



Radverkehrsbericht

Münster

2018 – 2022



Inhalt

Fahrradstadt Münster.....	4
Radverkehrsdaten konkret.....	6
Radverkehrsmaßnahmen in Münster	16
Fahrradnetz 2.0	17
Velorouten	18
Fahrradstraßen 2.0	19
Kanalpromenade	20
Öffentlichkeitsbeteiligung	21
Service und Komfort.....	22
Vorrang für Radfahrende	24
Fahrradparken.....	26
Neue Ideen wagen	28
Radwegweisung	29
Ausblick	30

Bildnachweise: Stadt Münster, bis auf Tom Bendix (S. 20 oben), Ralf Emmerich (S. 28), Tanja Heinemann (S. 18), Bernard Hermant/unsplash.com (S. 12 unten Fond), Maren Kuitert (S. 19 unten), Michael C. Moeller (S. 3 re., 20, 23 oben), Egor Myznik/unsplash.com (S. 12 unten Rad), Derek Pommer (S. 4–5, 14 oben), Patrick Schulte (Umschlag, S. 2, 6, 11, 13 oben, 16, 17, 19 Mitte, 22, 23 unten, 24 oben, 25, 29, 30, Klapper), Jens Stachowitz Kommunalberatung (S. 21 li., 21 2. v. re.), depositphotos.com: burntime555 (S. 15 Icon Radfahrende), greyj (S. 9 Ritzel), Ikeskinen0 (S. 10 Icon Rad + Zufußgehende), slalomop (S. 10 Bus-/Kfz-Icon), SrZaitsev (S. 20 Pfahl), wirestock_creators (S. 8 Fahrrad, E-Bike)

Quellen:

■ Ingenieurbüro Helmert / Stadt Münster (2023). MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2022 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster.

- Polizeipräsidium Münster (2023). Verkehrsunfallstatistik 2022.
- Verkehrsplanung der Stadt Münster (o. D.), <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung>, abgerufen am 27. Juli 2023.
- Fahrradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick (o. D.), <https://www.fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>, abgerufen am 27. Juli 2023.
- Pendlerin-Erfahrungen: Tanja Heinemann (o. D.), <https://www.veloregion.de/magazin/pendler-erfahrungen-tanja-heinemann/>, abgerufen am 27. Juli 2023.
- European Cyclists' Federation. Shopping by bike: Best friend of your city centre: Cycling and Local Economies (o. D.), https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE_N_LOCAL_ECONOMIES_internet_0.pdf, abgerufen am 21. August 2023.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2018). Mobilität in Deutschland: Tabellarische Grundausswertung Deutschland. Tabelle A H11.2 Anzahl Fahrräder im Haushalt.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Münster ist Fahrradstadt: Für fast jeden zweiten Weg nutzen die Menschen in dieser Stadt die Leeze. Damit zukünftig noch mehr Wege nachhaltig und stadtverträglich mit dem Rad zurückgelegt werden, wurden in den vergangenen fünf Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vorangetrieben und umgesetzt. Mit dem Radverkehrsbericht werden nun erstmalig interessante Daten rund um das Radfahren in Münster zusammengetragen und wesentliche Maßnahmen dargestellt, die den Radverkehr in Münster in den vergangenen Jahren verbessert haben.

Das Spektrum der Maßnahmen ist breit: Vom digitalen Fahrradparken über intelligente Ampeln bis zur Einführung neuer Standards wie den Fahrradstraßen 2.0 – unsere Fortschritte der vergangenen Jahre spiegeln die Entschlossenheit wider, den Radverkehr in Münster besser zu machen.

Dieser Bericht belässt es jedoch nicht bei einer reinen Retrospektive, sondern bekräftigt das Bekenntnis, das Engagement konsequent fortsetzen zu wollen, um Münster zu einer Fahrradstadt 2.0 weiterzuentwickeln.

Damit das gelingt, setzt die Stadt Münster auf das Wissen der Münsteranerinnen und Münsteraner.



Markus Lewe
Oberbürgermeister der Stadt Münster



Zahlreiche Bürgerbeteiligungen haben gezeigt, dass Maßnahmen an Qualität gewinnen, wenn die Menschen vor Ort einbezogen werden – wie beispielsweise bei den Planungen zum Fahrradnetz 2.0 oder den Fahrradstraßen.

Die Fahrradkultur in unserer Stadt ist ein wertvolles Gut. Die Planenden haben den Anspruch, innovativ zu denken, sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger zu orientieren und eine Umgebung zu formen, in der die Leeze ein attraktives Fortbewegungsmittel bleibt, das uns eigenständig und zukünftig möglichst noch sicherer, zügiger und komfortabler zu unserem Ziel bringt.

Erfreulich ist, dass die Münsteraner Ideen auch national überzeugen und andere Kommunen inspirieren, mutige Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen. Das Konzept der Fahrradstraßen 2.0 hat beim Deutschen Fahrradpreis 2021 den zweiten Preis erhalten, in 2022 konnte sich die Kanalpromenade sogar an die Spitze setzen.

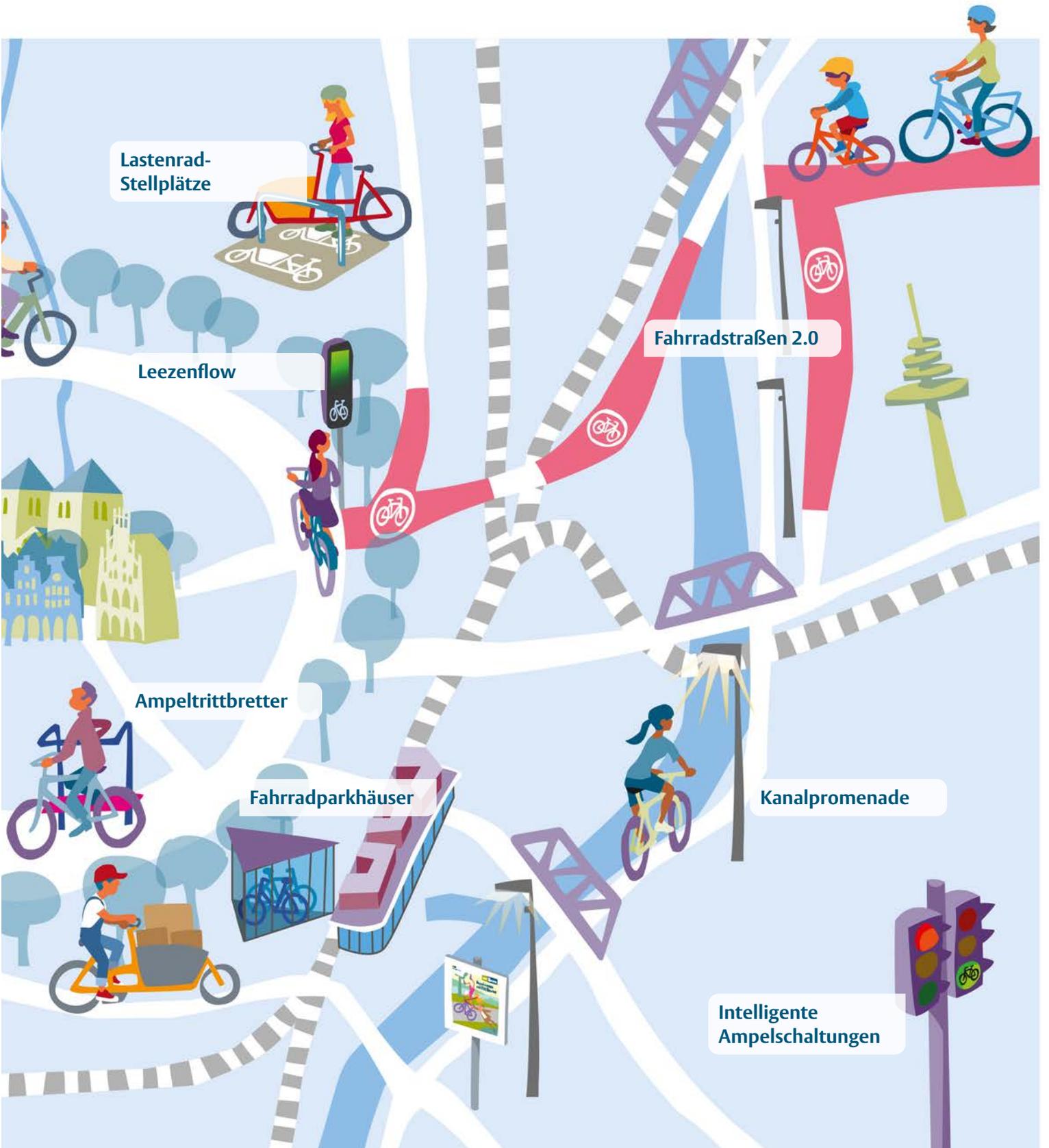
Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen des ersten Radverkehrsberichts. Dieser soll zukünftig regelmäßig erscheinen und über die Aktivitäten in der Fahrradstadt Münster informieren.



Robin Denstorff
Stadtbaurat der Stadt Münster

Fahrradstadt Münster





Lastenrad-Stellplätze

Leezenflow

Fahrradstraßen 2.0

Ampeltrittbretter

Fahrradparkhäuser

Kanalpromenade

Intelligente Ampelschaltungen

Radverkehrsdaten

konkret

Grunddaten Münster

- Bundesland: Nordrhein-Westfalen
- Bevölkerungszahl: 319.441 (Stand: 31.12.2022)
- Fläche: 302,9 km²
- Bevölkerungsdichte: 1.054 Einwohnerinnen und Einwohner je km²
- Topografie: Die höchste Erhebung im Stadtgebiet ist der Vorberghügel mit 98,8 m über NN bei Nienberge. Der niedrigste Punkt befindet sich östlich der Wallburg Haskenau an der Ems mit 38,6 m über NN.

Was eine Fahrradstadt auszeichnet

In Münster fahren alle Altersgruppen mit dem Fahrrad: die jungen, die alten und die mittendrin. Vielleicht ist dies das charakteristischste Merkmal einer echten Fahrradstadt. Die Menschen nutzen das Rad für alle täglichen Wege: zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit. Das belegen beeindruckende Werte: Auf 320.000 Menschen kommen in Münster über 440.000 Fahrräder, die aktiv genutzt werden. Durchschnittlich 16 Minuten sitzen die Münsteranerinnen und Münsteraner pro Weg auf dem Fahrradsattel. 471.500 Wege werden täglich mit dem Rad absolviert. Etwa 47 % aller Wege legen die Menschen in Münster auf dem Fahrrad zurück – Tendenz steigend. Das ist Fahrradkultur und Lebensqualität in Zahlen ausgedrückt.

Radverkehr: Gut für Münster

Radfahren ist gut für die Gesundheit, erzeugt keinen Lärm und kein CO₂. So viel ist allgemein bekannt. Aber Radverkehr ist zum Beispiel auch gut für den Einzelhandel. In vielen wissenschaftlichen Studien wurde belegt, dass Radfahrende zwar pro Einkauf weniger Geld ausgeben, dafür aber deutlich häufiger die Geschäfte aufsuchen. In der Jahressumme sorgen Radfahrende für höhere Umsatzzahlen als Autofahrende. Radverkehr ist auch gut für den städtischen Haushalt. Bau und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur sind deutlich kostengünstiger als für den motorisierten Verkehr.

Für die hiesige Beliebtheit der „Leeze“, wie das Fahrrad liebevoll von den Menschen in Münster genannt wird, gibt es zahlreiche Gründe: eine überwiegend flache Topografie, ein historischer Stadtkern, in dessen Gassen man mit dem Rad zügig unterwegs sein kann, und eine lange Fahrradhistorie. Bereits in den 1920er-Jahren wurden in der Stadt die ersten Radverkehrsanlagen gebaut. Und dann natürlich die Promenade, der autofreie, 4,5 Kilometer lange und von circa 2.000 Lindenbäumen umsäumte Ring um die Innenstadt. Gute Voraussetzungen, die ergänzt werden durch neue Ideen, Projekte und Maßnahmen rund um den Radverkehr, die wir unter anderem in diesem Bericht vorstellen.

Erster Platz beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022

Die Fahrradfreundlichkeit wurde der Stadt zuletzt beim ADFC-Fahrradklima-Test attestiert: Bei den Städten mit mehr als 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreichte Münster den ersten Platz. Dies bedeutet, dass die Richtung stimmt, vor allem aber, dass künftig die Radverkehrsförderung weiter intensiviert wird.

Die Stadt Münster hat sich daher ambitionierte Ziele gesetzt. Sie will im Radverkehr mutige Wege gehen, um den Anteil der Radfahrenden kontinuierlich weiter zu erhöhen und das Ziel einer klimafreundlichen und stadtverträglichen Mobilität zu erreichen. Münster will Spitze bleiben in Sachen Radverkehr – und ist bereit, dafür viel zu investieren.

In was für einer Stadt wollen wir leben und uns bewegen?

Vielleicht ist das die entscheidende Frage beim Thema Mobilität. Münster ist eine dynamisch wachsende Stadt. Mehr Einwohnerinnen und Einwohner bedeuten auch mehr Menschen, die mobil sein wollen. Mit dieser positiven Entwicklung muss auch die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Schritt halten, um den Anforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität gerecht zu werden, die auch zur Erreichung der Klimaziele einen entscheidenden Beitrag leistet.

Mehr als die Hälfte der Menschen sind in Münster täglich mit dem Rad unterwegs. Die mit dem Rad zurückgelegten Strecken nehmen deutlich zu. Hinzu kommt: Durch neue Typen von Rädern, wie zum Beispiel Lastenräder oder Räder mit Anhänger, werden auch neue Anforderungen an einen sicheren Verkehrsraum und an die Verkehrsplanung gestellt.

Gut zu wissen



Im deutschen Sprachgebrauch ist häufig vom E-Bike die Rede, wenn eigentlich das Pedelec gemeint ist. Per Definition sind E-Bikes Fahrräder mit Hilfsmotor, die auf Knopfdruck und ohne Tretunterstützung beschleunigen. Pedelecs hingegen sind Fahrräder mit einem Elektromotor, der beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt. S-Pedelecs verfügen über die gleiche Art des Antriebs, sind aber bis 45 km/h schnell. Für sie sind ein Versicherungskennzeichen und der Führerschein der Klasse AM erforderlich.

Mittlere Entfernungen pro Weg

Fahrrad
3,5 km



E-Bike/Pedelec
4,9 km



(E-)Lastenrad
5,5 km



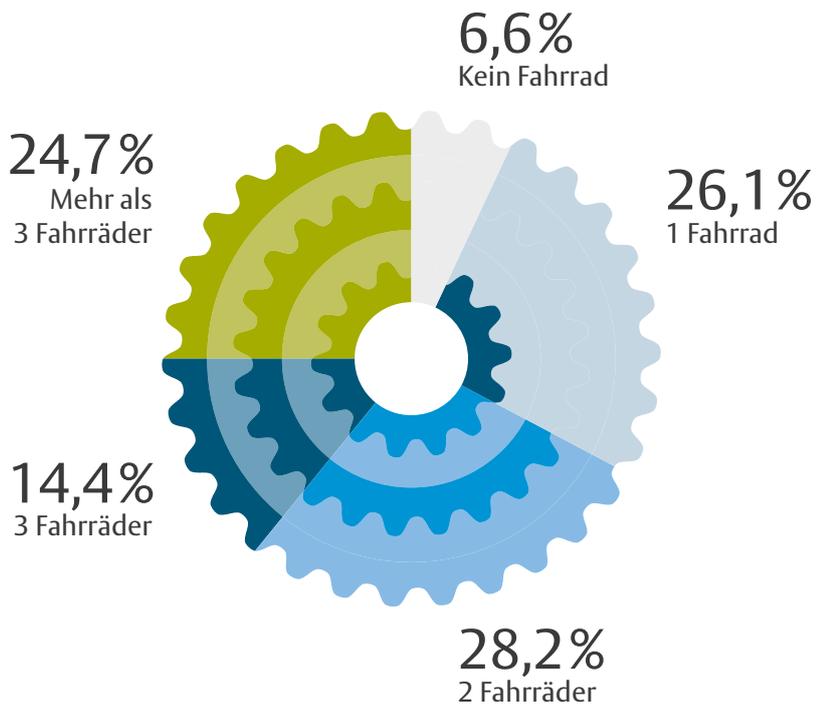
Wegezwecke

49 %

aller Münsteranerinnen und Münsteraner fahren mit dem Rad zur Arbeit.

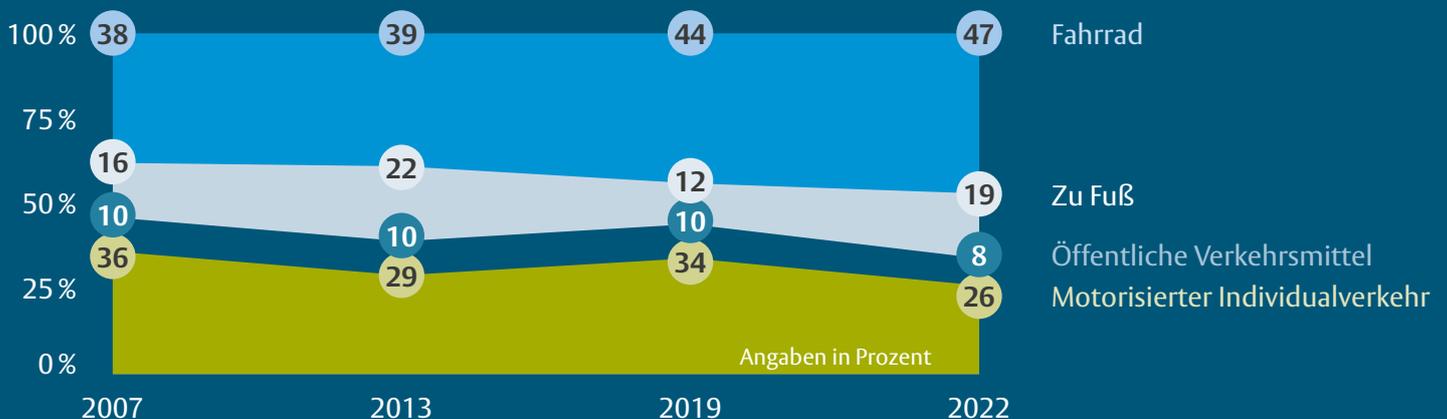
Für den Weg zur Ausbildung steigen sogar 68 % aufs Rad, in der Freizeit sind es 51 %. Einkäufe und private Erledigungen machen 40 % mit der Leese. 37 % nutzen sie zum Bringen und Holen und 25 % nutzen sie geschäftlich.

Fahrradausstattung der Haushalte



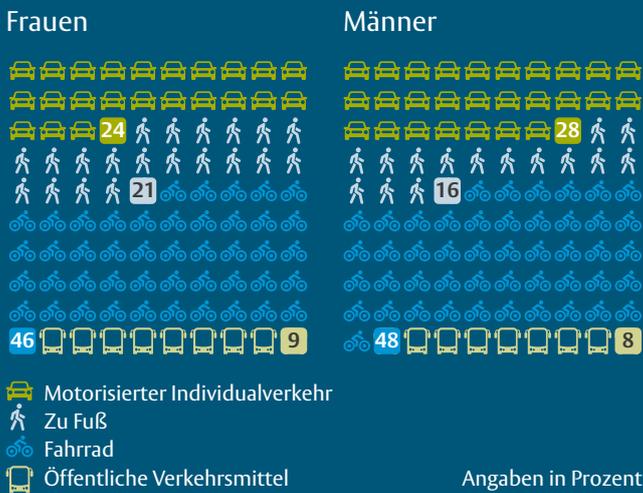
Statistisch gesehen besitzt jeder **Münsteraner Haushalt 2,5 Fahrräder** (2019: 2,4). Das ist deutlich mehr als der NRW-weite Durchschnitt von 1,8 Fahrrädern pro Haushalt. Im Durchschnitt stehen jeder Person 1,4 Fahrräder zur Verfügung.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)



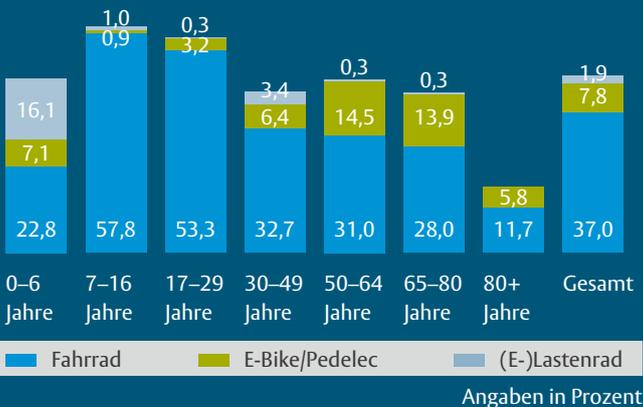
Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Geschlecht

Die Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen unterscheidet sich in Münster nur minimal. Frauen gehen häufiger zu Fuß (21 % statt 16 % ihrer Wege), fahren seltener Auto (24 % statt 28 % ihrer Wege).



Fahrradanteil an allen Wegen (im Detail)

Jede Altersgruppe fährt in Münster Rad. (E-)Lastenräder werden vor allem von Eltern mit Kindern bis 6 Jahre genutzt, die Kinder reisen mit. Schon Kinder ab 7 Jahre fahren weit mehr als die Hälfte ihrer Wege mit dem Fahrrad. In zahlreichen Studien wird in der Altersgruppe ab 17 Jahre oft der Pkw zum dominanten Verkehrsmittel – in Münster nicht.



Dauerzählstellen und Stelen

2013 wurde in Münster erstmals eine Pilotzählstelle am Neutor mit automatischen Zählgeräten eingerichtet. Die Ergebnisse sind beeindruckend: An einigen Sommertagen wurden bereits Spitzenwerte von 23.000 Radfahrten binnen 24 Stunden registriert. Insgesamt passierten seit 2014 jährlich 4 Millionen Radfahrende die Zählstelle am Neutor – ausgenommen sind die „Coronajahre“ 2020 und 2021. Denn anders als in eher Kfz-dominierten Städten sanken in Münster während der Lockdowns die Radverkehrszahlen – ein deutlicher Indikator für die alltägliche Relevanz des Radverkehrs in der Stadt.

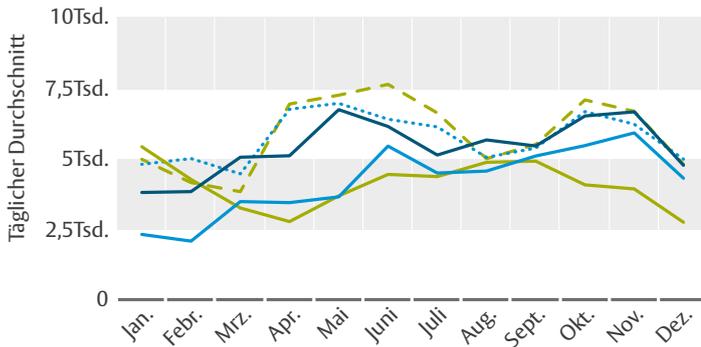
Zehn Zählstellen im Stadtgebiet

Zwei der insgesamt zehn Zählstellen im Stadtgebiet (Hammer Straße und Neutor) verfügen über Informationstafeln mit digitalen Displays, die Livedaten anzeigen. Sie bieten eine plakative Möglichkeit, den Stellenwert des Radverkehrs zu verdeutlichen. Bewusst wurde von einem Standort an der von Radfahrenden hoch frequentierten Promenade Abstand genommen, da auch Autofahrende auf die Wertschätzung des Radverkehrs aufmerksam gemacht werden sollen. Die Daten dienen nicht nur dazu, ein genaueres Abbild des täglichen Radverkehrsgeschehens zu erhalten, saisonale Schwankungen zu erfassen und Trends zu erkennen, sondern sie werden auch genutzt, um infrastrukturelle Investitionen zu begründen und Prioritäten für Maßnahmen zu benennen.

Hier finden Sie weitere Informationen zu sämtlichen Zählstellen und -stelen im Stadtgebiet.

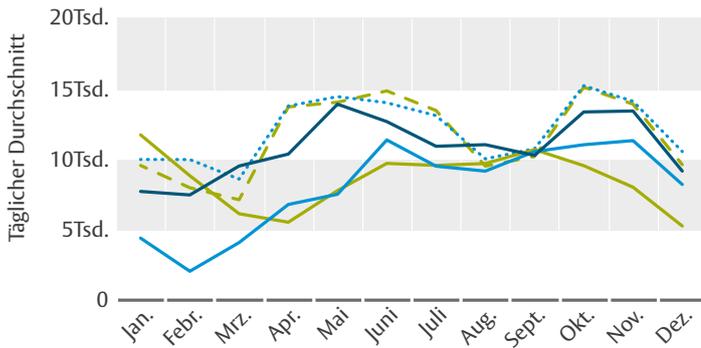
Zählstelle Hüfferstraße

Jahresvergleich pro Monat 1.1.2018 – 31.12.2022



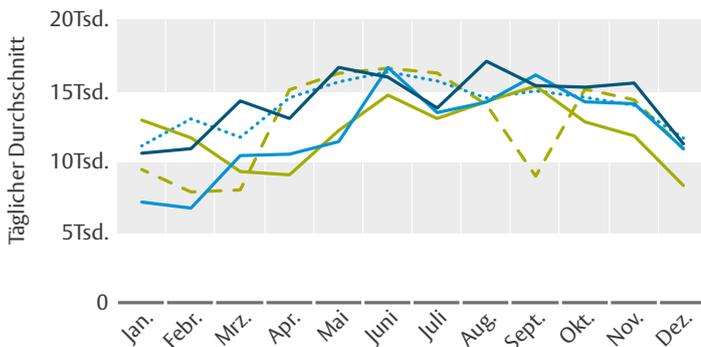
Zählstelle Neutor

Jahresvergleich pro Monat 1.1.2018 – 31.12.2022



Zählstelle Promenade

Jahresvergleich pro Monat 1.1.2018 – 31.12.2022



--- 2018 2019 ——— 2020 ——— 2021 ——— 2022



Die Informationsstelen mit ihren digitalen Displays liefern Motivation und Information in einem

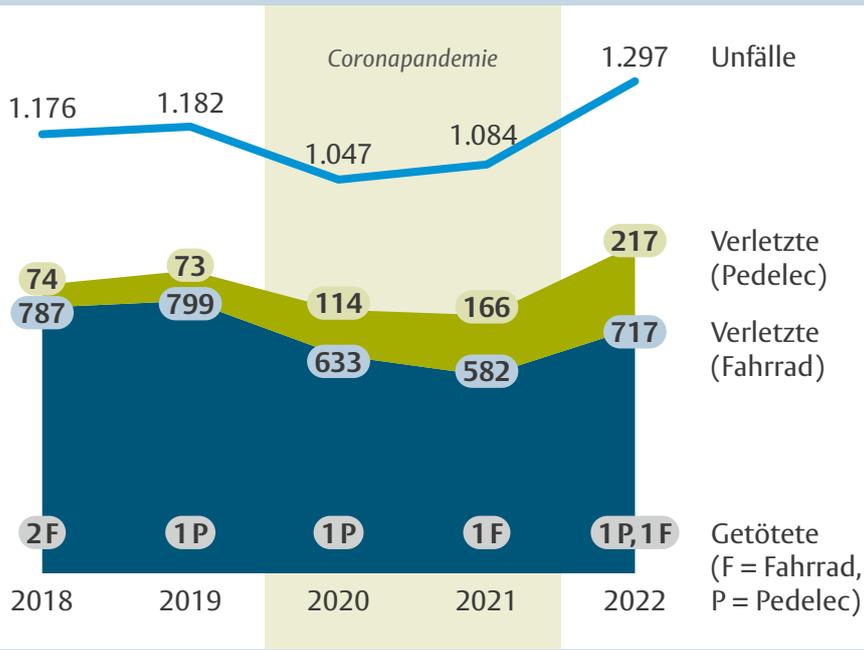
Wie geht es weiter?



Geplant sind 13 zusätzliche Radverkehrszählstellen. Zudem werden zwei weitere Informationsstelen am Coesfelder Kreuz und an der Bismarckallee installiert, um die Radverkehrsmengen öffentlichkeitswirksam anzuzeigen.

Die Daten sämtlicher Zählstellen werden sowohl auf der städtischen Website als auch auf dem städtischen Open-Data-Portal veröffentlicht.

Radverkehrsunfälle



Polizeilich registrierte Fahrraddiebstähle und Aufklärungsquote



Gut zu wissen i

Aus der Unfallstatistik der Polizei lässt sich nicht nur der Verkehrsrückgang in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 ablesen, sondern auch der nach wie vor ungebrochene Trend zu E-Bikes und Pedelects.

Während die Verunglücktenzahl im Bereich der Fahrradfahrenden 2022 unter dem Niveau von 2019 lag, stieg die Anzahl der verunglückten Pedelectfahrenden an. Hier spiegelt sich der Umstieg vom Fahrrad auf das Pedelect wider: Wurden 2019 noch 4% aller Wege mit einem E-Bike/Pedelect zurückgelegt, so waren es im Jahr 2022 10%.

Ziel ist es, Unfälle mit Personenschäden entsprechend der „Vision Zero“ grundsätzlich zu vermeiden. Neben einer sicheren und intuitiv nutzbaren Infrastruktur setzt die Verkehrssicherheitsarbeit der Stadtverwaltung, der Polizei und weiterer Beteiligten neben reaktiven auch auf präventive Maßnahmen und Kommunikation. So wird etwa mittels Plakatkampagnen und großformatigen Bannern an Fahrradstraßen und der Kanalpromenade auf geltende Regelungen hingewiesen und für gegenseitige Rücksichtnahme sensibilisiert.

Fahrradparken

Vom größten Fahrradparkhaus in Deutschland bis zum vor Diebstahl schützenden Anlehnbügel: Die Möglichkeiten zum Fahrradparken in Münster werden kontinuierlich ausgebaut.

Radstationen

- Innenstadt: Radlager Stubengasse 360 Plätze
- Innenstadt: Radlager Arkaden 250 Plätze
- Bahnhof: Berliner Platz 3.300 Plätze
- Bahnhof: Hansator 1.800 Plätze

Outdoor-Parkplätze

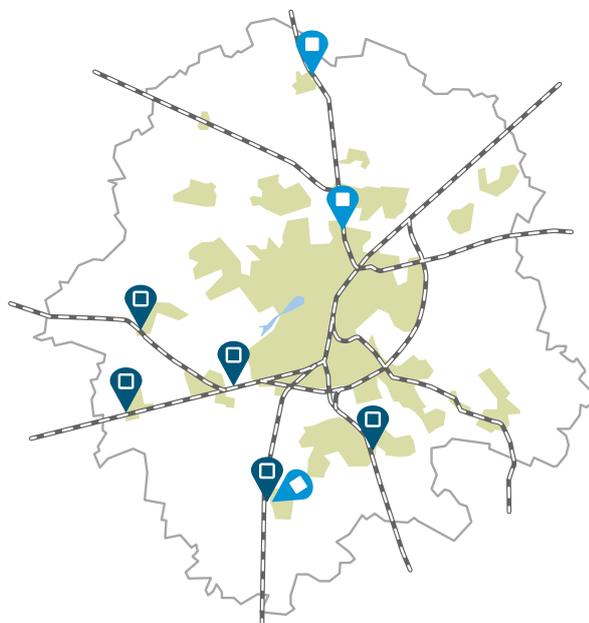
- circa 24.000 Anlehnbügel im Kernstadtbereich, weitere Bügel in den umliegenden Stadtteilen
- 27 Lastenrad-Stellplätze

Vertiefende Informationen finden Sie auf den Seiten 26–27 und auf der Website der Stadt Münster:



Der Zugang zur Radstation Hansator erfolgt rund um die Uhr per App

Leezenboxen und überdachte Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten



Kostenlos und komfortabel: Die überdachten Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten ermöglichen den niedrigschwelligen Übergang vom Rad zur Bahn.

- 5 Leezenboxen:
Hiltrup 116 Plätze, Roxel 58 Plätze, Albachten 60 Plätze, Amelsbüren 60 Plätze, Mecklenbeck 56 Plätze
- 3 überdachte Radabstellanlagen an Bahnhaltepunkten:
Zentrum Nord, Amelsbüren, Sprakel



Stadtradeln

Seit 2020 beteiligt sich Münster an dem vom Klima-Bündnis initiierten Wettbewerb „STADTRADELN“, einem Format für mehr Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität. 21 Tage im Jahr sind alle Münsteranerinnen und Münsteraner aufgefordert, möglichst viele Kilometer im Alltag mit dem Rad zurückzulegen und sich mit anderen Teams zu messen.

Zugleich wetteifern deutschlandweit mehr als 2.000 an STADTRADELN teilnehmende Kommunen um die meisten zurückgelegten Radkilometer. Jährlich prämiert die Stadt Münster die erfolgreichsten lokalen Teams und das Klima-Bündnis ehrt die bundesweit radaktivsten Kommunen.

Im Jahr 2021 wurde NRW-weit das SCHULRADELN, ein Wettbewerb aller Grundschulen und weiterführenden Schulen, in die Aktion integriert.

Stadtradeln: aktiv Radelnde und gefahrene Kilometer

Aktiv Radelnde

2020: 4.069

2021: 6.501

2022: 10.064

2023: 11.573

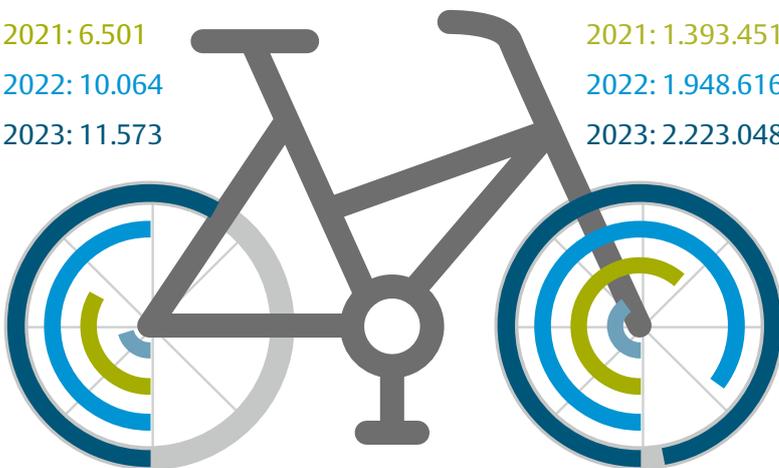
Gefahrene Kilometer

2020: 914.414

2021: 1.393.451

2022: 1.948.616

2023: 2.223.048



ADFC-Fahrradklima-Test

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist weltweit eine der größten Befragungen zum Radfahrklima und fand 2022 zum zehnten Mal statt. Er gilt als der Zufriedenheitsindex der Radfahrenden in Deutschland. 245.000 Menschen beteiligten sich 2022 deutschlandweit an der Umfrage und beurteilten per Fragebogen, ob beispielsweise Radwege im Winter geräumt werden oder ob sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Kurz gesagt geht es darum, ob es Spaß macht, mit dem Rad in einer Stadt unterwegs zu sein oder ob es eher mit Stress verbunden ist. Die Ergebnisse geben Verkehrsplanenden und politisch Verantwortlichen praxisnahe Rückmeldungen zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen.

Dass mehr als ein Prozent der bundesweiten Befragungsteilnehmenden alleine aus Münster kommt, ist ein deutliches Zeichen für das gestiegene Interesse am ADFC-Fahrradklima-Test.

Gesamtbewertung 2012–2022



Münster zurück auf Platz 1

2018 musste Münster seinen Spitzenplatz für zwei Umfragerunden an Karlsruhe abtreten. Bei der jüngsten Abstimmung konnte Münster jedoch mit einer Durchschnittsbewertung von 3,04 den ersten Platz zurückerobern. Erklärtes Ziel für den nächsten Test ist eine Zwei vor dem Komma. [Weitere Infos:](#)

Beurteilung der Stärken und Schwächen

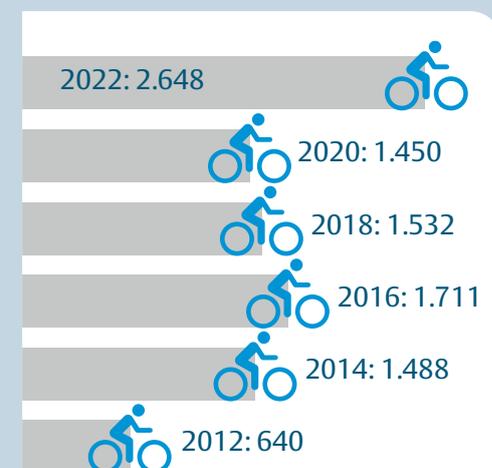
Stärken

Radfahren von Alt und Jung	1,6
Erreichbarkeit Stadtzentrum	1,7
Geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	1,9
Zügiges Radfahren	1,9
Werbung für das Radfahren	2,2
Ampelschaltungen für Radfahrende	3,6
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	3,8
Konflikte mit Kfz	3,9
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,0

Schwächen

Breite der (Rad-)Wege	4,1
Fahrraddiebstahl	5,2

Teilnehmendenzahlen in Münster



Radverkehrsmaßnahmen in Münster



Gemeinsam wollen wir in Münster die Mobilitätswende schaffen. Damit sich die Münsteranerinnen und Münsteraner komfortabel, sicher und klimafreundlich durch die Stadt bewegen können, werden viele unterschiedliche Maßnahmen umgesetzt: von großen Leuchtturmprojekten wie dem Bau der preisgekrönten Kanalpromenade bis hin zu kleinen Ideen wie den Ampeltrittbrettern, die das Radfahren in der City bequemer machen. All diese Vorhaben effizient zu verzahnen und ständig zu evaluieren, ist die Aufgabe einer modernen und nachhaltigen Verkehrspolitik. Denn von den Investitionen, die wir heute in die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft tätigen, werden die Menschen in Münster über einen langen Zeitraum profitieren.

Das Fahrradnetz 2.0: Radfahren auf neuem Niveau

Um noch mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern, erarbeitet die Stadt Münster derzeit ein lückenloses, systematisches und hierarchisches Fahrradnetz. Damit wird eine konzeptionelle Grundlage geschaffen, mit der die Radverkehrsinfrastruktur angebotsorientiert ausgebaut und die Qualität des Radfahrens auf ein neues Niveau gehoben werden kann.

Radwege mit abgestuften Hierarchien

Der komfortable und sichere Radverkehr von Tür zu Tür, integriert in das städtische Gesamtverkehrsnetz, ist dabei das übergeordnete Ziel. Nicht der einzelne Radweg steht im Fokus, sondern das Fahrradnetz als Ganzes. Dieses Vorgehen ist vom Kfz-Straßennetz bekannt. Auch hier unterscheidet man Straßen nach Funktion: Hauptstraßen, Nebenstraßen, Erschließungsstraßen. Mängel und Defizite werden systematisch identifiziert und anschließend ein Fahrplan für die Zukunft festgelegt: Welche Maßnahmen sind mit welcher Priorität umzusetzen, um Schritt für Schritt ein zukunftsfähiges Fahrradnetz zu erhalten?

Direkter Input von Radfahrenden

Um so nah wie möglich am Bedarf der Radfahrenden zu planen, setzte die Stadt Münster auf eine aufeinander aufbauende digitale Beteiligung ihrer Bürgerinnen und Bürger. Durch die Aktion „Dein APPgrade für Münsters Fahrradwege“ und über die digitale Beteiligungsplattform „Maptionnaire“ entstand wertvoller Input, der in die Planungen einfließt – mehr dazu auf der Seite 21.



Das haben wir im Blick



Die wohnberechtigte Bevölkerung in Münster wird nach Prognosen bis Ende 2030 auf rund 334.000 anwachsen. Gleichzeitig stößt die Radverkehrsinfrastruktur bereits jetzt zum Teil an ihre Grenzen: Radwege sind zu eng, einige verfügen über verbesserungsbedürftige Oberflächen. Im Zusammenspiel mit einer größeren Zahl von Radfahrenden und insgesamt höheren Geschwindigkeiten steigen die Unfallzahlen. Das Fahrradnetz 2.0 wird hier – auch aufgrund der intensiven Einbindung interessierter Bürgerinnen und Bürger – in Zukunft zur Lösung von Problemen beitragen.

Ziel ist es, die Radverkehrsinfrastruktur in Münster möglichst vorausschauend an die Herausforderungen der Zukunft anzupassen und so die Aufgaben einer wachsenden Stadt mit den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes in Einklang zu bringen. Eine reine Angebotsplanung gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen reicht nicht aus. Stattdessen muss – analog zum Kfz-Verkehr – eine Dimensionierung entsprechend der Verkehrsbelastung vorgenommen werden. Die Fahrradinfrastruktur in Münster muss künftig in der Lage sein, größere Kapazitäten bewältigen zu können. Nur so kann das gesamte Potenzial für einen Modal Shift, also einer Verkehrsverlagerung hin zum Fahrrad, voll ausgeschöpft werden. Radverkehrsförderung ist ein zentrales Instrument zur Stärkung klimafreundlicher Mobilität bei gleichzeitig steigenden Bevölkerungszahlen. Münster beschreitet diesen Weg u. a. mit dem Fahrradnetz 2.0.

Die Velorouten der Stadtregion Münster: Bereit für die Langstrecke

Velorouten sind gut ausgebaute Verbindungsstrecken, die die Umlandgemeinden mit den Außenstadtteilen und dem Zentrum Münsters verbinden und die sich von normalen Radwegen durch besondere Merkmale und hohe Standards unterscheiden. Sie sind ein Bekenntnis engagierter Kommunen zu einem neuen Radwegeformat: durchgängig komfortabel, sicher, zeitsparend, umweltfreundlich.

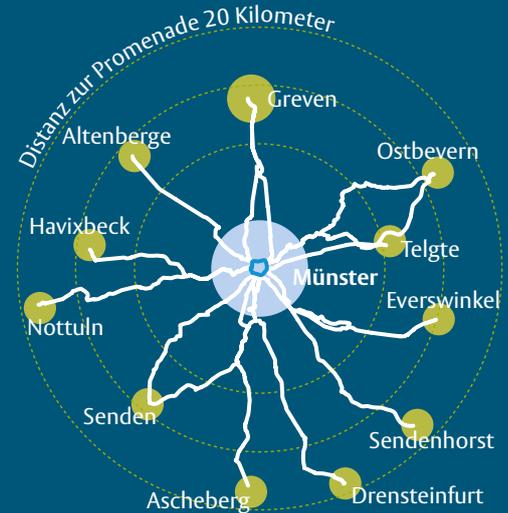
Vorrang für das Rad

Velorouten sollen noch mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad motivieren. Verkehrsplanende bezeichnen sie als sogenannte Radvorrangrouten. Radfahrende haben hier häufig Priorität im Verkehrsgeschehen. Die zwölf Städte und Gemeinden in der Stadtregion wollen vierzehn solcher Velorouten über Kommunalgrenzen hinweg und am Bestand orientiert realisieren. Erste Abschnitte der Velorouten sind bereits mit neuen Qualitäten fertiggestellt.

Eine schnelle Alternative für Pendlerinnen und Pendler

Bislang wird das Fahrrad vor allem für Wege von unter fünf Kilometern genutzt. Velorouten sollen speziell Pendlerinnen und Pendler davon überzeugen, auch längere Strecken zur Arbeit mit dem Rad zu fahren. Sie werden über bequem zu befahrende Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen in erhöhter Ausbaugüte geführt und bieten so eine nutzungsfreundliche und preiswerte Alternative zum Radschnellweg.

Weitere Stimmen und mehr Informationen zum Thema Velorouten finden Sie hier:
www.veloregion.de



Das hat's gebracht



Tanja Heinemann lebt in Münster und arbeitet im Rathaus in Telgte. Als 2019 eine Initiative startete, die Mitarbeitende auf das Rad holen sollte, war sie sofort dabei. Seither fährt sie die 35 Kilometer zur Arbeit und zurück täglich mit dem E-Bike.

Sie ist froh darüber, dass sie dabei in Teilen schon die Veloroute nutzen und so ab Handorf die Bundesstraße 51 umgehen kann. „Wenn ich raus aus der Stadt bin und die Wege frei sind, fahre ich auch gerne schnell. Ich bin an der frischen Luft und kriege den Kopf frei. Fahrradfahren ist für mich Erholung pur!“ Autorin: Sabine Roters

Fahrradstraßen 2.0: Vorfahrt für Radfahrende

Auf Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang vor jeder anderen Verkehrsart – auch wenn in Münster nahezu alle Fahrradstraßen über ein Zusatzschild für den Kfz-Verkehr freigegeben sind. 1990 wurde die Schillerstraße als erste Fahrradstraße in Münster ausgewiesen. Fahrradstraßen sind bei richtiger Ausgestaltung ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung. Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit und sind eine attraktive Alternative und Ergänzung zu den Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Eindeutige Kennzeichnung als Fahrradstraße

Bundesweit – so auch in Münster – waren Fahrradstraßen kaum von anderen Straßen zu unterscheiden. Darüber hinaus fehlte häufig eine ausreichend breite Fahrbahn, um komfortable Begegnungsverkehre von Radfahrenden zu ermöglichen.

Seit Mitte 2019 gelten in Münster deshalb neue Gestaltungsstandards, so wie sie in den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umgesetzt werden. Auf den ersten Münsteraner Fahrradstraßen ist das schon zu sehen: Der rote Fahrbahnbelag signalisiert allen Verkehrsteilnehmenden, dass sie sich auf einer Fahrradstraße befinden. Das erhöht den Komfort und die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer.

Neue Qualitätsstandards

1. Komfortable, sichere Breiten
2. Durchgangsverkehr und Kfz-Parken einschränken
3. Fahrgasse einfärben
4. Bevorzugen gegenüber einmündenden Nebenstraßen
5. Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz



Das hat's gebracht



- Bis Ende 2022 wurden bereits 13 Fahrradstraßen 2.0 mit einer Gesamtlänge von 8,2 Kilometern eingerichtet.
- Das Konzept wurde beim Deutschen Fahrradpreis 2021 mit dem zweiten Platz in der Kategorie „Infrastruktur“ ausgezeichnet.





Die Kanalpromenade: eine ausgezeichnete Radroute

Von der schmalen Schotterpiste mit Schlaglöchern und Pfützen zu einer breiten, komfortablen und sicheren Strecke für den Rad- und Fußverkehr – das ist kurz zusammengefasst die Entwicklung der Kanalpromenade vom Beginn der Planungen 2019 bis heute.

Der Betriebsweg entlang des Dortmund-Ems-Kanals war schon immer beliebt bei Radfahrenden. Durch seine Verbreiterung auf drei bis vier Meter, die glatte Asphaltierung und die adaptive Beleuchtung ist er nun als kreuzungsfreie Alltagsradroute vor allem für Pendelnde noch attraktiver geworden. Zusätzlicher Vorteil speziell für diese Zielgruppe: Durch den kontinuierlichen Winter- und Reinigungsdienst kann die Strecke auch in der kalten Jahreszeit komfortabel genutzt werden. Das adaptive Beleuchtungssystem wird digital gesteuert und springt an, wenn sich jemand nähert. Nachdem eine Laterne passiert wurde, schaltet sich die Beleuchtung automatisch ab. Das schafft Sicherheit, ist energiesparend und verringert den Einfluss auf die Umwelt.

22 der insgesamt 27 Kilometer Strecke sind als Gemeinschaftsprojekt der Stadt Münster und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bereits umgebaut – von der Stadtgrenze bei Gelmer bis zur Stadtgrenze nach Senden. Der innenstadtnahe Verlauf zwischen Schleuse und Umgehungsstraße kann erst nach der Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanals umgestaltet werden.

Verlängerung in die Kreise Coesfeld und Steinfurt

Auch die an Münster grenzenden Kreise Coesfeld und Steinfurt unternehmen zurzeit Bestrebungen, den kanalbegleitenden Weg nach ähnlichen Standards auszubauen. So ergäbe sich künftig eine starke Radverkehrsachse durch das Münsterland.



Die glatte Asphaltierung, eine Mindestbreite von drei Metern, Fahrbahnrandmarkierungen und adaptive Beleuchtung zeichnen die Kanalpromenade aus. Schilder erinnern an gegenseitige Rücksichtnahme

Film ab!



Umfangreiche Informationen zur Kanalpromenade sowie acht Filme zum Thema finden Sie online.

Das hat's gebracht i

- Den ersten Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2023 in der Kategorie „Infrastruktur“
- Eine deutliche Zunahme des Radverkehrs: In den Wintermonaten zwischen Oktober und Dezember 2022 registrierte die Zählstelle in Höhe des Ballonstartplatzes 30 % mehr Radfahrende im Vergleich zum Jahr 2019.

Öffentlichkeitsbeteiligung: Die Mobilität der Zukunft mitgestalten

Münster hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Ideen für die Mobilität von morgen zu entwickeln, die „typisch Münster“ sind. Die direkte Beteiligung interessierter Menschen auf vielen ganz unterschiedlichen Ebenen ist daher ein wichtiges Element zur Schaffung einer modernen, zukunftsfähigen Radinfrastruktur. Die Stadt Münster setzt dabei auf vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten, um möglichst nah am tatsächlichen Bedarf der Münsteranerinnen und Münsteraner zu planen. Einige Beispiele:

Frühjahr 2021: „Dein APPgrade für Münsters Fahrradwege“

So lautete der Titel einer Tracking-Kampagne, bei der Fahrradfahrende per Smartphone-App Alltagswege aufzeichneten und damit den geplanten Ausbau des Fahrradnetzes unterstützten. Die Auswertung der gefahrenen Wege lieferte wichtige Informationen für die Planungen. An der Aktion beteiligten sich 2.000 Menschen mit fast 23.000 Einzelwegen. Insgesamt wurden 160.000 Kilometer aufgezeichnet.

Frühjahr 2022: Kommentierung Netzentwurf

Im März 2022 hatten alle interessierten Münsteranerinnen und Münsteraner die Möglichkeit, auf der

digitalen Beteiligungsplattform „Maptionnaire“ den Netzentwurf für das Fahrradnetz 2.0 zu kommentieren und ihre Ortskenntnisse und eigenen Anregungen einzubringen. Die intensive Einbindung der Öffentlichkeit war überaus wertvoll. Insgesamt beteiligten sich 613 Interessierte mit über 3.000 Hinweisen.

Fahrradstraßen 2.0

Auch beim Thema Fahrradstraßen 2.0 setzt die Stadt Münster auf ein Beteiligungskonzept, das interessierte Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einbindet. Die Formate dieser informellen Beteiligungsprozesse sind auf die jeweilige örtliche Situation und Planung angepasst. Sie reichen von Quartiersspaziergängen über Infostände im Straßenraum bis hin zu Onlineumfragen.

3.000-Fahrradstellplätze-Programm

Die Bürgerinnen und Bürger wissen am besten, wo in ihrem Viertel Stellplätze für Fahrräder benötigt werden. Die Verwaltung nimmt daher Vorschläge gerne entgegen. Diese werden in einer öffentlich einsehbaren Onlinekarte nachgehalten und nach Prüfung möglichst umgesetzt.



Service und Komfort

Münster setzt auf einen kreativen Mix von manchmal auch unkonventionellen Maßnahmen, die den Radverkehr in der Stadt schneller, komfortabler und sicherer machen. Regelmäßig werden dabei auch Ideen umgesetzt, die von interessierten Bürgerinnen und Bürgern entwickelt wurden – wie zum Beispiel der „Leezenflow“, der im Rahmen des MÜNSTERHACK 2019 mit dem Zuschauerpreis prämiert wurde.

Leezenflow



Im „Flow“ bleiben und das Ziel möglichst ohne zeitraubende Stopps an roten Ampeln erreichen: Das ist die Idee hinter dem Grüne-Welle-Assistenten Leezenflow. Man fährt auf eine Ampel zu und weiß, wann sie umschaltet. So kann man die Geschwindigkeit anpassen und bei Grün durchfahren. Dieses Konzept wurde anhand eines Prototyps an der Promenadenkreuzung Hörstertor getestet. **Nachdem die begleitende wissenschaftliche Evaluation positiv ausfiel, werden weitere Leezenflows installiert.**

Leezenflow: eine Idee aus der Bürgerschaft



Was als Geistesblitz junger Computerexpertinnen und -experten beim MÜNSTERHACK 2019 begann, ist mittlerweile eine Technik mit Freier Software: Das Leezenflow-System soll nicht nur den Verkehr voranbringen, sondern auch die digitale Stadtentwicklung. Die komplette Bauanleitung ist im Internet frei verfügbar.

Ampeltrittbretter



An der Ampel warten, ohne vom Rad absteigen zu müssen – das geht mithilfe der Ampeltrittbretter, die seit 2019 an sechs Standorten im Stadtgebiet von Münster stehen. Das Konzept ist unter anderem aus Kopenhagen bekannt. Weitere Standorte sind derzeit in der Planung.

Radservicestation

Schülerinnen und Schüler der Mathilde Anneke Gesamtschule können an der Radservicestation ihre Räder aufpumpen und kleine Reparaturen durchführen. Die Teilnehmenden der Fahrrad-AG übernehmen gemeinsam mit ihrem Lehrer die Wartung der öffentlich zugänglichen Servicestelle, an der auch Kinderwagen- und Rollstuhlreifen aufgepumpt werden können. Die Station an der Manfred-von-Richthofen-Straße/Ecke Andreas-Hofer-Straße ist ein Modellstandort, weitere sind geplant. Die Stadt Münster freut sich über Vorschläge.

Die Radservicestation – in Betrieb genommen von der Fahrrad-AG der Mathilde Anneke Gesamtschule.



Grünpfeil



An Ampeln mit Grünpfeil für den Radverkehr ist das Rechtsabbiegen nach einem kurzen Halt auch bei Rot erlaubt. Dadurch wird die Wartezeit für die Radfahrenden verkürzt. Sieben Ampelanlagen mit Grünpfeil sind bereits in Betrieb, weitere sind in Planung.

Vorrang für Radfahrende

Größere Aufstellflächen vor Ampeln

Alle Radfahrenden, die bei Rot vor einer Ampel warten, sollten diese in der nächsten Grünphase überqueren können. Dazu kann es sinnvoll sein, die Radverkehrsanlage im Aufstellbereich und die nachfolgende Furt zu verbreitern, damit die Radfahrenden nebeneinander warten und anfahren können. Auch ausgeweitete Radaufstellstreifen sind bei großen Radverkehrsmengen gut geeignet, da der Radverkehr dann im Pulk abfließen kann. Für die Sicherheit der Radfahrenden sind solche Aufstellflächen vor den Autos ebenfalls hilfreich. So starten sie bei Grün zuerst – immer im Blickfeld der nachfolgenden Autos.



Verkehrssichere Signalschaltungen



Signalschaltungen mit kurzen Wartezeiten erhöhen die Sicherheit der Radfahrenden, da sie besser akzeptiert werden. Damit sind sie ein wichtiger Baustein einer radfreundlichen Stadt.

Die Sicherheit der vielen Radfahrenden wird von der Verkehrsplanung in Münster seit jeher großgeschrieben. An vielen Ampeln bekommen die Radfahrenden beispielsweise einige Sekunden eher grünes Licht als die Autofahrenden.

Zudem werden an zahlreichen Kreuzungen die Grünphasen von Radfahrenden und Zufußgehenden von denen des Kfz-Verkehrs getrennt, um Verkehrsunfälle aufgrund von schlechten Sichtbeziehungen sowie Abbiegevorgängen zu reduzieren. Nach der Umrüstung auf getrennte Ampelschaltungen sind Abbiegeunfälle fast vollständig zurückgegangen.

Ampel verschafft Radfahrenden Vorfahrt

In Münster hat das Fahrrad oft Vorfahrt. Das zeigt sich zum Beispiel auch an Ampelkreuzungen.

An einer Doppelkreuzung an der Warendorfer Straße ist die Ampel so geschaltet, dass Radfahrende die Kreuzung noch vor dem Autoverkehr passieren können. Links abbiegende Radfahrerinnen und Radfahrer können auf einer eigenen Spur die Kreuzung sicher überqueren.

Auch an der Kreuzung Dingstiege/Dyckburgstraße entlang der Veloroute Telgte–Münster sorgt eine Ampel mit intelligenter Grünanforderung für mehr Sicherheit. Sensoren erfassen die Radfahrenden hier bereits vor der Kreuzung und ermöglichen eine sichere Überquerung der Dyckburgstraße – möglichst ohne Halt.

Bei der verkehrsabhängigen Ampelsteuerung beobachten Fachleute das Verkehrsaufkommen zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten. Sie entwickeln

Programme für die verschiedenen Belastungen und programmieren die Ampelanlagen mit diesen Daten. Neue Ampeln können so dank leistungsfähiger Computer, zusätzlicher Messschleifen in den Straßen, energiesparender und trotzdem hellerer LED-Signale noch besser auf schwankende Verkehrsaufkommen reagieren. Mit der neuen Technik können auch die Maßnahmen aus Münsters Verkehrssicherheitskonzept besser umgesetzt werden.



Unechte Einbahnstraße



In Münster gibt es viele unechte Einbahnstraßen, in denen Radfahrende in beide Richtungen fahren dürfen. So werden schnelle und möglichst direkte Verbindungen für den Radverkehr geschaffen.

Fahrradparken

Leezenboxen an Bahnhaltunkten

Um die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn intelligent zu verknüpfen, wurden in Münster mittlerweile an fünf Bahnhaltunkten die sogenannten Leezenboxen errichtet. Sie erfüllen moderne Komfortkriterien und setzen damit einen Münster-Standard.

Die Leezenboxen bieten in Hilstrup, Roxel, Albachten, Amelsbüren und Mecklenbeck jeweils Platz für 56 bis 116 Räder, die allesamt an Anlehnbügel abgestellt werden können. Die abschließbaren Käfige verfügen über ein elektronisches Schließsystem und sind mit einer Zugangskarte bedienbar. Der Innenraum ist videoüber-



wacht. Die Nutzung der Box ist kostenlos, es wird lediglich ein einmaliges Pfand von 50 Euro fällig, das bei Kündigung zurück-erstattet wird.

Der Einzugsbereich der Bahnhaltunkte hat sich aufgrund der guten Rad-Erreichbarkeit inklusive Abstellanlage entscheidend vergrößert. Mittelfristig sollen alle Bahnhaltunkte in Münster mit Leezenboxen ausgestattet werden.

Fahrradparken am Hauptbahnhof



Die **Radstation am Berliner Platz** an der Westseite des Hauptbahnhofs ist das größte Fahrradparkhaus in Deutschland. Sie bietet Raum für 3.300 Räder. Darüber hinaus gibt es hier einen Fahrradverleih, einen Werkstattservice für Fahrradreparaturen und eine Fahrradwaschanlage.

Die **Radstation im Hansator** an der Ostseite des Hauptbahnhofs befindet sich im Nordturm des neuen Empfangsgebäudes Hansator. Sie verfügt über 1.800 Stellplätze und wird als erste Radstation dieser Größenordnung in Deutschland digital gesteuert. Nutzende registrieren sich in der Radstation-App und können dann mit dem Smartphone per QR-Code ein- und auschecken. Es gibt verschiedene Zahlungsmodelle für Tages- oder Dauerparkende.

Das haben wir im Blick



Die Stadt Münster entfernt punktuell im Rahmen ihrer Möglichkeiten Schrotträder im Stadtgebiet, vornehmlich im Bereich des Hauptbahnhofs. Um ein Rad eindeutig als „Schrott“ zu identifizieren, müssen mehrere Indizien erfüllt sein. Das macht die Klassifizierung so kompliziert. Aktuell prüft die Stadt, wie der Prozessablauf optimiert und der Rechtsrahmen vollständig ausgeschöpft werden kann. Die Stadt Münster hat darüber hinaus mit anderen Kommunen an einem gemeinsamen Arbeitspapier zu dieser Thematik mitgewirkt.

Das 3.000-Fahrradstellplätze-Programm

Mit dem 3.000-Fahrradstellplätze-Programm möchte die Stadt Münster Anlehnbügel vornehmlich in der Altstadt, in innenstadtnahen Quartieren und Stadtteilzentren sowie an Bushaltestellen errichten. Das Besondere: Die Anlehnbügel werden überwiegend auf Flächen errichtet, die aktuell von Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden.

Seit Beginn des Programms im Jahr 2021 nehmen die Standorte kontinuierlich zu:

- 2021 wurden 67 Bügel errichtet und 134 Abstellplätze geschaffen
- 2022 wurden 210 Bügel errichtet und 420 Abstellplätze geschaffen
- 2023 wurden bereits 180 Bügel errichtet und weitere sind in Planung (Stand: 30.06.2023)

Münsteranerinnen und Münsteraner können sich aktiv an diesem Programm beteiligen, indem sie Flächenstandorte für solche Fahrradstellplätze ganz einfach über ein Onlineformular vorschlagen. Auf einer fortlaufend aktualisierten Übersichtskarte können die eingegangenen Standorte verfolgt werden.



Stellplätze für Lastenräder

Lastenräder sind eine nachhaltige Transportalternative zum Auto. Um diese Art der Mobilität zu unterstützen, hat die Stadt Münster unter anderem im Stadtgebiet insgesamt 27 Stellplätze für Lastenräder eingerichtet. Acht davon befinden sich am Domplatz und ermöglichen es, die Räder während des Einkaufs auf dem Wochenmarkt sicher anzuschließen und auch größere Einkäufe nach Hause zu transportieren. Zu erkennen sind sie an den Piktogrammen auf dem Boden.



Gut zu wissen



Im Jahr 2019 wurden Lastenräder von der Stadt Münster zum ersten Mal mit insgesamt 200.000 € gefördert. Der Fördertopf war nach sechs Wochen ausgeschöpft. Mit dem Geld wurde die Anschaffung von 202 Lastenfahrrädern und 204 Lastenanhängern unterstützt. 2020 standen insgesamt 250.000 € zur Verfügung, mit denen die Anschaffung von 317 Lastenrädern und 173 Lastenanhängern subventioniert wurde. Die Förderung von Lastenrädern wird vorerst nicht weitergeführt, da die Stadt Münster zunächst notwendige Infrastrukturmaßnahmen forcieren möchte.

Neue Ideen wagen

Münster will beim Thema Mobilität Vorreiter sein. Wer diesem Anspruch gerecht werden will, muss bereit sein, zu experimentieren und Neues auszuprobieren.

Verkehrsversuche liefern wertvolle Erkenntnisse für die Verkehrsplanung – auch wenn nicht jedes Experiment später konkret umgesetzt wird. In drei Versuchen wurde im Sommer 2021 in Münster ausprobiert, wie sich die Mobilität in der Stadt verändern lässt, damit sich die Menschen noch sicherer,

bequemer und schneller bewegen können. Sie wurden umfassend begleitet und ausgewertet, um möglichst weitreichende Erkenntnisse zu Auswirkungen, Folgen und Übertragbarkeiten der jeweiligen verkehrlichen und stadtgestalterischen Eingriffe zu gewinnen. Die abgeleiteten Empfehlungen liefern eine Grundlage für weitere Planungen.

[Den Abschlussbericht finden Sie hier:](#)

Bevorrechtigung der Promenade am Neubrückentor



Die Kernfrage des Experimentes lautete: Was wäre, wenn Radfahrende seltener bremsen müssten und es eine eingebaute Vorfahrt für Leezen gäbe? An der Kreuzung Neubrückentor ließ sich das von Anfang August bis Ende September 2021 ausprobieren. Wer auf der

Promenade radelte, fuhr zuerst. Während des gesamten Zeitraums hat die Stadt immer wieder nachgebessert, zum Beispiel mit größeren und besser erkennbaren Verkehrsschildern und Sperrpfosten sowie mit Rüttelstreifen und zusätzlichen Leuchten. Durch den Versuch wurden wertvolle Erkenntnisse und Erfahrungen gesammelt, die als Planungsgrundlage für die weiteren Überlegungen zur Ausgestaltung aller Promenadenquerungen dienen werden. Zugleich können sie in die Vorbereitung anderer Verkehrsversuche oder Reallabore sowie in die Planung sonstiger baulicher Eingriffsmaßnahmen im Verkehrsnetz einfließen.

Die Stadt hat alle Münsteranerinnen und Münsteraner über regionale Medien sowie mit Plakaten und Flyern dazu eingeladen, bei den temporären Testläufen mitzumachen und ganz eigene Antworten auf die Frage „Was wäre, wenn ...“ zu finden.

Gelbe Schilder zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Nachdem die Stadt Münster im Sommer 2020 die Radwegebenutzungspflicht an der Wolbecker Straße zwischen Servatiiplatz und Hansaring aufgehoben hatte, wurden im April 2021 an zehn Standorten im Straßenverlauf gelbe Hinweisschilder angebracht, die deutlich machen, dass Radfahrende auch die Fahrbahn benutzen dürfen. Die Schilder funktionieren: Seit der Aufstellung wurde ein deutlich höheres Verständnis der Verkehrsteilnehmenden untereinander registriert. Dennoch ist es das Ziel, sie mittelfristig wieder zu entfernen, um keinen Schilderdschungel zu produzieren.



Temporärer Radweg

Auf einem Teilabschnitt der Grevener Straße wurde im April 2021 zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende ein temporärer Radweg eingerichtet. Das Innovative dabei: Schon vor der langen Komplettsperrung der Straße aufgrund von Kanalbauarbeiten ist der Radfahrstreifen markiert worden, damit bereits kurzfristig die Auswirkungen einer Neuverteilung des Verkehrsraumes untersucht werden konnten – eine Art „Pop-up-Radweg“.

Nach der Einrichtung des Radfahrstreifens waren die Kfz-Zahlen so gering, dass eine Kfz-Fahrspur je Fahrtrichtung ausreichte. Als Konsequenz wurde der Radfahrstreifen nach den Kanalbauarbeiten dauerhaft eingerichtet.

Radwegweisung

Seit 2001 gibt es in Münster das rot-weiß beschilderte Radverkehrsnetz NRW, mit dem im Stadtgebiet Fahrradrouen von circa 474 Kilometern Gesamtlänge ausgewiesen sind. Das darauf aufbauende Wabennetz wurde 2022 durch ein 267 Kilometer langes Knotenpunktsystem nach niederländischem Vorbild ersetzt. Dieses bietet Radtouristinnen und Radtouristen eine schnellere und intuitivere Orientierung, ohne ständig auf eine Karte oder eine Navigationshilfe blicken zu müssen.

Knotenpunktsystem – Radeln nach Zahlen
Wegweiser an Kreuzungen und Abzweigungen wurden mit nummerierten „Knotenpunkthüten“ versehen, ergänzt durch Einschübe, die zum jeweils nächsten Knotenpunkt weisen. So müssen sich Radwandernde nun nur noch eine Zahlenkolonne merken, um ihre Touren durch Münster und das gesamte Münsterland zu planen.



Ausblick

Münsters RadVision

Münster wird noch fahrradfreundlicher. Mit diesem klaren Ziel gehen wir den eingeschlagenen Weg weiter, um das Radfahren noch attraktiver zu machen und den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

Dabei ist uns die Akzeptanz der Stadtgesellschaft wichtig. Daher setzen wir auf stetigen und intensiven Diskurs mit den Bürgerinnen und Bürgern, um die besten Lösungen zu entwickeln und die hohe Münsteraner Lebensqualität einer fahrradfreundlichen Stadt langfristig zu sichern.

Mit guten Ideen weiter voranfahren – auf dem Weg zur Fahrradstadt 2.0

Die Stadt Münster hat jahrzehntelange Erfahrung mit dem Radverkehr und der Entwicklung einer funktionierenden Infrastruktur. Diese vielleicht deutschlandweit einzigartige Expertise ist die Grundlage auf unserem Weg zur Fahrradstadt 2.0. Wir wollen unser Know-how nutzen und mit der aktiven Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger weiterentwickeln: neue Ideen implementieren, mutige Projekte umsetzen und dabei über den Straßenrand hinausblicken.

Dieser Radverkehrsbericht dokumentiert, dass in den letzten fünf Jahren in Münster bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt wurden, um das Radfahren besser, schneller und sicherer zu machen. Wir sind froh über das bislang Erreichte und stehen dennoch vor großen Herausforderungen, zum Beispiel, was die Umverteilung öffentlicher Verkehrsfläche zugunsten des Radverkehrs anbelangt. Die Stadt wächst und eine teils in die Jahre gekommene Infrastruktur muss den damit verbundenen Anforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität gerecht werden.

Der Klima- und Umweltschutz macht es erforderlich, Emissionen im Verkehr zu reduzieren und als Konsequenz den Radverkehr weiter zu stärken. Vor diesem Hintergrund ist es in Münster das klare Ziel, den eingeschlagenen Weg ambitioniert weiterzugehen, das Radfahren noch attraktiver zu machen, den Radverkehrsanteil zu erhöhen und die Leezenkultur der Stadt zu fördern.

Beispielhafte Vorhaben wie die Umgestaltung weiterer Straßenräume zu qualitätsvollen Fahrradstraßen 2.0, die Umsetzung von Maßnahmen des Fahrradnetzes 2.0, neue Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet oder die Schaffung weiterer Fahrradabstellanlagen sowie Leezenboxen an Bahnhalt punkten sollen hierzu ihren Beitrag leisten.

Mit diesen und weiteren innovativen Ideen sowie Münster-typischen Lösungen schreiten wir auf dem Weg zur Fahrradstadt 2.0 engagiert voran.

Stadt Münster
Amt für Mobilität und Tiefbau
Albersloher Weg 33
48155 Münster

Stand: August 2023

Gefördert durch:

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen





Mobil wie Münster

Wir sind das Fahrradbüro der Fahrradstadt Münster.

Unser Team entwickelt und verfolgt Strategien, Konzeptionen und Standards, mit denen der Radverkehr in Münster weiter gestärkt wird. Wir initiieren und begleiten Planungen und Projekte für den Radverkehr, gestalten die Öffentlichkeitsarbeit rund um die Themen Rad und Radverkehr und koordinieren die in unserer Stadt so wichtige Öffentlichkeitsbeteiligung.

Sie haben Fragen zum Radverkehr in Münster? Sprechen Sie gerne mit uns.

Kontakt

Telefon: 0251 492-7272

Mail: fahrradbuero@stadt-muenster.de