

1. Radverkehr fördern – Kfz-Verkehr verringern, Große Straßenbauprojekte



Wir sehen im Kfz- und Radverkehr ein Miteinander, daher gilt, dass einzelne Verkehrsträger nicht bevorteilt werden, sehen aber auch, dass es zu einer neuen Aufteilung kommen muss. Neben dem wichtigem Baustein, ÖPNV, befürworten wir zur Optimierung und Reduzierung des städtischen motorisierten Verkehrs in der Stadt Metrobusse, Parkleitsysteme, Mobilität-Apps, Mobilstationen, P+R-Parkhäuser außerhalb der Innenstadt und mehr Platz für Anwohnerparken. Wir befürworten die Straßenbauprojekte Eschstraße und B51 ausdrücklich.

2. Radverkehr braucht Platz – Flächenumverteilung



Wir plädieren dafür, Parkplätze wie am Domplatz, der Königsstraße oder der Apostelkirche zu Fahrradstellplätzen umzuwidmen. „Die verbesserte Anbindung der Stadtteile – etwa eine neue Route entlang der WLE-Strecke ab Wolbeck – sowie die Pflege und Instandhaltung der bestehenden Radwege für ein hohes Qualitätsniveau gehören für uns zur zentralen Rolle des Radverkehrs im Gesamtverkehrskonzept für Münster.“

3. Radverkehr braucht Service – Fahrradparken



Es muss attraktive Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt und an ÖPNV-Haltestellen geben. Informationskampagnen für VermieterInnen könnten das Unterbringen von Rädern auf privatem Grund verbessern. Planung, Umsetzung und Überwachung soll in einem „Amt für Mobilitäts-Management“, aus einer Hand kommen.

4. Radverkehr braucht Vorrang – Velorouten, Standards und Flächenkonkurrenz



Für die FDP ist dabei die Bürgerbeteiligung wichtig, um die Ortskenntnis und Erfahrung der BewohnerInnen der tangierten Stadtteile für eine optimale Streckenführung zu nutzen.

5. Radverkehrsförderung braucht Geld – Haushalt



Die FDP fördert keinen „Wettkampf“ zwischen den einzelnen Fortbewegungsmitteln. Wie die Haushaltslage angesichts der Corona-Folgen aussieht, ist derzeit nicht absehbar, dennoch wird für uns Mobilität eine hohe Priorität haben, so dass wir in diesem Bereich keine Einsparungen planen.

6. Radverkehr braucht Rücksicht – Parkraumbewirtschaftung und Überwachung



Die Gebühren für das Anwohnerparken sind 2019 angepasst worden. Aus unserer Sicht gibt es keine Notwendigkeit an der Gebührenschaube zu drehen. Falsches und behinderndes Parken ist konsequenter als bisher zu ahnden.

7. Umweltverbund und Klimaschutz – Maßnahmen und Evaluierung



In dem wir den ÖPNV und den nicht-motorisierten Individualverkehr weiter ertüchtigen und somit das Angebot verbessern, wollen wir Anreize setzen, um vom PKW auf andere Verkehrsträger umzusteigen. Dies soll aber auf Freiwilligkeit beruhen.

8. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit – Tempo 30 innerorts



Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts halten wir für falsch, da kein signifikanter Unterschied bei der Lärm- und Verkehrsreduzierung zwischen der Tempo-50 und Tempo 30 besteht. Der aktuelle „Flickenteppich“ an Geschwindigkeitsregelungen ist der Sicherheit nicht zuträglich.

9. Radverkehr braucht Fürsprecher – Struktur in Politik und Verwaltung



Ein Münsteraner Mobilitätskonzept ohne zentrale Rolle für das Fahrrad kann es nicht geben. Ob und wie dafür eine eigene Haushaltsstelle einzurichten wäre, sollte einer politischen Diskussion vorbehalten bleiben.