

Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt - SWOT-Analyse und Zielsetzungen -

Präsentation im Bau-, Planungs- und Verkehrsausschuss
der Stadt Geseke am 24. Juni 2021

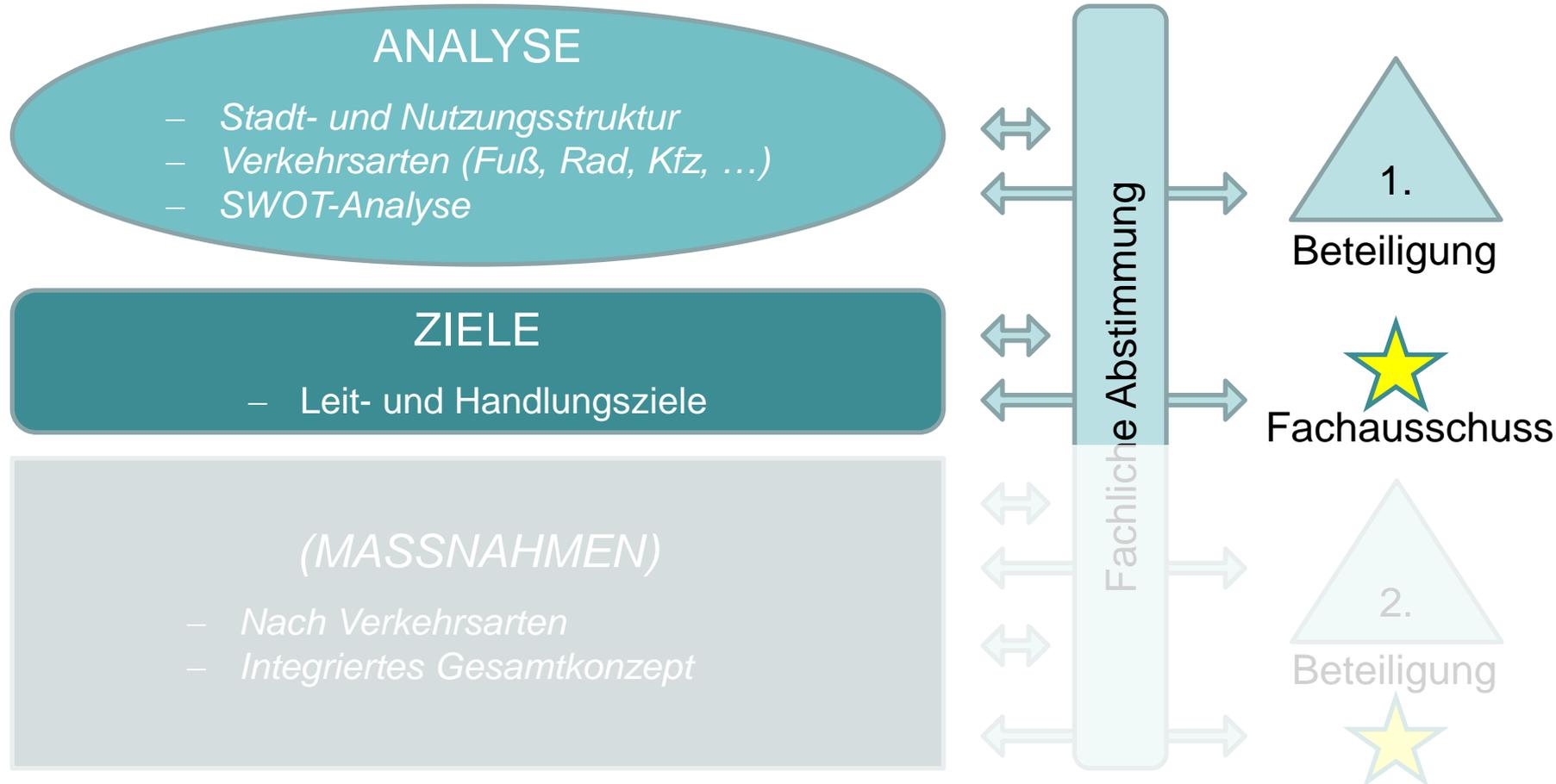


Inhalt

- Struktur des Konzepts
- SWOT-Analyse
- Zielsetzungen
- Weiteres Vorgehen



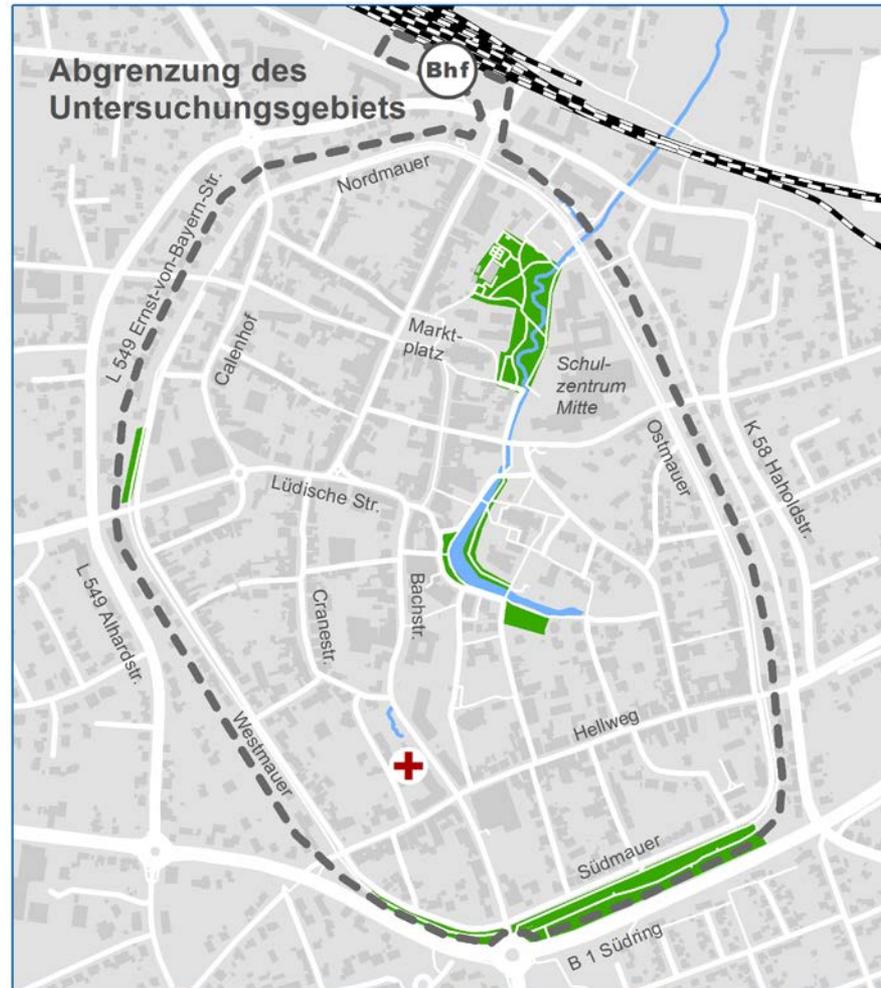
Struktur Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt



Untersuchungsgebiet

Historischer Stadtkern
umschlossen vom Wallring
+ Bahnhof

Relevante Randbereiche
(Straßenring B 1, L 549, K
58) werden mit
berücksichtigt!



Website zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

geseke-innenstadt-mobil.de



Dialog 1

Wie sind Sie in der Geseker Innenstadt mobil?

Teilen Sie uns mit, zu welchen Zwecken und mit welchen Verkehrsmitteln Sie normalerweise und während des Corona-Lockdowns in der Innenstadt unterwegs sind.

[Dialog 1 starten](#)



Dialog 2

Ihre Einschätzungen zur verkehrlichen Situation in der Innenstadt.

Nehmen Sie Stellung zu ausgewählten Fragestellungen rund um die Ist-Situation des Verkehrs in der Geseker Innenstadt.

[Dialog 2 starten](#)



Dialog 3

Zeigen Sie uns konkrete Stellen auf der Karte!

Markieren Sie konkrete Probleme, gute Beispiele und Ihre Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt auf der Karte.

[Dialog 3 starten](#)



Dialog 4

Zielsetzungen für den Verkehr in der Innenstadt.

Wie soll die Zukunft von Mobilität und Verkehr in der Geseker Innenstadt aussehen?

[Dialog 4 starten](#)

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

- 25. Februar bis 25. März 2021: Beteiligungsfunktion zu SWOT-Analyse, möglichen Zielen und ersten Maßnahmenideen
- Über 200 Teilnehmende
- Veröffentlichung der Beteiligungsergebnisse ab morgen (25.06.)

SWOT-Analyse

- Planerische Bestandsanalyse: Umfangreiche sektorale Karten und Bericht
- Erweitert durch Hinweise und Meinungen aus der Bürger*innen-Beteiligung
- SWOT: Zusammenfassung zu Stärken, Schwächen, Risiken, Chancen

Allgemein/ Stadtstruktur

- + Innenstadt mit zentralörtlichen Funktionen inkl. Bahnhof ist fußläufig sowie mit dem Rad in 5-10 Min aus der Kernstadt zu erreichen
- + Begehbare Wallring definiert Innenstadt räumlich
- + Kundschaft im Einzelhandel stammt überwiegend aus Geseke
- + Marktplatz und Fußgängerzone als räumlicher, kultureller, wirtschaftlicher Mittelpunkt

SWOT-Analyse: Umweltverbund

- + Engmaschiges Fußwegenetz aufgrund historischer Stadtstruktur
- + Zebrastreifen an Kreisverkehren und wichtigen Gehverbindungen
- Gehwege stellenweise deutlich zu schmal bzw. fehlend
- Straßenquerung teilweise gefährlich und nicht barrierefrei



- + Ostmauer: Schutzstreifen in Gegenrichtung als gute Lösung
- Nur 3 von 11 Einbahnstraßen für Radverkehr geöffnet
- Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt teilweise unattraktiv
- Radabstellanlagen fehlen in Innenstadt, Überlastung am Bahnhof, dabei geringe Auslastung Radstation



- Bushaltestellen teilweise noch nicht barrierefrei
- + RB 89 im Halbstundentakt; Ausbau Bahnhof zu Mobilstation
- Kein Busangebot ab 20 Uhr, starke Einschränkungen am Wochenende



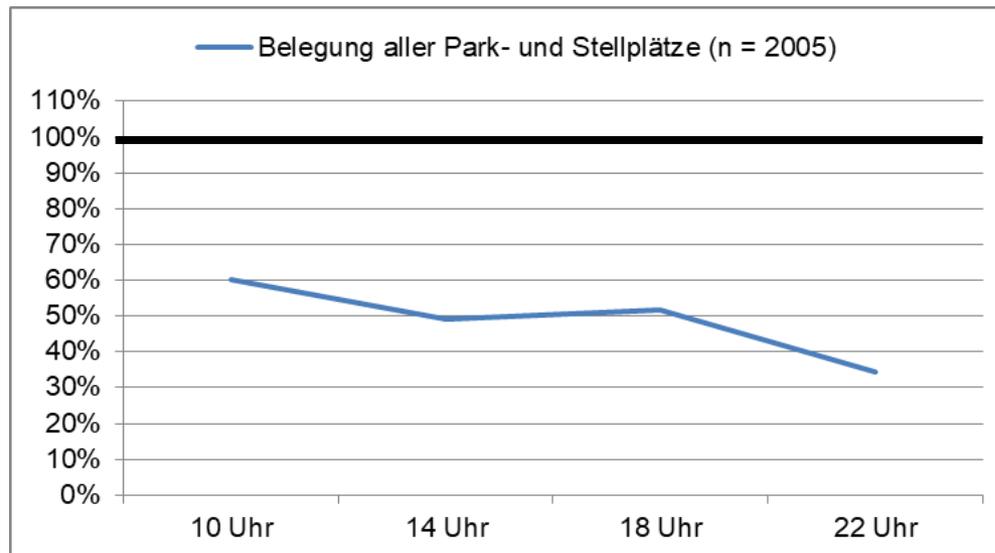
SWOT-Analyse: Kfz-Verkehr

- + Straßenring B1 / L549 / K 58 zur verkehrlichen Entlastung
- Stark befahrene Bachstraße, Hellweg, Lüdische Straße (Vermutung Schleichverkehr)
- + Tempo-30-Zone innerhalb des Walls
- Gefahrene Geschwindigkeiten teilweise zu hoch
- + Viele verkehrsberuhigt gestaltete Wohnstraßen
- + Kreisverkehre als sichere und intuitive Knotenpunktform
- Rechts vor links wird teilweise missachtet

- + Parkleitsystem
- Keine Ladezonen (Lieferverkehr in zweiter Reihe / auf Gehweg)
- o Kurzzeitparken-Zone ohne Ausnahmen für Bewohner*innen
- Gehweg wird in einigen Wohnstraßen zu Parkstreifen umfunktioniert



Parkraum-Belegungserhebung



- + Insgesamt kein Parkdruck (< 60 %) in der Innenstadt
- vormittags hoher Parkdruck im zentralen Versorgungsbereich
- + freie Kapazitäten Noltenhof, Marktstr. Ecke Calenhof, Haus der Vereine
- teilweise hoher Parkdruck in Wohnstraßen



Belegung der Parkplätze am Werktag um 10 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)

- 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)

Frage in die Runde

Stimmen Sie der dargestellten Problemsicht zu?

Gibt es Ergänzungen?

Leitziele des Integrierten Verkehrskonzepts

4 übergeordnete Ziele gemäß dem ISEK:



Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum



Erhöhung der Verkehrssicherheit



Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr)



Überprüfung des ruhenden Verkehrs

... Nachhaltigkeit, Lebensqualität, Innenstadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort

Handlungsziele

Konkrete Ziele für die Maßnahmenentwicklung – gestützt auf Beteiligung



Verringerung der Barrieren im öffentlichen Raum

Querungsmöglichkeiten barrierefrei, sicher und angenehm gestalten

Benutzbarkeit von Gehwegen gewährleisten

ÖPNV barrierefrei ausgestalten

Handlungsziele



Erhöhung der Verkehrssicherheit

Durchgangsverkehr innerhalb Wall vermeiden

Besonders Einmündungen + Kreuzungen sicherer gestalten

Zu hohe Geschwindigkeiten vermeiden

Enge Fahrbahnen und Überholabstand Kfz-Rad fokussieren

Vorschlag Handlungsziele



Stärkung des Umweltverbundes

Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt verbessern

Radverkehr innerhalb Wall bevorzugen

Radabstellanlagen ausbauen

Innenstadt verkehrsberuhigen und für Fußverkehr attraktivieren

Bahnhof und Busverkehr attraktiver gestalten

Handlungsziele

P Überprüfung des ruhenden Verkehrs

Örtlich hohen Parkdruck mildern

Parkplatzsituation für verschiedene Nutzer*innen-Gruppen verbessern

Lieferverkehr ordnen – Ladezonen einrichten

Regelwidriges Parken vermeiden

Frage in die Runde

Stimmen Sie den vorgeschlagenen Handlungszielen zu?

Weiteres Vorgehen

Juli

- Finalisierung Analyse und Zielsetzungen
- Erarbeitung erster Maßnahmenentwurf

August

- Verwaltungsabstimmung erster Maßnahmenentwurf
- 2. Öffentlichkeitsbeteiligung – Feedback Maßnahmen

Herbst

- Erweiterte Verwaltungsabstimmung Maßnahmen
- Präsentation im Bau-, Planungs- und Verkehrsausschuss
- Integriertes Gesamtkonzept inkl. Umsetzungskonzept

Weitere Anregungen

Haben Sie weitere Informationen oder Hinweise für uns?

info@geseke-innenstadt-mobil.de

