

Maßnahmen für zukunftsfähige Mobilität in Münster

Vorschläge des Verkehrswendebündnisses Münster

Warum brauchen wir eine Verkehrswende?

Das heutige Verkehrssystem in Münster, dem Münsterland und darüber hinaus ist auf vielen Ebenen alles andere als zukunftsfähig. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts haben wir dem privaten Auto nicht nur andere Verkehrsmittel, sondern eine Vielfalt wichtiger gesellschaftlicher Bedürfnisse untergeordnet. Die Ergebnisse sehen wir alltäglich: Busse stecken im Stau, Kinder können fast nirgends mehr auf der Straße spielen, Radfahrende drängen sich auf engen, holprigen Radwegen, zu Fuß Gehende zwingen sich auf zugeparkten Fußwegen an herumstehenden Autos vorbei, viele Straßen sind im Sommer kaum erträgliche Hitzeinseln¹, Anwohnende bereits mittelgroßer Straßen werden durch Lärm und Luftschadstoffe in Gesundheit und Lebensqualität besonders beeinträchtigt.

Und als wären das nicht alles schon genug Gründe, kommt besonders drängend auch noch hinzu, dass der Autoverkehr mit einem Anteil von 25% an den Emissionen von Treibhausgasen in Münster zur Klimaerhitzung beiträgt.² **Die globale Klimaerhitzung schnellstmöglich zu stoppen, ist die Menschheitsaufgabe des 21. Jahrhunderts.** Gelingt dies nicht oder nicht rechtzeitig, bevor Kipppunkte überschritten sind, bei denen sich durch selbstverstärkende Effekte die Klimaerhitzung verselbstständigt und so unaufhaltbar und unumkehrbar wird, droht eine Zerstörung natürlicher Lebensgrundlagen für Milliarden von Menschen.

Der Klimawandel ist eine Bedrohung für das menschliche Wohlergehen und die planetare Gesundheit. Das Zeitfenster, in dem eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft für alle gesichert werden kann, schließt sich rapide. Die in diesem Jahrzehnt getroffenen Entscheidungen und durchgeführten Maßnahmen werden sich jetzt und für Tausende von Jahren auswirken.³

In puncto Energie-⁴, Ressourcen-⁵ und Platzbedarf⁶ ist das private Auto das ineffizienteste Verkehrsmittel. Seine massenhafte Verbreitung konnten wir uns als Gesellschaft nur leisten, weil wir die negativen Folgewirkungen anderen aufgebürdet haben: Zukünftigen Generationen (Klimaerhitzung), Menschen anderswo auf der Welt (Ressourcenausbeutung), und all jenen, die zu jung, zu alt, zu krank, zu finanziell arm oder anderweitig bedingt nicht in der Lage sind, eigenständig mit einem Auto an diesem Verkehrssystem teilzunehmen. Eine Verkehrswende will all das beenden und ein Verkehrssystem schaffen, das nachhaltig ist. Die Verkehrswende verfolgt nicht nur ökologische Nachhaltigkeit, sondern auch soziale Gerechtigkeit und Generationengerechtigkeit.

¹ Mohajerani et al. 2017, The urban heat island effect, its causes, and mitigation, with reference to the thermal properties of asphalt concrete, In: *Journal of Environmental Management*, 197 (2017)

² Stadt Münster 2018, Energie- und Klimaschutzbilanz 2018

³ Synthesebericht zum Sechsten IPCC-Sachstandsbericht (AR6), Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung (SPM), Deutsche Übersetzung, https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-SYR.pdf

⁴ Usón et al. 2011, Energy Efficiency in transport and mobility from an eco-efficiency viewpoint, In: *Energy*, Volume 36, Issue 4

⁵ Groneweg/Weis 2018, Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit

⁶ Randelhoff 2014, Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahme nach Verkehrsarten (pro Person), URL: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>

Gerade in Münster ist diese Wende überfällig. Die Zahl der zugelassenen Kfz pro Kopf steigt, die Pendelverkehre mit dem PKW ebenso, der öffentliche Nahverkehr ist im Vergleich mit anderen Großstädten wenig attraktiv und wenig genutzt und der Radverkehr muss sich auf Infrastruktur bewegen, die meist (bereits seit Jahrzehnten) völlig unzureichend ist.

Gesundheitsauswirkungen des Verkehrs

Autoverkehr in Ballungsräumen geht mit einem deutlichen gesundheitlichen Risiko einher. Im Folgenden sind die wichtigsten Zusammenhänge einmal kurz dargestellt. Die Covid-19 Pandemie zeigt gerade deutlich, dass die körperliche Gesundheit ein zu schützendes Grundrecht ist. Eine Mobilitätswende wäre dabei nicht nur im Sinne der Krankheitsvermeidung. Sie wäre auch ein wichtiger Schritt zur Gesundheitsförderung, durch eine gesteigerte Lebensqualität, sauberere Luft und einen aktiveren Lebensstil.

Feinstäube (PM10; PM2,5) sind Schwebestoffe, die durch den Reifen-, Brems- und Fahrabrieb oder das Verbrennen von Treibstoff entstehen. Je nach Größe dringen sie über die Atemwege in den Körper und reizen das Gewebe mechanisch. Das kann zu Entzündungen in den Atemwegen und Blutgefäßen führen, welche ein hohes Risiko für Lungenerkrankungen, Herzinfarkte oder Schlaganfälle darstellen⁷. Potentiell sind Kinder den Auswirkungen des Feinstaubes stärker ausgesetzt (geringeres Körpergewicht, höhere Atemfrequenz, Bodennähe). EEA rechnet mit jährlich 1200 vorzeitigen Todesfällen der Minderjährigen in den 32 Mitgliedsstaaten.

Stickoxide (NO_x) sind Gase die vor allem bei der Verbrennung von Diesel entstehen. Sie dringen über die Atmung in den Körper und sind hochreaktiv. Dadurch führen sie chemisch zu einer zellulären Reizung, die auch wieder Entzündungen auslösen kann und dadurch mit Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen assoziiert ist⁸.

Eine chronische **Lärmbelastung** durch motorisierten Straßenverkehr kann Folgen auf das Hören, die Psyche und den Körper haben. Durch den erhöhten Schalldruckpegel kann das Ohr geschädigt werden und zu Schwerhörigkeit führen. Lärm stellt außerdem eine Stressbelastung für den Körper dar, welche mit erhöhter Cortisolausschüttung einhergeht. Dies kann sich auf die Psyche auswirken, das Immunsystem hemmen und diverse Stoffwechselstörungen verursachen⁹.

Unfälle stellen ein direktes körperliches Risiko im Straßenverkehr dar. In Münster wurden 2019 insgesamt 1365 durch Verkehrsunfälle verletzte oder getötete Menschen gezählt, darunter allein 873 Fahrradfahrer*innen und 151 Fußgänger*innen, sowie 95 Kinder¹⁰. 2021: Die Anzahl der Unfälle mit Kindern, stieg um mehr als 23 Prozent, die Zahl der Unfälle unter Beteiligung Jugendlicher stieg um 35 Prozent.

⁷ Umweltbundesamt (UBA), URL:

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-feinstaub#ermittlung-der-feinstaubbelastung-exposition-am-wohntort>

⁸ UBA, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-feinstaub#ermittlung-der-feinstaubbelastung-exposition-am-wohntort>

⁹ UBA, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkungen#studien-zu-larm>

¹⁰ Unfallstatistik der Polizei Münster. URL: https://muenster.polizei.nrw/sites/default/files/2020-02/200224_Finale_Endfassung_PK_Verkehr.pdf

Zielvision

In einem nachhaltigen Verkehrssystem in Münster ist es für die meisten Menschen selbstverständlich, **kurze und mittlere Strecken zu Fuß oder mit dem Rad** zurückzulegen. Weniger aus Überzeugung, sondern weil es die einfachste und schnellste Art ist, sicher und komfortabel ans Ziel zu kommen.

Daneben ist es rund um die Uhr möglich, ohne lange Wartezeiten und ohne im Stau zu stehen, flexibel und erschwinglich¹¹ mit barrierefreien **öffentlichen Verkehrsmitteln** zu fahren. Auch wessen Ziel nicht in unmittelbarer Nähe einer Haltestelle des Linienverkehrs liegt, kann unkompliziert diesen ÖPNV nutzen. Alle werden mitgenommen, dank Verzahnung von **flexibel nach Bedarf** fahrenden Kleinbus-Zubringern für die erste/letzte Meile einerseits und einem schnellen Liniennetz auf **eigenen Trassen** andererseits.

Ein solches Mobilitätssystem macht Autos weitgehend überflüssig. Ähnlich wie die Busse heute, würde es durch viel Autoverkehr auch unnötig ausgebremst und behindert. Deshalb müssen unsere Straßen so angepasst werden, dass sie den zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und dem ÖPNV schnelles und sicheres Vorankommen ermöglichen – zulasten der Privilegien des seit Jahrzehnten maßlos bevorzugten Autoverkehrs.

Auch in einem nachhaltigen Verkehrssystem gibt es noch Autos. Neben Einsatzfahrzeugen und gewerblichen Fahrzeugen, die große (Mengen) Güter transportieren müssen, bleiben auch im privaten Gebrauch **gelegentliche Anlässe, die ein Auto erfordern**. Für diese Fälle gibt es **für alle Einwohner*innen fußläufig erreichbare Carsharing-Stationen** mit Fahrzeugen für verschiedene Bedürfnisse. Für diese wie auch für private Autos gilt jedoch: nur wo nach ausreichender Infrastruktur für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr sowie einem ausreichenden Maß an Straßengrün noch Straßenraum übrig ist, gibt es insgesamt einen oder maximal zwei Fahrstreifen, die für Kfz freigegeben sind. Es wird also das bisherige Prinzip „Auto zuerst“ umgekehrt, gewissermaßen vom Kopf auf die Füße gestellt. **Den knappen öffentlichen Raum möglichst gerecht für alle nachhaltigen Mobilitätsformen nutzbar zu machen, ist die wichtigste Aufgabe städtischer Verkehrsplanung.**

Was muss passieren?

Umverteilung des Straßenraums

- Umgestaltung von Straßenquerschnitten mit den Prioritäten bei der Platzverteilung: Fuß > Rad > ÖPNV > MIV > Parken für alle Bestandsstraßen („Querschnitte von außen nach innen planen“)
- Durchgängige exklusive (oder maximal kurzzeitig mit Radverkehr geteilte) Busspuren auf allen Radialen und dem Ring
- Fahrbahnbenutzung mit dem Fahrrad innerorts als Normalfall
- Außerorts breite, baulich abgetrennte Radwege, getrennt von Gehwegen
- Generelles Überholverbot für Kfz innerorts
- Kontinuierliche Abschaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, teils Umwandlung in Fahrradabstellplätze (möglichst häufig überdacht mit Gründach oder Photovoltaik), teils Entsiegelung und Begrünung
- Wiederaufnahme des „3000 Fahrradabstellplätze pro Jahr“-Programms
- Parallel dazu: städtisches Förderprogramm zur Entsiegelung von privaten Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Garagen, Innenhöfe, Stellplätze im Vorgarten etc.)

¹¹ Darüber, ob der Nahverkehr komplett kostenlos nutzbar sein sollte oder nicht, besteht im Bündnis keine völlige Einigkeit. Einig sind wir jedoch, dass er deutlich günstiger sein sollte als jetzt.

Förderung von Rad- und Fußverkehr

- Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht
- Beibehaltung bestehender Radwege als optionales Angebot für Kinder und unsichere Radfahrende an Straßen, die für Autoverkehr offenbleiben – mittelfristig jedoch nur wenn gleichzeitig genug Gehwegbreite möglich ist
- Einrichtung eines zweiten „schnellen Radrings“ um die Altstadt, der die bereits heute überlastete Promenade entlastet und so hilft, ihre Funktion als Ort der Begegnung, des Spazierens und des Sports zu erhalten
- Radschnellwegstandard auf allen Velorouten, das heißt unter anderem: direkte Führung entlang von Hauptstrecken, Mindestbreiten, Mindestreisegeschwindigkeit etc.
- Bau weiterer ausreichend großer Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof, in der Innenstadt und weiteren Plätzen nach Bedarf
- Niveaugleiche Querungen für Rad- und Fuß- und v.a. Rollstuhlverkehr an jeder Kreuzung/Querungsstelle
- Anpassung der Ampelschaltzyklen an Radfahrgeschwindigkeit abhängig von der Art und Nutzung der Strecke – Grüne Welle auf Hauptstrecken und am Fahrrad- und Fußverkehr orientierte Räumzeiten für Kreuzungen
- An größeren Kreuzungen Rundumgrün/Diagonalschaltung für Radverkehr
- Abschaffung vorgezogener („freier“) Rechtsabbieger
- Ersetzen von Ampelanlagen durch FGÜ („Zebrastrifen“) an allen geeigneten Kreuzungen/Querungen
- Zu einer möglichen Bevorrechtigung der Promenade an den Kreuzungen gibt es im Bündnis keine einheitliche Position.

Ausbau des öffentlichen (Nah-)Verkehrssystems

- Ausbau der Buslinien und Ergänzung (teilweise Ersatz) durch
 - Auf Hauptachsen: schienenlose Straßenbahn („Metrobus“) mit dichtem Takt (5 min., Randzeiten 10 min.), weniger Haltestellen, eigenen Spuren
 - In den äußeren weniger dichten Stadtbereichen: Flexible on-demand Kleinbusse mit zahllosen virtuellen Haltestellen als Zubringer zu den nächsten Hauptachsen
- Attraktivierung des Angebots durch
 - Stark vergünstigte und vereinfachte Tarife im Stadtgebiet
 - Kostenlose Tickets für Menschen mit Anspruch auf Sozialhilfe, für Schüler*innen, Auszubildende und Menschen bis 18 Jahre, Menschen mit Behinderungen, die ihre aktive Mobilität einschränken (für letztere Personengruppe auch mit on-demand-ÖPNV bis vor die Haustür)
 - Regionalbusse und -Bahnen besonders stark vergünstigt anbieten (um MIV in regionalen Verkehren zu reduzieren)
 - Taktverdichtung im Regionalbus- und -Bahnverkehr
 - Einführung eines echten S-Bahn-Systems im Münsterland (mind. 20-Min. Takt)
 - Kostenlose Fahrradmitnahme in Randzeiten (zwischen 21 und 6 Uhr)
- Verbesserung der Abwicklung des Busverkehrs durch
 - Zwei weitere Busverkehrsknotenpunkte außer dem Hbf

Abbildung 1: Mögliche Route eines schnellen Radrings (mit Zubringern) um die Altstadt zur Entlastung der Promenade

- Einen überdachten Busbahnhof mit Insel-Bussteigen für kürzere Wege bei Umstiegen auf einem autofreien Bahnhofsvorplatz
- Durchgehende Vorrangschaltung für Busse mittels Kontaktstellen auf Busspuren (davon können auch Einsatzfahrzeuge profitieren)
- Attraktivierung des Berufs „Busfahrer*in“ durch
 - Bindung an Tarifvertrag Nahverkehr (TVN) der Stadtwerke auch bei Auftragsvergabe der Stadtwerke an andere Busunternehmen
 - Generell bessere Vergütung und flexiblere Arbeitszeiten

Reduktion und Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)¹²

Je zentraler die Lage, desto zügiger ist es möglich, die Mobilität aller Einwohner*innen (fast) ohne Autoverkehr sicherzustellen.

Zur Reduktion der CO₂-Emissionen allerdings sind die regionalen Verkehre, die längere Strecken zurücklegen, entscheidend. Wenn wir in Innenstadt, äußeren Stadtteilen und auf Strecken von und zum Umland parallel den Umbau des Verkehrssystems anpacken, kann der öffentliche Straßenraum kontinuierlich vom Autoverkehr befreit und der Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen erreicht werden.

Folgende beispielhafte Maßnahmen sind notwendig, um die Behinderung umweltfreundlicher Mobilität durch den Autoverkehr zu beenden und Autos nur noch für Zwecke attraktiv zu halten, bei denen stadt- und umweltverträglichere Verkehrsmittel ungeeignet sind:

- Flächendeckend maximal 30 km/h innerorts, 60 km/h außerorts – mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und flächendeckenden, regelmäßigen Kontrollen
- Sofortiger Stopp jeglicher Straßenausbauvorhaben
- Jede Straßensanierung direkt mit Umverteilung des Straßenraums verbinden (siehe oben)
- Nach Umverteilung zugunsten ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verbleibender Straßenraum, der über einen Fahrstreifen pro Richtung für MIV hinausgeht, wird zurückgebaut, entsiegelt und begrünt
- Regelmäßige Halte-/Lade-/Lieferzonen, deren Missbrauch konsequent geahndet wird
- Reduktionsziele für die Gesamtfahrleistung in der Region festlegen (inkl. Monitoringverfahren und ggf. Nachsteuern zum Erreichen der Ziele)
- Autodichte reduzieren bis 2030 auf max. 300, bis 2045 auf max. 150 Kfz/1000 EW-(aktuell haben wir 537 Kfz/1000 Ew¹³) (inkl. Monitoringverfahren und ggf. Nachsteuern zum Erreichen der Ziele)
- Aufbau von E-Auto-Infrastruktur wie beispielsweise Ladesäulen muss zulasten von bestehender Kfz-Infrastruktur gehen und nicht zulasten von Fuß- oder Radverkehr oder dem öffentlichen Verkehr.
- Schrittweise Einführung der autoverkehrsfreien Innenstadt

¹² Dem Bündnis ist bewusst, dass einige Maßnahmen – insbesondere in diesem Abschnitt – innerhalb der aktuellen bundesgesetzlichen Vorgaben nicht rechtssicher umsetzbar sind. Entscheidend ist daher, dass die Stadt Münster ihre Anstrengungen vervielfacht, gemeinsam mit anderen Kommunen Druck auf das Bundesverkehrsministerium zu machen, die notwendigen Handlungsspielräume eingeräumt zu bekommen.

¹³ Völker, Karin: Münster außer Konkurrenz. Ranking autofreundlichster Städte, Münstersche Zeitung vom 02.11.2019, online: <https://www.muensterschezeitung.de/lokales/staedte/muenster/munster-ausser-konkurrenz-990230>

Die hohe Wohndichte vor allem in vor der Massenmotorisierung geplanten Stadtteilen bietet viele Vorteile, macht jedoch den öffentlichen Raum zu einem besonders knappen Gut, das für viele wichtige Belange gebraucht wird: Für Orte der Begegnung, der Erholung, des (Kinder-)Spiels. Für Grünflächen und Bäume, damit Versickerung und Kühlung bei immer häufigeren Extremwetterlagen funktionieren. Und als Ort der Fortbewegung. Das Auto hat in den vergangenen Jahrzehnten fahrend wie stehend die anderen Funktionen weitgehend verdrängt und in kleine Nischen gedrängt – Kinder können nur noch auf Spielplätzen eingezäunt spielen, Parks sind Inseln in einem Meer aus Asphalt mit meist spärlichem Straßengrün.

Eine lebenswerte Stadt zeichnet aus, dass nicht mehr alle anderen Bedürfnisse an den öffentlichen Raum einem schnellen Verkehrsfluss mit sehr platz-hungrigen Verkehrsmitteln untergeordnet werden. Stattdessen sollte Mobilität nur mit Mitteln ermöglicht werden, die mit diesen anderen am Menschen orientierten Bedürfnissen zusammenpassen.

? Was heißt autoverkehrs frei?

- Nicht erlaubt: Zufahrt mit privaten Autos
- Nur auf bestimmten Straßen: Taxis, ÖPNV
- Überall erlaubt: Rettungskräfte/Polizei im Einsatz
- Car-Sharing-Fahrzeuge sind generell erlaubt, sofern die Straßenverhältnisse dies zulassen, aber die Anzahl der zugelassenen Car-Sharing-Fahrzeuge wird begrenzt
- Ausnahmen für bestimmte städtische und gewerbliche Fahrzeuge sowie Sondererlaubnis für private Fahrzeuge bei Umzügen
- Parken im öffentlichen Straßenraum ist generell verboten, Car-Sharing Stationen dienen als Parkplätze für diese Fahrzeuge und Ladezonen können zum Halten sowie Ent-/Beladen genutzt werden
- Für alle Kraftfahrzeuge gilt ein Tempolimit von 20 km/h
- Nicht-motorisiertem Verkehr ist absoluter Vorrang zu gewähren

? In welchem Bereich soll die autoverkehrsfree Zone gelten?

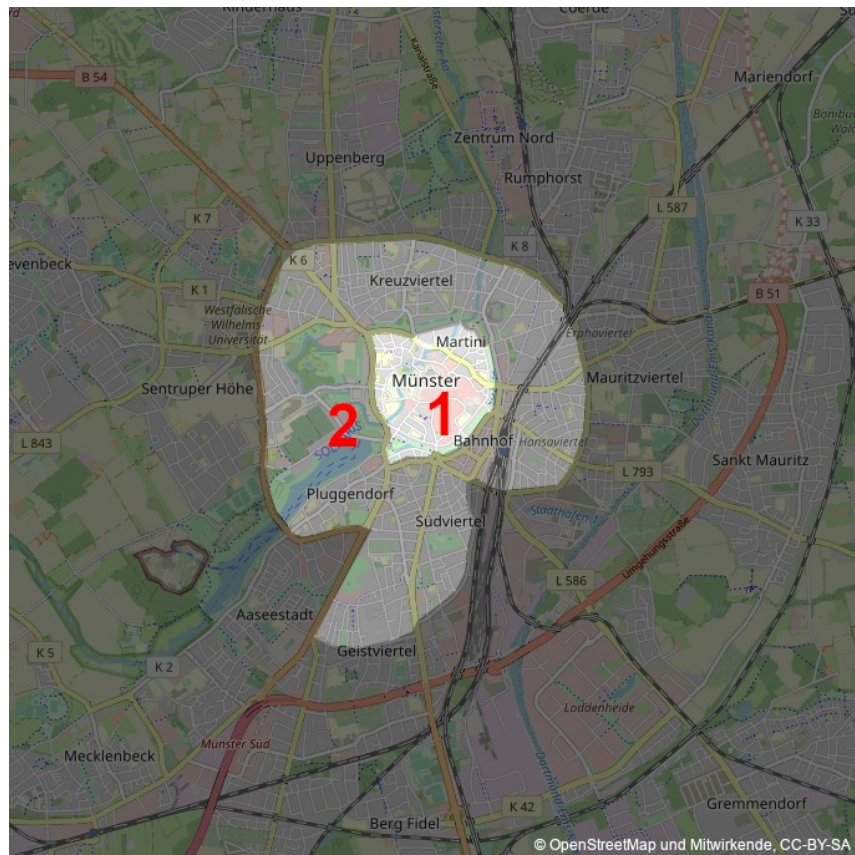


Abbildung 2: Stufe 1 und 2 der autoverkehrsfreeen Innenstadt

? Was tun Menschen, die aufgrund einer Gehbehinderung bisher ihr Auto nicht aufgeben wollen?

- Sie erhalten ein kostenloses Abo für Nahverkehr, inkl. „eigener“ virtueller Haltestelle des on-demand-Bussystems vor der Haustür
- Kostenlose Lieferung von Einkäufen mit Lastenrädern bis an die Wohnungstür

? Welche Ausnahmen gibt für Menschen, die beispielsweise für Schichtarbeit, kritische Bereitschaftsdienste o.Ä. bisher nicht auf ein Auto verzichten können?

- Generell ist in einer Stadt unter diesen Bedingungen das Rad und der durch on-Demand-Verkehr räumlich und zeitlich unterstützte ÖPNV aufgrund direkterer Wege die schnellste und flexibelste Mobilitätsoption auch in den Nachtstunden
- Ausnahmeregelungen für kleine Leicht-Kfz¹⁴ sind jedoch auf Antrag möglich

! Es gibt eine Überprüfungspflicht für die Maßnahmen nach ihrer Einführung, sowie eine ständige Stelle für Anregungen von Bürger*innen, um evtl. nicht bedachte Probleme zu identifizieren und zu beheben

¹⁴ Die Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e sind sehr leichte zwei- bis vierrädrige Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und sehr kompakten Abmessungen.

- Außerhalb der autoverkehrsfreien Innenstadt: Parken am Straßenrand und öffentliche Parkplätze werden bis 2030 pro Jahr um 9% des heutigen Bestandes an (legalen) Stellplätzen reduziert

Stadt- und regionalplanerische, langfristig wirksame Änderungen

- Neue Quartiere als echte autofreie Quartiere planen
 - Das heißt, dass die Quartiere nicht – wie bisherige sogenannte autofreie Siedlungen häufig – nur innen autofrei sind, aber außen Parkplätze haben, sondern dass sie wirklich darauf ausgelegt sind, dass die dort lebenden Menschen kein privates Auto haben¹⁵
- Stellplatzsatzungen für Neu-/Umbau anpassen, sodass PKW-Stellplätze nur noch in besonderen Ausnahmefällen (bspw. Arztpraxen) vorgesehen sind
- Versorgungsangebote und Arbeitsplätze bei Gewerbeansiedlungen stärker regional dezentralisieren (d.h. nicht nur in Münster, sondern in umliegenden Mittel- und Unterzentren) und prioritär an ÖPNV-Achsen ausrichten
- Attraktivierung von Home-Office zur Vermeidung von Pendelverkehren
- Keine Ausweisung neuer Siedlungsflächen an der Peripherie der Stadt

Neben vielen hier aufgeführten Maßnahmen, die auch bei ambitionierter Arbeit von Rat und Verwaltung einige Zeit brauchen, um umgesetzt zu werden, gibt es auch einiges, was kurzfristig umgesetzt werden kann und dabei hilft, die Transformation des Verkehrssystems ins Rollen zu bringen:

Sofortmaßnahmen

- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der gesamten Stadt inkl. Informationskampagne für Radfahrende und Autofahrende zu dieser Neuerung
- Umwidmung von Kfz-Fahrestreifen auf mehrstreifigen Straßen in Bus- und/oder Radfahrestreifen
- Erhöhung der Parkgebühren auf bereits bewirtschafteten Parkplätzen
- Konsequente Durchsetzung der StVO bzgl. Parken und Halten auf Rad- und Gehwegen und in Kreuzungsbereichen
- Moratorium aller straßenbaulichen Maßnahmen und Anpassung an neue Zielsetzung insbesondere zu Umverteilung des Straßenraums und Rückbau von Kapazitäten für MIV
- Münster setzt sich im Städtetag und auf allen Ebenen dafür ein, das Straßenverkehrsgesetz, die Straßenverkehrsordnung und zugehörige Verwaltungsvorschriften dahingehend zu ändern, dass sie Gemeinden die Freiheit gibt, Beschränkungen und Verbote des MIV auf allen Straßen in ihrem Gebiet auch zum Zwecke von Verkehrsreduktion vorzunehmen

Güterverkehr und Parkhäuser

Der Güterverkehr in der Stadt hat inzwischen Ausmaße erreicht, die allzu oft die Mobilität anderer einschränkt. Der zu erwartende weitere Zuwachs des Online-Handels mit entsprechenden Paket-Zustellverkehren macht es notwendig, umzudenken. Nach

¹⁵ Als Vorbild kann hier die autofreie Siedlung Weißenburg dienen.

schwedischem Vorbild sollten Haustürzustellungen nicht mehr die Standardlösung sein, sondern im Normalfall an Paketshops und Packstationen geliefert werden. Diese müssten sehr zahlreich sein, wären aber dadurch auch sehr nah an den Empfänger*innen.

Für die verbleibenden Haustürzustellungen, sowie für große Lieferungen oder gewerblichen Lieferverkehr können Elektro-Lastenräder verwendet werden und es bedarf Ladezonen in jeder Straße. Diese könnten auch etwa für Umzüge oder Handwerksfahrzeuge genutzt werden. So könnte auch bei Entfernung von Parkplätzen eine bessere Erreichbarkeit für die notwendigen Kfz-Anwendungsfälle ermöglicht werden, die aktuell oft lange suchen müssen oder beim Parken andere – schlimmstenfalls sogar Rettungsfahrzeuge – behindern.

In der Innenstadt kann die Belieferung gebündelt werden, indem Parkhäuser teilweise zu Lieferhubs umgestaltet werden. Hier werden große Lieferungen gesammelt, von denen aus die kleinteilige Zustellung an kleine und mittlere Einzelhandelsgeschäfte stadtverträglicher erfolgen kann. Parkhäuser sind Relikte der autogerechten Stadt, die eine kluge Nachnutzung brauchen. Neben der Nutzung als Lieferhub können etwa in den unteren Geschossen Fahrradparkplätze entstehen, Car-Sharing-Stationen darin untergebracht werden und auf dem oberen Deck bzw. dem Dach Urban Gardening betrieben werden.