

Niederschrift

über die Sitzung (öffentlicher Teil)
des Ausschusses für Verkehr und Mobilität
am Mittwoch, **06.05.2026**, 17:01 Uhr - 20:01 Uhr,
Hauptausschusszimmer, 1. Etage, Stadtweinhaus, Prinzipalmarkt 8-9, 48143 Münster

Anwesend waren:

von der CDU-Fraktion:

Jan Gebker, Martin Peitzmeier, Dr. Britta-Antonia Riederer Freifrau von Paar zu Schönau, Jens Scheltrup, Thomas Werth

von der Fraktion GRÜNE:

Andrea Blome, Dominic Brauner, Dr. Annika Bürger, Carsten Peters, Susanne Richert

von der SPD-Fraktion:

Dr. Ulrike Heidecke, Christian Lürer

von der Fraktion Die Linke:

Steffen Lambrecht

von der Fraktion Volt:

Sebastian Kappen

von der Ratsgruppe Die PARTEI/ÖDP:

David Freude

Sachkundige Einwohner/innen:

Wolfgang Husch, Ludwig Lübbers, Ingo Niggemann, Elmar Post, Dr. Georgios Tsakalidis bis 18:00 Uhr, Patrik Werner ab 17:15 Uhr, Fabian Wittke

Vertreter/innen des Jugendrates:

Andreas Hoesch, Felix Kusgörd

von der Verwaltung:

Martin Becker, Robin Denstorff, Ute Homann, Sonja Kramer, Thorsten Meyer, Malte Steffen Petersen, Andreas Pott, Gerhard Rüller, Christian Schmelter, Werner Schulik

für die Schriftführung:

Matthias Herding

Es fehlte/n:

Fabian Banner, Nicolas Hendricks, Thomas Rohloff, Thomas Ulms, Walter von Göwels, Marina Wagner

Gäste:

Herr Büsch, plan:mobil

nichtöffentlicher Sitzungsteil

siehe Niederschrift über die Sitzung (nichtöffentlicher Teil) des Ausschusses für Verkehr und Mobilität am 06.05.2026

Tagesordnung**Öffentliche Sitzung**

- | | |
|---------------------------|--|
| | 1. Einführung und Verpflichtung neuer Mitglieder |
| | 2. Genehmigung der Tagesordnung |
| | 3. Mitteilungen der Verwaltung |
| | 4. Anträge / Anfragen / Eingaben |
| | 4.1. Anträge |
| | 4.1.1. Antrag "Einhaltung der Parkordnung an der Kanalstraße" der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD und Volt vom 28.04.2026 |
| | 4.2. Stellungnahmen der Verwaltung |
| | 4.2.1. Stellungnahme der Verwaltung zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom 22.01.2026 |
| | 5. Verkehrsplanung |
| <u>V/0257/2026</u>
III | 5.1. 4. Nahverkehrsplan der Stadt Münster - Sachstand und weitere Informationen zum Erarbeitungsprozess |
| <u>V/0203/2026</u>
III | 5.2. Veloroute 8 Thierstraße - Sachstand und Ausblick |
| | 6. Baumaßnahmen |
| <u>V/0643/2025</u>
III | 6.1. Meesenstiege - Langestraße bis Wilhelm-Spieker-Straße
- Planungs- und Baubeschluss Straßenbau - |
| <u>V/0106/2026</u>
III | 7. Unfallhäufungsstelle Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße/Busso-Peus-Straße/Roxeler Straße
- Grundsatzbeschluss - |
| <u>V/0229/2026</u>
III | 8. Wiedereinführung eines wirtschaftlich optimierten On-Demand-Verkehrs
Antrag A-R/0051/2025 der CDU-Fraktion vom 01.12.2025 |

9. Verschiedenes

Ratsfrau Blome eröffnete um 17:01 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses, begrüßte die Zuschauerinnen und Zuschauer und stellte die Öffentlichkeit und Beschlussfähigkeit fest.

Punkt 1 der Tagesordnung

Einführung und Verpflichtung neuer Mitglieder

Ratsfrau Blome führte ein. Dann erhoben sich alle Anwesenden von ihren Plätzen. Sie verlas die Verpflichtungsformel und wies auf den Zusatz „So wahr mir Gott helfe“ hin.

Es verpflichteten sich als sachkundige Einwohner:

- Wolfgang Husch,
- Ludwig Lübbers,
- Ingo Niggemann,
- Hans-Günter Ockenfels,
- Elmar Post,
- Werner Szybalski,
- Dr. Georgios Tsakalidis,
- Patrik Werner und
- Fabian Wittke.

Punkt 2 der Tagesordnung

Genehmigung der Tagesordnung

Gerd Rüller (Leiter des Amtes für Mobilität und Tiefbau) beantragte für die Verwaltung den Tagesordnungspunkt 6.1 (V/0643/2025) von der Tagesordnung abzusetzen. Die Verwaltung beabsichtigt hierzu eine Ergänzungs-Vorlage zu erstellen.

Herr Post weist auf eine Anregung des ADFC Münsterland hin und bittet um Berücksichtigung in der Debatte des TOP 7.

„Wir regen Politik und Verwaltung an, eine E 1 für die Vorlage 0106/2026 mit etwa folgenden Beschlusspunkten in Gang zu bringen:

1. Die Planung einer LSA-gesteuerten Kreuzung bleibt zunächst gestoppt. Die im aktuellen Gutachten aus dem Jahre 2025 von Brilon-Bondzio-Weiser zugrunde gelegten Steigerungen des Verkehrs beruhen insbesondere auf den geplanten Baugebieten MMQ1 und MMQ2. Deren Herstellung wird eher noch zehn als nur zwei oder drei Jahre dauern. Zurzeit fehlen noch das gesamte Bauleitplanverfahren und jegliches Baurecht.
2. Der Kreisverkehr wird zeitnah optimiert – auf Grundlage des Gutachtens von Brilon-Bondzio-Weiser aus dem Jahr 2022, das sich auf aktuelle Verkehrszahlen bezieht. Die LSA-Variante bezieht sich dagegen auf in mittlerer Zukunft eintretende Annahmen. Mit dem optimierten KV wird zeitnah die Sicherheit für den Radverkehr hergestellt.“

Der Ausschuss stimmte der so geänderten Tagesordnung ohne den Tagesordnungspunkt 6.1 einstimmig zu.

Punkt 3 der Tagesordnung**Mitteilungen der Verwaltung**

Herr Schulik (Straßenverkehrsbehörde) informierte den Ausschuss über die geplante Baumaßnahme von Straßen.NRW auf dem Schiffahrter Damm und die dafür notwendigen Sperrungen. Es sei geplant, eine Einbahnstraßenregelung mit Fahrrichtung Norden einzurichten. Grund sei insbesondere die Erreichbarkeit der nördlich gelegenen Wohn- und Gewerbe- bzw. Industriegebiete für die Feuerwehr. Er erläuterte die sich daraus ergebenden Verkehrsbeziehungen im Detail.

Er beantwortete zahlreiche Rückfragen des Ausschusses, die insbesondere die Erreichbarkeit des Gewerbebetriebes am Hessenweg sowie der Ortsteile Gelmer und Südmühle für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV thematisierten. Hierzu wurden auch die Einschränkungen für den Schülerverkehr benannt. Er stellte auf Nachfrage auch dar, dass das geänderte Verkehrsgeschehen fortlaufend beobachtet werde und ggf. nachgesteuert wird. Die Möglichkeiten seien aber gering. Herr Roes von den Stadtwerken ergänzte, dass der Schülerverkehr sichergestellt sei.

Der Ausschuss bemängelte die Kommunikation seitens Straßen.NRW gegenüber Öffentlichkeit und Politik sowie deren späten Zeitpunkt. Er bittet zudem um Informationen bei relevanten Veränderungen.

Herr Rüller gibt folgende Hinweise zum Änderungsantrag zur Vorlage V/0624/2025 (Einführung einer Besucherparkregelung für Bewohnerparkzonen im Mischprinzip) zu Protokoll:

„2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, eine pragmatische Ausnahmeregelung für Gewerbetreibende einzuführen. Auf unverhältnismäßige Anforderungen (z. B. das Anbringen von Schriftzügen am Pkw) wird verzichtet. Die Stadtverwaltung informiert über die Ausnahmeregelung auf dem Internetauftritt der Stadt Münster. Die bisherigen Ausführungen auf dem Internetauftritt werden entsprechend angepasst.“

Siehe hierzu die Erläuterungen des Amtes 32.

Hinzufügen möchten wir, dass sich der Hinweis in den FAQs, dass Gewerbetreibende keinen Parkausweis erhalten, hingegen ausschließlich auf den Bewohnerparkausweis bezieht, da Gewerbetreibende nicht zum Kreis der Anwohnenden zählen. Die FAQs enthalten hier allgemeine Hinweise zum Bewohnerparken. Spezifische Ausnahmeregelungen für Gewerbetreibende sind hingegen im Bereich der Handwerkerparkausweise verortet. Zur besseren Verständlichkeit wird auf der Internetseite ein entsprechender Verweis in den FAQs zum Bewohnerparken ergänzt werden, der auf die Regelungen zum Handwerkerparkausweis hinweist.

3. Der Rat beauftragt die Verwaltung, zusätzlich zur teildigitalen Lösung bis zum finalen digitalen Verfahren eine papierbasierte Lösung anzubieten („Abreißblock“). Bewohnende von Bewohnerparkzonen sollen dann beim Amt für Bürgerservice gegen Vorlage des Personalausweises und nach Überprüfung der Meldeadresse einen oder mehrere Besucherparkausweise erwerben, der sichtbar und unter Angabe des Kennzeichens im Pkw ausgelegt werden muss. Auf die verbindliche Nachweiserklärung wird verzichtet.

Die Einführung eines Abreißblocks für Besucherparkausweise wurde eingeführt, Stand 26.04.2026 wurde dieses Angebot bisher nicht in Anspruch genommen.

4. Der Rat beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob eine eigene kommunale Gebührenordnung eingeführt werden kann, um von der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestgebühr von 10,20 Euro abweichen zu können. Sofern dies rechtlich möglich ist, unterbreitet die Verwaltung kurzfristig einen Entwurf für eine solche Gebührenordnung mit einem zweistufigen Parktarifsystem: 5,10 Euro für eine Parkdauer von bis zu 4 Stunden; 10,20 Euro für eine Parkdauer von bis zu 24 Stunden.

Das Besucherparksystem beruht auf dem Prinzip der Ausnahmegenehmigung / Ausnahmetatbestand von der Parkraumbewirtschaftungszone nach §46 StVO. Mit dieser rechtlichen Grundlage kann eine Mindestgebühr von 10,20 Euro nicht unterschritten werden. Auch eine kommunale Gebührenordnung kann die durch die StVO vorgegebene Mindestgebühr nicht reduzieren.

Über die kommunale Gebührenordnung wäre es nur möglich, eine Umsetzung mit Parkschein zu nutzen, um abweichend vom Ausnahmetatbestand eine geringere Gebühr als 10,20 Euro erheben zu können. Dieser Parkschein würde jedoch kein exklusives Angebot für die Besuche der Anwohnenden sein, sondern allen zur Verfügung stehen.

Ein zweistufiges Besucherparksystem, wie im Antrag vorgeschlagen, wird jedoch nicht als zielführend angesehen. Für das Kurzzeitparken von vier Stunden am Parkscheinautomat beträgt die Gebühr nach der aktuell geltenden Parkgebührenordnung 10,40 Euro. Diese Änderung der Parkgebührenordnung wurde erst Ende des vergangenen Jahres beschlossen. Ein zusätzlicher Besucherparkausweis an Parkscheinautomaten in Bewohnerparkzonen mit abweichenden Gebühren würde somit unterschiedliche Tarife für denselben Zeitraum schaffen.

Außerdem würde ein Parktarif von 5,10 Euro für vier Stunden deutlich unter den Gebühren eines Parkhauses sowie unter dem Preis einer Hin- und Rückfahrt im öffentlichen Nahverkehr liegen und somit auch dem Beschluss zum Integrierten Parkraumkonzept widersprechen („Das Parken im Straßenraum sollte teurer als im Parkhaus sein...“). Dadurch bestünde die Gefahr, dass die Steuerungswirkung der Parkraumbewirtschaftung entfällt. Insbesondere die Parkscheinautomaten an der Hammer Straße würden an Wirkung verlieren, da stattdessen vermehrt auf günstigere Parkmöglichkeiten innerhalb der Parkzone F ausgewichen würde.

Die Verwendung von Parkscheinautomaten hat zudem zur Folge, dass aktuell nicht die erforderliche Anzahl an Parkscheinautomaten in den Bewohnerparkzonen zur Verfügung steht. Die Anzahl der Automaten muss sich daran orientieren, dass ein Parkscheinautomat von den bewirtschafteten Parkplätzen maximal 150 Meter entfernt sein darf. Darüber hinaus müsste auch die Beschilderung der Bewohnerparkzonen angepasst werden, um das Parken mit Parkschein zu ermöglichen. Diese Variante würde somit mit hohen Investitionskosten und einer entsprechenden Umsetzungsdauer verbunden sein.“

Punkt 4 der Tagesordnung**Anträge / Anfragen / Eingaben****Punkt 4.1 der Tagesordnung****Anträge****Punkt 4.1.1 der Tagesordnung****Antrag "Einhaltung der Parkordnung an der Kanalstraße" der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD und Volt vom 28.04.2026**

Herr Schulik nahm zu dem durch die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD und Volt eingebrachten Antrag Stellung und führte aus, dass die Umsetzung entsprechend des Antrags A-M/0006/2026 für das 3. Quartal 2026 vorgesehen ist und in der 28. Kalenderwoche in zwei Abschnitten erfolgen soll. Hierzu werden die Parkbuchten jeweils für maximal zwei Tage mit Haltverboten belegt, um notwendige kleinere Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen. Im Anschluss werden die Flächen für das Längsparken freigegeben.

Es ist eine begleitende Information der Öffentlichkeit vorgesehen. Neben einer kurzen Pressemitteilung ist eine Postwurfsendung an die Anliegenden des betroffenen Streckenabschnitts geplant. Zusätzlich soll in den ersten Wochen durch mobile Verkehrszeichen auf die geänderte Parkregelung hingewiesen werden.

Ratsfrau Riederer von Paar und Herr Niggemann benannten die möglichen Verdrängungseffekte dieser Maßnahme. Ratsfrau Dr. Bürger merkte an, dass die Autos regelwidrig auf den Gehwegen stehen würden. Ratsherr Peitzmeier regte an, Quartiersparkhäuser einzurichten.

Herr Lübbers regte an, im Bereich der Kanalstraße Stellplätze für Menschen mit Behinderung vorzusehen. Die Verwaltung sagte dies zu und bat in diesem Zusammenhang entsprechende Hinweise für andere Straßen an die Straßenverkehrsbehörde für eine konkrete Verortung zu senden.

Der Ausschuss stimmte dem Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD und Volt mehrheitlich bei Gegenstimmen der CDU-Fraktion zu.

Da die Umsetzung schon geplant sei, ist keine weitere Information des Ausschusses notwendig, so dass der Antrag formell als erledigt angesehen werden kann.

Punkt 4.2 der Tagesordnung**Stellungnahmen der Verwaltung****Punkt 4.2.1 der Tagesordnung****Stellungnahme der Verwaltung zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom 22.01.2026**

Frau Richert erkundigte sich, ob nicht weitere Maßnahmen an der Boeselager Straße denkbar seien, um das Tempo des Straßenverkehrs zu reduzieren.

Die Verwaltung stellte dar, dass bauliche Maßnahmen (Engstellen, Schweller) schwierig seien, da sie nicht auf der gesamten Strecke wirksam seien und zudem auch Beschränkungen für den Busverkehr darstellen würden. Dialogdisplays und Geschwindigkeitsmessungen seien hier zielführender. Herr Freude regte an, Schweller zu verbauen, die nur bei erhöhter Geschwindigkeit wirksam seien. Die Verwaltung bittet hier um entsprechende Informationen.

Auf Nachfrage erläuterte die Verwaltung, dass die LSA-Steuerung im Kreuzungsbereich Kardinal-von-Galen-Ring und Sentruper Straße optimiert werde, um die Wartezeiten für den Radverkehr zu reduzieren.

Der Ausschuss nahm die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verkehrsplanung

Punkt 5.1 der Tagesordnung V/0257/2026

4. Nahverkehrsplan der Stadt Münster - Sachstand und weitere Informationen zum Erarbeitungsprozess

Herr Büsch stellte für die beauftragte Bürokooperation von plan:mobil, WVI und DialogWerke die Grundlagen und Vorgehensweise, das Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren und die Zeitplanung vor.

Auf Nachfrage des Ausschusses ergänzte die Verwaltung, dass auch die Beteiligung von Jugendlichen vorgesehen sei, der 4. NVP zwar die Grundlage für ein Zielbild ab dem Jahr 2028 darstelle, jedoch laufend Optimierungen im Nahverkehr vorgenommen werden und die Abstimmung mit der Region erfolge.

Herr Lübbers bat um die Beteiligung der AG 5 der KIB hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit des Nahverkehrs. Die Verwaltung sagte diese zu.

Die Präsentation ist der Niederschrift beigelegt. (Hinweis: Die Präsentation gilt in Verbindung mit dem gesprochenen Wort. Die Folien stellen nur eine Unterstützung und kein vollständiges Dokument dar.)

Der Ausschuss nahm den Bericht zur Kenntnis. Die Vorsitzende bedankte sich für den Bericht.

Punkt 5.2 der Tagesordnung V/0203/2026

Veloroute 8 Thierstraße - Sachstand und Ausblick

Herr Spliethoff führte in die Inhalte der Berichtsvorlage ein. Zu der aktuellen Berichterstattung in der lokalen Presse ergänzte er, dass nach aktuellem Informationsstand eine Förderung für einen Bürgerradweg geringer ausfallen bzw. nicht erfolgen würde. Hierzu müssten noch Gespräche mit der Bezirksregierung geführt werden. Zudem seien die Kosteneinsparungen eines Bürgerradwegs nach Auffassung der Verwaltung in diesem Fall gering.

Herr Freude gab für die ÖDP folgende Protokollnotiz ab:

„Wir präferieren die Variante 2 aufgrund der geringen Kosten, dem hohen Nutzen, der schnellen Umsetzung und den Verzicht auf eine zusätzliche Flächenversiegelung.

Diese Variante stellt für uns den besten Kompromiss dar. Allerdings geben wir zu bedenken, dass der KFZ-Verkehr zu schnell unterwegs ist und gebremst werden muss. Zudem sollte nicht nur die „Anlieger frei“- Beschilderung genutzt werden, sondern auch ein anliegerverträglicher modaler Filter installiert werden. Mit Verweis auf die Stellungnahme des ADFC ist dies leider notwendig, da die Erfahrungen mit der Fahrradstraße Lütkenbecker Weg und Lindberghweg zeigen, dass Anliegerfreigaben vom KFZ-Verkehr häufig missachtet werden.“

Der Ausschuss bedankte sich für den in der Vorlage dargestellten Überblick.

Herr Gebker erkundigte sich nach der Einbindung der Anlieger, worauf die Verwaltung antwortete, dass diese in der sonst üblichen Art und Weise erfolge.

Stadtbaurat Denstorff stellte zum weiteren Vorgehen dar, dass die Zuständigkeit aufgrund der Veloroute beim AVM läge, die BV hierzu auch angehört werde und die Verwaltung mit einem entsprechenden Signal aus der Politik für eine Vorzugsvariante die Planungen fortsetzen werde.

Punkt 6 der Tagesordnung

Baumaßnahmen

Punkt 6.1 der Tagesordnung V/0643/2025

Meesenstiege - Langestraße bis Wilhelm-Spieker-Straße - Planungs- und Baubeschluss Straßenbau -

Der Tagesordnungspunkt wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt.

Punkt 7 der Tagesordnung V/0106/2026

Unfallhäufungsstelle Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße/Busso-Peus-Straße/Roxeler Straße - Grundsatzbeschluss -

Herr Lambrecht brachte für die Fraktion Die Linke den nachfolgenden Änderungsantrag ein und begründete diesen:

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität möge beschließen:

Die Sachentscheidung wird wie folgt geändert:

1. Wie Vorlage
2. ~~Die Verwaltung wird beauftragt, den erforderlichen Planungsprozess für die Umsetzung der empfohlenen Vorzugsvariante „Kreuzung mit Lichtsignalanlage“ wieder aufzunehmen.~~
3. Auf der Basis der vorliegenden Gutachten wird in Abwägung der Faktoren Klimaschutz, Flächenversiegelung, Kosten, städtebauliche Belange mit den verkehrlichen Faktoren der Ausbau des Kreisverkehrs zu einer lichtsignalisierten Kreuzung abgelehnt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für die Umsetzung der Variante 1 „Optimierter Kreisel mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen“ wieder aufzunehmen und den politischen Gremien zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen kombinierten Planungs- und Baubeschluss vorzulegen.

Dabei sind über die Variante 1 hinausgehend folgende Maßnahmen zur zusätzlichen Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr in die Planung aufzunehmen:

- Aufpflasterungen an den Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs
- Verkehrszeichen 206 („Stopp-Schild“) an den Einfahrten in den Kreisverkehr

Beide zusätzlichen Maßnahmen werden für die Knotenpunktarme der Von-Esmarch-Straße in Abwägung der Belange des Busverkehrs geprüft und für die Knotenpunktarme Roxeler Straße und Busso-Peus-Straße umgesetzt.

Ratsfrau Blome gab für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL folgende Protokollnotiz ab:

„Wir haben lange an dem Projekt Kreisverkehr gearbeitet und uns in den vergangenen Monaten intensiv fachpolitisch damit befasst. Für unsere Grünen Fachpolitiker*innen gibt es weiterhin aus fachlicher Sicht keinen Grund, die Option eines optimierten Umbaus des Kreisverkehrs zum jetzigen Zeitpunkt gänzlich fallenzulassen.

Wir halten es auf der Basis aller vorliegenden Gutachten weiterhin für begründbar, den Kreisverkehr zunächst so umzubauen, dass durch fünf Meter abgesetzte Radfurten und weitere Maßnahmen wie Aufpflasterungen an den Ausfahrten die Sicherheit für den Radverkehr verbessert wird.

Denn der Bedarf einer Ampelanlage basiert überwiegend auf Prognosezahlen – sowohl bzgl. der erwarteten Verkehrsmengen als auch der Unfalllage.

Wir müssen aber feststellen, dass es für einen optimierten Umbau und damit den Erhalt des Kreisverkehrs an der Von-Esmarch-Straße keine demokratische Mehrheit im Rat geben wird.

Was wir Grüne nicht wollen, ist ein Stillstand an diesem Kreisverkehr – denn der aktuelle Zustand dort ist schlecht, das stellt niemand in Frage. Der Handlungsbedarf ist durch die Unfallkommission seit 2018 festgestellt. Das damals beauftragte Gutachten empfahl bereits den Umbau des Kreisverkehrs mit fünf Meter abgesetzten Radfurten, was nicht umgesetzt wurde.

Wir wollen jetzt keine weitere Verzögerung provozieren, selbst wenn das Ergebnis am Ende nicht das ist, was wir uns wünschen. Wir Grüne werden uns folglich bei der Abstimmung enthalten.

Denn eine Zustimmung für die Planung einer lichtsignalisierten Kreuzung mit allen Folgen (für Radverkehr, Flächenversiegelung, Baumfällungen, hohen Kosten) ist für die Mehrheit in unserer Fraktion nicht denkbar.“

Herr Kappen gab für die Fraktion Volt folgende Protokollnotiz ab:

„Die Fraktion Volt hält eine Modernisierung des Kreisverkehrs weiterhin für sinnvoll. Bereits im Jahr 2020 empfahl das Gutachterbüro Brilon Bondzio Weiser der Verwaltung, den Kreisverkehr zu modernisieren, nachdem sich die Unfallkommission erstmals mit der Unfallstelle befasst hatte. Dabei sollten die Furten um fünf Meter abgesetzt und aufgepflastert werden, um die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kfz zu verbessern und eine Aufstellfläche für ein- und ausfahrende Kfz zu schaffen. Leider ist die Verwaltung dieser Empfehlung nicht gefolgt, sodass der Kreisverkehr aufgrund seiner nicht mehr standardgemäßen Bauweise auch heute, mehr als sechs Jahre später, eine Unfallhäufungsstelle ist. Die Verwaltung setzte die Maßnahmen letztendlich nicht um, da Verkehrsprognosen für das Jahr 2035 eine mögliche Überlastung des Kreisverkehrs anzeigten. Diese Prognosen wurden jedoch vor dem Beschluss des Masterplans Mobilität Münster 2035+ erstellt und weichen in ihrem Modal Split stark von den Zielen des Masterplans ab.

Mit dem Beschluss des Masterplans drückten 65 von 66 abstimmenden Ratsmitgliedern und damit alle demokratischen Parteien ihren Willen aus, den Umweltverbund in Münster zu stärken, auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Nun soll an der Von-Esmarch-Straße eine äußerst großzügige Ampelkreuzung entstehen. Diese wird weiteren Kfz-Verkehr induzieren und den Reisekomfort von Radfahrenden und Fußgängern drastisch verschlechtern. Aus unserer Sicht ist dies ein Rückschritt von den selbst gesetzten Zielen des Masterplans Mobilität.

Wir befürchten außerdem, dass ein Teil des Radverkehrs aus Gievenbeck auf den nördlich gelegenen Gievenbecker Weg ausweichen wird. Auch dort existiert ein Kreisverkehr mit hohem Verkehrsaufkommen von MIV und Radverkehr. In der Unfallstatistik ist er für den Zeitraum 2022–2024 mit drei bis fünf Unfällen mit Beteiligung von Kfz und Fahrrädern pro Jahr verzeichnet. Hinzu kommen zahlreiche weitere Beinaheunfälle durch die Missachtung der

Vorfahrt durch ein- und ausfahrende Kfz, ebenso wie an der Von-Esmarch-Straße. Es steht zu befürchten, dass das höhere Verkehrsaufkommen auch hier zu steigenden Unfallzahlen führen wird.

Dass der aktuelle Zustand des Kreisverkehrs nicht beibehalten werden kann, steht außer Frage. Wir hätten uns für eine pragmatische Modernisierung des Kreisverkehrs ausgesprochen, der das aktuelle Verkehrsaufkommen problemlos bewältigen könnte. Die Unfallzahlen würden sich, basierend auf der Studienlage, vermutlich wesentlich verbessern. Sollten die Prognosen der Verwaltung bis zum Jahr 2035 eintreffen – entgegen aller Ziele des Masterplans Mobilität – hätte man ausreichend Zeit gehabt, zu einer LSA-Kreuzung überzugehen.

Doch für ein solch pragmatisches Vorgehen fehlt eine demokratische Mehrheit im gewählten Rat. Um hier keinen weiteren Stillstand zu provozieren, enthalten wir uns der Stimme.“

Herr Lambrecht gab für die Fraktion Die Linke folgende Protokollnotiz ab:

„Die Fraktion Die Linke nimmt die Analyse des Gutachterbüros Brilon-Bondzio-Weiser zur Kenntnis. Das Gutachten stellt eine rein verkehrstechnische Betrachtung des einzelnen Knotenpunktes dar. Da die Gestaltung des Knotenpunktes jedoch Einfluss auf übergeordnete städtische Leitziele (u.a. Masterplan Mobilität 2035+, Klimaneutralität 2030) und sowohl relevante Bedeutung für den Haushalt hat, als auch Belange angrenzender städtebaulicher Planungen berührt, muss die isolierte technische Betrachtung um weitere Faktoren ergänzt werden. Nur so kann eine adäquate Abwägung vorgenommen werden.“

A. Klimaschutz

Die Stadt verfolgt gemäß Ratsbeschluss vom 26.08.2020 das Ziel der Klimaneutralität bis 2030. Daneben besteht eine grundgesetzlich festgelegte Pflicht der Herstellung von Klimaneutralität¹, die durch das Klimaschutzgesetz konkretisiert wird. Selbstverständlich muss auch Münster seinen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten, auch wenn das Treibhausgas-Restbudget im Gesetz nicht auf einzelne Kommunen herunter gebrochen wird. Eine Berücksichtigung der Effekte auf die Treibhausgasbilanz ist daher bei jeder politischen Entscheidung erforderlich. Dies gilt insbesondere für den Verkehrssektor, da dieser in Münster mit 33%² einen besonders großen Anteil an den Gesamtemissionen hat und – wie auch im bundesweiten Trend – besonders weit hinter den Reduktionszielen zurückbleibt.

Die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einer signalisierten Kreuzung würde sich durch zusätzliche Versiegelung von Grünflächen (siehe Punkt B.) und Fällung mindestens eines großen sowie zweier mittelgroßer Straßenbäume und mehrerer dutzend kleinerer Bäume³ negativ auf die Treibhausgasemissionen der Stadt auswirken.

Eine signalisierte Kreuzung erlaubt die Abwicklung höherer Kraftverkehrsmengen. Eine solche Kapazitätssteigerung induziert zusätzliche Verkehre⁴, wodurch auch die Treibhausgasemissionen des Verkehrs steigen. Die aktuellen Beschlüsse auf EU-Ebene, die Vorgaben, die auf eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte hinwirken, abzuschwächen und die Bestrebungen der Bundesregierung, den Ausbau erneuerbarer Energien stark zu bremsen und damit auch die Emissionen des elektrifizierten Verkehrs langsamer zu senken, machen es umso dringlicher, die Kfz-Fahrleistung zu reduzieren oder mindestens nicht weiter zu steigern.

Hinzu kommt eine spürbare Verschlechterung der Verkehrsqualität für den Radverkehr.

Die durchschnittliche Wartezeit je Radfahrendem nimmt nach eigenen Berechnungen auf Basis von Zahlen des Gutachtens um 24,5 Sekunden zu. Das entspricht auf Basis der prognostizierten Radverkehrsmengen fast 80 Stunden, die alle Radfahrenden zusammen an einer Ampel jeden Tag verlieren würden. Eine solche **einschneidende Verschlechterung für viele tausend Radfahrende, die diesen Knotenpunkt täglich passieren, macht das Radfahren für viele Gievenbecker*innen unattraktiver. Mittelbar wird dies zu zusätzlichen Emissionen aufgrund einer Verlagerung von Verkehr vom Rad auf andere Verkehrsmittel führen.**

Demgegenüber werden bei einer Anpassung des Kreisverkehrs Netto keine zusätzlichen Flächen versiegelt, und es müssen voraussichtlich keine (oder im ungünstigsten Fall zwei mittelgroße) Bäume gefällt werden. Der angepasste Kreisverkehr schafft keine erhöhte Kapazität für den Kraftverkehr, sodass eine Induktion von Verkehr nicht zu erwarten ist. Die Verkehrsqualität für den Radverkehr bliebe ideal, was im Sinne des städtischen Ziels der Steigerung des Radverkehrsanteils ist. Insgesamt wären die Effekte für die Treibhausgasbilanz durch einen verbesserten Kreisverkehr neutral.

Hinsichtlich Klimaschutz ist daher ein verbesserter Kreisverkehr eindeutig dem Umbau zu einer signalisierten Kreuzung vorzuziehen.

B. Flächenversiegelung

Extreme Hitze- und Regenereignisse nehmen zu und die Resilienz gegen ihre Folgen sinkt mit weiterer Flächenversiegelung. Dabei setzt sich der kaum gebremste Flächenverbrauch (5-8 ha pro Tag in NRW in den vergangenen Jahren) aus einer Vielzahl kleiner Einzelmaßnahmen zusammen – nicht zuletzt bei den Verkehrsflächen. Gerade als wachsende Stadt muss Münster die Priorität klar setzen, dass Neuversiegelung von Flächen auf das zur Sicherung der Wohnraumversorgung notwendige Mindestmaß begrenzt wird. Verkehrsflächen auszuweiten ist nicht zeitgemäß.

Anhand der vorliegenden Planskizzen des Gutachters lassen sich die Effekte auf die Flächenversiegelung abschätzen:

Ein Umbau zur **signalisierten Kreuzung** würde deutlich über 1700 m² Neuversiegelung erfordern und lediglich rund 250 m² Entsiegelung. **Die Netto-Neuversiegelung läge bei etwa 1400-1500 m².**

Die **Anpassung des Kreisverkehrs** mit stärkerer Absetzung der Furten würde nur minimale Neuversiegelung von etwa 80-100 m² bedeuten, während sogar eine etwas größere Gesamtfläche von etwa 120 m² entsiegelt werden könnte. Netto würden somit ungefähr 30 m² Fläche entsiegelt.

Hinsichtlich Flächenversiegelung ist daher ein verbesserter Kreisverkehr eindeutig dem Umbau zu einer signalisierten Kreuzung vorzuziehen.

C. Kosten

Die Vorlage beziffert die Kosten für die Anpassung des Kreisverkehrs auf 1,5 Mio. € und die Kosten einer Ampelkreuzung auf 1,9 Mio. € und legt zugrunde, dass aufgrund von notwendigen Straßenerneuerungs- und Leitungsbaumaßnahmen ein Vollausbau auf der gesamten Fläche erforderlich sei.

Es ist nicht plausibel, dass die Anpassung des Kreisverkehrs als Vollumbau auf der gesamten Fläche kalkuliert wird: Die Bordlinien sind in der angepassten Variante fast vollständig identisch mit dem Bestand, lediglich die Furten und Fußgängerüberwege und

unmittelbar daran angrenzenden Teile der Nebenanlagen werden verändert. Eine grundlegende Erneuerung des gesamten Unterbaus inklusive Neuherstellung der gleichen Bordsteine erscheint weit über erforderliche bauliche Eingriffe hinaus zu gehen. **Dass Leitungsbaumaßnahmen für Teile der Knotenpunktfäche einen größeren Eingriff in den Unterbau erforderlich machen, ist plausibel – eine Übertragung dieser Notwendigkeit auf die gesamte Knotenpunktfäche hingegen nicht.**

Selbst bei Zugrundelegung der Kostenschätzung in der Vorlage ist auch nach Abzug von Einnahmen aus Fördermitteln der **Kostenvorteil eines angepassten Kreisverkehrs noch immer im sechsstelligen Bereich und daher auch aus wirtschaftlichen Gründen vorzuziehen.**

D. Städtebauliche Belange

Mit dem Modellquartier MMQ2 zwischen Busso-Peus-Straße und Gievenbeck verändert sich in Zukunft der städtebauliche Charakter des Knotenpunktfeldes deutlich. Besonders die **Busso-Peus-Straße**, die heute von Funktion und Gestaltung einer innerörtlichen Umgehungsstraße entspricht, wird gemäß dem Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs zum MMQ2 künftig eine ganz andere Rolle einnehmen. Sie **soll zur „Begegnungszone“** werden, es soll sich ein Entréeplatz „Stadtfoyer“ des neuen Quartiers anschließen und ein sicherer Übergang für Rad- und Fußverkehr zum bestehenden Wissensparks östlich der Busso-Peus-Str. ermöglicht werden⁵.

Diese neue Rolle ergänzt sich sehr gut mit den geschwindigkeitsdämpfenden Kreisverkehren an beiden Enden der Busso-Peus-Straße. Eine Umgestaltung zur signalisierten Kreuzung würde hingegen den Verkehr auf der Busso-Peus-Straße beschleunigen, den städtebaulichen Anforderungen des MMQ2 widersprechen und passt eher zur heutigen Funktion als Umgehungsstraße.

Die städtebaulichen Ziele im Umfeld sprechen daher ebenfalls für den angepassten Kreisverkehr.

Im Detail ist auch an den Bewertungen des Gutachters fachlich begründete Kritik zu üben:

E. Verkehrsqualität

Das Bewertungskriterium Verkehrsqualität wurde nicht im Einklang mit den beschlossenen Prioritätensetzungen der Stadt Münster und den einschlägigen planerischen Regelwerken (E-Klima 2022) gewichtet. Beide sehen eine Priorisierung des Radverkehrs über den Kraftverkehr vor. Auch dass der Busverkehr hoch zu gewichten sei und daher der Kraftverkehr auf die gleiche Gewichtung wie der Radverkehr gehoben werden müsse, überzeugt nicht als Begründung. Grund dafür ist, dass sich Nachteile für den Busverkehr bei Bedarf mit Bussonderfahrstreifen aufheben ließen. Der einzige Fall, indem der Zeitverlust in der Variante 1 erheblich höher liegt, als bei der signalisierten Kreuzung, ist im Prognosefall in der Morgenspitze auf der westlichen Von-Esmarch-Straße. Dort könnte problemlos ein Bussonderfahrstreifen zwischen der Potstiege und dem Kreisverkehr eingerichtet werden, der die Zeitverluste weitgehend eliminiert.

Aufgrund der 10 Meter breiten Fahrbahn der Von-Esmarch-Straße in diesem Abschnitt wäre dies ohne baulichen Eingriff machbar.

Eine weitere Schwäche in der Bewertung der Verkehrsqualität ist, dass lediglich

die Verkehrsqualität in den Spitzenstunden in die Bewertung einflussen ist. Es ist selbstverständlich korrekt, für den Nachweis der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes die Spitzenstunden zu simulieren und gemäß HBS die Verkehrsqualität zu bestimmen. Dass der Knotenpunkt mit Variante 1 und Variante 3 funktioniert, hat das Gutachten nachgewiesen. **Für die Abwägung der Varianten ist jedoch auch die Verkehrsqualität im restlichen Tagesverlauf von Bedeutung.** Und abseits der Spitzenstunden ist – unter der Annahme, dass die Verkehrszunahme im gesamten Tagesverlauf um den gleichen Faktor ansteigt wie in den Spitzenstunden – die Verkehrsbelastung vergleichbar mit den Spitzenstunden des Analysefalls oder darunter. Daher sind für diese Stunden die Verkehrsqualitätsstufen des Analysefalls (Kreisverkehr: „A“ bis „B“) zu erwarten, welche erheblich besser sind als bei einer signalisierten Kreuzung („C“ bis „D“).

Fachlich ist an der Bewertung durch den Gutachter zu kritisieren, dass die Verkehrsqualität für den Radverkehr abweichend von den technischen Regelwerken nach den Maßstäben für den Kfz-Verkehr bewertet wurde, anstatt nach den Maßstäben für den Radverkehr.⁶ Werden die korrekten Bewertungsmaßstäbe der HBS an die im Gutachten genannten Signalpläne angelegt, so liegt die Verkehrsqualität für den geradeausfahrenden Radverkehr für die Variante 3 (signalisierte Kreuzung) in beiden Spitzenstunden bei D anstatt bei A bis B.

F. Verkehrssicherheit

Bei der Bewertung der Verkehrssicherheit wurde durch den Gutachter nach dessen Aussage im AVM am 28.01.2026 das erhöhte Verkehrsaufkommen als der Verkehrssicherheit am Kreisverkehr abträglicher Faktor in die Bewertung einbezogen. Aktuelle Untersuchungen aus den Niederlanden zur Sicherheit von Kreisverkehren zeigen jedoch, dass der Zusammenhang umgekehrt ist: je höher das Verkehrsaufkommen an Kreisverkehren, desto geringer ist die Unfallrate⁷ weil die Geschwindigkeiten deutlich niedriger sind.

Völlig unstrittig ist, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrende am Knotenpunkt verbessert werden muss. Dazu sind beide in Rede stehenden Varianten (1 & 3) geeignet.

Das Unfallbild wurde in den Jahren 2020-2024 dominiert von zwei Unfallarten:

1. Autofahrende missachten beim Verlassen des Kreisverkehrs den Vorrang Radfahrender
2. Autofahrende missachten beim Einfahren in den Kreisverkehr die Vorfahrt Radfahrender

Diese Unfälle machten 78 % aller Unfälle aus, bei denen Radfahrende verletzt wurden. Auf Basis der Erkenntnisse der Unfallforschung zur Sicherheit des Radverkehrs an Kreisverkehren mit umlaufenden Radwegen muss davon ausgegangen werden, dass dieses Unfallgeschehen wesentlich durch die bestehende Gestaltung des Kreisverkehrs begünstigt ist. Konkret ist der geringe Abstand der Radwegfurten von der Kreisfahrbahn an den Knotenpunkten- und -Ausfahrten ein Sicherheitsmanko. Bei Kreisverkehren mit einer Absetzung der Radwegfurt von der Kreisfahrbahn von unter 2,50 m ist die Unfallrate der Abbiegeunfälle 3,75mal so hoch wie bei Kreisverkehren mit über 4,00 m abgesetzter Furt⁸. **Es ist daher statistisch davon auszugehen, dass sich die Unfälle der ersten o.g. Hauptunfallart um 73 % allein dadurch verringern wird, dass durch die Umgestaltung des Kreisverkehrs eine stärkere Absetzung der Radwegefurten entsteht.**

Für die zweite Hauptunfallart liegen keine so klaren Untersuchungsergebnisse vor. Es ist jedoch plausibel, dass die neu geschaffene Wartefläche zwischen Radwegfurt und Kreisfahrbahn die Übersichtlichkeit auch für diese Situation erheblich verbessert: Die wartepflichtigen Autofahrenden müssen bislang Fuß-, Rad- und Kraftverkehr gleichzeitig beobachten, um eine Lücke aller drei Verkehrsarten abzapfen, wenn sie in Kreisverkehr einfahren. Bei hohem Verkehrsaufkommen eine komplexe Situation, in der häufig Fehler passieren, mit vielen Beinaheunfällen und den dokumentierten Unfällen. Durch den Umbau entsteht eine Fläche zwischen Radwegfurt und Kreisfahrbahn, die die komplexe Situation in zwei sehr überschaubare Situationen unterteilt. Autofahrende können erst den bevorrechtigten Fuß- und Radverkehr beobachten, bei geeigneter Lücke vorfahren in die neue Fläche zwischen Radwegfurt und Kreisfahrbahn und dort dann auf eine Lücke im Kraftverkehr warten. **Es ist davon auszugehen, dass dies die Unfallhäufigkeit beim Einfahren in den Kreisverkehr erheblich senkt.**

Mit weiteren Maßnahmen wie Stoppschildern und Aufpflasterungen kann die Aufmerksamkeit weiter erhöht werden.

Wichtig für die Einschätzung der Sicherheit ist neben der Zahl der Unfälle auch die Unfallschwere. Die Unfallforschung rechnet daher auch mit Unfallkostenraten, welche die Unfallschwere einbeziehen. An Kreisverkehren ziehen aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und höheren Aufmerksamkeit Unfälle nur sehr selten schwere Verletzungen nach sich. Signalisierte Kreuzungen sind aufgrund höherer Geschwindigkeiten und weil Verkehrsteilnehmende bei Grün nicht mit Fehlern anderer rechnen, weitaus weniger fehlerverzeihend und haben im Fall von Rotlichtverstößen häufiger schwere Verletzungen zur Folge.

¹ Vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 24.03.2021, 2. Leitsatz

² Vgl. Stadt Münster (2025): Energie- und Treibhausgasbilanz 2024, S. 8

³ Einschätzung basiert auf Planskizzen des Gutachtens zu den Varianten 1 & 3

⁴ Choudhury, C. F. (2021): Latent Demand and Induced Travel. In: International Encyclopedia of Transportation. Volume 4, Traffic Management

Weis, C. ;, & Axhausen, K. W. (2012): Aktivitätenorientierte Analyse des Neuverkehrs. In Travel Survey Metadata Series (Bd. 40). IVT, ETH Zürich. <https://doi.org/10.3929/ETHZ-B-000066926> Transport Modeling and Data Management (Bd. 4). Elsevier.

⁵ Albert Wimmer ZT-GmbH, Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH, ZT-Büro Zeleny Infrastrukturplanung (2024): Das Stadtchamäleon. [https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_modellquartiere/pics/MMQ-](https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_modellquartiere/pics/MMQ-1_2/MMQ2_Wettbewerb/MMQ2_Wettbewerbsphase2_Konzepte/1001_Plan_Phase2.pdf)

⁶ Vgl. HBS 2015, S4-8; Ausführlich erläutert in der ergänzten Stellungnahme des ADFC zur Vorlage V/0106/2026F.

⁷ Crow Fietsberaad (2026): Auto intensietit heft veel invloed op veiligheid on rotondes. <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Auto-intensiteit-heeft-veel-invloed-op-veiligheid>

⁸ Unfallforschung der Versicherer (2017): Sicherung von bevorrechtigten umlaufenden Radwegen an innerörtlichen Kreisverkehren, S. 55 (Zahlen aus Abb. 42) und S. 91 <https://www.udv.de/resource/blob/79806/e61306655ccce09a16579adf765ce88d/46-sicherung-von-bevorrechtigten-umlaufenden-radwegen-an-innereortlichen-kreisverkehren-data.pdf>

Herr Post gab den ADFC Münsterland e.V. folgende Protokollnotiz ab:

„Mit dieser Planung wird wieder einmal die Sicherheit für den RV [Radverkehr] so umgesetzt, dass der Kfz-Verkehr es anschließend leichter hat, während dem RV der Vorrang genommen wird. Die Geschädigten, die Opfer werden sanktioniert, die Verantwortli-

chen/Gefährder werden belohnt.

Warum „wieder einmal“? Es gibt viele Beispiele: Das Verlagern des RV auf schmale Hochbordradwege, dass die Konflikte zwischen Fuß und Rad und zwischen Rad und Rad seit Jahrzehnten erhöht, das indirekte Linksabbiegen, bei dem Radverkehr zwei statt einer Ampelschaltungen warten muss, die kurvigen Führungen an vielen Knoten und Kreisverkehren, die längeren Wartezeiten gegenüber dem Kfz-Verkehr bei getrennt signalisierten Rechtsabbiegern – sehr anschaulich z.B. die Leichtigkeit bzw. Beschleunigung des abbiegenden Kfz vom Kardinal-von-Galen-Ring in die Mecklenbecker Straße.

Und am Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße soll es keine andere technische Lösung geben können? Für uns ist das schwer nachvollziehen – oder es doch weiterhin vorrangig um die Leichtigkeit für Kfz?

Und, es soll es sich um einen einmaligen Vorgang handeln. Doch passt die Argumentation womöglich schon bald auch auf die übrigen KV [Kreisverkehre], z.B. an der Busso-Peus und Austermannstraße usw. usf. Wir werden es sehen und sind skeptisch.

Für uns bleibt diese LSA-Variante keine für die Zukunft angemessene Lösung.“

Der Antrag der Fraktion die Linke wurde bei Gegenstimme der Fraktionen CDU und SPD sowie bei Enthaltung der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL und Volt abgelehnt.

Sodann stimmte der Ausschuss der Beschlussvorlage mehrheitlich bei Gegenstimme der Fraktion die Linke und der Ratsgruppe Die Partei/ÖDP sowie bei Enthaltung der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL und Volt zu:

Sachentscheidung

1. Der am 21.05.2025 durch den Rat der Stadt Münster beschlossene Planungsstopp zur Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes in einen signalgeregelten Knotenpunkt wird aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den erforderlichen Planungsprozess für die Umsetzung der empfohlenen Vorzugsvariante „Kreuzung mit Lichtsignalanlage“ wieder aufzunehmen.

Punkt 8 der Tagesordnung V/0229/2026

Wiedereinführung eines wirtschaftlich optimierten On-Demand-Verkehrs Antrag A-R/0051/2025 der CDU-Fraktion vom 01.12.2025

Ratsfrau Blome stellte für die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL einen Ergänzungsantrag vor und begründete diesen:

„Der AVM möge beschließen:

1. wie Vorlage
2. wie Vorlage
3. (neu) **Zur Weiterentwicklung möglicher On-Demand-Verkehre wird insbesondere auf den geänderten Beschluss zur V 0640/2023 verwiesen.**
4. wie 3. Vorlage“

Der Ausschuss stimmte den Antrag bei Enthaltung der CDU-Fraktion einstimmig zu.

Sodann stimmte der Ausschuss dem geänderten Beschlussvorschlag einstimmig zu:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt die Ausführungen in der Begründung dieser Vorlage zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Wiedereinführung eines wirtschaftlich optimierten On-Demand-Verkehrs im Rahmen der Erarbeitung des 4. Nahverkehrsplans zu prüfen.
3. **Zur Weiterentwicklung möglicher On-Demand-Verkehre wird insbesondere auf den geänderten Beschluss zur V 0640/2023 verwiesen.**
4. Der Antrag A-R/0051/2025 ist mit dieser Vorlage erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Für die Stadt Münster ergeben sich durch das geplante Vorgehen zunächst keine finanziellen Auswirkungen. Etwaige Kosten für die Umsetzung werden im Rahmen des 4. Nahverkehrsplans ermittelt.

Punkt 9 der Tagesordnung

Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

gez.
Andrea Blome
Vorsitz

gez.
Matthias Herding
Schriftführung