

Der Patriot / Geseker Zeitung
Ulrike Dietz

Nachrichtlich an die Fraktionen im Stadtrat

2023-02-05

Artikel vom 04.02.2023
Fahrradzone „ist völlig sinnfrei“

Hallo Frau Dietz!

Vielen Dank für die ausführliche Berichterstattung aus dem Bauausschuss zum Thema Fahrradzone in der Innenstadt. Es könnte allerdings der Eindruck entstehen, **dass wir (BG) grundsätzlich gegen die Förderung des Fahrradverkehrs in der Innenstadt wären. Dies ist natürlich nicht korrekt.** Es sind aber möglichst alle Auswirkungen zu bedenken. Immer und auch bei allen zukünftigen Beschlüssen.

Diese Überlegungen sind allerdings umfangreicher und nicht durch kurze Wortmeldungen im Ausschuss darstellbar. Wir werden also diese Abwägung auch den anderen Fraktionen zur Verfügung stellen.

Unser Ziel ist nicht, wie Herr Bernhard von den Grünen es formulierte, „*mehr Fahrräder in die Innenstadt zu bekommen*“ (Anm.: und das Auto zu verbannen), sondern die Attraktivität und Lebensqualität von Geseke generell zu stärken und den Einfluss auf die Umwelt zu minimieren. Mit welchen Maßnahmen auch immer.

Anforderungen an zukünftige Maßnahmen:

1. Die Gewerbesteuer ist ein signifikanter Teil der Stadtfinanzierung und ermöglicht erst die Umsetzung von Beschlüssen durch den finanziellen Beitrag. Negative Auswirkungen sind also nur unter Zwängen akzeptierbar.
2. Die Attraktivität der Innenstadt muss erhöht werden. Eine belebte Innenstadt hat positive Auswirkung auf andere Anforderungen sowie auf die empfundene Lebensqualität in einer Stadt.
3. Die Emission von CO₂ soll gesenkt, auf keinen Fall erhöht werden.
4. Sonstiges = ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Einschätzung der Ausgangssituation:

- Geseke hat bereits jetzt gute Voraussetzungen zur Fahrradnutzung. Die Topografie hat kaum Steigungen (nur im Süden). Die Innenstadt ist eine Tempo-30 Zone. Selbst diese Geschwindigkeit ist teilweise, je nach Tageszeit, nicht erreichbar. Es gibt Gassen, welche eine verkürzte Streckennutzung mit dem Fahrrad erlauben, nahezu unabhängig vom, oder nur mit geringem KFZ-Verkehr.
- Die Bevölkerung, speziell aus den Ortsteilen und aus den Stadtrandbereichen, nutzt das KFZ um in möglichst kurzer Zeit Besorgungen in der Innenstadt zu erledigen. Teilweise auch mehrfache Anlaufstellen nacheinander. Im Innenbereich (der Umwallung, die Fußgängerzone, die Bäckstraße, Mühlenstraße) aber auch folgend im Außenbereich (Discounter, Baumarkt, Handwerk, ...). Für einzelne Besorgungen und zu Freizeitzwecken, also mit genügend Zeit ausgestattet, wird häufig das Fahrrad genutzt.
- Die Möglichkeiten hierfür die „Öffentlichen“ zu nutzen gehen gegen Null!

- Der Einzelhandel, abgesehen von den Grundversorgern, kämpft bereits seit längerem gegen die Konkurrenz in den benachbarten größeren Städten, im Speziellen aber gegen die Übermacht des Internets, was großen Druck auf die Preisgestaltung ausübt und die Margen drückt. Eine Ausweitung des Umsatzes wäre zur Kompensation nötig, eine Verringerung ist jedoch festzustellen. Dies drückt die Marge noch weiter.
- Kauf im Internet erhöht den CO₂ Abdruck durch den Lieferverkehr und die Rücksendungen (> 30%) erheblich. Nicht nur durch die einzusetzenden Fahrzeuge, sondern auch durch mehr Staus und ineffizienteren Betrieb von KFZ auf überregionalen Strecken. Eine festzustellende Erhöhung des CO₂ Ausstoßes findet auch statt, falls der Einkauf via KFZ in den größeren Nachbarstädten stattfindet; anstatt lokal wenn möglich.
- Geseke war als Stadt mit gutem, unkompliziertem und kostenfreiem Parkangebot Ziel von Kunden und Besuchern, auch aus dem Einzugsbereich von Lippstadt und dem Kreis Paderborn. In den letzten Jahren wurde dieser Standortvorteil jedoch sukzessive beseitigt. Dass dies zu verringerter Attraktivität von Geseke als Einkauf- und Stadtbummelziel führt wird durch Kommentare aus dem erweiterten Bekanntenkreis bestätigt.

„Verlust“ an Parkraum

ca. 40 Stellplätze Ecke Bachstraße/Cranestraße, Pachtvertrag wurde von Seiten der Stadt nicht verlängert, Bau von 2 Mehrfamilienhäusern.

ca. 22 Stellplätze durch Marktplatzneubau

ca. 20 Stellplätze am Haus der Vereine. Dort wird, entgegen unserer Empfehlung die Immobilie an der Mühlenstraße zu nutzen, ja das neue Rathaus entstehen (leider auf Kosten der Innenstadtgestaltung = Fußgängerzone). Und ja, mit Parkplätzen für den Mitarbeiter- und Besucherverkehr. Allerdings wird dafür die bisherige Verwaltung aufgegeben und vermutlich in den Privatbereich übergehen. Damit dürften die Parkplätze dort auch nicht mehr öffentlich zur Verfügung stehen.

Das Quartier „Bachstraße / Am Teich / Überwasser“ steht zur Neugestaltung an. Bisher sind keine konkreten Absichten der Überarbeitung bekannt, bisherige Äußerungen ließen keinen Schluss zu. Hier steht zu befürchten, dass weitere Parkplätze (hinter dem Wasserrad) in Zukunft entfallen werden.

Interessanterweise werden Großveranstaltungen des Stadtmarketings, die ja die Attraktivität und Bekanntheit der Stadt im weiteren Umkreis steigern und Besucher in die Stadt locken sollen, dann auf dem „Filet“, also der verbleibenden Großparkfläche und deren Umgebung, ausgerichtet.

Einschätzung der Folgen

Wenn man das Verkehrsverhalten der Bewohner realistisch beurteilt, wird es jeweils einen Anteil Personen geben:

1. die Fußgänger aus dem Nahbereich Innenstadt sind
2. welche gerne auch mit dem Fahrrad zum Einkauf, oder der Erledigung von anderen Besorgungen, in die Innenstadt fahren
3. die das Fahrrad zu Freizeitaktivitäten/Gastronomiebesuch nutzen

4. Personen, welche bei schönem Wetter gerne Rad fahren aber bei schlechtem Wetter halt nicht
 5. die das KFZ zum Transport schwerer Lasten nutzen, die nicht mit dem Fahrrad zu transportieren sind (vom Wocheneinkauf bis zur Waschmaschine)
 6. die überzeugte Autofahrer sind
 7. die (nicht zu vergessen) aus verschiedenen Gründen auf das Auto angewiesen sind (Alter, Gehbehinderung, viele Kinder, ...)
- Gruppe 1 ist von dem Konzept nur am Rande betroffen.
 - Während Gruppe 2 ja schon überzeugt ist und in jedem Fall mit Muskelkraft fährt.
 - Gruppe 3 ist zwar in der Freizeit bereit mit dem Rad zu fahren, aber für die täglichen Besorgungen eben nicht. Diese Personen werden mit dem KFZ in der Innenstadt anzutreffen sein.
 - Ebenso Gruppe 4, da die Tage mit „schlechtem Wetter (da hat wohl jeder seine Definition)“ im Jahresverlauf subjektiv „überwiegen“.
 - Die Gruppen 5 + 6 werden sowieso mit dem KFZ kommen wollen. Für sporadischen Transport wird sich nicht jeder ein Lastenrad leisten können und wollen. Es soll sogar Leute geben, die überhaupt kein Fahrrad besitzen oder auch Personen, die nicht Fahrradfahren können. Elektroautofahrer werden mit „*ich bin doch grün, was wollt ihr denn*“ argumentieren.
 - Die Gruppe 7 hat gar keine anderen Optionen zur KFZ-Nutzung. Schon heute wird aus dieser Gruppe von „mehrfach nötigem Kreisen“ berichtet, etwa für einen Arztbesuch, um einen Stellplatz in annehmbarer Entfernung zu finden.

Sollte es dazu kommen, dass Personen lieber mit dem KFZ in die Nachbarstädte fahren als auf das Fahrrad zu steigen oder sich der Situation mit dem KFZ in der Innenstadt auszusetzen, wäre das unter Emmissions-Gesichtspunkten schädlich (lieber 2 km Geseke Innenstadt als 12 km Lippstadt, eine Strecke)! Wie gesagt, das gibt es leider heute schon. Eine weitere Absenkung der gefahrenen Geschwindigkeit ist ebenfalls kontraproduktiv. Verbrennungsmaschinen haben einen optimalen Arbeitspunkt. Je weiter der Betrieb hiervon entfernt ist, umso ineffizienter sind diese und der Verbrauch, und damit der CO₂ Ausstoß pro Entfernungseinheit, höher. Elektrisch betriebene KFZ sind hier nur so lange außen vor, solange diese mit grünem Strom betrieben werden. Ist das der Fall, greift das CO₂-Argument aber weder im positiven noch negativen Sinn.

Sollte eine Umsatzreduzierung im Handel von nur 10% eintreten, könnte das bereits Betriebe gefährden und den Leerstand vergrößern. Dies hätte natürlich weitere negative Auswirkungen auf die Anforderung „Mehr Attraktivität für die Innenstadt“ und „Erhalt des Gewerbesteueraufkommens“.

Die im Verkehrskonzept geforderte Unterbindung des „Quer- oder Durchgangsverkehrs“ ist auch differenziert zu betrachten. Wird zum „Sightseeing (=Leute gucken)“ die Innenstadt durchfahren, wird sich das wohl kaum verhindern lassen. Kreuzen zum Abkürzen dagegen schon. Dazu sind allerdings einfache Maßnahmen ausreichend, die dazu führen die „Abkürzung“ uninteressant zu machen.

Ein Vorschlag im „Verkehrskonzept Innenstadt“ war die Sperrung der Noltengasse und Überwasser für den KFZ-Verkehr und hier nur noch Lieferverkehr zuzulassen. Dies wurde bei der Vorstellung jedoch mit großer Mehrheit zurückgewiesen. Den Parkplatzverlust, sollte dies dennoch umgesetzt werden, müsste man dann abwägen oder an anderer Stelle ausgleichen.

Man kann schon heute die Stadt durch die Gassen inkl. Fußgängerzone relativ gut und zügig mit Fahrrad o.ä. befahren und durchqueren, mit minimalem Kontakt mit dem KFZ Verkehr. Wenn man das will. Die o.g. Sperrung wäre eine Erweiterung dieser Möglichkeiten, die die Querfahrt mit dem KFZ unmöglich macht.

Gegenläufige Einbahnstraßen kann man auch heute schon ausweisen, ohne dass es einer Fahrradzone bedarf. Einen Testlauf hat es ja in der Bäckstraße bereits mal gegeben.

Nicht zuletzt ist das Ausweisen der Innenstadt ein **Verkehrsversuch!** Dies wird ja auch immer wieder betont. Dieser läuft jedoch über 2 Jahre. **Treten die o.g. Folgen ein, wird man die Fahrradzoneregulierung relativ schnell wieder rückgängig machen können, die negativen Effekte jedoch nicht.**

Damit müssten wir dann in Zukunft leben, während andere Gemeinden ihre Lehren vorab aus unseren Ergebnissen ziehen können.

Fazit:

Es geht eben nicht nur um sieben Parkplätze, die zu bedenkenden Einflüsse sind doch deutlich vielfältiger.

Um „die Attraktivität und Lebensqualität von Geseke zu stärken und den Einfluss auf die Umwelt zu minimieren“ erscheint die Ausweisung der Innenstadt als Fahrradzone als untaugliches Mittel. In Ihrem Kommentar bezeichnen Sie die Ablehnung der Fahrradzone als „ziemlich provinziell“. Aber genau das sind wir doch, **im besten Sinn**. Eben keine Großstadt, sondern eine lebens- und liebenswerte Kleinstadt. Genau das schätzen wohl die meisten Einwohner. Bei der notwendigen Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone sind wir uns ja einig.

Wir sind überzeugt, dass es nicht eine belebte Innenstadt geben wird weil wir mehr Fahrradfahrer haben werden, sondern mehr Fahrradfahrer weil die Innenstadt attraktiv ist.

„Sinnfrei“ ist also die Essenz aus den oben angeführten Überlegungen.



Peter Klatecki
BG Geseke
Stellv. Vorsitzender