

Bürger*innenbeteiligung Fahrradstraße Schillerstraße

Auftaktveranstaltung 18. April 2023



Foto ©Stadt Münster

Gliederung

	Seite
Zeit, Ort und Teilnehmende	2
Begrüßung und Einführung	3
Hintergrund: Mobilität in Münster	3
Fahrradstraße Schillerstraße	6
Fragen und Anregungen	7
Ausblick auf den Beteiligungsprozess	13
Kontakt zu den Planenden	13
Abschluss der Veranstaltung	13

Anlagen

Präsentation der Stadt Münster

Bürger*innenbeteiligung Fahrradstraße Schillerstraße

Auftaktveranstaltung 18. April 2023

Zeit, Ort und Teilnehmende

Die Auftaktveranstaltung Fahrradstraße Schillerstraße fand am 18. April 2023 von 18:30 bis 20:15 in der Aula des Hansa-Berufskollegs statt.



Foto ©Stachowitz

Es nahmen ca. 100 Bürger*innen teil.

Seitens der Verwaltung standen als Gesprächspartner zur Verfügung:

Jeff Marengwa, Leiter des Amtes für Mobilität und Tiefbau
Bastian Spliethoff, Abteilung Planung Verkehrsinfrastruktur, Amt für
Mobilität und Tiefbau
Phillip Oeinck, Fahrradbüro, Amt für Mobilität und Tiefbau

Moderation und Dokumentation:

Jens Stachowitz, Dortmund

Begrüßung und Einführung

Der Moderator begrüßte und skizzierte den Ablauf des Abends. Drei Referate seitens der Stadt und jeweils eine anschließende Rückmeldung waren vorgesehen:

- Hintergrund: Mobilität in Münster
- Fahrradstraße Schillerstraße
- Ausblick informeller Beteiligungsprozess

Ziel sei, dass das Vorhaben Fahrradstraße erläutert und verstanden wird. Die bereits vorhandene Fahrradstraße soll nach neuen Qualitätsstandards umgestaltet werden. Für die Rückmeldungen zu dem ersten städtischen Entwurf sind noch mehrere Wochen Zeit. Die Stadt hat dafür eine Webseite vorbereitet (Link unten). Auch findet noch eine Ortsbegehung statt und ein Abschnitt wird vorläufig so markiert, dass der geplante Ausbau erkennbar wird.

Die Dokumentation der Auftaktveranstaltung fließt - wie die weiteren im Laufe des Beteiligungsverfahrens noch eingehenden Rückmeldungen - in die Weiterarbeit der Verwaltung ein.

Herr Marengwa begrüßte seitens der Stadt und hob hervor, dass diese Bürgerbeteiligung eine informelle, also freiwillige und nicht durch Gesetz vorgegebene Beteiligung sei. Die Stadt führe sie durch, weil es ihr wichtig sei, die Belange und die Ortskenntnis der Anwohner*innen und Nutzer*innen der Straße einzubeziehen. Die Entscheidung werden die Ratsgremien der Stadt Münster treffen. Die Verwaltung wird dafür eine Vorlage fertigen, in welche die Anregungen der Bürger*innen einfließen werden, soweit aus Sicht der Fachleute möglich.

Hintergrund: Mobilität in Münster

Herr Marengwa stellte die Ziele der Stadt Münster, definiert im Masterplan Mobilität 2035+, dar (Übersicht im Chart 5):

- Klimaneutrale Stadt: Die Klimaneutralität ist das übergeordnete Ziel der Stadt Münster. Das Ziel ist es, eine weitgehende lokale Klimaneutralität im Mobilitätssektor durch eine verstärkte Verkehrsvermeidung und durch die Verlagerung von Fahrten mit dem

PKW (MIV) auf den Umweltverbund (Bus & Bahn, Rad, Zu-Fuß-Gehen) zu bewirken.

- **Verkehrssichere Stadt:** Für die Stadt Münster stellt die Verkehrssicherheit ein elementares Grundbedürfnis dar, das als wesentliche Voraussetzung für eine gleichberechtigte Verkehrsteilnahme angesehen werden muss. Das Ziel ist es, durch den Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastrukturen sichere Räume für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.
- **Gesunde und lebenswerte Stadt:** Das Ziel der gesunden und lebenswerten Stadt erreicht die Stadt Münster durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Besonders die hohe Straßenraumqualität durch eine Erweiterung der für den Fuß- und Radverkehr ausgewiesenen Flächen sowie separate Busspuren steigern die Attraktivität.
- **Digitale und vernetzte Stadt:** Die Stadt Münster verbessert die klimaschonende Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln durch eine stadtweite Verknüpfung der Mobilitätsangebote z.B. in Mobilstationen. Hierbei werden die Chancen durch Mobilitätsinnovationen und Digitalisierung genutzt. Das Ziel ist es, alle Akteure zusammenzubringen und das Mobilitätssystem in Münster für alle Menschen zu verbessern.
- **Gerechte und erreichbare Stadt:** Das Ziel ist es, die Stadtbevölkerung sowie Pendlerinnen und Pendler verstärkt dazu zu motivieren, auf den Umweltverbund umzusteigen. Um aber eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr anbieten zu können, müssen alle Angebote des Umweltverbundes erreichbar, attraktiver und komfortabler werden.
- **Barrierefreie Stadt:** Die Stadt Münster ermöglicht durch einen barrierefreien Verkehr eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen. Wesentliche Faktoren sind dabei der Abbau von Hürden sowie eine Steigerung der Attraktivität des Straßenraums. Alle Bereiche in der Stadt sind ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und zusammenhängend nutzbar, so das Ziel. Die barrierefreie Nutzung und Gestaltung ist bei Neu- und Umbaumaßnahmen das wichtigste Ziel.

In Münster wird bereits heute sehr viel Rad gefahren, so Herr Marangwa. Politisch gesetztes Ziel ist es, den Radverkehrsanteil von heute 43 % auf bis zu 50 % zu steigern (Chart 6). Damit dies gelingen kann, ist eine gute Infrastruktur unerlässlich. Dazu gehören Fahrradstraßen, die bei einer guten Ausgestaltung die objektive und

subjektive Sicherheit der Radfahrenden erhöhen, eine attraktive Alternative abseits von Hauptverkehrsstraßen sein und damit Radverkehrsströme bündeln können.

Die bereits bestehenden Fahrradstraßen – die Schillerstraße ist seit 1990 Fahrradstraße – sind kaum von normalen Straßen unterscheidbar. Sie bieten also nicht die Qualitäten, welche für die Umsetzung der Ziele (oben) notwendig sind. Deswegen hat die Politik im Sommer 2019 Qualitätsstandards für Fahrradstraßen 2.0 beschlossen (siehe Chart 7). Das markanteste Merkmal ist die Schaffung einer vier bis fünf Meter breiten Fahrgasse mit einer Roteinfärbung. Beispiele dafür sind der Bohlweg, die Goldstraße und die Bismarckallee (Chart 8).

Die Schillerstraße ist eine Veloroute und Teil des Fahrradnetzes 2.0 (Chart 9). Velorouten sind attraktive Alltagsrouten und für ein besonders hohes Radverkehrsaufkommen ausgelegt. Die Velorouten sind die höchste Netzkategorie, welche die Innenstadt Münsters mit den Vororten und den Umlandkommunen verbinden. Die Schillerstraße ist Teil der Veloroute von Everswinkel über Wolbeck zum Zentrum von Münster. Ein Teil ist schon umgebaut (Chart 10).

Dieser informelle Beteiligungsprozess geht noch bis zum 28. Mai 2023. Danach wird der Planungs- und Baubeschluss und dann eine Umsetzung noch im Jahr 2023 oder Anfang 2024 angestrebt (Chart 12). Der gesamte informelle Beteiligungsprozess wird dokumentiert und der Bericht darüber der Politik vorgelegt.

Die Hinweise und Anregungen z.B. zu den Themen

- Aufenthaltsqualität im Seitenraum (Bänke, Grün, etc.),
- Kfz- und Fahrradparken,
- Elektro-Ladeinfrastruktur und
- Carsharing

sind willkommen, so Herr Marengwa. Die Vorgaben des Rates zu den Qualitäten der Fahrradstraße 2.0 aus dem Jahr 2019 sind jedoch nicht Gegenstand der Beteiligung.

Fahrradstraße Schillerstraße

Herr Spliethoff stellte die Konzeption für die Umgestaltung vor. [Hinweis: Die Planzeichnungen als erste Ideen werden nicht veröffentlicht, da diese nur eine Diskussionsgrundlage darstellen.] Herr Spliethoff startete mit einer Bestandsbeschreibung:

- Die Straße wird beidseitig beparkt. Dadurch ist die Fahrgasse an vielen Stellen nur 3-3,5 Meter breit. Die sog. „Doorng-Gefahr“ (Unfälle durch unaufmerksam geöffnete Autotüren) ist hoch. Zudem sind Begegnungsverkehre nicht möglich.
- Insgesamt gibt es 167 öffentliche Stellplätze (67 Bewohner*innen, 91 frei für alle, acht kostenpflichtige und einen Schwerbehindertstellplatz).
- Es gibt einen erheblichen Parkdruck auch beim Fahrrad, die Gehwege werden eingeengt, zudem werden Schrotträder stehen gelassen.
- In der Schillerstraße ist der Radverkehr etwa fünf bis sechs Mal so hoch wie der Kfz-Verkehr.
- Messungen haben nachgewiesen, dass der Kfz-Durchgangsverkehr in der Schillerstraße – im Bestand heute – gering ist.
- Die Entwicklung des Durchgangsverkehrs wird nach der Umgestaltung beobachtet. Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr (Abbiegegebote, Sperrung, Abbindung) werden dagegen bereits jetzt mitgeplant und auch mitentschieden, um bei Bedarf kurzfristig reagieren zu können.

Die Planung sieht vor:

- Fahrbahn mit Roteinfärbung von 4-5 Metern Breite, infolgedessen fallen ca. 80-90 Kfz-Stellplätze weg.
- Die verbleibenden Stellplätze sollten auf der Südseite angeordnet sein, weil dann die Bäume und die Radabstellanlagen in der Straße verbleiben könnten.
- Ca. 70 Stellplätze – so viele wie heute auch – sollen dem Bewohnerparken dienen. Das bedeutet, dass nur freie Stellplätze entfallen würden und durch diesen Verzicht auf Kurzzeit-/freies Parken weniger Parksuchverkehr zu erwarten ist.
- Die Anmietung eines Stellplatzes auf Privatgelände bzw. in den Quartiersgaragen ist möglich. Die Quartiersgarage Hafenmarkt

mit 220 Stellplätzen wird voraussichtlich Ende 2023 zur Verfügung stehen. Für die Quartiersgarage Bremer Platz, als Teil des mobility hubs, kann keine Fertigstellung vorausgesehen werden. Das bislang bestehende Parkhaus bietet aber bereits anmietbare Dauerstellplätze an.

- Für Fahrräder sollen mehr Anlehnbügel aufgestellt werden, um dem hohen Fahrradparkdruck entgegenzuwirken.
- Ansonsten bleibe die Verkehrsregelung wie heute (Vorfahrt bis zum Ring, Tempo 30, Radfahren nebeneinander erlaubt).

Fragen und Anregungen

Zuerst werden die Fragen / Anregungen notiert, dann folgen die Antworten der Verwaltung. Statements blieben meist unkommentiert.

Stellplätze

- Bin Kleinkünstler und auf mein Auto angewiesen. Schlage vor, Kurzzeitparken einzurichten. / Sie sollten Parkzonen für Anlieferverkehre / Handwerker einplanen. – Antwort: Ladezonen werden in den Planungen mitgedacht. Möglich ist in dem gezeigten Entwurf, dass diese auf der nördlichen Fahrbahn ausgewiesen werden. Dann entstünden temporär während der Nutzung derselben Fahrbahneinengungen. Sollen Ladezonen auf der südlichen Seite eingerichtet werden, würden dafür Stellplätze wegfallen.
- Für einige Menschen (z. B. Menschen im Schichtdienst) ist ein PKW zwingend, es sind also Alternativlösungen zum Parken notwendig. Carsharing kann in solchen Fällen auch keine Alternative sein (Thema Kosten). – Antwort: Wir verweisen auf die Ausführungen von Herrn Spliethoff (oben). Es gibt also genügend Stellplätze in zumutbarer Entfernung, jedoch steigen die Kosten. – Statement einer Anwohnerin: Die Schillerstraße liegt zentral und niemand hat ein Anrecht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum direkt vor der Haustür.
- Die Kontrolle des Bewohnerparkens geschieht zu selten, da kein Personal dafür vorhanden ist. Es steht also zu befürchten, dass auch Nicht-Anwohner*innen die Plätze für das Bewohnerparken belegen, ohne dafür zur Rechenschaft gezogen zu werden.
- Anwohnende brauchen einen Parkplatz. Das Dauerparken im Parkhaus Bremer Platz ist sehr teuer, auch die Bewohnerparkausweise sind teuer.

- Haben Sie genauere Informationen zu den Quartiersgaragen? – Antwort: Die Quartiersgarage Hafenmarkt wird Ende 2023 zur Verfügung stehen und 220 Quartierspark-Stellplätze bieten. Für die Quartiersgarage Bremer Platz, als Teil des mobility hubs, kann keine Fertigstellung vorausgesehen werden. Das bislang bestehende Parkhaus bietet aber Dauerstellplätze an.
- Rege an, die Bewohnerparkzone nur für Anwohnende der Schillerstraße auszuweisen. – Antwort: Bewohnerparkzonen können aus rechtlichen Gründen nicht Straßenzug-Weise umgesetzt werden; sie sind immer quartiersbezogen.
- Bitte um Prüfung der 50 %-Marke beim Bewohnerparken. – Antwort: Die Straßenverkehrsordnung gibt uns vor, dass tagsüber max. 50% der Stellplätze für Bewohner*innen vorbehalten werden. Wir überprüfen das gesamte Gebiet derzeit, ob diese Vorgabe im Hansaviertel bereits ausgereizt ist. Voraussichtlich können weitere Stellplätze für Bewohner reserviert werden.
- Warum haben Anwohnende kein Anrecht auf einen Parkplatz? Warum sind die Kosten von Bewohnerparkausweisen so teuer ohne, dass wir ein gesichertes Anrecht auf einen Stellplatz haben? – Antwort: Es existiert kein gesetzliches Anrecht auf Parken im öffentlichen Raum. Die bislang kostenlosen oder niedrig bepreisten Angebote der öffentlichen Hand sind freiwillig. Das Quartiersparkhaus Hafenmarkt befindet sich im Bau. Das Parkhaus Bremer Platz soll zu einem mobility hub ausgebaut werden (polit. Beschluss noch ausstehend).
- Sollen die Parkboxen am Hansaring entfernt werden? – Antwort: Es sind keine Planungen dazu bekannt.
- Warum werden die Planungen für die Wolbecker Straße nicht mit denen an der Schillerstraße mitgedacht? Es fallen an der Wolbecker Straße bereits Kfz-Stellplätze weg. – Antwort: Die Planungen Wolbecker Straße und Schillerstraße laufen parallel. Aus diesem Grund haben wir die Planungsidee, auf der Schillerstraße nur Bewohnerparken zu ermöglichen, vorgetragen. Somit findet der Parksuchverkehr keinen für die Allgemeinheit freien Stellplatz in der Schillerstraße.
- Im Konzept werden die Schrägparkplätze am Hansaplatz reduziert. Warum? – Antwort: Die Qualitätsstandards für Fahrradstraßen wurden 2019 politisch beschlossen. Da das Ausparken ohne gute Einsicht in den fließenden Verkehr eine zu große Gefahr für

den Radverkehr darstellt, wird Parken nach den neuen Standards grundsätzlich nur noch parallel zur Fahrbahn umgesetzt.

- Hier sind viele Schülerverkehre unterwegs. Die Kfz-Stellplatzsituation des Hansa-Berufskollegs ist schwierig. / Aktuell erleben wir in der Schillerstraße eine extreme Belastung insbesondere durch den Parkdruck und die Parksuchverkehre der Schülerschaft des Hansa-Berufkollegs. Daher ist es eine gute Idee, Stellplätze nur für Anwohnende zur Verfügung zu stellen!
- Werden vor Hausnummer 30 die Poller verbleiben? Ansonsten würde diese Fläche missbräuchlich zugeparkt. – Antwort: Die Poller werden nicht entfernt.
- Ist es möglich, weitere Schwerbehindertenplätze mit einzuplanen? Wie flexibel handhabt die Stadt das? – Antwort: Generell wird ein solcher Antrag vom Ordnungsamt bearbeitet. Ihr Hinweis auf den Bedarf wird für die Planungen mit aufgenommen.
- Ihre Planung von Fahrradanhängern finde ich gut.
- Hier ist ein Bedarf für Lastenradparken vorhanden. Sehen Sie solches vor? – Antwort: Wir sehen generell Anlehnbügel sowohl für normale Räder als auch für die wesentlich größeren Lastenräder vor.
- Nicht genutzte Räder und Schrotträder nehmen Platz weg. Sie sollten entfernt werden! – Antwort: Wir teilen Ihre Problembeschreibung. Die rechtliche Handhabe der Stadt ist in dieser Hinsicht jedoch sehr begrenzt.
- Sind Lademöglichkeiten für E-Autos vorgesehen? – Antwort: Diese sind grundsätzlich vorgesehen. Die Stadt hat ein Konzept dafür (verschriftlich in Vorlage V/0101/2023, zu finden im Ratsinformationssystem).

Durchgangsverkehr

- Mache die Beobachtung, dass nicht nur Anwohnende die Schillerstraße nutzen, sondern auch Menschen, welche die Schillerstraße als Abkürzung zur Wolbecker Straße nutzen und daher nicht unbedingt an einem Ende der Schillerstraße ein- und an dem anderen ausfahren. Der Durchgangsverkehr ist zudem nicht nur ein Problem zur Spitzenstunde. – Antwort: Ihr Hinweis wird aufgenommen.

- Es entsteht eine neue Problematik, denn die breite Fahrgasse beschleunigt den Kfz-Verkehr. Bitte deswegen direkt die Maßnahmen zur Sperrung einplanen. – Antwort: Ihr Hinweis wird aufgenommen.
- Die Baustelle auf dem Ring hatte bereits dafür gesorgt, dass der Verkehr nicht durch die Schillerstraße fahren konnte. Das war für uns im Quartier super! Ist also eine Sperre machbar? – Antwort: Eine Sperre ist machbar und auch für Rettungsfahrzeuge kein Problem. Diese heben die Pfosten raus, wenn nötig. Die Sperre bedeutet für Anliegende jedoch Umwegfahrten zum und aus dem Quartier.
- Ein entsprechender Antrag nach § 24 der Gemeindeordnung zur Aufstellung einer Sperre liegt der Stadtverwaltung seit April 2020 vor. Die politischen Gremien haben zugesagt, dass er im Zuge der Umgestaltung der Schillerstraße aufgegriffen wird. – Antwort: Nämlicher Antrag wird derzeit von uns beachtet und, wie gesagt, auch die Sperrung soll zur pol. Beschlussfassung vorgelegt werden.
- Ist auch eine Einbahnstraßenregelung denkbar? – Antwort: Eine Einbahnstraßenregelung ist prinzipiell möglich.

Zufußgehende

- Finden Zufußgehende in den Planungen Berücksichtigung? Abgestellte Räder auf Gehwegen sind problematisch. – Antwort: Durch die zusätzlichen Fahrradbügel im Fahrbahnbereich wird das Abstellen der Räder auf den Gehwegen minimiert. Wollte man noch mehr für die Zufußgehenden tun, bedeutet das den Komplettumbau der Straße vornehmen zu müssen und vermutlich den Wegfall sämtlicher KFZ-Stellplätze.
- Ist der Einbau von Querungshilfen möglich? Die Rücksicht von Radfahrenden fehlt im Straßenverkehr. – Antwort: Querungshilfen sind denkbar, aber nicht vorgesehen, da diese auf Fahrradstraßen nach unseren Beobachtungen in bereits umgebauten Fahrradstraßen nicht notwendig sind. Der Einbau einer Querungshilfe käme zu Lasten von Stellplätzen.

Begrünung und Aufenthalt

- Die Begrünung und Bänke finde ich nicht sinnvoll, da die erhöhte Aufenthaltsqualität zur Besetzung durch die Drogenszene führt. / Die Schillerstraße ist eine Wohnstraße und keine Flaniermeile

o. ä. Aus diesem Grund sehe ich eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität (wegen des Lärms etc.) sehr kritisch. / Glasscherben sind aktuell bereits ein Problem.

- Die Bänke finde ich nicht sinnvoll, da Jugendliche, die ja irgendwo sich auch aufhalten wollen und sollen, dann in unserer Straße des nachts unsere Nachtruhe stören könnten. Dafür gibt es sicher bessere Orte.
- Im weiteren Verlauf der Schillerstraße ist eine Bank aufgestellt worden. Dies wurde erst kritisch betrachtet. Diese Bank ist aber jetzt eine gute Kontaktmöglichkeit. Die soziale Kontrolle ist gegeben. Meine Idee: Eine mobile Bank mitdenken, die wieder abgebaut werden kann.
- Die Drogenszene ist nur nahe des Bremer Platzes unterwegs. Rege also an, betreffs der Bänke einen Unterschied zwischen der Schillerstraße vom Bremer Platz bis Dortmunder Straße / Emdeener Straße und der Situation vom Hansaplatz / Hansaring an hin zum Kanal zu machen.
- Antwort zu allen Anregungen und Statements: Ihre Hinweise werden von uns aufgenommen.
- Den Klimawandel sollten wir mehr in den Fokus nehmen: Grünflächen planen, Regenwasser auffangen. Solche Elemente sollten Sie mehr in den Planungen aufnehmen! – Antwort: Baumstandorte sind aufgrund der vorhandenen unterirdischen Leitungen nur begrenzt umsetzbar. Die Verlegung der Leitungen ist nicht vorgesehen und wäre auch sehr kostspielig.

Abschnittsbildung bei der Planung

- Warum wird der Abschnitt Schillerstraße vom Hansa-Ring bis Kanal in den Planungen nicht mitgedacht? – Antwort: Die Velorouten (wie andere Straßenplanungen) werden aus Kapazitätsgründen in Abschnitten geplant. Der Abschnitt der Schillerstraße vom Hansaring bis Kanalbrücke wird als Baustraße für angrenzende Bauvorhaben benötigt. Sobald die Gebäude im Umfeld fertiggestellt sind, können wir uns mit der Umgestaltung der Straße befassen.
- Die Veloroute führt bis auf die Promenade. Was ist für den Abschnitt Bremer Platz bis Promenade geplant? Es wäre gut diesen Abschnitt in die Planungen Fahrradstraße Schillerstraße mit aufzunehmen! – Antwort: Die Velorouten werden, wie ausgeführt, aus Kapazitätsgründen in Abschnitten geplant. Für den Abschnitt Bremer Platz bis Promenade existieren erste Ideen, die aber noch

weiter ausgearbeitet werden müssen, bevor diese in die Öffentlichkeit gebracht werden.

- Wie sehen die Planungen für die Kreuzung am Hansaring aus? Rege eine intelligente Ampelschaltung an. Sonntags insbesondere am Morgen steht man in der Schillerstraße sinnlos vor einer roten Ampel. – Antwort: Die Kreuzung wird erst geplant und umgestaltet, wenn der Abschnitt Schillerstraße vom Hansaring bis zum Kanal umgesetzt wird. Eine Anpassung der Lichtsignalanlagen-Steuerung wird geprüft.
- Sie sollten den Zusammenhang der Straßen Hansaring, Wolbecker Straße, Schillerstraße mitdenken. – Antwort: Wir bearbeiten diesen Abschnitt der Schillerstraße mit der Kenntnis der Situation und der Planungen für die Straßen im umliegenden Quartier.

Beteiligung an der Planung

- Gibt es weitere Beteiligungselemente über die heutige Veranstaltung hinaus? – Antwort: Ja, diese werden gleich anschließend präsentiert. Ihre Gelegenheiten: Online-Umfrage, Quartiersspaziergang, Info-Point im Straßenraum, Kontakt per Mail / postalisch / telefonisch.
- Ich moniere die ideologische Betrachtung: Die Schillerstraße ist eine Anwohnerstraße. Bei den Standards und der Festlegung der Veloroute wurden wir Anlieger hier im Quartier nicht beteiligt. Warum wird der Radverkehr nicht auf die Wolbecker Straße geführt? Der informelle Beteiligungsprozess ist für solch ein Thema nicht ausreichend. – Antwort: Die Standards und die Velorouten wurden vom Rat der Stadt nach ausführlicher, öffentlicher Diskussion festgelegt. Die Schillerstraße ist eine bereits bestehende Fahrradstraße und Teil der Veloroute nach Everswinkel. Daher sehen wir keine Führung über Wolbecker Straße vor, welche unseres Erachtens für den Radverkehr nicht die Qualitäten bieten kann, wie in der Schillerstraße möglich sind.
- Ich begrüße die vielen Beteiligungsmöglichkeiten in den kommenden Wochen.

Zielvorstellungen / Standards

- Fahrradstraßen sind vornehmlich für den Radverkehr vorgesehen. In der Schillerstraße werden seit Jahrzehnten Ausnahmen von diesem Prinzip gemacht. Es ist an der Zeit, dass hier ein Wandel eintritt!

- Gemeinsame Lösungsansätze sind nötig. Es sollte sowohl für Autofahrende und Nicht-Autofahrende geplant werden. Klimaneutralität herbeizuführen ist wichtig.
- Die Belange der Anwohner*innen sollten mehr Gewicht erhalten.
- Die Umgestaltung der Fahrradstraße Schillerstraße führt dazu, dass sich auch Kinder sicher darauf bewegen können. Ich freue mich darauf!

Weiteres

- Werden Abgaben der Anlieger nach Kommunalabgabengesetz (KAG) fällig? – Antwort: Nein, für Anlieger fallen keine Kosten an.

Ausblick auf den Beteiligungsprozess

Herr Oeinck stellte die weiteren Bausteine des Beteiligungsprozesses dar (Chart 24 bis 27):

- Online-Umfrage vom 18. April bis 28. Mai
- Info-Point im Straßenraum vom 28. April bis zum 26. Mai regelmäßig vor Ort
- Quartiersspaziergang am 11. Mai von 18:00 bis ca. 19:30 Uhr
- Temporäre Umgestaltung eine 50 m langen Teilstücks an der Em-dener Straße zu Anschauungszecken

Kontakt zu den Planenden

Tel: 0251/492-7272

schillerstra%C3%9Fe@stadt-muenster.de

<http://www.stadt-muenster.de/schillerstrasse>

Abschluss der Veranstaltung

Der Moderator bedankte sich bei allen Beteiligten für die sehr konzentrierte, sachlich und verbindlich geführte Diskussion.