

1 Radverkehr fördern – Kfz-Verkehr verringern

Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um den Umweltverbund zu stärken, den Kfz-Verkehr einzuschränken, den Radverkehr zu fördern und auf diese Weise die Verkehrswende voranzubringen?

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass klimaschädliche und KFZ-Verkehr fördernde Straßenbauprojekte, wie z. B. Eschstraße, B51 oder Nordumgehung Roxel, gestoppt werden?

Bündnis 90 / Die Grünen Münster

Wir wollen die autofreie Altstadt bis 2025 und autoarme Verkehrskonzepte für alle Stadtteile. Hierzu ist eine Konzeptentwicklung mit breiter Bürger*innenbeteiligung vorgesehen. Unsere Vorstellungen: Alle Altstadtstraßen werden autofrei. Anlieger- und Liefer- und Dienstleistungsverkehr sowie Rettungsdienst und Polizei sind davon ausgenommen. Wir wollen eine Altstadt, die von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geprägt ist und eine hohe Aufenthaltsqualität hat. Hierzu sollen punktuelle Durchfahrtsperren, die Umnutzung der oberirdischen Stellplätze (Ausnahme: Stellplätze für Menschen mit Behinderung), sukzessive Umwandlung der öffentlichen Parkhäuser in Quartiersparkhäuser für die Anwohner*innen. Die schrittweise Entwicklung hin zu einer Stadt fast ohne Autos soll auf die anderen Stadtteile übertragen werden, denn die Verkehrswende soll in der gesamten Stadt Wirklichkeit werden.

Mit einem zusammenhängenden Radwegenetz (ERA-Empfehlungen als Standard) wollen wir komfortable, sichere und schnelle Radwegeverbindungen möglich machen. Hinzu kommen weitere Maßnahmen: Grüne Welle für den Radverkehr, weitgehende Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Promenadenvorfahrt für den Radverkehr ohne Ausbremsung des Busverkehrs, der zweite Promenadenring als stadtteilverbindende Stadtumfahrung, den Ausbau der Fahrradstraßen mit den entwickelten Qualitätsstandards (s. Bismarckallee) und Velorouten, die als Fahrradschnellstraßen attraktiv, sicher und zügig das Umland mit der Stadt Münster und die Stadtteile miteinander verbinden.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass klimaschädliche und KFZ-Verkehr fördernde Straßenbauprojekte, wie z. B. Eschstraße, B51 oder Nordumgehung Roxel, gestoppt werden?

Ja.

CDU Münster

Eine bedarfsgerechte und klimafreundliche Verkehrspolitik besteht in einem ausgewogenen Verkehrsmix. Die CDU setzt sich für eine Stärkung des Fahrradverkehrs in (und nach) Münster ein: Velorouten, Fahrradstraßen oder Gehwegsanierungen wurden mit den Stimmen der CDU im Rat der Stadt Münster beschlossen und eine Finanzierung für Planung und Bau bereitgestellt. Das werden wir auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Ebenso muss das Busnetz ausgebaut und möglichst bald stadtweit mit „loop“ (ÖPNV auf Handyanforderung) ergänzt werden. Das große Ziel ist eine Münsterland S-Bahn, deren Umsetzung mit der WLE zwischen Hauptbahnhof und Sendenhorst beginnt.

DIE LINKE Münster

Wir möchten den öffentlichen Nahverkehr kostenlos machen und ausbauen, Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes umverteilen, die Infrastruktur für Fahrradfahrer*innen ausbauen und verbessern sowie die Innenstadt autofrei machen. Die Interessen von Fußgänger*innen im Verkehrsgeschehen wollen wir stärken. Darüber hinaus wollen wir Maßnahmen ergreifen um mit dem Rad flüssiger und ohne häufiges Halten voran zu kommen, bspw. durch grüne Wellen für Radfahrer*innen. Unserer Meinung nach sind dies Maßnahmen die parallel angegangen werden

müssen, um mit der Verkehrswende endlich voran zu kommen. Denn nur wenn wir einen guten und kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, ein gut ausgebautes Netz an Fahrradwegen und -straßen sowie sichere und barrierefreie Fußwege haben, wird es für Menschen attraktiv, auf den klimafreundlichen Umweltverbund umzusteigen.

Konsequenterweise sind wir daher auch allgemein gegen klimaschädliche Straßenbauprojekte, die den Kfz-Verkehr noch weiter fördern, anstatt ihn endlich zugunsten des Umweltverbundes einzuschränken. Daher haben wir u.a. auch gemeinsam mit der ÖDP die Resolution der Umweltverbände gegen den Ausbau der B51 zur sofortigen Beschlussfassung in den Rat eingebracht.

FDP Münster

Wir sehen im Kfz- und Radverkehr kein Gegeneinander, sondern ein Miteinander. Daher gilt für uns, dass nicht einzelne Verkehrsträger bevorteilt werden müssen, sehen aber, dass wir zu einer anderen Aufteilung kommen müssen. In diesem Zusammenhang ist für uns der ÖPNV ein weiterer wichtige Baustein. Daher setzen wir uns beispielsweise für die Einführung eines Metrobussystems ein. Weitere Ideen zur Optimierung – und Reduzierung – des motorisierten Gesamtverkehrs in der Stadt sind für uns konsequente Nutzung der Digitalisierung (Parkleitsystem, Bündelung aller Mobilitätsangebote in einer App etc.), aber auch Mobilstationen, Ausbau von Parkhäusern außerhalb der Innenstadt (P+R) und Umwandlung innerstädtischen Parkraums für vermehrtes Anwohnerparken.

Die Frage nach den Straßenbauprojekten ist für die FDP nicht pauschal mit Nein oder Ja zu beantworten – Kommunalpolitik muss stets viele Gesichtspunkte abwägen, um Bedarfe, Nach- und Vorteile und natürlich auch Umweltgesichtspunkte zu berücksichtigen. Wir befürworten die Straßenbauprojekte Eschstraße und B51 ausdrücklich, wenngleich es zu den Planungen der B51 im Detail noch Fragen und Probleme gibt.

Münster Liste – bunt und international

Unser wichtigstes Ziel für die Verkehrswende in Münster ist die Schaffung der immissionsarmen Innenstadt in zwei Stufen. Dazu soll zunächst der Kernstadtbereich und wenig später der Innenstadtbereich vom Verkehr mit Verbrennermotoren komplett befreit werden. Der Busverkehr in diesem Bereich muss kostenfrei werden und bei Bedarf müssen neue Linien geschaffen und auch die Takte verdichtet werden. Wirtschaftlich ist die Innenstadt für Münster natürlich von erheblicher Bedeutung. Deshalb muss der Güterverkehr in diesem Bereich mit viel Anlieferverkehr und natürlich auch dem Abtransport der erworbenen Waren durch die Kund*innen kommunal organisiert werden. Dazu schlagen wir die Schaffung eines kommunalen, öffentlichen Güternahverkehrs mit Linienverkehr und digitalem Individualservice, durchgeführt von einem Eigenbetrieb der Stadt mit Partnern aus der lokalen, bevorzugt kollektiv oder gemeinnützig arbeitenden Unternehmen, vor. Die Parkhäuser in der Innenstadt, sofern sie nicht für emissionsfreie Fahrzeuge als Stellplatz Verwendung finden, werden zu kommunalen Güterverteilerpunkten umgebaut. Zukünftig erfolgt dann sowohl die Warenanlieferung wie auch, wenn von den Kund*innen gewünscht, der Warenabtransport über den öffentlichen Güternahverkehr (ÖGNV).

Wir lehnen die genannten Straßenbauprojekte in der geplanten Form ab. Der Umweltverbund, sowohl innerstädtisch als auch regional, kann nicht durch Straßenneubau für PKW und LKW mit Verbrennermotoren gestärkt werden. Investitionen sind nahezu ausschließlich für die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu tätigen.

ÖDP Münster

Zur Verringerung des Kfz-Verkehrs in Münster hat sich die ÖDP wiederholt gegen Straßenbauprojekte wie die Eschstraße, B51 und der Nordumgehung Roxel ausgesprochen. Wir werden uns auch weiterhin nach allen Kräften dafür einsetzen, diese verkehrspolitisch rückwärts gewandten Projekte zu verhindern bzw. zu stoppen, aktuell zum Beispiel beim Ausbau des Kolde-Rings, auch wenn wir innerstädtische Rückbauten befürworten (Wahlprogramm, S. 11).

Die ÖDP setzt sich ausdrücklich für eine autofreie Innenstadt ein, um die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weiter zu verringern und mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Weiterhin setzt sich die ÖDP für eine Vorrangschaltung des Ampelsystems für den Rad- und Fußverkehr ein, wie es z. B. Kopenhagen beispielhaft umsetzt. Wenn Radfahrer zügig durch die Stadt kommen, erhöht sich die Attraktivität des Rads enorm.

In unserem Wahlprogramm führen wir Maßnahmen auf, die die Mobilitätswende in Münster endlich umsetzen sollen. Dazu gehören sichere Radwege und baulich getrennte Radwege, eine gesamtstädtische Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und die Schaffung weiterer autofreier Siedlungen im Stadtgebiet. Diese Maßnahmen sind nicht abschließend, sondern nur als beispielhafte Aufzählung zu verstehen (Wahlprogramm, S. 10f.).

PIRATENPARTEI Münster

Uns ist in erster Linie wichtig Verkehr von vorneherein zu vermeiden durch konsequente Förderung von Home-Office/Heimarbeit und digitalisierter Verwaltung. Wir wollen, dass Verkehrsflächen in der Stadt Münster neu organisiert werden. Überall wo es möglich erscheint, wollen wir die Differenzierung von Fußweg, Radweg und Autostraße auflösen und "Shared Space" als Planungselement in Münster etablieren. Viele innenstadtnahe Verkehrsplätze, mehrspurige Einbahnstraßen, vierspurige Straßen im Allgemeinen, müssen unserer Meinung nach auf den Prüfstand. Außerdem wünschen wir uns bei Straßen wie der B51 eine mindestens abschnittsweise flächige Überbrückung oder sogar Überdachung - So kann die Fläche wenigstens noch anderweitig genutzt werden. Gegen die Eschstraße haben sich die Piraten in der Bezirksvertretung konsequent eingesetzt.

SPD Münster

Wir werden Maßnahmen umsetzen, mit denen der Radverkehr und der öffentliche Nahverkehr massiv gefördert werden. Der Busverkehr in Münster muss schneller werden (u. a. durch konsequent eingerichtete neue Busvorrangspuren), aber er muss auch die preisgünstigere Alternative zum Auto werden (durch ein 1-Euro-Ticket-Modell). Die Aktivierung von Bahnhaltdepunkten und der Ausbau der Bahnlinien zu einem Stadtbahnkonzept (eingebunden in ein münsterlandweites Modell) soll schnelle Verbindungen in die und aus der Stadt schaffen. Wir wollen ein Ausbauprogramm für Radwege umsetzen, das neben Velorouten auch eine Einrichtung von beidseitigen Radwegen an allen großen Straßen in Münster umsetzt. Darüber hinaus wollen wir deutlich mehr Fahrradparkplätze schaffen, nicht nur in der Innenstadt.

Die Resolution des Rates der Stadt Münster gegen die Pläne zum Ausbau der B 51 geht auf unsere Initiative zurück. Das Prinzip der Reduzierung des Autoverkehrs gilt für uns nicht nur für die Innenstadt, sondern auch für die Ortskerne von Roxel und Wolbeck. Deswegen halten wir es für falsch, diese Maßnahmen zu kritisieren, gleichzeitig aber im Bereich der Innenstadt einen vierspurigen Ausbau des Kolde-Rings zu beschließen.

2 Radverkehr braucht Platz – Flächenumverteilung

Das vom Rat beschlossene Radverkehrskonzept 2025 fordert, die Verkehrsflächen für den Radverkehr durch Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen zu vergrößern. Wird sich Ihre Partei dafür einsetzen, dass dem Radverkehr mehr Raum gegeben wird? Wo sehen Sie Bedarf und Möglichkeiten, dem Autoverkehr zugunsten des Radverkehrs Platz wegzunehmen?

Bündnis 90 / Die Grünen

Ja. Wir wollen den Verkehrsraum zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neu aufteilen. Beispielhaft an der Wolbecker Straße: Umwandlung des PKW-Parkstreifens zugunsten eines Radstreifens plus Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Somit wird mehr Platz den Fußverkehr geschaffen, was mehr Sicherheit und zugleich mehr Aufenthaltsqualität schafft. Beispielhaft auch an der Grevener Straße stadtauswärts. Hier soll (übergangsweise) eine Radspur geschaffen werden auf der jeweils rechten Autospur. Grundsätzlich sehen wir in allen Stadtbereichen Möglichkeiten und Notwendigkeiten dem Radverkehr mehr Platz auf Kosten des PKW- Verkehrs zu ermöglichen.

Wichtig ist uns, dass Verbesserungen für den Radverkehr nicht zulasten des Fußverkehrs erfolgen dürfen.

CDU Münster

Klar ist: Wer mehr Fahrradverkehr will, muss auch Flächen für Fahrradwege, Fahrradstraßen und Velorouten bereitstellen. Das wollen wir. Wir sind alle täglich Radfahrer, Bus und Bahnnutzer, Autofahrer und Fußgänger. Deshalb werden wir keinen Verkehrsträger ausschließen. Wir wollen Alternativen zum Auto für Münster und Region anbieten, wie zum Beispiel mit der von der CDU beschlossenen Münsterland S-Bahn, um Dauerstaus aufzulösen.

DIE LINKE Münster

Wir setzen uns dafür ein, dass dem Radverkehr (ebenso wie dem öffentlichen Nahverkehr und den Fußgänger*innen) mehr Raum gegeben wird. Wir möchten bspw. Rad- und Fußwege verbreitern und dafür Verkehrsflächen umverteilen, die bisher bspw. durch Parkplätze oder mehrspurige Straßen in Beschlag genommen werden. Allgemein setzen wir uns für möglichst autofreie und perspektivisch auch autofreie Stadtteile ein. Insbesondere die Münsteraner Innenstadt befindet sich aber bereits jetzt kurz vor dem Verkehrskollaps. Diese müsste unserer Meinung nach daher möglichst schnell für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden um hier effektiv und sinnvoll Flächen für den klimafreundlichen Umweltverbund gewinnen zu können, die Lebensqualität zu steigern und unsere Klimaziele zu erreichen.

Unser Konzept für eine autofreie Innenstadt sieht daher vor, zuerst den Bereich innerhalb des Promenadenrings autofrei zu gestalten und diesen Bereich in einem zweiten Schritt bis hin zum Stadtring auszuweiten. Auf diese Weise könnte die freiwerdende Verkehrsfläche dann für den klimafreundlichen Umweltverbund genutzt werden. Um die Planungen hierzu möglichst schnell auf den Weg zu bringen, haben wir am 24.6. auch im Stadtrat die grundsätzliche Entscheidung für eine autofreie Innenstadt (mindestens innerhalb des Promenadenrings) beantragt. Durch Gegenstimmen (SPD, CDU) bzw. Enthaltungen (Grüne) bei den großen Fraktionen wurde dieser Antrag aber leider nicht angenommen. Das bestärkt uns aber nur noch mehr darin, uns weiter für eine echte Verkehrswende einzusetzen – denn ohne Druck von Links und von vielen weiteren Initiativen und Gruppen scheint diese leider nicht möglich zu sein.

FDP Münster

Wir plädieren dafür, Parkplätze wie am Domplatz, der Königsstraße oder der Apostelkirche zu Fahrradabstellplätzen umzuwidmen. Dazu gehört für uns auch, falsches und behinderndes Parken

konsequenter als bisher zu ahnden, um mehr Sicherheit und Raum für den Radverkehr zu schaffen. 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.

Münster Liste – bunt und international

Wo immer es im innerstädtischen Bereich und natürlich auch in den dörflichen Strukturen Münsters es möglich ist, sollte der Verkehrsraum nach dem Prinzip des „shared space“ organisiert werden. Der Bereich der Grevener Straße zwischen dem Ring und der Steinfurter Straße sollte zum Beispiel für den motorisierten Durchgangsverkehr (ausgenommen Busse und Einsatzfahrzeuge im Notfall) gesperrt werden. Fahrradstraßen, wie zum Beispiel die Wilhelmstraße, sollen durch Sperrungen (vergleichbar Kinderhauser Straße / Jahnstraße) für PKW und LKW gesperrt werden. Durch solche Maßnahme, deren Umsetzung grundsätzlich überall in der Stadt zu prüfen ist, wird nicht nur für den Fuß- und Radverkehr mehr sichere Verkehrsfläche geschaffen, sondern auch die Anwohner*innen werden erheblich von Emissionen entlastet.

ÖDP Münster

Von den zahlreichen Vorschlägen der ÖDP zur Umverteilung der Verkehrsfläche seien hier exemplarisch die für den Radverkehr relevantesten genannt. Die ÖDP fordert

- die Aufhebung der Radverkehrsbenutzungspflicht,
- die Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Fahrradparkplätze,
- den konsequenten, zügigen und komfortablen Ausbau der Fahrradstraßen und Velorouten (dies ist in den aktuellen Planungen der Stadtverwaltung nicht zu erkennen),
- Radverkehrsplaner in der Stadtverwaltung einzustellen.

Wir sind der Überzeugung, dass insbesondere bei den großen Einfallstraßen ein großer Bedarf an Neuverteilung des Verkehrsraumes besteht. Besonders offensichtlich wird das bei der Weseler Straße (jedenfalls ab Koldering bis zur Wilhelmstraße (dann Stadtgraben), bei der Hammer Straße zwischen Ludgerikreisel und Umgehungsstraße und bei der Grevener Straße zwischen Steinfurter Straße und Ortsende Münster. Mittelfristig wird sich durch den Vorrang des Umweltverbundes bei der Stadtplanung eine Ausweitung des Verkehrsraumes für den Umweltverbund ergeben.

Für die kommende Ratssitzung haben wir als Ratsgruppe Piraten/ÖDP einen Antrag eingebracht, die Verwaltung zur Schaffung von temporären Radwegen („Popup-Bikelanes“) zu beauftragen. Dies sehen wir als ersten Schritt für den Prozess der weiteren Umverteilung des Verkehrsraumes zugunsten des Fahrrads.

PIRATENPARTEI Münster

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bietet sich überall da an, wo ausreichend Sicherheit und Raum – auch für Kinder - ist. Auch ein gut durchdachtes Konzept einer autofreien oder autoarmen Innenstadt können wir uns vorstellen.

SPD Münster

Wir setzen uns seit langem für eine Neuaufteilung des Straßenraums ein, der vor allem den Menschen in den Fokus rückt. Aufenthaltsqualität, Attraktivitätssteigerung und Verkehrsberuhigung werden von den Anwohner*innen und Geschäftsleuten stark befahrener Straßen gefordert. Gerade zur Umgestaltung der Wolbecker Straße haben wir entsprechende Anträge gestellt, die bisher nicht aufgegriffen wurden. Die Diskussion um die Rotfärbung der Fahrradstraßen zeigt aber auch: Ohne eine umfassende Einbeziehung aller Beteiligten und die gemeinsame Suche nach konkreten

Lösungen wird das nicht funktionieren. Wir setzen uns daher für eine umfassende und frühzeitige Bürger*innenbeteiligung ein, insbesondere von Anwohner*innen.

3 Radverkehr braucht Service – Fahrradparken

Wie kann aus Sicht Ihrer Partei das Fahrradparken an den Bahnhöfen, den intermodalen Schnittstellen, und in den Kerngebieten der Innenstadt entwickelt sowie das Fahrradparken auf privatem Grund gefördert werden?

Bündnis 90 / Die Grünen

Wir wollen mit einem 10.000 Bügel- Programm vor allem auf bisherigen PKW-Stellplätzen mehr Stellplätze für Fahrräder/Lastenräder schaffen. Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen ist groß, auch im Umfeld der Bahnhöfe. Auch im gesamten Stadtgebiet müssen weitere Kapazitäten geschaffen werden, um den besseren Umstieg vom ÖPNV auf den Radverkehr zu ermöglichen. In allen Baugebieten sind umfangreiche Abstellplätze und -anlagen vorzusehen.

CDU Münster

Fahrradstellplätze gerade rund um den Prinzipalmarkt zu finden, ist eine Herausforderung. Erleichterung bringt auf der Bahnhofs-Ostseite ein neues Fahrradparkhaus mit über 2.100 Stellplätzen. Stadtweit müssen Mobilitätsstationen ausgebaut werden, um den Umstieg aufs Fahrrad zu verbessern. So, wie es der selbsternannte Macher Peter Todeskino am Bremer Platz verantwortet, darf das allerdings nicht gehen: Dort versperren hunderte Räder Radwege und Bürgersteige. Drinnen im Parkhaus ist es genau umgekehrt: Hunderte Fahrradständer stehen leer. Hier werden wir umsteuern.

DIE LINKE Münster

Wir setzen uns dafür ein, dass die Möglichkeiten für das Fahrradparken ausgebaut werden und genügend kostenfreie Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Momentan geschieht leider in der städtischen Planung häufig noch das Gegenteil. Bestes Beispiel hierfür ist der Neubau der Bahnhofsostseite durch den Investor Landmarken AG. Dort sind leider mehrere hundert kostenfreie Fahrradstellplätze weggefallen, für die kein ausreichender Ersatz geschaffen wurde. Das ist einer von vielen Gründen, warum wir als LINKE dieses Projekt als einzige abgelehnt haben. Wir finden es muss endlich Schluss damit sein, dass öffentliche Flächen privatisiert werden und dann nicht mehr für öffentliche Aufgaben (wie bspw. Fahrradstellplätze) zur Verfügung stehen. Um die Situation kurzfristig zu entlasten haben wir uns daher in der Bezirksvertretung Münster-Mitte dafür eingesetzt, dass die von der Stadt im Parkhaus an der Bahnhofsostseite geschaffenen Fahrradstellplätze kostenfrei bereitgestellt werden – leider haben dies alle anderen Parteien anders gesehen als wir. Weiterhin haben wir uns dafür eingesetzt, dass der Investor dazu verpflichtet wird, auf seinem Grundstück weitere kostenlose Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen.

FDP Münster

Wie schon zu Frage 2 ausgeführt, muss es in der Innenstadt attraktive Abstellmöglichkeiten für Zweiräder geben. Dies gilt auch für die von Ihnen genannten Schnittstellen an Haltestationen des ÖPNV (Bus und Schiene). Das jeweilige Umsteigen muss bequem und sicher möglich, die Räder komfortabel abstellbar sein. Für das Unterbringen der Räder auf privatem Grund gibt es auch in Münster bereits gute Beispiele von sicheren und wettergeschützten Unterstellmöglichkeiten, ebenso bei diversen Unternehmen. Hier ist eine verstärkte Informationskampagne für VermieterInnen denkbar. Auch dies wäre eine der vielen mögliche Aufgabe für ein neues „Amt für Mobilitäts-Management“, für dessen Gründung bei der Stadtverwaltung wir uns einsetzen. Hier sollten die Kompetenzen für Münsters Mobilität zukunftsfähig gebündelt werden. Planung, Umsetzung und Überwachung könnten so in einer Hand liegen und alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen im Blick bleiben.

Münster Liste – bunt und international

An Umsteigestellen des Umweltverbundes sind sichere, kostenfreie und geräumige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Auf das Land NRW sollte die Stadt Münster einwirken, dass auf privaten Flächen sichere, kostenfreie und geräumige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder Pflicht werden. Auf Vermieter*innen möchten wir – gern auch durch Landesgesetz – Einfluss nehmen, dass sie zudem hindernisfrei erreichbare Fahrradgaragen mit Stromanschluss zum Standard machen. Aktuell müssen die vorgesehenen Radparkplätze am „Hansator“ auf der Fläche der Baumaßnahme nahe an den Eingangsbereichen zum Bahnhof geschaffen werden und nicht auf dem Bremer Platz.

ÖDP Münster

Für die Verbesserung des Fahrradparkens ist nach unserer Auffassung die Umwidmung von PKW-Stellplätzen zu Fahrradstellplätzen eine zentrale Aufgabe der Planung in den kommenden Jahren. Es muss dabei sichergestellt werden, dass die Fahrradparkplätze dem Bedarf entsprechend zur Verfügung gestellt werden. Das Abstellen von Rädern muss ortsnah, bequem und sicher möglich sein.

Das zunehmende Aufkommen an Lastenrädern erfordert die Schaffung weiterer spezieller Parkplätze. Die Erfahrung bei der Einführung der ersten Lastenradparkplätze zeigt, dass die Stadt hier aktiv auf deren Freihaltung einwirken muss.

PIRATENPARTEI Münster

In erster Linie würden wir uns dort positiver Beispiele aus den Niederlanden bedienen. Generell wollen wir Fahrradparken bei Bebauungsplänen besser berücksichtigt wissen. Mehr Stellplätze für Fahrräder auf der Straßenfläche, wo sonst Autos parken, ist ein weiterer Punkt, den wir fordern!

SPD Münster

In den letzten Jahren sind in der Innenstadt mehr Fahrradparkplätze weggefallen als neue entstanden. Diesen Trend wollen wir umkehren. Wir wollen an allen Bahnstationen zusätzliche Abstellanlagen schaffen, auch an den neu zu schaffenden Mobilitätsstationen. Darüber hinaus wollen wir auch in den Wohnquartieren, insbesondere in der Innenstadt, zusätzliche Abstellanlagen einrichten (Seitenstreifen, Plätze). Diese Abstellanlagen müssen aber auch gepflegt werden. Mit zusätzlichen Kräften des Ordnungsamts wollen wir daher dafür sorgen, dass Fahrradschrott regelmäßig abgeräumt wird.

4 Radverkehr braucht Vorrang – Velorouten

Münsters Velorouten bleiben unter dem bundesweit anerkannten Radschnellweg-Standard. Wie wollen Sie sicherstellen, dass zügige, sichere und komfortable Pendlerstrecken umgesetzt werden, die Frau und Mann ganzjährig zum Umstieg auf das Rad motivieren?

Wie vermeiden Sie Flächenkonkurrenz zur Naherholung und zum Fußverkehr?

Bündnis 90 / Die Grünen

Wir wollen die vorgesehenen Standards verbessern, wohlwissend, dass dies nicht an jeder Stelle der Velorouten immer möglich ist. Wir wollen nach und nach zunehmend Fahrradschnellstraßenniveau erreichen. Velorouten müssen deutlich mehr sein als „Pättkestouren“, wenn sie zügige, komfortable und sichere Radwegeverbindungen sein sollen.

Wir setzen auf asphaltierte Wege mit „intelligenter Beleuchtung der Wege“, um insbesondere auch Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Wo es möglich ist, sollen durch eine neue Aufteilung des Verkehrsraums mehr Breite für die Velorouten geschaffen werden – zugunsten der Naherholung und des Naturraums.

Den ersten Antrag auf den Bau von Fahrradschnellstraßen in Münster haben wir GRÜNE gestellt. Der Fußverkehr darf nicht beeinträchtigt werden, Flächenversiegelungen in großem Umfang sind zu vermeiden.

CDU Münster

Eine solide und mit den Bürgern abgestimmte Planung ist für uns ein wichtiger Punkt bei der Trassenführung der Velorouten.

DIE LINKE Münster

Wir möchten komfortable, zügige und sichere Velorouten. Dazu gehört für uns dann bspw. eine direktere Wegführung als dies bspw. bei der Veloroute Telgte-Münster der Fall ist oder Vorrang für den Radverkehr an Kreuzungen mit dem motorisierten Individualverkehr. Da wir allgemein Flächen, die bisher für den motorisierten Individualverkehr genutzt wurden, zugunsten von Rad- und Fußverkehr umverteilen wollen, sehen wir hier in den meisten Fällen keine Flächenkonkurrenz zwischen Radverkehr, Fußverkehr und Naherholung. Einzelne Ausnahmen gibt es hierzu aber bspw. beim Dortmund-Ems-Kanal, bei dem die Flächenkonkurrenz aber vorrangig durch die Verbreiterung des Kanals entsteht.

FDP Münster

Derzeit sind ja bereits einige solcher Radschnellwege in der Planung bzw. in den Anfängen der Umsetzung. Für die FDP ist dabei die Bürgerbeteiligung wichtig, um die Ortskenntnis und Erfahrung der BewohnerInnen der tangierten Stadtteile für eine optimale Streckenführung zu nutzen. Alternativ-Vorschläge werden oft notwendig sein, um die von Ihnen angesprochene Konkurrenz bei Themen wie Naherholungsgebiete und Fußverkehr nicht zu Konflikten werden zu lassen. Hier gilt es, kluge – allerdings auch stets von den örtlichen Gegebenheiten abhängige – Lösungen und notfalls ein geregelter Miteinander zu gestalten. Der ADFC kann und sollte da sicher ein kompetenter und informierter Gesprächspartner für die Politik sein.

Münster Liste – bunt und international

Das vorhandene Veloroutenprogramm muss grundlegend überarbeitet werden. Das relativ flache Münsterland sollte bei der Radverkehrsförderung deutlich über den bundesweiten Standard hinausführen. Je direkter und kreuzungsfreier die Routen sind, desto größer wird die Akzeptanz

der Menschen sein, wodurch ein vermehrter Umstieg auf das Fahrrad wahrscheinlicher wird. Dem Aspekt der Flächenkonkurrenz ist höchste Priorität zu geben.

Fußverkehr genießt aus unserer Sicht den gleich hohen Stellenwert wie Radverkehr. Naherholung, aber noch wichtiger sind Flächen für den Natur- und Umweltschutz, sollten möglichst wenig von Velorouten, außer als Ziel natürlich, tangiert oder gar getrennt werden. Die Veloroute von Münster nach Telgte muss jenseits des Kanals neu geplant werden. Es darf nicht sein, dass die „schnelle“ Verbindung mit aufwendigen Brücken, Unterführungen und behindernden Querungen um die Straßenführung herum geplant wird. Das Geld dafür – in den eine radverkehrsorientierte Wegeführung gesteckt – hat ein riesiges Potential!

ÖDP Münster

Mit Unterstützung und sachkundiger Führung des ADFC erfahren Mitglieder der ÖDP die geplanten Velorouten, um eigenständig einen Einblick in Qualität und mögliche Probleme der Strecken zu gewinnen. Auch nach Ansicht der ÖDP ist der Velorouten-Standard für das Projekt der Mobilitätswende unzureichend.

Die ÖDP setzt sich ausdrücklich für einen Ausbau der Velorouten ein. Hier darf keine Konkurrenz zu Fußverkehr und Naherholungsgebieten entstehen. Dazu setzen wir uns für eine Routenführung ein, die idealerweise den MIV einschränkt und keine massiven Baumaßnahmen in sensiblen Ökosphären oder zu Ungunsten des Fußverkehrs vorsieht. Verkehrsinfrastruktur steht ausreichend zur Verfügung und kann durch Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 30, der Einführung von weiteren Fahrradstraßen und der Zuschreibung von Verkehrsfläche des MIV an das Rad zugunsten des Umweltverbundes umverteilt werden.

Bei der Konzeption der Velorouten muss auf Sicherheit und Schnelligkeit gesetzt werden. Die Velorouten müssen, um eine gute Alternative zum Auto zu sein, möglichst wenig Umwege machen. Eine innerstädtische Optimierung der Ampelschaltung gesteht dem Radfahrer gerade im Berufsverkehr wertvolle Minuten zu, die die Annahmquote der Velorouten erhöhen werden.

Die ÖDP wirkt insbesondere darauf hin, dass die multimodale Mobilität verbessert wird. Dazu gehören weitere Bahnhaltepunkte, ein dichter Bahntakt und die verbesserte Umsteigemöglichkeit auf Bus und Bahn, sodass bei ungünstiger Witterung Teilstrecken auch mit dem ÖPNV bewältigt werden können und ein dauerhafter Ausstieg aus dem Kfz ermöglicht wird. Dazu muss die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder durch Vereinfachung der Ticketstruktur erleichtert werden und die Umsteigepunkte müssen sicher, freundlich und barrierefrei konzipiert werden.

Insbesondere muss die Verwaltung angehalten werden, die Promenade als zentralen Velorouten-Verteiler für die zu erwartenden Radverkehrsmengen entsprechend auszustatten. Nach Ansicht der ÖDP erleichtert eine autofreie Innenstadt diese Funktion deutlich.

PIRATENPARTEI Münster

Neben einer zukünftigen Orientierung am Radschnellweg-Standard können wir uns auch innovative Projekte wie die Überdachung von Radwegen vorstellen, die auch bei Regen, Schnee und starkem Sonnenschein eine bequeme Nutzung der Velorouten ermöglichen. Gerade im Außenbereich wäre dafür auch Platz, im Stadtgebiet zwischen den bebauten Flächen sind individuelle Lösungen zu erarbeiten.

Wir setzen bei der Planung von Velorouten auch auf den Input der Menschen in Münster und von Vereinen wie dem ADFC. Bürgerbeteiligung sollte genutzt werden, um solche Konflikte im vorhinein zu vermeiden. Ansonsten muss dann auch der Radverkehr mal vor den Interessen des Fußverkehrs zurückstehen.

SPD Münster

Auch nach jahrelanger Diskussion haben CDU und Grüne bis jetzt keine einzige Veloroute fertiggestellt. Dieses Umsetzungsdefizit wollen wir beseitigen, indem wir auch zügig für den z. T. noch nötigen Grunderwerb sorgen und so die Voraussetzungen für einen Ausbau schaffen. Wir wollen komfortable Velorouten auf allen wesentlichen Erschließungsachsen einrichten und dabei einen Standard definieren, der für Radfahrende höchstmöglichen Komfort schafft, aber auch die spezifischen Rahmenbedingungen vor Ort nicht außer Acht lässt.

5 Radverkehrsförderung braucht Geld – Haushalt

Die Bürgerumfrage Verkehr (2013) kam zu dem Ergebnis, von 100 Euro 33 Euro für das Radwegenetz auszugeben und nur 25 Euro für das Straßennetz.

Wird sich Ihre Partei dafür einsetzen, dass für die Förderung des Radverkehrs künftig deutlich mehr Geld ausgegeben wird als für den KFZ-Verkehr?

Bündnis 90 / Die Grünen

Ja, die Verkehrswende ist nur möglich, wenn eine Finanzwende damit einhergeht: Kein Geld mehr für den Straßenausbau, deutlich mehr Geld für ÖPNV und Rad- und Fußverkehr. Wir GRÜNE haben mit der CDU den Mobilitätsfonds mit 50 Millionen Euro aufgelegt, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Wir werden weitere Mittel in erheblicher Größenordnung einsetzen – in Verbindung mit Fördermitteln von Bund und Land – um die Verkehrswende Wirklichkeit werden zu lassen.

CDU Münster

Alleine durch die Planungen und Bauten in den letzten Jahren hat sich der Anteil von Aufwendungen für den Radverkehr deutlich erhöht (jährlich plus 12,5 Mio. Euro für den Masterplan Verkehr, ebenso plus 500.000 Euro für Radwegereparaturen). Damit geht es beispielsweise mit der beleuchteten Radroute entlang des Dortmund-Ems-Kanals voran. Der CDU geht es darum, das Radverkehrsnetz sicher und zukunftsgerecht auszubauen. Dafür wollen wir auch in der nächsten Ratswahlperiode Geld ausgeben.

DIE LINKE Münster

Auf jeden Fall. Viele der Ideen und Konzepte hierzu wurden ja bereits genannt. Generell möchten wir den klimafreundlichen Umweltverbund, also Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und den öffentlichen Nahverkehr, ausbauen. Dafür möchten wir Flächen, die bisher vom motorisierten Individualverkehr genutzt wurden, umverteilen und dementsprechend auch mehr Geld für den Umweltverbund als für den Kfz-Verkehr ausgeben. Das sorgt nicht nur für mehr Lebensqualität, sondern ist auch schon alleine um den drohenden Verkehrskollaps abzuwenden oder unsere Klimaziele zu erreichen absolut notwendig und unerlässlich.

FDP Münster

Die Freien Demokraten fördern keinen „Wettkampf“ zwischen den einzelnen Fortbewegungsmitteln– für uns haben alle Arten der Mobilität, die die Bürgerinnen und Bürger frei wählen können und sollen, gleiche Priorität, wenn es um Sicherheit, Komfort und Bedeutung für die Teilhabe am öffentlichen Leben geht.

Wie die Haushaltslage angesichts der Corona-Folgen aussieht, ist derzeit nicht absehbar, dennoch wird für uns Freie Demokraten Mobilität eine hohe Priorität haben, so dass wir in diesem Bereich keine Einsparungen planen.

Münster Liste – bunt und international

Wir sind der Auffassung, dass über Jahrzehnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) finanziell so stark bevorzugt wurde, dass die Lebensqualität der Menschen in Münster darunter massiv leidet. Auch das ökologische Gleichgewicht in unserer Stadt ist durch die Bevorzugung des MIVs weiterhin gefährdet!

Aus unserer Sicht ist – nicht nur – die Finanzverteilung auf die einzelnen Verkehrsträger erheblich in Richtung Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Personen- und Güternahverkehr mit Bus und insbesondere Bahn) zu verschieben, sondern auch die Zuschüsse

von Land, Bund und EU sind für den Umweltverbund zu nutzen. Ausgaben zur Förderung des MIV lehnen wir grundsätzlich ab. Der Nachholbedarf bei den ökologisch verträglicheren Verkehrsträgern ist so erheblich, dass nahezu ausschließlich Geld in die Infrastruktur für diese Verkehrsträger fließen sollte.

ÖDP Münster

Indem die ÖDP den weiteren Ausbau von Straßen für den MIV konsequent ablehnt, schaffen wir finanzielle Spielräume für einen ambitionierten Ausbau des Umweltverbundes. Hier sollte ein zentraler Schwerpunkt auf dem Radverkehr liegen, um komfortable, sichere und attraktive Radwege zu ermöglichen.

Eine Stadt wie Münster muss nach Ansicht der ÖDP eine Vorreiterrolle spielen, sodass sie sich wieder mit vollem Stolz „Fahrradstadt“ nennen kann. Dazu müssen die Ausgaben für den MIV minimiert werden.

PIRATENPARTEI Münster

Ja, grundsätzlich muss die Stadt zukünftig #autokorrektur von Anfang an denken. Erst wenn Fußgänger, Radfahrerinnen und der ÖPNV im Verkehrsraum untergebracht sind sollte der PKW/LKW Verkehr folgen. So entsteht von Anfang an ein nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrskonzept.

SPD Münster

Seit vielen Jahren setzen wir uns in den Haushaltsplanberatungen für mehr finanzielle Mittel im Radverkehr ein. Auch wünschen wir uns eine schnellere Abarbeitung der bereits beschlossenen Baumaßnahmen zur Verkehrssicherheit von Rad- und Fußverkehr an Kreuzungen. Die bisherigen Vorschläge zum Masterplan Mobilität 2035+ erfüllen unsere Ansprüche an Finanzierung und Realisierung der Radverkehrsförderung definitiv nicht. Wir sprechen uns daher dafür aus, die Mittel für die laufende KfZ-Straßenbauunterhaltung zu kürzen und 20 Millionen zugunsten des Radverkehrswegenetzes umzuschichten.

6 Radverkehr braucht Rücksicht – Parkraumbewirtschaftung und Überwachung

Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, dass KFZ-Parkplätze in Münster konsequent und flächendeckend bewirtschaftet und die Gebühren für das Anwohnerparken deutlich angehoben werden?

Nach der Ermächtigung durch den Bundestag, als Kommune die Gebühren eigenständig festzusetzen: Welche Jahresgebühr kann sich ihre Partei maximal für das Anwohnerparken vorstellen?

Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, Rad- und Fußwege von illegal haltenden und parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?

Bündnis 90 / Die Grünen

Ja. Wir wollen, eine angemessene Bepreisung aller öffentlichen Parkplätze, die die realen Kosten des Autoparkens abbildet.

Wir wollen die Gebühren anheben, um die gesellschaftlichen Kosten tatsächlich abzubilden. Die derzeitigen Gebühren für einen Anwohner*innenparkausweis sind sehr günstig für die PKW-nutzer*innen. Hier wollen wir ein Gesamtkonzept entwickeln. Grundsätzlich streben wir an, die öffentlichen Parkhäuser, Parkpaletten usw. umzuwandeln in Quartiersparkhäuser, damit die PKW aus dem Straßenraum als ruhender Verkehr weitgehend zurückgenommen werden.

Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, Rad- und Fußwege von illegal haltenden und parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?

Ja, dies haben wir in der Vergangenheit getan, tun es jetzt und werden es auch weiterhin tun. Es kann nicht richtig sein, dass Geh- und Radwege weiterhin zugeparkt werden. Das bislang stillschweigende Tolerieren dieses Parkens durch das Ordnungsamt darf es nicht länger geben.

CDU Münster

Nach dem der Bundesgesetzgeber endlich den Weg freigemacht hat, dass die Anwohnerparkgebühren von der Stadt freier festgesetzt werden dürfen, warten wir auf die dazu nötigen Bestimmungen des Landes.

Parkende Autos und LKWs auf Rad- oder Gehwegen sind ein No-Go. Gleichzeitig muss dann mehr seitens der Stadt kontrolliert werden. Meldesysteme wie „Wegeheld“ unterstützen wir.

DIE LINKE Münster

Als LINKE setzen wir uns auf allen Ebenen dafür ein den öffentlichen Nah- und Fernverkehr auszubauen und zu verbessern, damit niemand mehr auf ein Kfz angewiesen ist. Auf kommunaler Ebene haben wir aber leider nur Einfluss auf die Situation vor Ort. Und da aufgrund der schlechten Anbindung an das Umland durch öffentliche Verkehrsmittel leider auch in den kommenden Jahren noch einige Menschen auf ein eigenes Auto angewiesen sein werden, möchten wir die Anwohnerparkgebühren nicht erhöhen, da dies auch zu einem großen Teil die Falschen treffen würde. Es hilft wenig, Bewohner*innen individuell zu bestrafen, solange die Alternativen (günstiger und schneller Busverkehr, sichere Fahrradwege) noch nicht ausreichend ausgebaut sind.

Generell halten wir eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung aber für sinnvoll und möchten außerdem Parkraum zugunsten von menschenfreundlicheren Nutzungen des öffentlichen Raums (also bspw. Radwege oder Flächen für spielende Kinder) umverteilen. Übergangsweise sehen wir

daher eine Lösung darin, dass Anwohner*innen mit Anwohnerparkausweis – solange sie leider noch auf ein Auto angewiesen sind – ihr Auto in den städtischen Parkhäusern parken dürfen. Davon abgesehen möchten wir die Parkgebühren allerdings erhöhen und die Einnahmen zweckgebunden für eine Verbesserung von öffentlichem Nahverkehr und Fahrradinfrastruktur ausgeben. Auch das Problem von illegal auf Rad- und Fußwegen haltenden Autos möchten wir angehen und haben daher auch in der Ratssitzung am 24.6. beantragt, dass das „illegale Halten und Parken mit dem Auto auf Geh- und Radwegen verstärkt“ kontrolliert wird. Auch dies wurde aber leider durch Gegenstimmen und Enthaltungen bei den großen Fraktionen (CDU, SPD, Grüne) nicht angenommen. Darüber hinaus wären an manchen Stellen auch bauliche Maßnahmen möglich, die ein Zuparken verhindern könnten.

FDP Münster

Die Gebühren für das Anwohnerparken sind zuletzt Anfang 2019 angepasst worden. Aus unserer Sicht gibt es Aktuell keine Notwendigkeit an der Gebührenschaube zu drehen. Falsches und behinderndes Parken soll geahndet werden, um mehr Sicherheit und Raum für den Radverkehr zu schaffen.

Münster Liste – bunt und international

Die Parkraumbewirtschaftung ist im gesamten Stadtgebiet erforderlich. Mit der Kfz.-Steuer wird kein Anrecht auf Abstellen eines Fahrzeugs im öffentlichen Raum erworben. Natürlich darf die Kostengestaltung nicht unsozial werden, so dass sich nur noch wenige Autofahrer*innen das Parken in der Stadt leisten können. Das Anwohnerparken im öffentlichen Raum – insbesondere auf dafür reservierten Straßenflächen – sollte mindestens ein Euro pro Tag kosten. Aus unserer Sicht ist es prüfenswert, ob ein städtischer Eigenbetrieb – wie bei der Überwachung und dem Abtransport von Fahrrädern – gegründet werden sollte, der die Fuß- und Radwege konsequent überwacht, Ordnungswidrigkeitsanzeigen erstattet und behindernd parkende Fahrzeuge – für den oder die Halter*in kostenpflichtig – entfernt und aufbewahrt werden.

Perspektivisch müssen – wie zum Beispiel in Tübingen und Freiburg – Autos kostenpflichtig gebündelt in Quartiersabstellanlagen geparkt werden. Die Quartiere sollen stellplatzfrei werden und nur zum Be- und Entladen befahren werden dürfen.

ÖDP Münster

Die ÖDP setzt sich für eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ein. Dabei sollen die Parkgebühren sukzessive ansteigen, um eine klare Lenkungswirkung zu erreichen. Hier ist seitens der WBI (anders als in der Vergangenheit) ein klares Konzept für eine Anhebung des Gebührenrahmens zu erarbeiten (Wahlprogramm, S. 11).

Das Anwohnerparken soll mittelfristig deutlich verteuert werden. Um eine sozial verträgliche Gestaltung zu erreichen, sollen die Gebühren über einen Mehrjahreszeitraum sukzessive ansteigen. Zielvorstellung wäre dabei ein monatlicher Betrag von 100 €, der zu evaluieren und ggfls. – auch nach oben – anzupassen wäre.

Das städtische Ordnungsamt soll angewiesen werden, gegen das illegale Halten auf und das Zuparken von Radwegen konsequent vorzugehen, um die Sicherheit des Radverkehrs wiederherzustellen.

Insbesondere hat die Stadt Münster die Novellierung der StVO konsequent umzusetzen. Dazu gehören ausdrücklich die umfängliche Ahndung von Parken in zweiter Reihe und die Umsetzung der 8-Meter-Abstandsregel beim Parken an baulich angelegten Radwegen.

PIRATENPARTEI Münster

Ja, allerdings wird es schwierig die Stellplätze auf Privatgrund auch entsprechend zu verteuern. Eine Staffelung nach Einkommen und Lage wäre hier wünschenswert. Prinzipiell sehen wir dort keine Notwendigkeit einer festen Obergrenze.

Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, Rad- und Fußwege von illegal haltenden und parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?

Ja, unbedingt!

SPD Münster

Die Erlöse einer Parkraumbewirtschaftung sollten vordringlich in Aufgaben und Maßnahmen für Verkehrsinfrastruktur (ÖPNV und Rad) und Verkehrssicherheit investiert werden. Dahingehend wollen wir auch sämtliche aktuelle Gebührenkalkulationen überprüfen. In der Innenstadt sollten Parkräume bewirtschaftet und gleich teuer sein, kostenfreie Angebote sollte es nicht mehr geben. Darüber hinaus wollen wir nicht nur die Alternativen zum Auto günstiger machen (s. o.), sondern auch mit einem veränderten System der Parkraumbewirtschaftung Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund setzen.

Die Anwendung der StVO bzw. die Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten ist geltendes Recht. Eine Reduzierung des Parkraumangebotes in eng bebauten Stadtvierteln kann nach unserer Auffassung durch die Einrichtung von Quartiersgaragen oder Tiefgaragenlösungen bei Neu- und Umbauten aufgefangen werden.

7 Umweltverbund und Klimaschutz – Maßnahmen und Evaluierung

Die Senkung der Kfz-Fahrleistung in der Region (Gesamt-Kfz-km) und der Autodichte (Kfz-Besitz pro 1.000 Einwohner) sind die einzigen klimapolitisch relevanten Kennzahlen zur Beurteilung des Erfolges von Verkehrsplanung und Förderung des Umweltverbundes.

Welche Maßnahmen ergreift Ihre Partei, um diese klimarelevante Kenngröße zu erreichen?

Wird Ihre Partei die Entwicklung dieser klimarelevanten Kenngrößen überprüfen, um gegebenenfalls nachsteuern zu können?

Bündnis 90 / Die Grünen

Wir wollen mit der autofreien Altstadt, einer konsequenten Förderung des ÖPNV (Einsatz von Metrobussen, der Münsterland-S-Bahn, Velorouten/Fahrradschnellstraßen, vernetzter Mobilität durch Mobilitätsstationen, mehr Bahnhaltdepunkten, Einrichtung von Busspuren zur Beschleunigung der Busse u.a.), Carsharing-Systemen, u.a. Maßnahmen dafür sorgen, dass mehr Menschen auf das Auto verzichten. Hierbei ist die Kooperation mit den Kommunen des Münsterlandes notwendige Voraussetzung, um insbesondere für Berufspendler*innen klimafreundliche Mobilität bereit zu stellen. Mit diesen Maßnahmen muss und wird einhergehen, dass das Autofahren unattraktiver wird. Auf diese Weise wollen wir die Kfz-Fahrleistung und die Autodichte senken. Diese Zahlen werden wir im Blick haben.

CDU Münster

Grundsätzlich sollten alle städtischen Parameter, Ziele oder Benchmarks, egal ob im Verkehrsbereich, beim Wohnen oder bei der Sportstättenversorgung, regelmäßig überprüft werden, ob sie den Anforderungen genügen.

Für die CDU spielt die Kennzahl des Modal-Split eine wichtige Rolle. Wir wollen die Anteile von Fahrradverkehr deutlich ausweiten und durch ein von der CDU beantragtes Metrobus-system, z. B. bei schlechtem Wetter, durch eine alternative Fortbewegungsmöglichkeit ergänzen. Von Bedeutung ist in der zweitgrößten NRW-Flächenstadt mit vielen kleineren Stadtteilen außerhalb des Rings auch das Auto. Wir setzen uns für mehr E-Ladesäulen und eine stärkere Verwendung von Wasserstoffantrieben (z. B. bei der Reaktivierung der WLE) ein.

FDP Münster

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.

DIE LINKE Münster

Die Entwicklung dieser Kennzahlen halten wir auf jeden Fall für wichtig und möchten diese überprüfen. Maßnahmen, die wir ergreifen möchten, um Kfz-Fahrleistung und Autodichte zu verringern, sind (wie ja bereits teilweise in Antworten auf andere Fragen angeführt und erläutert) besserer und kostenloser ÖPNV, Erhöhung von allgemeinen Parkgebühren, die autofreie Innenstadt, Verringerung der Geschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr sowie Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Münster Liste – bunt und international

Zunächst möchten wir auf unsere Antwort zu Frage eins (Stichwort: immissionsarme Innenstadt) verweisen. Die Maßnahmen sind tatsächlich nur gemeinsam mit den umliegenden Kreisen und Gemeinden zu verwirklichen. Eine interkommunale Stelle sollte sich permanent dieser Aufgabe annehmen. Um die Maßnahmen für die ländlich-urbane Stadt Münster auch demokratisch zu legitimieren, sollte in der kommenden Ratsperiode über Möglichkeiten der engeren Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung und Gesellschaft in Münster und den umliegenden Gemeinden gesprochen werden. Uns strebt eine mit den urbanen Großräumen Aachen oder Hannover vergleichbare Lösung vor.

ÖDP Münster

Die ÖDP hält die vom ADFC vorgeschlagenen Kenngrößen (KfZ-Fahrleistung in der Region nach km und den KfZ-Besitz pro 1000 Einwohner) ebenfalls für relevant, weshalb sie bei sämtlichen Planungsprozessen als Maßstab zugrunde zu legen sind.

Durch die von der ÖDP geforderte Neuaufteilung des Verkehrsraumes, der Einführung von Tempo 30, einer autofreien Innenstadt und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote insbesondere des ÖPNV kommt es zu einer massiven Verschiebung der Attraktivität des MIV, so dass ein Rückgang der Fahrleistung sowie der Autodichte zu erwarten ist. Natürlich ist dies immer wieder zu evaluieren und ggf. nachzusteuern.

Durch den großangelegten Ausbau von Carsharing wird ein deutlicher Rückgang der Fahrzeugdichte zu erreichen sein (Wahlprogramm, S. 11). Außerdem ist seitens der Stadt darauf hinzuwirken, dass Lastenfahräder das Auto zusätzlich unnötiger machen.

PIRATENPARTEI Münster

Eine konsequente Elektrifizierung des (Rest)Autoverkehrs gehört für uns mit ins Konzept, daher sind die gesamt gefahrenen Kilometer als Kennzahl voraussichtlich nicht dauerhaft relevant. Was die Kfz-Dichte angeht setzten wir auf Förderung der Sharing-Ökonomie und eben ein Verkehrskonzept was es attraktiver macht, ohne (eigenes) Auto zu leben. Für uns ist in erster Linie die Senkung der Treibhausgasemissionen die relevante Kennzahl und wir werden alle sinnvollen und verhältnismäßigen Maßnahmen in diese Richtung unterstützen.

SPD Münster

Die zukünftige Entwicklung von Baugebieten und die Umgestaltung bestehender Quartiere in autoarme Lebensräume gehört für uns natürlich dazu. Dafür braucht es auch eine Umgestaltung bzw. der Ausbau eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes. Dies liegt im unmittelbaren Zugriff der Kommune. Wir machen uns für eine Stadtbahn, ein erweitertes Netz von Bahnhaltdepunkten und ein schnelles und günstiges Busangebot stark. Nur attraktive Angebote des ÖPNV unterstützen den Verzicht auf das Auto. Wir sprechen uns darüber hinaus dafür aus, in den von uns unterstützten bzw. vorgeschlagenen größeren Baugebieten von Beginn an klimaneutral und in weiten Teilen autofrei zu bauen.

Eine Effizienzkontrolle der beschlossenen und umgesetzten Maßnahmen gehört zu jeder erfolgreichen Planung.

8 Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit – Tempo 30

Wird sich Ihre Partei für eine stressfreie und fehlertolerante Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts einsetzen?

Bündnis 90 / Die Grünen

Ja.

CDU Münster

In den Wohngebieten haben wir flächendeckend Tempo 30 realisiert. Dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert, wie an Schulen und Kindergärten, setzen wir auf Tempo 30.

DIE LINKE Münster

Auch das halten wir für eine sinnvolle Maßnahme, für die wir uns einsetzen werden.

FDP Münster

Die FDP hat sich auch in der Vergangenheit aus Gründen der Sicherheit stets für eine Temporeduzierung in Wohnvierteln, vor Kitas und Schulen etc. ausgesprochen. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern innerorts allerdings halten wir für falsch, da sie nicht von der Straßenverkehrsordnung gedeckt ist. Gerade erst hat die Auswertung des Tempo-30-Versuchs gezeigt, dass weder im Hinblick auf die Lärm- noch die Verkehrsreduzierung ein signifikanter Unterschied zwischen der innerorts geltenden Tempo-50-Vorgabe und Tempo 30 besteht. Deshalb hat die Verteiler-, Zubringer- und Erschließungsfunktion vieler Straßen für uns bei Tempo 50 Vorrang, um Staus und damit Umweltbelastungen möglichst zu verhindern. Der aktuelle „Flickenteppich“ an Geschwindigkeitsregelungen in unserer Stadt ist über dies der Sicherheit nicht zuträglich.

Münster Liste – bunt und international

Insbesondere aus Sicht der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen, den Kindern, ist Tempo 30 schon zu schnell. In den zukünftig immissionsarmen Flächen der Innenstadt (siehe Antwort auf Frage eins) sowie in den Wohngebieten und in der Umgebung von öffentlichen oder privaten Einrichtungen für Kinder sollte nur Schrittgeschwindigkeit, was allerdings auch für den Radverkehr gelten muss, als Höchstgeschwindigkeit zugelassen werden. Auf Straßen, die wenige Gefahren für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zeigen, könnte die Geschwindigkeit natürlich nach oben angepasst werden. Dies dient auch dem zügigen ÖPNV auf der Straße. Wo immer möglich, ist der Busverkehr in Bereichen mit Verkehrsstaus durch bauliche Maßnahmen und entsprechende Verkehrsregelungen zu bevorzugen.

ÖDP Münster

Tempo 30 schafft objektive und subjektive Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und reduziert die Umweltbelastung. Die aktuelle Evaluation des Lärmaktionsplanes hat gezeigt, dass Tempo 30 keine wesentlichen Nachteile und beispielsweise bei der Lärmbelastung deutliche Vorteile bringt. Die ÖDP fordert deshalb Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet (Wahlprogramm, S. 10). Außerdem sollte die Einführung von Fahrradzonen, wie sie die StVO-Novelle 2020 ermöglicht, in der Stadt geprüft und möglichst umgesetzt werden.

PIRATENPARTEI Münster

Ja.

SPD Münster

Ein generelles Tempolimit von 30 im Innenstadtbereich und vor Schulen und Kitas halten wir für sehr sinnvoll.

9 Radverkehr braucht Fürsprecher - Strukturen in Politik und Verwaltung

Wie steht Ihre Partei zu einem eigenen Haushalt für den Radverkehr und zu Radverkehrsbeauftragten in der Stadtverwaltung?

Bündnis 90 / Die Grünen

Investitionen für den Radverkehr sind im städtischen Haushalt gesondert auszuweisen und auf ihre Wirkung hin zu evaluieren. Die Erhebung der tatsächlichen Auswirkungen der einzelnen (Bau-) Maßnahmen und Projekte belegen die Wirksamkeit jeder Investition in den Radverkehr.

Innerhalb der Verwaltung existiert bereits ein Fahrradbüro, das sich mit mehreren Mitarbeiter*innen um die Verbesserung, Weiterentwicklung und Nachhaltigkeit des Radverkehrs kümmert. Für das Team haben wir weitere Stellen zur Verfügung gestellt. Die Förderung des Radverkehrs muss Querschnittsaufgabe der Verwaltung und der Stadtplanung und -entwicklung sein.

Mit dem Projekt „Leezenstadt“ wurde von den GRÜNEN ein eigener „Fehlermelder“ ins Leben gerufen, um große und kleine Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

Wichtig ist, dass notwendige Maßnahmen nicht nur erkannt, sondern auch umgesetzt und zügig realisiert werden. Grundsätzlich gilt: „machen.de.“ Runde Tische gab es, Konzepte und Pläne liegen auf dem Tisch. Diese müssen zügig realisiert werden. Dafür setzen wir uns ein!

CDU Münster

Mit der Zusammenarbeit im Amt für Tiefbau und Mobilität unter einem Dach sind wir zufrieden. Planung und Umsetzung aus einer Hand sind ein Vorteil.

Wir schlagen einen Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur vor, um Fragen einer modernen Mobilität stärker diskutieren zu können.

DIE LINKE Münster

Wir haben keine Pläne für einen eigenen Haushalt für den Radverkehr, da wir denken, dass Mobilität übergreifend gedacht werden muss und nicht aneinander vorbeigeplant werden darf. Denn neben dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur möchten wir allgemein den klimafreundlichen Umweltverbund stärken. Haushaltsmittel für den Verkehr sollten daher in diesem Sinne verwendet werden und überhaupt nicht mehr um den klimaschädlichen motorisierten Individualverkehr zu fördern. Radverkehrsbeauftragte in der Stadtverwaltung halten wir aber durchaus für sinnvoll, damit dieses Thema bei keiner Planung vergessen wird.

FDP Münster

Ein Münsteraner Mobilitätskonzept ohne zentrale Rolle für das Fahrrad kann es nicht geben. Im Rahmen der Einrichtung eines bereits oben erwähnten „Amtes für Mobilität“ müsste ganz sicher ein erheblicher Anteil der Sachkunde dem Zweirad-Verkehr gelten, nicht zuletzt sicherlich, um Münsters inzwischen leider verspielte Rolle als „Fahrradhauptstadt“ Deutschlands wieder zurück zu erobern. Ob und wie dafür eine eigene Haushaltsstelle einzurichten wäre, sollte einer politischen Diskussion vorbehalten bleiben.

Münster Liste – bunt und international

Das größere Defizit im Umweltverbund sehen wir im Fußverkehr. Deshalb wäre aus unserer Sicht zunächst ein*e Fußverkehrsbeauftragte*r für Münster sinnvoll.

Wünschenswert wäre eine unabhängige Institution – zum Beispiel getragen von transparenten und allen Menschen offenen Verkehrs- und Umweltvereinigungen unserer Stadt, organisiert in einem Stadtverband Verkehr – die gemäß unseres Konzeptes „Kommune selbst verwaltet“ maßgeblichen Einfluss auf alle verkehrsrelevanten Planungen und Umsetzungen in der Stadt nehmen kann. Sie sollte mit Hauptamtlichen besetzt sein, deren finanzielle Absicherung und Tätigkeit zumindest über die Zeit der jeweiligen Kommunalwahlperiode gesichert sein muss.

ÖDP Münster

Die ÖDP setzt sich für den signifikanten Ausbau der Radplanungsverwaltung ein. Auf Grund nicht nur der sozialen und ökologischen, sondern auch der touristischen Bedeutung des Radverkehrs für das Außenbild der Stadt bedarf es eines Radverkehrsbeauftragten innerhalb der Verwaltung. Dieser sollte die Maßnahmen der Stadt bündeln, Kontakt zu den Interessensverbänden intensivieren und die Evaluierung der radverkehrspolitischen Maßnahmen koordinieren. Die ÖDP hält einen eigenen Radverkehrshaushalt auf Grund der überragenden Stellung für das Klima der Stadt für unbedingt notwendig. Dieser muss ausreichend ausgestattet sein, um eine umfassende und dauerhafte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten.

Piraten

Wir können uns vorstellen, einem überzeugenden und sinnvollen Konzept in der Richtung zuzustimmen, aber eigentlich wünschen wir uns für den Radverkehr eine prominente Behandlung in einem Gesamtverkehrskonzept aus einem Guss!

SPD Münster

Eine echte Verkehrswende erfordert entsprechende Investitionen. Daher möchten wir in den nächsten Jahren 20 Millionen Euro an Haushaltsmitteln für den Ausbau des Radverkehrs in Münster zur Verfügung stellen. Die Erfahrungen mit der Etablierung von Beauftragten zu besonderen politischen Themen haben sich doch stark relativiert. Nicht die Benennung von Funktionen, sondern die Berücksichtigung dieser Belange in der Entscheidungsfindung ist für uns wichtiger. Es nützt nichts, wenn Beauftragte zwar öffentlichkeitswirksam nach außen, aber machtlos in den Planungs- und Gestaltungsprozessen sind. Es braucht eine grundlegend neue Weichenstellung in der Verkehrspolitik durch einen Wechsel an der Verwaltungsspitze.