

Wahlprüfsteine 2020 des ADFC Münsterland

Antworten der „Münster Liste – bunt und international“

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 zum Beispiel Eschstraße, B 51 oder Nordumgehung Roxel, gestoppt werden?**

Münster Liste – bunt und international: *Zunächst müssen wir klarstellen, dass die „Münster Liste – bunt und international“ keine Partei ist. Wir sind eine Kommunale Wähler*innen-Vereinigung für und in Münster.*

*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 Güterverteilpunkten 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.

2. Radverkehr braucht Platz – Flächenumverteilung

Das vom Rat beschlossene Radverkehrskonzept 2015 forciert, 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?**

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 Grevenener 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.*

3. Radverkehr braucht Service – Fahrradparken

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

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.*

4. Radverkehr braucht Vorrang - Velorouten

Münster's Veloroutenprogramm bleibt unter dem bundesweit anerkannten Radweg-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?

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 Wegführung gesteckt – hat ein riesiges Potential!*

5. Radverkehrsförderung braucht Geld

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?

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 erheb-*

lich 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.

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 halten?

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.

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?

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.*

8. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit Stichwort: Tempo 30
Wird sich ihre Partei für eine stressfreie und fehlertolerante Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts einsetzen?

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.*

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?

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.

Abschließend möchten wir betonen, dass wir – hoffentlich als Neue im Rat der Stadt Münster und seinen Ausschüssen und sonstigen Gremien – nicht alles „eins zu eins“ umsetzen werden können. Wir sind aber bestrebt, immer mit unseren Zielvorstellungen des klimaa- und menschengerechten Verkehrs in unserer Stadt zu agieren und hoffen, in einigen Fraktionen, Gruppen oder Einzelmandatsträger*innen Partner für die Umsetzung unserer Vorstellungen zu finden.

Als Kommunale Wähler*innen-Vereinigung wollen wir zu kommunalpolitischen Themen in engem Kontakt zu Initiativen, Vereinen und Bürger*innen Positionen entwickeln, die Münster wirklich zukunftsfähig machen: basisdemokratisch, nachhaltig und schön!

Münster, 14. Juni 2020

Für die „**Münster Liste – bunt und international**“ verfasste Werner Szybalski, unterstützt von Wolfgang Bensberg, die Antworten auf die Wahlprüfsteine des ADFC Münsterland.