



Willkommen in Münster!



„Fahrradstadt“  
Münster?

# Situation nach dem Zweiten Weltkrieg

---

- Zerstörung: 91% der Altstadt und 63% des Stadtgebietes waren zerstört
  - Trümmer mussten weggeräumt werden
  - Wohnungsnot
- Bevölkerung: 23.500 Menschen lebten bei Kriegsende in der Stadt; weitere 30.000 kehrten nach Kriegsende zurück



Quelle: [Stadtarchiv Münster: Kriegschronik - Münster im II. Weltkrieg \(muenster.de\)](http://StadtarchivMuenster.de)

# Entscheidungen zum Wiederaufbau

---

- Wahl eines Mittelwegs zwischen Tradition und Moderne
- Leitidee: Der Grundriss der Altstadt ist zu erhalten.



[Stadt Münster: Museum - Münster im Modell - Münster 1945 Detail 2 \(stadt-muenster.de\)](http://stadt-muenster.de)

# „Neuordnungsplan“ 1949

---

- Empfehlungen des Verkehrsplaners Max-Erich Feuchtinger:
  - mit einer schnellen Motorisierung sei nicht zu rechnen → **Straßenbahnen** und **Oberleitungsbussen** kommt zentrale Bedeutung zu
  - Anlage von **Radwegen**
  - wenige, aber leistungsstarke **Hauptverkehrsstraßen**



- **Neuordnungsplan 1949:**
  - Erhalt des **mittelalterlichen Stadtgefüges** im Stadtzentrum
  - Erhalt der **Promenade** als Straße für Rad- und Fußverkehr

Konsequenz:  
enge Straßen im  
Stadtzentrum

# Münster in den 1950er Jahren

- Fortschreitender Wiederaufbau
- Zunahme des Verkehrs
- Einstellung der Straßenbahn 1954

Fotos von **1953**

Quelle: Das neue Münster.  
Band I. S. 34 + S. 42.



# Drubbel 1955

---

Quelle: Münster.  
Wiederaufbau und  
Wandel. S. 80



# Münster in den 1960er Jahren

---

- deutliche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs
- Umgehungsstraße (ab 1960) und Autobahn (ab 1965) → Umleitung des Fernverkehrs, der bis dahin durch die Innenstadt führte
- Nutzung von Trümmergrundstücken als Parkplätze
- mangelndes Parkleitsystem → erste Gedanken über Eindämmung des Autoverkehrs
- erste Fußgängerzonen: zunächst Protest, dann Zufriedenheit



**Rothenburg 1960**

Quelle: Münster. Wiederaufbau und Wandel. S. 274.



# Radverkehr

---

enge Straßen im Stadtzentrum

weiterhin recht hoher Anteil des Radverkehrs  
Hauptgrund: Räder sind praktisch

Räder sind dem Autoverkehr im Weg

Bau von Radwegen  
Entstehung der schmalen Bordsteinradwege

Fazit: Ein großer Teil der Münsteraner Radverkehrsinfrastruktur ist nicht entstanden, um den Radverkehr zu fördern, sondern um Autoverkehr zu ermöglichen.

# Gutachten zur Stadt- und Verkehrsentwicklung (1946)

„Gehwege mit gesonderten Spuren für Radfahrer sind in einem wohldurchdachten Netz für das gesamte Stadtgebiet vorzusehen.“

„Das Fahrrad erschwert die Abwicklung des Stadtverkehrs als das am meisten störende Verkehrselement. Es verträgt sich wegen seiner unterschiedlichen Geschwindigkeit nicht mit dem Kraftfahrzeug zusammen auf einer Fahrbahn und wird um so störender, je mehr es in Rudeln auftritt.

Der Grundsatz der Trennung der Verkehrsarten muss daher für den Radverkehr überall dort angewendet werden, wo mit durchgehenden Radverkehrsströmen gerechnet werden muss und eine Gefährdung des übrigen Straßenverkehrs, insbesondere des Kraftverkehrs, vermieden werden soll.“

Zitiert aus einer  
Broschüre der Stadt  
Münster von 2009:  
„Fahrradhauptstadt  
Münster. Alle fahren  
Rad: gestern, heute,  
morgen.“

# „Fahrradstadt“ Münster?



- Seit den 1970er Jahren galt die **Radverkehrsinfrastruktur** als ausgebaut
  - kein kritisches Hinterfragen
  - jahrzehntelang keine nennenswerten Entwicklungen
- **Zunahme des Radverkehrs** aufgrund städtischer Gegebenheiten:
  - flache Topographie
  - dezentrale Uni → hoher Anteil studentischen Verkehrs
- Dennoch lange Zeit **positiver Ruf als Fahrradstadt**:
  - Gewinn des ADFC-Fahrradklimatests in den Jahren 2001, 2003, 2005, 2012, 2014, 2016 (und nun wieder 2022)
  - Verlust dieses Titels im Jahr 2018 → Erkenntnis, dass Münster Radverkehr gezielt fördern muss

# Positive Aspekte der Infrastruktur

- **Promenade:** Fahrradring um die Altstadt herum
- **Fahrradparkhaus:** Eröffnung der Radstation am Hauptbahnhof 1999 (erst 2.800, ab 2001 dann 3.300 Plätze)



Foto: [www.radstation.de](http://www.radstation.de)

- **Einbahnstraßen:** dürfen oft mit dem Fahrrad in der Gegenrichtung befahren werden



- **Fahrradschleuse:** Warten an Ampeln vor den Autos → Sichtbarkeit und Sicherheit



# Nachteil Bordsteinradwege

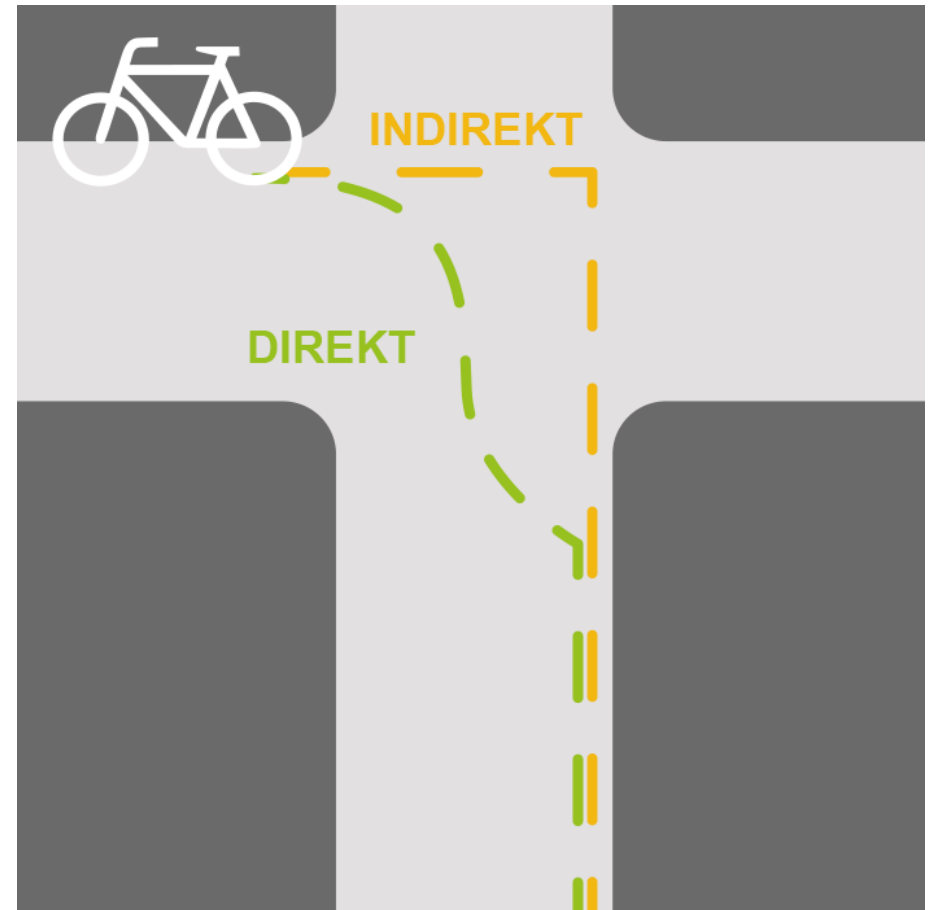
- Schmale Wege, wenig Platz
- Konflikte mit Fußgänger\*innen, z.B. an Bushaltestellen
- Nähe zu parkenden Autos, Gefahr durch Autotüren
- Gefahr durch abbiegenden Autoverkehr



Foto: Thorsten Knölke

# Nachteil Kreuzungen

Verbreitete Praxis des indirekten Linksabbiegens:  
Ausbremsen des Radverkehrs, Unfallgefahr



Quelle: hamburg.adfc.de

[Miteinander im Verkehr - Miteinander im Verkehr \(wuerzburg.de\)](http://wuerzburg.de)

# Veränderungen das Radverkehrs

---

- Größere Unterschiede in den **Geschwindigkeiten**: Hollandräder, Cityräder, Rennräder, Pedelects, E-Bikes,...
- Zunahme an **breiteren Rädern**: Fahrräder mit Kinderanhängern, Lastenräder

→ Die Radverkehrsinfrastruktur, die vor 40 Jahren vorbildlich erschien, reicht heute nicht mehr aus.

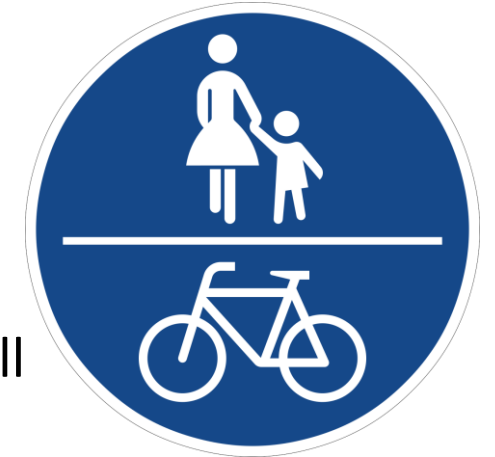


# Radwegebenutzungspflicht



## 1998: Aufhebung der allgemeinen Radwegebenutzungspflicht

- nur noch mit einem blauen Schild gekennzeichnete Radwege sind benutzungspflichtig
- Konsequenz in Münster: die Stadt installierte 1300 Schilder, um die Benutzungspflicht aufrecht zu erhalten



## 2010: Urteil des Bundesverwaltungsgerichts:

- Benutzung der Fahrbahn ist für Fahrräder der Regelfall
- Schilder, die eine Radwegebenutzungspflicht ausweisen, dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen aufgestellt werden
- in Münster: bisher wenig Berücksichtigung



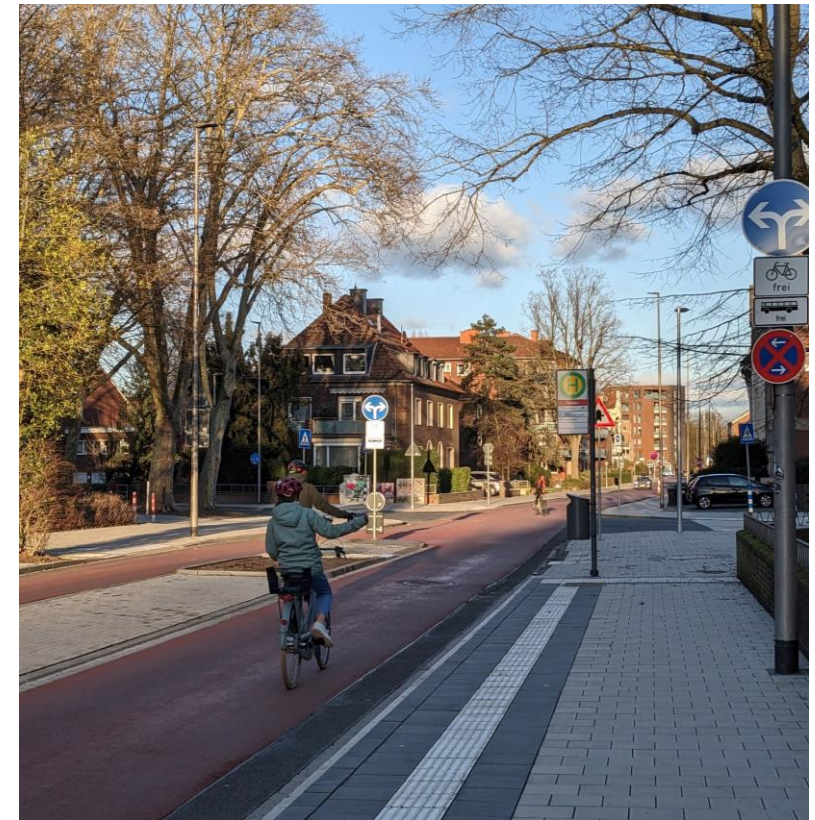




# Neuere Entwicklung

---

Aufhebung der allgemeinen  
Radwegebenutzungspflicht auf  
wenigen ausgewählten Straßen



# Einrichtung von Fahrradstraßen

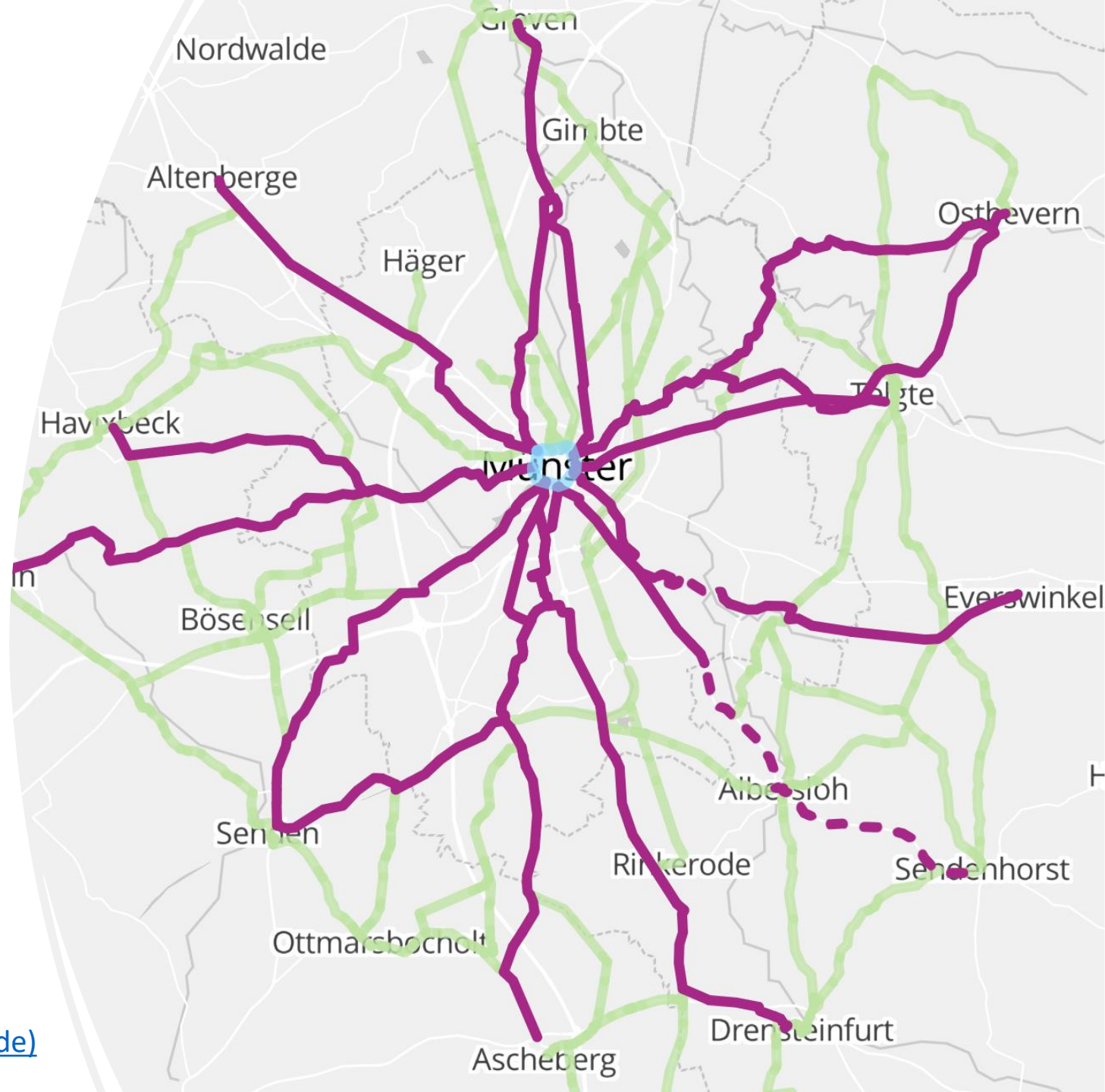
---

# Velorouten

---

- 14 Velorouten zur Verbindung von Münster mit dem Umland
- Ziel: Stärkung der Fahrradnutzung auf Distanzen zwischen 5 km und 20 km
- Nachteil: “Velorouten” statt “Radschnellwege”

Quelle: [Routen \(veloregion.de\)](https://www.veloregion.de)



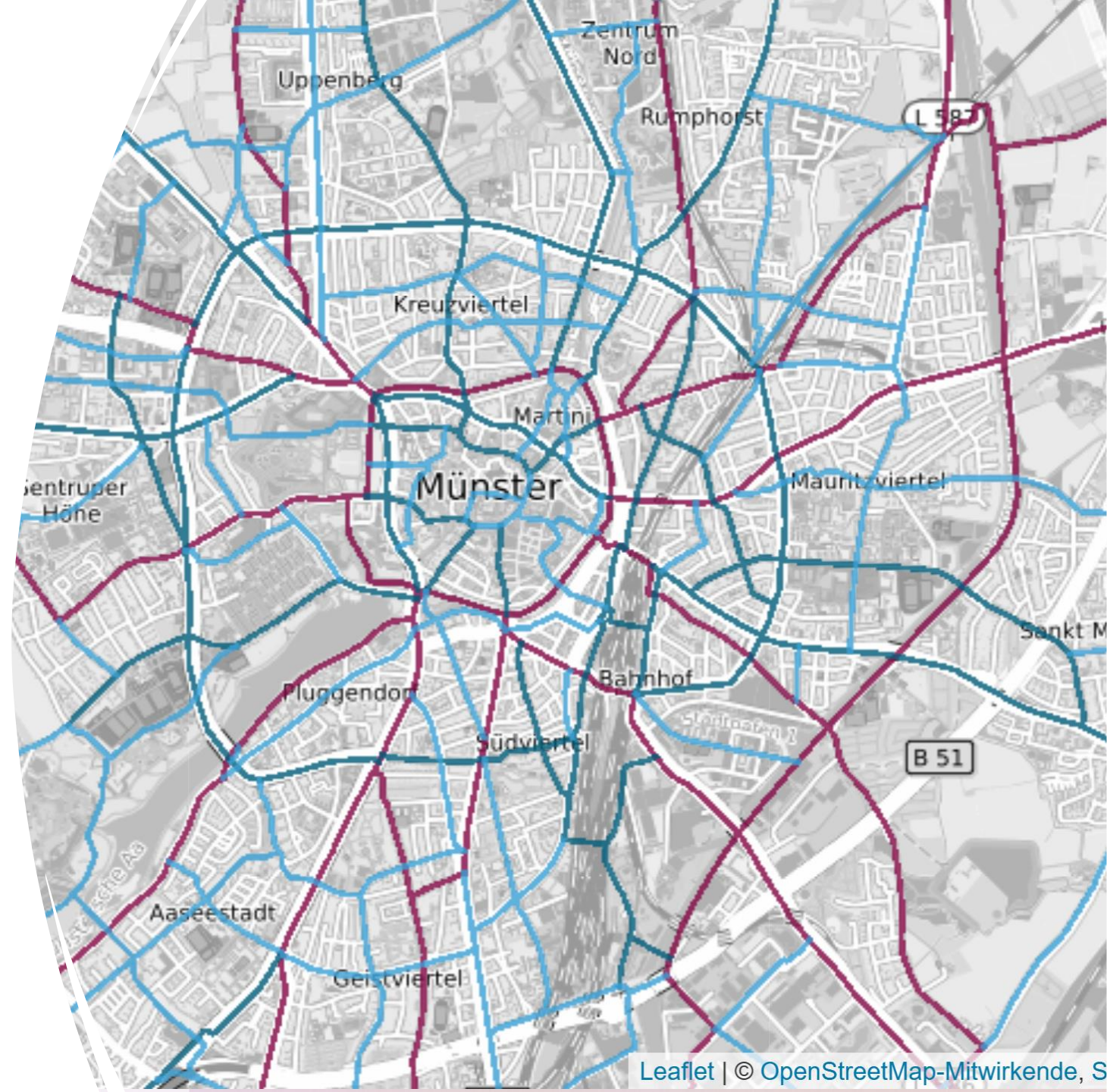
# Fahrradnetz 2.0

---

Entwicklung eines hierarchischen  
Fahrradnetzes

Quelle:

[Stadt Münster: Mobilität - In Münster unterwegs  
mit dem Rad - Fahrradnetz \(stadt-muenster.de\)](http://stadt-muenster.de)



# Problemfeld Pendelverkehr

- Münsters Stadtgrenze überqueren montags bis freitags täglich
  - rund **280.000 Autos**,
  - **15.000 Personen im Bus**
  - und nochmal **63.000 Personen im Zug**.
- Wird zum Pendeln nach Münster ein Auto genutzt, sitzen im Schnitt **1,2 Personen** darin.



# Problemfeld Pkw

---

- Anzahl der angemeldeten Pkw in Münster steigt seit Jahren:
  - 2022: **151.531** (bei knapp 320.000 Einwohnenden)
- Parken:
  - große Diskussionen über den Wegfall von Autoparkplätzen bei der Umgestaltung von Fahrradstraßen
  - Gehwegparken
  - Diskussion über Quartiersgaragen

# Tendenzen und Diskrepanzen in der „Fahrradstadt“



Verkehrs-  
versuche

Viel Platz und  
wenig  
Einschränkungen  
für den MIV

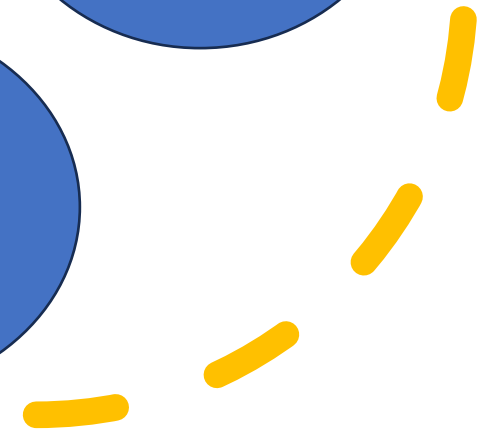
Stolz auf  
den Ruf als  
„Fahrrad-  
stadt“

Wille, bis  
2030  
klimaneutral  
zu werden

Politik vs.  
Verwaltung

Förderung von  
Leuchtturmprojekten  
z.B. Gewinn des  
Deutschen Fahrradpreises  
für den Ausbau der  
Kanalpromenade

Fahrradbüro,  
angesiedelt  
im Amt für  
Mobilität und  
Tiefbau



# Literaturverzeichnis – Teil 1: Bücher

---

- Axel Schollmeier: Das neue Münster. Band I. Münster in Fotos von 1950 bis 1965. Herausgegeben vom Stadtmuseum Münster. Aschendorff Verlag Münster 2016.
- Axel Schollmeier: Das neue Münster. Band II. Münster in Fotos von 1965 bis 1975. Herausgegeben vom Stadtmuseum Münster. Aschendorff Verlag Münster 2017.
- Bernd Haunfelder: Münster. Wiederaufbau und Wandel. Mit 500 Abbildungen. Aschendorff Verlag Münster 2000.
- Broschüre der Stadt Münster: „Fahrradhauptstadt Münster. Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen“, März 2009.



# Literaturverzeichnis – Teil 2: Internet

---

- [Stadtarchiv Münster: Kriegschronik - Münster im II. Weltkrieg \(muenster.de\)](#)
- Rasmus Richter: Münster – Fahrradstadt wider Willen. [Münster - Fahrradstadt wider Willen | Zukunft Mobilität \(zukunft-mobilitaet.net\)](#)
- [Radverkehrsanlage – Wikipedia](#)
- [Radwegebenutzungspflicht – Neuer Bußgeldkatalog 2023 \(bussgeldkatalog.de\)](#)
- [Fahrradstadt – MünsterWiki \(muenster.org\)](#)
- [Radverkehr in Münster – Wikipedia](#)
- [Startseite | Radstation Münster](#)
- [Start \(veloregion.de\)](#)
- [Stadt Münster: Mobilität - In Münster unterwegs mit dem Rad - Fahrradnetz \(stadt-muenster.de\)](#)
- [ADFC - ADFC-Position: Radfahrstreifen und Schutzstreifen / hamburg.adfc.de](#)
- [Miteinander im Verkehr - Miteinander im Verkehr \(wuerzburg.de\)](#)
- [Stadt Münster: Mobilität - Verkehr in Zahlen \(stadt-muenster.de\)](#)
- [Fahrzeugbestand-Regierungsbezirk-Muenster-2018-2022.xlsx \(live.com\)](#)
- Anmerkung: Alle Fotos, die mit keinem eigenen Nachweis versehen sind, stammen von Katja Siepmann.