



Willkommen in Münster!

뮌스터에 오신 것을 환영합니다

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.

Fahrradstadt Münster?

- Seit den 1970er Jahren galt die **Radverkehrsinfrastruktur** als ausgebaut
 - kein kritisches Hinterfragen
 - jahrzehntelang keine nennenswerten Entwicklungen
- Dennoch lange Zeit **positiver Ruf als Fahrradstadt**:
 - Gewinn des ADFC-Fahrradklimatests in den Jahren 2001, 2003, 2005, 2012, 2014, 2016
 - 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



Foto: 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

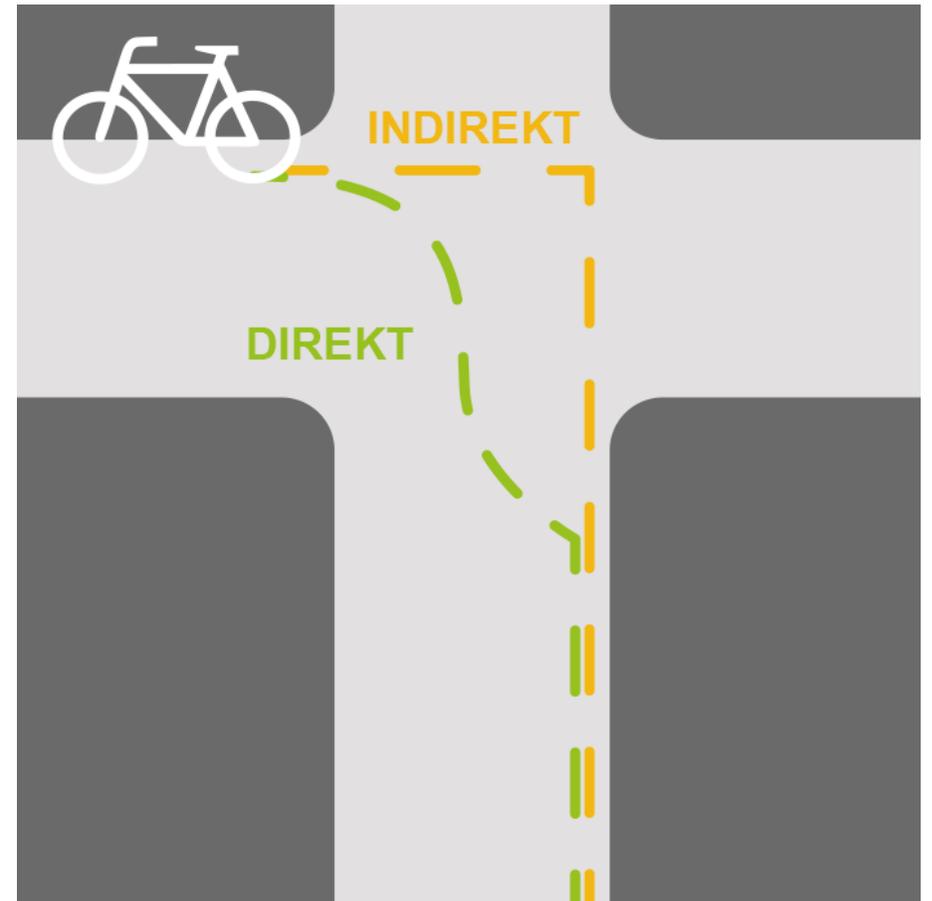
- Schmale Wege, wenig Platz
- Konflikte mit Fußgänger*innen, z.B. an Bushaltestellen
- Nähe zu parkenden Autos, Gefahr durch Autotüren
- Gefahr durch abbiegenden Autoverkehr



Foto: Thorsten Knölke

Nachteil Kreuzungen

Verbreitete Praxis des indirekten Linksabbiegens:
Ausbremsen des Radverkehrs



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, Pedelecs, 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:

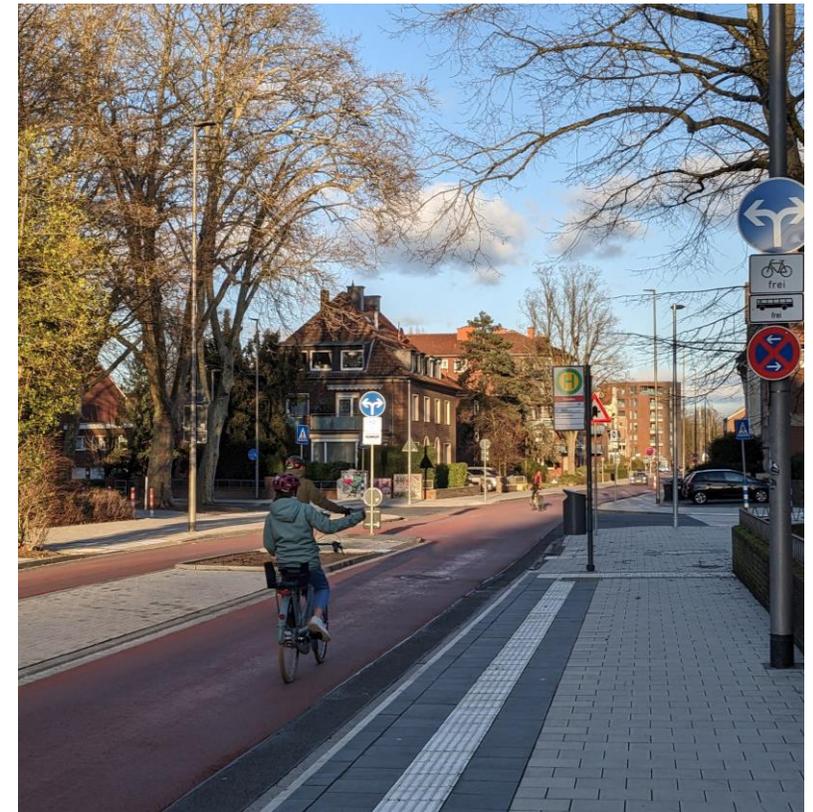
- Benutzung der Fahrbahn ist für Fahrräder der Regelfall
- Schilder, die eine Radwegebenutzungspflicht ausweisen, dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen aufgestellt werden
- in Münster: bisher wenig Berücksichtigung





Neuere Entwicklung

Aufhebung der allgemeinen
Radwegebenutzungspflicht auf
einzelnen Straßen

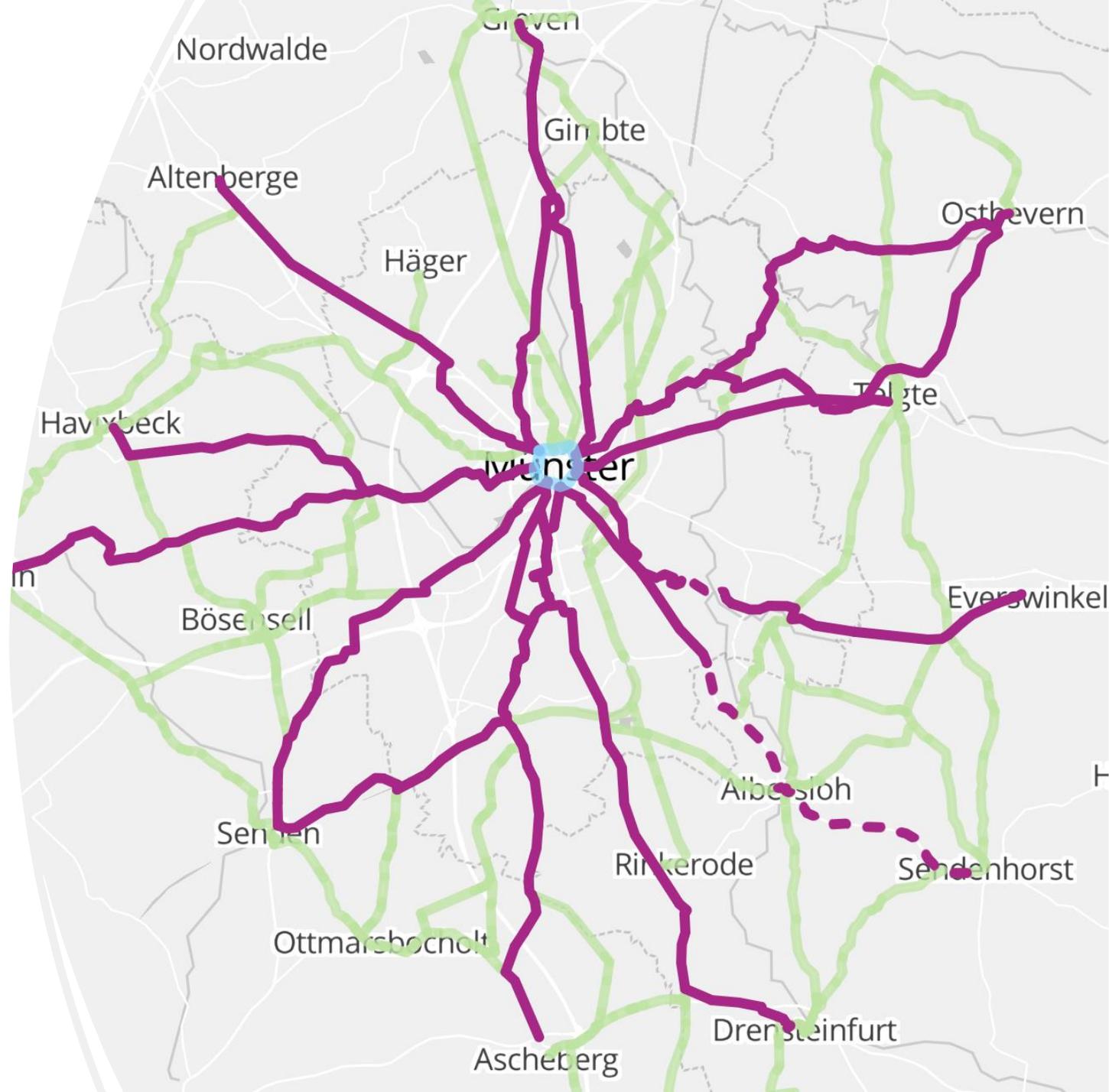


Einrichtung von Fahrradstraßen

Velorouten

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

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

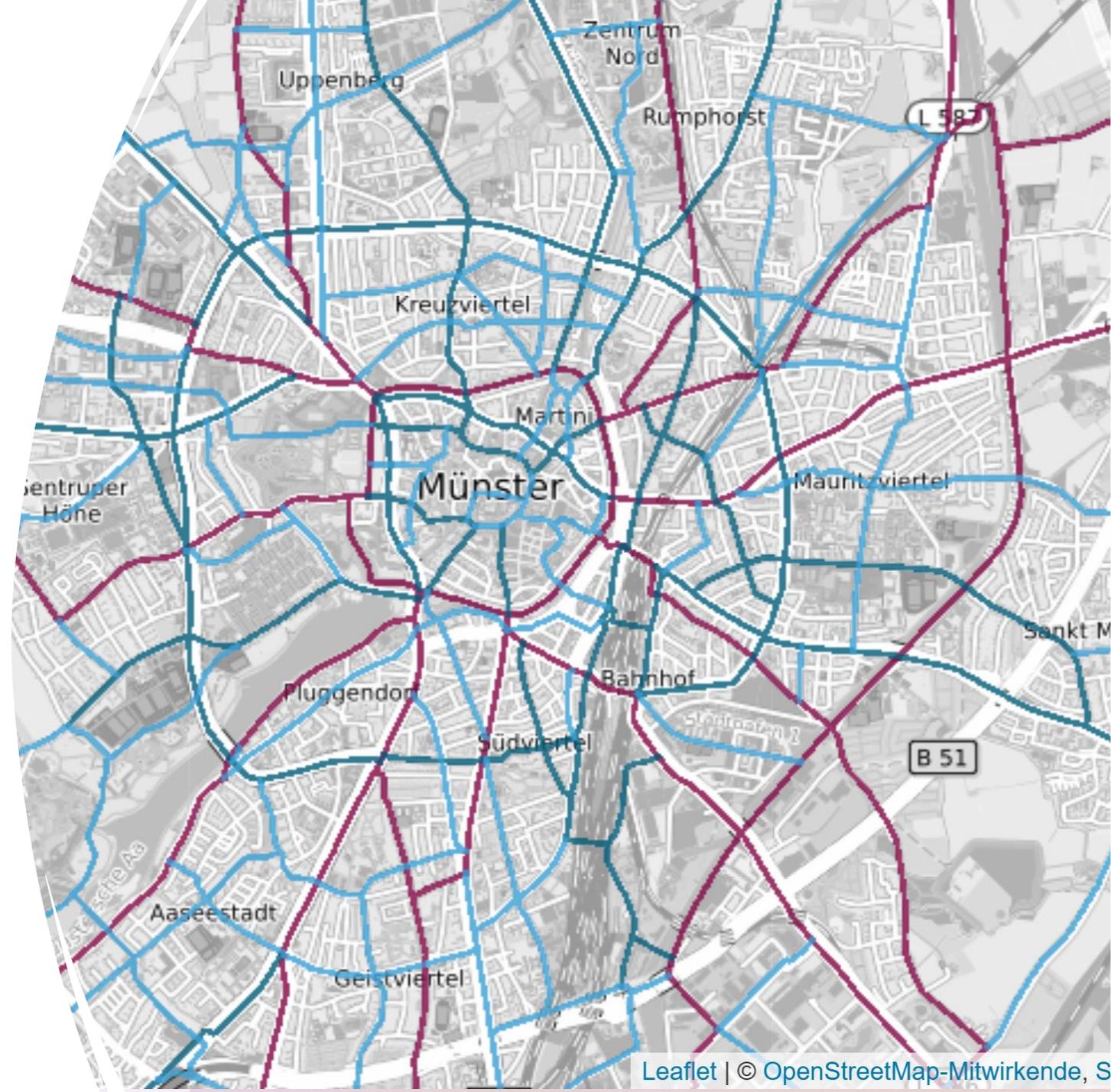


Fahrradnetz 2.0

Entwicklung eines hierarchischen
Fahrradnetzes

Quelle:

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



ADFC Münsterland

- **Mitglieder:** 4895 im Kreisverband, 1806 in der Stadt Münster (Stand: 26.02.2023)

- **Arbeitsgruppen:**

- Radverkehr
- Leezenküche
- Navithek
- Radtouristik
- Ortsgruppen im Münsterland



ADFC - Fachgruppe Radverkehr

- Einsatz für die Verkehrswende, d.h. Forderung einer deutlichen Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zulasten des Kfz-Verkehrs
- Diskussion von Verkehrsplanungen und Beschlussvorlagen
- Verfassen von Stellungnahmen, Presseerklärungen, Artikeln
- Kontakt zu Politik, Verwaltung, Polizei und Umweltverbänden
- Exkursionen

Unsere Ansprüche an Radverkehrsinfrastruktur

ZÜGIG

direkte Wegführung

geringe Wartezeiten an Knotenpunkten

KOMFORTABEL

breite Wege

glatte Oberflächen, Nullabsenkung an Übergängen

SICHER

keine Gefahrenstellen

Sichtachsen, Sichtbarkeit, Beleuchtung

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.

Literaturverzeichnis – Teil 2: Internet

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