

Bericht

Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt Geseke

Juni 2022



LK Argus Kassel GmbH und
plan:mobil



Stadt Geseke

Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt

Gesamtbericht

Auftraggeberin

Stadt Geseke

Stadtplanung

An der Abtei 1

59590 Geseke

Auftragnehmerin

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561. 31 09 72 80

Fax 0561. 31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

In Zusammenarbeit mit

plan:mobil

Ludwig-Erhard-Straße 14

D-34131 Kassel

Tel. 0561. 40 09 05 54

Fax 0561. 7 08 41 04

info@plan-mobil.de

www.plan-mobil.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

B. Sc. Moritz Gottschling

Bearbeitung

Dipl.-Geogr. Frank Büsch

Dipl.-Ing. Felix Kühnel

Kassel, 27. Juni 2022

Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,
liebe Leserinnen und Leser,



veränderte Bedürfnisse und der Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung stellten für die Stadt Geseke den Anlass dar, eine umfassende Betrachtung der Verkehrssituation im innerstädtischen Bereich vorzunehmen.

Im Zuge dieser Betrachtung wurde in einem ausführlichen Prozess mit intensiver Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung ein „Integriertes Verkehrskonzept“ für die Innenstadt aufgestellt, das als strategische Handlungsempfehlung für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der kommenden Jahre dienen soll.

Das Verkehrskonzept ergänzt das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt, das bereits im Dezember 2017 verabschiedet wurde.

Die künftigen Herausforderungen der Gesellschaft – Klimawandel, demografischer Wandel, Ressourcenverbrauch – betreffen auch die kommunale Verkehrs- und Stadtentwicklung, weshalb der Fokus des integrierten Verkehrskonzeptes auf einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung liegt. Dazu zählen insbesondere auch Maßnahmen zur Verringerung von Barrieren im öffentlichen Raum, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Stärkung des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß) und zur Optimierung des ruhenden Verkehrs.

Ich danke allen Beteiligten, die zum jetzigen Stand des „Integrierten Verkehrskonzeptes“ beigetragen haben!

Ihr



Remco van der Velden

Bürgermeister



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und grundsätzliche Leitziele	1
1.2	Vorgehensweise	2
2	Abstimmung und Beteiligung	3
2.1	Erste Öffentlichkeitsbeteiligung: Analyse, Zielsetzungen und Ideensammlung	3
2.2	Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung: Maßnahmenentwurf	11
3	Rahmenbedingungen	19
3.1	Lage im Raum	19
3.2	Demografische Entwicklung	20
3.3	Wirtschaftsstruktur	21
3.4	Bestehende Konzeptplanungen	23
4	Bestands- und Zustandsanalyse	27
4.1	Stadt- und Nutzungsstruktur	27
4.2	Erreichbarkeit	31
4.3	Mobilitätsverhalten	34
4.4	Verkehrssicherheit	36
4.5	Fließender Kfz-Verkehr	39
4.6	Ruhender Kfz-Verkehr	44
4.7	Wirtschafts- und Lieferverkehr	50
4.8	Fußverkehr und öffentliche Räume	51
4.9	Radverkehr	58
4.10	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	66
4.11	Zusammenfassung: SWOT-Analyse	78



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

5	Leit- und Handlungsziele	83
5.1	Leitziele	83
5.2	Handlungsziele	84
6	Integriertes Maßnahmenkonzept	86
6.1	Maßnahmen zur Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum	94
6.2	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	100
6.3	Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes	107
6.4	Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs	123
6.5	Klein-Maßnahmen	130
6.6	Nicht weiterverfolgte Handlungsansätze	131
7	Anhang	133
8	Verzeichnisse	140

1 Einleitung

1.1 Anlass und grundsätzliche Leitziele

Die Stadt Geseke stellt ein Integriertes Verkehrskonzept für die Innenstadt auf, welches als strategischer Handlungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren dienen soll. Das Verkehrskonzept ergänzt das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Geseker Innenstadt. Im ISEK wurden bereits die grundlegenden Leitziele für das Integrierte Verkehrskonzept benannt¹:

- Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV)
- Überprüfung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Mit dem Verkehrskonzept wird ein integrierter Ansatz verfolgt. So werden Mobilität und Verkehr für alle Verkehrsarten gemeinsam im Rahmen der räumlichen, demografischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten in Geseke und der gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen betrachtet.

Das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt wurde am 24. Mai 2022 in der gemeinsamen Sitzung vom Bau-, Planungs- und Verkehrsausschuss und vom Ausschuss für Klima, Natur, Umwelt und ländliche Entwicklung der Stadt Geseke in gestufter Form (siehe Kapitel 6) beschlossen.

¹ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 40f.

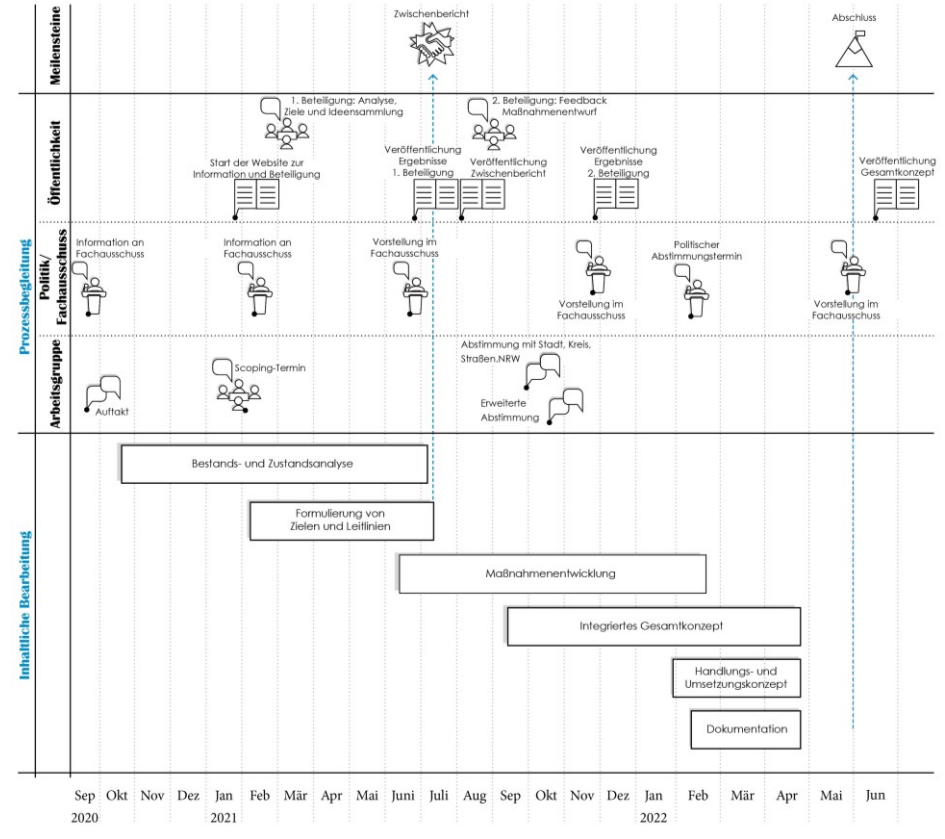
1.2 Vorgehensweise

● **Abbildung 1:** Zeit- und Ablaufplan zur Erstellung des Integrierten Verkehrskonzeptes

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022



Zu Beginn der Bearbeitung erfolgte eine Analyse der Rahmenbedingungen in Geseke (Kapitel 3). Daraufhin wurden vor dem Hintergrund der bereits feststehenden Leitziele sektorale Bestandsanalysen durchgeführt, um eine tragfähige Wissensgrundlage für das Konzept zu erhalten (Kapitel 4). Die Analyse mündete in einer Bewertung von Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen (Kapitel 4.11). Zur Konkretisierung der bereits gesetzten übergeordneten Leitziele wurden Handlungsziele formuliert (Kapitel 5). Diese dienen als wesentliche Grundlage für das Herzstück des Konzeptes, der konkreten Maßnahmenentwicklung (Kapitel 6). Für die Maßnahmen wurden schließlich auch Prioritäten und Hinweise für die Umsetzung erstellt.

2 Abstimmung und Beteiligung

Der gesamte Prozess der Konzepterstellung definiert sich über die enge Verzahnung von inhaltlicher planerischer Arbeit mit der fachlichen Abstimmung, der öffentlichen Beteiligung und der politischen Diskussion (s. a. Abbildung 1).

Fortlaufend fand eine bilaterale Abstimmung zwischen LK Argus Kassel und der Auftraggeberin, der Stadt Geseke, statt. Während der Analyse fand ein Scoping-Termin mit allen relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung, weiteren öffentlichen Stellen sowie Trägern öffentlicher Belange und Verbänden statt. Diese Runde wurde ebenfalls in der Phase der Maßnahmenarbeit wieder konsultiert.

Zum Abschluss der Analysephase, zur Findung konsensueller Handlungsziele und zur frühzeitigen Abfrage von Maßnahmenideen wurde die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung online auf der Konzeptwebsite geseke-innenstadt-mobil.de durchgeführt (s. u.). Eine zweite Öffentlichkeitsbeteiligung fand dann zur Konsultation der Bürgerinnen und Bürger zu einem vorgelegten ersten Maßnahmenentwurf statt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der ersten Online-Beteiligung und der anhaltenden Pandemie erfolgte diese wieder online. Um möglichst viele Menschen anzusprechen, wurde über verschiedene analoge und digitale Kanäle zur Beteiligung aufgerufen.

Dem Bau-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Geseke wurden die SWOT-Analyse und die erarbeiteten Handlungsziele vorgestellt. Daraufhin wurde zur „Halbzeit“ der Zwischenbericht des Konzeptes veröffentlicht. Der fachlich abgestimmte Maßnahmenentwurf wurde dann in einer gemeinsamen Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses und des Ausschusses für Klima, Natur, Umwelt und ländliche Entwicklung der Stadt Geseke präsentiert. Die Fraktionen hatten daraufhin über den Winter 2021 / 22 Zeit, Stellungnahmen abzugeben. Diese wurden in einem politischen Abstimmungstermin diskutiert und entsprechend eingearbeitet. So konnten der Maßnahmenentwurf und damit der Bericht ausgearbeitet und finalisiert werden. Zur Beschlussfassung wurde das finale Konzept wieder in einer gemeinsamen Ausschusssitzung präsentiert und anschließend veröffentlicht.

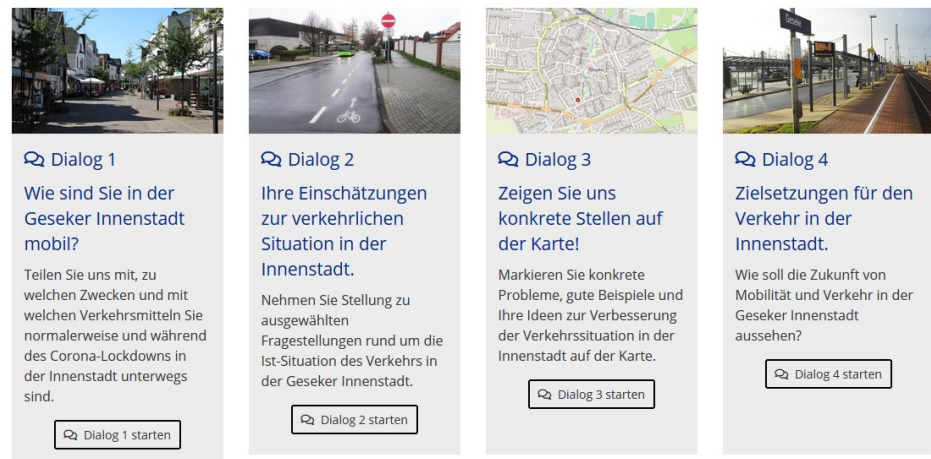
2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung: Analyse, Zielsetzungen und Ideensammlung

In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ging es um die Bewertung der Bestandssituation, um die konkreten Zielsetzungen für das Konzept sowie um eine Sammlung von Ideen. Die Beteiligung fand aufgrund der Covid-19-Pandemie online über die Website www.geseke-innenstadt-mobil.de statt. Die Mitmach-Funktion war vom 25. Februar bis zum 25. März 2021 freigeschaltet. Insgesamt nahmen 211 Personen über die Website teil. Zusätzlich gingen einige E-Mails ein, welche in der Auswertung mit berücksichtigt wurden.

Auf der Website konnten nach der anonymen Angabe des Wohnorts und der Altersgruppe die folgenden Dialogräume besucht werden:

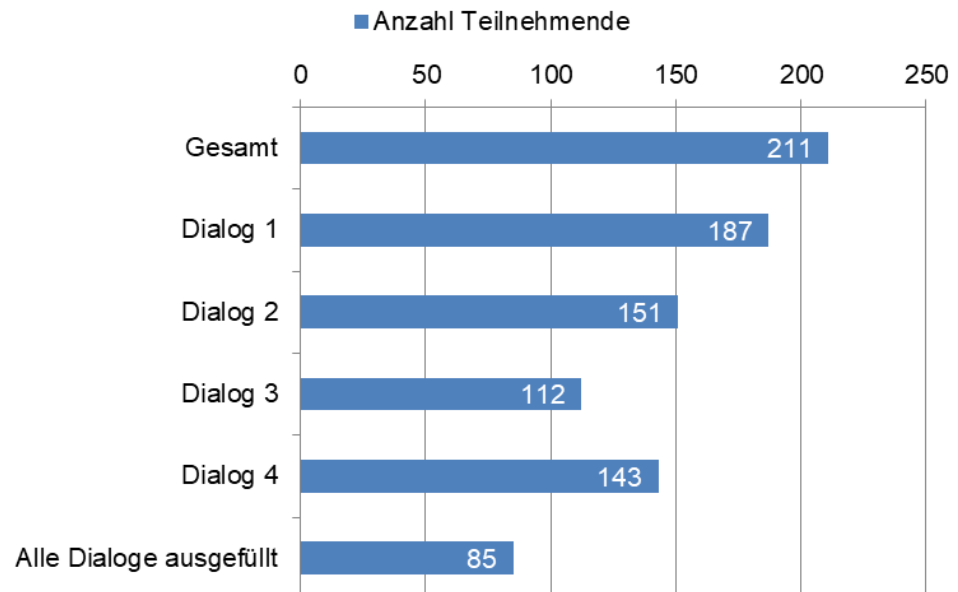
- 1 **Wie sind Sie in der Geseker Innenstadt mobil?**
- 2 **Ihre Einschätzungen zur verkehrlichen Situation in der Innenstadt**
- 3 **Zeigen Sie uns konkrete Hinweise auf der Karte!**
- 4 **Zielsetzungen für den Verkehr in der Innenstadt**

● **Abbildung 2:** Dialograum-Übersicht auf geseke-innenstadt-mobil.de (1. Beteiligung)



Die Beteiligungsfunktion wurde rege genutzt. Insgesamt nahmen 211 Personen an einem oder mehreren Dialogen teil (Abbildung 3). Dabei wurde der Dialog 1 von 187 Personen genutzt, der Dialog 2 von 151 Personen, der Dialog 3 von 112 Personen und der Dialog 4 von 143 Personen. Zwei von fünf Teilnehmenden beantworteten alle vier Dialoge.

● **Abbildung 3:** Anzahl Teilnehmende nach Dialogen (1. Beteiligung)



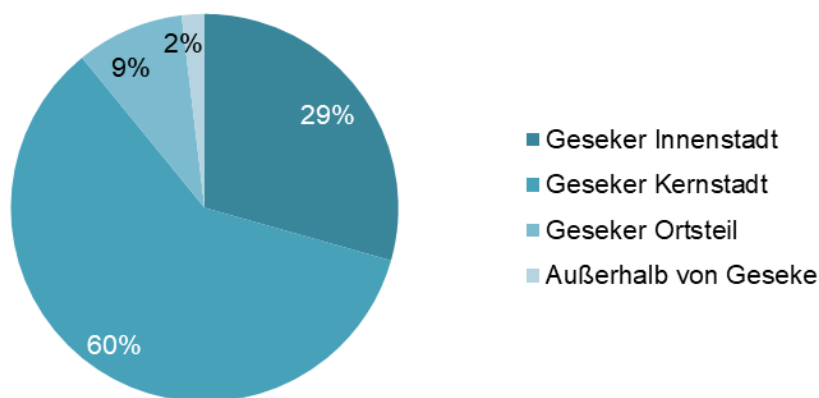
● **Abbildung 4:** Beispielbild für den Website-Aufbau aus dem Dialog 4 (1. Beteiligung)

Bitte geben Sie uns ein Feedback, wie wichtig die folgenden vorgeschlagenen Ziele aus Ihrer Sicht sind. Teilen Sie uns darüber hinaus im Anschluss gern mit, welche weiteren oder anderen Zielsetzungen Sie für die Innenstadt für wichtig erachten.

50%	
Der Bereich innerhalb des Walls sollte verkehrsberuhigt und für den Fußverkehr attraktiver gestaltet werden.	<input type="radio"/> Sehr wichtig <input type="radio"/> Wichtig <input type="radio"/> Weniger wichtig <input type="radio"/> Unwichtig <input type="radio"/> Weiß nicht
Der Fahrradverkehr sollte innerhalb des Walls bevorrechtigt werden.	<input type="radio"/> Sehr wichtig <input type="radio"/> Wichtig <input type="radio"/> Weniger wichtig <input type="radio"/> Unwichtig <input type="radio"/> Weiß nicht
Durchgangsverkehr durch den Bereich innerhalb des Walls sollte vermieden werden.	<input type="radio"/> Sehr wichtig <input type="radio"/> Wichtig <input type="radio"/> Weniger wichtig <input type="radio"/> Unwichtig <input type="radio"/> Weiß nicht

Knapp ein Drittel der Teilnehmenden ist in der Innenstadt selbst wohnhaft, weitere drei von fünf in der restlichen Kernstadt (Abbildung 5). Eine*r von zehn Teilnehmenden wohnt in den anderen Geseker Ortsteilen und lediglich 2 % der Teilnehmenden wohnen außerhalb des Stadtgebietes.

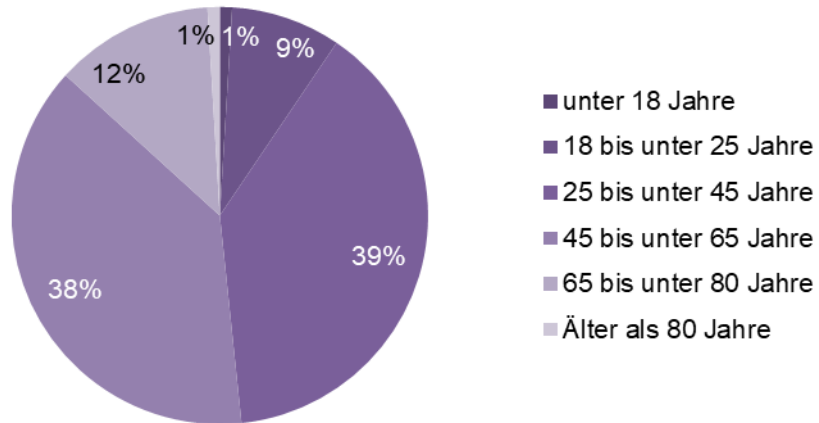
● **Abbildung 5:** Teilnehmende nach Wohnort (1. Beteiligung)



Vier von fünf Teilnehmenden sind zwischen 25 und 65 Jahre alt, es verteilt sich hier jeweils zur Hälfte auf die 25 bis 45-Jährigen und die 45 bis 65-Jährigen (Abbildung 6). Im jungen Erwachsenenalter (18 bis 25 Jahre) befinden sich 9 %, zwei Teilnehmende sind unter 18. Zwischen 65 und 80 Jahre alt sind 12 %, und wiederum zwei Teilnehmende sind über 80. Damit haben sich besonders die 25- bis 45-Jährigen, aber auch die 45- bis 65-Jährigen stärker beteiligt, als es

ihrem Anteil an der Geseker Bevölkerung entspricht, während Kinder und Jugendliche sowie Senioren über 80 Jahre kaum erreicht werden konnten².

● **Abbildung 6:** Teilnehmende nach Altersgruppe (1. Beteiligung)



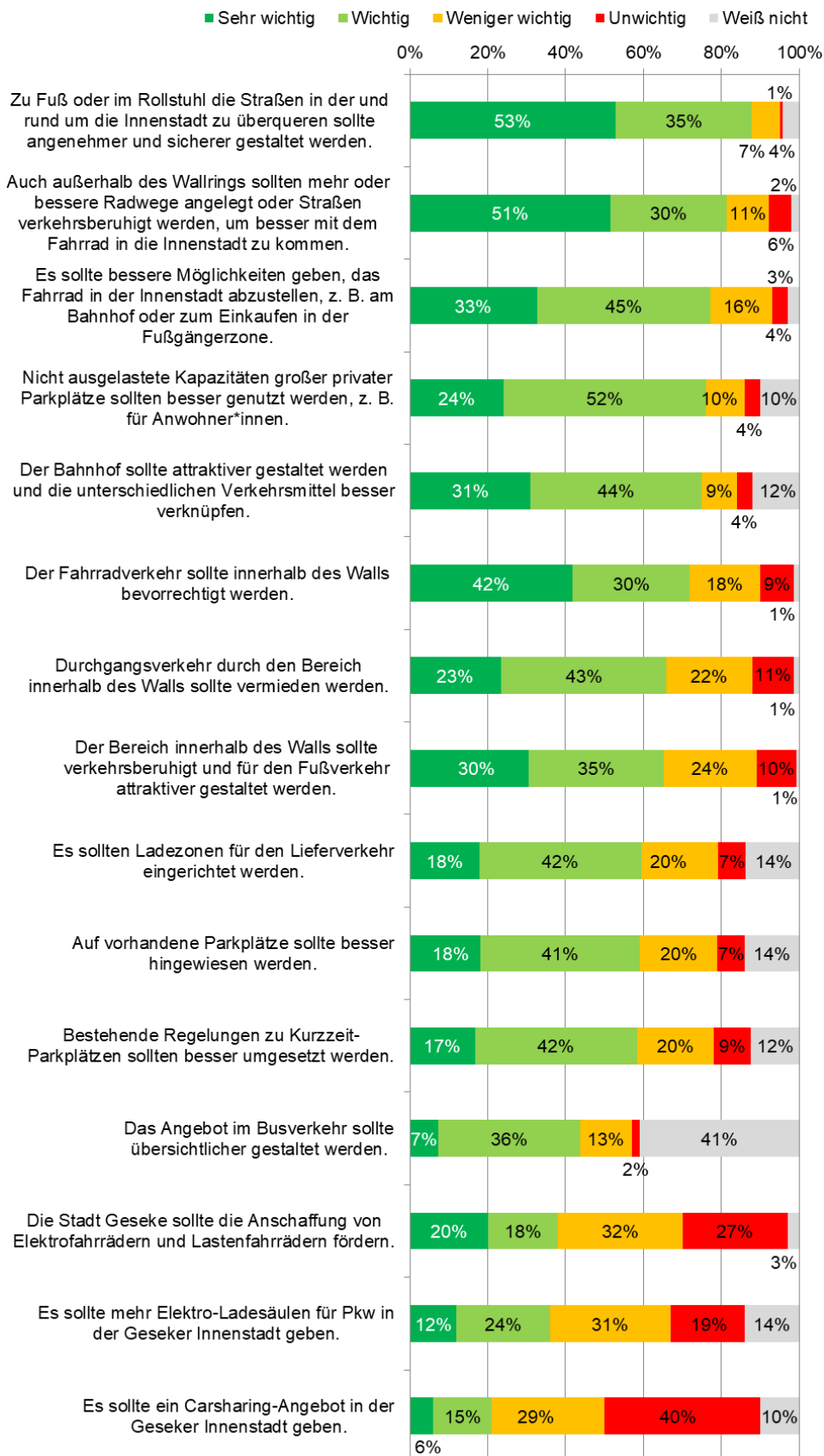
Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst. Die Hinweise, Meinungen und Anregungen aus der Beteiligung wurden in die detaillierte Bestandsanalyse, die Handlungsziele sowie die spätere Maßnahmenarbeit umfassend eingebunden. Eine ausführliche Dokumentation der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde separat erstellt und kann auf geseke-innenstadt-mobil.de heruntergeladen werden.

Als wichtigstes Ziel – 88 % ist dies sehr wichtig oder wichtig (zur Bewertung der Ziele siehe Abbildung 7) – wird eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahn zu Fuß und im Rollstuhl angesehen. In der Kartenabfrage (Dialog 3) wurde hierzu neben anderen vor allem die Ernst-von-Bayern-Straße Höhe Am Sandgraben – Lorenzgasse genannt. Auch finden mehr als die Hälfte der Teilnehmenden eine Verbesserung der Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt sehr wichtig und weitere 30 % wichtig. Diesbezüglich liegen insbesondere Mängelhinweise und Vorschläge für die Störmeder Straße, die Verbindung über Am Sandgraben – Lorenzgasse, die Bürener Straße und den neuen Kreisverkehr am Bahnhof vor.

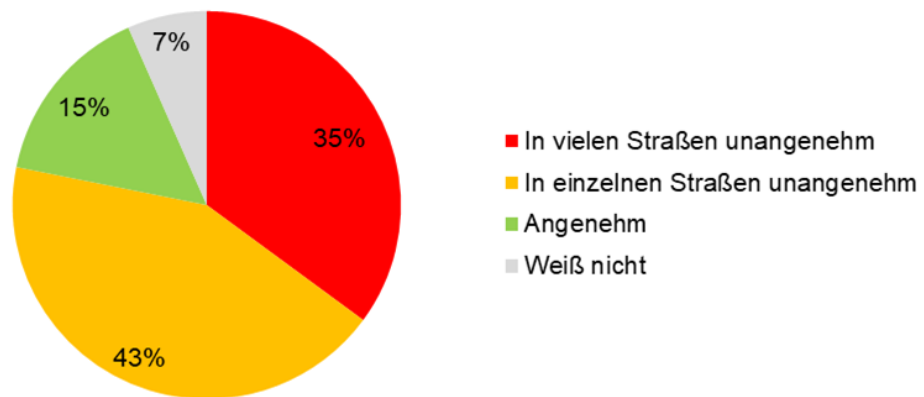
² Kreis Soest (2018): Altersklassenprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/altersklassenprognose/altersklassenprognose.php> (Zugriff 20.10.2020).

● **Abbildung 7:** Bewertung der vorgeschlagenen Zielsetzungen (Dialog 4 in der 1. Beteiligung)



Das Fahrradfahren wird in zwar unterschiedlicher Ausprägung, aber dennoch zumindest in allen bedeutenderen Straßen innerhalb des Walls von Vielen als unangenehm empfunden. Zwei Drittel der Teilnehmenden sind mit dem Fahrradfahren insgesamt unzufrieden oder sehr unzufrieden (Abbildung 8). Hierzu tragen u. a. ungeöffnete Einbahnstraßen bei. Für 72 % der Teilnehmenden ist sehr wichtig oder wichtig, den Radverkehr innerhalb des Walls zu bevorzugen. Zwei Drittel möchten hier zudem eine weitere Verkehrsberuhigung, eine attraktivere Gestaltung für den Fußverkehr und eine Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr. Ein für 78 % wichtiges Ziel ist zudem die Ausweitung der Radabstellanlagen am Bahnhof und im Zentrum. Die Radverkehrsinfrastruktur war auch das wichtigste Thema bei den eingegangenen Freitext-Anregungen. Hierbei wurde u. a. der Schutzstreifen in Gegenrichtung in der Ostmauer als übertragbare Lösung gewertet.

● **Abbildung 8:** Empfindung des Fahrradfahrens auf den Straßen innerhalb des Walls

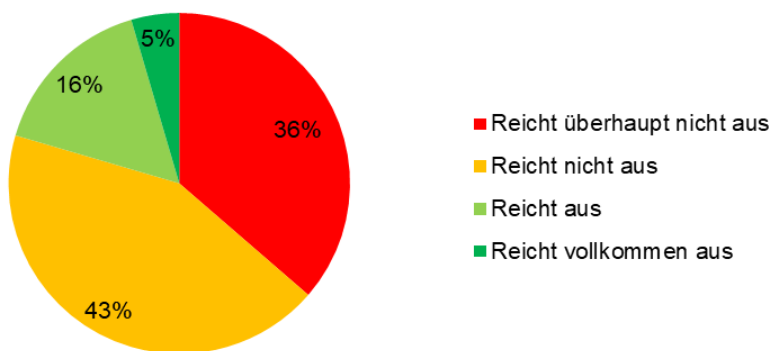


Häufig kritisiert werden vor allem die **Bachstraße**, der **Hellweg** und die **Bäckstraße**. Hier werden insbesondere die Verkehrsbelastung als zu stark, das Fahrradfahren als unangenehm und die Fahrbahn als zu schmal empfunden. Im Hellweg werden zudem schmale Gehwege bemängelt, in der Bachstraße zu hohe Geschwindigkeiten, in der Bäckstraße zu viel Kfz-Verkehr. Für die Bachstraße wird die Wiedereinführung einer Einbahnstraßenregelung gefordert, teilweise wird dies auch für den Hellweg vorgeschlagen, während die Bäckstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden soll.

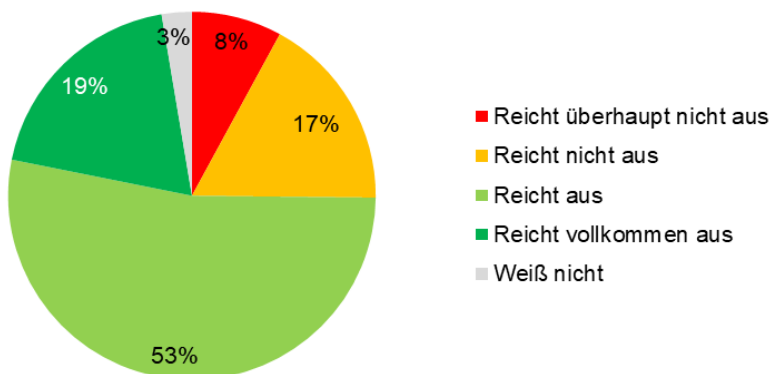
Unter den Teilnehmenden finden 79 % der Bewohner*innen das **Parkplatzangebot** in der Innenstadt nicht bzw. überhaupt nicht ausreichend (Abbildung 9). Entsprechend wurde der Wunsch nach Bewohnerparkplätzen bzw. -parkausweisen sowie nach einer Erweiterung der Parkplätze auf dem Noltenhof geäußert. Auch finden drei Viertel der Teilnehmenden eine Prüfung der Mitnutzung großer privater Sammelparkplätze wichtig oder sehr wichtig. 92 % der Bring- und Holvorgänge werden mit dem Auto erledigt, eine bessere Ordnung dessen wird insbesondere am Schulzentrum Mitte gefordert, auch um die Verkehrssicherheit und Attraktivität insbesondere für den Fuß- und Radverkehr dort zu erhöhen. Zwei Drittel der Wege zum Einkauf werden mit dem Auto

zurückgelegt, dabei finden 72 % der Teilnehmenden das Parkplatzangebot für kurze Aufenthalte in der Innenstadt ausreichend oder vollkommen ausreichend (Abbildung 10). In der Kartenabfrage (Dialog 3) war regelwidriges oder behinderndes Parken das wichtigste Thema, insbesondere im Bereich Zehnthof / Katthaggen und Rosenstraße. In diesem Zusammenhang werden auch mehr private Stellplätze beim Neubau von Mehrparteienhäusern gefordert. Auch bemerken 60 % der Teilnehmenden in zweiter Reihe haltende Lieferdienste, die den Verkehrsfluss stören, und wünschen sich Ladezonen.

- **Abbildung 9:** Einschätzung des Parkplatzangebots für die **Bewohner*innen** der Innenstadt (nur bei Angabe Wohnort in der Geseker Innenstadt, n=44)



- **Abbildung 10:** Einschätzung des Parkplatzangebots für **kurze Aufenthalte** in der Innenstadt (Einkauf, private Erledigungen, Freizeit, Besuche, Bringen/ Holen)



Der **öffentliche Nahverkehr** spielt sowohl im angegebenen Mobilitätsverhalten als auch bei den Karteneinträgen eine untergeordnete Rolle. Das Angebot im Busverkehr wird als eingeschränkt angesehen und unterliegt zudem einer starken Unkenntnis, 45 % wünschen sich hier mehr Übersichtlichkeit. Drei Viertel der Teilnehmenden finden eine attraktivere Gestaltung des Bahnhofs mit besserer Verknüpfung der Verkehrsmittel sehr wichtig oder wichtig.

In der Beteiligung wurde eine **Kartenabfrage** (Dialog 3) durchgeführt, in der die Teilnehmenden Stärken und Schwächen im Bestand sowie erste Maßnahmenideen eintragen konnten. Die Karteneinträge wurden nach Prüfung auf der Website geseke-innenstadt-mobil.de in einer interaktiven Anwendung veröffent-

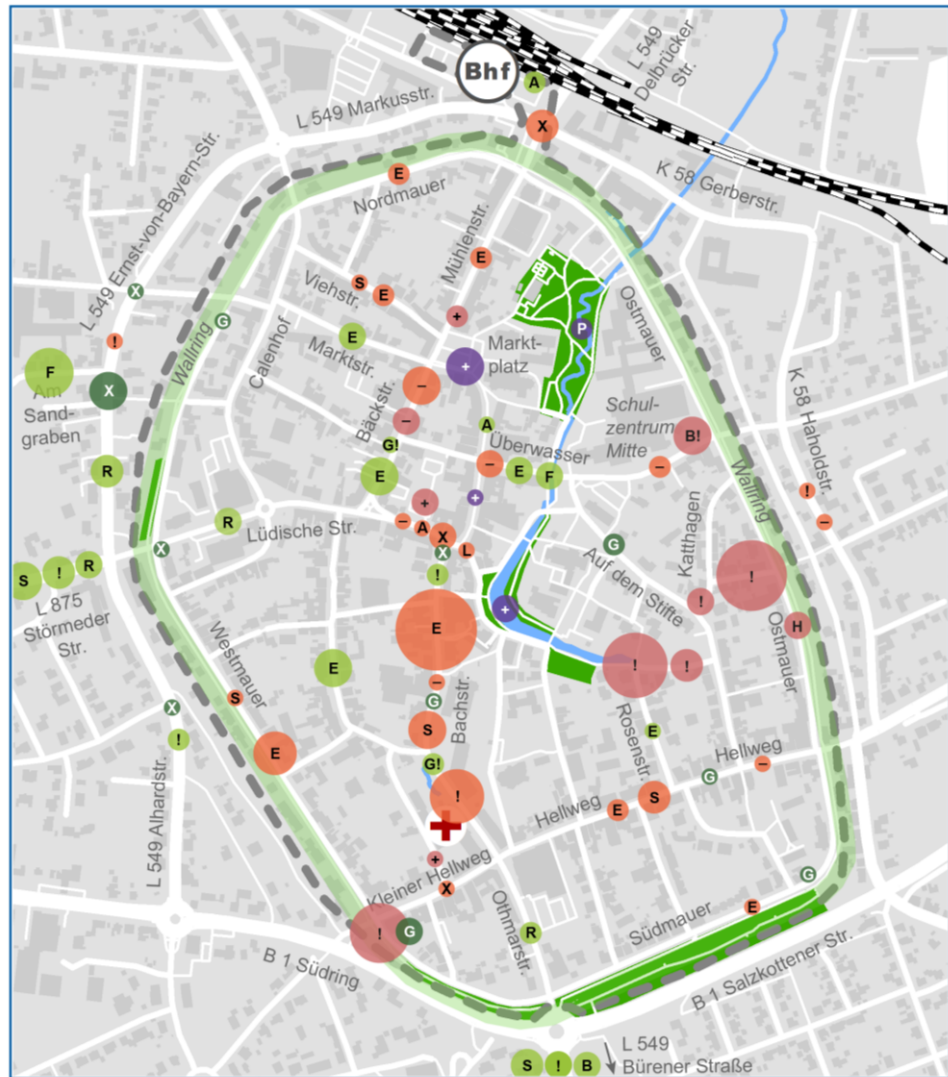
Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

licht. Der Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Kartenabfrage dient Karte 1. Zu betonen ist, dass alle eingegangenen Hinweise und Anregungen in der weiteren Konzepterstellung berücksichtigt werden.

● **Karte 1:** Wesentliche Ergebnisse der Kartenabfrage (Dialog 3)



Wesentliche Ergebnisse der Kartenabfrage (Dialog 3) - Innenstadt Geseke

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 3 Nennungen 5 Nennungen 10 Nennungen 15 Nennungen <p>Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> X Querung gefährlich/ verbessern/ Zebrastreifen (FGÜ) einrichten G Gehweg fehlt, zu schmal oder im schlechten Zustand <p>Öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> + Öffentlichen Raum aufwerten P Bessere Pflege d. öffentl. Raums | <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ! Radfahren unangenehm/ gefährlich E Einbahnstraße für Rad öffnen F Fahrradstraße/ attraktive Radverkehrsverbindung einrichten R Radverkehrsanlage einrichten B Baulich getrennten Radweg einrichten S Schutzstreifen ist schlecht G! Radfahrende auf dem Gehweg A Radabstellanlagen ausweiten <p>Kfz-Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ! Geschwindigkeit zu hoch/ überwachen E Einbahnstraße einrichten | <ul style="list-style-type: none"> S Fahrbahn zu eng/ Überholabstand Kfz-Rad zu gering X Einmündung/ Kreuzung gefährlich/ umgestalten A Ein- und Ausfahrt separieren L Behinderung durch Lieferverkehr - Durchgangsverkehr verhindern/ Verkehrsaufkommen zu hoch/ Verkehrsberuhigung <p>Ruhender Kfz-Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ! Regelwidriges/ behinderndes Parken/ P. überwachen B! Bring- und Holverkehr ordnen H Haltverbot einseitig einrichten + Zu wenig Parkplätze/ P. erweitern - Zu viele Parkplätze/ P. reduzieren |
|--|--|---|

2.2 Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung: Maßnahmenentwurf

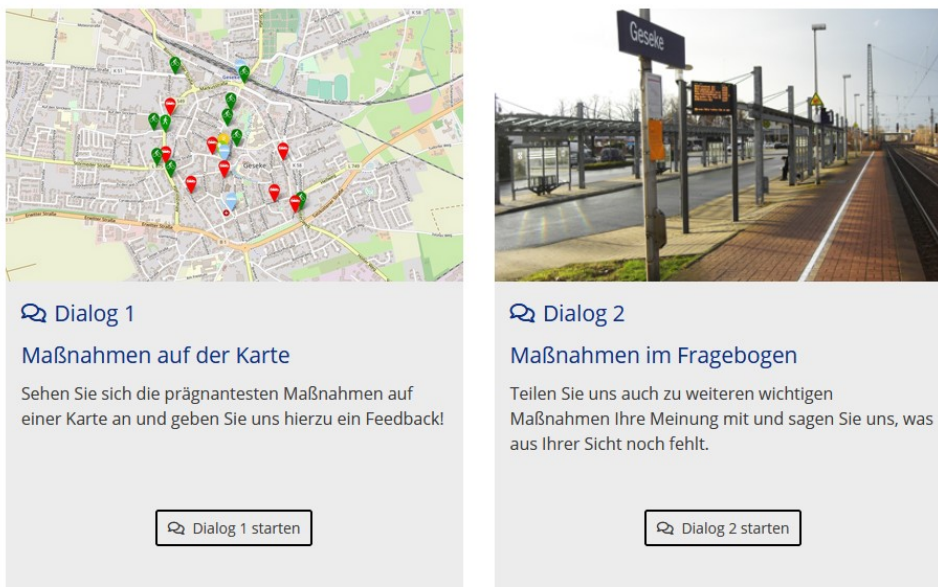
In der zweiten Beteiligungsphase ging es um ein Feedback zum Maßnahmenentwurf. Die Beteiligung fand aufgrund der Covid-19-Pandemie und der guten Erfahrungen aus der ersten Beteiligungsphase wieder online über die Website www.geseke-innenstadt-mobil.de statt. Die Beteiligungsfunktion war dort vom 19. August bis zum 15. September 2021 freigeschaltet.

Auf der Website konnten nach der anonymen Angabe des Wohnorts und der Altersgruppe die folgenden Dialogräume besucht werden:

Dialog 1: Maßnahmen auf der Karte

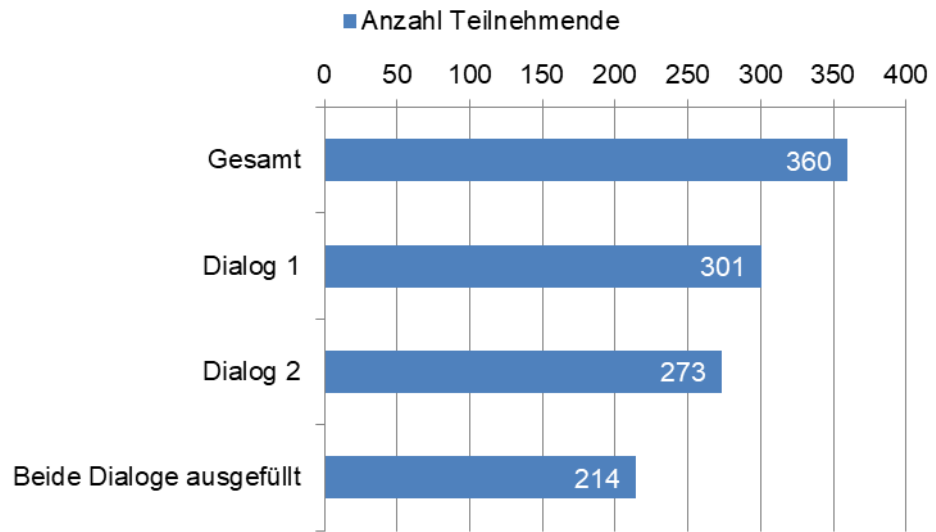
Dialog 2: Maßnahmen im Fragebogen

- **Abbildung 11:** Dialograum-Übersicht (2. Beteiligung)



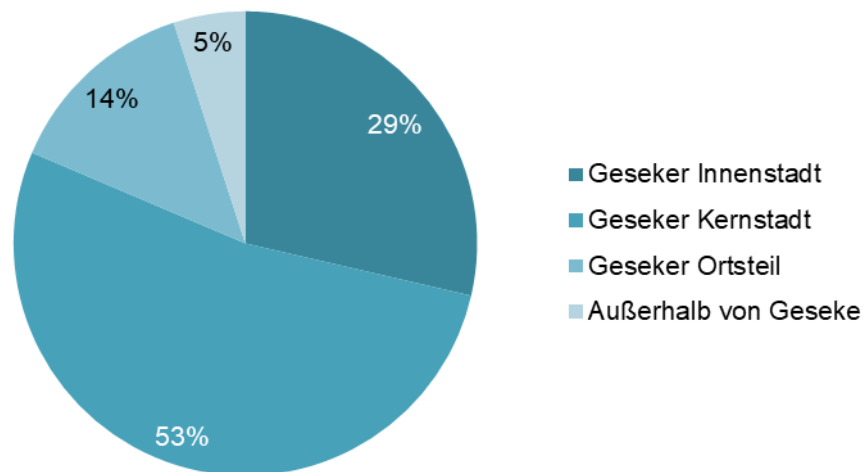
Insgesamt nutzten 360 Teilnehmende die Beteiligungsmöglichkeit. Gegenüber der bereits regen Beteiligung in der ersten Phase (211 Teilnehmende) konnte hier noch einmal eine beachtliche Steigerung erreicht werden, wofür wir den interessierten Bürgerinnen und Bürgern sehr danken möchten. Von den 360 Teilnehmenden bewerteten 301 Personen Maßnahmen auf der Karte (Dialog 1) und 273 die Maßnahmen im Fragebogen (Dialog 2). Mehr als die Hälfte der gesamten Teilnehmenden füllte beide Dialoge aus (Abbildung 12) Wie in der ersten Beteiligungsphase wurde Personen, die das Internet nicht nutzen, angeboten, die Beteiligungsdokumente zum schriftlichen Ausfüllen zugesandt zu bekommen. Hiervon machten 5 Personen Gebrauch. Diese sind in der Anzahl der Teilnehmenden mit enthalten.

● **Abbildung 12:** Anzahl Teilnehmende nach Dialogen (2. Beteiligung)



Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden stammt aus Geseke selbst, nur jede*r Zwanzigste wohnt außerhalb des Stadtgebietes. Von den teilnehmenden Gesekerinnen und Gesekern wohnen die meisten in der Kernstadt (außerhalb der Innenstadt). Knapp ein Drittel wohnt in der Innenstadt selbst, jede*r Siebte wohnt in einem der Geseker Ortsteile. Die Herkunftsstruktur ist somit ähnlich wie bei der ersten Beteiligungsrunde, wobei sich nun ein wenig mehr Personen von außerhalb sowie aus den Ortsteilen eingebracht haben.

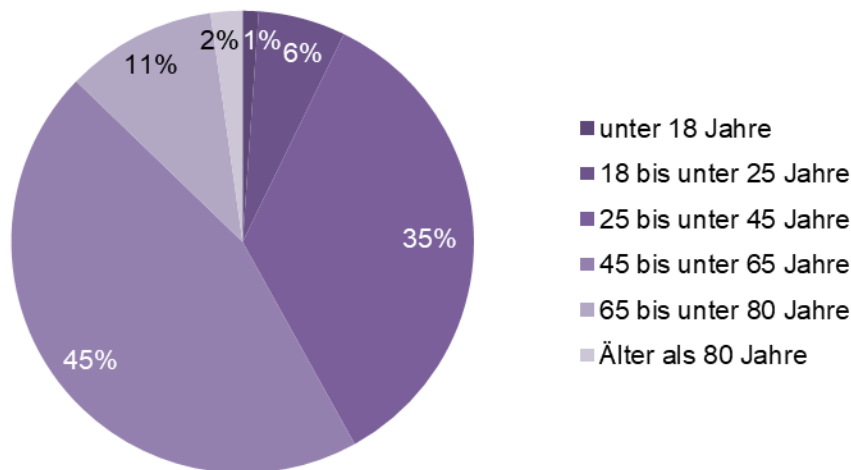
● **Abbildung 13:** Teilnehmende nach Wohnort (2. Beteiligung)



Knapp die Hälfte der Teilnehmenden ist zwischen 45 und 65 Jahre alt. Ein gutes Drittel befindet sich zwischen 25 und 45 Jahren. Leider konnten erneut jüngere sowie ältere Personen nicht entsprechend ihres Bevölkerungsanteils

erreicht werden. Nur 1 % ist unter 18 Jahre alt, weitere 6 % sind im jungen Erwachsenenalter zwischen 18 und 25 Jahren. Jede*r Zehnte ist zwischen 65 und 80 Jahren alt, 2 % sind 80 Jahre oder älter. Die Altersstruktur ist damit ähnlich wie bei der ersten Beteiligungsphase, wobei sich etwas weniger junge Erwachsene beteiligt haben.

● **Abbildung 14:** Teilnehmende nach Altersgruppe (2. Beteiligung)



Die Ergebnisse der Beteiligung waren wieder ein sehr wertvoller Beitrag für die planerische Arbeit und flossen in die konkrete Auswahl, Priorisierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen ein.

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung

Wie aus der vorherigen Beteiligung zu erwarten stießen insbesondere die Maßnahmen, welche auf eine konkrete Verbesserung für den **Fuß- und Radverkehr sowie die Barrierefreiheit** abzielen, auf eine sehr positive Resonanz. Fast 90 % der Teilnehmenden ist der Mittelstreifen als Querungshilfe für den Radverkehr + Zebrastreifen über die L 549 Ernst-von-Bayern-Straße im Zuge der Verbindung Am Sandgraben – Lorenzgasse sehr wichtig oder wichtig, damit nimmt diese Maßnahme die Spitzenposition auf der Beliebtheitskala ein. Weitere Querungsstellen für den Fußverkehr zu verbessern oder neu einzurichten, Zebrastreifen anzulegen sowie die Gehwege auszubauen fanden jeweils rund 80 % der Teilnehmenden sehr wichtig oder wichtig.

Hohe Beliebtheitswerte – wie ebenfalls aufgrund der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zu erwarten – erzielten auch die Maßnahmen zur Verbesserung der **Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt**. Drei Viertel der Teilnehmenden finden außerörtliche straßenbegleitende Geh- und Radwege sehr wichtig oder

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

wichtig. Zwei Dritteln ist eine Fahrradstraße Am Sandgraben und in der Dr.-Sonnenschein-Straße sehr wichtig oder wichtig, auch als sichere Alternative zur L 875 Störmeder Straße. Dennoch sind Gleichvielen auch beidseitige Schutzstreifen auf der Störmeder Straße sehr wichtig oder wichtig. Auch die Schutzstreifen an der L 549 Alhardstraße – Markusstraße sind zwei Dritteln sehr wichtig oder wichtig, hier kam die sinnvolle Anregung, diese in der Delbrücker Straße bis zum Ortsausgang fortzusetzen. Die vorgeschlagenen Fahrrad-Piktogrammketten auf der K 51 Ehringhauser Straße sowie auf dem Hölter Weg (L 749) sind für 60 % sehr wichtig oder wichtig. Teils wird dafür plädiert, anstelle dieser besser das Parken zu ordnen bzw. Parkverbote einzurichten.

Die **Innenstadt soll fahrradgerecht** gestaltet werden. 60 % finden eine Fahrradzone innerhalb des Walls sehr wichtig oder wichtig, sie wird damit einzelnen Fahrradstraßen-Vorschlägen vorgezogen. Während manche nicht möchten, dass Radfahrende nebeneinander fahren dürfen, geht der Vorschlag anderen nicht weit genug (Stichwort „autofreie Innenstadt“ in Kommentaren und Vorschlägen) – die Fahrradzone scheint eine Mittelposition darzustellen. Die Wegweisung für den Kfz-Verkehr soll soweit möglich über den Straßenring rund um die Innenstadt erfolgen, Durchgangsverkehr durch die Innenstadt vermieden werden. Noltengasse und Überwasser sollen weitgehend verkehrlich beruhigt werden. Zwei Drittel finden die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr sehr wichtig oder wichtig. Dabei wird in jedem Einzelfall die Verkehrssicherheit geprüft. Eine ebenso große Mehrheit findet sich für neue, hochwertige Fahrradbügel sowohl im öffentlichen Raum (insbesondere am Bahnhof und am Marktplatz) als auch an hochfrequentierten Gebäuden.

Die zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit** vorgesehenen zwei neuen Kreisverkehre an der L 549 Ernst-von-Bayern-Straße finden jeweils zwei Drittel sehr wichtig oder wichtig. Fahrbahnverschmälerungen kamen dagegen gerade auf der Haholdstraße nicht so gut an, die Teilnehmenden plädieren eher für eine Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung. Zwei Drittel finden Haifischzähne an Rechts-vor-Links-Einmündungen wichtig oder sehr wichtig, aus den Kommentaren geht jedoch eine Debatte hervor, wo diese überall markiert werden sollen. Während 70 % eine Einbahnstraße in der Westmauer sehr wichtig oder wichtig finden und immer noch etwas mehr als die Hälfte in der Ostmauer, scheiden sich an den vorgeschlagenen Einbahnstraßen Bachstraße, Hellweg und südliche Ostmauer die Geister. Gerade in Bezug auf Bachstraße und Hellweg wird der auf die Nebenstraßen ausweichende Verkehr kritisiert.

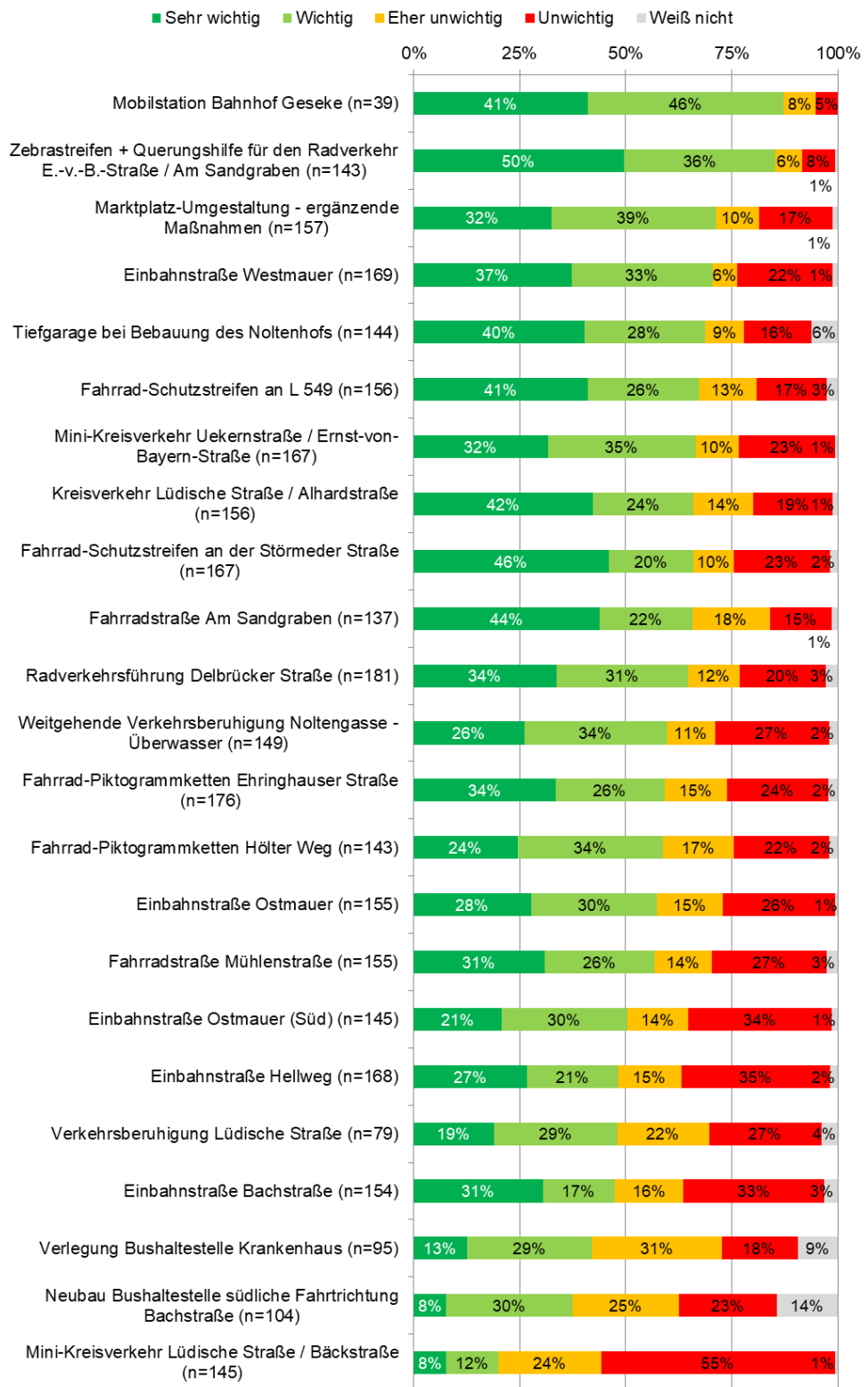
Der **ruhende Kfz-Verkehr** soll besser geordnet werden, auch durch die Markierung von Parkflächen in den Wohnstraßen. Mehr als die Hälfte der Teilnehmenden findet auch Ladezonen wichtig oder sehr wichtig. Für einzelne kleine Bereiche im Zentrum Bewohner*innen-Parkausweise auszustellen findet ebenso eine Mehrheit wichtig. Knapp zwei Drittel finden es zudem sinnvoll, die Mitnutzung großer privater Sammelstellplätze zu prüfen. Die Parkraumüberwachung auszuweiten finden dagegen die meisten eher unwichtig. Im Falle einer

Bebauung des Noltenhofs ist es den meisten wichtig, Ersatz durch eine Tiefgarage zu schaffen. Jedoch halten viele eine Bebauung nicht für sinnvoll. Gut die Hälfte der Teilnehmenden findet neue Ladestationen für E-Autos im öffentlichen Raum wichtig oder sehr wichtig, ebenso an hochfrequentierten Gebäuden. Jedoch wurde häufig argumentiert, dass das Laden zu Hause relevanter ist.

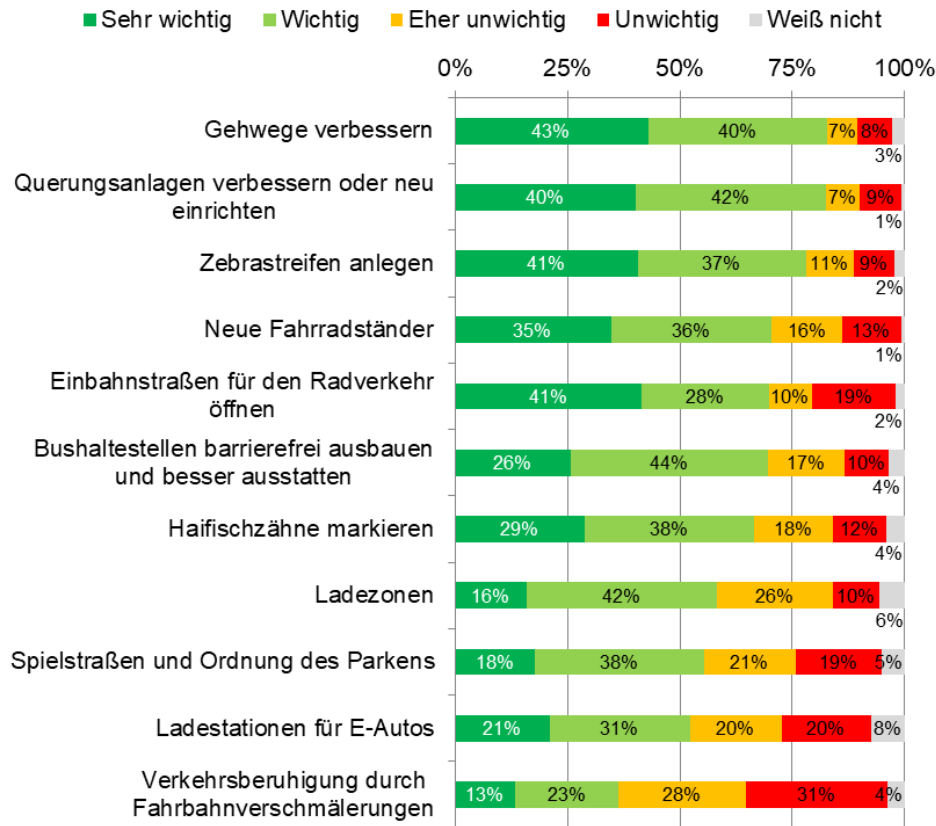
Die Maßnahmen zum **Öffentlichen Nahverkehr** auf der Karte (Dialog 1) wurden von weniger Personen bewertet als die anderen Maßnahmen. Dabei war die Mobilstation am Bahnhof für fast 90 % sehr wichtig oder wichtig. Bei allen Maßnahmen, die den Busverkehr betreffen, wurde kommentiert, dass die Busse kaum genutzt würden. Mehr als zwei Drittel finden dennoch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen wichtig oder sehr wichtig. Die vorgeschlagenen neuen Richtungshaltestellen in der Bachstraße fand eine kleine Mehrheit eher unwichtig, nur einige werteten sie als sehr wichtig. Emissionsarme Minibusse in der Innenstadt finden dagegen mehr als die Hälfte wichtig oder sehr wichtig. Angebotsausweitungen für den Busverkehr kamen abends und am Wochenende etwas besser an als werktags. Bei den wie letztere nur mittelmäßig bewerteten Marketingaktionen im ÖPNV schlugen einige vor, günstige Probemonate anzubieten.

Die das **Mobilitätsmanagement** am Wohnort betreffenden Maßnahmen findet ungefähr die Hälfte der Teilnehmenden unwichtig oder eher unwichtig, 40 % finden sie wichtig oder sehr wichtig. Viele betonen insbesondere mehr Stellplätze beim Wohnungsneubau. Ähnlich unwichtig wird die Kampagne „1,50 m Abstand beim Überholen!“ gesehen, etwa weil deren Wirkungen nicht nachhaltig genug seien. Mobilitätstrainings mit Kindern sowie Senior*innen findet dagegen mehr als die Hälfte der Teilnehmenden wichtig. In den eigenen Maßnahmenvorschlägen der Teilnehmenden sprachen sich mehrere für die Förderung des partnerschaftlichen Umgangs im Straßenverkehr aus.

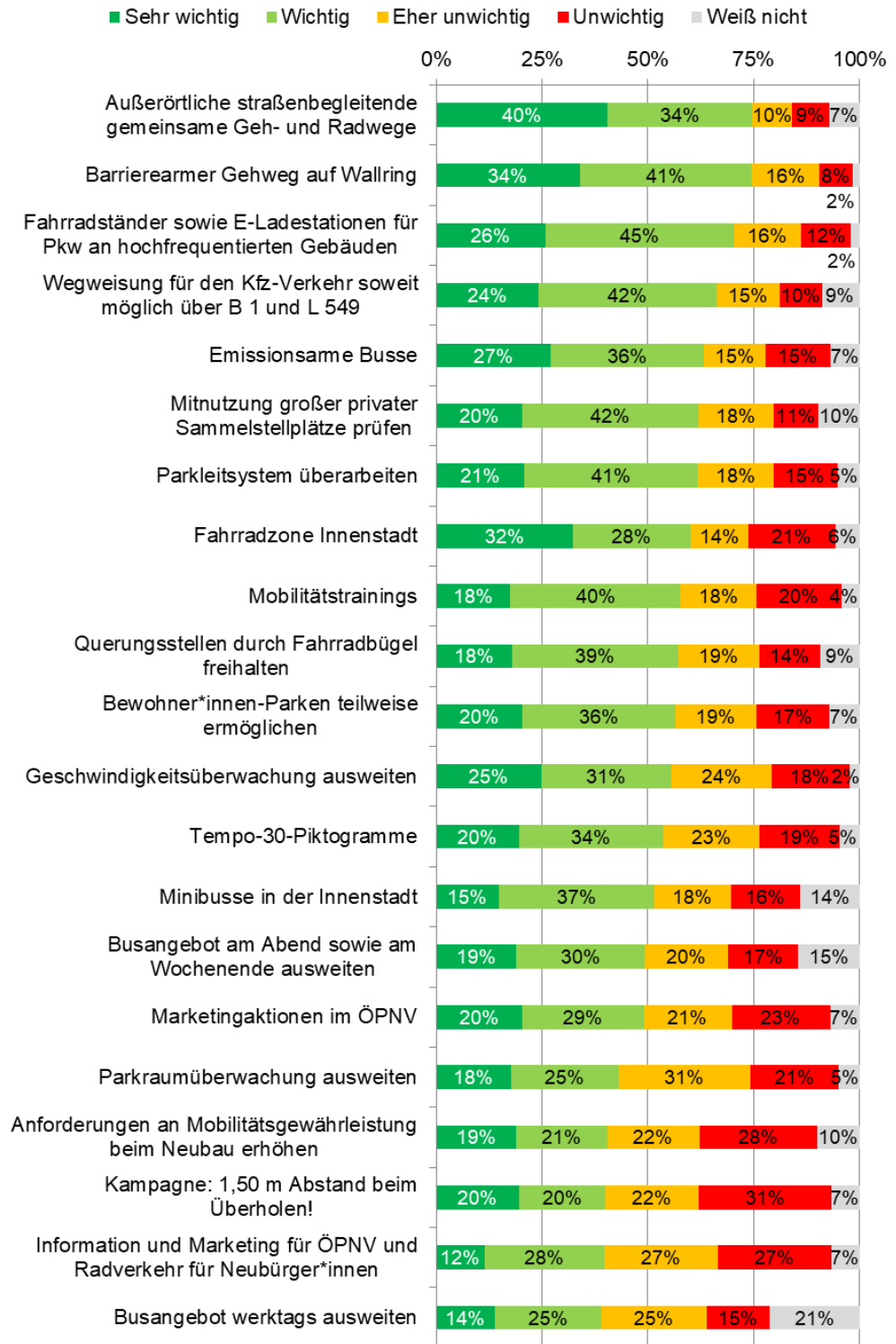
● **Abbildung 15:** Bewertung der Maßnahmen in der Kartenabfrage (n=Anzahl Antwortende, insgesamt 301 Teilnehmende am Dialog 1 in der 2. Beteiligung)



● **Abbildung 16:** Bewertung der zusammengefassten räumlichen Maßnahmen (jeweils ca. 250-260 Antwortende, insgesamt 273 Teilnehmende im Dialog 2 in der 2. Beteiligung)



● **Abbildung 17:** Bewertung der allgemeinen Maßnahmen (jeweils ca. 240-250 Antwortende, insgesamt 273 Teilnehmende im Dialog 2 in der 2. Beteiligung)



3 Rahmenbedingungen

Bevor eine detaillierte Bestands- und Zustandsanalyse der Innenstadt und ihrer Verkehrssituation im Kapitel 4 vorgenommen wird, werden zunächst die wesentlichen räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und planerischen Rahmenbedingungen beschrieben, die Geseke und seine Innenstadt prägen und die bei der Erarbeitung des Integrierten Verkehrskonzepts Innenstadt zu berücksichtigen sind.

Stadt Geseke

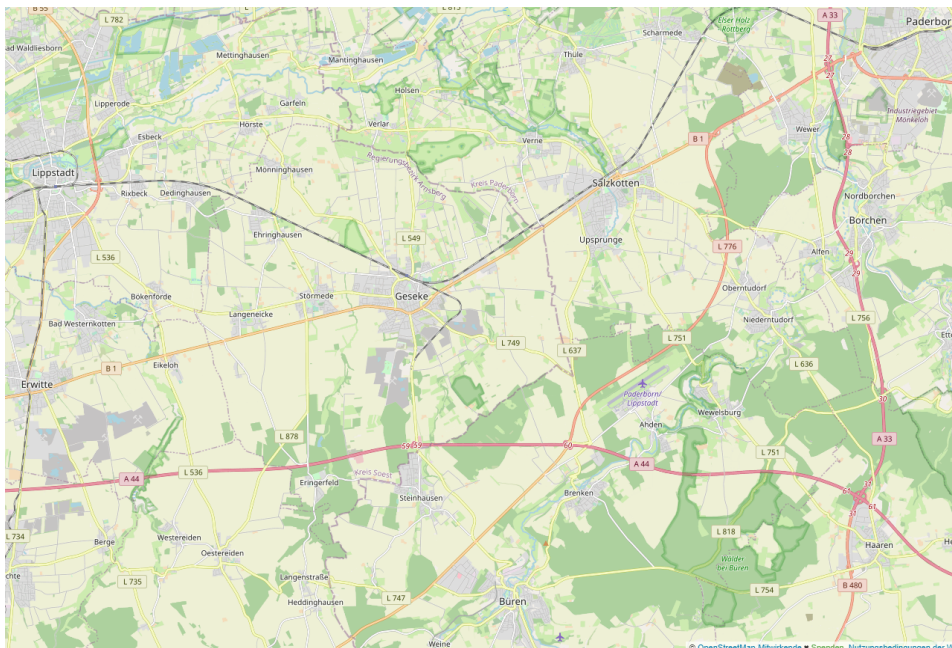
3.1 Lage im Raum

Die Hellwegstadt Geseke liegt im Osten des Kreises Soest im Regierungsbezirk Arnsberg. Sie ist umgeben vom Naturraum der Hellwegbörde mit seiner relativ unbewegten Topographie im Südosten der Westfälischen Bucht. An das Stadtgebiet grenzen die im Kreis Soest liegenden Städte Lippstadt, Erwitte und Rürthen sowie die im Kreis Paderborn befindlichen Städte Büren und Salzkotten.

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

- **Abbildung 18:** Lage von Geseke im Raum. Quelle: Openstreetmap-Mitwirkende 2020. URL: <https://www.openstreetmap.org> (Zugriff 06.11.2020). Verändert.



Die Stadt ist im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen als **Mittelzentrum** ausgewiesen³. Sie liegt an der Bahnstrecke Hamm-Warburg, über welche in Richtung Osten die Oberzentren Paderborn und Kassel sowie Richtung Westen Lippstadt, Soest und das östliche Ruhrgebiet mit dem Oberzentrum

³ Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2019): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Anhang 1.



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Dortmund erreicht werden können. Die Stadt liegt zudem an der B 1, über die Richtung Osten Salzkotten und Paderborn und Richtung Westen Erwitte und Soest zu erreichen sind. Über den südlich von Geseke über die L 549 zu erreichenden Anschluss an die BAB 44 werden Kassel sowie Dortmund und das östliche Ruhrgebiet erreicht. Lippstadt im Nordwesten ist über die L 875 und Büren im Süden über die L 549 angebunden. Der Paderborn / Lippstadt Airport kann über die L 749 erreicht werden.

3.2 Demografische Entwicklung

Die Stadt Geseke ist seit den 1990er Jahren gewachsen. Hatte die Stadt 1993 noch knapp 19.000 Einwohner*innen, so waren es 2020 gut 22.000 Menschen⁴, davon 15.060 Einwohner*innen in der Kernstadt Geseke⁵. Die Bevölkerungszunahme entspricht einer Steigerung um 17 % oder 0,63 % pro Jahr. Für die nächsten Jahre bis 2027 wird ein weiteres, wenn auch geringes Bevölkerungswachstum um 0,03 bis 0,11 % vorausgesagt. Danach wird bis 2040 eine zunehmende Schrumpfung der Bevölkerung prognostiziert, von -0,2 % in 2030 bis -1,65 % in 2040.⁶

Für einen **demografischen Wandel** in Geseke spricht auch die prognostizierte Zunahme des Anteils älterer Personen an der Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 19). Waren 2018 noch 25 % der Menschen älter als 60 Jahre, so werden es 2030 voraussichtlich 34 % und 2040 37,5 % sein. Dabei geht der Anteil der unter 25-Jährigen bis 2030 um 6 % auf gut 22 % und bis 2040 auf ca. 20,5 % zurück.⁷

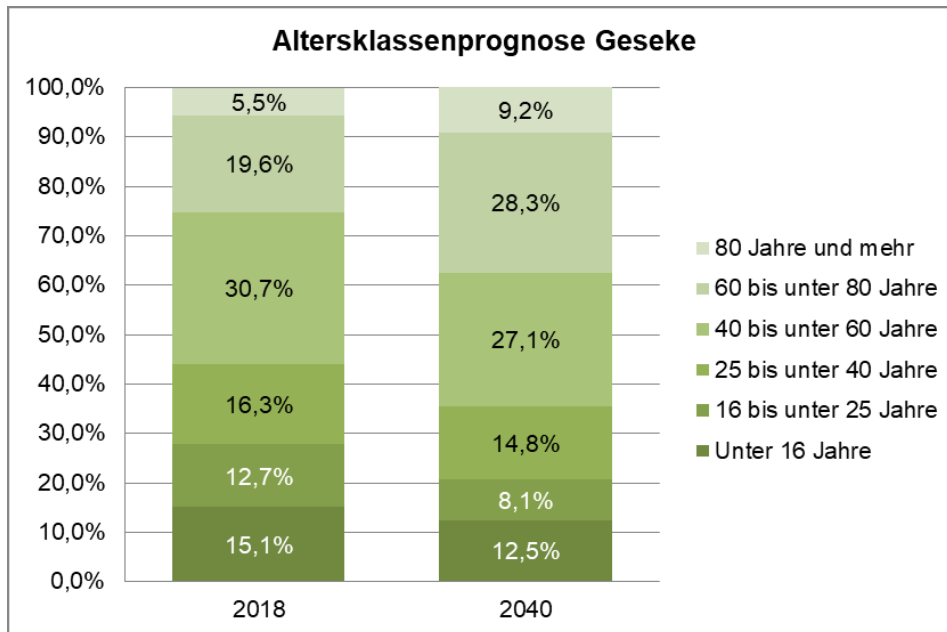
⁴ Stadt Geseke (2020): Einwohnerzahlen. URL: https://www.geseke.de/05_freizeit_tourismus/stadtportrait/Einwohnerzahlen.php (Zugriff 20.10.2020).

⁵ Ebd.

⁶ Kreis Soest (2018): Bevölkerungsprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/bevoelkerungsprognose/bevoelkerungsprognose.php> (Zugriff 20.10.2020).

⁷ Kreis Soest (2018): Altersklassenprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/altersklassenprognose/altersklassenprognose.php> (Zugriff 20.10.2020).

- **Abbildung 19:** Altersklassenprognose für die Stadt Geseke. Eigene Darstellung, Quelle: Kreis Soest (2018): Altersklassenprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/altersklassenprognose/altersklassenprognose.php> (Zugriff 20.10.2020).



In der Innenstadt gibt es einige Wohneinrichtungen für Seniorinnen und Senioren. Für diese ist von einer steigenden Bedeutung auszugehen, etwa in Form etwa einer höheren Belegung oder möglichen Erweiterungen. Angesichts einer alternden und insgesamt abnehmenden Bevölkerung in Geseke kommt der Stärkung der Wohn- und Versorgungsfunktion der Innenstadt im Sinne der Daseinsvorsorge eine zunehmende Bedeutung zu.

3.3 Wirtschaftsstruktur

In Geseke waren 2017 4.974 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig, davon pendelte gut die Hälfte ein. Unter den Unternehmen in Geseke nimmt das **produzierende Gewerbe** eine überdurchschnittliche Stellung ein. So waren 2017 in diesem Sektor 45 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten tätig, während es im nordrhein-westfälischen Durchschnitt nur gut 25 % waren⁸. Dafür fällt der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor entsprechend kleiner aus. Historisch bedeutsam ist insbesondere die Zementindustrie, welche im Süden und Südwesten der Stadt das Ortsbild prägt. Hinzu kommen weitere Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes etwa der Metallbearbeitung.

⁸ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Kommunalprofil Geseke, Stadt. S. 15ff.



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Von den 8.219 in Geseke wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendelten 5.752 aus⁹. Die stärksten **Pendlerverflechtungen** (beide Richtungen) bestanden mit Lippstadt (3.096 Pendelnde), gefolgt von Paderborn (987 Pendelnde) und Salzkotten (974 Pendelnde)¹⁰.

Von der gesamtstädtischen Wirtschaftsstruktur ist die Struktur der Gewerbebetriebe in der Innenstadt abzugrenzen. So dominieren hier die **innenstadtypischen Betriebe des Dienstleistungssektors**, insbesondere Einzelhändler und Gastronomiebetriebe. Auch Einrichtungen und Unternehmen im Gesundheitsbereich sind mit dem Hospital, Apotheken und Praxen relativ stark vertreten. Des Weiteren sind die Schulen und die Stadtverwaltung als bedeutende Arbeitgeber zu nennen. Von besonderer Bedeutung ist der im Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke definierte zentrale Versorgungsbereich. Dieser ist der räumliche Schwerpunkt des Einzelhandels in Geseke, hat eine wichtige Funktion für die Versorgung der Bevölkerung und soll gemäß dem Konzept weiter gestärkt werden¹¹. Zur räumlichen Struktur der Wirtschaft in der Innenstadt siehe Kapitel 4.1.

⁹ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Kommunalprofil Geseke, Stadt. S. 15ff.

¹⁰ Kreis Soest / plan:mobil/ Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 28.

¹¹ Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung. S. 71.

3.4 Bestehende Konzeptplanungen

Für Geseke bzw. seine Innenstadt liegen bereits einige Konzeptplanungen vor, welche auch das Thema Mobilität und Verkehr betreffen. In Tabelle 1 ist eine Übersicht der Planungen dargestellt, die für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt von Relevanz sein können. Im Anschluss erfolgt eine Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen. Im Detail werden die Aussagen an gegebener Stelle im vorliegenden Konzept eingebunden.

- **Tabelle 1:** Übersicht über bestehende Konzeptplanungen

Träger	Konzept	Relevanz
Stadt	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt	Aussagen für Analyse und Ziele, Maßnahmenplanung
Stadt	Straßenausbaukonzept 2021-2025	Maßnahmenplanung
Stadt	Integriertes kommunales Entwicklungskonzept (IKEK)	Aussagen für Analyse und Ziele, keine Maßnahmen für Kernstadt vorgesehen
Stadt	Einzelhandelskonzept	Aussagen bezüglich Einzelhandelsentwicklung
Stadt	Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe	Lärmsituation und Maßnahmen an B 1 und L 549
Nachbarkommunen	Regionale Entwicklungsstrategie	keine (keine Aussagen betreffend Innenstadtverkehr; Zeithorizont 2020)
Kreis	Nahverkehrsplan 2018-2022	Planung des öffentlichen Nahverkehrs
Kreis	Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest 2020	Mobilstation Bahnhof Geseke
Kreis	Integriertes Klimaschutzkonzept	Ziele und Maßnahmenplanung
Kreis	Netzwerk Betriebliches Mobilitätsmanagement	Maßnahmen für Arbeitgeber
Kreis	Zukunftskonzept 2020	keine (lediglich Ziel „Verkehrssichere Region“; Zeithorizont 2020)
Region	Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe 2011 (aktuell in Fortschreibung)	gering

Stadt Geseke

Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt

Juni 2022

Wichtigste planerische Grundlage für das Integrierte Verkehrskonzept ist das **Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK)** für die Geseker Innenstadt. Darin wird die Aufstellung eines Integrierten Verkehrskonzepts zusammen mit der Benennung der folgenden **Leitziele** vorgesehen¹²:

- Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV)
- Überprüfung des ruhenden Verkehrs

Des Weiteren werden im ISEK die folgenden **Entwicklungsziele im Handlungsfeld „öffentliche Räume und Innenstadtverkehr“** benannt¹³:

- Ausrichtung der öffentlichen Räume auf die jeweiligen Funktionen und Randnutzungen sowie die Abstimmung untereinander
- Aufenthalts- und Nutzungsqualität öffentlicher Räume erhöhen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit mit besonderer Berücksichtigung des Eingangsbereiches zur Fußgängerzone
- Klare Markierung der Eingänge zur Innenstadt
- Optimierung der Busrouten durch die Innenstadt
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch den Abbau von Barrieren und die Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sicherung, Aufwertung und Erhöhung des Grünanteils im öffentlichen Raum zur Verbesserung des Kleinklimas

Im Handlungsfeld „öffentliche Räume und Innenstadtverkehr“ werden die folgenden **Maßnahmen** vorgesehen¹⁴:

- Umgestaltung Marktplatz inklusive Anschlüsse an umliegende Straßen: Aufwertung als Aufenthaltsraum, Verkehrsberuhigung, Reduktion von Parkplätzen; Baumaßnahmen laufen, Abschluss voraussichtlich Mitte 2022

¹² Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 40f.

¹³ Ebd.: S. 31.

¹⁴ Ebd.: S. 50ff.

- Gestaltung Grünflächen Wallring: Aufwertung Grünanlagen, barrierefreier Gehweg; Entwurfsplanung vorliegend¹⁵
- Aufwertung Fußgängerzone Bachstraße, inklusive des Übergangs Lüdische Straße: gestalterische Aufwertung (Stadtmobiliar, Radabstellanlagen etc.), Erhöhung Verkehrssicherheit an der Einmündung Bachstraße / Lüdische Straße*
- Umgestaltung Lüdische Straße zwischen Fußgängerzone Bachstraße und Kreisverkehrsplatz: Verkehrsberuhigung, Barrierefreiheit, Begrünung*
- Umgestaltung Bäckstraße zwischen Lüdische Straße und Marktplatz: Erhöhung Aufenthaltsqualität, Förderung Radverkehr, stärkere Begrünung*

*) Umsetzung erst ab 2026 vorgesehen¹⁶

Darüber hinaus sind die folgenden Perspektivmaßnahmen vorgesehen¹⁷:

- Aufwertung der Mühlenstraße zwischen Marktplatz und Bahnhof
- Aufwertung der Bachstraße zwischen Fußgängerzone und Hellweg

Der als Parkplatz genutzte Noltenhof wird im **Einzelhandelskonzept** als Potenzialfläche zur Bebauung ausgewiesen¹⁸. Zusammen mit den o. g. Maßnahmen könnte hiermit die im Einzelhandelskonzept geforderte Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs unterstützt werden¹⁹.

Der **Bahnhof** soll gemäß Nahverkehrsplan und dem Handlungskonzept Mobilstationen des Kreises Soest zu einer Mobilstation Typ M u. a. mit erweiterten Radabstellanlagen, Carsharing-Angebot und Information/ Marketing ausgebaut werden. Der Bahnhof und Busbahnhof sowie die Bushaltestellen Calenhof und Krankenhaus sollen bis 2022 barrierefrei ausgebaut werden.²⁰ Gemäß den **Leitsätzen zur Barrierefreiheit aus dem Nahverkehrsplan** sind hierfür Buskaps als Regellösung vorgesehen. Insgesamt soll ein vollständig barrierefreier ÖPNV in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit

¹⁵ Planungsbüro für Landschafts- und Tierökologie W. Lederer (2020): Grünkonzeption für die Wallanlage in Geseke - Entwurfsplanung - Sitzung des Bau- Planungs- und Umweltausschuss am 27.08.2020. Präsentation. Zu finden unter https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/si0057.asp?__ksinr=10861

¹⁶ Stadt Geseke (2020): Anlage zur neuen Festlegung des Maßnahmenprogramms des ISEK (Vorlagennummer RAT/010/2020).

¹⁷ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 35.

¹⁸ Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung. S. 80.

¹⁹ Ebd.: S. 80f.

²⁰ Siehe Kapitel 4.10.



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

geschaffen werden. Überdies soll bei neuen bzw. grundhaft ausgebauten Verkehrsanlagen eine durchgängige Barrierefreiheit konsequent umgesetzt sowie auch die Nutzbarkeit bestehender Verkehrsanlagen verbessert werden.²¹ Gemäß dem **Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Soest aus dem Nahverkehrsplan** soll der ÖPNV als integraler Bestandteil des Mobilitätsangebots im Kreis Soest mit leichter, einfacher und bequemer Nutzbarkeit fungieren. Es sollen Fahrgäste zu allen Tageszeiten und gerade auch im Bereich Tourismus und Naherholung hinzugewonnen werden und die Attraktivität des gesamten Mobilitätsangebots z. B. durch ein abgestimmtes Ineinanderwirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsträger etwa durch Mobilitätsmanagement und multimodale Information sichergestellt und erhöht werden. Dabei sollen die demografischen Veränderungen und der Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen berücksichtigt werden.²²

Für den Knotenpunkt Ernst-von-Bayern-Straße / Lüdische Straße / Alhardstraße / Störmeder Straße ist ein Umbau zum Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Im **Lärmaktionsplan** der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke wird über diese Maßnahme hinaus auch der Umbau des Knotenpunkts Ernst-von-Bayern-Straße / Uekernstraße / Auf den Strickern zu einem Kreisverkehr im Sinne einer Verkehrsverstetigung zur Prüfung empfohlen²³.

Im **Straßenausbaukonzept 2021-2025**, das am 17.12.2020 vom Rat der Stadt Geseke beschlossen wurde, ist der Ausbau einiger Straßen in der Innenstadt vorgesehen. Zu nennen sind hier die Uekernstraße, die Nordmauer, die Bachstr., der Marktplatz, Überwasser, die Marktstr. sowie Auf dem Stifte und Rennekamp.²⁴

Im Integrierten Klimaschutzkonzept des Kreises Soest wird das Ziel ausgegeben, bis 2030 die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu 100 % im Gemeindegebiet zu kompensieren²⁵.

²¹ Kreis Soest / plan:mobil/ Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 55ff.

²² Ebd.: S. 61ff.

²³ Stadt Geseke / LK Argus Kassel GmbH (2018): Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke. S. 75f.

²⁴ Stadt Geseke (2020): Anlage zum städtischen Straßenausbaukonzept 2021-2025.

²⁵ Kreis Soest / Institut für Technologie- und Wissenstransfer im Kreis Soest e. V. (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Soest unter Einbeziehung der Kommunen. Soest. Anhang F, S. 3.

4 Bestands- und Zustandsanalyse

Im Rahmen der Analyse wird zunächst die Stadt- und Nutzungsstruktur in der Geseker Innenstadt dargestellt. Im Anschluss werden bestehende Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten im Kreis Soest dargelegt sowie eine Untersuchung der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Verkehrssicherheit vorgenommen. Sodann werden umfassende sektorale Analysen für die einzelnen Verkehrsarten angestellt. Zusammenfassend werden die Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen in einer SWOT-Analyse herausgestellt. Die Analyse erfolgt dabei vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Ziele des Verkehrskonzepts, bestehende Barrieren abzubauen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Umweltverbund zu stärken und den ruhenden Verkehr zu überprüfen.

4.1 Stadt- und Nutzungsstruktur

Die Stadt Geseke mit ihren insgesamt 22.152 Einwohnerinnen und Einwohnern gliedert sich in acht Ortsteile. Die Kernstadt hat mit 15.060 Einwohner*innen den größten Anteil²⁶ und ist im Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum ausgewiesen²⁷.

Die Innenstadt im Zentrum der Kernstadt ist der **stadträumliche, wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt von Geseke**. Hier verdichten sich Dienstleistungsangebote, öffentliche Einrichtungen sowie Wohnnutzungen. Die Innenstadt wird noch heute von der größtenteils erhaltenen historischen Wallanlage klar umrissen. Sie umfasst gut 60 ha mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 1.000 m und einer Ost-West-Ausdehnung von ca. 750 m. Dort herrscht weitgehend eine geschlossene Bebauung vor, die größeren Gebäude der sozialen Infrastruktur sowie einige Wohnhäuser insbesondere im südöstlichen Gebiet stehen jedoch frei.

Die Einwohnerzahl im Bereich innerhalb des Wallrings wird auf ca. 3.000 Menschen geschätzt.

²⁶ Stadt Geseke (2020): Einwohnerzahlen. URL: https://www.geseke.de/05_freizeit_tourismus/stadtportrait/Einwohnerzahlen.php (Zugriff 20.10.2020).

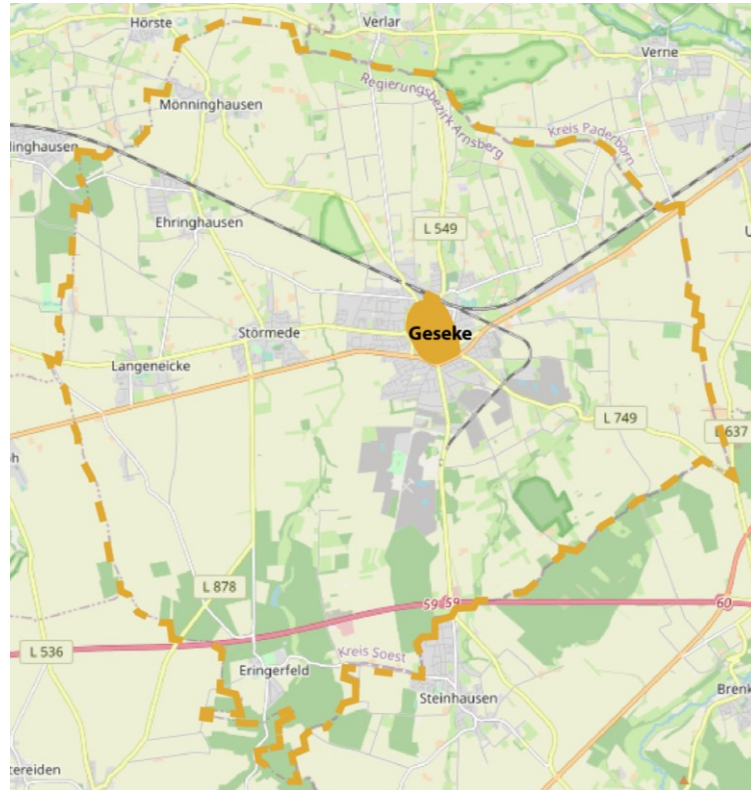
²⁷ Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2019): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Anh. 1.

Stadt Geseke

Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt

Juni 2022

- **Abbildung 20:** Stadtgebiet von Geseke mit Kennzeichnung des Untersuchungsgebiets Innenstadt. Quelle: openstreetmap.org (Zugriff: 23.11.2020), verändert.



- **Abbildung 21:** Luftbild der Innenstadt mit Abgrenzung des Untersuchungsgebiets. Quelle: Geobasis NRW. URL: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/> (Zugriff: 03.11.2020). Verändert.



Das **Untersuchungsgebiet** Innenstadt wird abgegrenzt durch den Wallring. Aufgrund seiner verkehrlichen Bedeutung für den Umweltverbund wurde der nördlich der Innenstadt liegende Bahnhof ausdrücklich mit ins Untersuchungsgebiet aufgenommen (Abgrenzung siehe Karte 2). Weitere relevante Randbereiche und die Zuwegungen zur Innenstadt werden selbstverständlich mit betrachtet. Rund um den Wallring verläuft ein Straßenring für den überörtlichen Verkehr, der vom Südring (B 1), der Alhardstraße – Ernst-von-Bayern-Straße – Markusstraße (L 549) im Westen bis Nordwesten und von der Gerberstraße – Haholdstraße (K 58) im Nordosten und Osten gebildet wird (Baulastträgerschaft beim Kreis Soest / Landesbetrieb Straßen.NRW / Bund). An den Straßenring schließen sich größere Wohngebiete mit freistehenden Einfamilienhäusern an, am Stadtrand befinden sich im Süden, Südwesten und Nordwesten größere Gewerbe- und Industriegebiete.

Im Untersuchungsgebiet Innenstadt befinden sich bis auf einen kurzen Abschnitt der Markusstraße (L 549) zwischen Wallring und Bahnhof ausschließlich Straßen und Wege in der Baulastträgerschaft der Stadt Geseke. Es handelt sich um ein historisch gewachsenes engmaschiges **Straßennetz** mit größtenteils relativ schmalen Straßen und Gassen. Einzelne Straßenräume an den Zufahrten in die Innenstadt sind jedoch auch aufgeweitet (westliche Lüdische Straße, Othmarstraße, Wichburgastraße). Auf der historischen Wallanlage verläuft ein Rundweg für den Fußverkehr. Im Zentrum befindet sich in der Bachstraße eine Fußgängerzone, welche an den Marktplatz anschließt. Für den Fahrzeugverkehr bedeutsame Straßen sind insbesondere der Hellweg sowie der Straßenzug aus Othmarstraße, Bachstraße, Lüdische Straße und Calenhof, auf dem auch einige Buslinien verkehren. Zwölf Straßen in der Innenstadt sind nur im Einrichtungsverkehr freigegeben.

Nutzungsstruktur in der Innenstadt

Der **zentrale Versorgungsbereich** Gesekes erstreckt sich von der räumlichen Mitte der Innenstadt bis zum Marktplatz (Karte 2). Dieser ist laut Einzelhandelskonzept der räumliche Schwerpunkt des Einzelhandels in Geseke, hat eine wichtige Funktion für die Versorgung der Bevölkerung und soll weiter gestärkt werden²⁸. Er wird durch die Fußgängerzone in der Bachstraße, den Marktplatz, die Bäckstraße, die Noltengasse und die Gasse Überwasser sowie die Lüdische Straße gebildet²⁹. Neben dem Einzelhandel befinden sich dort auch viele weitere Dienstleistungsbetriebe (z. B. gastronomische Einrichtungen). Südlich des zentralen Versorgungsbereichs befinden sich einige weitere Dienstleis-

²⁸ Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung. S. 71.

²⁹ Ebd.: S. 79.

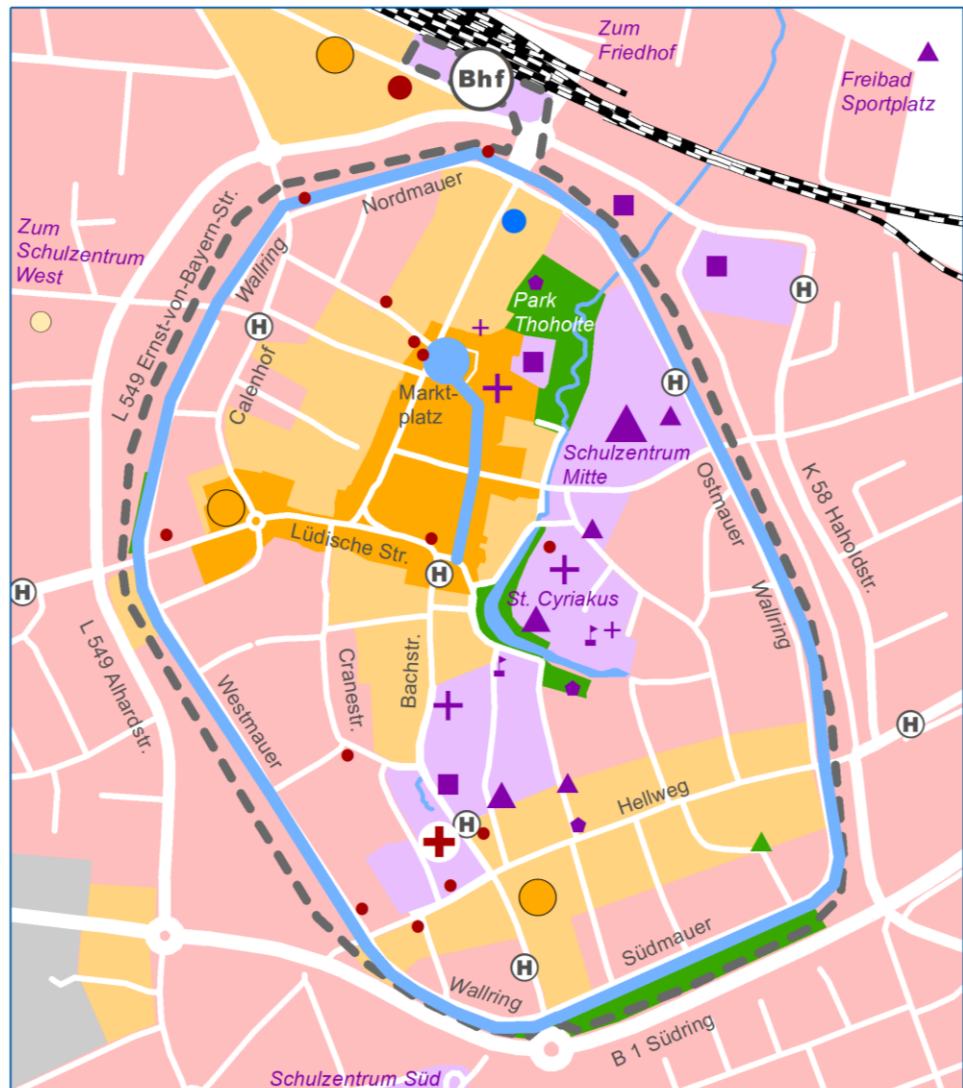
Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

tungsbetriebe in der Bachstraße und der Cranestraße. Auch rund um den Hellweg finden sich einige Dienstleister. Südlich des Hellwegs in der Othmarstraße, an der Ecke Lüdische Straße/ Calenhof sowie am Bahnhof befinden sich großflächige Einzelhandelsbetriebe.

- **Karte 2:** Nutzungsstruktur in der Geseker Innenstadt. Basierend auf FNP = Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020



Stadt- und Nutzungsstruktur Innenstadt Geseke



Der Park Thoholte schließt als Geseker Stadtpark im Nordosten an den Marktplatz und den zentralen Versorgungsbereich an. Durch ihn führt der Geseker Bach, zudem findet sich dort ein Spielplatz. An der Stiftskirche verläuft entlang des Ufers des Geseker Bachs ein begrünter Gehweg, auf der anderen Uferseite befindet sich am Alten Steinweg ein Ehrenmal für Gefallene. Der begrünte Wallring ist im Süden zu einer langgestreckten Parkanlage verbreitert. Ein weiterer Spielplatz befindet sich im Muggenwinkel zwischen Hellweg und Südmauer.

Als bedeutender Schulstandort befindet sich im nordöstlichen Teil der Innenstadt das Schulzentrum Mitte mit dem Gymnasium Antonianum, der Dr.-Adenauer-Grundschule, einer Dreifachsporthalle sowie einer Aula. Am Marktplatz steht die Stadtkirche St. Petri mit Pfarrheim und betreuten Wohneinrichtungen. Nordöstlich des Parks Thoholte schließen sich die zwei Seniorenheime Haus Maria und Haus der Betreuung und Pflege Curanum an, von denen jeweils Fußwege zum Weg um den Wall an der Nordmauer – Ostmauer führen. Südlich des Schulzentrums befinden sich die Stiftskirche St. Cyriakus mit Kindergarten sowie die Stadtverwaltung. Rund um den Hellweg in der südwestlichen Innenstadt befinden sich das Hospital zum Heiligen Geiste gGmbH, Apotheken, ein Pflegezentrum und ein Wohnheim des LWL, die St.-Johannes-Baptist-Kirche, ein AWO-Kindergarten, die Hamling-Sporthalle sowie das Hellweg-Museum.

Wohngebiete befinden sich in der nordwestlichen, südwestlichen, südöstlichen und östlichen Innenstadt.

4.2 Erreichbarkeit

Die Innenstadt von Geseke ist aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur der Kernstadt und der relativ unbewegten Topographie **sehr gut zu Fuß und mit dem Fahrrad zu erreichen**. Von den meisten Orten in der Kernstadt dauert es mit dem Rad nicht länger als 5 Minuten ins Zentrum, die Kernstadt mit ihren gut 15.000 Einwohner*innen lässt sich großzügig von einem 2-km-Radius um den Marktplatz umfassen, innerhalb dessen Nahmobilität eine hohe Bedeutung zukommt³⁰ (Karte 3). Aus den weiteren Ortsteilen Gesekes ist die Innenstadt in maximal 30 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen: So braucht es von Störmede und Bönninghausen rund 15 Minuten, aus Ehringhausen und Langeneicke ca. 20 Minuten, aus Mönninghausen und Ermsinghausen 25 Minuten und aus Eringerfeld 30 Minuten. Straßenbegleitende Radwege gibt es dabei zu den größeren Ortsteilen Störmede, Langeneicke, Ehringhausen und Mönninghau-

³⁰ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln. S. 18f.

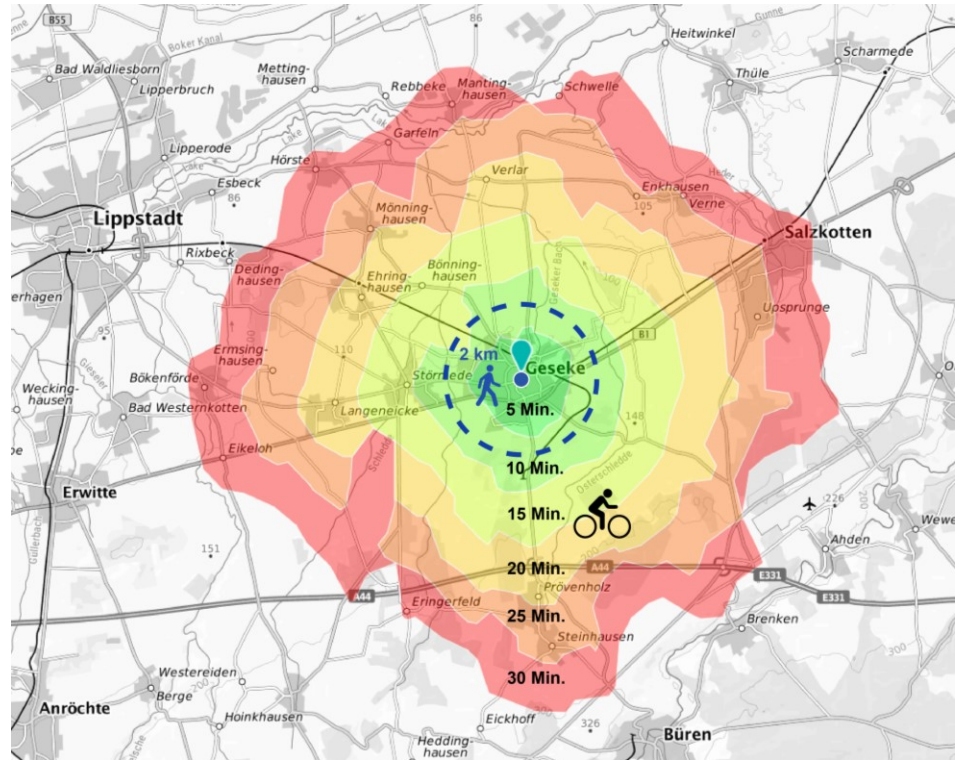
Stadt Geseke

Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt

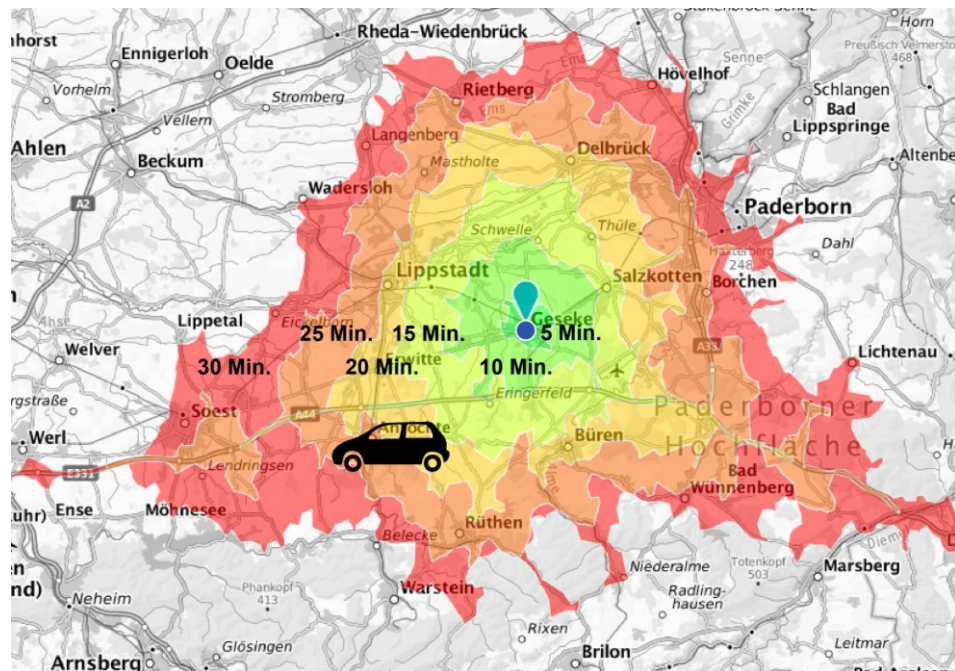
Juni 2022

sen. In 25 bis 30 Minuten wird die Innenstadt zudem aus Salzkotten, Steinhäusen, Bökenförde, Hörste, Mantinghausen und Verne erreicht. Mit dem E-Bike bzw. Pedelec kann die Reisezeit noch verringert werden.

- **Karte 3:** Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt mit dem Fahrrad in Isochronen und fußläufiger 2-km-Radius. Quelle: openrouteservice.org (Zugriff 23.11.2020), verändert



- **Karte 4:** Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt mit dem Pkw in Isochronen. Quelle: openrouteservice.org (Zugriff 23.11.2020), verändert



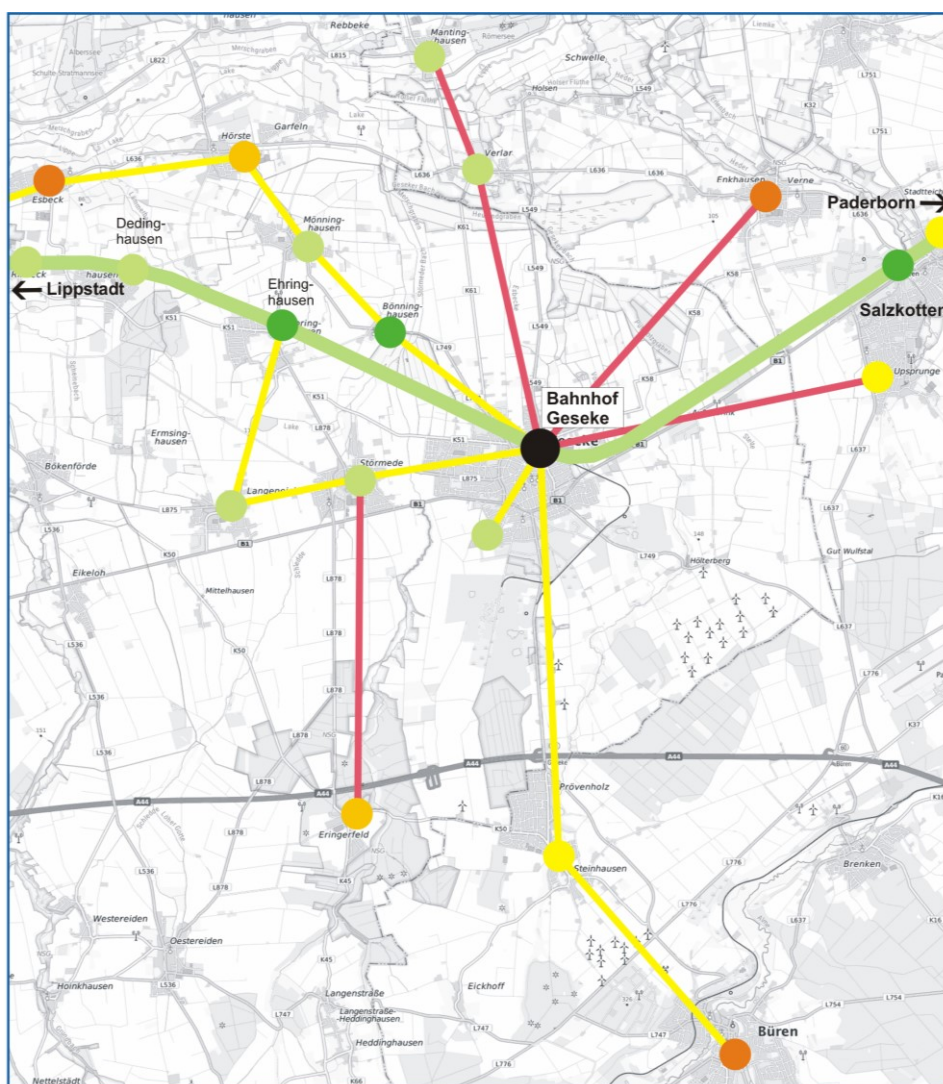
Auch im **motorisierten Individualverkehr** ist die Innenstadt gut zu erreichen. Von jedem Ort der Kernstadt braucht es höchstens 5 Minuten ins Zentrum (Karte 4). Hierbei besteht kein oder nur ein unwesentlicher Reisezeitvorteil gegenüber dem Fahrrad (Karte 3). Von den Ortsteilen Gesekes dauert es über das dicht ausgebaute Landesstraßennetz 10 bis maximal 15 Minuten mit dem Pkw in die Innenstadt. Zwischen der Geseker Innenstadt und Lippstadt beträgt die Fahrtzeit 20 Minuten, nach Soest 25 bis 30 und Paderborn gut 30 Minuten.

- **Karte 5:** Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt (Bezugspunkt Bahnhof Geseke) mit dem öffentlichen Personennahverkehr nach Fahrzeit und Bedienfrequenz

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022



Erreichbarkeit mit dem ÖPNV - Innenstadt Geseke

Fahrzeit vom / zum Bahnhof Geseke	Bedienfrequenz werktags tagsüber
● Bis 5 Minuten	— Halbstündlich
● 6 bis 10 Minuten	— Stündlich
● 11 bis 15 Minuten	— Schulverkehr
● 16 bis 20 Minuten	
● 21 bis 25 Minuten	

Mit den **öffentlichen Verkehrsmitteln** ist Geseke sowohl per Bus als auch über die Schiene zu erreichen (Karte 5). Die RB 89 (Ems-Börde-Bahn) verkehrt

Stadt Geseke

Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt

Juni 2022

im halbstündlichen Takt zwischen Warburg und Münster Hbf. Lippstadt wird in 9 Minuten und Soest in 21 Minuten Fahrzeit erreicht, nach Paderborn dauert es 15 Minuten. In Paderborn, Lippstadt, Hamm und Münster bestehen Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr. Ergänzt wird der ÖPNV durch ein Regional- und Stadtbusangebot, welches die Geseker Ortsteile und die umliegenden Kommunen anbindet. Ein stündliches Angebot besteht dabei nach Büren, Richtung Störmede und Richtung Mönninghausen. Alle weiteren Buslinien verkehren im Schulverkehr (siehe auch Kapitel 4.10).

4.3 Mobilitätsverhalten

Für die Geseker Innenstadt liegen keine isolierten Daten zum Mobilitätsverhalten vor, es kann lediglich eine **Haushaltsbefragung des Kreises Soest** zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung von 2011 herangezogen werden³¹. Gut 92 % der Haushalte im Kreis Soest verfügen demnach über ein oder mehrere Kfz, im Mittel über alle Haushalte sind es 1,5 Kfz (Firmenwagen und Lkw unberücksichtigt). Knapp 88 % der Haushalte haben ein oder mehrere Fahrräder, im Durchschnitt über alle Haushalte waren es 2,3 Fahrräder pro Haushalt. Dagegen gaben nur knapp 7 % der Befragten an, ein Zeitticket für den ÖPNV zu besitzen.³²

Im nördlichen Teil des Kreises Soest, in dessen östlichen Bereich Geseke liegt, werden 60 % aller Wege im MIV zurückgelegt – 48 % als Pkw-Selbstfahrer*in, 11 % als Mitfahrer*in und 1 % mit dem motorisierten Zweirad. Die anderen 40 % der Wege werden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands zurückgelegt: knapp 21 % mit dem Fahrrad, 13 % zu Fuß und 6 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln.³³ Damit ist der **Radverkehrsanteil doppelt so hoch wie durchschnittlich** im Raumtypus „Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum“, dem Geseke zugeordnet wird. Der Fußverkehrsanteil ist im Nordteil des Kreises Soest dagegen um ca. 8 % geringer als im Durchschnitt.³⁴

Laut dem Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke kamen 2015 knapp drei Viertel der **Kundschaft des Geseker Einzelhandels** aus dem Gebiet der Stadt Geseke, also der Kernstadt und den Ortsteilen (siehe Abbildung 22). 23 % kamen aus den umliegenden Kommunen Büren, Erwitte, Lippstadt, Rüthen und Salzkotten. Lediglich 4 % kamen aus den Städten und Gemeinden im weiteren

³¹ Kreis Soest / Ingenieurbüro Helmert / V-KON KG (2011): Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Soest. Schlussbericht. Aachen.

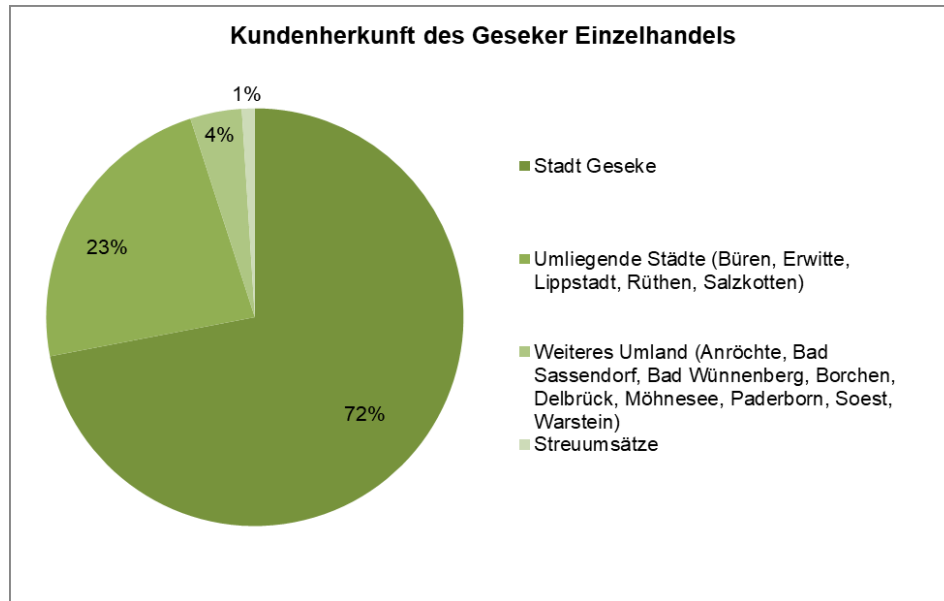
³² Ebd.: S. 23ff.

³³ Ebd.: S. 74.

³⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn. S. 47.

Umland (Anröchte, Bad Sassendorf, Bad Wünnenberg, Borchon, Delbrück, Möhnese, Paderborn, Soest, Warstein); 1 % waren Streuumsätze an Kunden aus weiter entfernten Orten. Die überwiegend lokale Herkunft der Kundschaft begünstigt eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Einkaufsverkehr.

- **Abbildung 22:** Zusammensetzung der Kundenherkunft des Geseker Einzelhandels. Eigene Darstellung, Quelle: Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung, S. 28.



Die prognostizierte **wesentliche Zunahme des Anteils älterer Personen** an der Bevölkerung (siehe Kapitel 3.2) wird wahrscheinlich zu einer Erhöhung des Fußverkehrs- und einer Senkung des Kfz-Verkehrsaufkommens führen. Laut Haushaltsbefragung waren die Menschen über 64 Jahre im Kreis Soest deutlich seltener mit dem Kfz und dafür mehr als doppelt so häufig zu Fuß unterwegs wie alle anderen Volljährigen, was sich insbesondere mit erheblich zurückgehenden Wegelängen erklären lässt³⁵. Dies entspricht den bundesweiten Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten älterer Personen³⁶.

Im Nahverkehrsplan für den Kreis Soest wird prognostiziert, dass die Verkehrsleistung im Kreis Soest von 2018 bis 2030 insgesamt um ca. 2 % zurückgeht, während die Fahrgastzahlen im ÖPNV jährlich um ca. 1 % sinken sollen³⁷.

³⁵ Kreis Soest / Ingenieurbüro Helmert / V-KON KG (2011): Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Soest. Schlussbericht. Aachen. S. 58ff.

³⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn. S. 50.

³⁷ Kreis Soest / plan:mobil / Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 199.

4.4 Verkehrssicherheit

Die Unfallkommission des Kreises Soest betreibt eine fortlaufende Verkehrssicherheitsarbeit. Aktuell wird im Untersuchungsgebiet Innenstadt keine Unfallhäufungsstelle ausgewiesen³⁸. 2017 und 2018 wurde der Knotenpunkt B 1 Südring / Othmarstraße als Unfallhäufungsstelle vermerkt³⁹. 2015 wurde der gesamte Abschnitt der B 1 östlich bis westlich von Geseke als unfallkritische Strecke ausgewiesen⁴⁰.

Zum tiefergehenden Verständnis des Unfallgeschehens in der Geseker Innenstadt als solide Grundlage des längerfristig angelegten Integrierten Verkehrskonzepts wurden **die Verkehrsunfälle mit Personenschäden (VUP) über einen Zeitraum von zehn Jahren** (1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2019) ausgewertet (Karte 6)⁴¹. In dieser Zeit geschahen insgesamt 167 VUP. Dabei wurde kein Mensch getötet. Es ereigneten sich 28 schwere Unfälle und 139 Unfälle mit Leichtverletzten. Insgesamt wurden 175 Personen verletzt. Davon waren die Hälfte (88) mit dem Rad, 44 als Pkw-Insassen, 28 zu Fuß und 15 auf dem Kraftrad unterwegs.

Als **Unfallhäufungsstellen**⁴² können auf der Zehnjahreskarte (Karte 6) insbesondere die Knotenpunkte im Zuge der B 1 und der L 549 ausgemacht werden. Dabei überwiegen am Kreisverkehr Südring / Othmarstraße Einbiegen-/ Kreuzen- (EK) sowie Unfälle im Längsverkehr, während an der Kreuzung Alhardstraße/ Lüdische Straße Abbiegeunfälle vorherrschen. Neun der zehn Unfälle am Kreisverkehr Ernst-von-Bayern-Straße / Calenhof waren EK-Unfälle. An der Kreuzung Ernst-von-Bayern-Straße / Uekernstraße (FGÜ) geschahen zwei Überschreiten-Unfälle. Innerhalb des Wallrings fallen der Knotenpunkt Hellweg / Bachstraße mit 11 VUP (überwiegend EK-Unfälle), der Marktplatz mit 7 VUP (Überschreiten-Unfälle bzw. Zusammenstöße zwischen Fahrzeug und Fußgänger*in) und der Knotenpunkt Hellweg / Ostmauer mit 5 VUP (davon zwei durch ruhenden Verkehr) auf.

³⁸ Kreis Soest (2020): Unfallkommission. URL: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/sicherheit/unfallkommission/unfallkommission.php (Zugriff 17.02.2021).

³⁹ Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2019): Verkehrsunfallstatistik 2018. S. 8.

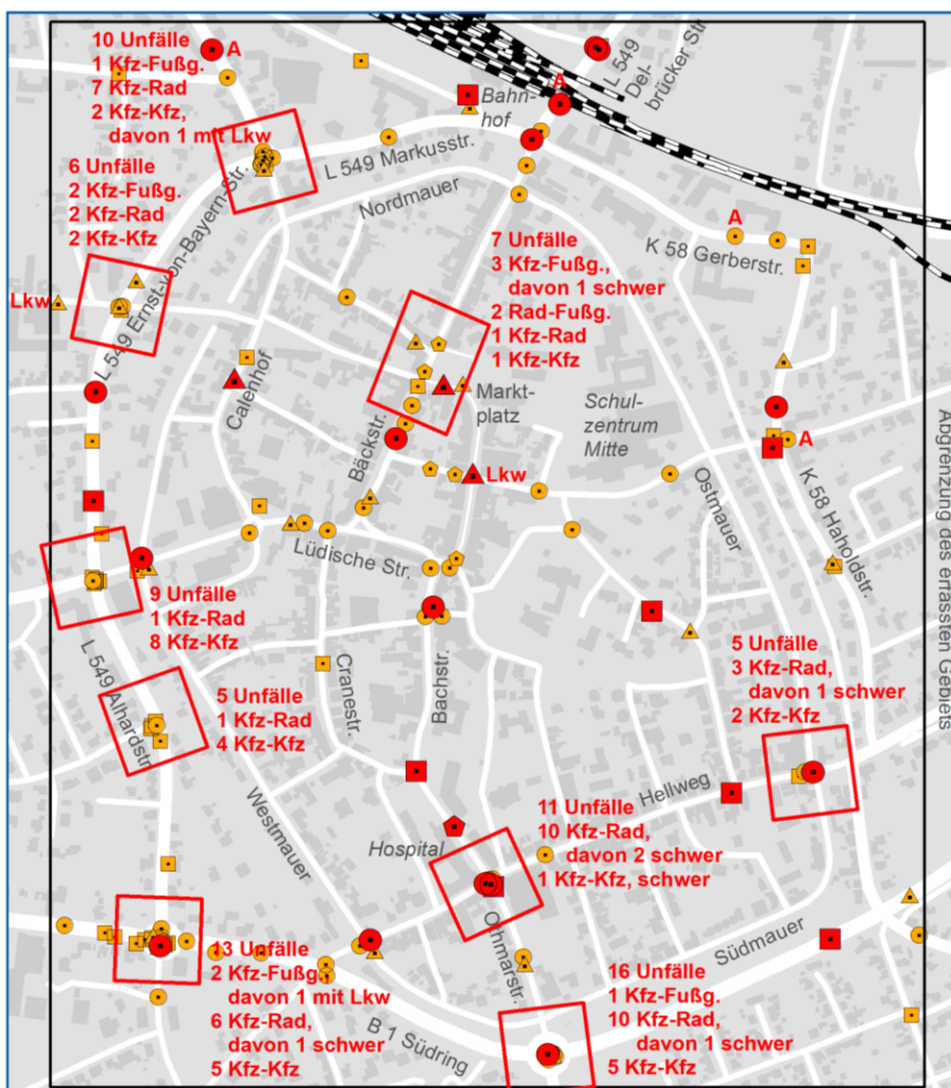
Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2018): Verkehrsunfallstatistik 2017. S. 8.

⁴⁰ Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2016): Jahresbericht 2015. Regionale Zahlen und Daten aus den 14 Städten und Gemeinden des Kreises Soest. S. 32.

⁴¹ Daten der Kreispolizeibehörde Soest.

⁴² Für die Bezeichnung als Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt gilt ein Grenzwert von 5 Verkehrsunfällen mit Personenschäden innerhalb von 50 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnachsen in alle Knotenpunktarme. Dabei wurde hier von der standardmäßigen Dreijahreskarte abgewichen, um ein umfassenderes Bild vom Unfallgeschehen zu erhalten. Quelle: FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): M Uko Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Köln. S. 11ff.

- **Karte 6:** Unfälle im Straßenverkehr 2010 - 2019 mit Personenschaden. Eigene Darstellung, Quelle: Kreispolizeibehörde Soest



Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr 2010 - 2019 Innenstadt Geseke

Unfallschwere und -beteiligte

- | | |
|--|--|
| ▲ Leichtverletzte(r), Kfz und Fußgänger*in | ▲ Schwerverletzte(r), Kfz und Fußgänger*in |
| ■ Leichtverletzte(r), ausschl. Kfz | ■ Schwerverletzte(r), ausschl. Kfz |
| ● Leichtverletzte(r), Rad und Fußgänger*in | ● Schwerverletzte(r), Rad und Fußgänger*in |
| ● Leichtverletzte(r), Kfz und Rad | ● Schwerverletzte(r), Kfz und Rad |
| ●A Leichtverletzte(r), Alleinunfall Rad | ●A Leichtverletzte(r), Alleinunfall Rad |
| □ Unfallhäufungsstelle (Zehnjahreskarte) | Lkw Beteiligung Lkw |



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Auf der Othmarstraße wurden 2018 vor dem Mini-Kreisverkehr mit dem Hellweg sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsdämpfung eingebaut⁴³. Für den Marktplatz ist eine umfassende Neugestaltung mit Verkehrsberuhigung vorgesehen⁴⁴. Der Knotenpunkt L 549 Markusstraße / Mühlenstraße wurde 2020 zum Kreisverkehr umgebaut (siehe auch Kapitel 4.5). Für den Knotenpunkt L 549 Alhardstraße / Lüdische Straße ist ein Umbau zum Kreisverkehr vorgesehen.

Die Verkehrsunfallstatistik der Kreispolizeibehörde Soest weist **Kinder (unter 15 Jahre), Jugendliche, junge Erwachsene sowie Senior*innen als besonders gefährdete Gruppen im Straßenverkehr** aus. Bezogen auf das Verhältnis unter diesen Altersgruppen machten Senior*innen und Kinder 2019 jeweils zwei Fünftel der verunglückten Zufußgehenden aus, bei den Radfahrenden inkl. Pedelec waren fast die Hälfte der Verunglückten im Seniorenalter.⁴⁵ Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind ältere Zufußgehende und Radfahrende besonders zu fokussieren.

Erkenntnisse aus der Beteiligung

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden zahlreiche verkehrssicherheitsrelevante Hinweise in der Beteiligung geäußert. So werden einige Knotenpunkte als gefährlich benannt, etwa weil dort rechts vor links nicht gewährt würde (insb. Einmündungen im Zuge von Bachstraße und Calenhof). Teilweise würden durch parkende Kfz Sichtbeziehungen an Knotenpunkten bzw. Querungsstellen verdeckt. U. a. in der Bachstraße, im Hellweg und in der Westmauer wird die Fahrbahn als zu schmal empfunden und Radfahrende werden ohne ausreichenden Sicherheitsabstand überholt. Zu hohe Geschwindigkeiten werden in der Bachstraße sowie in der K 58 Haholdstraße und der L 549 Alhardstraße – Ernst-von-Bayern-Straße bemängelt. In der Beteiligung zum ISEK wurden überhöhte Geschwindigkeiten zudem im Hellweg genannt⁴⁶. In der Beteiligung zum LAP wurden zu hohe Geschwindigkeiten darüber hinaus auch für die Südmauer angegeben⁴⁷.

⁴³ Stadt Geseke (2018): Unfallschwerpunkt entschärfen. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2018/117200100000045873.php (Zugriff 08.12.2020).

⁴⁴ Siehe Kapitel 3.4.

⁴⁵ Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2019): Verkehrsunfallstatistik 2019. S. 10.

⁴⁶ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 28.

⁴⁷ Stadt Geseke / LK Argus Kassel GmbH (2018): Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke. S. 85.

4.5 Fließender Kfz-Verkehr

Die wesentlichen raumbezogenen Analyseerkenntnisse zum Kfz-Verkehr werden zusammenfassend in der Karte 7 dargestellt.

Die Geseker Innenstadt wird umschlossen von einem **Straßenring**, welcher von der B 1 im Süden, der L 549 im Westen und der K 58 im Osten gebildet wird. Dieser dient der Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr. Auf der B 1 Südring herrschen mit 13.500 Kfz pro Tag relativ hohe Verkehrsstärken vor. Auch die L 549 ist im Abschnitt der Alhardstraße mit gut 9.600 Kfz pro Tag relativ stark befahren, im weiter nördlichen Verlauf der L 549 (Markusstraße) verringert sich die tägliche Verkehrsstärke auf knapp 5.800 Kfz pro Tag.

Zur Innenstadt gibt es für den motorisierten Verkehr insgesamt 7 Zu- und 8 Ausfahrten (Kleiner Hellweg mit Verbot der Einfahrt). **Das historisch gewachsene Straßennetz innerhalb der Umwallung** dient der Erschließung, hier ist flächendeckend eine Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die meisten Straßenräume sind relativ schmal, 11 Straßen sind als Einbahnstraßen eingerichtet. Einige Straßen wurden im Rahmen einer Wohnumfeld-Verbesserungsmaßnahme Anfang der 1990er Jahre verkehrsberuhigt umgestaltet (z. B. Hellweg, Cranestraße, Viehstraße). Für eine Verkehrsberuhigung sorgt auch eine hohe Zahl an Sackgassen bzw. Durchfahrtsperren (z. B. Junferngasse, Am Teich), welche für den Fuß- und Radverkehr durchlässig ausgestaltet sind. Ein verkehrsberuhigter Bereich ist in der Krämergasse ausgewiesen. Die Einbahnstraße Nolten-gasse – Überwasser kreuzt die Fußgängerzone und sorgt für eine Unterbrechung. Vor querendem Fußverkehr wird hier mit Zeichen 101 und Zusatzzeichen 1010-53 gewarnt. Mit der Umgestaltung des Marktplatzes wird eine Verkehrsberuhigung in der Mühlenstraße vorgenommen, indem die Fahrbahn verschwenkt wird und durch den neu angeordneten Parkplatz führt⁴⁸, der Kfz-Verkehr soll dabei vornehmlich über die Marktstraße und Viehstraße abgeleitet werden.

Im **Straßenzug Lüdische Straße – Bachstraße – Othmarstraße** erscheint das Verkehrsaufkommen für eine Erschließungsstraße relativ hoch. Eine Verkehrszählung liegt am Knotenpunkt mit der L 549 Alhardstraße vor, hier betrug das Verkehrsaufkommen in der Lüdischen Straße Ende November/ Anfang Dezember 2020 werktags zwischen 6 und 22 Uhr ca. 5.800 Kfz. Davon kam der meiste Verkehr geradeaus über die Kreuzung in die L 875 Störmeder Straße. Hier ist von einem gewissen Anteil an Durchgangsverkehr auszugehen, welcher die Innenstadt durchquert und die B 1 bzw. L 549 meidet. Dies könnte u. a. auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr am Fahrbahnrand auf den Ringstraßen

⁴⁸ Stadt Geseke (2019): Umgestaltung Marktplatz: Verkehr. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2019/11720010000048308.php (Zugriff 06.11.2020).

bedingt sein, welcher den fließenden Kfz-Verkehr teilweise behindert. Die Lüdische Straße und die Othmarstraße sind mit ihren aufgeweiteten Fahrbahnen dabei so gestaltet, dass der Eindruck einer Durchfahrtstraße entstehen kann (Abbildung 23). In der Beteiligung wurde dabei insbesondere die **Verkehrsbelastung** in der Bachstraße als zu hoch beurteilt. Im ISEK ist bereits die Verkehrsberuhigung der Lüdischen Straße zwischen Kreisverkehr und Bachstraße vorgesehen⁴⁹. Entwicklungsziel des ISEKs ist es darüber hinaus, die Eingänge zur Innenstadt klar zu markieren⁵⁰. Darüber hinaus wird eine zu hohe Verkehrsbelastung bzw. vermuteter Schleichverkehr auch im Hellweg sowie in der Bäckstraße und der Mühlenstraße beklagt. Auch die Südmauer – Ostmauer zwischen Othmarstraße und Hellweg dürfte teilweise als Abkürzung zwischen B 1 und K 58 fungieren.

- **Abbildung 23:** Othmarstraße und Lüdische Straße jeweils Richtung Innenstadt



Knotenpunkte

An den Einmündungen Bachstraße / Lüdische Straße und Bachstraße / Cranestraße täuschen Pflastergestaltungen eine Vorfahrt an eigentlich **rechts-vor-links-geregelten Einmündungen** vor (Abbildung 24). An der Einmündung Calenhof / Viehstraße wird durch Markierungen diese Situation entschärft. Zudem wurde in der Beteiligung auch an einigen weiteren Einmündungen auch ohne Rinnengestaltung das mangelnde Einhalten der Wartepflicht bei rechts vor links kritisiert. Die Einmündung Lüdische Straße / Bachstraße (Eingang zur Fußgängerzone) ist zudem problematisch zu sehen, da hier aufgrund der Bebauung und der Parkstände schlechte Sichtbeziehungen vorherrschen, es kommt häufiger zu kritischen Situationen insb. bei Ausparkvorgängen⁵¹. Zugleich verengt sich die Fahrbahn von der Lüdischen Straße in die Bachstraße, da letztere in früherer Zeit als Einbahnstraße eingerichtet war.

⁴⁹ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 55f.

⁵⁰ Ebd.: S. 31.

⁵¹ Ebd.: S. 53f.

- **Abbildung 24:** Links: Pflasterung an der Einmündung Bachstraße / Cranestraße. Es gilt rechts vor links. Rechts: Der wenig definierte Innenring am Kreisverkehr Markusstraße / Calenhof wird häufig geschnitten



Charakteristisch für die Knotenpunkte in der Geseker Innenstadt sind die sechs **Kreisverkehrsplätze**. Diese verringern die Geschwindigkeiten und erhöhen grundsätzlich die Verkehrssicherheit. Entlang der B 1 und der L 549 sind vier der sechs größeren Knotenpunkte rund um die Innenstadt als Kleine Kreisverkehre mit Fußgängerüberwegen über alle Knotenpunktarme ausgestaltet, was einen hohen Wiedererkennungswert bewirkt. Die Innenringe indessen sind weder baulich abgesetzt noch rau ausgestaltet, wodurch das Befahren mit Pkw nicht wirksam vermieden wird. Problematisch ist dies insbesondere bei den Kreisverkehren Markusstraße / Mühlenstraße und Markusstraße / Calenhof, da hier relativ kleine Kreisinseln vorliegen und der Innenring wesentlich zur Umlenkung des einfahrenden Verkehrs beitragen müsste; der Innenring wird hingegen häufig mit erhöhter Geschwindigkeit geschnitten, worunter die Verkehrssicherheit für den Kfz- und den im Mischverkehr geführten Radverkehr leidet⁵² (siehe auch Kapitel 4.4) (Abbildung 24). Für den Knotenpunkt Ernst-von-Bayern-Straße / Lüdische Straße (abgängige LSA) ist ein Umbau zum Kleinen Kreisverkehr bereits vorgesehen, für den Knotenpunkt Ernst-von-Bayern-Straße / Uekernstraße (Vorfahrtsregelung) wird ein Umbau im LAP empfohlen⁵³. Dieser ist im Bestand stark aufgeweitet und erschwert zu Fuß oder mit dem Rad zu queren. Aufgrund der Knotenpunktgeometrie ergeben sich schlechte Sichtverhältnisse bei zweistreifigem Aufstellen von Kfz in den wartepflichtigen Zufahrten.

Am Knotenpunkt Bachstraße / Hellweg ist ein **Minikreisverkehr** mit überfahrbarer Kreisinsel eingerichtet, der 2012 neu gestaltet wurde (Abbildung 25). Dieser fällt in der Unfallanalyse (s. 4.4) mit teils schweren Einbiege-Unfällen zwischen Pkw und Radfahrenden auf. Auf der Othmarstraße wurden 2018 vor dem Mini-

⁵² FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RAST Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 115.

⁵³ Stadt Geseke / LK Argus Kassel GmbH (2018): Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke. S. 75f.

Stadt Geseke

Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt

Juni 2022

Kreisverkehr sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsdämpfung eingebaut⁵⁴. Die in Asphaltgrau ausgeführte Kreisinsel erzeugt dabei wenig Aufmerksamkeit. 2020 wurde hier die Straßenbeleuchtung verbessert. Der **Kreisverkehr Lüdische Straße / Calenhof** befindet sich mit seinem Außendurchmesser von ca. 23,50 m zwischen den Kategorien Minikreisverkehr und Kleiner Kreisverkehr im Sinne der RASt 06⁵⁵ (Abbildung 25). Die Kreisinsel ist hier größtenteils überfahrbar ausgestaltet. Im Mittelpunkt sind eine Holztafel und ein Pflanzkasten aufgestellt, welche für schwere Unfallfolgen sorgen können und daher entfernt werden sollen⁵⁶. Es sind hier keine Fußgängerüberwege eingerichtet, Fahrbahnteiler sind über den Calenhof und die Krumme Gasse vorhanden.

- **Abbildung 25:** Mini-Kreisverkehr Bachstraße / Hellweg; Mini- bzw. Kleiner Kreisverkehr Lüdische Straße / Calenhof mit Hindernissen auf der Kreisinsel



⁵⁴ Stadt Geseke (2018): Unfallschwerpunkt entschärfen. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2018/117200100000045873.php (Zugriff 08.12.2020).

⁵⁵ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 114.

⁵⁶ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. S. 18.

● **Karte 7:** Bestandsaufnahme im Kfz-Verkehr



Kfz-Verkehr - Bestandssituation Innenstadt Geseke

- Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindliche Erschließungsstraße
- Gemeindliche Erschließungsstraße, Vermutung auf Schleichverkehr
- 8.722** Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke 2015
- 🚦 Lichtsignalanlage für Zufußgehende
- ⊗ Knotenpunkt mit schlechten Sichtbeziehungen oder Rechts-vor-links-Missachtung
- 🔄 Kreisverkehr mit Verkehrssicherheitsproblematik durch Innenring bzw. Kreisinsel

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

4.6 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen und die dortigen Regelungen werden zusammenfassend in der Karte 8 dargestellt.

In der Geseker Innenstadt gibt es insgesamt 1.398 öffentliche Parkplätze sowie weitere 600 private Stellplätze auf größeren Stellplatzanlagen für die Kundschaft der großflächigen Einzelhandelsbetriebe bzw. größere Mitarbeiter-Stellplätze (siehe auch Tabelle 2).

Die meisten Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind dauerhaft nutzbar. Eine Gebührenpflicht gibt es nicht. Als **2 h-Kurzzeitparken-Zone** erstreckt sich ein eingeschränktes Haltverbot mit erlaubtem Parken in den gekennzeichneten Flächen, werktags von 8-18 Uhr für 2 Stunden mit Parkscheibe, mit insgesamt 369 Parkplätzen über den zentralen Versorgungsbereich inkl. Noltenhof und Marktplatz, die Mühlenstraße, die Viehstraße und Marktstraße, die Bachstraße sowie den Kleinen Hellweg. Hier können tagsüber Kunden der innerstädtischen Dienstleistungsangebote parken, abends und nachts können Anwohner*innen parken. Tagsüber gibt es hier keine Ausnahmen für Anwohner*innen oder Beschäftigte.

Der zentrale Noltenhof (P1) ist der wichtigste **öffentliche Sammelparkplatz** zur Erreichung der Dienstleistungsangebote in der Innenstadt. Für diesen ist im Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke perspektivisch eine Bebauung vorgesehen⁵⁷. Der Marktplatz (P2) ist ein weiterer wichtiger zentraler Parkplatz. Von ursprünglich 55 Parkplätzen in teils mangelhaftem Zustand und unzureichender Breite waren zur Zeit der Zählung aufgrund der Umbauarbeiten nur 15 nutzbar, nach Fertigstellung soll es 20 Parkplätze geben⁵⁸.

Im Hellweg und in der Cranestraße wird das Parken durch eine eingeschränkte Haltverbotszone mit ganztägig erlaubtem Parken in den gekennzeichneten Flächen geordnet.

Ein statisches Parkleitsystem leitet Ortsfremde zu den wichtigen Sammelparkplätzen P 1 - P 4. Erläuterungstafeln befindet sich in der Othmarstraße und der Störmeder Straße.

Im Untersuchungsgebiet der Geseker Innenstadt gibt es bisher drei Ladestationen für elektrisch betriebene Pkw: in der Mühlenstraße, auf dem Noltenhof sowie an der Caritas-Niederlassung. Am Bahnhof sind zwei Ladepunkte geplant.

⁵⁷ Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung. S. 80.

⁵⁸ Stadt Geseke (2019): Umgestaltung Marktplatz: Parkplätze. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2019/117200100000048207.php (Zugriff 16.11.2020).

● **Karte 8:** Öffentliche Parkplätze und private Sammelstellplätze nach Regelung



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

**Öffentliche Parkplätze und private Sammelstellplätze nach Regelung
Innenstadt Geseke**

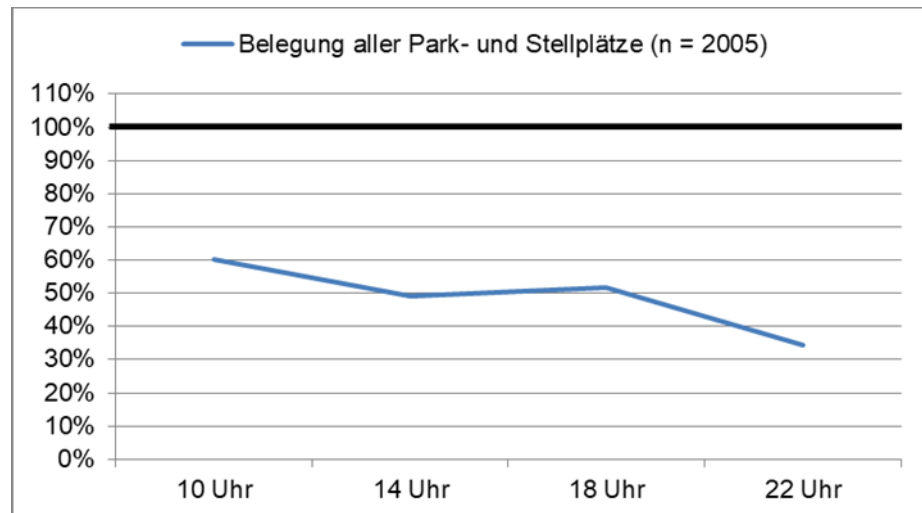
---	Abgrenzung Untersuchungsgebiet	Regelung	
	Elektro-Ladesäule Pkw	— frei	
	Noltenhof (Zone 1)	— Parken in gekennzeichneten Flächen frei	
	Marktplatz (Parkscheibe 2 h)	— Parkscheibe 2 h	
	Bahnhof Park+Ride (frei)	— Parkscheibe 1 h	
	Haus der Vereine (frei)	— zeitweise Haltverbot	
	Weiterer öffentl. Sammelparkplatz	— eingeschränktes Haltverbot	
	Zeitweise öffentl. Sammelparkplatz	— absolutes Haltverbot	
		— zu schmal	
		— privat	

Nachfrage nach Park- und Stellplätzen

Am 27. Mai 2021 wurde eine **Parkraum-Belegungserhebung** für die Innenstadt durchgeführt. Dabei waren zu dieser Zeit die Beschränkungen des öffentlichen Lebens im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie im Kreis Soest bereits weitgehend aufgehoben (7-Tage-Inzidenz bei unter 50), jedoch bestand weiterhin die Verpflichtung zum Home-Office, was die Nachfrage nach ganztägigen Parkplätzen für die Bewohner*innen der Innenstadt zum Teil erhöht haben dürfte. Andererseits gab es dadurch auch weniger Einpendler*innen in die Büros in der Innenstadt. Am Gymnasium Antonianum fand zu dieser Zeit noch Wechselunterricht statt, was die Auslastung der umgebenden Parkplätze durch Lehrkräfte verringert haben dürfte. Dies ist bei der Interpretation der Belegungsdaten unbedingt zu berücksichtigen.

In vier Durchgängen wurde die Auslastung der öffentlichen Parkplätze sowie größerer privater Sammelstellplätze (z. B. Supermärkte, Hospital, Sparkasse) erfasst. Demnach liegt die **Belegung bei maximal 60 %**, d. h. es herrscht kein Parkdruck vor (Abbildung 26). Die höchste Belegung wird dabei am Vormittag erreicht, während sie nachmittags bis abends bei ca. 50 % stagniert und zur Nacht auf ca. 35 % abfällt. Dabei sind Größe und Verlauf der Auslastung für die öffentlichen Parkplätze und die privaten Stellplätze ähnlich, lediglich um 22 Uhr ist die Auslastung der privaten Stellplätze mit 15 % (insgesamt) bzw. 5 % (Supermärkte) deutlich geringer (siehe auch Tabelle 2).

● **Abbildung 26:** Tagesganglinie der Parkraum-Belegungserhebung



● **Tabelle 2:** Regelung, Anzahl und Belegung der Park- und Stellplätze in der Geseker Innenstadt

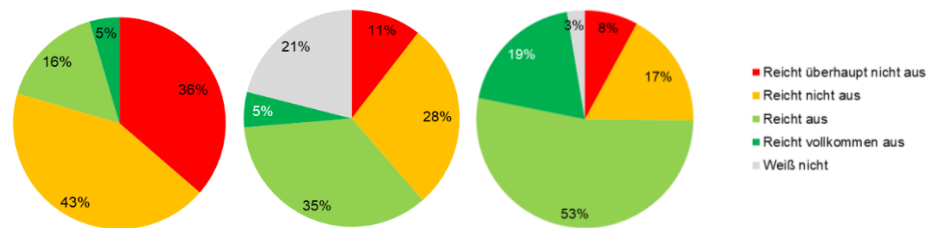
Ort/ Lage	Regelung	Anzahl Parkplätze	Belegung am Werktag um			
			10	14	18	22 Uhr
Öffentliche Parkplätze		1.398	59 %	50 %	50 %	42 %
Parkplätze im Straßenraum		994	59 %	53 %	58 %	52 %
Kurzzeitpark- zone	Parkscheibe 2 h werktags 8-18 h	369	70 %	54 %	56 %	31 %
Öffentliche Sammel- parkplätze		404	60 %	42 %	31 %	20 %
P1 Noltenhof	Parkscheibe 2 h werktags 8-18 h	75, davon 2 Behinder- ten-P und 2 Elektro-Kfz	67 %	40 %	41 %	23 %
P2 Marktplatz	Parkscheibe 2 h	15 (künftig 20)	93 %	40 %	67 %	13 %
P3 Bahnhof	Park + Ride	72, davon 3 Behinder- ten-P	53 %	49 %	28 %	22 %
P4 Haus der Vereine	Frei	51	67 %	25 %	14 %	4 %
Private Stellplätze	Für Kunden oder Mitarbeiter	600 ⁵⁹	59 %	46 %	54 %	15 %
Gesamt		1.998	60 %	49 %	52 %	34 %

Für die Differenzierung der Parkraumnachfrage nach **Nutzergruppen** wurde in der Beteiligung die Einschätzung des Parkplatzangebotes abgefragt (Abbildung

⁵⁹ Die unmittelbar an das eigentliche Untersuchungsgebiet angrenzenden privaten Sammelstellplatzanlagen bei den beiden Supermärkten am Bahnhof wurden mit erfasst, um einen besseren Überblick über das Angebot und die Auslastung der privaten Stellplätze zu erhalten (auch im Hinblick auf mögliche Kooperationen).

27). Von den Bewohner*innen halten 79 % das Angebot für nicht bzw. überhaupt nicht ausreichend. Von den Beschäftigten bzw. die Innenstadt dienstlich Aufsuchenden sehen dies zwei Fünftel so, zwei Fünftel halten es jedoch auch für ausreichend, während 20 % es nicht wissen. Wiederum anders stellt es sich bei den Kurzzeit-Parkplätzen dar: Knapp drei Viertel halten das Angebot an Parkgelegenheiten für kurze Aufenthalte in der Innenstadt, also etwa Einkäufe und Erledigungen, für ausreichend oder vollkommen ausreichend.

● **Abbildung 27:** Einschätzung des Parkplatzangebotes in der Innenstadt für Bewohner*innen (links), dort Berufstätige (Mitte) sowie kurze Aufenthalte (rechts)



Zusätzlich zur zeitlichen ist die **räumliche Differenzierung** der Belegung entscheidend (Karte 9). So kann vormittags ein hoher Parkdruck im zentralen Versorgungsbereich ausgemacht werden, wobei auf den Sammelparkplätzen Noltenhof, an der Ecke Marktstraße / Calenhof sowie am Haus der Vereine freie Kapazitäten vorhanden sind. Zudem sind vormittags die Park- und Stellplätze hinter dem Hospital stark ausgelastet. Zum Abend verlagert sich der Parkdruck etwas in die Wohngebiete zu den Rändern der Innenstadt. Einen dauerhaft erhöhten Parkdruck weisen die Cranestraße und der östliche Hellweg auf. In der Rosenstraße, der Kolpingstraße, dem Katthagen und dem Zehnthof ist eine Überlastung feststellbar. Dabei werden die Seitenräume zum Parken genutzt, welche als Gehwege freizuhalten wären. Parkflächen wurden dabei seitens des Gutachters nur dort als solche anerkannt, wo auf der durch Rinnen definierten Fahrbahn neben einem parkenden Kfz noch 3,00 m verbleiben.

Da die Erhebung der derzeitigen Parkraumnachfrage aufgrund sich möglicherweise ändernder Rahmenbedingungen (Verkehrsverhalten, Arbeitszeiten, Nutzungsänderungen) allein keine hinreichende Grundlage für die Planung des ruhenden Verkehrs darstellt⁶⁰, wurde zusätzlich eine **Parkraumbedarfsprognose** für die Nutzer*innen-Gruppen Einwohner*innen, Beschäftigte und Kundenschaft anhand von Annahmen und Erfahrungswerten aus den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs durchgeführt⁶¹. Diese kommt zu sehr ähnlichen Werten wie die tatsächliche Belegungserhebung (Spannweite zwischen 55 und 33 % Auslastung, Maximum bei 10 Uhr). Auch im Bereich der Kurzzeit-

⁶⁰ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005): EAR 05 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. S. 15.

⁶¹ Ebd.: S. 15ff.

parkplätze lässt sich insgesamt ein deutlicher Angebotsüberschuss errechnen, was sich mit den Aussagen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung deckt.

- **Karte 9:** Darstellung der Park- und Stellplatzbelegung um 10, 14 und 22 Uhr

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022



Belegung der Parkplätze am Werktag um 10 Uhr

Belegung der Parkplätze am Werktag um 14 Uhr



Belegung der Parkplätze am Werktag um 18 Uhr

Belegung der Parkplätze am Werktag um 22 Uhr

- — — Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- < 60 % (kein Parkdruck bzw. Haltverbot wird eingehalten)
- 60 - 70 % (geringer Parkdruck)
- 70 - 80 % (mittlerer Parkdruck)
- 80 - 90 % (hoher Parkdruck)
- 90 - 100 % (sehr hoher Parkdruck)
- > 100 % (Überlastung bzw. Haltverbot wird nicht eingehalten)

Insgesamt besteht in der Geseker Innenstadt also ein Überschuss an Parkraumangebot, während sich Defizite vor allem auf das Parkraumangebot für die Bewohner*innen des zentralen Versorgungsbereichs sowie einzelner Wohnstraßen eingrenzen lassen.

4.7 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Für die Belieferung der Dienstleistungsbetriebe in der Innenstadt, aber auch für den privaten Konsum spielt der Wirtschafts- und Lieferverkehr eine große Rolle. Dabei gibt es **keine Ladezonen** in der Innenstadt, sondern der Lieferverkehr muss einen freien Kurzzeitparkplatz aufsuchen oder hält in zweiter Reihe. Teilweise konnte auch das regelwidrige Halten auf dem Gehweg beobachtet werden. In der ersten Beteiligungsrunde stimmten 60 % der Teilnehmenden der These zu, dass Lieferdienste durch das häufige Halten in zweiter Reihe den Verkehrsablauf stören. In der Fußgängerzone in der Bachstraße ist die Anlieferung zwischen 19 und 10 Uhr erlaubt.

An der südlichen Einfahrt zur Innenstadt vom Kreisverkehr an der B 1 in die Othmarstraße ist die **Einfahrt für Lkw** mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t per Z 253 StVO verboten. Der Schwerverkehr in Richtung Zentrum wird durch Pfeilwegweiser über den Südring, die Alhardstraße und die Lüdische Straße geleitet. Hierbei stellt sich die Frage, ob die Belieferung der großflächigen Einzelhändler in der Othmarstraße nicht von dem Verbot ausgenommen werden könnte, damit diese nicht den Hellweg nutzen müssen. In der Beteiligung zum ISEK wurde im Hellweg ein hohes Verkehrsaufkommen durch Dienstleister mit häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen bemängelt⁶².

Bezüglich des **Aufkommens im Schwerverkehr** liegen Zählraten für den Knotenpunkt Lüdische Straße / L 549 Alhardstraße vor. Auf der L 549 herrscht dabei werktags von 6 bis 22 Uhr ein Schwerverkehrsanteil von 3 - 4 % vor, während der Anteil in der Lüdischen Straße bei 1,1 - 1,4 % liegt. Dies spricht dafür, dass das Einfahrverbot an der Othmarstraße wirkt und kein nennenswerter Lkw-Schleichverkehr durch die Innenstadt vorliegt. Der Schwerverkehrsanteil ist dabei zwischen 6 und 10 Uhr mit 1,9 - 3,4 % am höchsten (Vergleich L 549: ca. 6 %).

⁶² Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 28.

4.8 Fußverkehr und öffentliche Räume

In Geseke herrschen aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur der Kernstadt, dem flachen Gelände und dem historisch gewachsenen, engmaschigen Wegenetz grundsätzlich sehr gute Bedingungen für den Fußverkehr.

Wichtige Verbindungen und Bereiche

Ein Alleinstellungsmerkmal Gesekes ist der begrünte Wallring, auf dessen Kuppe ein Gehweg rund um die Innenstadt verläuft. Vom Bahnhof gelangt man über die Mühlenstraße zum historischen und kulturellen Mittelpunkt Gesekes, dem Marktplatz, welcher gegenwärtig zu einem attraktiven Stadtplatz umgestaltet wird. Hier laufen mehrere wichtige Wegeverbindungen (Bachstraße, Mühlenstraße, Bäckstraße, Marktstraße, Park Thoholte) zusammen (Karte 10). In der Bachstraße schließt sich eine Fußgängerzone an. Ein bedeutendes Ziel für Zufußgehende stellt neben dem zentralen Versorgungsbereich insbesondere das Schulzentrum Mitte dar. Hier besteht vom Park Thoholte ausgehend entlang des Geseker Bachs eine attraktive begrünte Fußwegverbindung bis zum Teich bei der St. Cyriakus-Kirche. Auch der Hellweg stellt als Zielbereich selbst wie auch als die Innenstadt tangierende Verbindung zum Hospital sowie Schulzentrum Süd eine wichtige Verbindung dar. Dort verläuft ebenfalls der Jakobsweg von Höxter nach Dortmund. Im ISEK wurde bereits kritisiert, dass es wenige attraktive Fußwegeverbindungen zwischen der Fußgängerzone und dem Hellweg gibt⁶³.

Eine wegweisende Beschilderung im öffentlichen Raum gibt es nur für Radfahrende, nicht aber zur Orientierung für Zufußgehende. Im Zuge einer Verbesserung des Bahnhofsumfelds (siehe Kapitel 4.10) wird dort die Errichtung einer entsprechenden Informationstafel vorgeschlagen⁶⁴.

Aufgrund der Dichte an wichtigen Quellen und Zielen für den Fußverkehr mit teils starker Überlagerung der Einflussbereiche gelten praktisch im gesamten Innenstadtgebiet **erhöhte Anforderungen an die Gehwege und Querungsmöglichkeiten** gemäß den EFA⁶⁵.

⁶³ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 30.

⁶⁴ SPD Ratsfraktion Geseke (2020): Antrag zur Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom 27.08.2020 über Verbesserungen im Umfeld der Bahnhöfe in Geseke und Ehringhausen.

⁶⁵ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 16f.

- **Karte 10:** Wichtige Verbindungen des Fußverkehrs anhand relevanter Ziele und Quellen und bestehender Wegeführungen. Nutzungsstruktur basierend auf FNP = Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020



**Wichtige Verbindungen und Bereiche des Fußverkehrs
Innenstadt Geseke**



Längsverkehr

In der Geseker Innenstadt wurden bereits **viele Straßenräume verkehrsberuhigt** und fußverkehrsfreundlich umgestaltet, indem die gesamte Fläche gepflastert und „weich“ in Gehwege und Fahrbahn separiert wurde (z. B. Marktstraße, Viehstraße, Katthagen). Durch die Rinnenposition wird eine schmale Fahrbahn definiert. Problematisch ist dabei in einigen Straßen, dass der **Seitenraum zugeparkt wird** und für Zufußgehende teilweise nicht mehr nutzbar ist (z. B. Rosenstraße, Kolpingstraße, Katthagen, Zehnthof). In einigen Straßen wird mit Durchfahrtsperren eine starke Verkehrsberuhigungswirkung erzielt (z. B. Junferngasse, Am Teich, Düstere Gasse).

In der **Fußgängerzone** ist das Radfahren zugelassen. Auf der Noltengasse – Überwasser kreuzen Kfz, der Bereich ist jedoch verkehrsberuhigt gestaltet. Der selbständig geführte Gehweg auf dem **Wallring** weist vielerorts starke Wurzelschäden sowie geringe Breiten auf. Für diesen liegt eine Entwurfsplanung vor, welche eine Aufwertung der Grünanlagen, eine bessere Möblierung und Beleuchtung sowie einen fast durchgängig 2,00 m breiten Gehweg enthält. Eine Benutzung für Menschen mit Gehbehinderungen soll auch durch eine Erneuerung der Wallaufgänge weitgehend möglich werden, eine vollständige Barrierefreiheit kann jedoch nicht erreicht werden.⁶⁶

Die **straßenbegleitenden Gehwege** weisen vielerorts eine geringere nutzbare Breite als die in den RASt und den EFA geforderte Regelbreite des Seitenraums von 2,50 m zzgl. Breitenzuschläge für weitere Elemente im Seitenraum⁶⁷. In der Beteiligung wurde die Gehwegbreite in den meisten Straßen jedoch für ausreichend befunden. Als sehr problematisch erweisen sich jedoch besonders einige Engstellen, an denen der Gehweg unter 1,20 m breit ist und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht genutzt werden kann (Abbildung 28). Zu nennen ist hier besonders der Hellweg, an dem in einigen Abschnitten zwischen Rosenstraße und Alter Steinweg beidseitig Gehwegbreiten von 0,80 - 1,00 m bei geschlossener Bebauung und angrenzenden Parkständen im Seitenraum vorliegen. Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist der Gehweg hier nicht nutzbar. Engstellen aufgrund vorspringender Bebauung liegen zudem an der Nordmauer westlich Ecke Krämergasse, an der Straße Auf dem Stifte gegenüber der Einmündung An der Abtei, an der Ecke Turmgasse / Westmauer sowie an der Ostmauer östlich Ecke Muggenwinkel

⁶⁶ Planungsbüro für Landschafts- und Tierökologie W. Lederer (2020): Grünkonzeption für die Wallanlage in Geseke - Entwurfsplanung - Sitzung des Bau- Planungs- und Umweltausschuss am 27.08.2020. Präsentation. Zu finden unter https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/si0057.asp?__ksinr=10861

⁶⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 81.
FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 16.

vor. An letzterer tritt aufgrund schlechter Sichtverhältnisse in der Kurve eine Gefahrenstelle auf. Der Gehweg fehlt an der Ostmauer südlich Ecke Hellweg sowie im Zuge des Wallrings an der Südmauer südlich Ecke Kleiner Hellweg. An all diesen Stellen muss gemäß EFA ein Verzicht auf Flächen für den fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr auch unter Einführung von Einrichtungsverkehr geprüft werden⁶⁸.

- **Abbildung 28:** Unzureichende Gehwege am Hellweg, an der Nordmauer, Südmauer und Ostmauer (im Uhrzeigersinn)



Die Fußverkehrsinfrastruktur im Längs- und Querverkehr wird in der Karte 11 zusammenfassend dargestellt.

⁶⁸ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 17.

Querverkehr

Das Queren von Fahrbahnen zu Fuß inklusive Personen mit Mobilitätseinschränkungen muss barrierefrei, sicher und möglichst angenehm möglich sein. An allen Stellen mit besonderem Querungsbedarf (Knotenpunkte, wichtige Gehverbindungen, Strecken mit intensiver beidseitiger Nutzung, punktuelle Quellen und Ziele) sollen gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen Querungshilfen vorhanden sein⁶⁹. Positiv hervorzuheben in der Geseker Innenstadt sind die eingerichteten **Fußgängerüberwege (FGÜ)**. So sind bereits fünf der sechs Kreisverkehre in der und rund um die Innenstadt mit FGÜ inklusive taktiler Leitsysteme über alle Zu- und Ausfahrten ausgestattet. Darüber hinaus kann bereits mehr als die Hälfte der Strecke des Wallrings mit Vorrang, d. h. über FGÜ über die kreuzenden Straßen begangen werden.

Auf den Fußverkehrsverbindungen zwischen der Innenstadt und den umliegenden Gebieten bildet vor allem die **L 549 Alhardstraße – Ernst-von-Bayern-Straße** mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m und starkem Kfz-Verkehr eine Barriere. Eine Querungsanlage fehlt insb. auf der Fuß- und Radverkehrsverbindung Höhe Am Sandgraben – Lorenzgasse, zudem Höhe Cyriakusstraße. Am FGÜ Höhe Uekernstraße wird die maximale Fahrbahnbreite von 6,50 m gemäß R-FGÜ⁷⁰ überschritten, zudem fehlen Bodenindikatoren (Abbildung 29). An dem aufgeweiteten Knotenpunkt ist die Querung über alle Zufahrten erschwert. Am Kreisverkehr Markusstraße / Calenhof fehlt die differenzierte Bordhöhe. An den LSA Alhardstraße / Störmeder Straße und K 58 Haholdstraße / Völmeder fehlen Bodenindikatoren sowie akustische und taktile Signalgeber.

- **Abbildung 29:** Überbreite Fahrbahnen am FGÜ Ernst-von-Bayern-Straße Höhe Uekernstraße sowie auf der Lüdischen Straße (Höhe Querung Wallring)



⁶⁹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 17.

⁷⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): R-FGÜ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. § 3 Nr. 3.1 Abs. 3.

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

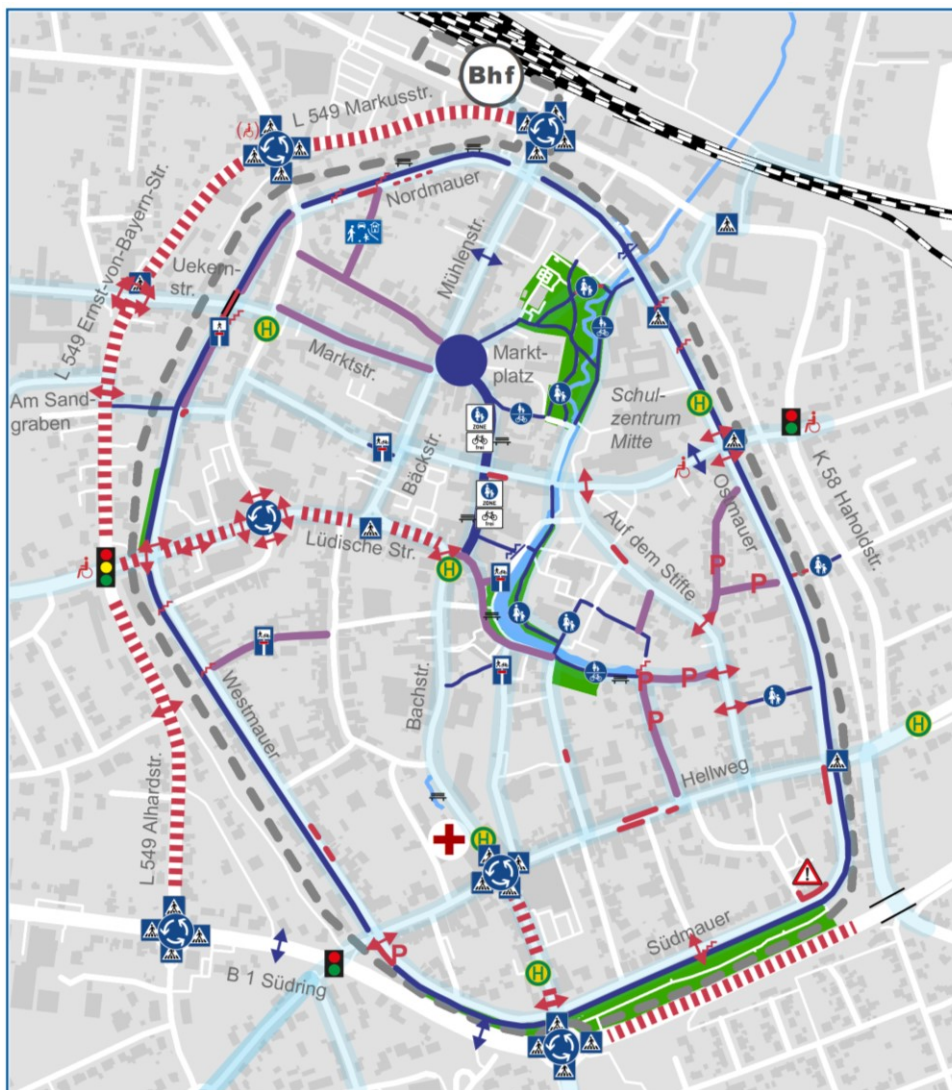
- **Abbildung 30:** unübersichtliche Querungssituation Bachstraße / Lüdische Straße; schlechte Sicht und fehlende Bordabsenkung Wichburgastraße / Auf dem Stifte



Innerhalb der Umwallung entfalten die **Lüdische Straße** und die **Othmarstraße** aufgrund breiter Fahrbahnen und erhöhtem Kfz-Aufkommen eine Barrierewirkung. Die Lüdische Straße weist westlich der Cranestraße eine mit ca. 8,00 m überbreite Fahrbahn auf, eine schlechte Querungsanlage liegt insbesondere im Zuge des Wallrings aufgrund einer schmalen Mittelinsel bei hohen Breiten der Richtungsfahrbahnen vor (Abbildung 29). Am Kreisverkehr mit dem Calenhof sind keine FGÜ vorhanden. Östlich der Cranestraße beträgt die Fahrbahnbreite der Lüdischen Straße 6,50 m, es entsteht aber dennoch u. a. aufgrund der Hochborde und der Leitlinie der Eindruck einer Durchfahrtsstraße. An der Ecke Lüdische Straße / Bachstraße ist die Querung wegen schlechter Sichtbeziehungen aufgrund der Parkstände und der Bebauung erschwert (Abbildung 30). Über die Othmarstraße ist die Querung aufgrund der mit ca. 9,00 m erheblich überbreiten Fahrbahn stark erschwert.

Barrierefreie Querungsanlagen fehlen zudem an der Wichburgastraße im Umfeld des Schulzentrums Mitte (Abbildung 30), über Auf dem Stifte – Rennenkamp sowie über die Südmauer am Wallaufgang und am Kleinen Hellweg.

● **Karte 11:** Bestandsaufnahme Fußverkehr und öffentliche Räume



Fußverkehr und öffentliche Räume - Bestandssituation Innenstadt Geseke

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — Umriss Untersuchungsgebiet — Wichtige Fußverkehrsverbindung <p>Längsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verkehrsberuhigter Straßenraum mit gepflasterter Fahrbahn und weicher Separation — Selbständig geführter Gehweg bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg ☒ Durchlass für den Fußverkehr ● Wichtiger Platz — Gehweg fehlt oder wesentlich zu schmal - - - Schlechte Oberfläche | <p>Querverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Lichtsignalanlage für Zufußgehende ☒ Querungsanlage vorhanden ☒ Schlechte bzw. fehlende Querungsanlage ☒ Mängel in der Barrierefreiheit der Querungsanlage ☒ Barrierewirkung durch Fahrbahn / Kfz-Verkehr <p>Sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> P Konflikte mit ruhendem Verkehr ☒ Gefährliche Engstelle ☒ Sitzgelegenheiten ☒ Rampe ☒ Stufen |
|--|---|



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

4.9 Radverkehr

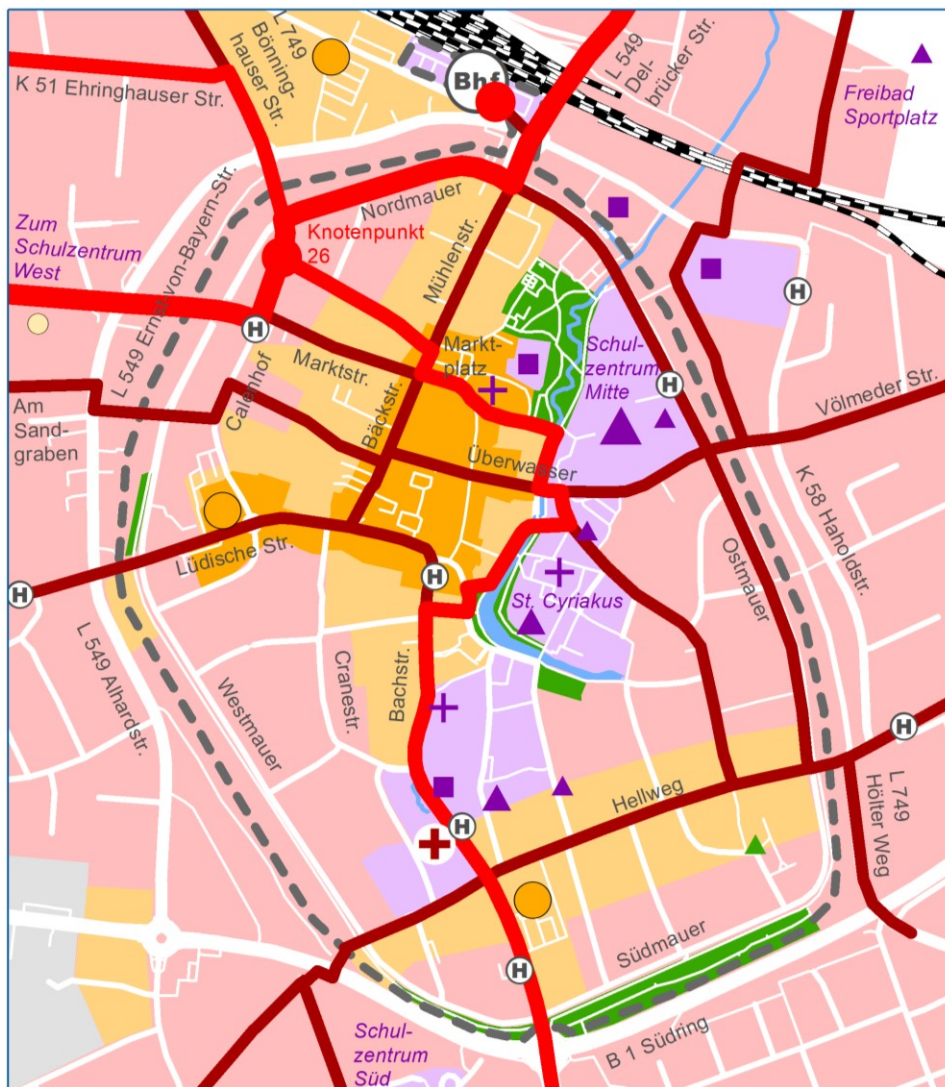
In Geseke gibt es aufgrund des relativ flachen Geländereiefs, der kompakten Siedlungsstruktur der Kernstadt und der Entfernung der meisten Ortsteile von unter 10 km grundsätzlich gute Bedingungen zum Radfahren. Neben dem Alltagsradverkehr gibt es auch touristischen Radverkehr, für den einige Radwanderwege ausgewiesen sind. Eine Nutzung von Lastenrädern konnte bisher nur vereinzelt beobachtet werden.

Wichtige Verbindungen für den Radverkehr

Durch Geseke führen mehrere ausgewiesene Strecken des Radroutennetzes NRW. Es deckt wichtige Verbindungen innerhalb der Kernstadt sowie zu den Ortsteilen ab. Darüber hinaus können aber auch weitere Strecken anhand einer Quell-Ziel-Betrachtung als für den Radverkehr bedeutsam ausgemacht werden (Karte 12).

Das Radverkehrsnetz NRW wird vor Ort durch Ziel- und Zwischenwegweiser beschildert. An der Ecke Calenhof / Viehstraße befindet sich der Knotenpunkt 26, hier ist eine Übersichtskarte vorhanden. Durch die Lage des Knotenpunkts werden Radfahrende zwischen Bahnhof und Marktplatz nicht über die Mühlenstraße, sondern über Nordmauer, Calenhof und Viehstraße geleitet. Zur besseren Orientierung sollte eine Verlegung des Knotenpunkts 26 zum Marktplatz erwogen werden (im Zusammenhang mit einer potenziellen Öffnung der Marktstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, s. u.). Die Führung des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung entlang des Geseker Bachs stellt für Touristen eine interessante, wenn auch umwegige Route dar. Hier führt auch die touristische Radroute „Steine & Mehr“ entlang. Westlich des Knotenpunkts 26 geht diese einher mit der NRW-Radroute Richtung Erwitte.

- **Karte 12:** Wichtige Verbindungen des Radverkehrs anhand des ausgewiesenen Radroutennetzes sowie relevanter Ziele und Quellen und bestehender Wegeführungen. Nutzungsstruktur basierend auf FNP = Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020



Wichtige Verbindungen des Radverkehrs - Innenstadt Geseke

--- Umriss Untersuchungsgebiet	Wohnbaufläche (nach FNP)	● Großflächiger Einzelhändler
Verbindungen	Gemeinbedarfsfläche (nach FNP)	● Großer Gewerbebetrieb
Radroutennetz NRW	Zentraler Versorgungsbereich	▲ Schulzentrum
Lokales Radnetz	Mischbaufläche (nach FNP)	▲ Kindergarten
Radverkehrsverbindung	Gewerbliche Baufläche (nach FNP)	▲ Sport-/ Jugendzentrum
● Knotenpunkt oder Karte	Quell- und Zielpunkte	▲ Spielplatz
Flächennutzung	ⓑhF Bahnhof	■ Seniorenwohnheim
Grünfläche	ⓑ Bushaltestelle	+ Kirche
Gewässer	+ Hospital zum Heiligen Geist	

Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt

Alle Radfahrenden zwischen der Innenstadt und den umliegenden Gebieten müssen den **Straßenring aus B 1, L 549 und K 58 kreuzen**. Der Radverkehr an den Kreisverkehren an der B 1 Südring wird auf Radwegen bevorrechtigt geführt, die Furten werden nicht farblich hervorgehoben. In den Kreisverkehren L 549 Markusstraße / L 749 Bönninghauser Straße sowie L 549 Markusstraße / Delbrücker Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Da die Innenringe häufig geschnitten werden, tritt hier eine Gefährdung des Radverkehrs auf (siehe auch Kapitel 4.5). An der Delbrücker Straße in der Unterführung unter der Bahn existieren 1,20 m breite Radwege, in südlicher Fahrtrichtung wird kurz vor dem Kreisverkehr per Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1012-32 das Absteigen angeordnet (Abbildung 31). Diese Führung im Übergang von der Delbrücker Straße zum Kreisverkehr lässt sich als wenig attraktiv für den Radverkehr und aufgrund potenzieller Missachtung der Absteigepflicht zudem als gefährdend für den Fußverkehr ansehen. Die Aufhebung der Benutzungspflicht ist hier bereits vorgesehen. Am LSA-geregelten Knotenpunkt L 549 Alhardstraße / L 875 Störmeder Straße (Abbildung 31) sowie am vorfahrtsregulierten Knotenpunkt L 549 Ernst-von-Bayern-Straße / Auf den Strickern gibt es keine Radverkehrsanlagen. An der Querung über die L 549 Ernst-von-Bayern-Straße im Zuge der Radverkehrsverbindung über Lorenzgasse – Am Sandgraben fehlt wie für den Fußverkehr eine Querungshilfe über die ca. 8,50 m breite Fahrbahn (Abbildung 31).

- **Abbildung 31:** Unattraktive Führung des Radverkehrs im Übergang L 549 Delbrücker Straße – Kreisverkehr; Fehlende Querungshilfe über die L 549 Ernst-von-Bayern-Straße im Zuge Am Sandgraben – Lorenzgasse; Radfahrende auf dem Gehweg an der Kreuzung L 549 Alhardstraße / L 875 Störmeder Straße



Auf dem **Innenstadtring L 549** Alhardstraße – Ernst-von-Bayern-Straße – Markusstraße sind beidseitig Schutzstreifen geplant⁷¹. An der Alhardstraße ist der Gehweg teilweise für den Radverkehr freigegeben, jedoch schmaler als 2,50 m⁷². Auf dem Weg zum Bahnhof ist insbesondere das Linksabbiegen von der Markusstraße in den Lindenweg mit dem Rad als problematisch anzusehen.

An der **L 875 Störmeder Straße** ist in östlicher Fahrtrichtung ein 1,50 m breiter Schutzstreifen angeordnet, in westlicher Fahrtrichtung muss der Radverkehr im Mischverkehr mitfahren, hier wird häufig der Gehweg benutzt. Zwar verläuft die Route des Radroutennetzes NRW nach Störmede über die Stockheimer Straße und Auf den Strickern, dies stellt jedoch für Radfahrende mit Quelle oder Ziel in der zentralen oder südlichen Innenstadt einen erheblichen Umweg dar. Ab der Alfred-Delp-Straße, wo eine Querungshilfe angelegt ist, gibt es bis Störmede nordseitig einen straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg. Für diesen ist innerorts die Separierung in einen 2,50 m breiten Zweirichtungsradweg und einen 2,00 m breiten Gehweg sowie außerorts die Verbreiterung auf 3,00 m bereits vorgesehen. Die Verbindung zum mit ca. 3 km zur Innenstadt nächstgelegenen Ortsteil Störmede (2.500 Einwohner*innen) kann dabei als besonders wichtig angesehen werden.

An der **L 749 Bönninghauser Straße** gibt es bis zur Überführung über die Bahn beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege, außerorts gibt es hier keine Radverkehrsanlagen. An der **K 51 Ehringhauser Straße** gibt es ab der Stockheimer Straße außerörtlich einen straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg, innerorts jedoch keine Radverkehrsanlagen, obwohl hier eine Strecke auf dem lokalen Radnetz nach Ehringhausen verläuft. Zwischen Stockheimer Straße und Wiethmarstraße ist die Anlage eines Zweirichtungsradwegs auf der Südseite der Ehringhauser Straße geplant.

Auf der **L 549 Bürener Straße** sind beidseitig 1,50 m breite Schutzstreifen vorhanden, welche in der Beteiligung jedoch als unattraktiv kritisiert wurden. Außerorts sind bis zum Kreisverkehr mit der Fortunastraße beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege, südlich des Kreisverkehrs einseitig ein straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Nach Steinhausen und Eringfeld kann alternativ auch der Schneidweg benutzt werden.

An der **B 1** liegen am Südring baulich angelegte Radwege mit geringen Breiten von ca. 1,00 m vor. Richtung Salzkotten gibt es bis zum Tiefen Hellweg einen straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg, östlich davon breite

⁷¹ Stadt Geseke / LK Argus Kassel GmbH (2018): Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke. S. 52.

⁷² FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. S. 27f.

Stadt Geseke

Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt

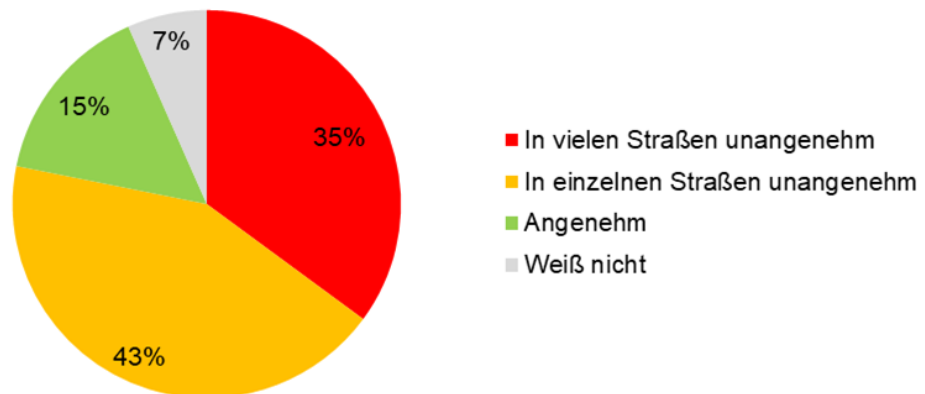
Juni 2022

Seitenstreifen. Eine alternative, aber umwegige Route führt über die Völmeder Straße und K 58 Verner Straße. Hier wird der Radverkehr in der Unterführung unter der Bahn auf einem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Das ausgewiesene Radnetz NRW führt den Radverkehr nach Salzkotten über die L549 Delbrücker Straße, den Trappenweg und die Schorlemerstraße (K 58). Am Hölter Weg (L 749) gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Radverkehr innerhalb des Walls

Innerhalb der Umwallung fahren die Radfahrenden im Mischverkehr auf der Fahrbahn. In der **Beteiligung** gaben 35 % der Teilnehmenden an, das Fahrradfahren in vielen Straßen innerhalb des Walls als unangenehm zu empfinden, weitere 43 % finden es in einzelnen Straßen unangenehm (Abbildung 32). Als Gründe hierfür wurden ein zu hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, zu geringe Fahrbahnbreiten bzw. zu geringe Überholabstände durch Kfz, zu hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, die Missachtung von rechts vor links durch Kfz sowie in Gegenrichtung nicht geöffnete Einbahnstraßen angegeben. Als besonders unangenehm wurde das Radfahren im Hellweg, in der Bachstraße und der Bäckstraße beurteilt. Allerdings wurde auch für die weiteren bedeutenderen Straßen innerhalb des Walls von jeweils 20-40 % der Teilnehmenden angegeben, dass das Radfahren unangenehm sei.

● **Abbildung 32:** Beurteilung des Fahrradfahrens auf den Straßen innerhalb des Walls



In vielen Straßen, insbesondere dort wo Radfahrende zu rechts parkenden Kfz Abstand halten müssen sowie in den Einbahnstraßen, kann aufgrund geringer Fahrbahnbreiten beim Überholen von Radfahrenden durch Kfz nicht der in § 5 Abs. 4 StVO vorgeschriebene **ausreichende Sicherheitsabstand von 1,50 m** eingehalten werden. Hier müssen Kfz hinter den Radfahrenden bleiben.

Die Fußgängerzone wurde nach einem einjährigen Verkehrsversuch 2016/2017 dauerhaft für den Radverkehr freigegeben.

Hürden für den Radverkehr stellen insbesondere die acht **nicht in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen** dar. So müssen Radfahrende teils große

Umwege in Kauf nehmen oder verhalten sich regelwidrig. Insbesondere die Bäckstraße, aber auch die Marktstraße sowie die Noltengasse – Überwasser schränken die Zugänglichkeit des zentralen Versorgungsbereiches ein.

Die ERA wie auch die Unfallforschung der Versicherer empfehlen, grundsätzlich alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Nr. IV zu Zeichen 220 VwV-StVO zu öffnen. Da Linienbusverkehr oder stärkerer Verkehr mit Lkw in den betreffenden Einbahnstraßen in der Geseker Innenstadt nicht gegeben ist, reicht bereits eine Fahrbahnbreite von 3,00 m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten aus. Problematisch können schlechte Sichtverhältnisse in Kurven oder an Knotenpunkten sein, hier kann das Auftragen von Piktogrammen sowie ggf. die Anpassung von Parkständen Abhilfe leisten.⁷³

Ein 1,50 m breiter Schutzstreifen sichert den Radverkehr gegen die Einbahnstraße in der Nord- bzw. Ostmauer wegen des Busverkehrs zum Schulzentrum Mitte. Dies wurde in der Beteiligung von Vielen als gute Lösung ausgezeichnet.

Fahrradparken

In der Geseker Innenstadt gibt es im Wesentlichen lediglich am Bahnhof hochwertige Radabstellanlagen, d. h. Anlehnbügel zum Anschließen des Rahmens und zur Schonung der Felge. So befindet sich am Bahnhof am westlichen Zugang zu den Gleisen sich eine 2016 hergestellte, öffentlich zugängliche überdachte Radabstellanlage mit 45 Anlehnbügeln. Vormittags ist diese deutlich überlastet. Zwei weitere Anlehnbügel befinden sich in der Mühlenstraße. Ansonsten gibt es vielerorts nicht mehr zeitgemäße Vorderradhalter, so etwa am Schulzentrum Mitte, am Hospital und in der Fußgängerzone. Zudem haben viele Dienstleistungsbetriebe für ihre Kundschaft Vorderradhalter aufgestellt.

In der von einem privaten Pächter betriebenen **Radstation** finden 118 Fahrräder in Doppelstockständern Platz. Kurz- und Langzeittickets (z. B. Monat: 7 €) können am Fahrkartenschalter erworben werden.⁷⁴ Nach Angabe des Pächters ist die Radstation eher gering ausgelastet und das Angebot wenig bekannt. Die Radstation sollte in die Planungen für eine Mobilstation einbezogen werden (siehe Kapitel 4.10).

⁷³ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. S. 62f.

Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen. S. 10ff.

⁷⁴ Stadt Geseke (o. J.): Radstation. URL: <https://www.geseke.de/buergerinfo/produkte/117200100000009993.php> (Zugriff 18.01.2021).

Die Radverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr, an den Knotenpunkten und zum Fahrradparken wird in der Karte 13 zusammenfassend dargestellt.

● **Karte 13:** Bestandserhebung im Radverkehr

Stadt Geseke

Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt

Juni 2022



Radverkehr - Bestandssituation Innenstadt Geseke

- Umriss Untersuchungsgebiet
- Wichtige Radverkehrsverbindung
- Längsverkehr**
 - Tempo-30-Zone
 - Tempo-30-Zone, hohes Kfz-Verkehrsaufkommen
 - Tempo-30-Zone, Einbahnstraße nicht in Gegenrichtung für Radverkehr freigegeben
 - Hauptverkehrsstraße ohne Radverkehrsanlagen
 - Baulich angelegter Radweg bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Schutzstreifen, 1,50 m breit
- Durchlass für den Radverkehr
- Radweg bzw. Freigabe Radverkehr fehlt oder wesentlich zu schmal
- Knotenpunkte**
 - Lichtsignalanlage für Zufußgehende
 - Knotenpunkt mit Gefährdungspotenzial oder stark unattraktiver Führung
- Radabstellanlagen und Sonstiges**
 - Vorderradhalter (größere Anlage)
 - Anlehnbügel, Anzahl
 - Besonderer Mangel an Abstellanlagen

Service und Kommunikation

Der Geseker **Bahnhof** soll zu einer Mobilstation mit umfassenden Angeboten auch für den Radverkehr ausgebaut werden (siehe Kapitel 4.10). Am Bahnhof ist eine Karte von Geseke mit Routenführung und interessanten Zielen vorhanden. Dabei umfasst das hier dargestellte Netz mehr Strecken als das aktuell im Radroutenplaner NRW ausgewiesene. In Geseke gibt es bisher keine öffentliche Fahrradreparatur-Station.

Der Kreis Soest bietet auf seiner Website einen Mängelmelder zu Schäden an Fuß- und Radwegen an⁷⁵. Die gemeldeten Mängel werden vom Radverkehrsbeauftragten des Kreises an den zuständigen Baulastträger weitergeleitet. Dabei geht es um Mängel in der vorhandenen Ausstattung. Grundsätzlich ist der Service als sehr bürgerfreundlich anzusehen, jedoch ist das Portal teilweise umständlich gestaltet und nicht leicht anhand von Suchmaschinen zu finden.

Auf der Website der Stadt Geseke findet sich bisher keine Übersichtsseite zum Thema Radverkehr.

Im Kreis Soest findet jährlich Ende April das „Anradeln“ mit geführten Touren statt⁷⁶. Auch können einige thematische Radrouten im Internet gefunden werden⁷⁷.

⁷⁵ Kreis Soest (2018): Mängelmelder zu Schäden an Fuß- und Radwegen. URL: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/radverkehr/meld/maengelmelder.php (Zugriff 09.02.2021).

⁷⁶ Kreis Soest (2020): Anradeln. <https://www.tourismus-kreis-soest.de/de/amp/entdecken/radfahren/Radveranstaltungen-und-Fuehrungen/Anradeln2> (Zugriff 26.01.2021).

⁷⁷ Sauerländischer Gebirgsverein (2021): Wandern in Geseke. URL: <https://sgv-geseke.de/wandern-in-geseke.html> (Zugriff 26.01.2021).



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

4.10 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Durch den nördlich gelegenen Bahnhof ist die Geseker Innenstadt grundsätzlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Bushaltestellen im Innenstadtbereich sind Calenhof, Bachstraße, Krankenhaus und Schulzentrum Mitte. Die Bushaltestellen Störmeder Straße, Richter und Seniorenheim werden mit berücksichtigt.

Daten zur Frequentierung der Haltestellen liegen nicht vor. Es ist jedoch bekannt, dass die Busse über den Verkehr mit Schüler*innen hinaus eher gering ausgelastet sind. Auch hat sich in der Beteiligung eine große Unkenntnis des Angebotes im Busverkehr gezeigt.

Schiienenanbindung

Am Bahnhof hält die RB89 (Ems-Börde-Bahn), welche zwischen Münster – Hamm – Paderborn – Warburg verkehrt (Tabelle 3). Die Bedienung bis Hamm und Paderborn erfolgt größtenteils halbstündlich, am frühen Morgen sowie in den späten Abendstunden stündlich. Lippstadt wird in 9 Minuten, Soest in 21 Minuten und Paderborn in 15 Minuten Fahrtzeit erreicht. In Paderborn, Lippstadt, Hamm und Münster bestehen Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr. Die SPNV-Bedienung kann grundsätzlich als zufriedenstellend angesehen werden. Ein durchgehendes Angebot im Halbstundentakt würde die Attraktivität gerade auch für Pendler*innen sowie im Freizeitverkehr jedoch steigern. Täglich steigen ca. 1.850 Personen ein und aus⁷⁸.

⁷⁸ Kreis Soest / team red (2020): Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest. Soest / Berlin. S. 163ff.

● **Tabelle 3:** Bedienungsangebot auf der Schiene (jeweils ab Geseke)

Liniennr.	Verlauf	Taktangebot Mo-Fr	Taktangebot Sa	Taktangebot So + Fei
RB89 „Ems-Börde- Bahn“	Richtung Lippstadt, Soest, Hamm, Münster	5:04 – 19:34 halbstündlich, 20:28 – 0:22 stündlich	5:34, 6:34 – 19:34 halb- stündlich, 20:28 – 0:32 stündlich	6:34, 7:34 – 19:34 halb- stündlich, 20:28 – 0:22 stündlich
	Richtung Salzkotten, Paderborn, Warburg	5:25, 6:25 – 20:25 halb- stündlich, 21:25 – 0:48 stündlich, vor Samstag und Feiertagen 1:48	6:26 – 20:25 halbstündlich, 21:25 – 1:48 stündlich	7:24, 8:25 – 20:25 halb- stündlich, 21:25 – 0:48 stündlich, vor Feiertagen 1:48

Busverkehr

Das Busangebot in der Innenstadt setzt sich zusammen aus Linien im Regional- und im Stadtverkehr (Karte 14 und Tabelle 4). Die Regionalbuslinien R63 und R64 nach Lippstadt verkehren montags bis freitags von 5:30 bis 20 Uhr im Stundentakt, am Samstag zweistündlich und am Sonntag als Taxibus. Ein ähnliches Taktangebot fährt die Linie Bür2 nach Büren. Zwischen dem Südwesten der Geseker Kernstadt und der Innenstadt verkehrt unter der Woche tagsüber die neu eingerichtete Linie 690 stündlich. Alle weiteren Stadtbuslinien verkehren lediglich im Schulverkehr. Dabei überschreiten die Linien 490, 493, 499, 540 und Sk6 die Gemeindegrenzen, während die Linien 690 (nach Störmede bzw. Eringerfeld), 691 und 692 innerhalb des Stadtgebiets von Geseke zu den Ortsteilen verkehren.

- **Karte 14:** Regionales Liniennetz im östlichen Kreis Soest. Quelle: Kreis Soest / RLG / DB Westfalenbus / VGBreitenbach (2018); Kreis Soest Liniennetz



- **Tabelle 4:** Bedienungsangebot im Busverkehr (jeweils ab Geseke).

Liniennr.	Verlauf	Taktangebot Mo-Fr (an Schultagen)	Taktangebot Sa	Taktangebot So + Fei
R63	Geseke – Ehringhausen – Dedinghausen – Lippstadt	5:45, 6:45, 8:05 – 19:05 stündlich	7:55 – 14:05 zweistündlich	Als Taxibus 11:05, 13:05, 16:05, 18:05
R64	Geseke – Mönninghausen – Hörste – Lippstadt	5:35, 6:45, 8:05 – 19:05 stündlich	9:05 – 15:05 zweistündlich	Als Taxibus 12:05, 14:05, 17:05
Bür2	Geseke – Steinhausen – Büren	5:28 – 19:38 stündlich	10:34 – 18:34 zweistündlich	Als Taxibus 10:38 – 18:38 zweistündlich
Sk6	Geseke – Salzkotten	9:32, 11:32, 15:32, 19:32	-	-

490	Geseke – Salzkotten	Schulverkehr	-	-
493	Paderborn – Salzkotten – Geseke	Schulverkehr – nur eine Verbindung morgens Richtung Salzkotten	-	-
499	Geseke – Verlar – Mantinghausen	10:29, 14:29, 16:31, 18:21	-	-
540	Geseke – Thüle oder Verne – Salzkotten	Schulverkehr	-	-
690	Eringersfeld – Störmede – Geseke	10:28, 16:18	-	-
690	Geseke Südwest – Geseke Bhf	7:54 – 18:14 stündlich	-	-
691	Geseke – Störmede oder Eringersfeld	Schulverkehr	-	-
692	Geseke – Mönninghausen – Bönninghausen	Schulverkehr	-	-











Vom Bahnhof aus verkehren die meisten **Buslinien** über die L 549 Markusstraße, die Schulzentren Mitte und West werden im Schulverkehr angebunden (Karte 15). Die Strecken der Linien R63, Bür2, Sk6 und 690 führen über den Calenhof. Als Relikt der Einbahnstraßenregelung wird die Bachstraße nur in nördlicher Fahrtrichtung bedient, die Minibusse auf den Linien 690, Bür2 und Sk6 verkehren hier im Gegenverkehr (Fahrbahnbreite inkl. Pflasterrinnen 5,50 m). Die Niederflerbusse auf den Linien 490 und 691 verkehren in südlicher Fahrtrichtung über die Westmauer und den Kleinen Hellweg. Dies führt auch zu einer Aufteilung der Haltestelle Krankenhaus in zwei Richtungshaltestellen.

Auch bei einigen weiteren Linien kommt es durch die zeitweise Bedienung des Schulzentrum Wests zu abweichenden Linienführungen. Im ISEK wird eine Optimierung der Busrouten durch die Innenstadt angeregt⁷⁹.

● Karte 15: Liniennetzkarte und Bushaltestellen im Geseker Innenstadtbereich



Liniennetz und Haltestellen - Bestandssituation Innenstadt Geseke

-  Abgrenzung Untersuchungsgebiet
-  Linie im Stundentakt Mo-Fr tagsüber bis 20 Uhr
-  Linie im Schulverkehr
-  Teilweise abweichende Linienführung
-  Einzelne Fahrten
-  Bushaltestelle, Bedienung in beide Richtungen
-  Richtungshaltestelle
-  Haltestelle vollständig barrierefrei
-  Haltestelle mit einzelnen Mängeln in der Barrierefreiheit und Ausstattung
-  Haltestelle mit großen Mängeln in der Barrierefreiheit und Ausstattung

⁷⁹ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. Ebd.: S. 30.

Erschließung und Bedienungsqualität

Bereits der unmittelbar nördlich der Geseker Innenstadt gelegene Bahnhof mit seinem Einzugsradius von 1.000 m erschließt das Innenstadtgebiet fast gänzlich, durch die Bushaltestellen mit je 300 m Einzugsradius⁸⁰ wird das Innenstadtgebiet **vollständig erschlossen**.

Montags bis freitags bis 20 Uhr ist durch den halbstündigen Takt der RB89 sowie den Stundentakt der Linien R63, R64, Bür2 sowie 690 im Einzugsgebiet des Bahnhofs eine zufriedenstellende Bedienungsqualität gegeben (siehe Karte 16). Durch die Überlagerung der Linien bestehen mehrere Fahrtmöglichkeiten pro Stunde. Am südlichen Rand des Innenstadtgebiets sorgen die Haltestellen Krankenhaus und Richter für eine ausreichende Bedienungsqualität. Zwar besteht hier lediglich eine halbstündliche bis stündliche Bedienung, durch die geringen Distanzen zu den anderen Haltestellen bestehen aber weitere Fahrmöglichkeiten.

Abends sowie am Wochenende stellt sich die Situation jedoch anders dar, weil das Busangebot zu diesen Zeiten stark eingeschränkt ist (siehe Karte 17). Montags bis freitags fahren ab 20 Uhr keine Busse mehr. Am Samstag fahren nur die Linien R63, R64 und Bür2 zweistündlich bis zum späten Nachmittag, am Sonntag ist dieses Angebot auf einen Taxibusverkehr beschränkt. Bei einem Fahrtenwunsch ist die notwendige Voranmeldung mindestens 60 Minuten vor Abfahrt nicht kundenfreundlich. Die Haltestellen Schulzentrum Mitte, Seniorenheim, Störmeder Straße und Richter werden gar nicht bedient.

Dagegen ist der auch am Wochenende aufrechterhaltene Halbstundentakt der RB89 positiv zu sehen. Abseits der Schienenstrecke ist die Mobilität ohne Verfügbarkeit eines Pkw insbesondere am Abend stark limitiert. Hieraus können auch gewisse Einbußen für die Attraktivität der Geseker Innenstadt abgeleitet werden.

⁸⁰ Einzugsradien siehe Kreis Soest / plan:mobil / Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 83.

● **Karte 16:** Bedienungsqualität montags bis freitags tagsüber 5:30 bis 20 Uhr

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

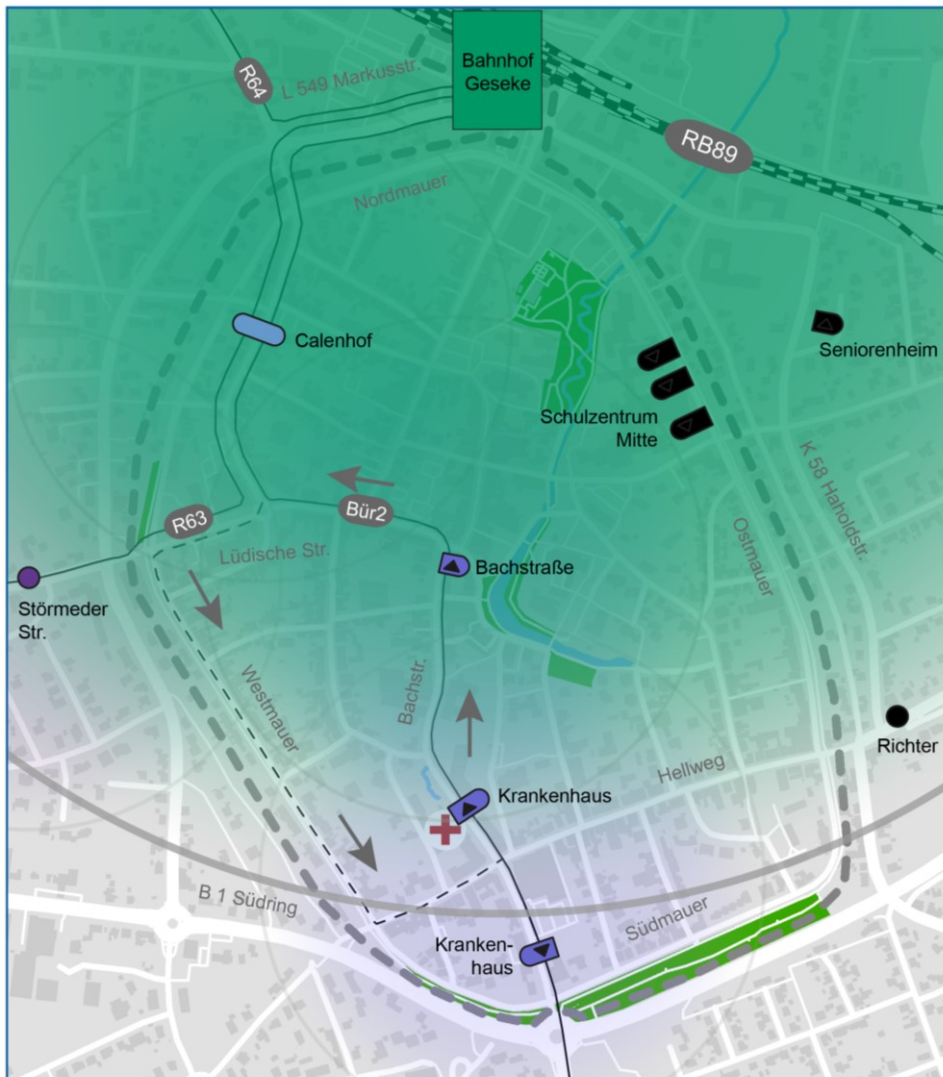
Juni 2022



Bedienungsqualität Mo-Fr tagsüber 5:30 bis 20 Uhr - Innenstadt Geseke

- — Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Zahl der Bedienungen jeweils in eine Richtung*
- Bahnhof, Zugverkehr halbstündlich, Busverkehr mind. 4 Bedienungen pro Stunde
- Bushaltestelle, mind. 3 Bedienungen pro Stunde
- Bushaltestelle, mind. 2 Bedienungen pro Stunde
- Bushaltestelle, mind. 1 Bedienung pro Stunde
- Bushaltestelle, nur Schulverkehr
- Bushaltestelle, Bedienung in beide Richtungen
- Richtungshaltestelle
- Einzugsradius (Bahnhof: 1.000 m, Bushaltestelle: 300 m)









- **Karte 17:** Bedienungsqualität abends ab 20 Uhr sowie am Wochenende



Bedienungsqualität ab 20 Uhr und am Wochenende - Innenstadt Geseke

--- Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Abends ab 20 Uhr kein Busverkehr; Zahl der Bedienungen jeweils in eine Richtung

-  Bahnhof, Zugverkehr halbstündlich, abends stündlich, Busverkehr samstags tagsüber mind. zweistündliche Bedienung, sonn- und feiertags als Taxibus
-  Bushaltestelle, samstags tagsüber mind. zweistündliche Bedienung, sonn- und feiertags als Taxibus
-  Bushaltestelle, samstags tagsüber zweistündliche Bedienung, sonn- und feiertags als Taxibus
-  Bushaltestelle, samstags 4 Fahrten, sonn- und feiertags als Taxibus
-  Bushaltestelle, keine Bedienung
-  Bushaltestelle, Bedienung in beide Richtungen
-  Richtungshaltestelle
-  Einzugsradius (Bahnhof: 1.000 m, Bushaltestelle: 300 m)



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Bahnhof – Mobilstation

Als Verknüpfungspunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln spielt der Bahnhof eine zentrale Rolle – auch bei einer künftigen Stärkung des Umweltverbunds.

Charakteristisch im Erscheinungsbild ist das Empfangsgebäude, in welchem ein Reisebüro mit DB-Agentur, ein Schnellimbiss, eine Diskothek sowie die Radstation untergebracht sind. Durch das Empfangsgebäude sowie östlich und westlich an diesem vorbei besteht Zugang zu den Zügen. Die Unterführung zum Mittelbahnsteig ist bisher nicht barrierefrei, die Inbetriebnahme der bereits geplanten Aufzüge ist für Ende 2022 vorgesehen⁸¹.

Der westlich des Empfangsgebäudes befindliche **Busbahnhof** ist in separate überdachte Bussteige aufgeteilt, welche mit einem niederflurgerechten Hochbord ausgeführt sind. Am Übergang zum Bahnsteig ist eine dynamische Fahrgastinformationstafel im Einsatz. Ein vollständig barrierefreier Ausbau mit der Aufbringung taktile Leitsysteme sowie einer akustischen Fahrgastinformation soll bis Anfang 2022 erfolgen⁸².

Der **Park + Ride-Parkplatz** auf dem östlichen Bahnhofsvorplatz bietet 49 Parkplätze, davon 2 Behindertenparkplätze. Auf dem westlichen Vorplatz befinden sich weitere 23 Parkplätze. Vor dem Empfangsgebäude darf bis zu 3 Minuten gehalten werden, einen Kiss + Ride-Bereich mit etwas längerer Haltedauer gibt es nicht.

Für den Bahnhof ist ein **Ausbau zur Mobilstation Typ M** vorgesehen⁸³. Damit sollen neue Mobilitätsangebote geschaffen, der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert und ein besseres Marketing des Umweltverbunds erreicht werden⁸⁴. Tabelle 5 listet den Ausbau des Angebots auf.

⁸¹ Stadt Geseke (2020): Protokoll zum TOP Ö 8: Antrag der BG-Ratsfraktion – Bahnhof Geseke – barrierefreie Zuwegung zum 2. Bahnsteig – in der Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses der Stadt Geseke vom 18.06.2020. URL: https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/to0050.asp?__ktonr=16421 (Zugriff 18.01.2021).

⁸² Kreis Soest / plan:mobil/ Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 227ff., noch nicht finaler Abstimmungsstand.

⁸³ Kreis Soest / team red (2020): Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest. Soest / Berlin. Nr. 4.1 Anhang 1.

⁸⁴ Ebd.: S. 11ff.

- **Tabelle 5:** Ausstattung der Mobilstation Bahnhof Geseke (Auszug). Quelle: Kreis Soest / team red (2020): Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest. Soest / Berlin. Nr. 4.1 Anhang 1.

	Vorhanden	Geplant
Kiss + Ride-Parkplätze	(ca. 3)	10
Große Informationsstele	-	Ja
Carsharing	-	3 Fahrzeuge
Ladestation für E-Pkw (AC, 2x22kW)	-	2
Bikesharing	-	10 Räder
Verleih E-Lastenräder	-	2 Räder
Fahrradabstellplätze		
● überdacht	45	80
● in Boxen	-	20
● Radstation	118	118
Ladestation für Pedelecs	-	Ja
Servicestation für Fahrräder	-	Ja
Kiosk	-	Ja
Schließfächer	-	Ja
Paketstation	-	Ja

Auf dem Fußweg zwischen Bahnhof und Innenstadt kann die L 549 am 2020 hergestellten Kreisverkehr Markusstraße / Mühlenstraße über einen Fußgängerüberweg mit Doppelquerung überquert werden. Für die Anbindung des Radverkehrs dürfte die vorgesehene Einrichtung von Schutzstreifen auf der L 549⁸⁵ deutliche Verbesserungen bringen. Das Linksabbiegen von der Markusstraße in den Lindenweg ist allerdings weder für den Rad- noch den Kfz-Verkehr optimal, da Abbiegestreifen bzw. Aufstellflächen fehlen.

⁸⁵ Stadt Geseke / LK Argus Kassel GmbH (2018): Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke. S. 52.

Bushaltestellen

Die Haltestellen am Schulzentrum Mitte, die Richtungshaltestelle in nördlicher Fahrtrichtung am Krankenhaus sowie die Haltestelle Richter wurden kürzlich als Buskap (bzw. Richter auf südlicher Seite als Busbucht) barrierefrei ausgebaut. Auch an der Haltestelle Störmeder Straße wurden ein Hochbord und Bodenindikatoren verbaut, jedoch weist die Haltestelle eine unzureichende Breite von 1,90 m auf (empfohlenes Mindestmaß 2,50 m⁸⁶) (Abbildung 33). Auch fehlen gemäß den Qualitätsanforderungen an Haltestellen des Nahverkehrsplans ein Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten⁸⁷. Die Bushaltestellen Calenhof, Bachstraße, südliche Richtungshaltestelle Krankenhaus und Seniorenheim (Abbildung 33) weisen bisher große Defizite in der Barrierefreiheit und Ausstattung (Niederbord, keine Bodenindikatoren, fehlender Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten, keine Querungshilfe) auf⁸⁸. Die südliche Richtungshaltestelle Krankenhaus ist an ihrer gegenwärtigen Position ca. 150 m vom Haupteingang des Hospitals entfernt, was vor allem mit Blick auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen kritisch erscheint und zudem nicht den Anforderungen des Nahverkehrsplans an leichte Orientierung durch möglichst gegenüberliegende Richtungshaltestellen entspricht⁸⁹.

- **Abbildung 33:** Haltestellen Störmeder Straße; Seniorenheim



Die Querungssituation im Umfeld von Haltestellen entspricht teilweise nicht den Anforderungen des Nahverkehrsplans an barrierefreie und übersichtliche Zugangswege⁹⁰. So weisen am Schulzentrum Mitte die Nordmauer (Ecke Wichburgastraße), der Calenhof, an der südlichen Richtungshaltestelle Krankenhaus die Othmarstraße, die Störmeder Straße sowie der Hellweg an der Haltestelle Richter breite Fahrbahnen ohne Querungshilfe auf. An der Haltestel-

⁸⁶ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. S. 75.

⁸⁷ Kreis Soest / plan:mobil / Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 96ff.

⁸⁸ Ausstattungsstandards aus ebd.: S. 96ff.

⁸⁹ Ebd. S. 97.

⁹⁰ Ebd.

le Bachstraße herrscht aufgrund angeordneter Parkstände eine unübersichtliche Einmündungssituation.

Viele Bushaltestellen-Schilder weisen eine abblätternde Lackierung auf, hier ist der entsprechende Linienbusbetreiber zuständig.

Mobilitätsmanagement

Die Information über Bus- und Bahnverbindungen auf der Website der Stadt Geseke ist bisher fehlerhaft⁹¹ und sollte umfassend neu gestaltet werden. Im Integrierten Klimaschutzkonzept ist darüber hinaus für Neubürger*innen eine weitere Information über ÖPNV-Angebote durch die Stadt Geseke vorgesehen⁹². Auch sollen laut Nahverkehrsplan Mobilitätstrainings z. B. für Kinder und Senioren ausgeweitet sowie größere Arbeitgeber als Verkehrserzeuger gezielt auf die Optimierung von Mobilitätsangeboten angesprochen werden⁹³; hierbei kann auf das bereits bestehende Netzwerk Betriebliches Mobilitätsmanagement des Kreises Soest zurückgegriffen werden⁹⁴. Darüber hinaus stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Beratungsangebot zum Thema Kommunales Mobilitätsmanagement bereit; seinen Mitgliedskommunen wird überdies die Förderung gewisser Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z. B. Fußverkehrs-Checks) angeboten⁹⁵.

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

⁹¹ Stadt Geseke (o. J.): Bus- und Bahnverbindungen. URL: https://www.geseke.de/05_freizeit_tourismus/Bus-_und_Bahnverbindungen/Bus-_und_Bahnverbindungen.php (Zugriff 09.07.2021).

⁹² Kreis Soest / Institut für Technologie- und Wissenstransfer im Kreis Soest e. V. (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Soest unter Einbeziehung der Kommunen. Soest. Anhang F.

⁹³ Kreis Soest / plan:mobi // Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest. S. 236ff.

⁹⁴ Kreis Soest (2018): Netzwerk Betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Soest. Präsentationsfolien. URL: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/bet/Betriebliches_Mobilitaetsmanagement.php (Zugriff 23.10.2020).

⁹⁵ Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Unsere Förderangebote für Sie. URL: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/angebote_ks_owl_1.pdf (Zugriff 26.01.2021).


4.11 Zusammenfassung: SWOT-Analyse



Der übersichtlichen Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen aus der umfangreichen planerischen Analyse und der Meinungen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung soll die vorliegende sogenannte SWOT-Analyse dienen. SWOT steht dabei für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (von englisch Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) als grundsätzliche Bewertungskategorien, in welche sich die wesentlichen Inhalte eingruppiert lassen (Tabelle 7). Die SWOT-Analyse wurde fachlich und politisch abgestimmt und dient als Referenz für die Zielsetzungen und die Maßnahmenentwicklung. So kann im Laufe der weiteren Arbeitsphasen auf die hiesige Darstellung der SWOT-Analyse als Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse immer wieder zurückgegriffen werden (Tabelle 7).


● **Tabelle 6:** Zeichenerklärung für die SWOT-Analyse

+	Stärke (positiv Bewertetes im Bestand)
-	Schwäche (negativ Bewertetes im Bestand)
+	Chance (positiv bewertete Entwicklung bzw. Möglichkeit für die Zukunft)
-	Risiko (negativ bewertete Entwicklung)

- **Tabelle 7:** SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen) für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt Geseke

Allgemein / Stadtstruktur	
+	Innenstadt mit zentralörtlichen Funktionen inkl. Bahnhof ist fußläufig sowie mit dem Rad in 5-10 Minuten aus der Kernstadt zu erreichen
+	Begehbarer Wallring definiert Innenstadt räumlich
+	Kundschaft im Einzelhandel stammt überwiegend aus Geseke
+	Aufwertung Marktplatz und Fußgängerzone als stadträumlicher, kultureller und wirtschaftlicher Mittelpunkt von Geseke
Kfz-Verkehr 	
+	Straßenring aus B 1, L 549 und K 58 zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt
-	Stark befahrene Bachstraße, Lüdische Straße, Hellweg (Vermutung Schleichverkehr)
+	Tempo-30-Zone innerhalb des Walls
-	Gefahrenere Geschwindigkeiten teilweise zu hoch
+	Viele verkehrsberuhigt gestaltete Wohnstraßen
+	Kreisverkehre als sichere und intuitive Knotenpunktform


-	Rechts vor links wird teilweise missachtet
+	Umgestaltung Kreuzungen an L 549 Ernst-von-Bayern-Straße zu Kreisverkehren gemäß Lärmaktionsplan
Ruhender Kfz-Verkehr 	
+	Insgesamt kein Parkdruck (Auslastung am Werktag < 60 %) in der gesamten Innenstadt bzw. Angebotsüberschuss bezogen auf gesamtes Gebiet
-	Vormittags hoher Parkdruck im zentralen Versorgungsbereich
+	Freie Kapazitäten Sammelparkplätze Noltenhof, Marktstraße Ecke Calenhof, Haus der Vereine
-	Teilweise hoher Parkdruck in Wohnstraßen, Gehweg wird mitunter zu Parkstreifen umfunktioniert
+	Parkleitsystem
-	Keine Ladezonen (Lieferverkehr oft in zweiter Reihe oder auf Gehweg)
+	Kurzzeitparken-Zone für Kundschaft im zentralen Versorgungsbereich
-	Keine Ausnahmen für Bewohner*innen in der Kurzzeitparken-Zone
Fußverkehr und öffentliche Räume 	
+	Engmaschiges Fußwegenetz aufgrund historischer Stadtstruktur

+	Viele verkehrsberuhigt und barrierearm gestaltete Wohnstraßen
+	Aufwertung Marktplatz, Fußgängerzone, Wallring
+	Umgestaltung Lüdische Straße und Innenstadtgänge gemäß ISEK
-	Gehwege stellenweise deutlich zu schmal bzw. fehlend
+	Fußgängerüberwege an Kreisverkehren und wichtigen Gehverbindungen
-	Straßenquerung teilweise gefährlich und nicht barrierefrei
+	Wachsender Anteil des Fußverkehrs an den zurückgelegten Wegen aufgrund demografischen Wandels zu erwarten
Radverkehr	
	
+	Ebene Topographie
+	Ostmauer: Schutzstreifen in Gegenrichtung als gute Lösung
+	Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege nach Störmede und Ehringhausen
-	Nur 3 von 11 Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet
-	Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt teilweise unattraktiv (Längs- und Querverkehr)

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

—	In vielen Straßen innerhalb des Walls unangenehmes Radfahren beklagt
—	Radabstellanlagen fehlen im zentralen Versorgungsbereich sowie an weiteren wichtigen Zielen für den Radverkehr; Überlastung der Radabstellanlage am Bahnhof, dabei geringe Auslastung der Radstation
Öffentlicher Personennahverkehr 	
+	Gute Erschließung der Innenstadt durch Bahnhof und Bushaltestellen
+	RB 89 tagsüber im Halbstundentakt
+	Ausbau Bahnhof zu Mobilstation
+	Barrierefreier Ausbau von Bahnhof (Mittelbahnsteig) und Bushaltestellen
—	Bushaltestellen teilweise noch nicht barrierefrei; fehlende Richtungshaltestellen in der Bachstraße
—	Kein Busangebot ab 20 Uhr, starke Einschränkungen am Wochenende
—	Geringe Nutzung und Kenntnis des Busangebots über den Schulverkehr hinaus
—	Erfahrungen aus Covid-19-Pandemie und demografischer Wandel führen womöglich zu sinkenden Fahrgastzahlen im ÖPNV

5 Leit- und Handlungsziele

Als Schnittstelle zwischen der Bewertung der Bestandssituation und der Erarbeitung von konkreten Maßnahmen fungieren die Zielsetzungen für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt. Anhand allgemeiner gesellschaftlicher Werte und der erkannten konkreten Stärken und Schwächen in Geseke treffen sie Aussagen darüber, wie sich das Verkehrssystem zukünftig entwickeln soll. Die übergeordneten Leitziele wurden dabei vom ISEK vorgegeben, während die konkreteren Handlungsziele in der Konzepterstellung entwickelt wurden.

5.1 Leitziele

Die übergeordneten Leitziele für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt wurden bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Innenstadt bestimmt⁹⁶. Die vier Leitziele sind:



Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum



Erhöhung der Verkehrssicherheit



**Stärkung des Umweltverbundes
(Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr)**



Überprüfung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Mit der Verfolgung der vier Leitziele durch das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt sollen eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, eine Erhöhung der Lebensqualität und eine Stärkung der Geseker Innenstadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort zugleich gefördert werden.



⁹⁶ Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke. S. 40f.

5.2 Handlungsziele

Auf Basis der vier übergeordneten Leitziele, der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse sowie der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Handlungsziele formuliert und fachlich wie auch politisch abgestimmt. Die Handlungsziele beziehen sich auf das durch die öffentliche Hand steuerbare Verkehrsangebot und dienen als referenzieller Konsens und arbeitstaugliche Grundlage für die Entwicklung konkret umsetzbarer Maßnahmen. Die Handlungsziele werden jeweils einem Leitziel schwerpunktmäßig zugeordnet, auch wenn sie teilweise mehreren Leitzielen zugleich dienen (Tabelle 8).

- **Tabelle 8:** Handlungsziele für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt Geseke

A. Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum		
	A-I	Querungsmöglichkeiten barrierefrei, sicher und angenehm gestalten
	A-II	Benutzbarkeit von Gehwegen gewährleisten
	A-III	ÖPNV barrierefrei ausgestalten
B. Erhöhung der Verkehrssicherheit		
	B-I	Durchgangsverkehr innerhalb Wall vermeiden durch Lenkung des Verkehrs über B 1 und L 549
	B-II	Fokus: Einmündungen + Kreuzungen sicherer gestalten
	B-III	Zu hohe Geschwindigkeiten vermeiden
	B-IV	Fokus: Enge Fahrbahnen und Überholabstand Kfz-Rad

C. Stärkung des Umweltverbundes		
	C-I	Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt verbessern
	C-II	Radverkehr innerhalb Wall besonders stärken
	C-III	Radabstellanlagen ausbauen
	C-IV	Innenstadt verkehrsberuhigen und für Fußverkehr attraktivieren
	C-V	Bahnhof und Busverkehr attraktiver gestalten
D. Überprüfung des ruhenden Kfz-Verkehrs		
	D-I	Örtlich hohen Parkdruck mildern
	D-II	Parkplatzsituation für verschiedene Nutzer*innen-Gruppen verbessern
	D-III	Lieferverkehr ordnen
	D-IV	Regelwidriges Parken vermeiden

Berücksichtigt wurden auch die in Kapitel 3.4 dargestellten Entwicklungsziele aus dem ISEK sowie die Leitsätze zur Barrierefreiheit und das Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Soest aus dem Nahverkehrsplan. Die eingegangene Bewertung der vorgeschlagenen Ziele in der Öffentlichkeitsbeteiligung ist in der Abbildung 7 im Kapitel 2.1 zu sehen.

6 Integriertes Maßnahmenkonzept

Zur Behebung der in der Bestandsanalyse (Kapitel 4) herausgearbeiteten und in der SWOT-Analyse (Kapitel 4.11) kondensierten Problemstellungen und Chancen sowie zur Erreichung der Leit- und Handlungsziele für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Geseker Innenstadt (Kapitel 5) wurden in einem planerischen und dialogorientierten Prozess konkret umsetzbare Maßnahmen entwickelt. Dabei wurden die Rahmenbedingungen und bestehenden Planwerke für die Geseker Innenstadt berücksichtigt (Kapitel 3) sowie in mehreren Bearbeitungsstufen die Öffentlichkeit konsultiert und intensive fachliche und politische Abstimmungen durchgeführt (Kapitel 2).

Als Ergebnis des Prozesses konnte schließlich ein abgestimmtes und abgewogenes, in sich kongruentes **integriertes Maßnahmenkonzept** erarbeitet werden. Die Maßnahmen wurden dabei nach dem jeweils maßgeblich verfolgten Leitziel (A-D) in entsprechenden Handlungsfeldern strukturiert, wobei häufig ein Beitrag zu mehreren Leitzielen erreicht wird. Die Maßnahmen sind in der Tabelle 9 übersichtlich aufgelistet, im Nachgang wird dies erläutert.

- **Tabelle 9:** Maßnahmenkatalog des Integrierten Verkehrskonzepts Innenstadt

Nr.	Maßnahme	Dringlichkeit	Umsetzbarkeit
A Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum			
A-1	Querungsanlagen einrichten	Sehr wichtig	Leicht
A-2	Fußgängerüberwege einrichten	Sehr wichtig	Mittel
A-3	Gehwege verbessern	Sehr wichtig	Mittel
A-4	Haltestellen einrichten	Wichtig	Komplex Abhängig
A-5	Haltestellen barrierefrei ausbauen	Wichtig	Mittel
B Erhöhung der Verkehrssicherheit			
B-1	Kreisverkehre einrichten	Sehr wichtig	Mittel
B-2	Kreisverkehre optimieren	Sehr wichtig	Leicht
B-3	Einbahnstraßen einrichten	Wichtig	Politische Beratung
B-4	Innenstadtzufahrten beruhigen	Wichtig	Politische Beratung
B-5	Fahrrad-Verkehrssicherheitsaktionen	Weniger wichtig	Leicht

Nr.	Maßnahme	Dringlichkeit	Umsetzbarkeit
C Stärkung des Umweltverbundes			
C-1	Außerörtliche Radwege anlegen	Wichtig	Mittel
C-2	Schutzstreifen auf L 549 markieren	Wichtig	Politische Beratung
C-3	Radverbindungen in die Innenstadt ausbauen	Sehr wichtig	Politische Beratung
C-4	Fahrradzone Innenstadt	Wichtig	(Polit. Beratung)
C-5	Einbahnstraßen freigeben	Wichtig	Leicht
C-6	Verkehrsberuhigung im Zentrum	Sehr wichtig	Politische Beratung
C-7	Neue Radabstellanlagen	Wichtig	Leicht
C-8	Mobilstation Bahnhof Geseke	Sehr wichtig	Mittel
C-9	Minibusse auf vereinfachter Linienführung	Wichtig	Komplex
C-10	Angebotsverbesserungen im ÖPNV	Wichtig	Mittel
C-11	Mobilitätsmanagement	Wichtig	Mittel
C-12	Neuaufstellung Busverkehr	Sehr wichtig	Komplex
D Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs			
D-1	Sammelparkplätze und Parkleitsystem	Wichtig	Leicht
D-2	Kurzzeitparken-Zone	Sehr wichtig	Politische Beratung
D-3	Mitnutzung von Sammelstellplätzen prüfen	Weniger wichtig	Komplex
D-4	Bring- und Holverkehr ordnen	Sehr wichtig	Mittel
D-5	Parken in Wohnstraßen ordnen	Wichtig	Politische Beratung
D-6	Ladestationen für E-Kfz	Wichtig	Leicht

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

In der Zusammenfassung (s. u.) werden die wesentlichen Inhalte des integrierten Maßnahmenkonzeptes auch vor dem Hintergrund des erfolgten Abwägungsprozesses erklärt und der räumliche Zielzustand der Verkehrslenkung und -regelung in der Karte 18 dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen inklusive detaillierter Begründungen und Umsetzungshinweise werden in den Maßnahmenblättern in den Kapiteln 6.1 bis 6.4 erläutert. Zum Ende jedes Kapitels fasst eine Karte die raumbezogenen Maßnahmen jeweils zusammen. Im Kapitel 6.5 sind einige kleinere, ergänzende Maßnahmen aufgeführt. Zudem gab es Maßnahmen, die im Prozess intensiv diskutiert wurden, letztlich aber nicht als sinnvoll eingestuft wurden oder keine Mehrheit fanden (Kapitel 6.6).

Tabelle 9 dient auch dem Ablesen von **Prioritäten**. So wurden für jede Maßnahme die Dringlichkeit und die Umsetzbarkeit abgeschätzt. Die Einschätzung wird durch die Ausführungen in den Maßnahmenblättern (Kapitel 6.1 bis 6.4) begründet.

Die **Dringlichkeit** beschreibt, wie stark eine Maßnahme zur Zielerreichung beiträgt. Es wurde eine dreistufige Skala von *sehr wichtig* über *wichtig* bis *weniger wichtig* angelegt. Dabei werden Maßnahmen, welche die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen, maßgeblich die Inklusion bisher benachteiligter Gruppen stärken, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung besonders fördern oder den ruhenden Kfz-Verkehr erheblich optimieren, als *sehr wichtig* eingestuft. Maßnahmen, die nur einen geringen Beitrag zur Zielerreichung erwarten lassen, werden dagegen als *weniger wichtig* eingeschätzt.

Die **Umsetzbarkeit** beschreibt, wie viel Aufwand für eine Maßnahme zu leisten ist. Es wurde eine dreistufige Skala von *leicht* über *mittel* bis *komplex* angelegt. Maßnahmen, für die nur noch einige Detailplanungen notwendig sind, bevor sie umgesetzt werden können, werden als *leicht* umsetzbar eingestuft. Dagegen werden Maßnahmen, für die umfangreiche Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren und vertiefende Planungsleistungen erforderlich sind, als *komplex* angesehen. Zudem hängen einzelne Maßnahmen von der Umsetzung einer anderen Maßnahme ab, diese werden als *abhängig* gekennzeichnet.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass besonders Maßnahmen mit einer hohen Dringlichkeit und einer leichten Umsetzbarkeit **mit Priorität und zeitnah** angegangen werden sollten.

Für die meisten Maßnahmen konnte nach umfassenden Abstimmungen ein überwiegender **politischer und fachlicher Konsens** gefunden werden. Diese Maßnahmen können schrittweise in den nächsten Jahren umgesetzt werden. In den Handlungsfeldern B, C und D gibt es jedoch auch einige Maßnahmen, zu denen noch Fragen aus dem politischen Raum bestehen. Diese werden als Maßnahmen mit Bedarf für eine weitere *politische Beratung* gekennzeichnet. Bevor diese Maßnahmen umgesetzt werden können, ist der zuständige Fachausschuss zu konsultieren.

Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte des Konzepts

Die **Barrieren im öffentlichen Raum** (Leitziel und Handlungsfeld A) sollen deutlich verringert werden, um die Nutzung der Straßenräume für alle Personen und damit die Teilhabe am öffentlichen Leben zu gewährleisten. Hierfür soll besonders die Querung der Fahrbahn erleichtert werden, indem Querungsstellen mit Seitenraumvorstreckungen und teils Mittelinseln sowie differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren versehen werden. Dies trägt neben der Barrierefreiheit auch wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitziel B) und zur Erleichterung des Fußverkehrs als Teil des Umweltverbundes (Leitziel C) bei. Auf den wichtigsten Gehverbindungen, etwa im Zuge des Wallrings, soll dem Fußverkehr durch Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) Vorrang vor dem Fahrzeugverkehr eingeräumt werden. Neben der Querung von Fahrbahnen ist auch die Benutzbarkeit der Gehwege auf der Strecke elementar für die Barrierefreiheit. Vor allem die stellenweise deutlich zu schmalen Gehwege sollen auch unter Verwendung von bisher dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen Flächen verbreitert werden. Im Sinne der Daseinsvorsorge ist nicht zuletzt der ÖPNV barrierefrei auszugestalten. Hierfür sollen Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen vorhanden und nach den entsprechenden Standards ausgebaut sein. Dabei gilt es in Bezug auf die Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit insgesamt zu betonen, dass diese nicht nur Personen mit Mobilitätseinschränkungen, sondern grundsätzlich allen Menschen zugutekommen.

Die **Verkehrssicherheit muss erhöht werden** (Leitziel und Handlungsfeld B), um einerseits unfallbedingte Schäden an Leib und Leben sowie Sachgütern abzuwenden und andererseits das partnerschaftliche Miteinander im Straßenverkehr zu fördern. Der gelungene Kurs in Geseke, Kreuzungen zu Kreisverkehren umzubauen, soll behutsam fortgesetzt werden. Einige an den bestehenden Kreisverkehren vorhandene Mängel müssen behoben werden, um das volle Sicherheitspotenzial dieser Knotenpunktform zu entfalten. In bestimmten Straßen mit schmaler Fahrbahn bzw. starkem ruhenden Kfz-Verkehr sollen nach sorgfältiger Abwägung und politischer Beratung zur Vermeidung des Kfz-Gegenverkehrs Einbahnstraßen eingerichtet werden, wobei die gute Lösung eines Schutzstreifens in Gegenrichtung aus der Ostmauer übernommen werden soll. Bei der Einfahrt in die Innenstadt soll durch die Straßenraumgestaltung eine angepasste Fahrweise und die Einhaltung von Tempo 30 unterstützt werden, ohne die Befahrung für Lkw und Busse zu erschweren. Schließlich gilt es angesichts der Unfallstatistik und der erwünschten Steigerung des Radverkehrsanteils, besonders die Sicherheit von Radfahrenden durch bauliche und regulatorische Maßnahmen, aber auch durch geeignete Kampagnen und Aktionen in den Blick zu nehmen.

Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist der **Umweltverbund zu stärken** (Leitziel und Handlungsfeld C), das heißt das Fahrradfahren, Zufußgehen sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind für sich und im Zusammenspiel als attraktive Alternative zur Pkw-Nutzung zu fördern. Dies geht oft, aber nicht nur



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

ohne dabei kleine Nachteile für den Kfz-Verkehr in Kauf zu nehmen, da diese Verkehrsarten um den knappen Straßenraum teils konkurrieren. Dabei muss und wird die Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt auch mit dem Kfz selbstverständlich weiterhin sichergestellt werden. Dieser hehre Ansatz kann nur mit einem umfassenden und integrierten Konzept gelingen, was den Umfang dieses Handlungsfeldes erklärt. Auch gibt es hierbei den meisten Diskussionsbedarf, weswegen über einige Maßnahmen vor der Umsetzung noch abschließend politisch beraten werden soll.

Zunächst sollen die sternförmigen Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt aus der Kernstadt, den Ortsteilen und den Nachbarorten verbessert werden. Hierzu sind außerörtliche Radwege sowie Schutzstreifen an den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen nötig. Des Weiteren steht besonders die Hauptverbindung von Störmede über die westliche Kernstadt in die Innenstadt im Fokus. Hierbei kommen grundsätzlich zwei unterschiedliche Routen in Betracht, über deren Ausbau abschließend politisch beraten werden muss. In der Innenstadt selbst sollte das **Fahrrad** flächig gestärkt werden. Hierzu wird das Instrument einer Fahrradzone empfohlen, bei der Kfz mit Ziel in der Innenstadt selbstverständlich weiterhin erwünscht sind, sich aber an die Geschwindigkeit der Radfahrenden anpassen müssen. Die Fahrradzone soll zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuches erprobt werden, bei dem die Auswirkungen untersucht werden und in eine abschließende Entscheidung einfließen können. Dass die Einbahnstraßen weitgehend für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, stößt auf einhellige Resonanz, ebenso der Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen. Für die Umgestaltung von Straßenräumen im Zentrum der Innenstadt zur Erhöhung der Fuß- und Radverkehrs- sowie der Aufenthaltsqualität benötigt es auch noch eine abschließende politische Beratung. Grundsätzlich soll der gute Kurs fortgesetzt werden, die Straßen- und Stadträume in der Innenstadt ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Funktion entsprechend beruhigt zu gestalten, hierfür können ohnehin anstehende Straßen- oder Kanalsanierungen als Anlass genutzt werden. Klar ist, dass bisheriger Kfz-Durchgangsverkehr durch den Wallbereich weitgehend auf die Innenstadtumfahrung aus B 1 und L 549 gebündelt werden soll, um die verkehrsberuhigte Innenstadt zu entlasten. Dabei verbessern die Schutzstreifen auf der L 549 grundsätzlich auch den Kfz-Verkehrsfluss, weil das Parken auf die Parkstreifen beschränkt wird.

Die Rolle des **ÖPNV** soll über die Schulverkehre hinaus strategisch gestärkt werden. Hierzu wird zunächst der Bahnhof zu einer Mobilstation ausgebaut, um das Umsteigen zwischen den Verkehrsarten und damit auch die „letzte Meile“ vom Bahnhof zum Ziel oder andersherum zu erleichtern. Dabei sollen auch neue Sharing-Angebote zum Einsatz kommen. In der Innenstadt selbst soll die Buslinienführung durch Minibusse vereinfacht und stadtverträglicher gestaltet werden. Dies dient auch der Einrichtung von Haltestellen in beiden Fahrrichtungen sowie der Einrichtung von Einbahnstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Busverkehr gibt es einige Ansätze zur kurzfristigen Verbesserung

des Angebots sowie für das Marketing und die Kommunikation der Angebote. Können diese Ansätze einiges Potenzial heben, so wird mittelfristig jedoch eine Neuausrichtung des Busverkehrs anhand der Chancen der Digitalisierung empfohlen. Mit On-Demand-Verkehren im autonomen Betrieb könnten perspektivisch die individuellen und gesellschaftlichen Vorteile von Pkw und Bus durch die flexible Bündelung von Fahrten verschmolzen werden. Durch gezielte Ansätze des Mobilitätsmanagements sollen Strukturen geschaffen werden, die eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung befördern. In Bezug auf die ÖPNV-Entwicklung gilt auch zu betonen, dass diese nur Hand in Hand mit einer Verbesserung der Gehwege und Querungsanlagen (Handlungsfeld A) und der Aufenthalts- und Fußverkehrsqualität (Handlungsfeld C) funktioniert, denn die ÖPNV-Nutzung lebt von angenehmen Fußwegen zur Haltestelle.

Schließlich soll der **ruhende Kfz-Verkehr optimiert werden** (Leitziel und Handlungsfeld D). Das vorhandene Parkraumangebot reicht insgesamt aus, verschiedene Ansätze sollen dies gezielt bewahren und optimieren. So sollen die Sammelparkplätze in der Geseker Innenstadt nach Umbau des Marktplatzes erhalten und das Parkleitsystem angepasst werden. In der Kurzzeitparken-Zone im Zentrum der Innenstadt soll geprüft werden, in Einzelfällen Bewohner*innen-Parken zu ermöglichen, andererseits ist die Parkscheibenregelung besser durchzusetzen, damit die Parkplätze für Kundschaft und Besuchende verfügbar sind. Perspektivisch sollte eine flexiblere Parkraumbewirtschaftung erwogen werden. Ein wichtiges Thema ist zudem die Ordnung des Bring- und Holverkehrs am Schulzentrum Mitte, hier kann durch weitere Kiss+Go-Parkplätze vermieden werden, dass in sensiblen Bereichen unübersichtliche Situationen entstehen. In einigen Wohnstraßen wurden Forderungen nach einer besseren Ordnung des Parkens laut, dies kann durch Parkflächenmarkierungen erreicht werden, ggf. auch in Form von Verkehrsberuhigten Bereichen. Ein innovativer Ansatz ist zudem, einzelne augenscheinlich dauerhaft nicht genutzte Kapazitäten auf großen privaten Sammelstellplätzen einer wirtschaftlichen Nutzung durch potenziell Interessierte zuzuführen und so auch einen kleinen Beitrag zur Entlastung des zentralen Versorgungsbereiches zu leisten. Dies bedarf jedoch einer umfassenden Prüfung und Abstimmung. Nicht zuletzt sollen weitere Ladestationen der Verbreitung von E-Kfz Vorschub leisten.

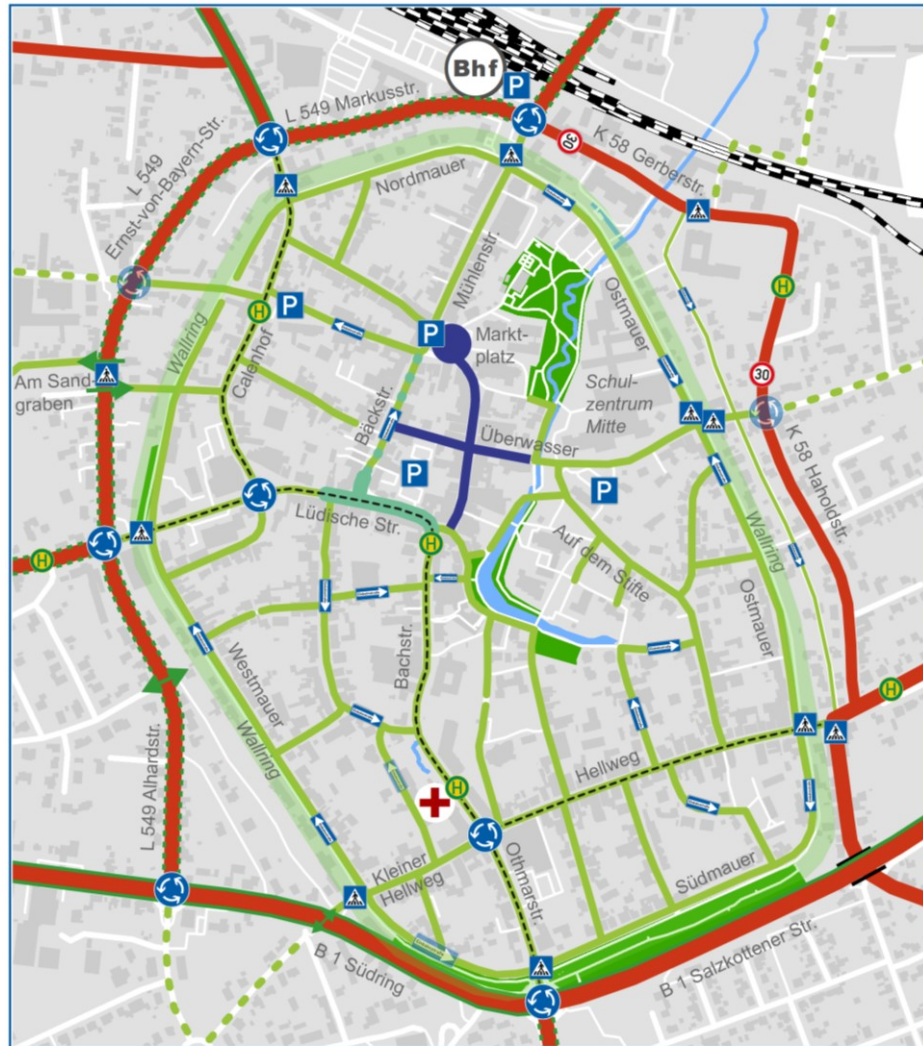
In der Karte 18 ist der **Zielzustand der Verkehrslenkung und -regelung** in der Geseker Innenstadt zusammengefasst dargestellt. Insgesamt lässt sich ein „Zwiebelschalenprinzip“ der Verkehrsberuhigung erkennen: Der Innenstadtring aus B 1, L 549 und nachrangig der K 58 dient der Aufnahme des Kfz-Verkehrs ohne Quelle oder Ziel in der Innenstadt. Die Innenstadt selbst ist eine verkehrsberuhigte Zone, potenziell eine Fahrradzone, in der sich der Kfz-Verkehr an die Geschwindigkeit des Radverkehrs anpasst. Im Zentrum erhöht ein Shared Space die Aufenthaltsqualität, der Kfz-Verkehr fährt hier besonders aufmerksam. Das Herzstück der Geseker Innenstadt bilden der umgestaltete Marktplatz und die leicht erweiterte Fußgängerzone, in der sich wiederum der zugelassene Radverkehr an die Geschwindigkeit des Fußverkehrs anpasst.

● **Karte 18: Zielzustand Verkehrslenkung und -regelung (Zusammenfassung)**

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022









**Zusammenfassung: Zielzustand Verkehrslenkung und -regelung
Empfehlung für die Geseker Innenstadt**

Netz

-  Bundesstraße (mit Radweg)
-  Landesstraße (mit Schutzstreifen)
-  Kreisstraße
-  Radrouten in die Innenstadt
-  Verkehrsberuhigte Fahrradzone, Erschließungsstraße für die Innenstadt mit Linienbusverkehr und in beiden Richtungen befahrbar
-  Verkehrsberuhigte Fahrradzone
-  Bauliche Gestaltung als Shared Space
-  Fußgängerzone

Wichtige Elemente

-  Einbahnstraße (Rad in Gegenrichtung frei)
-  Kreisverkehr (mit FGÜ)
-  Fußgängerüberweg
-  Sammelparkplatz des Parkleitsystems
-  Bushaltestelle
-  Querungsanlage für Rad- und Fußverkehr

Im Detail werden alle Maßnahmen, auch mit ihren Interdependenzen zueinander, ausführlichen Begründungen sowie konkreten Umsetzungshinweisen in den **Maßnahmenblättern** in den folgenden Kapiteln 6.1 bis 6.4 erläutert. Die dortige Einstufung nach Dringlichkeit und die Umsetzbarkeit wurde im Nachgang der Tabelle 9 erläutert. In den Maßnahmenblättern wird zudem eine grobe Kostenschätzung (ohne Förderung) vorgenommen:

€ = bis 50.000 €

€ € = 50.000 – 500.000 €


€ € € = über 500.000 €

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

6.1 Maßnahmen zur Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum

A-1 Querungsanlagen einrichten 			
<p>Die Überquerbarkeit von Fahrbahnen durch Zufußgehende inkl. Personen mit Mobilitätseinschränkung und die Verkehrssicherheit soll vor allem auf wichtigen Gehverbindungen durch Querungsanlagen gemäß RASt 06, EFA 02 und H-BVA verbessert werden.</p> <p>Die Querungsanlagen umfassen das Vorstrecken von Seitenräumen (Empfehlung Fahrbahnbreite an Querungsstellen in Erschließungsstraßen 4,50 m), die Anlage von Mittelinseln (mind. 2,50 m Breite) sowie die Anlage von Gehwegüberfahrten (bauliches Durchziehen des Gehwegs). Für eine umfassende Barrierefreiheit sollen die Querungsanlagen mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren ausgeführt werden. Sukzessive sollten damit alle bedeutenden Querungsstellen (Fußverkehrsnetz s. Karte 10) ausgestattet werden. An allen Querungsstellen müssen insbesondere gute Sichtbeziehungen gemäß RASt 06 (sog. Freizuhaltende Bereiche + Sichtfelder an Überquerungsstellen) sichergestellt und das regelwidrige Parken möglichst unterbunden werden. Dies kann teils durch gezielt angeordnete Radabstellanlagen (→ C-7) gewährleistet werden.</p> <p>Im Einzelnen werden Querungsanlagen über die folgenden Straßen empfohlen (siehe Karte 19 auf Seite 99):</p> <ul style="list-style-type: none"> ● L 549 Alhardstraße Höhe Cyriakusstraße: Mittelinsel ● L 549 Ernst-von-Bayern-Straße Höhe Am Sandgraben – Lorenzgasse → A-2, C-3 ● Im Zuge Lüdische Straße über Westmauer + Einfahrten Läden: Gehwegüberfahrten ● Bachstraße / Am Teich: Aufpflasterung → C-6 ● Wichburgastraße östl. Auf dem Stifte: Vorstreckung ● Wichburgastraße westl. Ostmauer: Vorstreckung; perspektivisch Umgestaltung gesamter Bereich → D-4 ● Ostmauer südlich Wichburgastraße: Vorstreckung (westliche Straßenseite); perspektivisch Umgestaltung gesamter Bereich → D-4 ● Auf dem Stifte zwischen Katthagen / Kolpingstraße: Vorstreckung Gehweg ● Südmauer, Wallaufgang Drüppelg.: Vorstreckung Seitenraum (südl. Straßenseite) ● Othmarstraße nördlich Südmauer: Vorstreckung; Umgestaltung Straßenraum → B-4 ● Im Zuge Lüdische Straße über Einfahrt Noltenhof: gestalterische Hervorhebung der Gehwegüberfahrt → C-6, D-1 ● Südmauer südl. Kleiner Hellweg: Vorstreckung ● Im Zusammenhang mit der Anlage von Schutzstreifen werden Mittelinseln in der L 875 Störmeder Straße und die L 549 Delbrücker Straße empfohlen → C-2, C-3 			
Ziele A-I B-II B-III C-IV D-IV	Akteure Stadt Geseke (Straßen.NRW)	Schritte Detailplanungen (Abstimmungen)	Kosten / Förderung € € FöRi-Nah NRW (80 %)
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig		→ → → Umsetzbarkeit: Leicht	



A-2 Fußgängerüberwege einrichten 

Auf den wichtigsten Gehverbindungen mit einer hohen Zahl an querenden Zufußgehenden, einer bestehenden räumlichen Bündelung sowie einem hohen Schutzbedürfnis (wichtige Schulwege) sollen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Fahrbahnen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Fußgängerüberwege (FGÜ) angelegt werden.

Die Fußgängerüberwege sind unter den o. g. entsprechenden Voraussetzungen auch in Tempo 30-Zonen erforderlich (Nr. 2.1 Abs. 3 R-FGÜ). Dabei beschränkt sich die Empfehlung hier auf FGÜ im Zuge des Wallrings sowie am Schulzentrum Mitte und am Kreisverkehr Lüdische Straße / Calenhof. Hier sind überwiegend Verkehrsstärken im unteren Bereich nach Nr. 2.3 Abs. 2 R-FGÜ in der morgendlichen Spitzenstunde anzunehmen. Darüber hinaus sind die Fußgängerüberwege aufgrund des räumlich-verkehrlichen Zusammenhangs an diesen Stellen sinnvoll und erforderlich (Wallring / Schulweg / Kreisverkehr). Zwei weitere FGÜ sind auf dem Innenstadtring zur Sicherung des Fußverkehrs in die Innenstadt (wichtige Schulwege) vorgesehen. Hier sind Kfz-Verkehrsstärken im mittleren bis oberen Bereich nach Nr. 2.3 Abs. 2 R-FGÜ vorhanden (siehe Kapitel 4.5) und Fußverkehrsstärken im unteren Bereich anzunehmen. Auf alle weiteren im Zuge der Maßnahmenarbeit diskutierten Fußgängerüberwege wird aufgrund nicht ausreichender Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen verzichtet.

Die maximale Fahrbahnbreite an FGÜ soll gemäß Nr. 3.1 Abs. 3 R-FGÜ 6,50 m betragen. Hierzu soll nötigenfalls eine Seitenraumvorstreckung oder bei Fahrbahnbreiten über 8,50 m eine Mittelinsel angelegt werden. An allen FGÜ soll eine differenzierte Bordhöhe mit Bodenindikatoren gemäß H-BVA angewendet werden.

Im Einzelnen werden Fußgängerüberwege über die folgenden Straßen empfohlen:

- Mühlenstraße im Zuge des Wallrings
- Calenhof im Zuge des Wallrings
- Lüdische Straße im Zuge des Wallrings mit Vorstreckung
- Kleiner Hellweg im Zuge des Wallrings
- Ostmauer nördlich Wichburgastraße
- Kreisverkehr Lüdische Straße / Calenhof über alle Zu- und Ausfahrten gemäß RAST 06 und stadtweiter Einheitlichkeit der Fußverkehrsführung am Kreisverkehr
- L 549 Ernst-von-Bayern-Str. zw. Am Sandgraben und Lorenzg.: Mittelinsel → C-3
- Bestehender FGÜ über L 549 Ernst-von-Bayern-Straße nördlich Auf den Strickern: Sicherung durch Mittelinsel; Einbezug in Umbauplanung Kreuzung → B-1
- L 749 Hölter Weg unmittelbar südlich Hellweg mit Seitenraumvorstreckung



Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-I B-II B-III C-IV D-IV	Stadt Geseke Straßenverkehrsbehörde	Detailplanungen Behördliche Anordnung	€ € FöRi-Nah NRW (80 %)

!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig → → **Umsetzbarkeit: Mittel**

A-3 Gehwege verbessern 

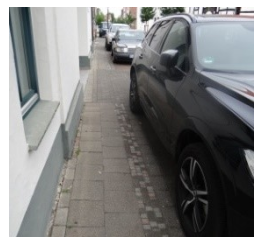
Alle Seitenräume sollen gemäß RAS 06 zur Sicherstellung der Benutzbarkeit ein Regelmaß von 2,50 m ggf. mit weiteren Breitenaufschlägen aufweisen.

Da in der Geseker Innenstadt überwiegend geringere Gehwegbreiten vorliegen, konzentriert sich die Maßnahmenempfehlung auf die in der Analyse vorgefundenen besonders schmalen Gehwege, welche für Rollstuhlfahrende kaum oder nicht benutzbar sind. An zwei Stellen (Südmauer, Ostmauer) sollen zudem Gehwege erstmalig hergestellt werden. Durch eine Verringerung der Flächen für den Kfz-Verkehr gemäß EFA 02 soll ein Regelmaß von 2,50 m erreicht werden. Die Umbauten sollten im Zuge anstehender Straßenraum- / Kanalsanierungen mit unternommen werden.

Der Gehweg auf dem Wallring soll barrierearm aufgewertet werden.

Im Einzelnen werden Gehwegausbauten an den folgenden Straßen empfohlen (siehe Karte 19 auf Seite 99):

- Nordmauer westlich Krämergasse
- Westmauer Ecke Turmgasse
- Westmauer Höhe Hausnr. 55-61
- Othmarstraße gegenüber Einfahrt Supermarkt; Umgestaltung Straßenraum → B-4
- Hellweg beidseitig zw. Rosenstraße und Alter Steinweg; ggf. mit RAA sichern (→ C-7), Ersatzparkplätze → D-5
- Ostmauer zw. Muggenwinkel und Hellweg (bes. Gefahrenstelle aufgrund der Kurve) → Einbahnstraße B-3
- Auf dem Stifte gegenüber Einmündung An der Abtei
- Alter Steinweg Höhe Hausnummer 17
- An Südmauer südlich Kleiner Hellweg im Zuge des Wallrings
- Perspektivisch sollten auch weitere schmale Gehwege in der Geseker Innenstadt verbreitert werden (z. B. im Kleinen Hellweg)




Folgende Gehwegoberflächen bzw. Barrieren im Gehweg sollen ausgebessert werden:

- Nordmauer östlich Krämergasse
- Selbständiger Weg zwischen Zehnthof und Hahgasse
- Park Thoholte: Weg zwischen Parkplatz und Spielplatz
- Fußgängerbrücke im Zuge des Wallrings über Uekernstraße: Belagsverbesserung gegen Rutschgefahr; perspektivisch Steigung verringern
- Schupmannngasse nördlich Kolpingstraße: Austausch Treppenstufen durch Rampe
- Wallaufgang Südmauer: Perspektivisch Anlage Rampe

Ziele	Akteure	Schritte	Förderung
A-II C-IV	Stadt Geseke	Detailplanungen	€ € € FöRi-Nah NRW (80 %)

!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig **→ → Umsetzbarkeit: Mittel**

A-4 Haltestellen einrichten 			
<p>Die Bushaltestellen sollen gemäß Nahverkehrsplan Kreis Soest möglichst in beiden Fahrrichtungen bedient und die beiden Richtungshaltestellen möglichst gegenüber voneinander liegen, um die Erschließung der Geseker Innenstadt mit dem ÖPNV und die Orientierung zu verbessern. Die neuen Haltestellen haben im Sinne der Daseinsvorsorge eine hohe Bedeutung auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und bilden eine zentrale Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV der Zukunft (→ C-12).</p> <p>Durch den Einsatz von Minibussen kann die Bachstraße in beiden Fahrrichtungen von Bussen befahren werden, was die Einrichtung der südlichen Richtungshaltestellen Bachstraße und Krankenhaus ermöglicht → Bündel mit Maßnahme C-9.</p> <p>Gegenüber der vorhandenen Haltestelle Bachstraße soll eine Richtungshaltestelle in südlicher Fahrtrichtung eingerichtet werden, wodurch die Erschließung des zentralen Versorgungsbereichs der Geseker Innenstadt wesentlich verbessert wird. Hierzu sollen die südlich an die Kurve Lüdische Straße – Bachstraße anschließenden Senkrechtparkstände aufgehoben und baulich zu einer Kaphaltestelle mit Hochbord umgewandelt werden. Die Verhinderung von Ein- und Ausparkvorgängen aus Senkrechtparkständen erhöht in diesem Bereich die Verkehrssicherheit. Gemäß Belegungserhebung vom Mai 2021 sind auf dem Noltenhof freie Parkkapazitäten vorhanden.</p> <p>Gegenüber der bestehenden nördlichen Richtungshaltestelle Krankenhaus soll eine Richtungshaltestelle in südlicher Fahrtrichtung eingerichtet werden. Damit wird die im Bestand ca. 150 m weiter südlich gelegene Richtungshaltestelle aus der Othmarstraße nah an das Hospital gelegt. Die Haltestelle soll nördlich an die Rampe zum Hospitaleingang anschließen und bietet somit einen optimalen Zugang gerade für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die dort bestehenden Senkrechtparkstände sollen aufgehoben und baulich zu einer Kaphaltestelle mit Hochbord umgewandelt werden. Die markierten Parkplätze für Personen mit Behinderung sollen dann auf die nächsten nördlich gelegenen Parkplätze verlegt werden.</p> <p>Gemäß Belegungserhebung vom Mai 2021 sind in der südlichen und mittleren Bachstraße insgesamt noch genügend freie Parkkapazitäten vorhanden. In der Othmarstraße werden weitere Parkkapazitäten durch die entfallende Haltestelle frei.</p>			
			
Die Haltestellen sollen gemäß Kategorie III Nahverkehrsplan Kreis Soest barrierefrei eingerichtet werden. Die bestehenden Straßenbäume sind möglichst zu erhalten.			
Abhängig von Umsetzung C-9 (Minibusse auf vereinfachter Linienführung)			
Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-III C-V	Stadt Geseke Einbezug Kreis Soest, Busunternehmen	Vorbereitung → C-9 Detailplanungen Haltestellen	€ € Land NRW / NWL
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ Umsetzbarkeit: Komplex	

A-5 Haltestellen barrierefrei ausbauen 

Die Bushaltestellen in der Geseker Innenstadt sollen für alle Menschen nutzbar und attraktiv ausgestaltet sein. Hierfür sollen die Qualitätsanforderungen an Kategorie III-Haltestellen gemäß Nahverkehrsplan Kreis Soest umgesetzt werden (Kaphaltestelle, Hochbord, Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Bodenindikatoren etc.). Die bestehenden Straßenbäume sind dabei möglichst zu erhalten. An allen Haltestellen sollte der Zustand der Haltestellenschilder geprüft und diese ggf. erneuert werden. Durch den barrierefreien Ausbau wird sowohl die Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden als auch die Sichtbarkeit und Präsenz des Busverkehrs verbessert.

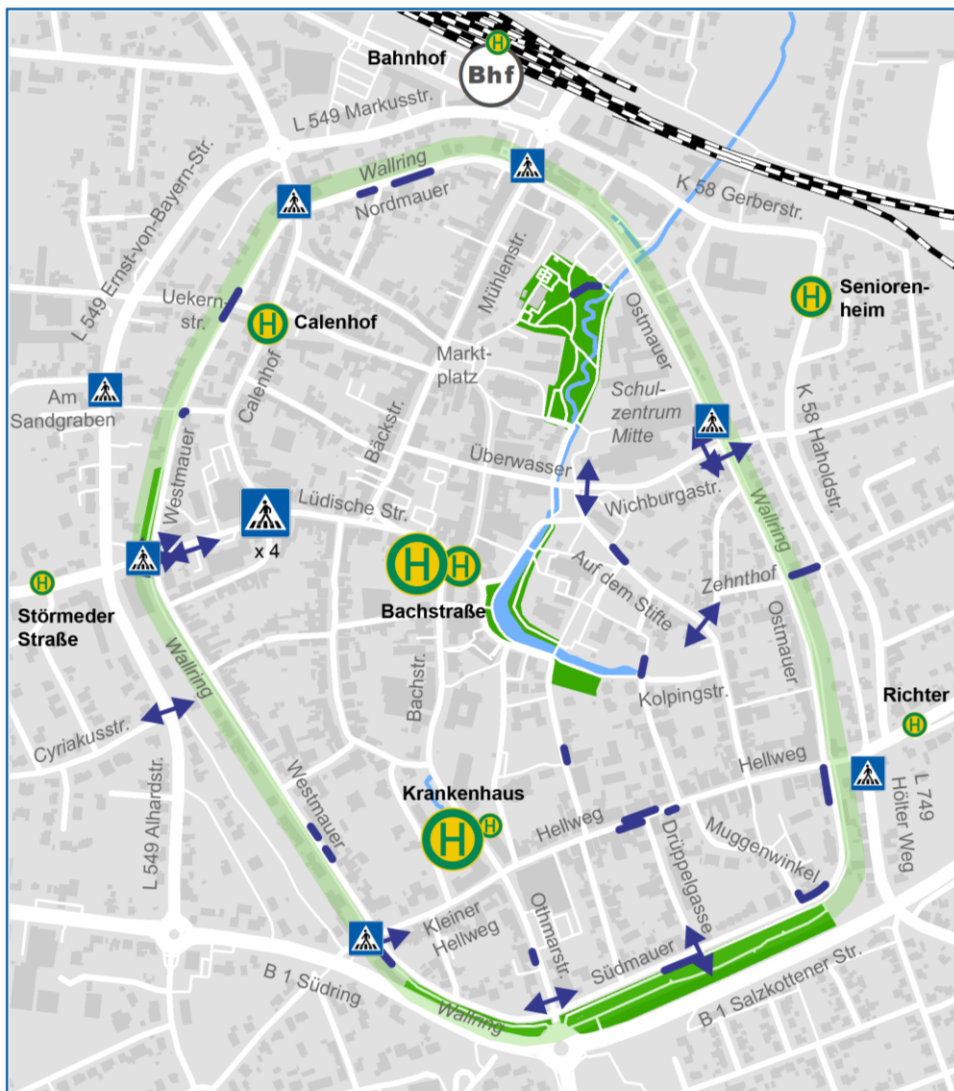
Im Einzelnen werden Maßnahmen an den folgenden Haltestellen empfohlen:

- Calenhof: Vollständiger barrierefreier Ausbau
- Bachstraße: Vollständiger barrierefreier Ausbau der bestehenden Richtungshaltestelle; Neubau südliche Richtungshaltestelle → A-4
- Krankenhaus: Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten; Neubau einer Richtungshaltestelle südliche Fahrtrichtung → A-4
- Seniorenheim: Vollständiger barrierefreier Ausbau
- Störmeder Straße: Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten, barrierefreie Querungshilfe
- Richter: Barrierefreie Querungshilfe
- Am Bahnhof ist der barrierefreie Zugang zum Mittelbahnsteig zu realisieren, des Weiteren sollten Bodenindikatoren an den Bahnsteigen und am Busbahnhof sowie auf dem Weg dazwischen angelegt werden.









Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-III C-V	Stadt Geseke Einbezug Kreis Soest, Busunternehmen, Deutsche Bahn	Detailplanungen	€ € Land NRW / NWL
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel	

● **Karte 19:** Maßnahmen zur Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum



**A Maßnahmen zur Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum
Innenstadt Geseke**

-  A-1 Querungsanlage für den Fußverkehr
-  A-2 Fußgängerüberweg
-  A-3 Ausbau Gehweg
-  A-4 Neue Richtungshaltestelle
-  A-5 Vollständiger barrierefreier Ausbau bestehender Bushaltestelle
-  A-5 Einzelne Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV

6.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

B-1 Kreisverkehre einrichten 🛡️			
<p>Mit dem Umbau von Kreuzungen zu Kreisverkehren kann die Verkehrssicherheit durch eine Reduzierung der möglichen Konfliktpunkte, eine Verbesserung der Übersichtlichkeit und eine Dämpfung der Geschwindigkeiten gesteigert und das städtebauliche Erscheinungsbild des Straßenraums verbessert werden.</p> <p>Die Kreuzung L 549 Alhardstraße / L 875 Störmeder Straße soll gemäß Planungen der Stadt Geseke und von Straßen.NRW zu einem Kleinen Kreisverkehr umgebaut werden.</p> <p>Für die Kreuzung L 549 Ernst-von-Bayern-Straße / Auf den Strickern / Uekernstraße soll geprüft werden, einen Kleinen Kreisverkehrsplatz einzurichten. Ein Kreisverkehr wird hier bereits im Lärmaktionsplan für die Stadt Geseke empfohlen (s. a. Kapitel 4.5). Die Kreuzung ist im Bestand stark aufgeweitet, zweistreifiges Aufstellen wartepflichtiger Kfz verdeckt aufgrund der Knotenpunktgeometrie die Sicht. Mit einem Kreisverkehr kann hier die Übersichtlichkeit stark verbessert werden. Auch wird die Geschwindigkeit gedämpft, was die Überquerung von Zufußgehenden sichert. Zudem wird die Radverkehrsverbindung Auf den Strickern – Uekernstraße erleichtert. Für einen Kleinen Kreisverkehr müsste Fläche von dem nordwestlich oder südwestlich befindlichen Grundstück zugekauft werden. Ein Mini-Kreisverkehr ist laut Straßen.NRW nicht möglich. Kann ein Kleiner Kreisverkehr nicht realisiert werden, so sollten</p> <p>Fahrbahnteiler in den wartepflichtigen Zufahrten Auf den Strickern und Uekernstraße geprüft werden, die das zweistreifige Aufstellen von Kfz unterbinden und die Überquerung erleichtern. Auch muss der FGÜ über die L 549 mit einer Mittelinsel gesichert werden (→ A-2).</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p>Für die Kreuzung K 58 Haholdstraße / Völmeder Straße soll gemäß der politischen Beratung ebenfalls geprüft werden, einen Kleinen Kreisverkehrsplatz einzurichten. Die Kreuzung ist im Bestand aufgeweitet. Zudem wird von Stauungen auf der Völmeder Straße zwischen Ostmauer und K 58 Haholdstraße zu den Schulzeiten berichtet. Auf der gegebenen Diagonale zwischen den Gebäuden ist die Einrichtung eines Kleinen Kreisverkehrs (Durchmesser mind. 26 m zzgl. Gehwege) jedoch auch unter Zukauf von Grundstücksflächen kaum möglich. Daher sollte hier die Einrichtung eines Mini-Kreisverkehrs mit überfahrbarer, rot eingefärbter Kreisinsel und FGÜ statt der LSA vertiefend geprüft werden. Kann ein Mini-Kreisverkehr nicht realisiert werden, sollten Fahrbahnteiler über die wartepflichtigen Zufahrten der Völmeder Straße und bei abgehender LSA der Ersatz durch einen FGÜ geprüft werden.</p>			
<p>Ziele</p> <p>A-I B-II B-III C-I C-IV</p>	<p>Akteure</p> <p>Stadt Geseke Kreis Soest Straßen.NRW</p>	<p>Schritte</p> <p>Detailplanungen Abstimmung Kreis Soest / Straßen.NRW</p>	<p>Kosten / Förderung</p> <p>€ € € FörRi-kom-Stra NRW</p>
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel	

B-2 Kreisverkehre optimieren

Kreisverkehre sind eine grundsätzlich sehr sichere Knotenpunktform. Dabei sollten einzelne Defizite an den vorhandenen Kreisverkehren in der Geseker Innenstadt bzw. auf dem Innenstadtring verbessert werden (siehe Kapitel 4.5), um Unfälle zu vermeiden und das Sicherheitspotenzial der Kreisverkehre besser auszuschöpfen.

An allen Kleinen Kreisverkehren auf dem Innenstadtring fehlen baulich abgegrenzte **Innenringe** gemäß RAS 06. Damit erfüllen die Kreisinseln nicht ihre volle erforderliche Umlenkungsfunktion, wodurch die Kreisverkehre mit erhöhter Geschwindigkeit geschnitten sowie Radfahrende auf der Kreisfahrbahn überholt werden können. Hierdurch wird das Risiko von Einbiege- sowie Abbiege-Unfällen erhöht. Diese wesentlichen Sicherheitsmängel sollen durch mit Bord und Pflaster / Beton abgegrenzte, für den Schwerverkehr befahrbare Innenringe behoben werden (wie sie z. B. am neuen Kreisverkehr L 549 Alhardstraße / L 875 Störmeder Straße vorgesehen sind).



Die **Radwegfurten** an den Kreisverkehren an der B 1 sollten rot eingefärbt werden (vgl. ERA 10), um auf den bevorrechtigten Radverkehr im Seitenraum besser hinzuweisen. Dies ist auch vor dem Hintergrund geboten, dass an den anderen Kreisverkehren in Geseke der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und Kfz-Fahrende entsprechend weniger mit Radfahrenden im Seitenraum rechnen. Pfeilpiktogramme auf den Radwegen im Seitenraum verdeutlichen Radfahrenden die Einrichtungsführung im Kreis.

An den beiden Mini-Kreisverkehren in der Innenstadt würden die **Kreisinseln** als charakteristisches Element zur Erkennbarkeit der Kreisverkehre durch eine Roteinfärbung deutlich besser als in ihrer bisherigen Ausführung in grauem Asphalt wahrgenommen werden können (vgl. RAS 06 / Merkblatt Kreisverkehre der FGSV).

In den zuführenden Straßen sollten im Vorfeld der Kreisverkehre **Haltverbote** geprüft werden (insb. Krumme Gasse).

Im Einzelnen werden Maßnahmen an den folgenden Kreisverkehren empfohlen:

- B 1 Südring / L 549 Bürener Straße sowie B 1 Südring / L 549 Alhardstraße: Bauliche Abgrenzung Innenring, Roteinfärbung Radwegfurten, Auftragen von Pfeilpiktogrammen auf den Radwegen im Seitenraum
- L 549 Ernst-von-Bayern-Straße / L 749 Bönninghauser Straße sowie L 549 Markusstraße / L 549 Delbrücker Straße: Bauliche Abgrenzung Innenring
- Bachstraße / Hellweg: Roteinfärbung Kreisinsel
- Lüdische Straße / Calenhof: Roteinfärbung der Kreisinsel, Verlegung der Ziergegenstände von der Kreisinsel in den Seitenraum gem. RAS 06, Anlage FGÜ (→ A-2)

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-I B-II B-III C-I C-IV D-IV	Stadt Geseke Kreis Soest Straßen.NRW	Detailplanungen Abstimmung Kreis Soest / Straßen NRW	€ € FörRi-kom-Stra NRW

!!! Dringlichkeit: **Sehr wichtig**

→ → →

Umsetzbarkeit: **Leicht**

B-3 Einbahnstraßen einrichten

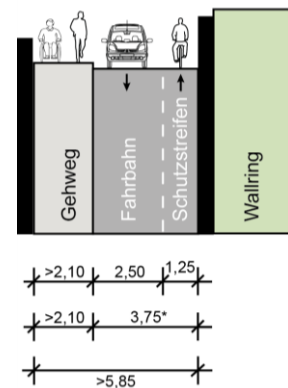
Durch die gezielte Einrichtung von Einbahnstraßen werden Konflikte im Gegenverkehr bei schmalen Fahrbahnen bzw. starkem ruhenden Kfz-Verkehr vermieden und dadurch die Ordnung des Verkehrs erhöht. Mit gegenläufigen Einbahnstraßen wird potenzieller Durchgangsverkehr gehemmt. Andererseits erhöhen sich durch Einbahnstraßen Umwegigkeiten und die Unübersichtlichkeit im Netz. Daher beschränkt sich die Empfehlung auf die folgenden Nebenstraßen.

Der bestehende Schutzstreifen in Gegenrichtung auf der Nordmauer – Ostmauer zwischen Mühlenstraße und Wichburgastraße hat sich als gute Lösung herausgestellt. Zur Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und zur Förderung des Radverkehrs sollen Schutzstreifen in Gegenrichtung auch in anderen Einbahnstraßen zur Gliederung breiter Fahrbahnen gemäß ERA und für ein ähnliches Straßenbild in den Wallstraßen zur Anwendung kommen.

In der **südlichen Ostmauer** zwischen Hellweg und Muggenwinkel ist ein Gehwegausbau aufgrund einer gefährlichen Engstelle zwingend erforderlich (→ A-3). Gemäß EFA 02 wurde hier eine Verringerung der Flächen für den Kfz-Verkehr geprüft. Unter Beibehaltung von Gegenverkehr wäre selbst ein abgemindertes Gehwegmaß von 2,10 m Breite nicht realisierbar. Daher soll eine Einbahnstraße in südlicher Fahrtrichtung eingerichtet werden. Bei der Fahrtrichtung Süd entstehen weniger Umwege für die Anlieger der südlichen Ostmauer, auch wird der Radverkehr auf der Außenkurve geführt und nicht geschnitten. Durch eine entsprechende Beschilderung ab der Othmarstraße wird der Kfz-Verkehr verträglich über Othmarstraße und Hellweg gelenkt. Die Nebenstraßen des Hellwegs bilden keine sinnvollen Abkürzungen für Kfz-Fahrende, weswegen nicht mit Schleichverkehr zu rechnen ist. Die Fahrbahn in der Einbahnstraße zwischen Hellweg und Muggenwinkel sollte auf 3,75 m begrenzt werden, wovon 1,25 m als Schutzstreifen in Gegenrichtung zu markieren sind (Breitenaufschläge in der Kurve). Der Gehweg ist mindestens 2,10 m breit und soll bei größeren Straßenraumbreiten verbreitert werden. Vor dem Haus Muggenwinkel 11 kann ggf. ein Längsparkstand rechts eingerichtet werden. Die Einbahnstraße in der Westmauer ist abhängig vom Einsatz von Minibussen auf dem Hellweg im Gegenverkehr → C-9.

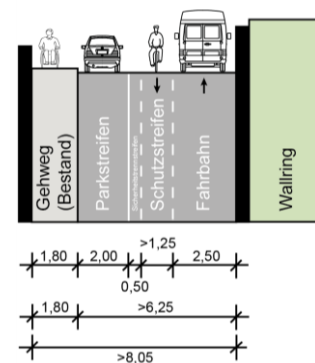
In der **mittleren Ostmauer** zwischen Wichburgastraße und Zehnthof sollte eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Nord eingerichtet werden, um Schleichverkehr durch die Ostmauer (als Abkürzung gegenüber der K 58) wirksam zu unterbinden (Hinweise aus der Beteiligung) und um einen

Ostmauer Süd Hellweg - Muggenwinkel Blickrichtung Nord



*In der Kurve bedarf es ggf. kleiner Breitenaufschläge für die Fahrbahn. Grundsätzlich sollte bei größeren Straßenraumbreiten der Gehweg breiter angelegt werden.

Ostmauer Mitte Wichburgastr. - Zehnthof Blickrichtung Nord



Parkstreifen einrichten zu können. Dieser dient auch als Entlastung für die Straßen Zehnthof und Katthaggen. Der Schutzstreifen für den Radverkehr wird hier zwischen Fahrstreifen und Parkstreifen geführt, durch die gegenläufige Führung ergeben sich hinreichende Sichtverhältnisse. In dem Abschnitt Zehnthof – Hellweg sind mit dem vorhandenen Parkstreifen ausreichende Breiten gegeben, den Gegenverkehr aufrecht zu erhalten. Hier sollte wallseitig ein eingeschränktes Haltverbot geprüft werden.

In der **Westmauer** sollen bestehende Konflikte im Gegenverkehr von Kfz bei starkem ruhenden Kfz-Verkehr vermieden werden. Daher soll eine Einbahnstraße Fahrtrichtung Nord eingerichtet werden mit gehwegseitigem Parkstreifen und wallseitigem Schutzstreifen in Gegenrichtung. Die bestehende Fahrbahnbreite erlaubt einen etwas breiteren Schutzstreifen. An der vorspringenden Bebauung mit im Bestand deutlich zu schmalen Gehweg soll anstelle eines Parkstreifens der Gehweg verbreitert werden (→ A-3). Die Einbahnstraße in der Westmauer ist abhängig vom Einsatz von Minibussen auf der Bachstraße im Gegenverkehr → C-9.

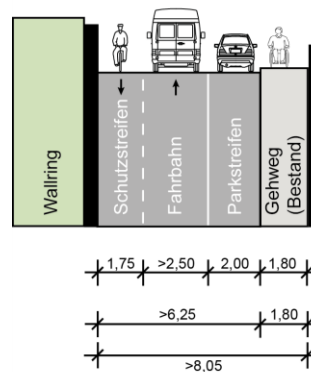
Zur Vermeidung von Schleichverkehr über Südmauer und Westmauer könnte perspektivisch auch eine Einbahnstraße Fahrtrichtung Ost zwischen Kleiner Hellweg und Othmarstraße eingerichtet werden. Hier sollte in jedem Fall die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Westmauer abgewartet und dann beraten werden.

In der Hahgasse könnte nach Beteiligung der Anwohner*innen eine Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung frei eingerichtet werden, um Kfz-Gegenverkehr in der ca. 3,00 m schmalen Straße zu vermeiden.

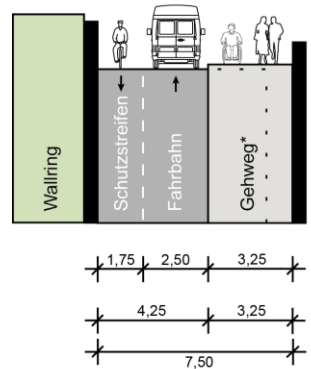
In der Wobelstraße könnte zur Erweiterung der Parkstände im Straßenraum (→ D-5) eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Nord eingerichtet werden.

- Größere Darstellungen der Skizzen siehe Anhang -

Westmauer
Lüdische Str. - Kl. Hellweg
Blickrichtung Nord



An Engstelle
vorspringende Bebauung
Hausnummern 55-61



*gestrichelt ist der alte Querschnitt mit 1,00 m Gehweg eingezeichnet

Teilweise abhängig von Umsetzung C-9 (Minibusse auf vereinfachter Linienführung)

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten
<p>B-I B-IV</p> <p>C-II C-IV</p> <p>D-I</p>	<p>Stadt Geseke</p> <p>Straßenverkehrsbehörde</p>	<p>Detailplanungen;</p> <p>Ostmauer Süd, Westmauer:</p> <p>C-9 abwarten;</p> <p>Abstimmungen;</p> <p>Behördliche Anordnung</p>	<p>€ €</p> <p>FöRi-kom-</p> <p>Stra NRW</p>
<p>!! Dringlichkeit: Wichtig</p>		<p>→ → Politische Beratung</p>	

B-4 Innenstadtzufahrten beruhigen

Einige Zufahrten in die Innenstadt weisen eine überbreite Fahrbahn auf, wodurch sie ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Funktion nicht gerecht werden. Bei der Einfahrt in die mit Tempo 30 verkehrsberuhigte Innenstadt soll auch durch die Straßenraumgestaltung eine angepasste Fahrweise unterstützt werden. Auch gemäß ISEK sollen die Einfahrten in die Innenstadt „klar markiert“ werden (siehe Kapitel 4.5). Die Umgestaltungen sollten im Zuge anstehender Kanal- oder Fahrbahnsanierungen mit erledigt werden.

Die **Othmarstraße** weist im Bestand eine überbreite Fahrbahn von ca. 7,50 m (an der schmalsten Stelle) bis zu ca. 10,00 m (an der breitesten Stelle) auf. Durch eine Anpassung des Querschnitts und der straßenräumlichen Gestalt soll der Charakter einer „Durchfahrtstraße“ hin zu einer verkehrsberuhigten Innenstadtstraße bei voller Erfüllung der nötigen verkehrlichen Funktionen umgewandelt werden. Die neue Fahrbahnbreite sollte gemäß RAST 06 6,00 m betragen (Begegnungsfall Lkw / Lkw bzw. Bus / Bus bei Tempo 30). Die gewonnene Fläche sollte zugunsten deutlich verbreiteter Gehwege, Bepflanzung und eines Längs-Parkstreifens auf der Ostseite verwendet werden. Die Schleppkurven von Lkw bei der Belieferung des großflächigen Einzelhandels in der Othmarstraße sind zu berücksichtigen. Der Gehweg sollte mindestens an Engstellen auch auf der Westseite verbreitert werden (→ A-3).



Die **Lüdische Straße** soll gemäß Planungen der Stadt Geseke im Zuge des Umbaus der Kreuzung L 549 Alhardstraße / L 875 Störmeder Straße zu einem Kleinen Kreisverkehrsplatz (→ B-1) bereits auf 7,50 m Fahrbahnbreite angepasst werden. Bei dem Umbau sollten die avisierten Gehwegüberfahrten und die Vorstreckung des Seitenraums am FGÜ berücksichtigt werden (→ A-1, A-2). Gemäß den Planungen wird der Seitenraum auf der Nordseite zunächst nicht angefasst. Hier ergibt sich das Potenzial, den im Bestand mit ca. 1,70 m zu schmalen Gehweg um ca. 1,50 m zu verbreitern, indem die Fahrbahn auf die der verkehrlichen Funktion gemäß RAST 06 entsprechende Breite von 6,00 m angepasst wird.



Die **Uekernstraße** weist im Bestand eine überbreite Fahrbahn von ca. 7,00 m auf. Für die untergeordnete Innenstadtzufahrt ist eine Fahrbahnbreite von 5,00 m gemäß RAST 06 adäquat (Begegnungsfall Pkw / Lkw bei Tempo 30). Dann sollte ein Längs-Parkstreifen mit Baumpflanzung integriert werden. Der zu prüfende Umbau der Kreuzung Uekernstraße / L 549 Ernst-von-Bayern-Straße ist zu berücksichtigen (→ B-1).

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-I A-II B-I B-III C-IV D-I	Stadt Geseke	Detailplanungen Abstimmungen	€ € € FöRi-kom-Stra NRW

!! Dringlichkeit: Wichtig → → Politische Beratung

B-5 Fahrrad-Verkehrssicherheitsaktionen

Die Verkehrssicherheit von Radfahrenden soll durch geeignete öffentlichkeitswirksame Aktionen verbessert werden. Dabei geht es sowohl um ein verkehrssicheres Verhalten gegenüber Radfahrenden als auch durch die Radfahrenden selbst. Auch geht es um eine Verbesserung des partnerschaftlichen Umgangs im Straßenverkehr insgesamt.

Zur dunklen Jahreszeit sollten kostenlose **Warnwesten** zur Verbesserung der Sichtbarkeit verteilt werden. Vorbild kann hier etwa die Stadt Münster mit ihrer Aktion „Sicher durch Münster“ sein. Auf den Warnwesten sollte mit einer Aufschrift „1,50 m Abstand beim Überholen – gemeinsam sicher durch Geseke“ oder sinngemäß auch an den notwendigen Sicherheitsabstand gemäß StVO erinnert werden. Die



sicher-durch-muenster.de

Warnwesten sollten in den Schulen und Kindergärten, bei interessierten Einzelhändlern, in der Radstation am Bahnhof, in geeigneten öffentlichen Einrichtungen sowie bei Fahrrad-Sicherheitschecks und -Trainings kostenlos verteilt werden. Begonnen werden könnte mit einer Stückzahl von ca. 300 Warnwesten und abhängig von der Resonanz fortgesetzt werden. Die Aktion sollte öffentlichkeitswirksam beworben werden.

Bei **Fahrrad-Sicherheitschecks** an einem Stand im öffentlichen Raum, etwa auf dem Marktplatz, und / oder an Schulen können Radfahrende niedrigschwellig ihr Fahrrad auf einen verkehrssicheren Zustand überprüfen (insb. Bremsen, Licht) und ggf. bei kleineren Reparaturen unterstützt werden. Durchführende Akteure können der ADFC und / oder die Polizei sein. Die Checks könnten auch mit einem „Support“ durch Heißgetränke am sogenannten Winter-Bike-To-Work-Day (11. Februar) und mit der Verteilung von Warnwesten kombiniert werden.

Im Zuge einer **Image- und Kommunikationskampagne** zur Fahrradzone (→ C-4) sollte auch an das grundsätzliche Verbot der Gehwegnutzung durch Radfahrende, an die Wartepflicht an FGÜ sowie an den Sicherheitsabstand von 1,50 m beim Überholen durch Kfz erinnert werden.

Mit **Fahrsicherheitstrainings** sollte die sichere Nutzung von Pedelecs Interessierten vermittelt werden. Potenzielle durchführende Akteure für derartige Workshops können der ADFC und / oder die Polizei sein.

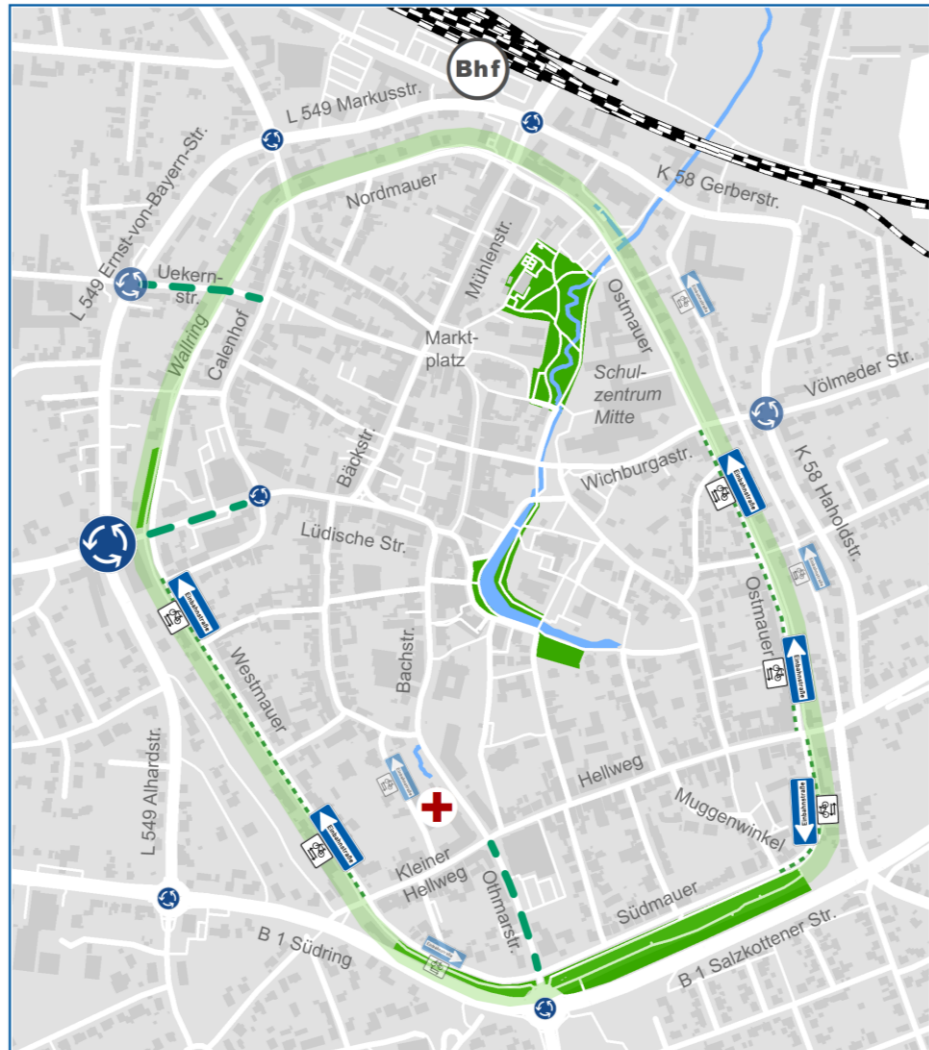
Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
B-IV	Stadt Geseke	Detailplanungen	€ FöRi-Nah NRW
! Dringlichkeit: <i>Weniger Wichtig</i>		→ → →	Umsetzbarkeit: <i>Leicht</i>

● **Karte 20:** Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit







Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**



Juni 2022



**B Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Innenstadt Geseke**

-  B-1 Neubau Kleiner Kreisverkehrsplatz
-  B-1 Neubau Kleiner Kreisverkehrsplatz prüfen
-  B-2 Optimierung bestehenden Kreisverkehrsplatzes
-  B-3 Vorschlag Einbahnstraße einrichten mit Schutzstreifen in Gegenrichtung
-  B-3 Vorschlag Einbahnstraße perspektivisch prüfen
-  B-4 Vorschlag Innenstadtzufahrt beruhigen

6.3 Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes

C-1 Außerörtliche Radwege anlegen 			
<p>Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt mit dem Fahrrad auch aus den Ortsteilen und Nachbarorten sollen die außerörtlichen Radverkehrsverbindungen in die Geseker Innenstadt gestärkt werden.</p> <p>Hierzu sollen insbesondere an Landstraßen straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege gemäß RAL ausgebaut werden. Die gemeinsamen Geh- und Radwege sollen mindestens 2,50 m breit sein.</p> <p>An der B 1 sollte bei der nächsten Sanierung der Querschnitt umgestaltet werden, um zügige und gegenüber der bisherigen Radroutenführung umwegfreie Radverkehrsverbindungen nach Salzkotten und Erwitte zu erhalten. Vorbild ist dabei der Querschnitt der B 1 zwischen Geseke und dem Tiefen Hellweg, der auch den Empfehlungen der ERA zur Umgestaltung von Landstraßen mit Seitenstreifen entspricht (RQ 11, Trennstreifen, Geh- und Radweg).</p>			
			
Ziele	Akteure	Schritte	Kosten
C-I B-IV	Stadt Geseke Straßen.NRW	Detailplanungen	€ € € FöRi-Nah NRW, Stadt und Land Bund (90 %)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel	

C-2 Schutzstreifen auf L 549 markieren



An der L 549 Alhardstraße – Ernst-von-Bayern-Straße – Markusstraße sollen gemäß Planungen von Straßen.NRW beidseitig Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden. Diese Planung sollte auch auf die L 549 Delbrücker Straße zwischen Mühlenbreite und Ortsausgang Richtung Verlar ausgeweitet werden. Die Schutzstreifen erhöhen die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf der L 549, indem sie die mit 8,50 m überbreite Fahrbahn gliedern und dadurch überhöhte Geschwindigkeiten mindern, gleichzeitig den Kfz-Verkehrsfluss (Innenstadttumfahrung) durch das Verhindern von Fahrbahnrand-Parken verbessern sowie dem Radverkehr einen Schutzraum zuweisen. Der Radverkehr wird auf der wichtigen Tangentialverbindung (Störmede) – Geseke (Süd-)West – Bahnhof – Geseke Nord(-ost) – (Richtung Verlar) und teils auch auf radialen Verbindungen in die Innenstadt gefördert.



Andere Radverkehrsanlagen als Schutzstreifen sind mit den gegebenen Straßenraumbreiten nicht möglich. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr kommt aufgrund des nicht geringen Radverkehrsaufkommens gemäß ERA nicht infrage. In der Unterführung der L 549 Delbrücker Straße ist die Radweg-Benutzungspflicht wegen deutlich zu geringer Rad- und Gehwegbreiten aufzuheben (Z 239 StVO „Gehweg“ mit Zz 1022-10 „Radverkehr frei“). Hierauf sollte auch mit einzelnen Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn zu Beginn der Unterführung hingewiesen werden.

Sollten die Schutzstreifen ursprünglich in 1,50 m Breite angelegt werden, so geht die planerische Empfehlung dahin, sie in **1,75 m Breite** zu markieren. Die UDV empfiehlt aufgrund aktueller Erkenntnisse zu Überholabständen und Unfallgeschehen 1,85 m; zugleich muss eine ausreichende Kernfahrbahn bleiben, die für die Begegnung von zwei Pkw gemäß UDV 5,00 m Breite aufweisen soll. Mit 1,75 m breiten Schutzstreifen wird auch ungenügenden Überholabständen, wie sie in der Beteiligung etwa auf der L 549 Bürener Straße beklagt wurden, sowie überhöhten Geschwindigkeiten entgegengewirkt.

Für den **ruhenden Kfz-Verkehr** stehen ausreichend Parkmöglichkeiten durch abschnittsweise Parkstreifen sowie das Parken in Nebenstraßen zur Verfügung. An den Parkstreifen muss ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen markiert werden, hier sind die Schutzstreifen dann beidseitig in 1,50 m Breite zu markieren.

Zusätzlich zur Fahrbahngliederung durch Schutzstreifen sollen überhöhte Geschwindigkeiten auch durch die gezielte Anlage von **Mittelinseln** vermieden werden. Diese dienen auch der Überquerung der Straße durch Radfahrende und Zufußgehende inkl. Personen mit Mobilitätseinschränkungen (→ A-1). Auf Höhe der Mittelinseln soll gemäß ERA ein Fahrrad-Piktogramm markiert werden. Mind. 2,50 m breite Mittelinseln sollen Höhe Cyriakusstraße, Am Sandgraben / Lorenzgasse, Eingang Friedhof und am Ortsausgang Richtung Verlar sowie ggf. Höhe Mühlenbreite / Trappenweg angelegt werden.

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-I B-I B-III B-IV C-I	Stadt Geseke Straßen.NRW	Detailplanungen Abstimmungen	€ € FöRi-Nah NRW (80 %)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → Politische Beratung	

ist die Mittelinsel auf Höhe der Einmündung anzulegen. Das Linksein- und -abbiegen für Kfz ist hier dann zu untersagen, dies ist aufgrund der nahegelegenen Kreisverkehre in beiden Richtungen als guten Wendemöglichkeiten zumutbar. Am Mittelstreifen ist eine Fahrbahnbreite von 2,25 m Breite neben 1,50 m breiten Schutzstreifen gemäß ERA ausreichend.

Für eine Hauptverbindung über Am Sandgraben sollte darüber hinaus in Am Sandgraben, Dr.-Sonnenschein-Straße und ggf. Böcklerstraße eine **Fahrradstraße** eingerichtet werden. Auf der Hauptverbindung ist mit Anlage einer hinreichenden Querungsanlage über die L 549 (s. o.) und der Ausweisung als Fahrradstraße eine hohe Fahrradverkehrsichte aufgrund der Netzbedeutung der Verbindung zu erwarten. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beschränkt sich auf Anliegerverkehr, dieser ist freizugeben. Die Fahrradstraße sollte durchgängig mit Z 306 StVO oder mit Z 301 StVO an Am Steinkreuz und Vinckestraße sowie baulich auszubildenden Gehwegüberfahrten mit Bord zur Fahrbahn über die Schlaufenstraßen an der Dr.-Sonnenschein-Straße und ggf. der Böcklerstraße Vorfahrt erhalten. Für den Anschluss an die L 875 Störmeder Straße über die Böcklerstraße ist besonders eine geeignete Führung an der Störmeder Straße zwischen Alfred-Delp-Straße und Böcklerstraße zu entwickeln. Alternativ könnte die Wegeverbindung durch den Karl-Arnold-Park mit verbreiterten Wegen ertüchtigt werden. Hier könnte auch eine Weiterführung über die Alfred-Delp-Straße und / oder die Dietrich-Bonhoeffer-Straße erfolgen, um Konflikte an der Bushaltestelle Alfred-Delp-Straße zu vermeiden.

Ist eine hinreichende Querungsanlage über die L 549 Ernst-von-Bayern-Straße (Mittelstreifen) nicht konsensfähig, so sollte zumindest eine Mittelinsel Höhe Am Sandgraben mit FGÜ und Querungsmöglichkeit für Radfahrende genau auf Höhe der Einmündung (Linksab- und -einbiegen für Kfz untersagen) angelegt werden. Der Radverkehr von Am Sandgraben kommend in die Lorengasse wird dann über den freizugebenden Gehweg auf der östlichen Straßenseite der L 549 geführt. Um das Radverkehrsaufkommen hierfür verträglich zu halten, darf die Relation dann nicht die Hauptverbindung aufnehmen, welche in dem Fall über die Störmeder Straße mit beidseitigen Schutzstreifen zu führen ist. Ein Zweirichtungsradweg an der Störmeder Straße östlich der Böcklerstraße ist wegen mangelnder Straßenraumbreite bzw. weiter östlich wegen einer zu hohen Dichte an Einmündungen und Einfahrten nicht möglich.

Auch weitere Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt sollten ertüchtigt werden. Besonders sollte für die Verbindung **Kleiner Hellweg – Eringerfelder Straße** ein Versetzen der LSA auf Höhe der Einmündung des Kleinen Hellwegs mit Einbezug des einbiegenden Kfz-Verkehrs geprüft werden, um auf der Südseite der B 1 Gegenverkehr im Radverkehr zu vermeiden. Auf der Verbindung Schneidweg – Othmarstraße sollte am Ende des Schneidwegs der Abstand zwischen den Umlaufsperrern vergrößert werden.



Das **Radroutennetz und die Wegweisung** sollten angepasst werden. Dies ergibt sich aus der Funktion des Marktplatzes als Fixpunkt der Innenstadt, aus freizugehenden Einbahnstraßen (→ C-5) und aus der zu verbessernden Hauptverbindung Geseke-West.

Der Knotenpunkt 26 des Radroutennetzes Kreis Soest sollte zur besseren Orientierung von Calenhof / Viehstraße an den Marktplatz verlegt werden. Der Knotenpunkt sollte mit Karte und ggf. Trinkwasserspender, Toilette und Reparaturstation ausgestattet werden.

Wird **Am Sandgraben zur Hauptverbindung** ertüchtigt, so sollten die folgenden Radnetzrouten angepasst werden, um den Radverkehr nicht an der Schonlau-Werkszufahrt vorbeizuführen, sondern einheitlich über die Hauptverbindung zu leiten:

Vormals: Störmeder Straße – Stockheimer Straße – Auf den Strickern – Uekernstraße – Calenhof – Nordmauer – Delbrücker Straße

Künftig: Störmeder Straße – Karl-Arnold-Park / Böcklerstraße – Dr.-Sonnenschein-Straße – Am Sandgraben – Lorengasse – Calenhof – Marktstraße – Marktplatz – Mühlenstraße – Delbrücker Straße

Vormals: Ehringhauser Straße – Bönninghauser Straße – Calenhof

Künftig: Ehringhauser Straße – Wiethmarstraße – Auf den Strickern – Vinckestraße – Am Sandgraben – Lorengasse – Calenhof – Marktstraße – Marktplatz

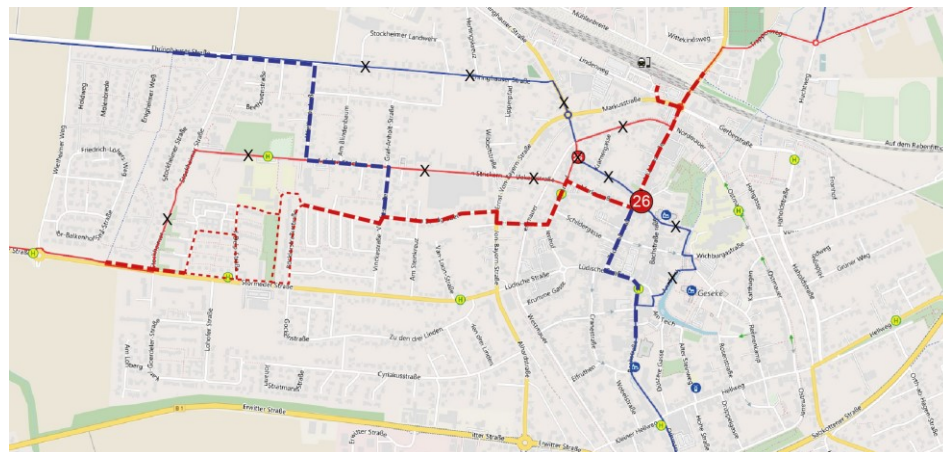
Wird die Hauptverbindung über die Störmeder Straße geführt, sollte diese entsprechend ausgewiesen werden (Störmeder Straße – Lüdische Straße – Calenhof – Marktstraße).

Bei Freigabe der **Bäckstraße** in Gegenrichtung (→ C-5):

Vormals: Marktplatz – Stadtkirchhof – In der Halle – Am Teich – Videnzstraße – Bachstr.

Künftig: Marktplatz – Bäckstraße – Lüdische Straße – Bachstraße

(zudem Hauptverb. Geseke-West über Lorengg. – Schilderg. – Bäckstr. – Marktpl. mögl.)



- Größere Darstellungen der Skizzen siehe Anhang -

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-I B-I B-III C-I	Stadt Geseke Kreis Soest Straßen.NRW	Detailplanungen Abstimmungen	€ € FöRi-Nah NRW, Stadt und Land Bund (90 %)
!!!	Dringlichkeit: Sehr wichtig	→ →	Politische Beratung

C-4 Fahrradzone Innenstadt



Seit 2020 ermöglicht die StVO sogenannte Fahrradzonen, also zusammenhängende Fahrradstraßen. Es gelten die gleichen **Regelungen** (Z 244.3 StVO):

- Tempo 30, wenn nötig muss Kfz-Verkehr Geschwindigkeit verringern
- Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden
- Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt
- Anderer als Fahrradverkehr nur durch Zusatzzeichen erlaubt
- Rechts vor links



Für die Geseker Innenstadt wird empfohlen, innerhalb des Walls eine Fahrradzone in einem Verkehrsversuch einzuführen. Die Geseker Innenstadt eignet sich aufgrund der hohen Radverkehrsdichte, der in der Beteiligung flächenhaft beklagten Unannehmlichkeit des Radfahrens auf der Fahrbahn (Kap. 2.1), der starken Verflechtung von Fahrbeziehungen für den Radverkehr aufgrund vielfältiger Quellen und Ziele, dem zusammenhängenden Gebietscharakter durch den Wallring sowie der leistungsfähigen Umfahrung für den Kfz-Verkehr über die B 1 und L 549 gut für die Einführung einer Fahrradzone.

Die mit der Fahrradzone verfolgten **Ziele** sind:

- Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs insgesamt durch rechtliche und psychologische Stärkung des Radverkehrs (objektive und subjektive Sicherheit)
- Souveränes und angenehmes Radfahren auf der Fahrbahn auch gemeinsam
- Gehwegnutzung durch Radfahrende vermeiden (Schutz des Fußverkehrs)
- Kfz-Durchgangsverkehr über Innenstadtring umlenken
- Nahmobilität, Aufenthaltsqualität, Einzelhandel und Gastronomie fördern
- Förderung Nahmobilität ohne Verschlechterung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr

Der viel diskutierte Zusammenhang von Radverkehrs- und Wirtschaftsförderung in Innenstädten lässt sich durchweg wissenschaftlich belegen⁹⁷. Prominent in ähnlicher Größe zu Geseke ist z. B. Lustenau (Österreich). Gegenüber autogerechten peripheren Einzelhandelslagen und dem Online-Handel muss die Innenstadt ihre eigenen Trümpfe ausspielen: Aufenthalt und Verweilen, angenehmes Stadterlebnis, Spontankäufe.

Um sowohl die erwarteten positiven Effekte zu erproben als auch bei noch unvollkommener Kenntnislage zu Fahrradzonen nicht vorschnell Tatsachen zu schaffen eignet sich das Instrument des **Verkehrsversuches** gemäß StVO zur Erforschung verkehrsregeln-

⁹⁷ AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. URL: https://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf (Zugriff 28.07.2021).

DifU Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Forschung Radverkehr international.

ECF (2016): Shopping By Bike: Best Friend Of Your City Centre.

Wirtschaftskammer Österreich / Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft / CIMA (2010): Studie Radfahren und Einkaufen. Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich.

der Maßnahmen. Der Verkehrsversuch bedeutet eine als vorübergehend angelegte Regelung, die nach Ablauf einer gesetzten Frist anhand der Erkenntnisse aus der begleitenden Untersuchung verstetigt, modifiziert oder wieder aufgehoben werden kann.

Der Verkehrsversuch Fahrradzone sollte wie folgt ausgestaltet werden:

- Beschilderung Z 244.3 StVO mit Zusatzzeichen „Anlieger oder Parken frei“ (d. h. Besuchende, Kundschaft, Beschäftigte, Bewohner*innen frei)
- Hinweisschild:
 - Willkommen in Geseke!
 - Unsere Innenstadt ist eine Fahrradzone.
 - Das bedeutet:
 - Kein Durchgangsverkehr mit Kfz
 - Kfz mit Ziel innerhalb des Walls erwünscht
 - Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen
 - max. Tempo 30
 - Radfahrende dürfen nebeneinander fahren
 - wie überall: 1,50 m Abstand beim Überholen
 - rechts vor links
- Markierung Sinnbild Z 244.3 StVO auf der Fahrbahn und an einigen Knotenpunkten
- Öffentlichkeitsarbeit: Information und Kommunikation in Presse und Web, Flyer, Plakate etc., ggf. gemeinsame Initiative mit Einzelhandel / Gastronomie (→ C-11)
- Evaluation: Verkehrszählungen, ggf. Parkraumerhebung, Unfallentwicklung, Befragung Verkehrsteilnehmende, ggf. Befragung Einzelhandel und Gastronomie
- Dauer: ca. 2 Jahre, um auch mittelfristige Verhaltensänderungen zu erfassen

Anhand der Evaluation des Verkehrsversuchs und der Erfahrungen vor Ort kann die Fahrradzone nach Ablauf des Verkehrsversuchs verstetigt, modifiziert oder aufgehoben werden. Ergibt die fachliche und politische Beratung eine positive Einschätzung, so sollten bei der Verstetigung folgende Punkte beachtet werden:

- Umwandlung von Senkrecht- oder Schrägparkständen zu Längsparkständen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (→ C-6)
- Breitstrich-Markierungen am Fahrbahnrand (Abgrenzung ruhender Kfz-Verkehr)
- Hinweise aus dem Leitfaden Fahrradstraßen des DIfU

Als Alternative zur Fahrradzone wurden auch einzelne Fahrradstraßen diskutiert (z. B. Mühlenstraße, Bachstraße, Westmauer). Diese werden der starken Verflechtung der Fahrbeziehungen im räumlichen Zusammenhang der Geseker Innenstadt jedoch weniger gerecht.

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-II B-I B-III B-IV C-II C-IV	Stadt Geseke Straßenverkehrs- behörde	Abstimmungen (kon- krete Ausgestaltung) Behörtl. Anordnung Evaluation	€ FöRi-Nah NRW (80 %)
!!	Dringlichkeit: Wichtig	→ →	Politische Beratung zur Umsetzung

C-5 Einbahnstraßen freigeben

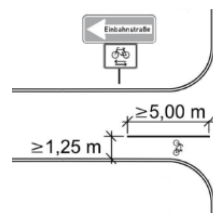


Zur Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr sollen die Einbahnstraßen in der Geseker Innenstadt gemäß Nr. IV zu Z 220 VwV-StVO grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Hierzu muss die Fahrbahnbreite bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr mind. 3,50 m betragen, ansonsten reichen gemäß ERA auch 3,00 m aus (inkl. Rinnen). Geöffnete Einbahnstraßen weisen laut Forschung der UDV eine sehr hohe Verkehrssicherheit auf, da Kfz-Fahrende achtsamer fahren und Radfahrende seltener regelwidrig den Gehweg nutzen.

Bei der Freigabe von Einbahnstraßen ist die Beschilderung entsprechend anzupassen (Z 220 StVO mit Zz 1000-32 und Z 267 StVO mit Zz 1022-10). Zu Beginn und Ende der Einbahnstraße sollten bei Bedarf sog. Fahrradpforten gemäß ERA markiert werden, um das Schneiden durch Kfz bei der Einfahrt in eine Einbahnstraße oder eine blockierte Einmündung durch Kfz bei der Ausfahrt aus einer Einbahnstraße zu vermeiden. In Linkscurven, in denen der entgegenkommende Radverkehr geschnitten werden könnte, sollen markierte Fahrradpiktogramme den entgegenkommenden Radverkehr anzeigen.

Im Einzelnen wird empfohlen:

- Noltengasse: ca. 3,50 m Fahrbahnbreite → Freigabe (→ C-6)
- Überwasser: ca. 3,30 m Fahrbahnbreite → Freigabe (→ C-6)
- Marktstraße: ca. 3,50 m Fahrbahnbreite → Freigabe, Fahrradpforten vor Marktplatz und vor Calenhof
- Cranestraße: ca. 3,20 – 3,50 m Fahrbahnbreite → Freigabe, Fahrradpforten vor Lüdischer Straße und vor Bachstraße, Fahrrad-Piktogramme in Kurve ggü. Einmündung Elfruthen
- Ladenmachergasse: ca. 3,30 m Fahrbahnbreite → Freigabe, Fahrradpforten vor Cranestraße und vor Bachstraße
- Rosenstraße: > 3,50 m Fahrbahnbreite → Freigabe, Fahrradpforte vor Hellweg
- Muggenwinkel: ca. 3,50 m Fahrbahnbreite → Freigabe, Fahrradpforte vor Hellweg, Fahrrad-Piktogramme in Kurve gegenüber Hausnr. 2-6
- Bäckstraße: Freigabe wegen schlechter Sicht bei Ausparken aus Schrägparkständen links problematisch. Bei potenzieller Umgestaltung Freigabe integrieren.
- Videnzstraße: Bereits freigegeben, Fahrradpforten vor Bachstraße und Am Teich
- Kolpingstraße: Bereits freigegeben, Fahrradpforte vor Rennenkamp
- Alle neu eingerichteten Einbahnstraßen (→ B-3) sind in Gegenrichtung freizugeben



Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
B-I B-III B-IV C-II C-IV	Stadt Geseke Straßenverkehrsbehörde	Behördliche Anordnung	€ FöRi-Nah NRW (80 %)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → →	Umsetzbarkeit: Leicht

C-6 Verkehrsberuhigung im Zentrum



Im Zentrum der Innenstadt gibt es ein hohes Potenzial zur Umgestaltung von Straßen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und damit auch zur Förderung des ansässigen Einzelhandels und der Gastronomie.

Die **Lüdische Straße** weist bisher den Charakter einer Durchfahrtsstraße auf. Gemäß ISEK soll diese zwischen Calenhof und Bachstraße umgestaltet werden. Empfohlen wird die Ausbildung eines sogenannten **Shared Space** ab einschließlich Cranestraße:

- Ebenes Verbundpflaster über gesamte Straßenbreite
- 4,50 m breite Kernfahrbahn mit je 0,50 m Rinnenstreifen
- Radabstellanlagen, Begrünung, Möblierung und ggf. Kunstobjekte zur „weichen“ Abgrenzung der Seitenräume
- Bereiche für Auslagen von Geschäften
- Einmündung Bäckstraße: Rechtwinklige Zuführung zwischen den Bäumen, Aufwertung der Randbereiche
- Einmündung Noltenhof → D-1
- Einmündung Am Teich: Hervorhebung; Haltestelle → A-4
- Good Practice z. B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altdorf bei Nürnberg



Die Straßen **Noltengasse** und **Überwasser** stellen eine wichtige Ost-West-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zur Erreichung der Innenstadt und des Schulzentrums Mitte dar. Für den Kfz-Verkehr ist die Verbindung nachrangig und bereits als Einbahnstraße ausgewiesen. Eine Umfahrung über die K 58 oder den Hellweg in beiden Richtungen erhöht die Verträglichkeit. Zur Vermeidung einer Durchkreuzung der Fußgängerzone durch den Kfz-Verkehr, zur Reduzierung unübersichtlicher Verkehrssituationen an der Ecke Überwasser / In der Halle bzw. am Schulzentrum Mitte sowie zur Attraktivierung der Verbindung für den Fuß- und Radverkehr wird Folgendes empfohlen:


- Ausweisung als Fußgängerzone, Freigabe Radverkehr und Anliegerverkehr
- Bauliche Umgestaltung der Straße (Verbundpflaster)
- Steckpfosten vor Bachstraße (Gegenverkehr und Wenden für Anlieger verträglich)
- Integration in anliegende städtebauliche Planungen

In der **Bachstraße** sollte bei einer Sanierung geprüft werden, die Seitenräume auch für Geschäftsauslagen zu verbreitern. Eine Umwandlung von Senkrecht- zu Längsparkständen verbessert die Sicherheit des Radverkehrs insb. bei Ausparkvorgängen.

Für die **Bäckstraße** ist gemäß ISEK eine Umgestaltung vorgesehen. Dabei sollte eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung berücksichtigt werden. Bei der hohen Frequenz an Parkvorgängen sollte für die Verkehrssicherheit auf Schräg- oder Senkrechtparkstände möglichst verzichtet werden.

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
A-I B-I B-II B-III C-II C-III C-IV	Stadt Geseke (Straßenverkehrsb.)	Detailplanungen Abstimmungen	€ € € FöRi-kom-Stra NRW

!!! **Dringlichkeit: Sehr wichtig** → → **Politische Beratung**

C-7 Radabstellanlagen ausbauen 

Sichere und gut nutzbare Radabstellanlagen werden besonders angesichts steigender Pedelec-Nutzung immer wichtiger. In der Geseker Innenstadt sollen an strategisch wichtigen Punkten, das heißt im zentralen öffentlichen Raum sowie an wichtigen Einrichtungen, die Radabstellanlagen ausgebaut werden. Radabstellanlagen können teils auch zur Sicherung von Gehwegen und Querungsstellen vor regelwidrigem Parken gezielt angeordnet werden.

Neue Radabstellanlagen sollen **hochwertig** ausgeführt werden. Sie sollen insbesondere genügend Fläche und einen sicheren Stand für das Fahrrad, ein Anschließen des Rahmens und eine gute Zugänglichkeit mit dem Rad sowie zu Fuß zum Ziel aufweisen. Auch sollten Kinderfahrräder sowie Lastenräder und andere Sonderfahrräder abgestellt werden können. Dies können Anlehnbügel mit Querholm und möglichst auch Vorderradschlaufe / -arretierung (ohne „Einklemmen“ der Felge) in entsprechendem Abstand gewährleisten (Doppelaufstellung, einseitig Lastenrad möglich benötigt ca. 1,60 m). Größere Radabstellanlagen sollten überdacht werden und mit einer E-Bike-Ladestation (Abschließbare Box mit Steckdose) ausgestattet werden.

Im Einzelnen werden die folgenden Standorte empfohlen:

- Zentraler Versorgungsbereich gemäß Einzelhandelskonzept sowie am Hellweg: Dezentrale Verteilung
- Marktplatz und Zugänge Fußgängerzone: Sammelabstellanlagen mit E-Bike-Lademöglichkeit
- Bahnhof (→ C-8), Stadtverwaltung, Hospital, Schulzentrum Mitte: Zusätzliche Sammelabstellanlagen mit Überdachung und E-Bike-Lademöglichkeit
- Großflächige Einzelhandelsbetriebe sollten auf die Einrichtung hochwertiger Abstellanlagen und E-Bike-Lademöglichkeiten angesprochen werden
- Grundsätzlich sollte das Fahrradparken bei allen künftigen baulichen Planungen mit berücksichtigt werden



- Größere Darstellung der Skizze siehe Anhang -

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
C-III	Stadt Geseke Einbezug Einzelhandel	Detailplanungen Abstimmungen Eigentümer	€ € FöRi-Nah NRW, Stadt und Land Bund (90 %)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → → Umsetzbarkeit: Leicht	

C-8 Mobilstation Bahnhof Geseke



Gemäß Handlungskonzept Mobilstationen des Kreises Soest soll der Geseker Bahnhof zu einer Mobilstation ausgebaut werden. Damit soll die intermodale Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten verbessert und das multimodale Angebot erweitert und damit insgesamt der Umweltverbund als Alternative zum Pkw gestärkt werden. Durch verbesserte Möglichkeiten für die „letzte Meile“ wird das hohe Potenzial der guten SPNV-Anbindung von Geseke gefördert. Durch eine erhöhte Nutzung der Bahn auf Pendel- sowie längeren Wegestrecken kann mit der Mobilstation ein erheblicher sekundärer Klimaschutzbeitrag geleistet werden.

Folgende Elemente sind vorgesehen oder werden zur Prüfung empfohlen:

- Erweiterung überdachte Radabstellanlage von 45 auf ca. 80 Plätze, Verbesserung der Überdachung der bestehenden Radabstellanlage (Hinweis aus Beteiligung)
- Radstation durch ADFC zertifizieren und attraktivieren
- Fahrrad-Reparaturstation
- E-Bike-Ladestation an Radabstellanlage und in Radstation
- 3 Carsharing-Kfz
- 10 Bikesharing-Räder
- 2 Bikesharing-Lastenräder (→ C-11)
- 10 Kiss+Ride-Parkplätze
- 2 x 50 kW-Schnellladesäulen
- Informationsstele
- Schließfächer
- Paketstation
- Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und Kriminalprävention (bessere Beleuchtung etc.)
- Aufzüge zum Mittelbahnsteig und Bodenindikatoren (→ A-5)
- Bikesharing-Stationen sollten auch für den Marktplatz, die Schulzentren sowie weitere größere öffentliche Einrichtungen geprüft werden, um das Potenzial des Leihfahrrads auf der „letzten Meile“ zu entfalten. Bei guter Resonanz der Carsharing-Angebote sollten auch dafür weitere Stationen geprüft werden, etwa auf dem Marktplatz oder dem Noltenhof (→ C-11).



Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
<p>A-III C-III C-V D-II</p>	<p>Kreis Soest Stadt Geseke Deutsche Bahn</p>	<p>Detailplanungen Abstimmungen Wirtschaftlichkeitsanalyse Sharing-Angebote</p>	<p>€ € (FöRi-Nah NRW)</p>

!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig → → Umsetzbarkeit: Mittel

C-9 Minibusse auf vereinfachter Linienführung



Die Linienführung der Busse durch die Innenstadt ist bislang teils verwirrend (siehe Kapitel 4.10). Diese sollte zur Verbesserung der Nutzendenfreundlichkeit und der Orientierung auch gemäß ISEK übersichtlicher gestaltet werden.

Grundidee ist, die Buslinien durch die Innenstadt vollständig über die Achse Calenhof – Lüdische Straße – Bachstraße mit der Verzweigung Othmarstraße / Hellweg zu führen. Dadurch können auch die Haltestellen Bachstraße und Krankenhaus in beiden Fahrtrichtungen bedient werden (→ A-4). Hierfür müssen Minibusse eingesetzt werden, damit diese sich auf der Bachstraße und im Hellweg begegnen können. Die bisherigen Einrichtungsverkehre über Westmauer und Südmauer werden aufgehoben, hier können dann die Einbahnstraßen eingerichtet werden (→ B-3). Die Minibusse erhöhen die Stadtverträglichkeit des Busverkehrs.

Bereits heute werden auf den Buslinien durch die Innenstadt Minibusse eingesetzt. Mit Verweis auf den Schulverkehr kommen jedoch auch Großraumbusse zum Einsatz. Diese sollen dann über den Innenstadtring (B 1 – L 549 – K 58) geleitet werden.

Die folgenden Linien sind betroffen:

- 690
- 691
- Bür2
- Sk6
- (Einzelfahrt 490)
- (R63: Nur Halt Calenhof, ggf. Verlegung auf L 549 prüfen)


- Größere Darstellung der Skizze
siehe Anhang -



Perspektivisch sollten möglichst **emissionsfrei** betriebene Minibusse eingesetzt werden, um die Stadtverträglichkeit des Linienbusverkehrs noch weiter zu erhöhen. Für batteriebetriebene Busse sollten am Geseker Bahnhof die Lademöglichkeiten geprüft werden.

Voraussetzung für Umsetzung A-4 Haltestellen einrichten, B-3 Einbahnstraßen

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten
B-IV C-IV C-V	Stadt Geseke Kreis Soest Busunternehmen	Abstimmungen mit Kreis Soest, Busunternehmen	(€)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ Umsetzbarkeit: Komplex	

C-10 Angebotsverbesserungen im ÖPNV 			
<p>Der Busverkehr sollte durch bestandsnahe Verbesserungen im Angebot sowie durch Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen attraktiver gemacht werden. Damit soll das Potenzial des Busverkehrs für die Anbindung der Ortsteile und der Nachbarorte an die Geseker Innenstadt und den Bahnhof besser ausgeschöpft werden. Mittelfristig sollte darüber hinaus eine Neuausrichtung des Busverkehrs erwogen werden (→ C-12).</p> <p>Zur Erörterung, Umsetzung und Evaluation sowohl der kurzfristigen (C-8, C-9, C-10) als auch der mittelfristigen (C-12) Maßnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs wird die Einrichtung eines „Arbeitskreises ÖPNV“ empfohlen, in dem die Stadt Geseke, der Kreis Soest, der NWL und die Busunternehmen sowie ggf. das Geseker Wirtschafts-Netzwerk vertreten sind und der etwa halbjährlich tagen sollte.</p> <p>Als Angebotsverbesserungen werden empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Durchgängiger Halbstundentakt auf der RB89 ● Bessere Anpassung der Busfahrzeiten an die Züge (RB 89) am Bahnhof Geseke ● Ausweitung Busangebot am Abend sowie am Wochenende: Mind. Zweistundentakt insb. auf Hauptlinien R63, R64, Bür2, Sk6, 690 (Minibus-Einsatz) ● Ausweitung Busangebot werktags: Stundentakt auch auf Sk6, 499, 690 / 691 ● Linien 690 und 691 entzerren (Kernstadt bzw. Störmede und Eringerfeld) <p>Als Informations- und Marketingmaßnahmen werden empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Übersichtsseite zum Thema ÖPNV auf der Website der Stadt Geseke überarbeiten (Darstellung u. a. Liniennetz, Fahrpläne, Barrierefreiheit, Fahrpreise, Fahrradmitnahme, Ansprechpartner*innen, Hinweis auf AK ÖPNV) ● Medienpräsenz des ÖPNV ausbauen ● Fahrscheinfreie Aktionszeiträume (z. B. an Samstagen oder zu Festakten) ● Deutlich vergünstigte Probemonate für Zeitkarten ● Einbindung Dienstleistungsbetriebe: Rabatte / Gutscheine bei Vorlage ÖPNV-Ticket in Kooperation mit Geseker Wirtschafts-Netzwerk ● Einbindung Taxiunternehmen: Vergünstigung auf Taxi-Fahrt (Rückweg) bei Vorlage ÖPNV-Ticket ● Good Practice z. B. VMobil.at 			
Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
C-V	Stadt Geseke Kreis Soest NWL Busunternehmen	Abstimmungen	€ (€ € €)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel	

C-11 Mobilitätsmanagement 

Neben der gebauten Infrastruktur und dem Verkehr (realisierte Ortsveränderungen) ist es wichtig, auch explizit die Mobilität der Menschen (subjektiver Möglichkeitsraum zur Ortsveränderung) in den Blick zu nehmen, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Im Sinne eines Mobilitätsmanagements werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Anforderungen an Mobilitätsgewährleistung für Bauherren erhöhen: Neben Bereitstellung ausreichender Stellplätze auch Radabstellanlagen, ggf. Carsharing
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für Arbeitgeber / öffentliche Einrichtungen: Informationsveranstaltung mit dem Netzwerk Betriebliches Mobilitätsmanagement des Kreises Soest, Ansprache auf weitergehende Beratungsmöglichkeiten
- Übersichtsseiten zu den Themen Radverkehr sowie ÖPNV (→ C-10) auf der Website der Stadt Geseke
- Mobilitätstrainings / -workshops: Schulweg zu Fuß, Pedelec-Fahren (→ B-5), ...
- Mitgliedschaft der Stadt Geseke im Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Einrichtung Runder Tisch Mobilität mit Stadt Geseke, Kreis Soest, Busunternehmen, Geseker Wirtschafts-Netzwerk zur Vorbereitung, Begleitung und Evaluation von geplanten Maßnahmen und zur Entwicklung weiterer Ideen für eine nachhaltige, sichere und inklusive Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung
- Ansprache der großflächigen Einzelhandelsbetriebe sowie ggf. wichtiger Einrichtungen bezüglich Radabstellanlagen und E-Bike-Lademöglichkeiten (→ C-7), Mitnutzung Sammelstellplätze (→ D-3), Ladestationen für E-Kfz (→ D-6)
- Kampagne zur Promotion von Fuß, Rad und ÖPNV ggf. gemeinsam mit der Wirtschaft bzw. Einbezug ins Stadtmarketing (s. a. → C-4)
- Informations- und Marketingpakete für ÖPNV, Radverkehr und Sharing-Angebote für Neubürger*innen
- Einstellung Mobilitätsmanager*in bei der Stadt Geseke (ggf. Teilzeit)

Bezüglich der Etablierung von Sharing-Angeboten wird Folgendes empfohlen:

- Betreiber- und Nutzungskonzept, Findung Dienstleister (in Koop. mit Kreis Soest)
- Car- und Bikesharing-Angebot am Geseker Bahnhof (→ C-8)
- Weitere Bikesharing-Stationen am Marktplatz, an Schulzentren sowie wichtigen öffentlichen Einrichtungen prüfen (Vorbild z. B. „WeizBike“)
- Lastenrad-Bikesharing in Kooperation mit ADFC / Einzelhändlern
- Perspektivisch Carsharing-Stationen auf Marktplatz und Noltenhof prüfen
- Kfz der Stadtverwaltung außerhalb Dienstzeiten als Carsharing-Kfz anbieten

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
C-III C-V D-II	Stadt Geseke Kreis Soest Einbezug weiterer Akteure	Detailplanungen	€ Öffentlichkeitsarbeit FöRi-Nah NRW (80 %)

!! Dringlichkeit: Wichtig **→ → Umsetzbarkeit: Mittel**

C-12 Neuausrichtung Busverkehr



Der Busverkehr im ländlichen Raum ist bis auf die Schulverkehre aufgrund seiner starken räumlichen und zeitlichen Einschränkung in der Verfügbarkeit (Linien- und Fahrplangebundenheit) bisher keine attraktive Alternative zum Pkw. Dieses Problem kann durch eine (wirtschaftlich herausfordernde) Vervielfachung des Fahrtenangebotes gemildert, schwerlich aber grundsätzlich gelöst werden. Gleichzeitig ist eine Bündelung von Personenfahrten zur Verringerung der Pkw-Fahrleistung dringend erforderlich, um die Emissionen zu verringern und den Energieverbrauch zu senken und damit einen postfossil betriebenen Verkehr überhaupt erst zu ermöglichen. Für die soziale Gerechtigkeit und Inklusion ist es darüber hinaus erforderlich, auch unabhängig vom privat besessenen und gesteuerten Pkw im ländlichen Raum mobil sein zu können.

Für dieses Dilemma bietet die **Digitalisierung** zwei aussichtsreiche, miteinander zu kombinierende Lösungswege: Autonom fahrende Klein- / Minibusse, die perspektivisch deutlich günstiger betrieben werden könnten als bisherige Busse und Taxen, sowie digitale Buchungsplattformen für eine flexible Routengestaltung („On Demand“) und intelligente Algorithmen zur Bündelung dieser Routen. Mit einem solchen Angebot verschmelzen Bus und Pkw und kombinieren ihre jeweiligen Vorteile für Nutzende und die Gesellschaft. Entsprechende Pilotprojekte laufen derzeit vielerorts in Deutschland, auch im Kreis Soest („Helmo“ und „Sofia“).



Kreis Soest

In Geseke – bzw. im gesamten Kreis Soest – sollte mittelfristig die Einführung von On Demand-Angeboten im ÖPNV geprüft werden, die ggf. auch durch autonom fahrende Kleinbusse bedient werden könnten. Im Sinne der Daseinsvorsorge sollten federführende Akteure hier die ÖPNV-Aufgabenträger und -Unternehmen sein. Die laufenden Pilotprojekte „Helmo“ und „Sofia“ sind sehr zu begrüßen, die Erfahrungen hieraus sind für die Implementierung ausgeweiteter Angebote von hohem Wert. Fixpunkte solcher Systeme sollten weiterhin die physischen Haltestellen sein, diese können aber auch durch weitere „digitale Haltestellen“ bzw. Bedarfshalte ergänzt werden. Hiermit könnte ein Quantensprung in der Anbindung der Ortsteile und der Nachbargemeinden an die Geseker Innenstadt und den Bahnhof mit dem ÖPNV erreicht und dadurch auch der Parkdruck in der Innenstadt deutlich reduziert werden.



Die Neuausrichtung des Busverkehrs in Geseke als mittelfristige Perspektive sollte neben den kurzfristigeren Maßnahmen (→ C-8, C-9, C-10) im **Arbeitskreis ÖPNV** (→ C-10) behandelt werden. Zu gegebener Zeit könnte hier etwa eine konkrete Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten
A-III C-V D-I	Stadt Geseke Kreis Soest Busunternehmen, (NWL)	Abstimmungen Ggf. Machbarkeitsstudie	€ (€ € €)
!!!	Dringlichkeit: Sehr wichtig	→	Umsetzbarkeit: Komplex

● **Karte 21: Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes**

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**


Juni 2022



**C Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes
Innenstadt Geseke**

- C-2 Vorschlag Schutzstreifen markieren
- C-3 Vorschlag Rad-Hauptverbindung Geseke-West
-  C-4 Verkehrsversuch Fahrradzone Innenstadt Geseke
-  C-5 Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben bzw. perspektivisch freigeben
- C-6 Vorschlag Shared Space
- C-6 Vorschlag Fußgängerzone ausweiten
-  C-7 Radabstellanlagen
-  C-8 Mobilstation Bahnhof Geseke
- C-9 Minibusse auf vereinfachter Linienführung

6.4 Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs

D-1 Sammelparkplätze und Parkleitsystem		P	
<p>Die Sammelparkplätze in der Geseker Innenstadt erfüllen eine zentrale Funktion zur Erschließung des zentralen Versorgungsbereichs und wichtiger öffentlicher Einrichtungen mit dem Kfz. Auch für Auswärtige spielt die Orientierung an Sammelparkplätzen für den ruhenden Kfz-Verkehr über das Parkleitsystem eine wichtige Rolle.</p> <p>Der zentral gelegene Noltenhof (P1) ist mit 75 Parkplätzen der wichtigste Sammelparkplatz zur Erschließung der Geseker Innenstadt. Gemäß Einzelhandelskonzept ist hier eine Bebauung mit Wohnungen und Geschäften vorgesehen. Diese wird derzeit nicht als realistisch angesehen. Sollte eine Bebauung dennoch eines Tages konkret geplant werden, so ist die Erhaltung der Parkmöglichkeiten von sehr hoher Relevanz für die Geseker Innenstadt. Im Fall einer Bebauung wird empfohlen, die Anlage einer öffentlich zugänglichen Tiefgarage unter Beachtung der örtlichen Voraussetzungen zu prüfen, die mindestens die gleiche Kapazität (75 Parkplätze) aufweist, eine Ausweitung des Stellplatzangebotes ist wirtschaftlich zu prüfen. Hierbei könnten auch Stellplätze an Anwohner*innen vermietet werden. Eine Reduzierung des umliegenden Straßenraumparkens soll in dem Fall ebenfalls geprüft werden.</p>  <p>Am Noltenhof wird die Verkehrssicherheit an der Zufahrt bemängelt. Dagegen sollte der bevorrechtigte Gehweg über die Zufahrt gestalterisch hervorgehoben werden (Farbe / Belag) (→ C-6). Geprüft werden sollte auch eine Separierung der Ein- und Ausfahrt, ggf. muss hierfür ein Parkplatz entfallen.</p> <p>Ein Parkdeck auf dem Noltenhof wird aus städtebaulichen Gründen nicht empfohlen.</p> <p>Für eine stadtverträgliche Lenkung und Reduzierung von Parksuchverkehren soll das Parkleitsystem für die Geseker Innenstadt wie folgt angepasst werden, um insgesamt die Nutzung der Sammelparkplätze zu fördern:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Angabe der Höchstparkdauern auf den Erläuterungstafeln und Wegweisern (2 h oder Dauerparken) ● Einführung P5 Marktstraße / Calenhof (insgesamt 56 Parkplätze in Marktstraße sowie auf Sammelparkplatz Marktstraße Ecke Calenhof) ● Lenkung zu P1 Noltenhof, P2 Marktplatz und zu P5 Marktstraße / Calenhof über Lüdische Straße → Bäckstraße → Marktstraße ● Lenkung zu P3 Bahnhof und P4 Haus der Vereine über L 549 → K 58 			
Ziele D-I D-II D-IV	Akteure Stadt Geseke	Schritte Detailplanungen Klärung städtebauliche Zukunft Noltenhof	Kosten €
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → → Umsetzbarkeit: Leicht	

D-2 Kurzeitparken-Zone **P**

Die 2-h-Kurzzeitparken-Zone (8-18 Uhr) in den zentralen Bereichen der Innenstadt dient der Sicherstellung von Parkraum für die Kundschaft und Besuchende. Sie erfüllt damit eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit mit dem Kfz und für die Geschäftstätigkeit in der Innenstadt.



Andererseits birgt die 2-h-Kurzzeitparken-Zone auch ihre spezifischen Probleme. Für **Bewohner*innen** gibt es bisher keine Ausnahmen. Dies kann insbesondere im zentralen Bereich und bei fehlenden Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück aufgrund historischer geschlossener Bebauung zu langen Wegen und Härtefällen führen. Als Kompromiss mit der Aufrechterhaltung des Parkraumangebots für Kundschaft und Besuchende wird empfohlen, in einzelnen kleinen Bereichen im Zentrum, in denen einerseits alternative Parkplätze für die Bewohner*innen fern sind und andererseits die Belegungserhebung keinen hohen Parkdruck ergab, Bewohner*innen-Parken zu ermöglichen. Auf diesen besonders ausgewiesenen Parkplätzen ist das Parken mit Parkscheibe weiterhin gestattet und zusätzlich mit Bewohner*innen-Parkausweis möglich. In Frage kommen hierfür insb. der Noltenhof und die mittlere Bachstraße mit einer insgesamt max. einstelligen Zahl an potenziellen Parkplätzen. Die Bewohner*innen-Parkausweise sind gegen eine moderate bis hohe Gebühr auszustellen und nur gegen den Nachweis des Wohnens in seitens der Verwaltung vorab festzulegenden zentralen Bereichen der 2-h-Kurzzeitparken-Zone mit historischer geschlossener Bebauung und fehlenden Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück sowie fernen alternativen Parkmöglichkeiten.



Zugleich sollen die Parkscheiben in der Kurzzeitparken-Zone **häufiger kontrolliert** werden, um eine regelwidrige Nutzung zu verringern und damit das Parkraumangebot für die eigentliche Zielgruppe (Kundschaft, Besuchende, Lieferanten) zu gewährleisten.

Eine andere Problemstellung, die sich aus der 2-h-Parkscheibenregelung ergibt, ist, dass längere vorübergehende Aufenthalte als 2 Stunden nicht möglich sind bzw. nur durch Parken außerhalb der Zone. Nach Umsetzung der den Umweltverbund fördernden Maßnahmen (→ C) sollte perspektivisch geprüft werden, eine **Parkraumbewirtschaftung** in der heutigen Parkscheiben-Zone einzuführen. Diese bewirkt neben einer höheren Flexibilität auch eine höhere Effizienz der Parkraumauslastung, da unnötig lange Parkzeiten vermieden werden. Als sogenannte Push-Maßnahme kann die Parkraumbewirtschaftung einerseits ein ausschlaggebendes Argument sein, mit den Verkehrsarten des Umweltverbundes in die Innenstadt zu fahren, während zugleich die grundsätzliche Erreichbarkeit mit dem Kfz durch ein besser zur Verfügung stehendes Parkraumangebot verbessert wird. Die Kontrollaufwendungen werden gedeckt. Auch wird die Nutzung von Sammelstellplätzen beanreizt (→ D-3). Verlagerungseffekte auf die umliegenden Wohngebiete sind zu prüfen.

Ziele	Akteure	Schritte	Kosten
D-I D-II D-III D-IV	Stadt Geseke (Straßenverkehrsbehörde)	Abstimmungen Planung Bewohnerparken	€
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig		→ → Politische Beratung	

D-3 Mitnutzung privater Sammelstellplätze prüfen			P
<p>In der Belegungserhebung wurden teils große freie Kapazitäten auf privaten Sammelstellplätzen vorgefunden. Hier ergibt sich das Potenzial, durch Vermietung dauerhaft nicht genutzter Stellplätze an Interessierte einen Mehrwert für die Entlastung der Straßenräume in der Geseker Innenstadt, für Nutzende sowie für die Stellplatzeigentümer zu schaffen. Mieter könnten hierbei insbesondere Betriebe aus der Innenstadt sein, die Parkplätze für ihre Beschäftigten anmieten. Dadurch bleiben in der Innenstadt selbst die Parkplätze für die Kundschaft frei. Teilweise kann es zusätzlich auch Interesse geben, für die Kundschaft Stellplätze anzumieten.</p> <p>Vor einer Vermietung sind seitens der Stadt die bau- und immissionsschutzrechtliche Machbarkeit bzw. die Einschränkung auf bestimmte Nutzungsformen intensiv zu prüfen. Auch können nur Stellplätze vermietet werden, die nicht gemäß der Baugenehmigung für die Kundschaft und die Beschäftigten nachgewiesen werden müssen, d. h. die über die Vorgabe der Baugenehmigung hinaus hergestellt wurden.</p> <p>Die Stadt sollte die Stellplatzeigentümer diesbezüglich ansprechen. Diese können wiederum ihrerseits die Kapazität an dauerhaft nicht genutzten Stellplätzen und eine potenzielle Miete festlegen. Zur Vermittlung der Stellplätze an Interessierte könnte etwa eine Abendveranstaltung organisiert werden.</p> <p>Für Beschäftigte kommt insbesondere das Parken außerhalb der 2-h-Parken-Zone und ein kurzer Fußweg zum Arbeitsplatz in Frage.</p> <p>Für die Kundschaft sowie Bewohner*innen kommen ggf. Sammelstellplätze von Geschäften und Banken in der Innenstadt in Frage.</p>			
Ziele D-I D-II	Akteure Stadt Geseke Stellplatzeigentümer	Schritte Machbarkeitsprüfung Abstimmung / Vermittlung	Kosten €
! Dringlichkeit: <i>Weniger wichtig</i>		→ Umsetzbarkeit: <i>Komplex</i>	

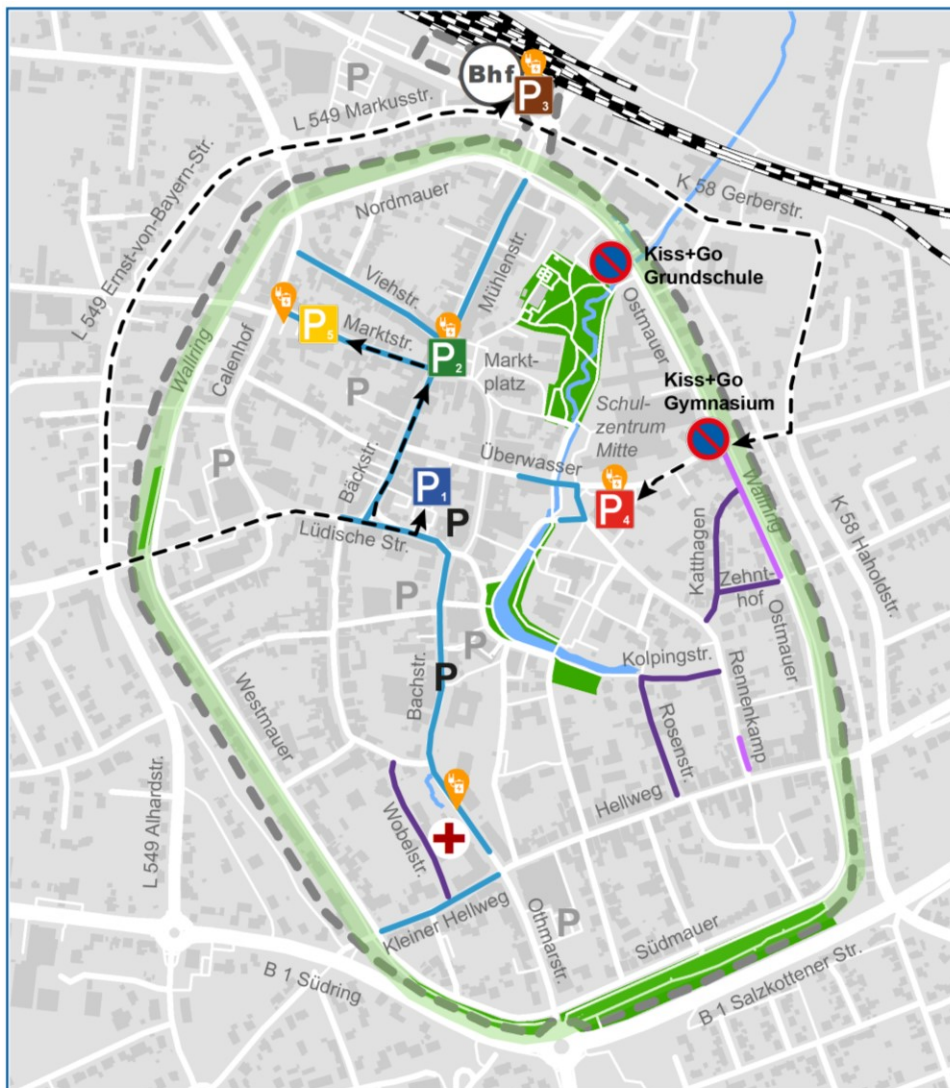
D-4 Bring- und Holverkehr ordnen			P
<p>Am Schulzentrum Mitte ergeben sich durch den Bring- und Holverkehr mit Pkw teils unübersichtliche Situationen, die den Schulverkehr auch zu Fuß und mit dem Rad behindern oder gefährden können. Sogenannte Kiss+Go-Parkplätze bündeln den Bring- und Holverkehr auf verträgliche Bereiche und geben ihm hier reservierte Flächen zum Halten.</p> <p>Die Kiss+Go-Parkplätze sollten mit Z 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) mit Einschränkung auf die relevanten Schulzeiten per Zusatzzeichen (etwa 7-17 Uhr) und informellem Zusatzschild „Kiss+Go“, „Bring- und Holbereich“ o. Ä. beschildert werden.</p> <p>Für die Dr.-Adenauer-Grundschule wurden zwei Kiss+Go-Parkplätze auf dem Sammelparkplatz an der Nordmauer eingerichtet.</p> <p>Für das Gymnasium Antonianum sollen an der Ecke Ostmauer / Wichburgastraße Kiss+Go-Parkplätze eingerichtet werden. Dieser Bereich eignet sich besonders, um eine Einfahrt von Kfz in den sensiblen Bereich Ecke Wichburgastraße / Auf dem Stifte / Überwasser / Mühlrad zu reduzieren. Der Bring- und Holverkehr sollte über die K 58 kommen und die Schulkinder an der Ecke Ostmauer / Wichburgastraße absetzen bzw. abholen, hier wenden können und wieder über die K 58 abfahren. Die Verbindung Noltengasse – Überwasser, die heute bereits nur als Einbahnstraße befahren werden kann, soll zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs für den Kfz-Verkehr geschlossen werden (→ C-6).</p> <p>Eine bestandsnahe Ausweisung von Kiss+Go wäre an der Wichburgastraße direkt westlich der Ostmauer mit Wendefahrt über den Lehrerparkplatz denkbar, birgt jedoch aufgrund des Fußverkehrs zur Bushaltestelle über den Parkplatz auch Schwächen. Daher sollte hier eine größere Umgestaltung erfolgen, bei der Lehrerparkplatz und Kiss+Go-Parkplätze kombiniert werden und der Fußverkehr getrennt geführt wird. In diesem Zusammenhang sollen auch die vorgesehenen Querungsanlagen eingerichtet werden (→ A-1, A-2).</p>			
Ziele B-II D-I D-II	Akteure Stadt Geseke Einbezug Schulen	Schritte Detailplanungen	Kosten / Förderung € €
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel	

D-5 Parken in Wohnstraßen ordnen		P	
<p>In einigen Wohnstraßen ist der Straßenraum mit ebenem Verbundpflaster gestaltet. Ergibt sich hieraus einerseits eine hohe städtebauliche Qualität, so wird andererseits das Zuparken der durch die Rinnenlagen definierten Seitenräume beklagt. Unabhängig davon, ob die jenseits der Rinnen liegenden Seitenräume rechtlich als Gehwege (Parken verboten) oder als Mehrzweckstreifen (Parken erlaubt) eingeordnet werden, ist eine nicht zufriedenstellende Situation in der Nutzung der Straßen durch den Fußverkehr inkl. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu konstatieren, da diese bei zugeparkten Seitenräumen die mit Tempo 30 befahrene Fahrbahn mitnutzen müssen. Darüber hinaus werden teils auch zugeparkte Einfahrten und eine ineffiziente Ausnutzung der Parkmöglichkeiten bemängelt.</p> 			
<p>Daher sollte das Parken in den betreffenden Straßen durch Parkflächenmarkierungen geordnet werden. Hierfür bieten sich grundsätzlich zwei Möglichkeiten an:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ausweisung Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325.1 StVO): Parkflächenmarkierungen im Seitenraum möglich, Mischnutzung der Fahrbahn durch Zufußgehende und Fahrzeuge bei Schrittgeschwindigkeit ● Ausweisung Eingeschränkte Haltverbotszone (Z 290.1 StVO): Parkflächenmarkierungen müssen Seitenraum zumindest einseitig freihalten 			
<p>Die betreffenden Straßen umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Katthagen ● Zehnthof ● Kolpingstraße ● Rosenstraße ● Wobelstraße 			
<p>Zur Entlastung von Katthagen und Zehnthof soll in der Ostmauer bei der Einrichtung einer Einbahnstraße ein Parkstreifen markiert werden (→ B-3).</p> <p>Im südlichen Rennenkamp zwischen dem Ende der Parkstreifen und dem Hellweg können in der eingeschränkten Haltverbotszone ca. 7 neue Parkplätze markiert werden, die den Hellweg entlasten (→ A-3).</p> 			
<p>Ziele</p> <p>A-II C-IV D-I D-II D-IV</p>	<p>Akteure</p> <p>Stadt Geseke Straßenverkehrsbehörde</p>	<p>Schritte</p> <p>Detailplanungen Abstimmungen Behödl. Anordnung</p>	<p>Kosten</p> <p>€</p>
<p>!! Dringlichkeit: Wichtig</p>		<p>→ → Politische Beratung</p>	










D-6 Ladestationen für E-Kfz			P
<p>Zur Erreichung eines postfossilen Verkehrs ist die massive Verbreitung von batterieelektrisch betriebenen Kfz in den kommenden Jahren zu erwarten. Grundsätzlich ist das Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz relevanter, jedoch ist es in einigen Fällen für Besuchende und die Kundschaft der Innenstadt ebenfalls wichtig, das Kfz im öffentlichen Raum laden zu können.</p> <p>Hierfür sollte das bereits seitens der Stadtwerke Geseke vorhandene Angebot an Ladesäulen im öffentlichen Raum um weitere Standorte, möglichst mit 50 kW-Schnellladesäulen, ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● P2 Marktplatz ● P3 Bahnhof ● P4 Haus der Vereine ● P5 Marktstraße / Calenhof (→ D-1) ● Südliche Bachstraße / Hospital ● Perspektivisch weitere Standorte denkbar (Hellweg, Lüdische Straße, Bäckstraße, ...) <p>Von hoher Relevanz ist die Etablierung von Lademöglichkeiten an Stellplätzen von Wohnungsvermietern, an Stellplätzen von großen Arbeitgebern sowie an öffentlichen Einrichtungen und großflächigen Einzelhandelsbetrieben.</p>			
<p>Ziele</p> <p>D-II</p>	<p>Akteure</p> <p>Stadt Geseke Stadtwerke Geseke</p>	<p>Schritte</p> <p>Wirtschaftlichkeitsanalysen Detailplanungen</p>	<p>Kosten / Förderung</p> <p>€ € Nicht öffentliche Ladestationen: KfW</p>
!! Dringlichkeit: <i>Wichtig</i>		→ → → Umsetzbarkeit: <i>Leicht</i>	



● **Karte 22:** Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs



**D Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs
Innenstadt Geseke**

-  D-1 Sammelparkplätze erhalten und fördern
-  D-2 Parksuchverkehr lenken
-  D-2 2-h-Kurzzeitparken-Zone (Bestand)
-  D-2 Vorschlag Bewohner*innen-Parken auf einzelnen Parkplätzen ermöglichen
-  D-3 Mitnutzung privater Sammelstellplätze prüfen
-  D-4 Bring- und Holverkehr durch Kiss+Go-Parkplätze ordnen
-  D-5 Vorschlag Parken in Wohnstraßen durch Parkflächenmarkierungen ordnen
-  D-5 Vorschlag Parken in Wohnstraßen durch Parkflächenmarkierungen erweitern
-  D-6 Ladestationen für E-Kfz

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

6.5 Klein-Maßnahmen

Im Folgenden sind kleinere Maßnahmen aufgeführt, die wegen ihrer geringeren Tragweite nicht in das integrierte Maßnahmenkonzept (Kapitel 6) aufgenommen werden, diese aber ergänzen.

Maßnahmen der Verkehrsüberwachung

- Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Kreispolizeibehörde Soest u. a. in der Bachstraße, Südmauer, Ostmauer sowie zeitlich nach 22 Uhr
- Dialog-Displays wechselnd in Lüdischer Straße, Othmarstraße, Bachstraße, K 58 Gerberstraße, L 549 Markusstraße, Ernst-von-Bayern-Straße u. a. installieren
- Ausweitung der Parkraumüberwachung in 2-h-Kurzzeitparken-Zone sowie in Wohnstraßen
- Kontrolle der Einhaltung der Wartepflicht durch Fahrzeuge an FGÜ
- Kontrolle des Verbots der Gehwegnutzung für Radfahrende u. a. auf dem Wallring und in der Bachstraße

Maßnahmen des Verkehrsmanagements

- K 58 Gerberstraße – Haholdstraße zwischen Mühlenstraße und Völmeder Straße (ca. 570 m): Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h zur Sicherung des Verkehrs an den zwei Seniorenheimen mit direktem Zugang zur Straße; Verkehrsverlagerung auf Ostmauer wegen gegenläufiger Einbahnstraßen (→ B-3) nicht zu befürchten (Nr. XI zu Z 274 VwV-StVO)
- Othmarstraße: Ausnahme / Befreiung der Belieferung Penny / Lüning von Z 253 StVO
- Wegweisung Zentrum von B 1 nicht über Othmarstraße, sondern über L 549 – Lüdische Straße zur Entlastung der Bachstraße im Bereich Hospital
- Freigabe Radverkehr auf Gehweg An der Abtei (Brücke / Weg vor Kita)
- Verkehrsspiegel Hellweg Ecke Ostmauer aufstellen
- Ggf. Wegweisung für den Fußverkehr vom Marktplatz zum Hellweg

6.6 Nicht weiterverfolgte Handlungsansätze

Im Prozess der Konzepterstellung wurden einige Handlungsansätze diskutiert, die letztlich aus verschiedenen fachlichen Gründen verworfen wurden. In der Tabelle 10 werden die wichtigsten aufgeworfenen Maßnahmenansätze kurz beschrieben und der jeweilige Grund für die Ablehnung sowie die ggf. bestehende Perspektive der Maßnahme bzw. der mit der Maßnahme verfolgten Intentionen dargestellt.

- **Tabelle 10:** Diskutierte, aber nicht weiterverfolgte Maßnahmenansätze

Maßnahmenansatz mit Herkunft	Grund für Ablehnung / Perspektive
Einbahnstraße Bachstraße Vorschlag aus der Beteiligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der relativ schmalen Fahrbahn und zur Hemmung des Kfz-Durchgangsverkehrs	Unverhältnismäßige Umwegigkeit / Unübersichtlichkeit Netz; wesentliche Erschließungsstraße für die Innenstadt → Ggf. Senkrechtparkstände zu Längsparkständen umwandeln, um Ein- und Ausparkvorgänge sicherer zu gestalten → Shared Space in Lüdischer Straße zur Hemmung des Kfz-Durchgangsverkehrs → Fahrradzone zur Vermeidung des Kfz-Durchgangsverkehrs und zur Erhöhung der Verträglichkeit des Mischverkehrs (Fahrrad / Kfz)
Einbahnstraße Hellweg Vorschlag aus der Beteiligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der relativ schmalen Fahrbahn und zur Hemmung des Durchgangsverkehrs	Unverhältnismäßige Umwegigkeit / Unübersichtlichkeit Netz; wesentliche Erschließungsstraße für die Innenstadt → Fahrradzone zur Vermeidung des Kfz-Durchgangsverkehrs
Einbahnstraßen Nordmauer, Mühlenstraße, Viehstraße Vorschlag aus der Beteiligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der relativ schmalen Fahrbahn	Problematik wird nicht als schwerwiegend eingeschätzt Erhöhung der Umwegigkeit / Unübersichtlichkeit wird als nicht verhältnismäßig angesehen
Kleinen Hellweg abbinden Planerischer Vorschlag zur Verringerung der Knotenpunkte im Netz und potenziell zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr über den Hellweg	Umwegigkeit der Ausfahrt von Anliegern der Innenstadt über Othmarstraße oder Lüdische Straße → Fahrradzone zur Vermeidung des Kfz-Durchgangsverkehrs
Haifischzähne markieren Planerischer Vorschlag zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit schlecht sichtbarer	Nur in der Innenstadt und dort nur an bestimmten Einmündungen eingesetzte Haifischzähne könnten verwirren

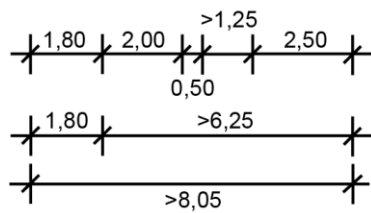
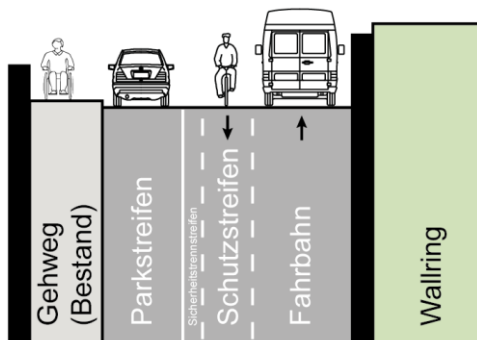
Rechts-vor-Links-Einmündungen	→ Maßnahme ggf. stadtweit an schlecht einsehbaren / teils gestalterisch unklaren Rechts-vor-links-Einmündungen einsetzen
<p>Fahrrad-Piktogrammketten</p> <p>Planerischer Vorschlag zur Verbesserung der Verträglichkeit des Mischverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen, in denen keine Radverkehrsanlage eingerichtet werden kann</p>	<p>Wirkung wird bezweifelt, Verwirrung befürchtet</p> <p>→ Einzel-Piktogramme in Eisenbahnunterführung L 549 zur Unterstützung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht</p> <p>→ Ggf. Einzel-Piktogramme in Eisenbahnunterführung Hölter Weg</p> <p>→ Ggf. einseitiges Haltverbot in Ehringhauser Straße prüfen</p>
<p>Ladezonen einrichten</p> <p>Planerischer Vorschlag zur Erhöhung der Verträglichkeit des Lieferverkehrs in der Mühlenstraße, Bäckstraße und der östlichen Lüdischen Straße</p>	<p>Entfall Parkplätze kritisch</p> <p>→ Ggf. perspektivisch prüfen</p>
<p>Mini-Kreisverkehr Lüdische Straße / Bäckstraße</p> <p>Planerischer Vorschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Einmündung und zur Erleichterung der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung in der Bäckstraße</p>	<p>In Beteiligung und Abstimmung als unnötig kritisiert</p> <p>→ Rechtwinklige Zuführung der Bäckstraße zwischen den Bäumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erleichterung der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung in der Bäckstraße</p>
<p>Fahrradstraße Mühlenstraße</p> <p>Planerischer Vorschlag zur Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Mühlenstraße</p>	<p>Flächenhafte Stärkung des Radverkehrs in der Innenstadt aufgrund vielfältig verflochtener Fahrbeziehungen sinnvoller</p> <p>→ Fahrradzone Innenstadt Geseke</p>
<p>Tempo 30-Piktogramme</p> <p>Planerischer Vorschlag zur Erinnerung an die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt</p>	<p>→ Fahrradzone Innenstadt Geseke empfohlen mit entsprechenden Piktogrammen auf der Fahrbahn</p>

7 Anhang

Zu Maßnahme B-3 Einbahnstraßen einrichten

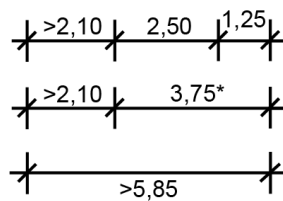
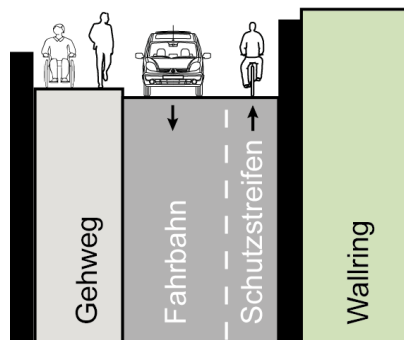
Ostmauer Mitte

Wichburgastr. - Zehnthof
Blickrichtung Nord



Ostmauer Süd

Hellweg - Muggenwinkel
Blickrichtung Nord



*In der Kurve bedarf es ggf. kleiner Breitenaufschläge für die Fahrbahn. Grundsätzlich sollte bei größeren Straßenraumbreiten der Gehweg breiter angelegt werden.

Stadt Geseke

Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt

Juni 2022

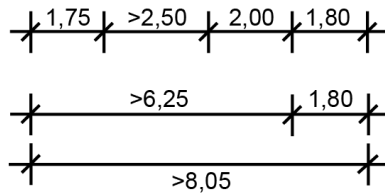
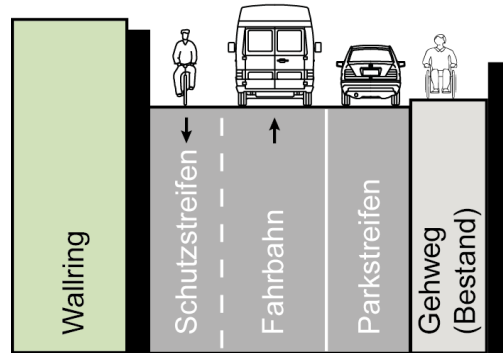
Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

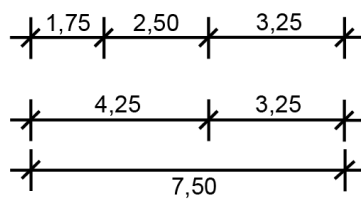
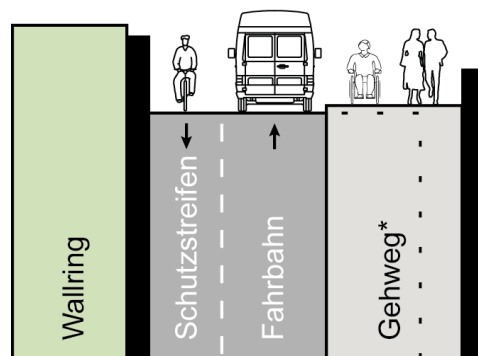
Juni 2022

Westmauer

Lüdische Str. - Kl. Hellweg
Blickrichtung Nord



An Engstelle vorspringende Bebauung Hausnummern 55-61



*gestrichelt ist der alte Querschnitt
mit 1,00 m Gehweg eingezeichnet

Zu Maßnahme C-3 Radverbindungen in die Innenstadt ausbauen



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022



Zu Maßnahme C-9 Minibusse auf vereinfachter Linienführung





Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

8 Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

- AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. URL: https://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf (Zugriff 28.07.2021).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): R-FGÜ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen.
- Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2019): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen.
- DifU Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Forschung Radverkehr international. URL: <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/186400/1/DS0453.pdf> (Zugriff 29.10.2021).
- DifU Deutsches Institut für Urbanistik / Bergische Universität Wuppertal (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. Wuppertal.
- ECF European Cyclists' Federation (2016): Shopping By Bike: Best Friend Of Your City Centre. URL: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf (Zugriff 29.10.2021).
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005): EAR 05 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): M Uko Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln.

Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Kommunalprofil Geseke, Stadt.

Kreis Soest (2018): Altersklassenprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/altersklassenprognose/altersklassenprognose.php> (Zugriff 20.10.2020).

Kreis Soest (2018): Bevölkerungsprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/bevoelkerungsprognose/bevoelkerungsprognose.php> (Zugriff 20.10.2020).

Kreis Soest (2018): Mängelmelder zu Schäden an Fuß- und Radwegen. URL: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/radverkehr/meld/maengelmelder.php (Zugriff 09.02.2021).

Kreis Soest (2018): Netzwerk Betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Soest. Präsentationsfolien. URL: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/bet/Betriebliches_Mobilitaetsmanagement.php (Zugriff 23.10.2020).

Kreis Soest (2020): Anradeln. <https://www.tourismus-kreis-soest.de/de/amp/entdecken/radfahren/Radveranstaltungen-und-Fuehrungen/Anradeln2> (Zugriff 26.01.2021).

Kreis Soest (2020): Unfallkommission. URL: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/sicherheit/unfallkommission/unfallkommission.php (Zugriff 17.02.2021).

Kreis Soest / Ingenieurbüro Helmert/ V-KON KG (2011): Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Soest. Schlussbericht. Aachen.

Kreis Soest / Institut für Technologie- und Wissenstransfer im Kreis Soest e. V. (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Soest unter Einbeziehung der Kommunen. Soest.

Kreis Soest / plan:mobil/ Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult (2018): Kreis Soest Nahverkehrsplan 2018-2022. Soest.



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Kreis Soest / RLG/ DB Westfalenbus/ VGBreitenbach (2018): Kreis Soest Liniennetz.

Kreis Soest / team red (2020): Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest. Soest / Berlin.

Planungsbüro für Landschafts- und Tierökologie W. Lederer (2020): Grünkonzeption für die Wallanlage in Geseke - Entwurfsplanung - Sitzung des Bau- Planungs- und Umweltausschuss am 27.08.2020. Präsentation. Zu finden unter https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/si0057.asp?__ksinr=10861

Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2016): Jahresbericht 2015. Regionale Zahlen und Daten aus den 14 Städten und Gemeinden des Kreises Soest.

Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2018): Verkehrsunfallstatistik 2017.

Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2019): Verkehrsunfallstatistik 2018.

Polizei Nordrhein-Westfalen Kreis Soest (2019): Verkehrsunfallstatistik 2019.

Sauerländischer Gebirgsverein (2021): Wandern in Geseke. URL: <https://sgv-geseke.de/wandern-in-geseke.html> (Zugriff 26.01.2021).

SPD Ratsfraktion Geseke (2020): Antrag zur Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom 27.08.2020 über Verbesserungen im Umfeld der Bahnhöfe in Geseke und Ehringhausen.

Stadt Geseke (2018): Unfallschwerpunkt entschärfen. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilung_n_2018/117200100000045873.php (Zugriff 08.12.2020).

Stadt Geseke (2019): Umgestaltung Marktplatz: Parkplätze. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilung_n_2019/117200100000048207.php (Zugriff 16.11.2020).

Stadt Geseke (2019): Umgestaltung Marktplatz: Verkehr. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilung_n_2019/117200100000048308.php (Zugriff 06.11.2020).

Stadt Geseke (2019): Umgestaltung Marktplatz: Verkehr. URL: https://www.geseke.de/01_aktuell/pressemitteilungen/Pressemitteilung_n_2019/117200100000048308.php (Zugriff 26.01.2021).

Stadt Geseke (2020): Anlage zum städtischen Straßenausbaukonzept 2021-2025.

Stadt Geseke (2020): Anlage zur neuen Festlegung des Maßnahmenprogramms des ISEK (Vorlagennummer RAT/010/2020).

Stadt Geseke (2020): Bebauungsplan B 4 – Südmauer – der Stadt Geseke – Aufstellung gem. § 2 BauGB (Vorlagennummer BPV/011/2020).

Stadt Geseke (2020): Einwohnerzahlen. URL:

https://www.geseke.de/05_freizeit_tourismus/stadtportrait/Einwohnerzahlen.php (Zugriff 20.10.2020).

Stadt Geseke (2020): Protokoll zu TOP Ö 5: Antrag der CDU-Ratsfraktion – Radweg Bönninghausen-Geseke – in der Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses der Stadt Geseke vom 18.06.2020. URL: https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/to0050.asp?__ktonr=16425 (Zugriff 26.01.2021).

Stadt Geseke (2020): Protokoll zu TOP Ö 5: Antrag der CDU-Ratsfraktion – Radweg Bönninghausen-Geseke – in der Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses der Stadt Geseke vom 18.06.2020. URL: https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/to0050.asp?__ktonr=16425 (Zugriff 26.01.2021).

Stadt Geseke (2020): Protokoll zum TOP Ö 8: Antrag der BG-Ratsfraktion – Bahnhof Geseke – barrierefreie Zuwegung zum 2. Bahnsteig – in der Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses der Stadt Geseke vom 18.06.2020. URL: https://sessionnet.krz.de/geseke/bi/to0050.asp?__ktonr=16421 (Zugriff 18.01.2021).

Stadt Geseke (o. J.): Bus- und Bahnverbindungen. URL:

https://www.geseke.de/05_freizeit_tourismus/Bus-_und_Bahnverbindungen/Bus-_und_Bahnverbindungen.php (Zugriff 09.07.2021).

Stadt Geseke (o. J.): Radstation. URL:

<https://www.geseke.de/buergerinfo/produkte/117200100000009993.php> (Zugriff 18.01.2021).

Stadt Geseke / ARGE Dorfentwicklung GbR / DSK GmbH & Co. KG (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Geseke.

Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung.

Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung.

Stadt Geseke / LK Argus Kassel GmbH (2018): Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe für die Stadt Geseke.

UDV Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2019): Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen. Unfallforschung kompakt. Berlin.

Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen. Unfallforschung kompakt. Berlin.

Wirtschaftskammer Österreich / Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft / CIMA (2010): Studie Radfahren und Einkaufen. Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich. URL:

<https://www.bing.com/search?q=studie+radfahren+und+einkaufen+österreich&cvid=8e8e3449facc4f95bbd6b275eaadec27&aqs=edge..69i57.8247j0j1&pglt=43&FORM=ANNTA1&PC=U531> (Zugriff 29.10.2021).

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Unsere Förderangebote für Sie. URL:

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/angebote_ks_owl_1.pdf (Zugriff 26.01.2021).

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Übersicht über bestehende Konzeptplanungen	23
• Tabelle 2: Regelung, Anzahl und Belegung der Park- und Stellplätze in der Geseker Innenstadt	47
• Tabelle 3: Bedienungsangebot auf der Schiene (jeweils ab Geseke)	67
• Tabelle 4: Bedienungsangebot im Busverkehr (jeweils ab Geseke).	68
• Tabelle 5: Ausstattung der Mobilstation Bahnhof Geseke (Auszug). Quelle: Kreis Soest / team red (2020): Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest. Soest / Berlin. Nr. 4.1 Anhang 1.	75
• Tabelle 6: Zeichenerklärung für die SWOT-Analyse	78
• Tabelle 7: SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen) für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt Geseke	79
• Tabelle 8: Handlungsziele für das Integrierte Verkehrskonzept Innenstadt Geseke	84
• Tabelle 9: Maßnahmenkatalog des Integrierten Verkehrskonzepts Innenstadt	86
• Tabelle 10: Diskutierte, aber nicht weiterverfolgte Maßnahmenansätze	131

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan zur Erstellung des Integrierten Verkehrskonzepts	2
• Abbildung 2: Dialograum-Übersicht auf geseke-innenstadt-mobil.de (1. Beteiligung)	4
• Abbildung 3: Anzahl Teilnehmende nach Dialogen (1. Beteiligung)	4
• Abbildung 4: Beispielbild für den Website-Aufbau aus dem Dialog 4 (1. Beteiligung)	5
• Abbildung 5: Teilnehmende nach Wohnort (1. Beteiligung)	5
• Abbildung 6: Teilnehmende nach Altersgruppe (1. Beteiligung)	6
• Abbildung 7: Bewertung der vorgeschlagenen Zielsetzungen (Dialog 4 in der 1. Beteiligung)	7
• Abbildung 8: Empfindung des Fahrradfahrens auf den Straßen innerhalb des Walls	8
• Abbildung 9: Einschätzung des Parkplatzangebots für die Bewohner*innen der Innenstadt (nur bei Angabe Wohnort in der Geseker Innenstadt, n=44)	9
• Abbildung 10: Einschätzung des Parkplatzangebots für kurze Aufenthalte in der Innenstadt (Einkauf, private Erledigungen, Freizeit, Besuche, Bringen/ Holen)	9

- Abbildung 11: Dialograum-Übersicht (2. Beteiligung) 11
- Abbildung 12: Anzahl Teilnehmende nach Dialogen (2. Beteiligung) 12
- Abbildung 13: Teilnehmende nach Wohnort (2. Beteiligung) 12
- Abbildung 14: Teilnehmende nach Altersgruppe (2. Beteiligung) 13
- Abbildung 15: Bewertung der Maßnahmen in der Kartenabfrage (n=Anzahl Antwortende, insgesamt 301 Teilnehmende am Dialog 1 in der 2. Beteiligung) 16
- Abbildung 16: Bewertung der zusammengefassten räumlichen Maßnahmen (jeweils ca. 250-260 Antwortende, insgesamt 273 Teilnehmende im Dialog 2 in der 2. Beteiligung) 17
- Abbildung 17: Bewertung der allgemeinen Maßnahmen (jeweils ca. 240-250 Antwortende, insgesamt 273 Teilnehmende im Dialog 2 in der 2. Beteiligung) 18
- Abbildung 18: Lage von Geseke im Raum. Quelle: Openstreetmap-Mitwirkende 2020. URL: <https://www.openstreetmap.org> (Zugriff 06.11.2020). Verändert. 19
- Abbildung 19: Altersklassenprognose für die Stadt Geseke. Eigene Darstellung, Quelle: Kreis Soest (2018): Altersklassenprognose. URL: <https://www.kreis-soest.de/statistik/bevoelkerung/geseke/altersklassenprognose/altersklassenprognose.php> (Zugriff 20.10.2020). 21
- Abbildung 20: Stadtgebiet von Geseke mit Kennzeichnung des Untersuchungsgebiets Innenstadt. Quelle: openstreetmap.org (Zugriff: 23.11.2020), verändert. 28
- Abbildung 21: Luftbild der Innenstadt mit Abgrenzung des Untersuchungsgebiets. Quelle: Geobasis NRW. URL: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/> (Zugriff: 03.11.2020). Verändert. 28
- Abbildung 22: Zusammensetzung der Kundenherkunft des Geseker Einzelhandels. Eigene Darstellung, Quelle: Stadt Geseke / Junker + Kruse (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Geseke – Fortschreibung. S. 28. 35
- Abbildung 23: Othmarstraße und Lüdische Straße jeweils Richtung Innenstadt 40
- Abbildung 24: Links: Pflasterung an der Einmündung Bachstraße / Cranestraße. Es gilt rechts vor links. Rechts: Der wenig definierte Innenring am Kreisverkehr Markusstraße / Calenhof wird häufig geschnitten 41
- Abbildung 25: Mini-Kreisverkehr Bachstraße / Hellweg; Mini- bzw. Kleiner Kreisverkehr Lüdische Straße / Calenhof mit Hindernissen auf der Kreisinsel 42
- Abbildung 26: Tagesganglinie der Parkraum-Belegungserhebung 46
- Abbildung 27: Einschätzung des Parkplatzangebotes in der Innenstadt für Bewohner*innen (links), dort Berufstätige (Mitte) sowie kurze Aufenthalte (rechts) 48

- Abbildung 28: Unzureichende Gehwege am Hellweg, an der Nordmauer, Südmauer und Ostmauer (im Uhrzeigersinn) 54
- Abbildung 29: Überbreite Fahrbahnen am FGÜ Ernst-von-Bayern-Straße Höhe Uekernstraße sowie auf der Lüdischen Straße (Höhe Querung Wallring) 55
- Abbildung 30: unübersichtliche Quersituation Bachstraße / Lüdische Straße; schlechte Sicht und fehlende Bordabsenkung Wichburgastraße / Auf dem Stifte 56
- Abbildung 31: Unattraktive Führung des Radverkehrs im Übergang L 549 Delbrücker Straße – Kreisverkehr; Fehlende Querungshilfe über die L 549 Ernst-von-Bayern-Straße im Zuge Am Sandgraben – Lorenzgasse; Radfahrende auf dem Gehweg an der Kreuzung L 549 Alhardstraße / L 875 Störmeder Straße 60
- Abbildung 32: Beurteilung des Fahrradfahrens auf den Straßen innerhalb des Walls 62
- Abbildung 33: Haltestellen Störmeder Straße; Seniorenheim 76

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Wesentliche Ergebnisse der Kartenabfrage (Dialog 3) 10
- Karte 2: Nutzungsstruktur in der Geseker Innenstadt. Basierend auf FNP = Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020 30
- Karte 3: Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt mit dem Fahrrad in Isochronen und fußläufiger 2-km-Radius. Quelle: openrouteservice.org (Zugriff 23.11.2020), verändert 32
- Karte 4: Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt mit dem Pkw in Isochronen. Quelle: openrouteservice.org (Zugriff 23.11.2020), verändert 32
- Karte 5: Erreichbarkeit der Geseker Innenstadt (Bezugspunkt Bahnhof Geseke) mit dem öffentlichen Personennahverkehr nach Fahrzeit und Bedienfrequenz 33
- Karte 6: Unfälle im Straßenverkehr 2010 - 2019 mit Personenschaden. Eigene Darstellung, Quelle: Kreispolizeibehörde Soest 37
- Karte 7: Bestandsaufnahme im Kfz-Verkehr 43
- Karte 8: Öffentliche Parkplätze und private Sammelstellplätze nach Regelung 45
- Karte 9: Darstellung der Park- und Stellplatzbelegung um 10, 14, 18 und 22 Uhr 49
- Karte 10: Wichtige Verbindungen des Fußverkehrs anhand relevanter Ziele und Quellen und bestehender Wegführungen. Nutzungsstruktur basierend auf FNP = Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020 52
- Karte 11: Bestandsaufnahme Fußverkehr und öffentliche Räume 57



Stadt Geseke

**Integriertes
Verkehrskonzept
Innenstadt**

Juni 2022

- Karte 12: Wichtige Verbindungen des Radverkehrs anhand des ausgewiesenen Radroutennetzes sowie relevanter Ziele und Quellen und bestehender Wegeführungen. Nutzungsstruktur basierend auf FNP = Flächennutzungsplan der Stadt Geseke, 111. Änderung vom 4. Juni 2020 59
- Karte 13: Bestandserhebung im Radverkehr 64
- Karte 14: Regionales Liniennetz im östlichen Kreis Soest. Quelle: Kreis Soest / RLG / DB Westfalenbus / VGBreitenbach (2018): Kreis Soest Liniennetz 68
- Karte 15: Liniennetzkarte und Bushaltestellen im Geseker Innenstadtbereich 70
- Karte 16: Bedienungsqualität montags bis freitags tagsüber 5:30 bis 20 Uhr 72
- Karte 17: Bedienungsqualität abends ab 20 Uhr sowie am Wochenende 73
- Karte 18: Zielzustand Verkehrslenkung und -regelung (Zusammenfassung) 92
- Karte 19: Maßnahmen zur Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum 99
- Karte 20: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 106
- Karte 21: Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes 122
- Karte 22: Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs 129

Kassel

Querallee 36
D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Markgrafenstraße 62-63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de