

# RAT SPEZIAL

## VERKEHRSPLANUNG & VELOROUTEN IN MÜNSTER



### Sekt oder und Selters – kommunale und regionale Verkehrsplanung versus Bundes- und Landespolitik

In Münster ist uns nach Jahrzehntelangem grünen Engagement endlich der Einstieg in die Verkehrswende gelungen: Über Velorouten wird nicht nur gesprochen, Tempo 30 ist streckenweise eingeführt, die Neuaufteilung des Verkehrsraumes wird planerische Realität und die neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen übertreffen selbst die Erwartungen einiger Fahrradaktivist\*innen. Die Einsicht, dass städtisches Wachstum nachhaltig gestaltet werden sollte, setzt sich also zunehmend durch. Da könnte man doch denken, alles wird gut. Könnte man. Wenn da nicht diese dinosaurierartige Ausbauplanung der B51 in Münnsters Osten wäre. Mit Plänen aus den 90ern sollen PKW- und LKW-Verkehr schneller und einfacher nach

Münster geführt werden. Wie war das noch: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. In den 2000ern hat man Parkhäuser in die Innenstadt gebaut und ärgert sich heute über die Höhe des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt. Die PKW-Dichte ist in den letzten zehn Jahren im Vergleich zum Einwohner\*innenzuwachs überproportional gewachsen. Welchen Beitrag soll da also in Zukunft die B51 leisten? Die folgenden Kurzbeiträge zeigen dieses Dilemma auf. Verkehrswende auf der einen – verkehrsplanerische Amnesie auf der anderen Seite.

Jörn Möltgen



## **Velorouten ins Münsterland: sicher, zügig, komfortabel**

Bereits 2011 hatten wir die Einrichtung einer Fahrradschnellstraße beantragt. Nun wird sie endlich kommen! Zudem sollen zahlreiche weitere Velorouten, die Münster mit dem Umland verbinden, folgen:

**Münster – Ostbevern**

**Münster – Greven**

**Münster – Altenberge**

**Münster – Havixbeck**

**Münster – Nottuln**

**Münster – Senden**

**Münster – Ascheberg**

**Münster – Drensteinfurt**

**Münster – Sendenhorst**

**Münster – Everswinkel**

Um keine Zeit zu verlieren, soll die Planung der Routen zeitlich parallel erfolgen. Wichtig ist uns dabei, dass diese sowohl für den Freizeitverkehr als auch für den Berufsverkehr genutzt werden und somit eine sichere, komfortable und zügige Alternative für den Umstieg vom PKW auf das Rad bieten.

Die Velorouten sind ein stadtregionales Gemeinschaftsprojekt der Münsterland-Kommunen; die Entwicklungsziele können nur gemeinsam kommunenübergreifend erreicht wer-

den. Somit entsteht ein Netz aus Radwegeverbindungen im gesamten Münsterland – wobei die Routen auch miteinander vernetzt sind. Klar ist: Das sind in jedem Fall mehr als nur „Pätkestouren“. Gekoppelt wird die Einführung der Velorouten mit einer breiten Bürger\*innenbeteiligung.

Wir GRÜNEN wollen, dass diese Routen Akzeptanz finden, den Radverkehr weiter nach vorne bringen und ein Erfolg werden.

*Carsten Peters*



### **Autoren dieser Ausgabe:**

#### **Jörn Möltgen**

Verkehrspolitischer Sprecher  
der GRÜNEN Ratsfraktion



**Carsten Peters**  
Verkehrspolitischer  
Sprecher der GRÜNEN  
Ratsfraktion

### **KONTAKT**

Bündnis 90/Die Grünen/GAL  
Ratsfraktion Münster  
Windthorststr.7 | 48143 Münster  
Tel: 0251-8995810  
[ratsfraktion@gruene-muenster.de](mailto:ratsfraktion@gruene-muenster.de)  
Öffnungszeiten:  
Mo.- Do. 10.00 - 17.00 Uhr  
Fr. 10.00 - 13.00 Uhr

### **RAT SPEZIAL, Erscheinungsdatum 12.09.2019**

Sie können RAT KONKRET und RAT SPEZIAL kostenlos als PDF-Datei abonnieren. E-Mail genügt:  
[rat.konkret@gruene-muenster.de](mailto:rat.konkret@gruene-muenster.de).

### **Impressum**

Herausgeberin: GRÜNE Ratsfraktion Münster  
Druck: CCC, Endredaktion: Claudia Dana Csiszér (cc)  
Fotos: S. 1, S. 2 & S. 4: Pixabay, S. 3 Stadt Münster & cc  
V.i.S.d.P.: Thomas Marcinkowski (tm),  
c/o Fraktionsgeschäftsstelle

## Veloroute Nr. 1 – endlich bekommt die Verkehrswende ein Gesicht

Da liegen sie endlich auf dem Tisch: Die Pläne für die erste Velouroute Münsters, die von der Promenade über Handorf nach Telgte führen wird. Bereits 2020 sollen die ersten Teilabschnitte realisiert werden. Noch vor zwei Jahren hätte man der Verwaltung solch weitgehende Umsetzungsvorschläge unserer Anträge nicht zugetraut. Als Planungspolitiker\*in wurde man da noch als Verkehrsideolog\*in bezeichnet, heute sprechen Vertreter\*innen der Stadtverwaltung dagegen ganz offen über die „notwendige Verkehrswende“. Die Streckenführung nach Handorf begeistert uns insbesondere, da sich die Verkehrs-Verhältnisse umdrehen werden. Das Auto wird dem Fahrrad untergeordnet. Viele Maßnahmen zur sicheren Beschleunigung des Radverkehrs werden umgesetzt.

Von der Promenade können die Radfahrer\*innen künftig statt auf einem schmalen Radweg auf einer eigenen bereiten Trasse über den Bohlweg fahren. Autos sind hier dann nur noch Gäste bzw. Anlieger. Doch damit nicht genug. Gleich



rasches Weiterkommen in Richtung Schleuse ermöglicht. Kurz vor Handorf muss dann an der Kreuzung Dingstiege/Dyckburgstraße eine Ampelanlage errichtet werden. Diese dient aber der sicheren, beschleunigten Verkehrsführung. Sie wird mit einer Kontaktschleife für Radfahrer\*innen versehen, diese erhalten beim Heranrollen automatisch grün. So hat es die Verwaltung versprochen und wir freuen uns auf die entsprechende Umsetzung.

In Handorf besteht dann die Möglichkeit, geplante neue Baugebiete gleich mit anzubinden. Die genaue Trassenführung wird noch im Rahmen weiterer Bürger\*innenbeteiligung erörtert. Sicher ist, die Handorfer\*innen werden von



Bild-Quelle: Stadt Münster



die erste störende Ampelanlage (Kreuzung Piusallee) wird zurückgebaut, der Radverkehr wird vorfahrtsberechtigt. Für die Querung des Niedersachsenringes ist eine innovative, unkonventionelle Lösung vorgesehen, die ein

dieser Trasse sehr profitieren. Aber auch innerstädtisch wird dies eine sensationelle Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sein und Vorbildcharakter haben.

Jörn Möltgen

An der Schleuse

Am Bohlweg

## **Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen**

**Mehr Platz für den Radverkehr: komfortable und sichere Radwege schaffen, attraktive Alternativen zum PKW anbieten, ÖPNV ausbauen**

Wir GRÜNE sind begeistert von den Qualitätsstandards für Fahrradstraßen, die jetzt erstmals in der Goldstraße, der Wilhelmstraße, dem Bohlweg und der Bismarckallee umgesetzt werden – wir haben uns dafür lange eingesetzt. Die neuen Standards sehen unter anderem vor: mindestens vier Meter breite Fahrgassen, gut sichtbare flächige Markierung der Fahrgasse, Bevorrechtigung der Fahrradstraßen gegenüber einmündenden Nebenstraßen und teilweise Wegfall von PKW-Parkplätzen. Zügig soll die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen erfolgen und in Kombination mit den Velourouten zu einem echten hierarchischen Wegesystem entwickelt werden. Die bisherige Realität der Fahrradstraßen wie z.B. der Schillerstraße und der Frauenstraße ist eine andere: Allenfalls weisen verwitterte Piktogramme auf die Fahrradstraße hin, ansonsten prägen eher der hohe PKW-Durchgangsverkehr und die abgestellten Fahrzeuge den Charakter der Straße. Das soll nun anders werden. Fahrradstraßen sollen richtige Fahrradstraßen sein und die Fahrradnutzung bevorrechtigen. Insgesamt erwarten wir von den Fahrradstraßen eine deutliche Stärkung der klimafreundlichen Mobilität.

### **Klimafreundliche Mobilität stärken**

Dass solche Fahrradstraßen nicht nur auf Beifall stoßen, ist uns bewusst. Für alle, die umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen, sind solche Verbesserungen dringend erforderlich. Für PKW-Nutzer\*innen kann der Wegfall von Stellplätzen ein Nachteil sein, allerdings geht es nicht ohne ihn. Denn vielerorts kann die Mindestbreite der Fahrradstraßen von vier



Metern nur erreicht werden, wenn Stellplatzflächen zumindest auf einer Straßenseite reduziert werden. Wichtig ist uns allerdings eine gute Kommunikation der einzelnen Maßnahmen durch die Verwaltung, die für die Umsetzung der Fahrradstraßen zuständig ist.

### **Verkehrspolitik für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer\*innen**

Wir sehen dafür gute Gründe: Der Straßenraum ist begrenzt, wir müssen uns entscheiden, wem wir mehr Fläche geben und wer mit weniger auskommen muss. Da die Münsteraner\*innen rund 71 Prozent aller der täglichen Wege mit Bus und Bahn, auf dem Fahrrad oder zu Fuß bestreiten, ist die Entscheidung für uns GRÜNE klar: Unsere Verkehrspolitik setzt sich für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer\*innen ein und für den Klimaschutz. Die neuen Standards für Fahrradstraßen sind Teil des Masterplans Mobilität, den GRÜNE und CDU 2016 aufgelegt und mit 50 Millionen Euro ausgestattet haben, um klimafreundliche Mobilität zu fördern und voran zu bringen.

Carsten Peters



## B51 – Neuauflage apokalyptischer Verkehrspolitik

Der Ausbau der Bundesstraßen ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 geregelt, der 2016 durch die CDU/SPD-Bundesregierung beschlossen wurde. Derzeit in Bau ist der 2,6 km lange Abschnitt der Süd-Ost-Umgehungsstraße, u.a. zwischen Wolbecker und Warendorfer Straße, die Kosten betragen ca. 100 Millionen Euro.

Seit Jahren kursierten auch Pläne für den weiteren vierspurigen Ausbau von Münster nach Telgte. Wenn die eine oder andere Person angesichts der Zeiten von Klimawandel und Klimadiskussion auf einen Sinneswandel gehofft hat, so irrite diese! Seit diesem Sommer wird der nächste Abschnitt in höchster Eile vorangetrieben. Konkret geht es um den Abschnitt von Sankt Mauritz bis Telgte, um den „wachsenden verkehrlichen Anforderungen auf der Strecke gerecht zu werden“ (so Straßen.NRW). Die Begründung von Bund und Land lautet: „Die Strecke wird von vielen Pendler\*innen genutzt und ist derzeit zu den Spitzenzeiten stark überlastet.“

Die Verkehrssituation zwischen Münster-Telgte liegt laut Straßen.NRW aktuell (2017) bei täglich 25.000 Kraftfahrzeugen. Die Prognose aus dem Verkehrsgutachten für 2030 spricht

von 35.500 Fahrzeugen, davon 2.300 LKW. Als wäre es eine Gesetzmäßigkeit, dass der Kraftfahrzeugverkehr von 2017 bis 2030 um 42 Prozent (!) zunimmt, nennt CDU-Verkehrsminister Hendrik Wüst – unterstützt von vielen anderen – den Ausbau „alternativlos“. Vielleicht sollte man es eher als „einfallslos“ bezeichnen.

Da man sich in Berlin und Düsseldorf der Belastbarkeit der Ausbauargumentation nicht so sicher zu sein scheint, versucht man sich prophylaktisch in Einschüchterungsstrategien gegenüber den Ausbaugegner\*innen, indem man bei jeder Veranstaltung die Gerichtsfestigkeit der Planung behauptet. Flankiert wird die Planung dann auch noch durch eine beispiellose Öffentlichkeitsbeteiligung. In diversen Informationsveranstaltungen und Themengesprächen (z.B. mit der Landwirtschaft) wird versucht, die Bürger\*innen mit ins Boot zu holen, um so den Widerstand gegen die Planung von Beginn an klein zu halten. Doch faktisch können die Bürger\*innen nur über wenige Aspekte mitdiskutieren: Wie verläuft der Radweg, wie wird der Landwirtschaftsverkehr geführt, wo kommt die Marienstatue vom Straßenrand hin usw.? Ob der Straßenausbau überhaupt Sinn

macht und mehrheitlich gewünscht wird, spielt dabei überhaupt keine Rolle mehr. Ist ja schließlich „alternativlos“, oder? Ein großer Teil unserer Gesellschaft macht sich Sorgen um die Entwicklung unserer Umwelt und des Klimas. Wer diese ernst nimmt, wird sich Fragen wie diese stellen müssen:

- Warum sollte man dann weiter an einem Bundesverkehrswegeplan festhalten, der sehr viel mehr Investitionen in den klimabelastenden Straßenbau als in den Bahnverkehr vorsieht?
- Warum bezeichnen wir eine Straße als „schwer überlastet“ und wollen sie ausbauen, obwohl sie nur an einer Stunde morgens und abends durch Stau belastet wird?
- Warum nehmen wir es hin, dass die meisten Pendler\*innen mit dem PKW in die Stadt kommen?
- Warum sollen wir weiterhin Straßen bis in die Stadt bauen, obwohl wir wissen, dass dort der Verkehrsinfarkt wartet?
- Warum bauen wir „alternativ“ die Bahnstrecke Warendorf-Münster nicht so aus, dass sie für die vielen Pendler\*innen eine sinnvolle Alternative zum PKW darstellt?

Der Fragenkatalog ließe sich seitenweise verlängern. Am Ende wird man immer die gleiche Antwort finden: In der aktuellen Bundesregierung und Landesregierung gibt es nicht den politischen Willen für eine Verkehrswende. Wir GRÜNEN werden uns deshalb weiter dafür engagieren, dass die Politik schnell die richtigen Antworten auf solche Fragen gibt: für Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Lebensqualität.



Interessant sind in diesem Zusammenhang die kommunalpolitischen Reflexe der Parteien, die den Bundesverkehrswegeplan in Berlin beschlossen haben. So hat die CDU in Handorf mit Entsetzen feststellen müssen, dass der Ausbau der B51 für den Ortskern von Handorf eine PKW-Zunahme zur Konsequenz haben könnte. Ein Begleiteffekt für Münster-Ost besteht nämlich darin, dass zahlreiche Straßen und Wege zukünftig von der Warendorfer Straße abgeschnitten sein werden. Das ärgert nicht nur die Anlieger\*innen und Landwirt\*innen, sondern wird auch eine Verkehrskonzentration auf die wenigen verbleibenden Zubringerstraßen zur Folge haben. Die Handorfer\*innen haben sich vom Bau der L481n und der Hobbelstraße (Ortsumgehung) immer eine Verkehrsberuhigung des Ortskerns erhofft. Der weitere Ausbau der B51 wird dies leider erschweren.  
Jörn Möltgen

## Zum Weiterlesen:

- <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/radverkehrskonzept.html>
- <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradstrassen.html>
- <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/velorouten.html>
- <https://www.strassen.nrw.de/de/wir-bauen-fuer-sie/projekte/b51-b64-projekt-4zu1/b51-erweiterung-muenster-telgte.html>