STADT MÜNSTER

# BÜRGERSYMPOSIUM RADVERKEHR - MÜNSTER 2025

**12. JUNI 2015**
FOYER DER BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER

**DOKUMENTATION**

Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung

RADVERKEHR - MÜNSTER 2025
DAS IST MEINE IDEE:
KONSEQUENZEN, DIE MIT MEINER
RADVERKEHR - MÜNSTE
DAS IST MEINE IDEE:
glatt gepflastern
(geteertes?) Rads
auf der Königsstraß

# BÜRGERSYMPOSIUM RADVERKEHR – MÜNSTER 2025

**12. JUNI 2015**
FOYER DER BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER

**DOKUMENTATION**

# INHALT


| | |
|---|---|
| **Vorwort** | 7 |
| **Das Bürgersymposium** | 8 |
| **Impuls** | 10 |
| **Bürgerkompass Radverkehr** | 14 |
| **Bürgermeinungen** | 16 |
| **Blitzlichter** | 22 |
| **Resümee** | 25 |
| **Impressum** | 26 |

# VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

das öffentliche Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025, das am 12. Juni 2015 stattfand, begleitet die Erarbeitung des „Radverkehrskonzepts Münster 2025“. Ziel des Symposiums war es, gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt die künftigen Anforderungen an die Radverkehrsplanung auszuloten und innovative, kluge und nachhaltig wirkende Ideen für den Radverkehr in Münster zu entwickeln.

Parallel zur öffentlichen Diskussion im Bürgersymposium kommen am „Runden Tisch Radverkehr“ regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter aus Interessengruppen, Parteien, Behörden, Institutionen, Polizei und Verwaltung zum Thema Radverkehr zusammen. Der „Runde Tisch Radverkehr“ wird die Erkenntnisse aus dem Symposium in seine Arbeit aufnehmen und weiterentwickeln. Es ist mein Anspruch und Wunsch, dass im Ergebnis ein nachhaltiges und tragfähiges Konzept für die Zukunft des Radverkehrs in Münster entsteht.

Während vielerorts jahrzehntelang über die autogerechte Innenstadt nachgedacht wurde, hat man sich in Münster frühzeitig auch auf das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel konzentriert und konnte somit eine Verlagerung, insbesondere der Anteile der motorisierten Verkehrsarten, auf den Radverkehr erreichen. Damit hat Münster national und international eine hohe Reputation erlangt. Die Münsteranerinnen und Münsteraner legen fast 40 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück, für den Kfz-Verkehr betrug der Anteil zuletzt 29 %. Die heutige, über Generationen gewachsene Situation des Radverkehrs in Münster kann mit Stolz betrachtet werden. Sie trägt wesentlich zur hohen Lebensqualität in Münster bei und stellt einen wichtigen Part des Lebensgefühls der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt dar. Für die Zukunft des Radverkehrs haben wir daher zwei wichtige und ambitionierte Ziele formuliert:

- Der Anteil des Radverkehrs soll in den nächsten 15 Jahren von 40 % auf 50 % gesteigert werden.
- Die Radien der Einpendler, die das Fahrrad benutzen, sollen von 8 km auf 15 km - 20 km erhöht werden.

Durch eine Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen wollen wir sicherstellen, dass Münster und die Stadtregion auch künftig für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gut erreichbar sein wird. Die Zusammenarbeit mit Münsters Umlandgemeinden wird dazu einen entscheidenden Beitrag leisten. So wird beispielsweise eine Aufgabe darin liegen, Regio-Münster-Schnellwege für den Radverkehr zu etablieren, die mit einem eigenen, qualitativ hochwertigen Netz und guter Beschilderung die Erreichbarkeit Münsters und der Stadtregion sicherstellen.

Für die Zukunft gilt es, ein stadtverträgliches Miteinander aller Verkehrsarten zu gestalten, und die Balance zwischen unterschiedlichen Ansprüchen an unsere lebenswerte Stadt und an eine sichere sowie moderne Mobilität zu finden. Unsere urbanen Qualitäten mit der Vielzahl an Plätzen und Angeboten, die die Innenstadt zu einem Identifikationsort mit hoher Aufenthaltsqualität machen, müssen in Einklang gebracht werden mit unseren Mobilitätsansprüchen.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass eine hohe Quote des Radverkehrs Platz macht für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die bspw. mit dem Auto in die Stadt kommen müssen. Ohne den hohen Anteil des Radverkehrs würden sich in unserer wachsenden Stadt gravierende Auswirkungen ergeben. Massive, den motorisierten Individualverkehr beeinträchtigende Staus wären die Folge. Die Förderung des Radverkehrs bedeutet somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Eine kluge, integrierte Verkehrspolitik benötigt daher eine fundierte Auseinandersetzung mit den verschiedenen Verkehrsströmen. Aufgrund des weiter gestiegenen Radverkehrsaufkommens in unserer Stadt müssen wir dabei insbesondere das sichere Miteinander der Verkehrsteilnehmer organisieren.

Als Grundphilosophie gilt in Münster, dass Verkehrspolitik gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt gestaltet und entwickelt wird. Das Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025 stellt einen weiteren Baustein dar, viele gute Ideen, kritische Anmerkungen und wichtige Hinweise für die weitere gemeinsame Arbeit zu sammeln. Die vorliegende Broschüre zum Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025 dokumentiert die zentralen Ergebnisse des Symposiums und dient als Orientierung für alle, die an der Gestaltung des Radverkehrs in Münster mitwirken. Ausführlichere Informationen über das Bürgersymposium finden Interessierte darüber hinaus auf den Internetseiten der Stadt Münster.

*Markus Lewe, Oberbürgermeister der Stadt Münster*

# DAS BÜRGERSYMPOSIUM

## Radverkehr – Münster 2025

Über 160 Bürgerinnen und Bürger beteiligten sich am 12. Juni 2015 am Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025, das im Foyer der Bezirksregierung Münster am Domplatz stattfand. Im Mittelpunkt standen die zukünftige Entwicklung und Gestaltung des Radverkehrs in Münster. Auf der Grundlage vielfältiger Informationen hatten alle Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, ihre Standpunkte zu den Perspektiven, Handlungsnotwendigkeiten und Lösungsansätzen zum Radverkehr in Münster einzubringen.

Ein IMPULS widmete sich der heutigen Radverkehrssituation in Münster, benannte klare Herausforderungen für die Zukunft und gab vielfältige Anregungen und innovative Ausblicke für die Weiterentwicklung des Radverkehrs.

BÜRGERKOMPASS wurde, auf der Grundlage von drei möglichen Szenarien, die künftige Richtung für Münsters Radverkehrsplanung vereinbart.

Zentrum des Symposiums standen die BÜRGERMEINUGEN. Zu den Themen „Radwege“, „Verkehrssicherheit“ und „Fahrradparken“ konnten an verschiedenen Arbeitsstationen Anregungen und Ideen – jeweils mit den damit verbundenen Konsequenzen – festgehalten und diskutiert werden. Hierbei waren auch visionäre Ansätze für die Zukunft des Radverkehrs in Münster willkommen. Außerdem bestand die Möglichkeit, Vorschläge für Verbesserungen und / oder Veränderungen für konkrete Orte im Stadtgebiet direkt an einem Stadtplan aufzuzeigen.

Eine Experteneinschätzung zu den Handlungserfordernissen und -ansätzen in Münster und ein abschließendes Stimmungsbild rundete das Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025 ab.

# IMPULS

## Wo stehen wir? Wo wollen wir hin? Und was lässt sich von anderen Städten lernen?

Jörg Thiemann-Linden, thiemann-linden stadt & verkehr, Köln

Der Kölner Verkehrsplaner Jörg Thiemann-Linden schilderte seine eigenen Erfahrungen, die er auf dem Fahrrad in Münster gesammelt hatte. Dabei benannte er zentrale Stärken der Fahrradstadt. Er deckte aber auch Schwächen auf und benannte deutlich die Herausforderungen für die Zukunft. Internationale Beispiele für neuartige Radverkehrskonzepte und seine Gedanken über mögliche Lösungswege für Münster regten das Publikum zum Nachdenken an.

## Stärken

Als zentrale Stärke stellte Thiemann-Linden die besondere Radfahrkultur in Münster heraus: In Münster ist selbstverständlich, was andere Städte erst noch erreichen wollen. Radfahren ist „Mainstream“, Radfahren ist normal und Radfahrer fühlen sich in der Stadt willkommen. Als weitere Stärken des Münsteraner Radverkehrs benannte Thiemann-Linden diese Merkmale:

- **Radwegenetz:** Durchgängigkeit bei guter Qualität,
- **Promenade:** schnelle Verbindung mit hoher Attraktivität,
- **Mobilstationen:** Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen von Bus und Bahn,
- **Rücksichtnahme:** trotz unbequemer Altstadtstraßen kaum Ausweichen auf die Gehwege.

**Bild 1:** Attraktive Radverbindung der Promenade

**Bild 2:** Qualitätvolle Radinfrastruktur

**Bild 3:** Mobilstationen – Fahrradparken an Umsteigepunkten

## Schwächen

Thiemann-Linden zeigte auch Schwächen im Radverkehrsnetz auf. Manche von ihnen betreffen konkrete Orte in der Stadt, andere beziehen sich auf bestimmte, an unterschiedlichen Orten wiederkehrende Situationen im Radverkehrsnetz:

- **Promenade:** zahlreiche Knotenpunkte unterbrechen den Radverkehrsfluss,
- **Ludgerikreisel:** unübersichtliche Situation für Radfahrer und Kfz-Führer,
- **Altstadtstraßen:** „erschütternde“ Beläge verlangen den Radfahrern einiges ab,
- **Geschwindigkeit:** häufig unterbrochener Radverkehrsfluss durch Ampeln,
- **Fahrradstraßen:** mangelnde Qualitäten durch parkende Pkw,
- **Unfälle:** immer noch teils tödliche Unfälle v. a. an Ampelkreuzungen beim Abbiegen,
- **Fahrradparken:** zu wenige Abstellmöglichkeiten, Parken immer so nah wie möglich am Ziel,
- **Umsteigepunkte:** zum Teil fehlen ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten,
- **Wohngebiete:** ungeordnetes Erscheinungsbild und Engpässe auf den Gehwegen aufgrund fehlender Abstellmöglichkeiten,
- **Fahrraddiebstahl:** viele Fahrräder von geringer Qualität als Indiz für das Problem.

**Bild 4:** Radverkehr am Ludgerikreisel
**Bild 5:** Holprige Altstadtstraßen
**Bild 6:** Fahrradstraßen als Parkraum für Pkw
**Bild 7:** Fahrradparken im Wohngebiet

4

5

6

7

## Zentrale Herausforderungen

Für Thiemann-Linden ist klar: Die Stadt Münster darf sich auf dem erreichten Stand nicht ausruhen. Vielmehr gilt es, die Früchte der Entlastung vom Autoverkehr zu ernten, indem Straßenflächen zugunsten von Fuß- und Radverkehr umverteilt werden. Gründe für mehr Radverkehr nennt er genügend: Reisezeitvorteile für den Einzelnen, das Gedeihen der lokalen Wirtschaft und des Einzelhandels in den Stadtteilen, höhere Aufenthaltsqualität, Gesundheitsförderung und Klimaschutz.

Für die Steigerung des Radverkehrsanteils hält Thiemann-Linden die Erreichung von weiteren Reisezeitvorteilen für entscheidend. Dies heißt nicht, dass in Zukunft schneller gefahren werden soll. Vielmehr kann eine Beschleunigung des Radverkehrs durch stetigeres Fahren mit weniger Behinderungen erreicht werden.

Zudem sind qualitativ hochwertige Radrouten, ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und stadtverträgliches Fahrradparken wichtige Faktoren, die zur Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen.

## Was können wir von anderen Städten lernen?

Die Gesellschaft ist (fast weltweit) in Bewegung in Richtung mehr Radfahren. Dabei werden unterschiedliche Wege beschritten. Thiemann-Linden zeigte einige neuartige Radverkehrskonzepte auf, die in anderen europäischen Städten bereits umgesetzt sind oder sich in Planung befinden. Entscheidend für Münster ist, einen auf die münsteraner Verhältnisse zugeschnittenen Weg für die Zukunft des Radverkehrs zu finden.

Die Beispiele aus den Städten Kopenhagen, London, Paris, Nantes, Madrid, Barcelona, Eindhoven und aus dem niederländischen Zwolle zeigen unterschiedliche Lösungsansätze, die der Radverkehrsplanung zu Grunde liegen:

- Schnelles Routennetz mit teils separaten Radwegen und wenigen Stopps,
- Verkehrsberuhigung von Hauptsammelstraßen zu „Fahrradachsen“,
- Neuartige Radwegeführung in Mittellage, auf gemeinsamer Spur mit dem Kfz-Verkehr, entgegen der Einbahnstraße und auf Busspuren,
- Verleihsystem,
- Ansprechende Infrastruktur für Radfahrer.

**Bild 8:** Breitere Radwege in Kopenhagen
**Bild 9:** Pendler-Radschnellweg in London
**Bild 10:** Geöffnete Busspur in Paris
**Bild 11:** Unkonventioneller Durchgangs-Radweg in Mittellage in Barcelona

**Bild 12:** Kommunikativ nebeneinander Rad fahren
**Bild 13:** Abstellmöglichkeiten für Drei- und Lastenräder
**Bild 14:** Betriebliches Mobilitätsmanagement (Berliner Projekt E-Bike-Pendeln)
**Bild 15:** Fahrradgemeinschaftsgarage in Wien

## Neue Ansätze für Münsters Radverkehrsplanung

Will Münster als Fahrradhauptstadt Deutschlands den eigenen Ambitionen gerecht werden und auch in Zukunft Vorbild für andere Städte sein, so gilt es, die besonders guten Voraussetzungen Münsters aufzugreifen und mutig neue Schritte zu wagen. Thiemann-Linden stellte unterschiedliche Lösungsansätze vor, die aus seiner Sicht für den zukünftigen Radverkehr in Münster relevant werden könnten:

- Kommunikatives Nebeneinanderfahren,
- Bedarfsorientierte Radwegebreiten,
- Aufeinander abgestimmte Kapazitäten im ÖPNV und Radverkehr,
- Abstellmöglichkeiten für Dreiräder,
- Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten in Kooperation mit Unternehmen (E-Bike-Pendeln),
- City-Logistik mit Lasten-E-Bike,
- Außer- und innerörtliche Radschnellverbindungen,
- Shared-Space: Begegnungszonen für Kfz und Fahrräder an Engstellen,
- Wenig störende Pkw-Stellplätze auf dem Mittelstreifen,
- Kreative Lösungen für das Fahrradparken zu Hause und im Wohnumfeld (Bestand),
- Verbindliche, bedarfsgerechte Vorgaben „Fahrradparken“ für Bauherren / Investoren (Neubau),
- Fahrradgemeinschaftsgaragen und Fahrradparkhäuser für Pendler,
- Sichere Abstellmöglichkeiten mit Ladefunktion für E-Kleinfahrzeuge,
- E-Bike-Sharing.

# BÜRGERKOMPASS RADVERKEHR

## Wo wollen wir hin – Münster 2025?

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten zum „Radverkehrskonzept Münster 2025“ wurden von der Stadt Münster drei Szenarien zur zukünftigen Entwicklung des Radverkehrs entworfen, die Stadtdirektor Hartwig Schultheiß im Bürgersymposium vorstellte. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Symposiums stimmten im BÜRGERKOMPASS darüber ab, über welche Entwicklungsrichtung weiter debattiert werden soll. Dabei war das Ergebnis eindeutig:

**Welche Entwicklungsrichtung im Radverkehr soll Münster zukünftig einschlagen?**

- Szenario: Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln
- Szenario: Bestand verwalten
- Szenario: Bestand bedarfsgerecht ausbauen

## SZENARIO

## Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln

Mit überwältigender Mehrheit sprach sich das Publikum dafür aus, den Radverkehr in Münster zukunftsgerecht weiterzuentwickeln. Das bedeutet, dass die Infrastruktur für den Radverkehr lückenlos und nachhaltig ausgebaut werden soll. Dabei sind alle Verkehrsarten gleichermaßen in die Betrachtung einzubeziehen. Beispielhafte Maßnahmen in diesem Szenario können die zukunftsfeste Dimensionierung der Radwege, Radschnellverbindungen in die Umlandgemeinden und ausreichende, auch witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten in der Kernstadt und den citynahen Wohngebieten sowie an Haltepunkten des öffentlichen Personenverkehrs sein. Den Radverkehr zukunftsgerecht zu entwickeln kann auch eine Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine direkte und separate Führung der Radwege bedeuten. Ergänzende Serviceangebote für Radfahrer, wie zum Beispiel Luftpumpenstationen und „E-Bike-Tankstellen“, gehören ebenfalls dazu. Möglicherweise entstehen bei diesem Szenario Schwierigkeiten, zum Beispiel wenn die hohen Standards aufgrund von Platzmangel nicht umgesetzt werden können. Auf diese Herausforderungen müssen Antworten gefunden werden.

## SZENARIO

## Bestand verwalten

Das alternative Szenario, den Bestand „nur“ zu verwalten, fand kaum die Zustimmung des Publikums. Es würde beinhalten, Missstände zu beheben, kritische Stellen zu optimieren und die Radwege zu unterhalten. Gleichwohl ist es eine große Aufgabe, das rund 470 km umfassende Radverkehrsnetz im Stadtgebiet instand zu halten.

## SZENARIO

## Bestand bedarfsgerecht ausbauen

Auch das Szenario, den Radwegebestand bedarfsgerecht auszubauen und damit die Zielvorgabe aus dem „Radverkehrskonzept 2010“ aufzugreifen, genügte dem Großteil des Publikums nicht. Stattdessen gilt es, mit Mut über Neuerungen für Münsters Fahrradverkehr nachzudenken und auch (verkehrsstädtebauliche) „Leuchtturmprojekte“ in Betracht zu ziehen.

# BÜRGERMEINUNGEN

## Radwege – Fahrradparken – Verkehrssicherheit

Die Meinungen der Bürgerinnen und Bürger bildeten den Schwerpunkt des Symposiums. Nachgedacht und diskutiert wurde zu den drei Themen „Radwege“, „Verkehrssicherheit“ und „Fahrradparken“. Dabei wurden vielfältige Meinungen, Anregungen sowie Ideen zusammengetragen und erarbeitet. Gleichzeitig waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen, sich auch mit den Konsequenzen ihrer Vorschläge zu beschäftigen und diese festzuhalten. Im Folgenden werden die Ideen der Bürgerinnen und Bürger sowie deren Konsequenzen stark zusammenfassend dargestellt.

## RADWEGE

**In Bezug auf die künftige Entwicklung und Gestaltung der Radwege und der Radwegeverbindungen äußerten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu vielen unterschiedlichen Aspekten. Ein zentraler Punkt in den Gesprächen an den Stationen war jedoch die Beschleunigung des Radverkehrs als Voraussetzung für die Steigerung des Radverkehrsanteils – und wie die gewünschte Beschleunigung erreicht werden kann.**

### Radwegeführung und -ausbau

Radwege sollen breit, separat geführt und damit sicher sein. Bei einer Neuaufteilung des zur Verfügung stehenden Raumes sollten klimaneutrale Verkehrsarten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden. Wird dabei das Stellplatzangebot für Autos reduziert, müssen hierfür alternative Lösungen gefunden werden.

**IDEEN:** ... breite und sichere Radwege ... separate Radwegeführung ... Ausbau der Radwege zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs.

**KONSEQUENZEN:** ... mehr Sicherheit für Radfahrer ... Stärkung des Radverkehrs ... alternative Stellplatzangebote für Pkw erforderlich.

### Radwegebenutzungspflicht

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und die Freigabe der Straße für Radfahrer werden als Möglichkeiten gesehen, schnelle und langsame Radfahrer voneinander zu entzerren. Der motorisierte Verkehr auf der Straße kann so verlangsamt, der Radverkehr dagegen beschleunigt werden – eine Voraussetzung für die Ausweitung der Radien von Radpendlern. Insgesamt entstehen mehr Freiräume, ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmer und eine höhere Verkehrssicherheit, insbesondere an Einmündungen und in Kreuzungsbereichen.

**IDEEN:** ... Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ... Freigabe der Straße für Radfahrer ... Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ... Entzerrung schneller und langsamer Radfahrer ... Shared-Space-Bereiche.

**KONSEQUENZEN:** ... Ausweitung des Radius für Radpendler durch Beschleunigung des Radverkehrs ... Verlangsamung des Kfz-Verkehrs ... besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmer ... weniger Unfälle an Einmündungen und in Kreuzungsbereichen.

### Fahrradstraßen

Die Ausweisung weiterer, deutlich markierter Fahrradstraßen mit reduziertem Pkw-Stellplatzangebot wird begrüßt. Erwartet werden in der Folge eine gesteigerte Funktionsfähigkeit und eine bessere Akzeptanz der Fahrradstraßen.

**IDEEN:** ... Ausweisung und Markierung weiterer Fahrradstraßen.

**KONSEQUENZEN:** ... neue Angebote an wohnortnahen PKW-Stellplätzen erforderlich ... verbesserte Funktion und Akzeptanz der Fahrradstraßen.

### Radschnellverbindungen

Durchgängige Radschnellverbindungen können im Alltagsverkehr die Stadtteile und Nachbargemeinden besser anbinden – sowohl auf einem eigenen, neuen Netz als auch durch die Ertüchtigung vorhandener Wege und „Pättkes“. Gleichzeitig wird eine Qualitätsverbesserung des Basisnetzes für notwendig gehalten.

**IDEEN:** ... durchgängige Radschnellwege zur Anbindung der Stadtteile und Nachbargemeinden ... eigenes Radschnellwegenetz oder Ertüchtigung vorhandener Wege.

**KONSEQUENZEN:** ... vergleichsweise niedrige Kosten für ein Radschnellwegenetz durch die Nutzung vorhandener Wege und deren Ertüchtigung.

## Qualität der Radwege

Eine qualitative Aufwertung der bestehenden Radwege kann vor allem durch eine verbesserte Oberflächenbeschaffenheit, eine durchdachte Positionierung von Schildern, deutliche Markierungen der Radwege und erhöhte Pflegemaßnahmen erreicht werden. Durch die Maßnahmen entstehen zwar Kosten, es wird aber auch ein angenehmeres und sicheres Fahren erreicht.

**IDEEN:** ... Qualitätsverbesserung bei bestehenden Radwegen in Bezug auf Oberflächenbeschaffenheit ... Positionierung von Schildern ... Markierung ... Pflege.

**KONSEQUENZEN:** ... angenehmeres und sicheres Fahren ... weniger platte Reifen ... Kosten für Umbauarbeiten ... Kosten für Pflegemaßnahmen.

## Beschleunigung des Radverkehrs

Eine Beschleunigung des Radverkehrs kann durch neu programmierte Ampelschaltungen (grüne Welle, bedarfsgerechte Anpassung, grüner Pfeil zum Rechtsabbiegen) sowie Maßnahmen zum zügigeren Anfahren und mehr Fahrradschleusen an Ampeln erreicht werden. Im Gegenzug bedeutet dies eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs, wodurch u. a. ein höherer Radverkehrsanteil erreicht werden kann.

**IDEEN:** ... neu programmierte Ampelschaltungen ... mehr Fahrradschleusen an Ampeln ... Maßnahmen für zügigeres Anfahren, z. B. Tritt- und Haltegeländer.

**KONSEQUENZEN:** ... Beschleunigung des Radverkehrs ... Verlangsamung des Kfz-Verkehrs ... Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Vorteile gegenüber dem Kfz.

## Radwege an Kreuzungen und Einfahrten

Durch bauliche Umgestaltungen (wie z. B. Markierungen, veränderte Radwegeführung, mehr Kreisverkehre) können die Radwege an Kreuzungen und Einfahrten sicherer und die Rücksichtnahme gestärkt werden.

**IDEEN:** ... Erhöhung der Sicherheit der Radwege an Kreuzungen und Einfahrten durch bauliche Umgestaltungen wie farbliche Markierung der Radwege ... Radverkehrsführung auf die Fahrbahn ... mehr Kreisverkehre.

**KONSEQUENZEN:** ... mehr Rücksichtnahme ... verbesserte Sicherheit.

## Promenade

Die Vorfahrt für Radfahrer auf der Promenade kann zu einem verbesserten Radverkehrsfluss führen. Für die konkrete bauliche Ausgestaltung gibt es unterschiedliche Ideen (STOP-Schilder für den Autoverkehr, Kreisverkehre, niveauunterschiedliche Querungen u.a.m.).

**IDEEN:** ... Vorfahrt für Radfahrer auf der Promenade ... Kreisverkehre an den Kreuzungen ... niveauunterschiedliche Querungen ... STOP-Schilder für den Kfz-Verkehr.

**KONSEQUENZEN** ... Promenade wird ihrem Ruf als „Fahrradautobahn“ gerecht ... flüssigerer Radverkehr... baulicher Aufwand.

## Ludgerikreisel

Ein verbesserter Verkehrsfluss kann durch die Trennung der Radfahrer vom Kfz-Verkehr erreicht werden. Vorgeschlagen wird ein separat geführter Radweg über eine Brücke. In der Konsequenz bedeutet dies einen hohen Platzbedarf für lange Auf- und Abfahrtsrampen sowie hohe Investitionskosten.

**IDEEN:** ... Trennung der Radfahrer vom Kfz-Verkehr ... separat geführter Radweg über eine Brücke.

**KONSEQUENZEN:** ... verbesserter Verkehrsfluss ... hoher Platzbedarf ... hohe Investitionskosten.

## FAHRRADPARKEN

**Die Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist ein Kernaspekt beim Thema „Fahrradparken“. Ein zweiter zentraler Punkt ist der Umgang mit scheinbar herrenlosen Fahrrädern, die im öffentlichen Raum abgestellt wurden.**

### Zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten

Generell werden mehr Abstellmöglichkeiten in der City, in Wohngebieten sowie an ÖPNV-Haltepunkten gefordert. Markierte Bereiche auf der Straße, Fahrradständer in Pkw-Parkbuchten und Abstellmöglichkeiten in leerstehenden Ladenlokalen können dazu beitragen, dass abgestellte Fahrräder im Stadtraum weniger stören. Angeregt wird auch, bei Neubauten grundsätzlich Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen.

**IDEEN:** ... Kapazitätserweiterungen der Abstellanlagen in der City ... Einrichtung von Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV ... Umwandlung von Pkw-Stellplätzen ... Markierung von Stellflächen auf der Straße (auch als Kurzparkzonen) ... Nutzung leerstehender Ladenlokale.

**KONSEQUENZEN:** ... weniger störende abgestellte Fahrräder im Stadtraum ... bessere Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad ... wohnortnahes Fahrradparken bleibt möglich ...Freihaltung der Gehwege ... Einbindung von Einzelhandel und Gastronomie.

### Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sollen komfortabel und sicher sein. Zentrale Kriterien sind genügend Abstand zwischen den Vorrichtungen, Anschließmöglichkeiten und die Überdachung der Abstellanlagen. Auch für Liege- und Dreiräder sollen ausreichend Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden. Für Münsters Innenstadt werden zweistöckige Abstellanlagen vorgeschlagen, die gleichzeitig das Image als Fahrradstadt unterstützen.

**IDEEN:** ... komfortable und sichere Abstellanlagen ... Anschließmöglichkeiten mit genügend Abstand ... überdachte Anlagen ... Abstellmöglichkeiten für Liege- und Dreiräder ... zweistöckige Anlagen in der City.

**KONSEQUENZEN:** ... komfortables Anschließen – auch mit „guter“ Kleidung ... zweistöckige Anlagen unterstützen das Image als Fahrradstadt ... zusätzliche Flächen erforderlich ... Kosten für neue Abstellanlagen.

### Fahrradparkhaus / -tiefgarage

Die Meinungen über zusätzliche Fahrradparkhäuser oder –tiefgaragen sind unterschiedlich: Während die einen in ihnen eine gute Möglichkeit sehen, an Orten mit hohem Fahrradaufkommen mehr Fahrradstellplätze anzubieten, heißen andere diese Abstellmöglichkeiten nicht für gut. Dann werden oberirdische Abstellmöglichkeiten bevorzugt – wenn nötig auch zu Lasten von Pkw-Stellplätzen. Die Benutzerfreundlichkeit der vorhandenen Fahrradparkhäuser sollte verbessert werden, z. B. im Hinblick auf die Öffnungszeiten. Gebühren sollten durch Quersubventionierung entfallen oder niedrig gehalten werden.

**IDEEN:** ... Angebot zusätzlicher Fahrradstellplätze an zentralen Orten innerhalb Münsters in Fahrradparkhäusern oder -tiefgaragen ... Ausweitung der Öffnungszeiten ... keine oder niedrige Nutzungsgebühren.

**KONSEQUENZEN:** ... mehr Platz im Straßenraum ... Investitionskosten.

## Radverleihsystem

In Münster wird Potenzial für ein öffentliches Fahrradverleihsystems gesehen. Dieses sollte dezentrale Standorte einbeziehen. Zweit- und Dritträder werden dadurch überflüssig.

**IDEEN:** ... öffentliches Fahrradverleihsystem mit zentralen und dezentralen Standorten.

**KONSEQUENZEN:** ... keine Notwendigkeit von Zweiträdern ... Platzbedarf für Stellflächen.

## Parkverhalten

Rücksichtsvolleres Parkverhalten der Radfahrer kann dazu beitragen, die Situation des Fahrradparkens insgesamt zu verbessern. Klare Verbote für das Fahrradparken an Engstellen und Fluchtwegen sowie Hinweise auf alternative Stellflächen sollten deutlich und über einen längeren Zeitraum kommuniziert werden.

**IDEEN:** ... rücksichtsvolleres Parkverhalten ... klare Verbote an Engstellen ... Öffentlichkeitsarbeit.

**KONSEQUENZEN:** ... mehr Raum an Engstellen ... langer Atem erforderlich.

## „Schrotträder“

Für Maßnahmen zur Behebung des Problems der „herrenlosen“ Räder sollten die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden. Entsorgungsmöglichkeiten für alte Fahrräder aktiv anzubieten wird als Ansatz zur Vermeidung von Schrotträdern im öffentlichen Raum gesehen. So kann erreicht werden, dass im Straßenraum mehr Raum für andere Nutzungen zur Verfügung steht.

**IDEEN:** ... Schaffung rechtlicher Grundlagen für die Beseitigung herrenloser Räder ... Entsorgungsangebote für alte Räder aktiv kommunizieren.

**KONSEQUENZEN:** ... mehr Platz im Straßenraum ... Kosten für Kommunikationsmaßnahmen und Entsorgung.

# VERKEHRSSICHERHEIT

**Zur Gestaltung der baulichen Infrastruktur unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten wurden viele Ideen geäußert. Flankierende Maßnahmenvorschläge konzentrieren sich in erster Linie auf die Themen Verkehrserziehung und Kommunikation.**

## Sichere Radwegegestaltung

Großzügige Abstände zu Pkw-Stellplätzen, deutliche Markierungen und abgesenkte Bordsteine sind Bausteine einer sicherheitsorientierten Radwegegestaltung. Aber auch ungewöhnlichere Vorschläge wie erhöhte Radfurten in Kreuzungsbereichen gehören zum Ideenspektrum.

**IDEEN:** ... großzügige Abstände zu Pkw-Stellplätzen ... abgesenkte Bordsteinkanten ... deutliche Markierungen ... erhöhte Radfurten.

**KONSEQUENZEN:** ... weniger Unfälle durch sich öffnende Türen ... weniger Stürze ... bessere Wahrnehmbarkeit der Radfahrer in Kreuzungsbereichen.

## Ampeln

An Ampeln kann die Sicherheit für Radfahrer durch versetzte Grünphasen für geradeausfahrende Radfahrer und abbiegende Kfz-Fahrer und durch Fahrradschleusen mit Aufstellflächen für Radfahrer vor den Autos erhöht werden.

**IDEEN:** ... versetzte Grünphasen für Radfahrer und Kfz ... Aufstellflächen für Radfahrer vor den Autos.

**KONSEQUENZEN:** ... höhere Sicherheit für Radfahrer an Ampeln.

## Geschwindigkeit

Die konsequente Einführung von Tempo 30 kann zu einer höheren Verkehrssicherheit führen und auch positive Auswirkungen auf die Lebensqualität in Münster haben. Unterschiedliche Varianten für den Geltungsbereich von Tempo 30 wurden vorgeschlagen: in ganz Münster, innerhalb des 2 Tangentenringes, innerhalb des ersten Ringes oder innerhalb des Promenadenringes.

**IDEEN:** ... Tempo 30 in Münster ... innerhalb des 2 Tangentenringes ... innerhalb des ersten Ringes ... innerhalb des Promenadenringes.

**KONSEQUENZEN:** ... höhere Verkehrssicherheit ... weniger Unfälle ... weniger Lärm ... Steigerung der Lebensqualität.

## Verkehrsverhalten, Kontrollen und Regulierung

Angemahnt wird eine stärkere Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer – auch der Radfahrer – untereinander. Zugleich wird eine stärkere Kontrolle und Ahndung von verkehrswidrigem Verhalten gewünscht.

**IDEEN:** ... stärkere Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmern ... stärkere Kontrolle und Ahndung von verkehrswidrigem Verhalten.

**KONSEQUENZEN:** ... entspanntes und sicheres Verkehrsgeschehen.

## Verkehrserziehung

Kindern, Neubürgern und unsicheren Radfahrern kann durch Mobilitätstraining auf dem Fahrrad eine Hilfestellung gegeben werden, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen.

**IDEEN:** ... Mobilitätstraining auf dem Fahrrad für Kinder, Neubürger und unsichere Radfahrer.

**KONSEQUENZEN:** ... mehr Sicherheit auf dem Fahrrad.

## Kommunikation

Als begleitende Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Kommunikationskampagnen mit unterschiedlichen Ausrichtungen, wie z. B. für mehr Rücksicht, für das Fahren im Sichtbereich, gegen Mobiltelefone auf dem Fahrrad oder für ein radfahrfreundliches Klima, vorgeschlagen.

**IDEEN:** ... Kommunikationskampagnen für mehr Rücksicht ... für das Fahren im Sichtbereich ... gegen Mobiltelefone auf dem Fahrrad ... für ein radfahrfreundliches Klima.

**KONSEQUENZEN:** ... Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für die Sicherheit von Radfahrern.

# BLITZLICHTER

## aus den Bürgermeinungen

Elke Frauns im Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern
mit einem Kommentar des Radverkehrsexperten Jörg Thiemann-Linden

Im Anschluss an die Arbeit an den Arbeitsstationen brachten die Bürgerinnen und Bürger im Gespräch mit Moderatorin Elke Frauns ihre wesentlichen Anliegen noch einmal auf den Punkt.

## RADWEGE

Zentrales Thema bei der Radwegegestaltung ist die Verteilung des zur Verfügung stehenden Raumes unter den verschiedenen Verkehrsarten. Für sicheres und komfortables Fahren wird die Verbreiterung der Radwege und der erlaubte Wechsel auf die Fahrbahn für nötig gehalten. Als Konsequenz sind in einem stärker durchmischten Verkehr die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Diskutiert wurde zudem über den Wunsch nach einem übergeordneten „Premium"-Radwegenetz. Als Gegenposition wurde formuliert, vor der Realisierung eines „Premiumnetzes" zunächst das „Basisnetz" zu verbessern und schrittweise auszubauen.

Zustand und Qualität der Radwege, Ideen zur Beschleunigung des Radverkehrs und Möglichkeiten zur Finanzierung eines Ausbaus des Radwegenetzes waren weitere Diskussionspunkte.

## FAHRRADPARKEN

An den Arbeitsstationen zum Thema „Fahrradparken" wurde immer wieder der Wunsch nach mehr Flächen für den ruhenden Radverkehr in der Innenstadt und in den Stadtteilen artikuliert. Hierfür seien ggf. Pkw-Stellplätze zu „opfern". Fahrradparkhäuser werden vielfach als optimale Lösung genannt. Besonderer Handlungsbedarf wird in Münster für die Beseitigung der vielen Fahrradwracks gesehen. In diesem Zusammenhang werden Änderungen der Rechtsgrundlagen sowie ergänzende Kommunikationsmaßnahmen angemahnt.

Durch falsch abgestellte Räder und das Zustellen der Gehwege und Fahrbahnen ergeben sich problematische und gefährliche Situationen, insbesondere für Menschen mit Behinderungen. Bezüglich der Gestaltung der Abstellanlagen wird eine Ausstattung mit Anlehnbügeln anstelle von Fahrradständern zum Einhängen gefordert. Neben dem erhöhten Komfort ist dabei auch die verbesserte Diebstahlsicherung von Belang.

## VERKEHRSSICHERHEIT

Die Diskussion über die Verkehrssicherheit stand unter dem Eindruck der zuletzt zu verzeichnenden Unfälle mit Todesfolge, die offensichtlich zu einer starken Sensibilisierung für das Thema geführt haben. Vor diesem Hintergrund wurde der Wunsch formuliert, für den Radverkehr Straßenkreuzungen soweit als möglich zu vermeiden und an bestehenden Kreuzungen Grünphasen des Kfz- und Radverkehrs voneinander zu trennen. Auch weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Rechtsabbiegerunfällen wie Warnschilder an Kreuzungen ohne Ampel oder Rundum-Kameras und -Sensoren an Lkw wurden diskutiert. Insgesamt gilt es, auch die Perspektiven anderer Verkehrsteilnehmer kennen zu lernen.

Ausbildung und Verkehrserziehung waren weitere gewichtige Aspekte in der Diskussion. Vor dem Hintergrund der immer eingeschränkteren motorischen Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen trägt die Stärkung der Verkehrserziehung zu einer erhöhten Sicherheit bei. Als besonders problematische und damit unsichere Bereiche wurden immer wieder die Promenade mit ihren unklaren Situationen für Querungen sowie der Ludgerikreisel benannt. Verschiedene Varianten für eine Verbesserung des Statusquo wurden diskutiert.

**BÜRGERKOMPASS ... Ein spontanes Meinungsbild ...**

Das abschließend eingeholte Meinungsbild zu der Frage **„Sind wir ernsthaft zu Veränderungen im Straßenraum bereit?"** entstand spontan und ist gewiss nicht repräsentativ für alle Münsteranerinnen und Münsteraner. Dennoch ist es überaus deutlich: Mit überwältigender Mehrheit beantworten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Frage mit **„ja"**.

## Einschätzung von Jörg Thiemann-Linden

Die weiter wachsende Bevölkerungszahl in Münster ist eine Aufforderung, den nicht vermehrbaren öffentlichen Raum effizienter zu nutzen. Mehr Fahrradnutzung trägt dazu bei. Dabei geht es, wie in den Bürgermeinungen deutlich wird, in Münster weniger um neue Großprojekte (wie in den gezeigten internationalen Beispielen vielleicht suggeriert), sondern auch um die Weiterentwicklung des Bestands durch zielgerichtete kleine Schritte. Gleichwohl ist eine Auseinandersetzung mit der Zukunftssicherheit unserer Verkehrssysteme notwendig. Handlungsleitende Frage ist dabei, wie die Mobilität in 50 Jahren aussieht und wie wir uns bereits heute darauf einstellen können.

Wo es sonst auf den Seitenbereichen mit den Fußgängern zu eng wird, kann die Lösung darin liegen, die Mischung auf der Fahrbahn auszuprobieren. Dies wäre auch im Hinblick auf steigenden Radverkehr in den nächsten Jahren zukunftsgerecht. Angesichts der langen Lebensdauer von Straßenraumgestaltung gilt dies umso mehr, um das Risiko einer neuerlichen Umbaunotwendigkeit zu vermeiden.

Spannend ist, wie man zukünftig mit dem oftmals als „heilige Kuh“ betrachteten Pkw-Parken umgeht. In Bezug auf den generellen gesellschaftlichen Trend, den Raum für den ruhenden Pkw-Verkehr zu beschränken, geht man in Münster derzeit noch zurückhaltend vor.

Bei den Symposiumsteilnehmerinnen und –teilnehmern gibt es aber offensichtlich eine weitgehende Bereitschaft, dem ruhenden (Pkw-) Verkehr nicht länger Vorrang vor dem fließenden (Rad-/Fuß-) Verkehr einzuräumen.

Der Radverkehr in Münster hat eine lange Tradition und strahlt weit über die Grenzen der Stadt aus. Man sollte sich jedoch nicht darauf ausruhen und mit Blick auf die Zukunft zu Veränderungen sowie zur Übernahme einer „Vorreiterrolle“ bereit sein!

# RESÜMEE

## zum Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025

Markus Lewe, Oberbürgermeister der Stadt Münster

Im Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025 wurde die Situation des Radverkehrs durch Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt umfassend beleuchtet; gleichzeitig sind notwendige Handlungsansätze und viele neue Ideen erarbeitet worden. Damit ist das Symposium ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem neuen Radverkehrskonzept für Münster. In der gemeinsamen Arbeit wurde jedoch auch deutlich, dass konkrete Lösungen für die zum Teil hochkomplexen Fragestellungen zur zukunftsgerechten Gestaltung von Verkehr und Mobilität nicht aus dem „Ärmel zu schütteln“ sind. Sie bedürfen einer weiteren Bearbeitung, indem verschiedene Interessen abgewogen und Kompromisse gefunden werden.

Ich halte es für besonders bemerkenswert, dass im Rahmen dieses Symposiums keine utopischen Wünsche zur infrastrukturellen Ausstattung des Radverkehrs formuliert wurden. In Münster erfolgt aktuell vielmehr eine Auseinandersetzung mit den zuletzt zu verzeichnenden Unfällen mit Todesfolge. Das Bewusstsein für die Gefahren im Radverkehr in einer eigentlich sehr komfortablen Situation für Radfahrer in Münster wurde geschärft. Dieses Bewusstsein ist auch zukünftig zu fördern. Als hilfreich und wichtig ist in diesem Zusammenhang ein Wechsel der Perspektiven der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer anzusehen.

Es bleibt die Frage, wie den Herausforderungen der Gegenwart begegnet werden kann, ohne den Blick auf zukünftige Anforderungen zu vernachlässigen. Neben dem Anspruch einer gesicherten Erreichbarkeit der Stadt sind dabei auch die Aspekte der Lebensqualität und der Gesundheit zu berücksichtigen. Moderne Radschnellwege in der Region bieten hier optimale Bedingungen. Bei der Suche nach intelligenten Lösungen für den Radverkehr ist stets die Balance zwischen den verschiedenen Ansprüchen zu halten. Zu beantworten ist beispielsweise auch die Frage, wie Mobilitätsangebote für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, denen das Radfahren nicht mehr möglich ist, aussehen können.

Ein weiteres Beispiel für die zu haltende Balance sind die sieben in die Stadt hineinragenden Grünfinger, welche als großes „Pfund“ Münsters anzusehen sind: Während auf der einen Seite der Wunsch besteht, dort verlaufende Radwege in der Dunkelheit umfassend zu beleuchten, müssen auf der anderen Seite die Belange des Natur- und Klimaschutzes berücksichtigt werden. Ein weiteres, für Münster sehr bedeutsames und im Rahmen des Symposiums mit spannenden Hinweisen diskutiertes Thema ist das Fahrradparken. Hier sind die bekannten problematischen Räume wie z. B. der Alte Steinweg oder die nordwestliche Ecke an den Münster Arkaden im Blick zu halten. All diese Punkte müssen wir weiter beachten, um unser Ziel, die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 50 %, erreichen zu können. Das Radfahren in Münster soll für alle Bürgerinnen und Bürger – ganz gleich welcher Altersklasse – noch attraktiver werden.

Mein Dank gilt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bürgersymposiums für ihre engagierte Mitarbeit sowie der Verwaltung für die Vorbereitung und Durchführung. Viele stolze Bürgerinnen und Bürger der Stadt, die begeisterte Radfahrer sind, haben sich beim Bürgersymposium eingebracht. Zukünftig wäre es wünschenswert, dass sich auch „überzeugte“ Autofahrer an der Diskussion beteiligen würden, um gemeinsam die jeweiligen Standpunkte austauschen und abwägen zu können. Wenn wir hier konsequent unseren bereits eingeschlagenen Weg weitergehen, wird Münster sich weiter als die führende Fahrradstadt in Europa etablieren.

In Münster besteht eine gute Tradition in der Partizipation der Bürgerinnen und Bürger bei Fragen der Stadtentwicklung. Es ist beeindruckend zu sehen, wie sich Gedanken und Vorstellungen entwickeln und im Rahmen eines Prozesses gegenseitiges Vertrauen und Stolz auf die gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse erwachsen können. Die Ideen des Symposiums stellen einen Baustein für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes innerhalb eines integrierten Gesamtplans zur Mobilität in Münster dar.

Schlussendlich bleibt festzuhalten, dass das Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025 und die engagierte Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger ein starkes und schönes Symbol der gemeinsamen Verantwortung für unsere Stadt ist.

# IMPRESSUM

**Herausgeberin:**

Stadt Münster
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
48127 Münster

**Redaktion (Text und Gestaltung):**

Elke Frauns, Nicole Bodem (büro frauns kommunikation | planung | marketing, Münster)
Ulrich Pappenberger, Berlin

**Bildnachweis:**

Fotos vom Bürgersymposium: Britta Roski, Münster
Fotos zum Impuls: Jörg Thiemann-Linden, Köln

RADVERKEHR – MÜNSTER 2025
DAS IST MEINE IDEE:
RADVERKEHR – MÜNSTER 2025
DAS IST MEINE IDEE: