straßenraum:
konstant nachgefragt, morgens weniger (hoher Parkdruck)



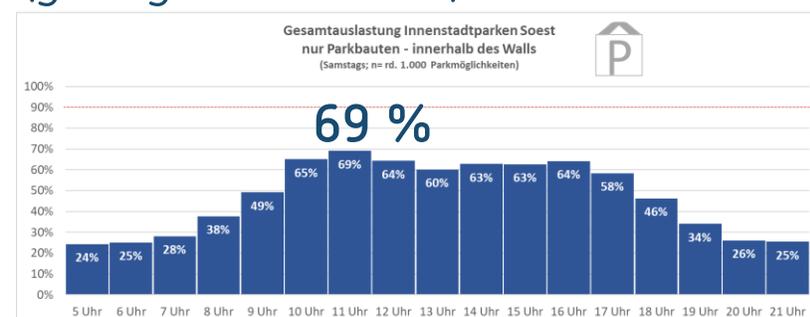
Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
Straßenraumparken, Plätze und Bauten - innerhalb des Walls
(Dienstag; n= rd. 3.000 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



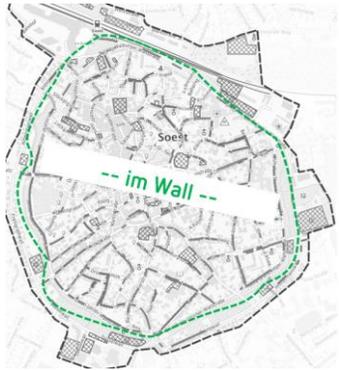
Plätze:
zum Mittag u. Nachmittag stärker belegt (mittlerer bis hoher Parkdruck)



Parkbauten:
Mittags bis nachmittags genutzt (geringer Parkdruck)



Wie voll ist es? Wo wird geparkt?

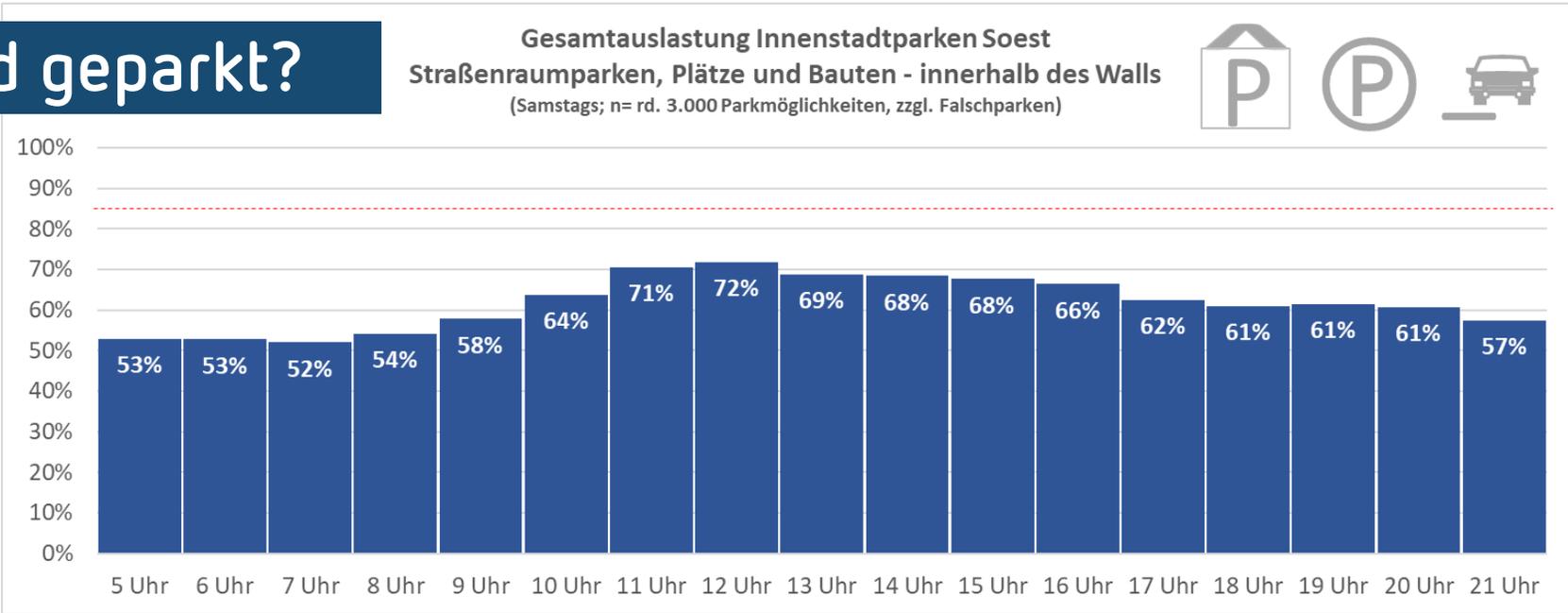
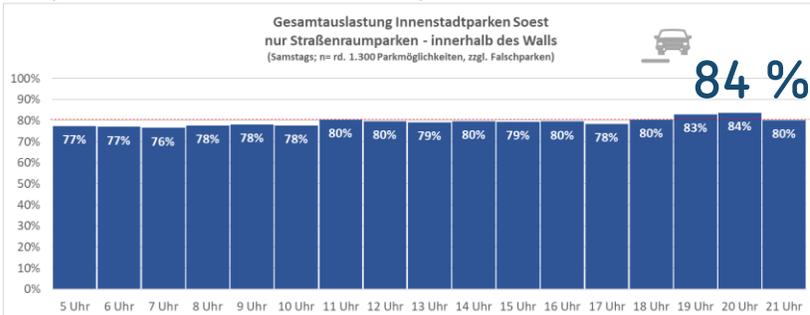


Auslastung am **Samstag**

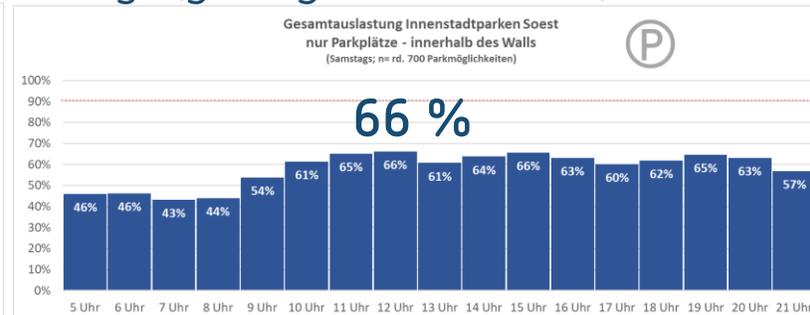
innerhalb des Walls

insg. max. 72 % belegt
(mittlerer Parkdruck)

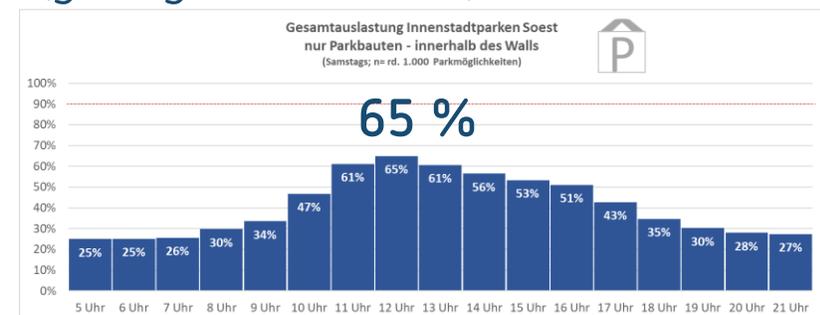
Straßenraum:
konstant nachgefragt
(hoher Parkdruck)



Plätze:
zum Mittags- u. Abendspitze stärker
belegt (geringer Parkdruck)



Parkbauten:
deutliche Mittagsspitze
(geringer Parkdruck)

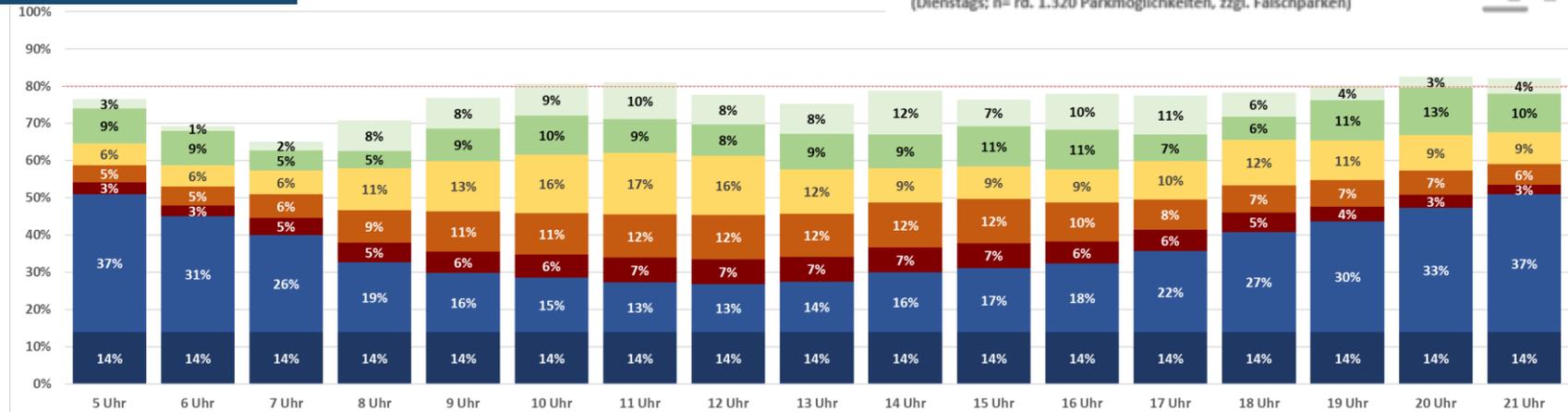


Wer nutzt das Straßenparken?

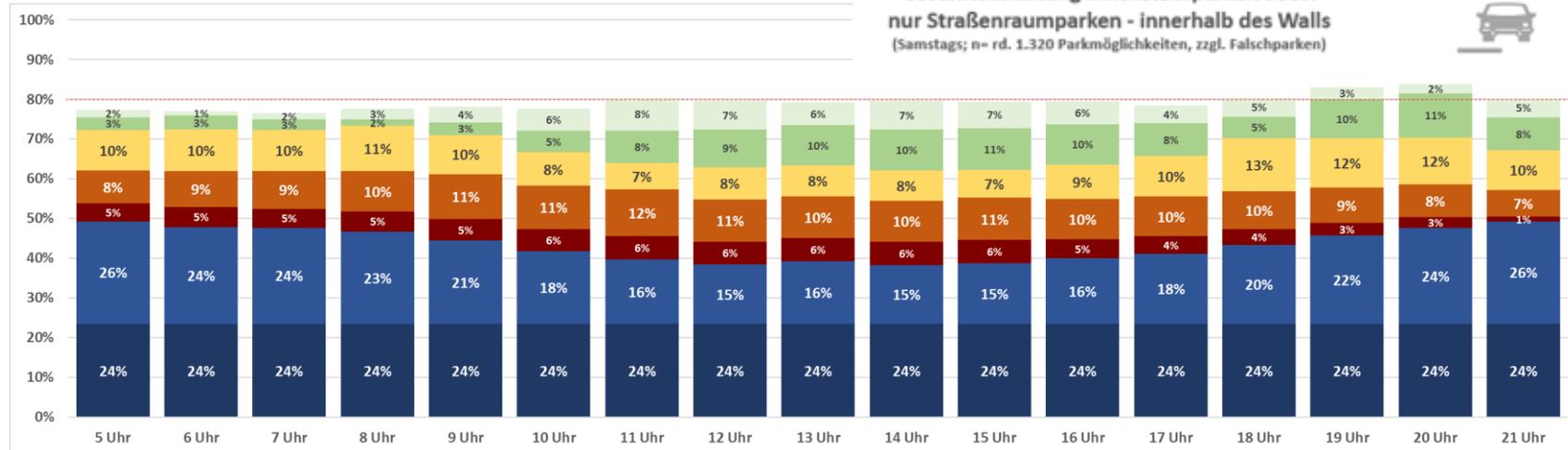
- Auswertung der Parkdauer der Fahrzeuge am Straßenrand
- über Kennzeichendaten
- Rückschlüsse auf Nutzergruppen

- Kurzzeitparker 1 (1h)
- Kurzzeitparker 2 (2-3h)
- Mittelzeitparker (ü 3-6h)
- Langzeitparker (ü 6-10h)
- Dauerparker (ü 10h)
- Bewohner
- ganztägig Altstadt nicht verlassen

Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
nur Straßenraumparken - innerhalb des Walls
(Dienstag; n= rd. 1.320 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



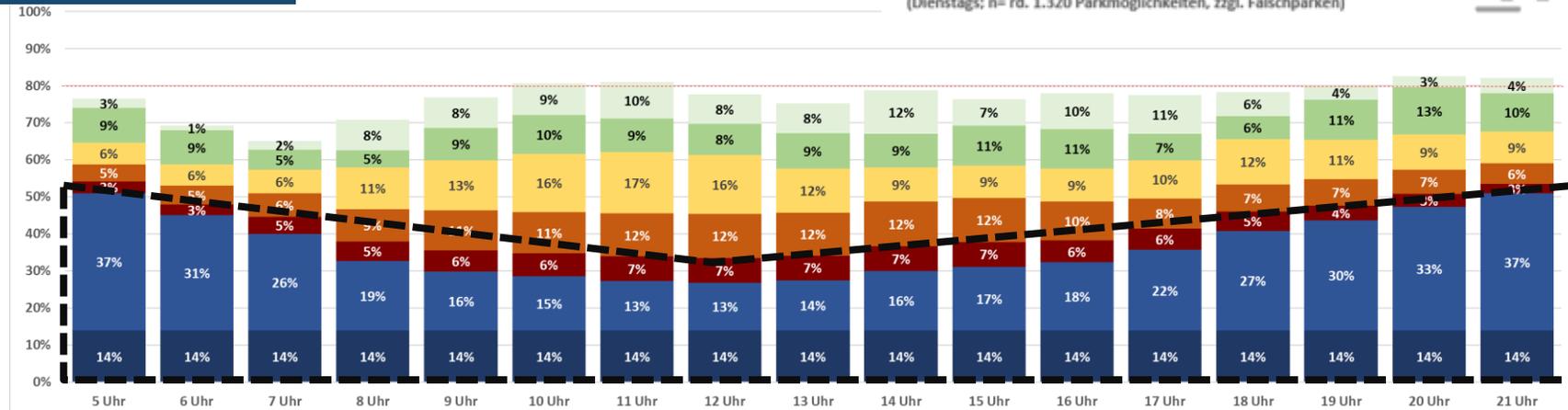
Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
nur Straßenraumparken - innerhalb des Walls
(Samstag; n= rd. 1.320 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



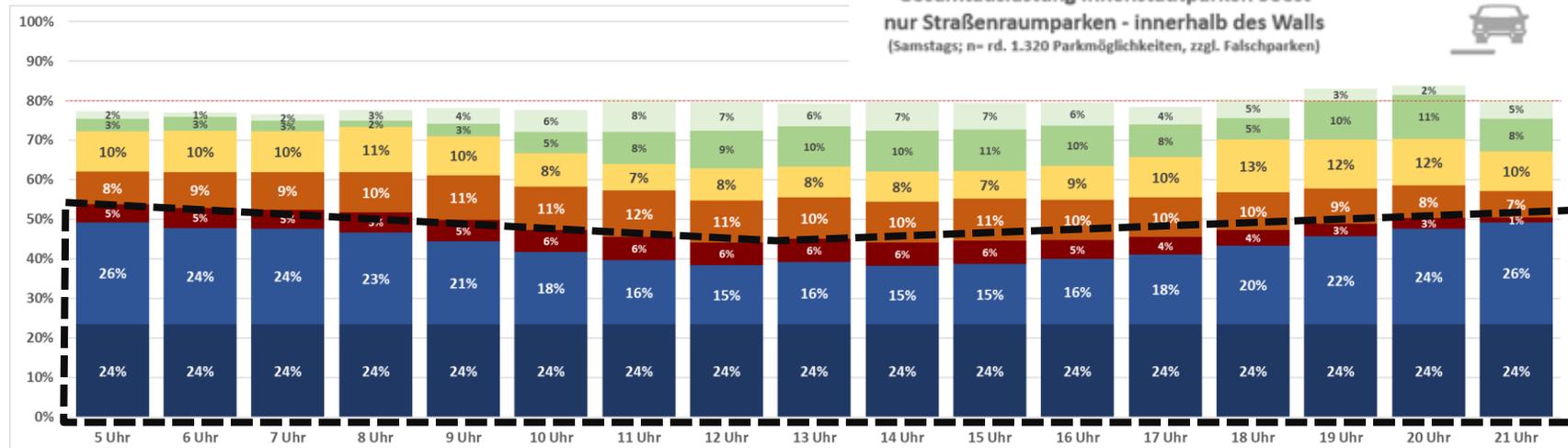
Wer nutzt das Straßenparken?

- hoher Anteil (27-51%) an nicht-bewegten Pkw, Bewohnerfahrzeugen und Dauerparkern

Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
nur Straßenraumparken - innerhalb des Walls
(Dienstag; n= rd. 1.320 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



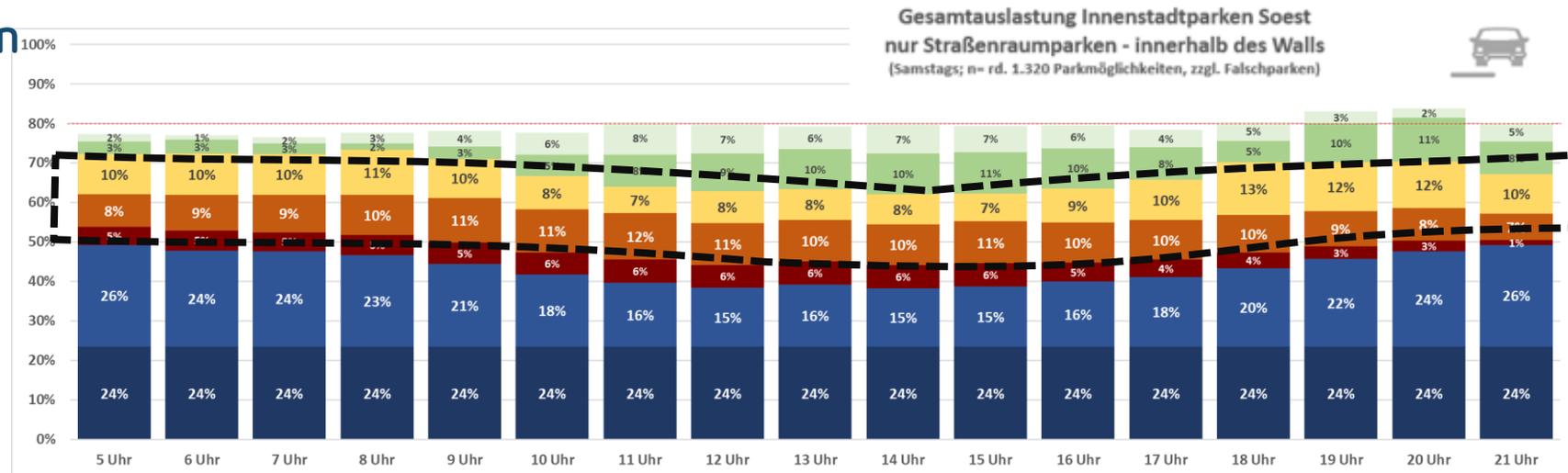
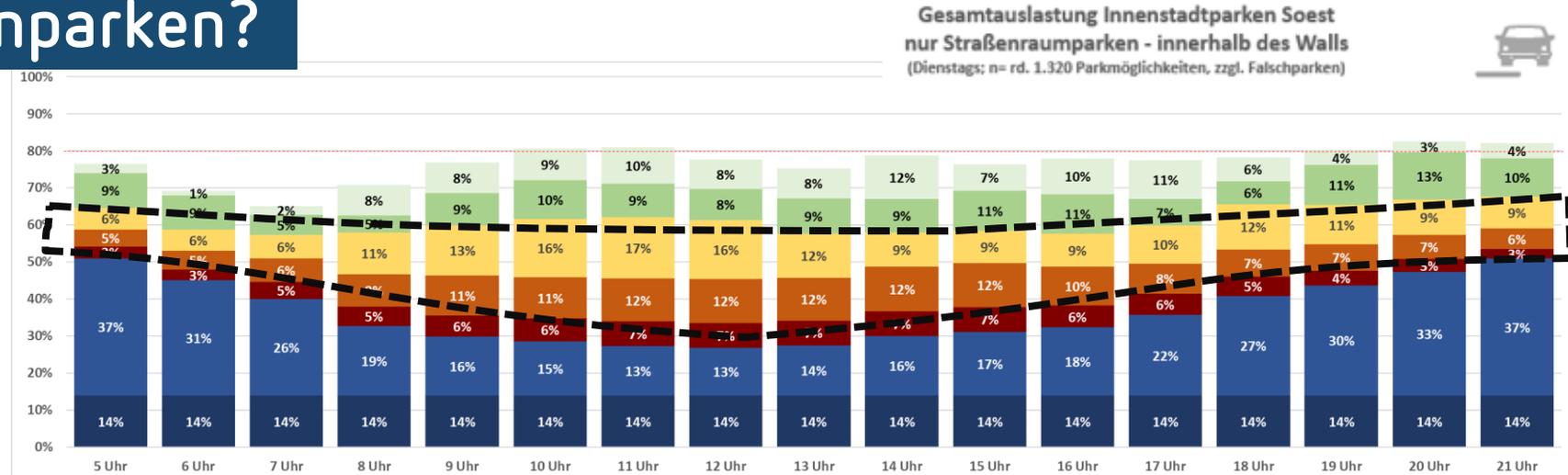
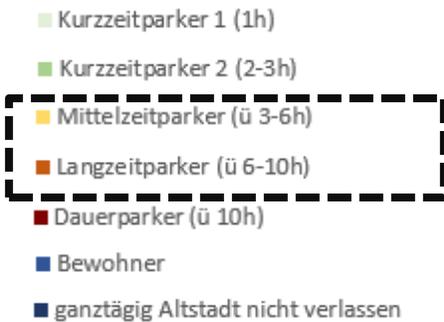
Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
nur Straßenraumparken - innerhalb des Walls
(Samstag; n= rd. 1.320 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



- Kurzzeitparker 1 (1h)
- Kurzzeitparker 2 (2-3h)
- Mittelzeitparker (ü 3-6h)
- Langzeitparker (ü 6-10h)
- Dauerparker (ü 10h)
- Bewohner
- ganztägig Altstadt nicht verlassen

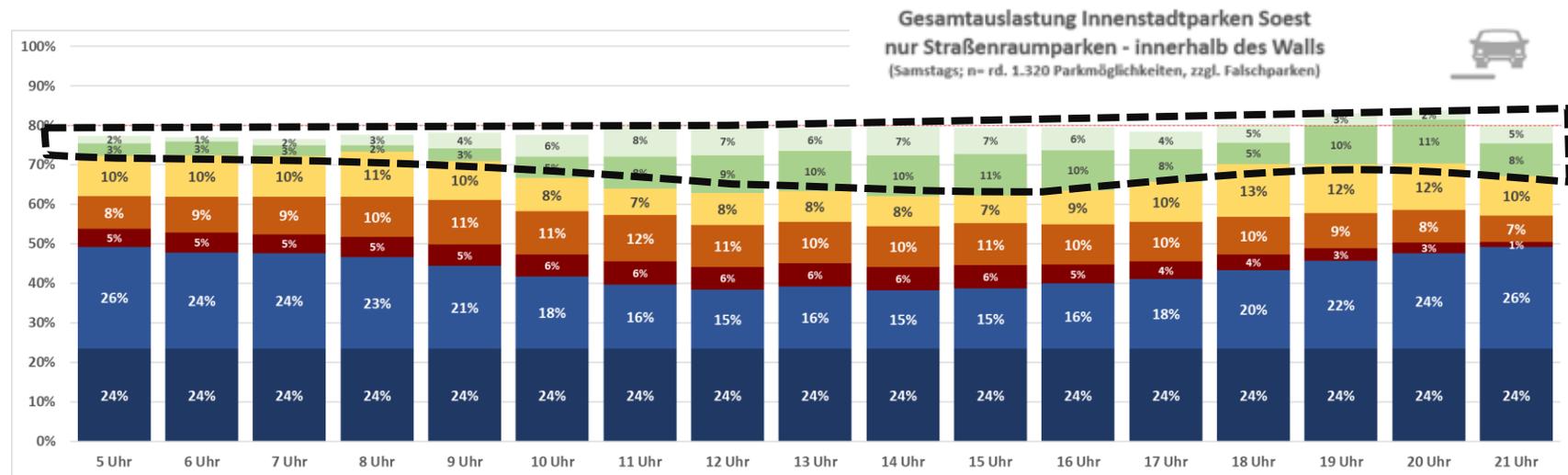
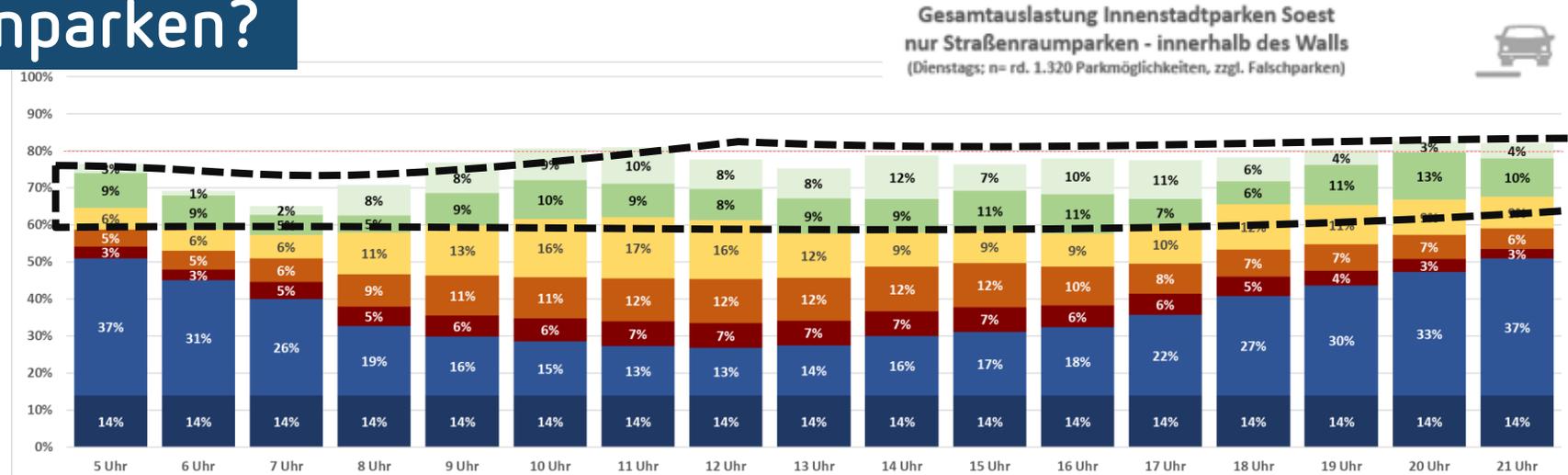
Wer nutzt das Straßenparken?

- nicht-bewegte Pkw, Bewohnerfahrzeuge und Dauerparker: 26-44%
- vergleichsweise hoher Anteil (25-30%) tagsüber an Mittel- und Langzeitparkenden (Pendler und Beschäftigte)



Wer nutzt das Straßenparken?

- nicht-bewegte Pkw, Bewohnerfahrzeuge und Dauerparker: 26-44%
- Mittel- und Langzeitparkende (Pendler und Beschäftigte): 25-30%
- für eine Innenstadt geringer Anteil (5-19%) an Kurzzeitparkenden (kurze Einkäufe, Erledigungen)



■ ganztägig Altstadt nicht verlassen
 ■ Bewohner
 ■ Dauerparker (ü 10h)
 ■ Langzeitparker (ü 6-10h)
 ■ Mittelzeitparker (ü 3-6h)
 ■ Kurzzeitparker 2 (2-3h)
 ■ Kurzzeitparker 1 (1h)

Wer nutzt das Straßenparken?

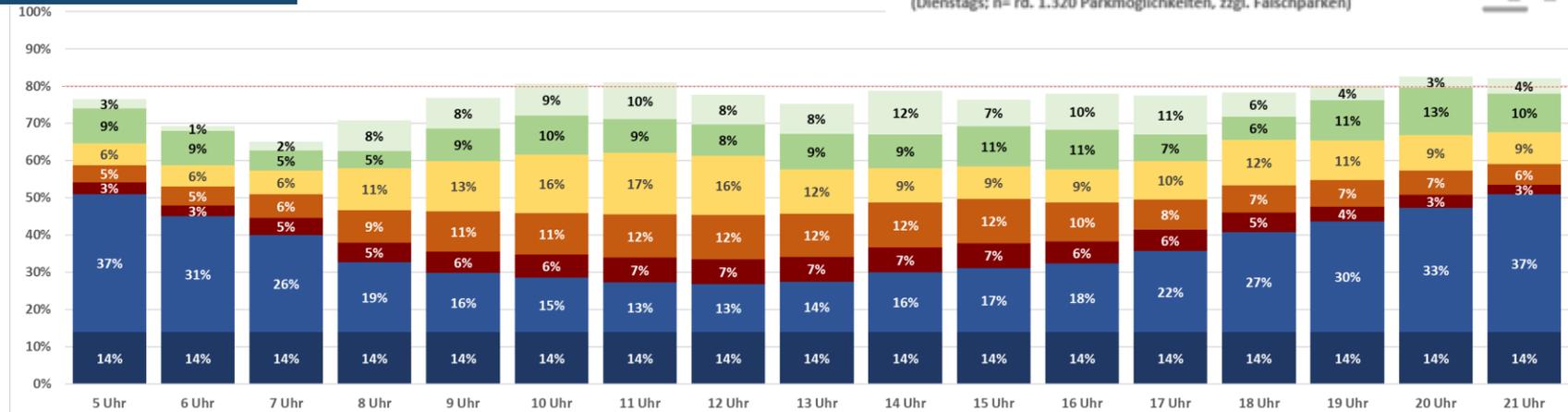
Parken am Straßenrand....

- ... spielt derzeit für externe Besucher eine geringere Rolle
- ... ist wichtig für Bewohner

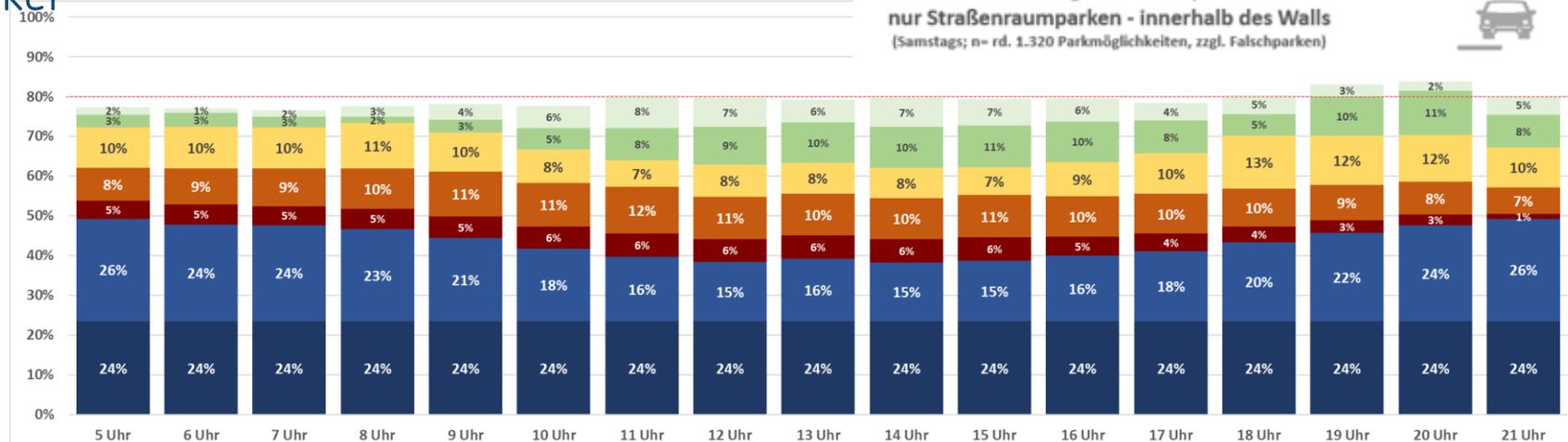
→ ... wird früh durch Langzeitparker belegt und ist dann „besetzt“

- Parkplatzsuche dort fällt dann in der Regel schwer
- trotzdem wird nach freien und kostenlosen Parkmöglichkeiten gesucht

Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
nur Straßenraumparken - innerhalb des Walls
(Dienstag; n= rd. 1.320 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



Gesamtauslastung Innenstadtparken Soest
nur Straßenraumparken - innerhalb des Walls
(Samstag; n= rd. 1.320 Parkmöglichkeiten, zzgl. Falschparken)



■ ganztägig Altstadt nicht verlassen ■ Bewohner ■ Dauerparker (ü 10h) ■ Langzeitparker (ü 6-10h) ■ Mittelzeitparker (ü 3-6h) ■ Kurzzeitparker 2 (2-3h) ■ Kurzzeitparker 1 (1h)

Fazit: Angebot und Nachfrage

- sehr großes Angebot an Parkmöglichkeiten
 - zentralen und fußläufig erreichbar
 - kostengünstig bzw. meist kostenlos im öffentlichen Raum
 - freie Potenziale in Parkhäusern und auf großen Plätzen (am Wall)
 - Straßenrandparken ist derzeit kein maßgeblicher Faktor für die Erreichbarkeit der Altstadt
 - v. a. **Bewohnende** nutzen Straßenparken; Anteil ist **ganztägig hoch**
 - unbewirtschaftete **Straßenrandkapazitäten** werden früh und lang durch **Langzeitparker / Berufspendler** belegt (neben beehrtem „Frei Parken“ auch „Nachdrehen“ der Parkscheiben)
 - **Kein Parkplatzmangel**, sondern **falsche Nutzerverteilung / Lenkung**: zentrale Plätze sind schnell voll; Suche nach „Geheimtipps“ oder den freien Plätzen in Wohnquartieren und Gassen
- häufig **belastende und nervige Parkplatzsuche**: schlechtes **Gefühl und Empfinden**



Was soll sich verbessern?

Wo sieht der Masterplan Handlungsbedarf?

Wo besteht Handlungsbedarf?

- Nicht mehr Stellplätze, sondern **mehr freie Stellplätze** für Kunden
- **Bessere Lenkung** für **schnelleres Auffinden freier Plätze**
- **Eindeutige Zuweisung** von Kapazitäten und **geeigneten Parkstandorten** für:
 - Kundschaft und Handel
 - Berufspendelnde
 - Besuchende der Stadt
 - Dienstleistende und Liefervorgänge
 - Bewohnende
- Parkplätze in **fußläufiger Zielnähe**. Zum Erhalt einer **guten und zweckbezogenen Erreichbarkeit**
- **weniger Parksuchverkehr**: weniger Belastungen für **Nerven, Sicherheit und Umwelt**
- Mehr Zeit und Raum für **„Stadterleben und Leben“** anstelle langer **„Parkplatzsuche“**
- zugleich Fortführung der **Aufwertung öffentlicher Räume** zur Steigerung der Qualität
- Stärkung von **Mobilitätsalternativen** zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit



Was schlägt der Masterplan vor?

Was soll sich verändern?

Maßnahmenkonzept

*7 Maßnahmen zur Verbesserung von
Qualität und Erreichbarkeit
der Soester Altstadt:*

M 0 Definition der zukünftigen Grundprinzipien des Altstadtparkens

Klare und verständliche Regelungen vereinfachen und steuern zielorientiert die Erreichbarkeit für alle Nutzergruppen

M 1 Neukonzipierung von Kurzparken und Bewohnerparken

Erreichbarkeit verbessern und die alltägliche Parkplatzsuche erleichtern

M 2 Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken

Vielfältige Ansprüche an Stadtraum und Bedürfnisse des Parkens sind übereinzubringen

M 3 Ein neues Parkleitsystem

Moderne und innovative Lenkungsmöglichkeiten zur bequemen Fahrt in die Stadt

M 4 Parken für besondere Bedürfnisse

Erreichbarkeit für spezielle Bedürfnisse sichern und verbessern

M 5 Attraktivierung von Parkbauten und Aktivierung privater/halb-öffentlicher Angebote

Bestehende Potenziale nutzen und neue Möglichkeiten eröffnen

M 6 Aufwertung der äußeren Parkplätze

Alternativen am Altstadtwall weiter verbessern – Verlagerung möglich machen

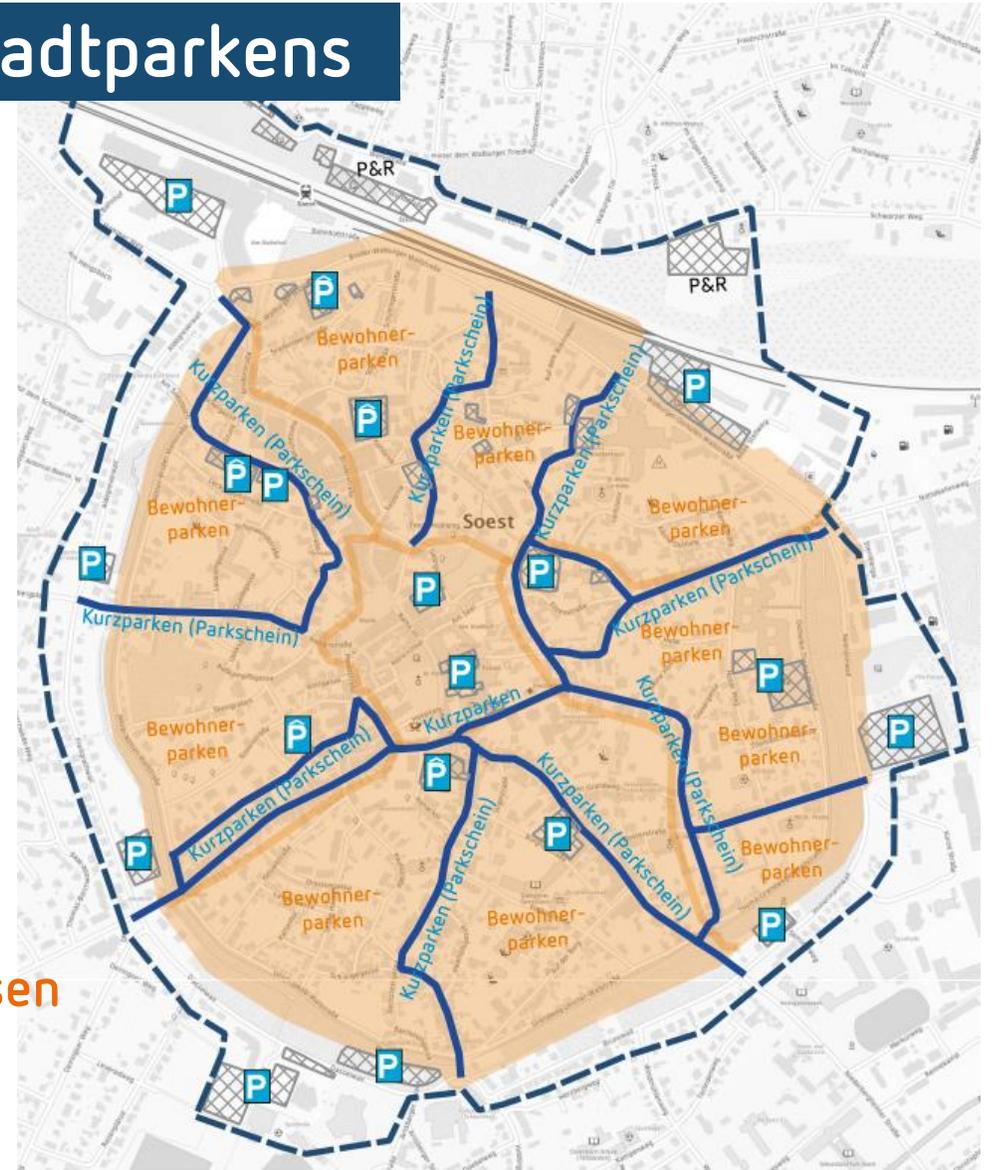
M 7 Kommunikation, Information und Kontrolle

Verstehen und Verständnis schaffen – gemeinsam Neues gestalten

M 0: Zukünftige Grundprinzipien des Altstadtparkens

Klare und verständliche Regeln vereinfachen und steuern zielorientiert die Erreichbarkeit für alle Nutzergruppen

- übersichtliche Zonierungen, einheitliche Bewirtschaftung
- Direktere Lenkung auf Parkplätze & Bauten
- (meist) kostenloses Langzeitparken am Altstadtrand
- erleichterte Parkplatzsuche für alle Nutzergruppen
- Kurzparken (max. 1-2 Std.) im Straßenraum der Erschließungsschleifen gegen Gebühren (Parkschein)
- mehr Umschlag für „schnelle Erledigungen“
- mehr Stadt-Erlebnis und mehr Raum für Qualität
- ausschließliches Bewohnerparken in Quartieren und Gassen
- weniger Parksuchverkehr, mehr Ruhe & Sicherheit



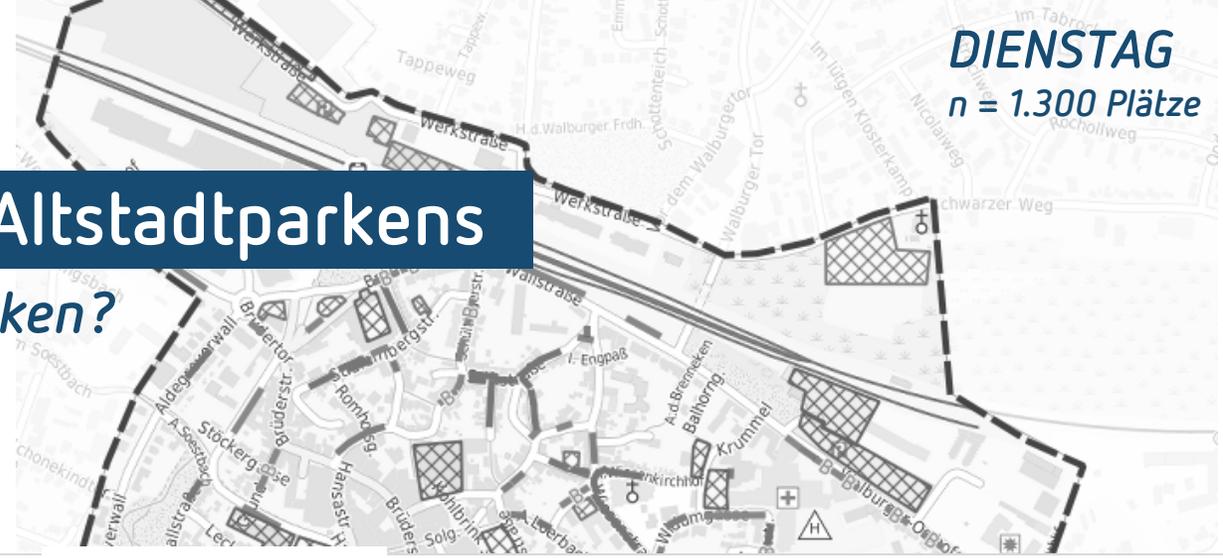
Masterplan Altstadt Parken

M 0: Zukünftige Grundprinzipien des Altstadtparkens

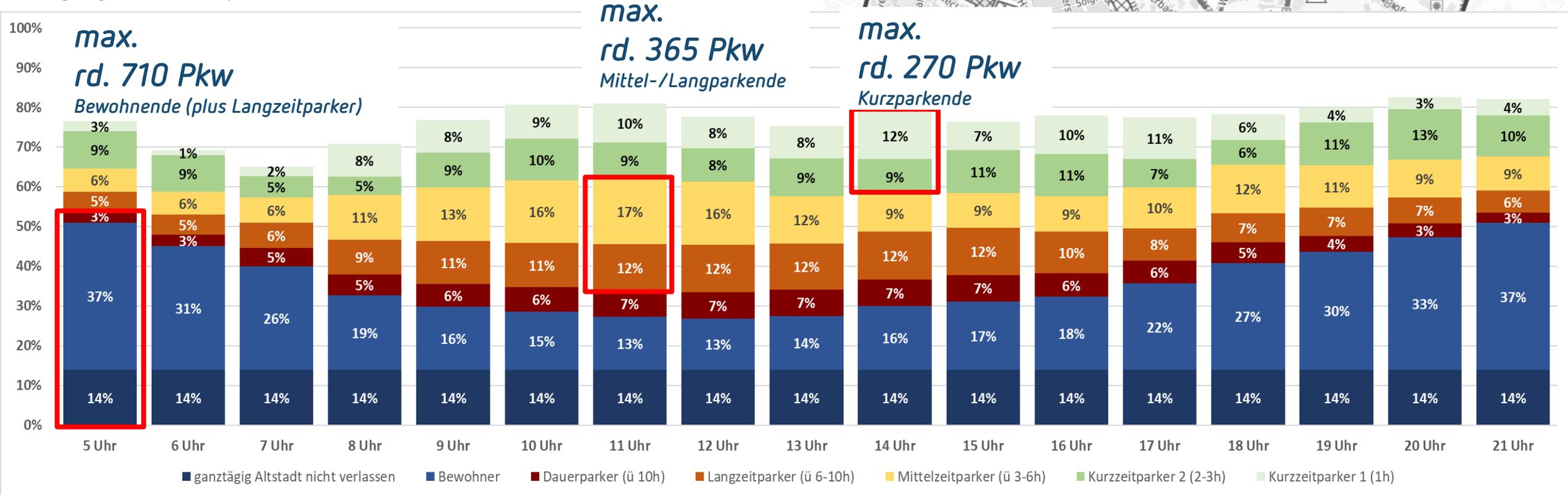
Bilanz: Welche Nachfrage besteht im Straßenparken?

Aufteilung nach Parkdauer und Nutzergruppen

DIENSTAG
n = 1.300 Plätze



Belegung des Straßenparkens innerhalb der Wälle:



Masterplan Altstadt Parken

M 0: Zukünftige Grundprinzipien

Wieviel (externer) Parkverkehr kann aus dem Straßenraum der Altstadt heraus an den Rand verlagert werden?

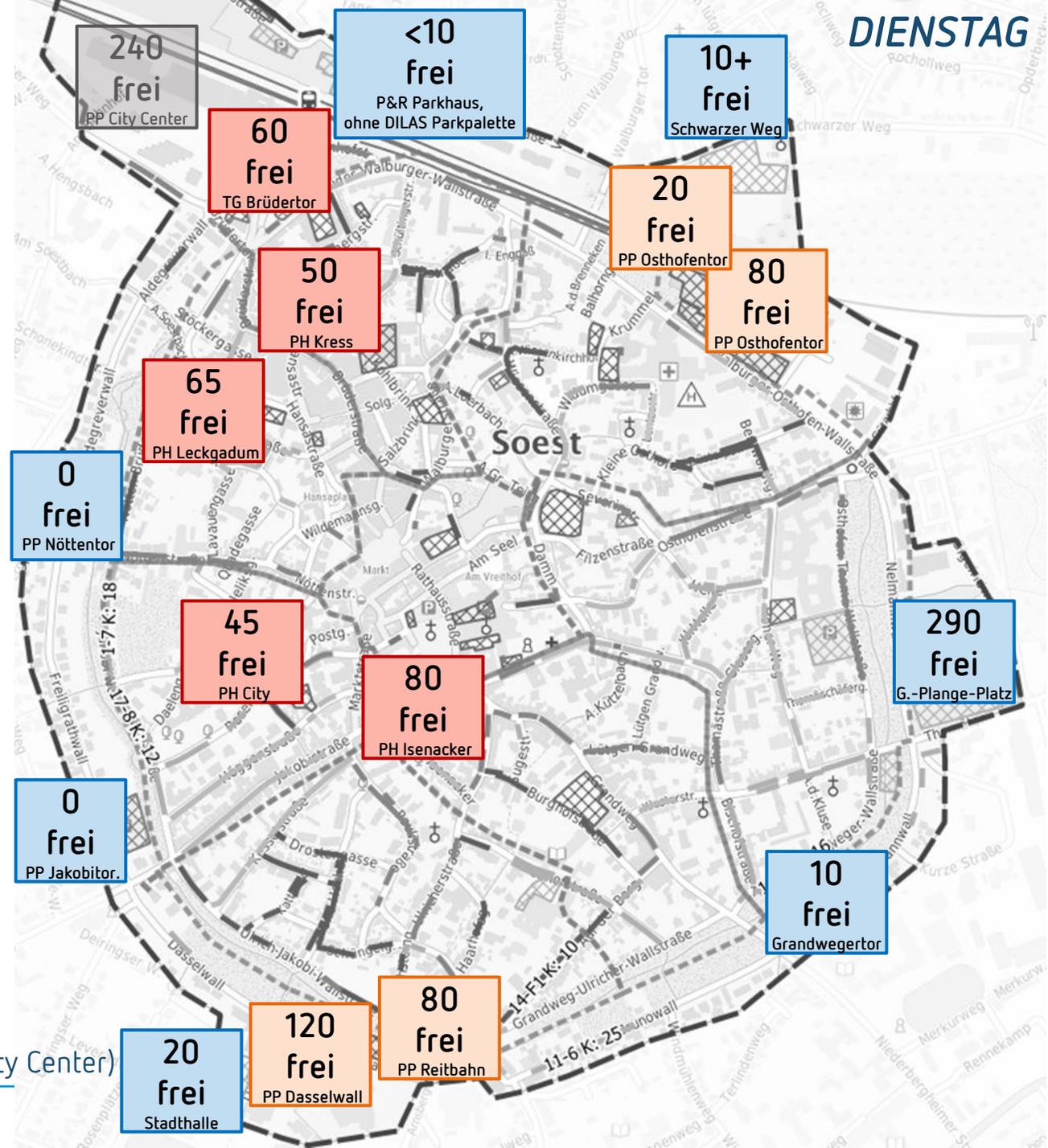
Reicht das vorhandene Angebot aus?

Abgleich mit den Kapazitäten

Langparkeraufkommen (Di, 11 Uhr): rd. 365 Pkw

zur gleichen Zeit freies Angebot:
320 kostenlos + 300 kostenpflichtig auf Plätzen außerhalb
300 gebührenpflichtig in den Parkhäusern

- kostenlose Alternative v.a. auf dem Georg-Plange-Platz
- Schwarzer Weg böte weiteres Potenzial (max. 100 angesetzt) nur durch Wallburger Unterführung erreichbar - aufwerten
- Nöttentor und Jakobitor, bisher frei bzw. mit Parkscheibe
- spezielle Tarife oder Freigaben (z. B. Dasselwall) denkbar
- Verlagerung auf Bus & Bahn, Rad, Bikesharing, Carsharing
- Mehrfachnutzung bestehender Großparkplätze (Plangeplatz, City Center)



M 0: Zukünftige Grundprinzipien des Altstadtparkens

Klare und verständliche Regeln vereinfachen und steuern zielorientiert die Erreichbarkeit für alle Nutzergruppen

Prinzipieller Vorschlag der Gebührenverhältnisse

- Öffentlicher Raum ist **knapp** und **wertvoll**
- **Lenkung durch Gebühren** ist effektiv und nachvollziehbar
- Parken in **Bauten (Parkhäuser/Tiefgaragen)** soll auch **preisliche Vorteile** bieten gegenüber dem **Parken auf zentralen Plätzen** und diese wiederum gegenüber dem **Straßenrandparken**
- **Gebühren lenken Langzeitparker** auf kostenlose bzw. günstigere Angebote
- **Verbesserte Chance für Kurzparker** einen freien Platz im **Straßenraum** zu finden
- Reduziert die für alle **belastende Parkplatzsuche**

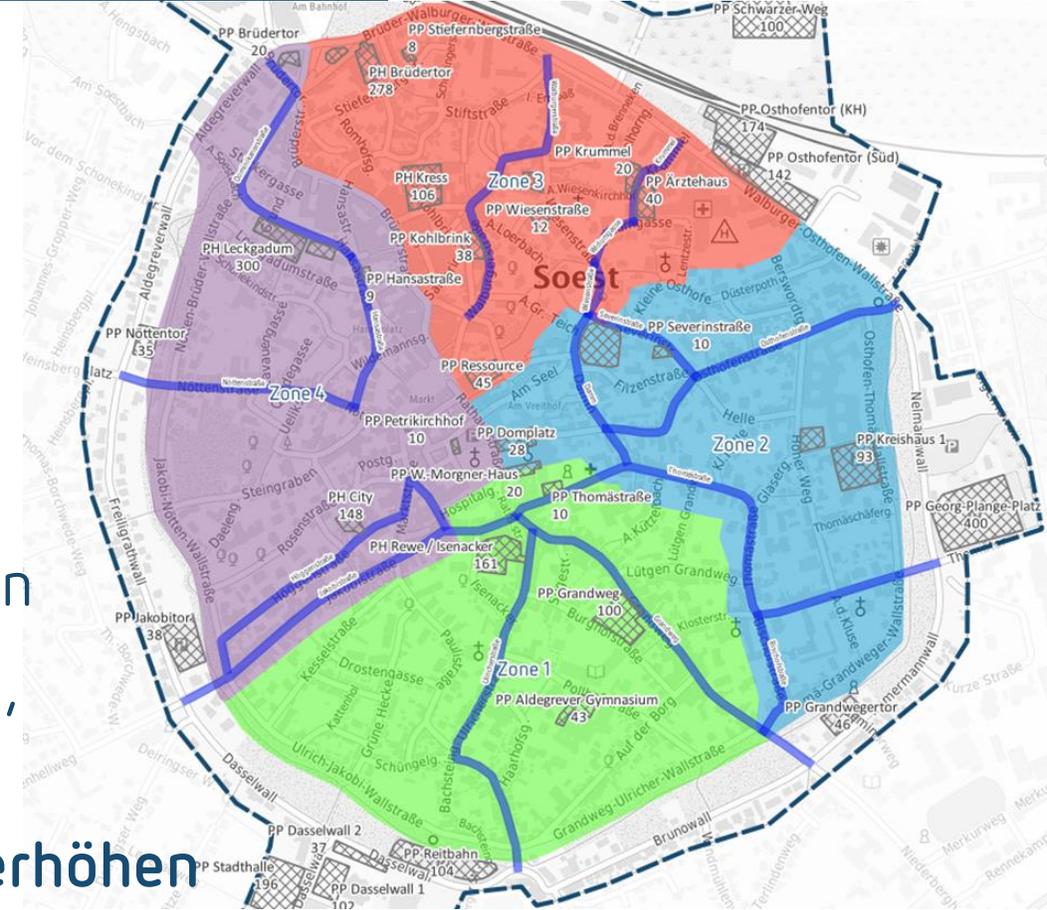


M 1: Neukonzipierung von Kurz- und Bewohnerparken

Erschließungsschleifen (zukünftiges Kurzparken, blau) und Bewohnerparkzonen (farbige Flächen, Entwurf)

Die alltägliche Parkplatzsuche in Wohnungsnähe erleichtern

- Bestehende Bewohnerparkregelung entspricht **nicht den gesetzlichen Vorgaben**
- **4 neue, flächendeckende Bewohnerparkzonen** „Tortenstücke“, Einbahnstraßen berücksichtigt
- zusammenhängende Zonen mit **exklusivem Bewohnerparken** abseits der Erschließungsstraßen
- Ausnahmeregelungen gibt es (z. B. für Lieferanten, Handwerker und Pflegedienste)
- **Angebot an Bewohnerparken wird sich spürbar erhöhen**
- **Bewohnerparkgebühren** ebenfalls angemessen erhöhen (heute: 30,60 €/Jahr) (sozial-gerecht, den öffentlichen Raum in Wert setzend, Orientierung an anderen Städten)



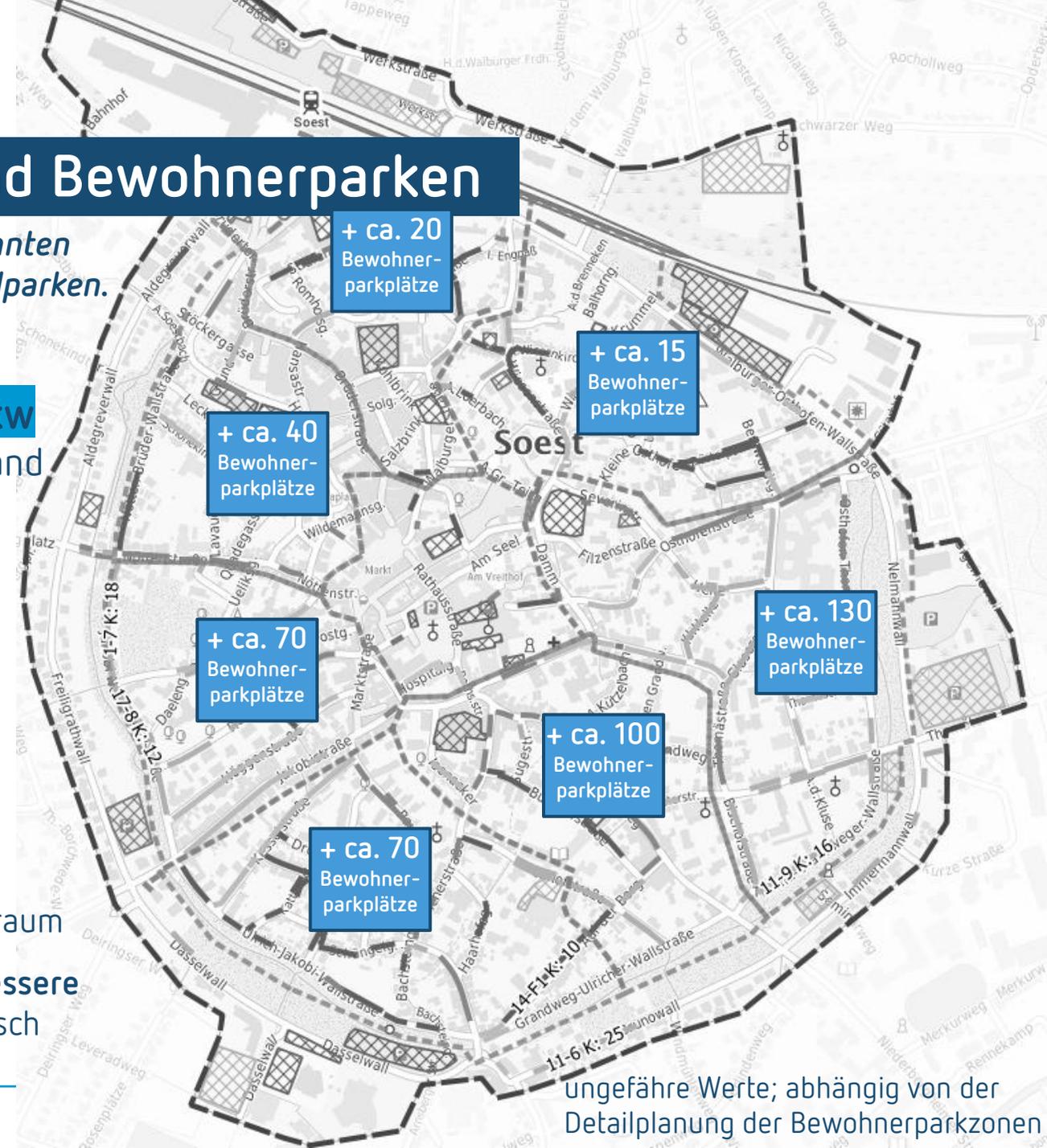
Masterplan Altstadt Parken

M 1: Neukonzipierung von Kurz- und Bewohnerparken

Wieviel zusätzliche, exklusive Bewohnerparkmöglichkeiten könnten entstehen? Durch Umwandlung von öffentlichem Straßenrandparken.

Max. Bewohneraufkommen (Sa, 5 Uhr): rd. 710 Pkw
rd. 330 exklusive Bewohnerparkplätze gibt es im Bestand

- Angebot kann durch **Ausweitung der Bewohnerparkregelungen** in den Quartiersstraßen **deutlich verbessert** werden (rd. **+ 445 Plätze**).
- heutige **Nachfrage** könnte dann komplett **abgedeckt** werden
- Bewohner nutzen weiterhin einige der **inneren Plätze**
- **weitere Alternativen** können (v.a. nachts) auf **Plätzen und ggf. in Parkbauten** angeboten werden.
- Zusätzlich ergibt sich **Gestaltungsspielraum** für den Straßenraum
- durch **Sharing-Angebote** und **Verbesserungen im ÖV und bessere Nahmobilitätsinfrastruktur** kann der **Pkw-Besitz** perspektivisch gesenkt werden.



ungefähre Werte; abhängig von der Detailplanung der Bewohnerparkzonen

Masterplan Altstadt Parken

M 1: Neukonzipierung von Kurz- und Bewohnerparken

Wieviel Kurzzeitparken im Straßenraum ist erforderlich?

Wieviel wird zukünftig vorhanden sein?

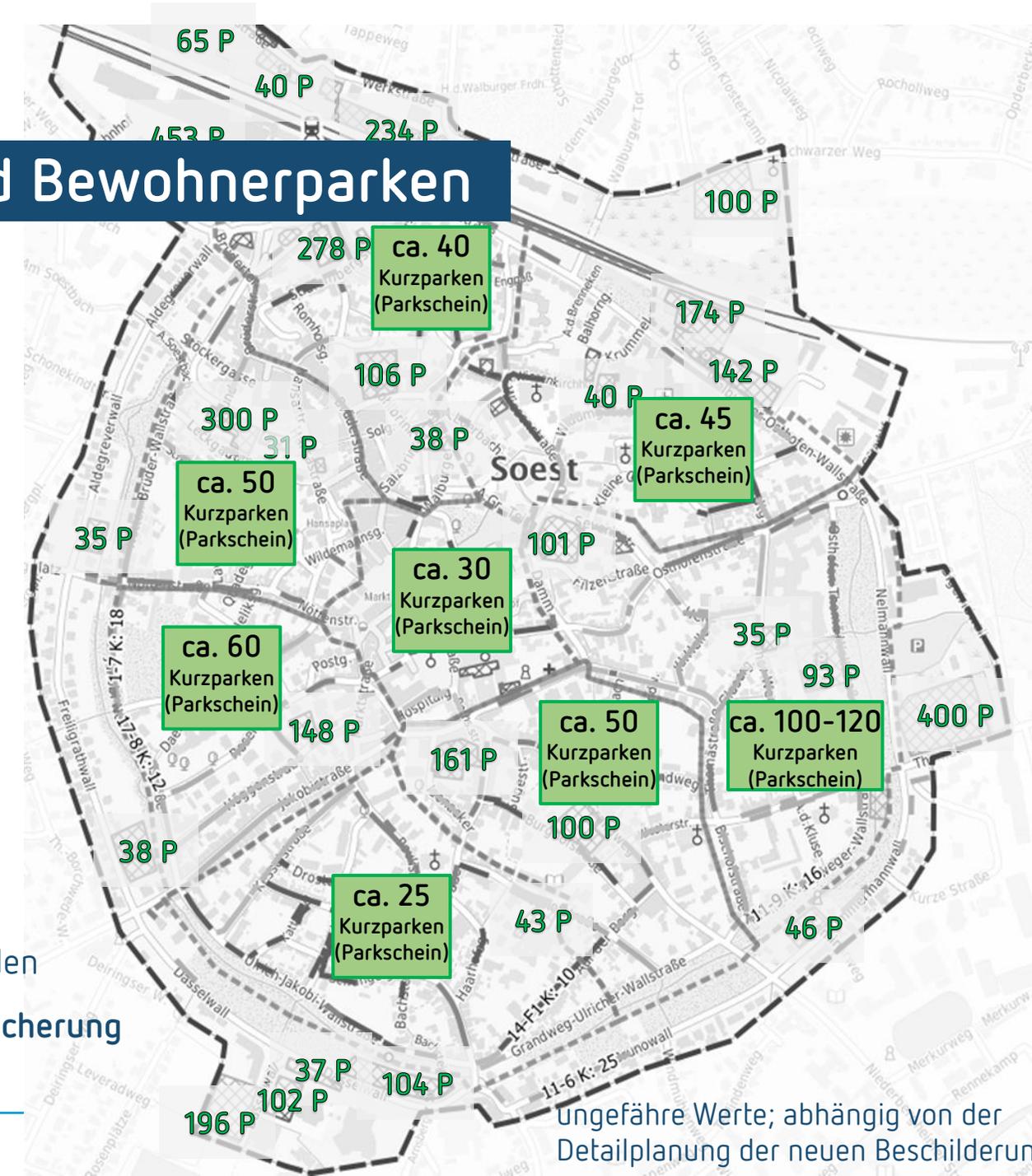
Abgleich mit den Kapazitäten

Kurzparkeraufkommen (Di, 14 Uhr): rd. 270 Pkw

- Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern
- Ausweitung Bewohnerparken

rd. 400 Kurzzeitparkplätze bleiben an den Haupterschließungsstraßen bestehen

- Kurzzeitparken soll nur noch an den Haupterschließungsstraßen ausgewiesen (erste Schätzung: **rd. 400 Plätze**).
- weitere Alternativen bieten die Plätze und Parkbauten
- die heutige Nachfrage (rd. 270) kann mehr als abgedeckt werden
- Zu Gunsten von Umgestaltungen, Aufwertung und Verkehrssicherung ist eine teilweise Entnahme durchaus möglich



ungefähre Werte; abhängig von der Detailplanung der neuen Beschilderung

M 2: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken

Vielfältige Ansprüche an Stadtraum und Bedürfnisse des Parkens übereinbringen.

Soest ist attraktiv und soll noch schöner werden.

- Aufenthaltsqualität, attraktive und belebte Plätze
- Begrünung und Verschattung (Klimaanpassung, Hitze)
- Barrierefreiheit, Gehwegbreite, Sicherheit, Rettungswege
- Radabstellanlagen
- Reaktivierung historischer Plätze, Fassaden, Straßen

Dazu braucht es **Raum zum Gestalten...**



M 2: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken

Vielfältige Ansprüche an Stadtraum und Bedürfnisse des Parkens übereinbringen.

- Diese Gestaltung muss **gemeinsam mit den Menschen und Stadtakteuren** erfolgen
- Wie wollen wir den öffentlichen Raum nutzen? Welche Aufgaben muss er erfüllen?
- Schnell kommt es zu **Sorgen, emotionalen Diskussionen**
- Der Masterplan bietet **belastbare Bewertungsgrundlagen** und zeigt **Lösungswege** auf, um mögliche **Umwandlung von Straßenrandparken ohne Einschränkung der Erreichbarkeit** umzusetzen.
- Die folgende Visualisierung ist ein **BEISPIEL**, es besteht **keine Planungsgrundlage**

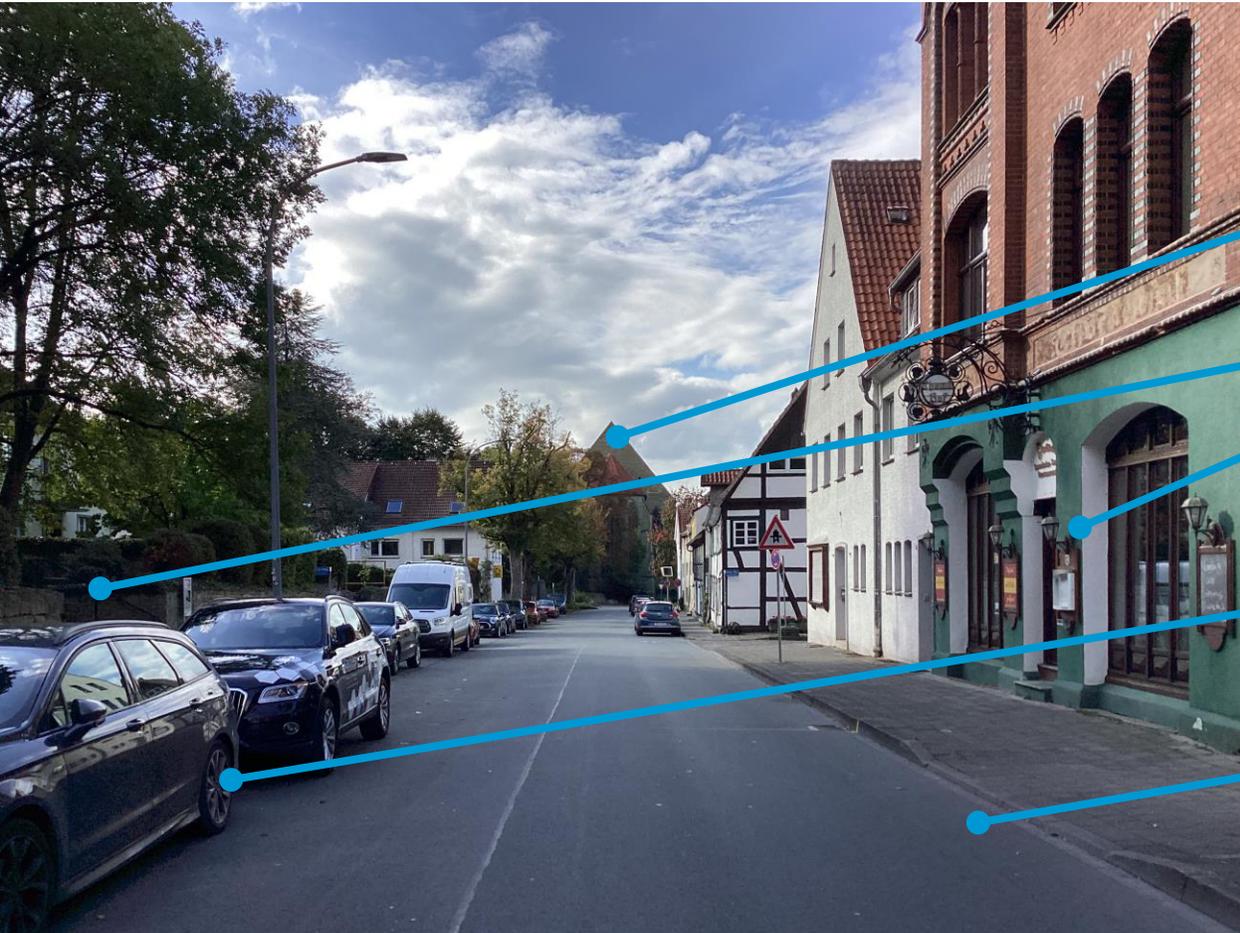


Darstellung zur Verdeutlichung des Konfliktpotenzials unterschiedlicher Raumsprüche



M 2: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken

Beispiel Thomästraße



Darstellung zur Verdeutlichung des Konfliktpotenzials unterschiedlicher Raumansprüche

zentrale Einfallstraße / Haupteinfahrt

Eingang zur Kirche

Gastronomie

ca. 13 x Parkplätze
(frei Parken)

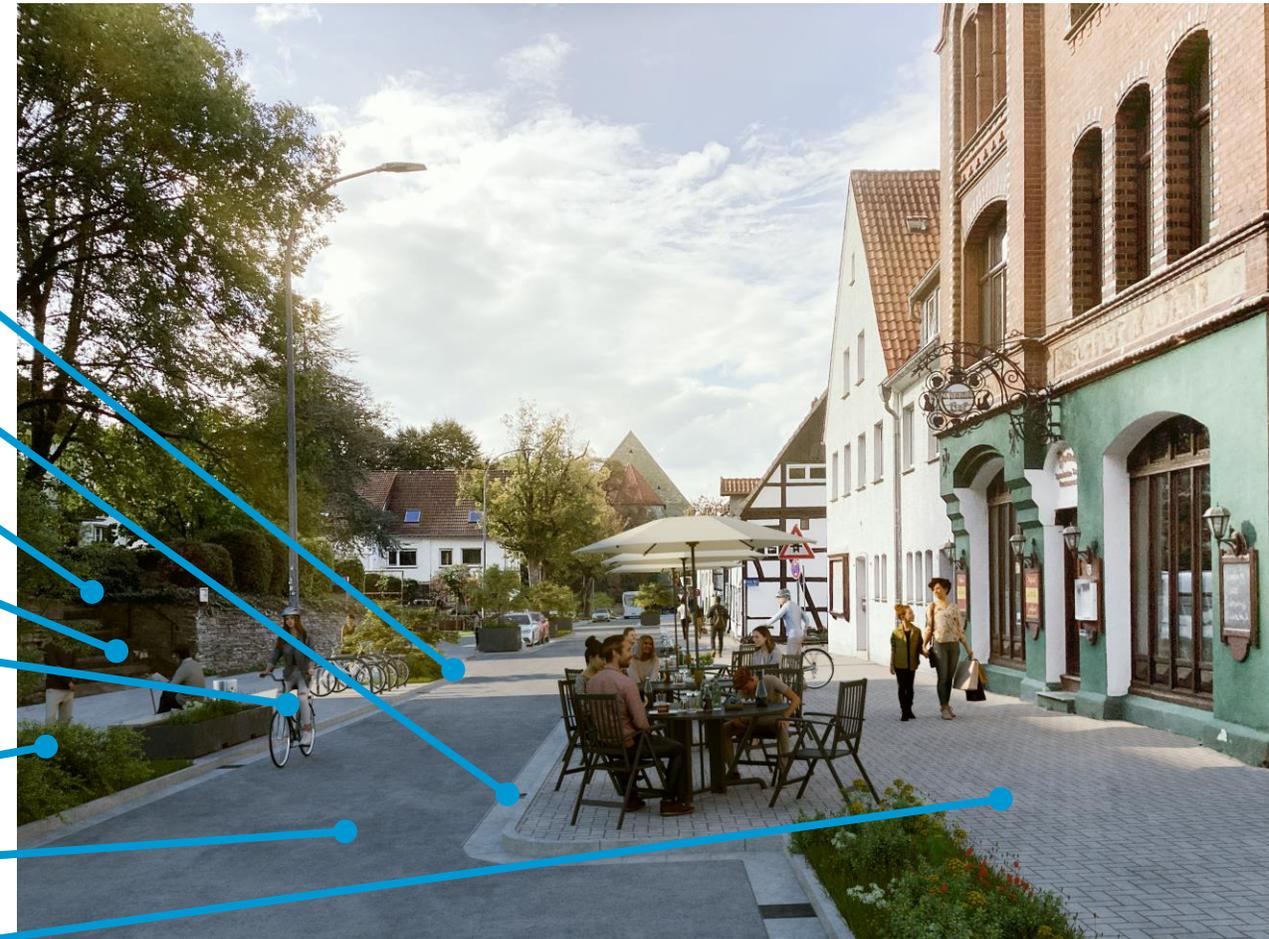
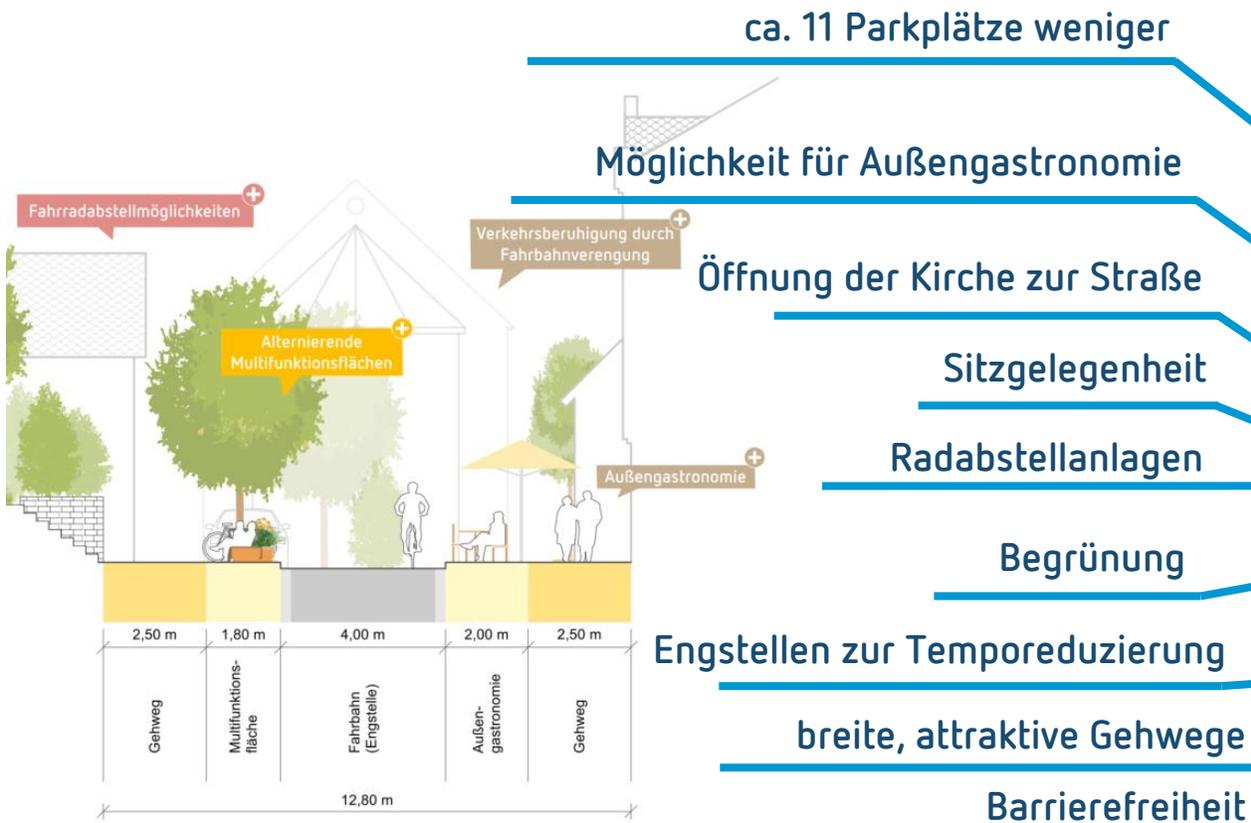
wenig Aufenthaltsqualität
viel Fahrbahnfläche





M 2: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken

Darstellung zur Verdeutlichung des Konfliktpotenzials unterschiedlicher Raumansprüche



M 3: Ein neues, innovatives Parkleitsystem

Moderne und innovative Lenkungsmöglichkeiten zur bequemen Fahrt in die Stadt.

- Aktuelles PLS in Soest ist veraltet, technisch anfällig und fehlerhaft. Investitionen sind nötig.
- Ausweitung auf äußeren Ring und alle Ziele
- Lenkung zu den großen Plätzen
- Sensor- und Kameratechniken auf Plätzen und in Parkbauten nutzen
- Auslastungsanzeigen und flexible Hinweise (z. B. Sperrungen, Baustellen, Veranstaltungen)
- unterstützt durch Dashboard/App



M 4: Parken für besondere Bedürfnisse

Erreichbarkeit für spezielle Bedürfnisse sichern und Angebote und Regelungen verbessern

- Parkmöglichkeiten für **spezielle Bedürfnisse** sind weiterhin gesichert
- Behinderte, Familien- und Senioren, Laden & Liefern, Car-Sharing, E-Ladestellen
- Bestand bleibt erhalten und wird erweitert bzw. optimiert (v. a. Lage, Lenkung und Angebot/Regelung)
- Akteure mit in die Planung- und Umsetzungsprozesse einbeziehen (z. B. Behinderten-AG, Lieferanten, ...)



M 5: Attraktivierung von Parkbauten & privaten/halb-öffentl. Angeboten

Bestehende Potenziale nutzen und neue Möglichkeiten eröffnen

Parkbauten in Soest können **noch attraktiver** werden:

- **Öffnungszeiten** auf nach 20 Uhr erweitern
- Zufahrtsregelung **schrankenfrei**; Video-Sensoren gegen Einfahrt-Hemmnis
- **Kulanzzeit/minutengenaue Abrechnung** als Vorteil nutzen
- Moderne Abrechnungs- und Vergütungssysteme (Mobilet, Chains-App)

Private Flächen aktivieren / Mehrfachnutzung:

- z. B. Supermarkt oder Firmen-/Behördenparkplätze
- Beispiel: Düsseldorfer Feierabendparken
- ins Gespräch kommen



M 6: Aufwertung der äußeren Plätze

*Alternativen am Altstadtwall weiter verbessern –
Verlagerung möglich machen*

- Parkplätze und (kostenlose) Angebote am Wall sollen konzeptionell das Langzeitparken aufnehmen
- Attraktives Angebot herstellen!
- zuerst aufwerten, bevor Verlagerung beginnt

- **Georg-Plange-Platz** und **Parkplatz Schwarzer Weg**
- Oberflächen befestigen, Beleuchtung und Sicherheit
- Wegeverbindungen von dort in die Altstadt
- zusätzlichen Service bieten (z. B. Leihräder, E-Scooter)



M 7: Kommunikation, Information und Kontrolle

Verstehen und Verständnis schaffen – gemeinsam Neues gestalten

Dialog ist wichtig! Besonders beim Parken

- Strategie zur Kommunikation der Maßnahmen
- Vorteile aufzeigen, Vor-Ort gehen, Sorgen nehmen
- Weitere Beteiligung und offene Planung/Umsetzung
- Gemeinsames Planen schafft Verständnis und Akzeptanz
- Information zu Falschparken
- Problembewusstsein aufbauen (z. B. Rettungswege, Behinderte)
- Aber auch: Ausweitung von Kontrollen





Beteiligungsprozess

Der Masterplan Altstadt Parken wurde mit Akteuren und Öffentlichkeit rückgekoppelt

Beteiligungsprozess

Der Masterplan wurde mit Fachgruppen/Akteuren und der breiten Öffentlichkeit diskutiert

- 10. Dezember 2024: Vorstellung und Diskussion vor **erweiterter Fachöffentlichkeit**
- 15. Januar 2025: **öffentliche Veranstaltung im blauen Saal mit rd. 130 Teilnehmenden**
- 17. Februar 2025: Besprechung mit der **BAKS** zum Behindertenparken



Beteiligungsprozess

Insgesamt fand das Konzept überwiegend **positive Rückmeldungen**.

Viele Beiträge aus der Öffentlichkeit werden bei der **Detailausarbeitung im Rahmen der Umsetzung** weitere Berücksichtigung finden können.

Die wichtigsten resultierenden Veränderungen am Konzept waren:

- Statt 5 gibt es nun **4 Bewohnerparkzonen**: die Kernzone wurde auf die anderen aufgeteilt, was zu einer gerechteren Versorgung mit Bewohnerparkplätzen führt
- Die **Aufwertung der großen Plätze für Langzeitparken** außerhalb der Wallstraßen wurde als Maßnahme hervorgehoben und als wichtige Grundlage für die Realisierung des Konzepts betont
- - „Sonderparken“ wurde umbenannt in „**Parken mit besonderen Bedürfnissen**“

Masterplan Altstadt Parken

Umsetzungsplanung

Umsetzungsplan zum MASTERPLAN ALTSTADT PARKEN		2025		2026		2027		2028		2029	
		1. Hälfte	2. Hälfte	1. Hälfte	2. Hälfte	1. Hälfte	2. Hälfte	1. Hälfte	2. Hälfte	1. Hälfte	2. Hälfte
		VORBEREITUNG				UMSETZUNG					
M 0	Masterplan Altstadt Parken	STEA 25.03.		- begleitende Projektgruppe -							
M 1	Neukonzipierung von Kurz- und Bewohnerparken										
	Detail- und Beschilderungsplanung / Erstellung und Beschluss von Bewohnerparkkonzept				◆						
	Vorbereitung und Beschluss neue Gebührensatzung					◆					
	Umsetzung neue Beschilderung und Parkscheinautomaten										
	Vorbereitung und Beschluss neue Bewohnerparkgebühren					◆					
M 2	Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken					- laufender Prozess -					
M 3	Erneuerung des Parkleitsystems				◆						
M 4	Sonderparken										
M 5	Attraktivierung von Parkbauten/ Aktivierung von priv. Anlagen										
M 6	Aufwertung von äußeren Plätzen										
M 7	Beteiligung, Kontrolle, Information										

◆ = Ausschuss-/Ratsbeschluss

www.planersocietaet.de



Impressum

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1 | 44263 Dortmund

Thomas Mattner

- Projektleitung, Fachgruppenleiter Ruhender Verkehr -

Fon 0231 / 99 99 70-15

mattner@planersocietaet.de

Stadt Soest

Windmühlenweg 21 | 59494 Soest

Lena Fehrmann

- Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung -

Fon 02921 / 103 30-29

L.Fehrmann@soest.de