



Fahrradhauptstadt Münster

Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen

Impressum:**Herausgeberin:**

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Presse- und Informationsamt

Konzept und Inhalt:

Planungsbüro VIA eG
Andrea Fromberg, Peter Gwiasda
www.VIAKoeln.de

Layout:

vis@vis design
Traudel Stahl
www.visavis-design.de

Redaktion:

Martina Güttler
Stephan Böhme
Dr. Friedrich Wilhelm Oellers
Ute Kutschera

Druck:

Johann Burlage
www.burlage.de

Überarbeitete Neuauflage März 2009, Auflage 3 000

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Münster herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Kommunal-, Landtags- und Bundestagswahlen sowie für die Wahlen der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Stadtverwaltung zugunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte.

Münster ist die Fahrradhauptstadt Deutschlands. Hier ist das Radfahren eine Selbstverständlichkeit, die Spaß macht, und das nicht nur in der Freizeit.

Das bestätigen Umfragen immer wieder, zuletzt eine Haushaltsbefragung in 2007. Der Anteil der Wege, die die Münsteraner mit dem Fahrrad zurück-

legen, ist seit 2001 nochmals gestiegen von 35,2 auf 37,6 %. Dagegen sank der Kfz-Verkehrsanteil im Jahr 2007 auf 36,4 % und ist damit erstmals niedriger als der Radverkehrsanteil. Auch der Umweltverbund, also Fußgänger, Rad, Busse und Bahnen, verzeichnen seit 2001 einen enormen Zuwachs von 59,5 auf 63,7 %. Zudem sind die Münsteraner häufiger zu Fuß unterwegs (2001: 13,4 %, 2007: 15,7 %).

Dieses umweltfreundliche Verhalten zahlt sich – kombiniert mit anderen Maßnahmen – aus: Die Deutsche Umwelthilfe hat Münster schon zweimal als „Bundeshauptstadt Klimaschutz“ ausgezeichnet. Beim internationalen LivCom-Award 2004 errang die Stadt

den Titel "Lebenswerteste Stadt der Welt" in der Klasse der Städte mittlerer Größenordnung.



Oberbürgermeister Dr. Berthold Tillmann

Natürlich macht uns so viel Lob stolz. Doch setzen wir in Münster ja nicht auf die Leeze – wie das Fahrrad hier liebevoll genannt wird –, um in Wettbewerben zu siegen, zumindest nicht nur. Unsere ganze Stadt profitiert vom Radverkehr, gewinnt an Mobilität und Lebensqualität.

Und wir wollen noch besser werden: Um Münster für Radfahrer noch sicherer zu machen, wurde 2007 die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention

gegründet. Sie hat sich vorgenommen, die Zahl der Verkehrsunfälle in Münster bis zum Jahr 2010 um jährlich zehn Prozent zu senken.

Wir lassen uns gern in die Karten schauen, wie Münster mit der Leeze lebt, was wir gut, vielleicht anders machen als andere und wo wir noch Verbesserungsbedarf sehen. Blättern Sie in dieser Broschüre oder machen Sie sich gleich selbst ein Bild von der Fahrradhauptstadt Münster, natürlich auf zwei Rädern.

*Stadtdirektor
Hartwig Schultheiß*



Dr. Berthold Tillmann
Oberbürgermeister

Hartwig Schultheiß
Stadtdirektor

Inhalt

Foto: WDR/Michael Bahme



Menschen und Leezen in Münster	4
Prominente Radfahrerinnen und Radfahrer	6
Wie Münster zur Fahrradstadt wurde	8
Fakten, Fakten, Fakten	12
Das Fahrrad als Teil der lebenswerten Stadt	16
Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor	18
Willkommen im Radler-Paradies	20
Planen und Bauen für das Rad	22
Auch die Leeze will geparkt werden...	24
Mobil in Kombination	26
Die Radstation Münster	28
Wegweisendes Münster	30
Grün für das Rad	32
Modellstadt Münster	34
Eine Stadt entwickelt sich auch fürs Rad	38
Das Rad ins Gespräch bringen	40
Informationen rund ums Rad	42
Mitmachen und Spaß haben	44
Voneinander lernen	48
Münster steht nicht alleine	50
Sicher in die Zukunft	54
Runde Sache: Kreisverkehr	56
Toter Winkel – die unterschätzte Gefahr	60
In jedem Alter sicher unterwegs	62
Mit dem Rad in die Zukunft	66
Adressen rund ums Fahrrad	72

In Münster fährt fast jeder Rad, von der Polizeistreife über den Regierungspräsidenten bis zur Künstlerin. Das gehört hier einfach dazu. Natürlich poliert es das Radimage auf, wenn auch Promis auf die Leeze steigen. Doch das allein lässt den Vater nicht die Kinder im Radanhänger zur Kita bringen, den Rentner seine Einkäufe im Fahrradkorb nach Hause rollen oder die Angestellte im schicken Kostüm zur Arbeit radeln.

Warum fahren in Münster mehr Leute Rad als anderswo? Hier erste Antworten: Die Stadt ist aufgeschlossen für Radfahrer, die Innenstadt attraktiv und in Münster gehört die Förderung des Radverkehrs seit Jahrzehnten fest zur Agenda von Politik und Verwaltung. Das Rad ist das flexibelste innerstädtische Verkehrsmittel überhaupt und das haben die Münsteraner erkannt.

Die Komponenten, die Münster zur Fahrradhauptstadt machen, sind vielfältig. Der richtige Mix macht's: mal ganz individuell aus Drahtesel und Leeze der S-Klasse, dann wieder fachlich erforscht und statistisch belegt mit Zahlen, Prozenten und Fakten.

Am Ende steht mehr als ein Plus für den Einzelnen wie für die Allgemeinheit: keine Abgase, weniger Lärm, weniger Platzverbrauch, Schnelligkeit, Flexibilität und ein Stück Gesundheit.

Und weil wirklich viele in Münster Rad fahren, ist das Fahrrad hier auch ein klarer Wirtschaftsfaktor. Es schafft Arbeitsplätze in Herstellung, Einzelhandel, Service und Tourismus in Münster, der Fahrradhauptstadt, und im Münsterland, dem Radel-Paradies.

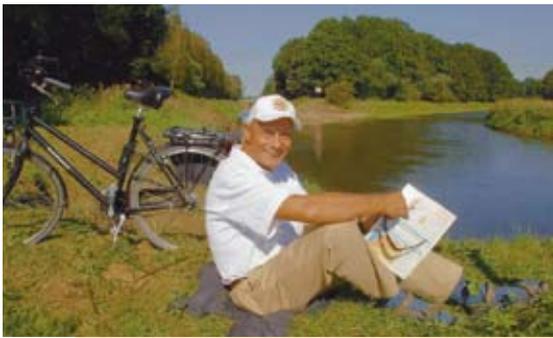
Und wo zwei Räder gut rollen, kommen auch vier und acht gut voran...

Foto: WDR/Michael Bahme



Menschen und Leezen in Münster





Prominente Radfahrerinnen und Radfahrer

Dr. Reinhard Lettmann

Bischof von Münster 1980 - 2008

Madeleine Delbrêl gibt einem Gedicht den Titel „Fahrrad-Spiritualität“.

„Es ist wie mit einem Fahrrad, das sich nur gerade hält, wenn es fährt; es lehnt schief an der Wand, bis man es zwischen die Beine nimmt und davonbraust.“

Jesus ruft uns in seine Nachfolge. Nachfolge bedeutet Bewegung:

„Immer weiter!“ sagst du zu uns in allen Kurven des Evangeliums. Um die Richtung auf dich zu behalten, müssen wir immer weitergehen, selbst wenn unsere Trägheit verweilen möchte.

Du hast Dir für uns ein seltsames Gleichgewicht ausgedacht, ein Gleichgewicht, in das man nicht hineinkommt und das man nicht halten kann, es sei denn in der Bewegung, im schwingvollen Voran.

Wir können uns nur aufrecht halten, wenn wir weitergehen, wenn wir uns hineinwerfen in das Abenteuer verzehrender Liebe.

„Fahrrad-Spiritualität“: Sie lädt uns ein, dass wir uns dem Abenteuer der Gnade Gottes überlassen.



Julia B. Bolles-Wilson

Architektin und Professorin

Der erste Platten seit 20 Jahren. Mal sehen, ob ich das noch selbst reparieren kann. Das Wochenende naht, da muss das schöne Raleigh 'Superbe' in klassischem Dunkelgrün wieder fit für die Pättkes sein. Mein Schätzchen kam 1989 mit mir nach 10 stressigen Jahren im dichtesten Londoner Verkehr nach Münster und fühlt sich hier sehr wohl.



Wera Röttgering

„Herzenswünsche“ e.V.

Wenn man in Münster aufwächst, spielt das Fahrrad eine ganz wichtige Rolle. Wie sonst wäre man zum Baden an den KA-Ü gekommen oder abends in die Cavete? Fahrradfahren schenkt eine große Unabhängigkeit. Wenn ich durch die Rieselfelder radle, bekomme ich ganz schnell den Kopf frei und meine kleinen Sorgen lösen sich in Luft auf. Wir Münsteraner leben in einer sehr schönen Parklandschaft, die einfach ideal per Fahrrad zu erobern ist. In der dunklen Jahreszeit würde ich mir wünschen, dass die Radler ihr Licht auch anknipsen.

Hubert Wimber

Polizeipräsident

Ich werde oft darauf angesprochen, wie angenehm es sein muss, Polizeipräsident der Fahrradhauptstadt Münster zu sein, die doch, polizeilich gesehen, im „grünen Bereich“ liegen müsste.

Vor meinem geistigen Auge erscheinen unzählige Fahrradfahrer, die sich wie in einem riesigen Ameisenhaufen bewegen. Dazu fällt mir das Lied von Katie Melua ein: „There are nine million bicycles in Beijing“. In Peking haben etwa 15,5 Mio Einwohner zirka 9 Mio Fahrräder. Das entspricht 58 %. In Münster besitzt statistisch gesehen jeder Einwohner etwa 1,5 Fahrräder, also etwa 150 %. Somit wäre Münster sogar Fahrradwelthauptstadt.

Leider legen wir nicht das geordnete Verhalten der Ameisen bei der Nutzung unserer Leeze an den Tag. In 2006 stellten Radfahrer mit 42 % fast die Hälfte der Verletzten bei Verkehrsunfällen dar. Etwas weniger als die Hälfte hat den Unfall verursacht, 18 % waren Mitverursacher durch Fehlverhalten. Wir arbeiten konsequent daran, dass unsere Radfahrerinnen und Radfahrer immer heil an ihr Ziel kommen.



Jörg Adler
Zoodirektor

Die Drahtesel sind die verbreitetste Tierart in Münster. Manchmal hat man allerdings den Eindruck, dass die Reiter der Drahtesel im Straßenverkehr etwas mehr Gefühl im Umgang mit ihren Eseln zeigen könnten.



Dr. Jörg Twenhöven
Präsident des DRK-Landesverbandes Westfalen-Lippe

Das Fahrrad ist mein „Cabrio“ – nur preiswerter. Es ist in Münster das beste Fortbewegungsmittel, das ich mir vorstellen kann. So oft es geht, mache ich den Weg von zu Hause in mein Büro und zurück mit dem Fahrrad. Ich tanke frische Luft, halte mich fit, lasse alle Staus links liegen und habe Zeit zum Nachdenken. Praktischer geht es nicht. Auch an den Wochenenden setze ich mich gerne aufs Rad. Dann werden die Touren auch mal etwas länger. Ich fahre am liebsten über die Pättkes durchs Münsterland – und kann mich dabei herrlich entspannen.



Foto: Jürgen Peperhove

Dr. Ursula Paschke

Geschäftsführerin der Halle Münsterland GmbH

Niemals würde ich meine Gazelle (Hollandrad) gegen eine andere Leeze eintauschen. Sie vereint allen Komfort der S-Klasse. Sie ist 100 % einkaufstauglich, vorne und hinten mit Korb. Sie ist mit einem 7-Gang-Getriebe schnell und anpassungsfähig und sie ist parkfreundlich. Nur bei Meimelwetter lasse ich sie lieber in der Garage.



Steffi Stephan

Musiker, Produzent und Eventmanager

Fahrradfahren in Münster ist jovel. Ich habe mir sogar extra ein Jovelfahrrad bauen lassen. Übrigens das Wort jovel kommt aus unserer münsterschen Spezialsprache „Mase-matte“ und bedeutet soviel wie gut, klasse, super!



Marion Reismann
Bürgermeisterin

Seit 45 Jahren fahre ich in Münster mit dem Fahrrad. Für meine Fahrten ins Büro – früher ins Pfarrbüro und heute ins Rathaus – für Fahrten zu Terminen und zum Einkaufen

nutze ich gerne Münsters Fortbewegungsmittel Nummer 1. Ich besitze mehrere Fahrräder, damit ich mobil und beweglich und voller Elan meine Gesprächspartner erreiche.

Wie Münster zur Fahrradstadt wurde



Münsters Altstadt, wie wir sie heute kennen, musste fast vollständig nach dem 2. Weltkrieg wiederaufgebaut werden, denn Münster gehörte zu den am stärksten zerstörten Städten in Deutschland.

Während andere Städte durch ehemals gewachsene Altstadtviertel neue Verkehrsstrassen schlugen und großflächige, moderne Bauten aus Glas und Stahl hochzogen, blieb Münster seinen Traditionen treu. Es organisierte den Wiederaufbau seiner Altstadt weitgehend auf dem althergebrachten Grundriss mit den heimischen Baumaterialien aus Sand- und Backstein.

Dabei sollte nicht historisierend der Zustand vor dem Krieg wiederhergestellt werden. Vielmehr stand ein Wiederaufbau des alten Stadtbildes mit im Detail modernen Formen im Vordergrund.

Der Fortbestand des mittelalterlichen Grundrisses hatte jedoch auch zur Folge, dass der schnell anwachsende Autoverkehr sich bald auf den Straßen staute. Ein Wiederaufbau im fahrradgerechten Maßstab ist sicher ein Grund, der Münster zur Fahrradstadt Deutschlands werden ließ.

Hinzu kommt, dass das Wohnen innerhalb der Stadt attraktiv geblieben ist und zentrale Einrichtungen wie Geschäfte, Behörden und die Universität in der Innenstadt blieben, was kurze Wege möglich macht. Und noch ein wichtiger Faktor: Münster ist die Metropole des Münsterlands, in dem traditionell fast jeder gerne Fahrrad fährt.



.....
**Eine Stadt der kurzen Wege
ist Voraussetzung für das Fahrradfahren.**

Radfahren im Spiegel der Zeit: Verkehrshindernis und Ausweg aus der Verkehrsmisere

1946 forderte das erste Gutachten zur Stadt- und Verkehrsentwicklung:

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

Das klingt erst einmal fahrradfreundlich, doch in dieser Zeit wird das Fahrrad eher als Verkehrsmittel wahrgenommen, das den Autoverkehr daran hindert, schnell und ohne Störungen zu fließen:

„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.“

In den 1960er-Jahren konnte man bereits absehen, dass der enorme Zuwachs an Autos im bestehenden Straßennetz zukünftig kaum mehr zu bewältigen sein würde. Der Generalverkehrsplan berechnete auf Grundlage der damaligen Verkehrsentwicklung die zukünftigen Verkehrsmengen und stellte fest:

„Die Verkehrsmenge des Jahres 1995 kann in der Innenstadt unter keinen Umständen mehr aufgenommen werden. Eine Aufweitung der wichtigen Ausfallstraßen auf großer Länge wird für ausgeschlossen gehalten. Ebenso erscheint es unmöglich, alle maßgebenden Kreuzungen höhenfrei auszubauen.“

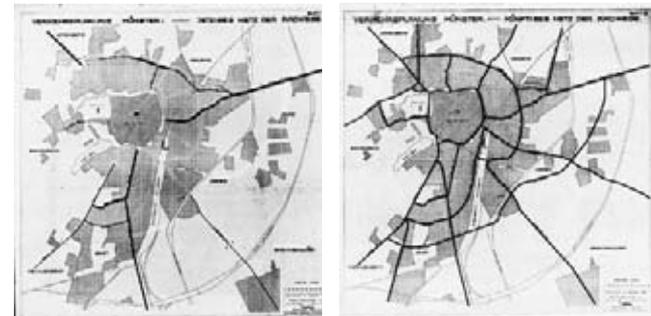
Damit musste nach Alternativen zum Auto gesucht werden. Diese sah man zunächst in einer Förderung von Bus und Bahn. Doch schon im nächsten Generalverkehrsplan von 1974 kam man wieder auf das Fahrrad zu sprechen:



„Die künftige Entwicklung des Radverkehrs ist schwer zu beurteilen. Seit Mitte der 50er Jahre ging der Verkauf von Fahrrädern immer mehr zurück. In jüngster Zeit ist aber wieder eine leichte Zunahme eingetreten. Offenbar hat das Fahrrad einen höheren Freizeitwert bekommen.“

In einer typischen Fahrradstadt wie Münster sollte mehr für diese Verkehrsart getan werden, nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit.“

Und so ist es letztlich auch gekommen: Die Förderung des Fahrradverkehrs wurde als verkehrspolitisches Ziel formuliert und zeigte Wirkung. Die Anzahl der Fahrradfahrer auf einigen innerstädtischen Straßen hatte sich bereits von 1972 bis 1984 etwa vervierfacht, und dies in einer Zeit, in der in anderen Städten das Fahrrad einen nach wie vor untergeordneten Stellenwert hatte.





Konsequente Radverkehrsförderung seit vielen Jahren

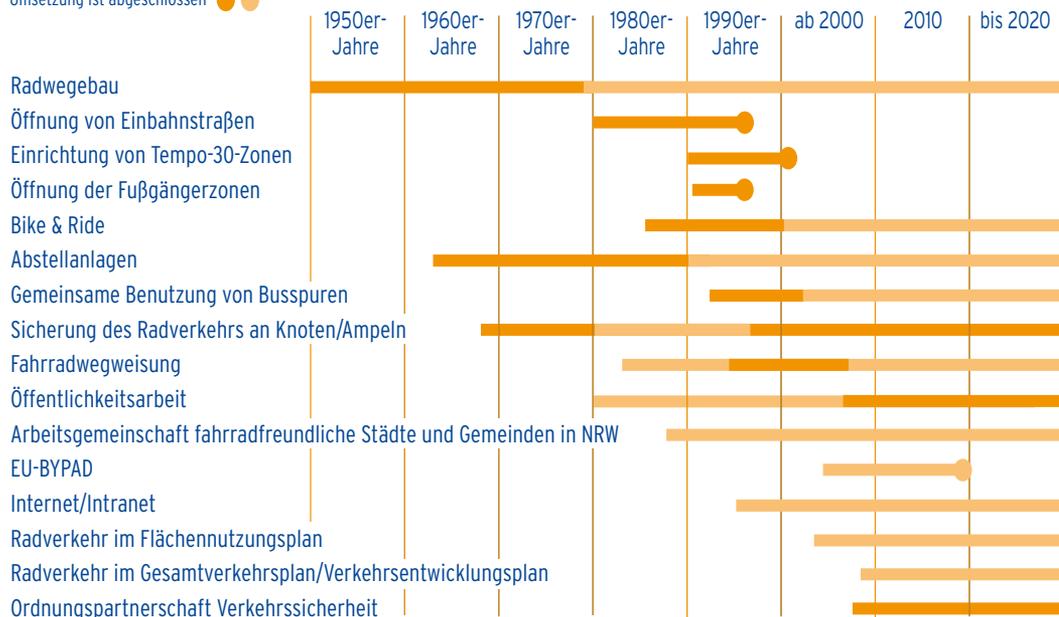
Münster hat mit Planung und konsequenter Umsetzung recht früh eine Vorreiterrolle in der Förderung des Fahrradverkehrs eingenommen. Zum Erfolg führte dabei nicht die Realisierung von Einzelmaßnahmen, sondern ein sinnvolles und stimmiges Gesamtkonzept:

- ◆ attraktive Radverkehrsverbindungen ausgehend von den Außenbezirken in die Innenstadt schaffen,
- ◆ Radverbindungen auch abseits der Hauptverkehrsstraßen, z. B. auf Wirtschaftswegen, anbieten,

Fahrradförderung der Stadt Münster seit den 1950er-Jahren

Legende:

- Schwerpunkt der Fahrradförderung (dickes orangefarbenes Balken)
- kontinuierliche Bearbeitung (dünnes orangefarbenes Balken)
- Umsetzung ist abgeschlossen (zwei orangefarbene Kreise)



- ◆ Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes erhöhen (flächenhaft Tempo 30 ausweisen, Fußgängerzonen und Einbahnstraßen öffnen),
- ◆ Ampeln fahrradfreundlich gestalten,
- ◆ ausreichende und attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen, Fahrradabstellsatzung zur Errichtung von Fahrradparkplätzen bei Neubauten erlassen,
- ◆ den kombinierten Verkehr fördern: Bike & Ride-Anlagen an Bus- und Bahnhaltstellen, Mobilstationen, Radstation,
- ◆ Busspuren auch für Radfahrer freigeben,
 - ◆ Kfz-Parkraum in der Innenstadt und den citynahen Wohngebieten bewirtschaften,
- ◆ qualitätvolle Fahrradwegweisung zur sicheren Orientierung anbieten, Fahrradstadtplan veröffentlichen,
- ◆ Öffentlichkeitsarbeit zum verkehrspolitischen Ziel „weitere Zunahme des Radverkehrs“,
- ◆ Vernetzung zum Austausch von Best-Practice (Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW, Internet/Intranet),
- ◆ Strategische Radverkehrsförderung und Qualitätsmanagement (EU-Bypad, Radverkehr im Flächennutzungsplan und in der Verkehrsentwicklungsplanung),
- ◆ Ordnungspartnerschaft Verkehrssicherheit: für erhöhte Sicherheit und Reduzierung von Unfällen.

Diese Maßnahmen wurden natürlich nicht alle gleichzeitig umgesetzt. Welche Handlungsschwerpunkte zu welchen Zeiten im Vordergrund standen, zeigt die Abbildung.

Andere Städte starteten erst viel später mit einer Politik der Radverkehrsförderung oder setzten die Maßnahmen nicht mit gleicher Konsequenz um. Münster ist hier eindeutig führend und Vorbild – auch für das Ausland!



Die Promenade: Vom Festungsring zur Leezen-Magistrale

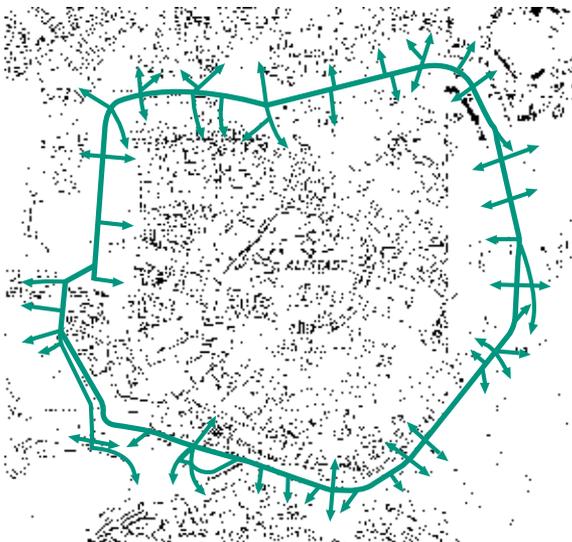
Nachdem 1761 begonnen worden war, den mittelalterlichen Befestigungsring um die Altstadt zu schleifen, konnte auf den gewonnenen Flächen eine öffentliche Promenade angelegt werden.

Bis heute promenieren die Münsteraner über diesen grünen Ring, der direkt über Grünzüge mit den Vororten der Stadt verbunden ist. Diese Verteilerfunktion macht die Promenade auch so attraktiv für den Radverkehr, denn von hier aus lassen sich alle Ziele auf angenehmstem Weg erreichen. Einen komfortablen Ringradweg unter schattigen Alleebäumen rund um die Altstadt – das findet man in kaum einer anderen Stadt.

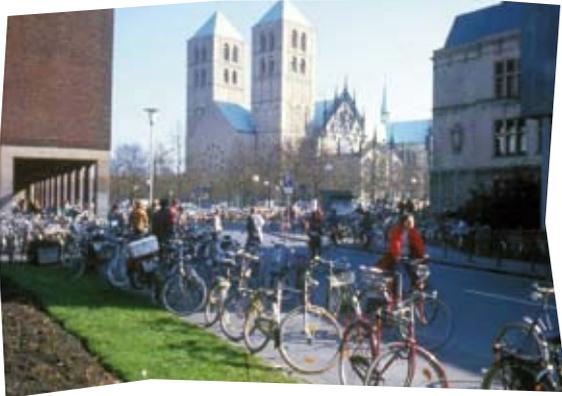
In der Promenade fahren nachmittags zwischen 16.00 und 17.00 Uhr über 1 500 Radfahrer (2008), das bedeutet, fast alle 2 Sekunden ist hier eine Leeze unterwegs.



Viele Ein- und Zugänge gibt es von der Promenade sowohl zur Altstadt als auch zu den angrenzenden Stadtteilen.



Fakten, Fakten, Fakten



Münster ist bezogen auf die Fläche die sechstgrößte Stadt Deutschlands und mit 303 km² fast so groß wie München. Mit rund 280 000 Einwohnern liegt sie auf Rang 24. Die Universität nimmt mit 49 000 Studierenden wiederum eine Spitzenposition ein.

Durchschnittlich besitzt fast jeder zweite Münsteraner ein Auto. Demgegenüber steht in fast allen Haushalten mindestens ein Fahrrad, wobei der Trend zum Zweirad geht.

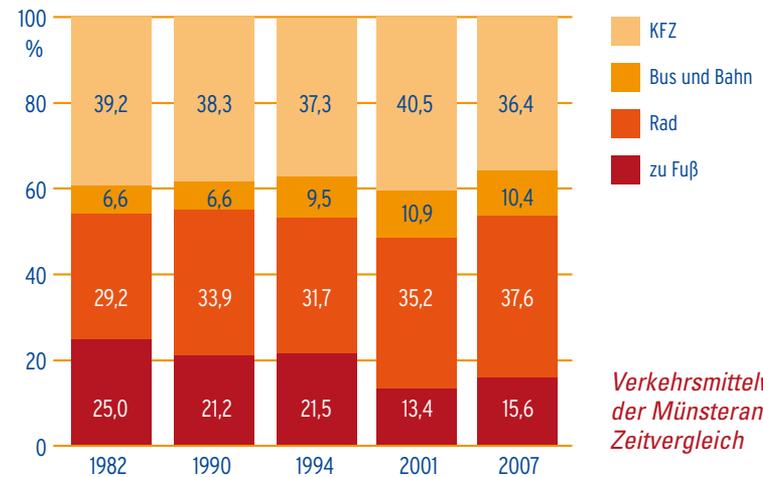
Immer mehr steigen auf den Sattel

In den letzten Jahren ist die Anzahl der Wege nur noch moderat angestiegen: 1994 legten die Menschen in Münster pro Tag 992 000 Wege zu Fuß, mit Rad, Bus und Bahn oder dem Auto zurück. Bis 2007 stieg die Zahl um 7 % auf 1 064 000.

Erfreulich dabei ist, dass der Anteil des Autos an allen Wegen seit 2001 wieder zurückgegangen ist. Mit 36 % ist der Autoverkehr erstmals sogar niedriger als der Radverkehrsanteil mit fast 38 %. Noch erfreulicher: Die Münsteraner steigen immer öfter auf den Fahrradsattel, mehr als jeder dritte Weg wird mit der Leese zurückgelegt.

Das sind täglich über 400 000 Radfahrten im Stadtgebiet von Münster. Also ist die Fahrradförderung, die unsere Stadt konsequent betreibt, sehr erfolgreich und auch messbar.

Rechnet man die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also Fuß, Rad, Bus und Bahn, zusammen, liegt ihr Anteil in Münster bei 64 %. Auch zu Fuß gehen wird in unserer Stadt wieder attraktiver.

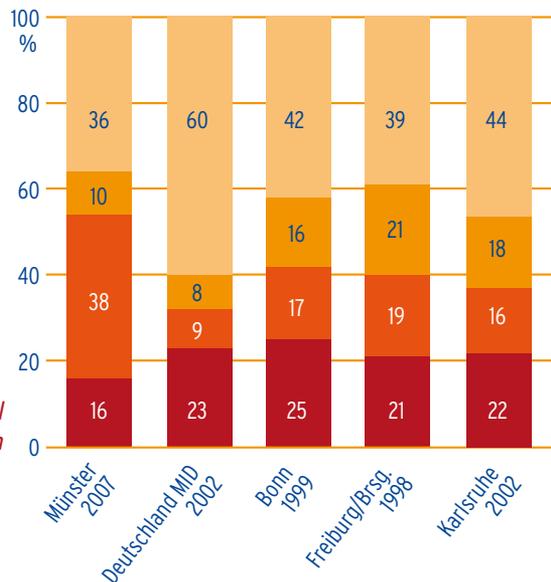




Münster ist die Fahrradhauptstadt Deutschlands

Die Anzahl der Fahrräder in Münsters Haushalten wird auf ca. 400 000 geschätzt. Nur 4 % aller Haushalte sind fahrradlose Haushalte, 20 % besitzen mindestens eine, über 30 % sogar vier oder mehr Leeen. Nahezu jeder in Münster fährt Fahrrad, es gehört hier einfach zum Alltag. Das sieht aber in vielen Städten ganz anders aus:

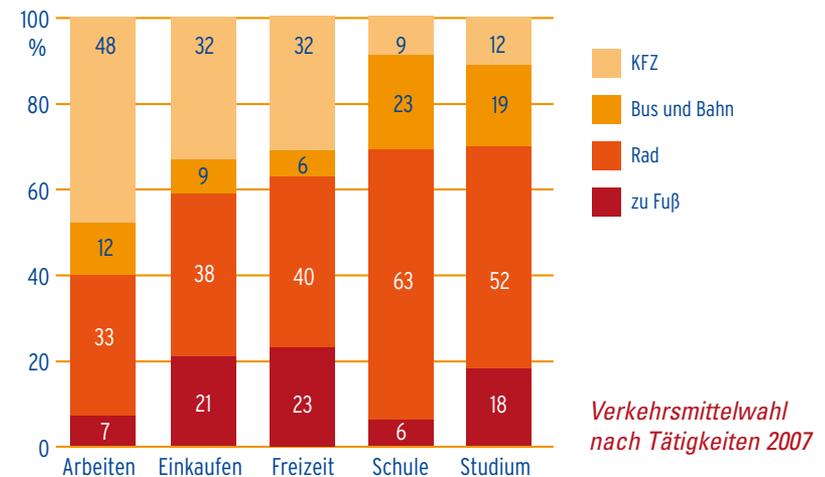
Münster gehört damit zu den Städten in Deutschland, die den niedrigsten Kfz-Anteil und damit eine gute Umweltbilanz vorweisen können.



Alle fahren Rad

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – zu Fuß gehen, Fahrrad, Bus und Bahn fahren – werden traditionell am häufigsten von jungen Menschen für Wege rund um Schule und Studium genutzt.

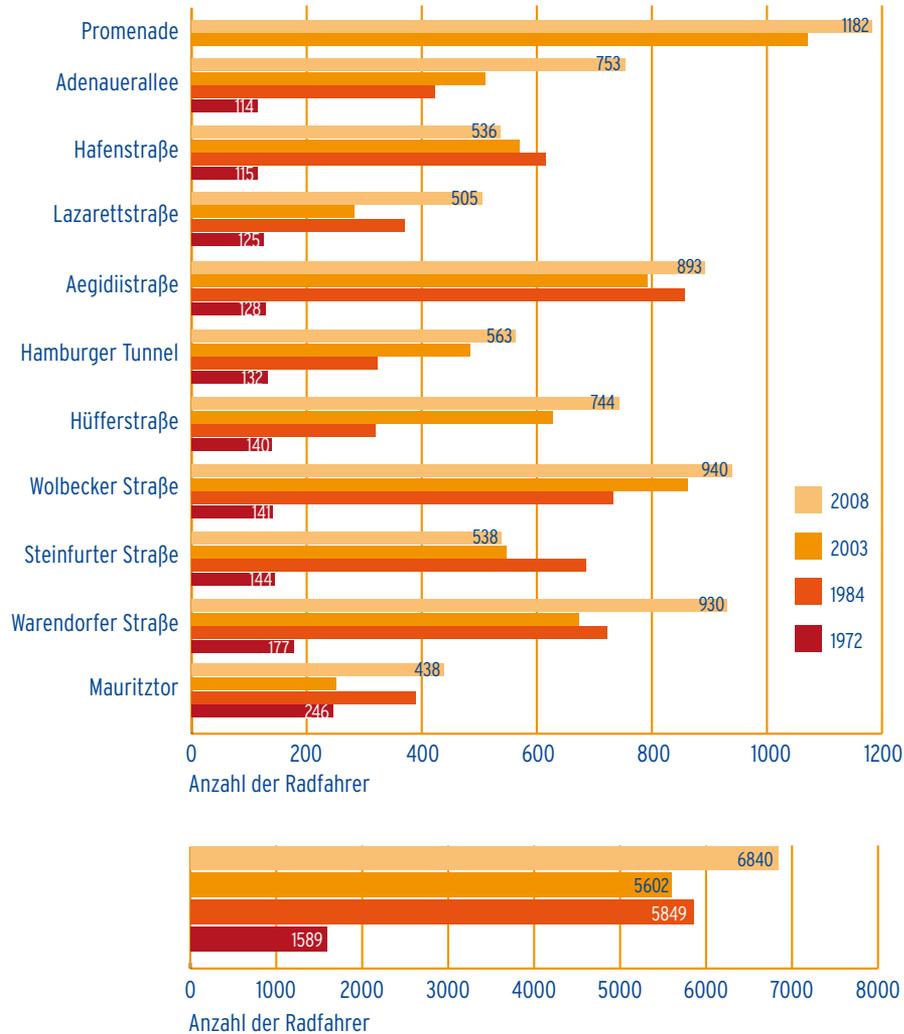
Doch, anders als in anderen Städten, wird hier das Fahrrad auch zu allen anderen Anlässen genutzt und zwar in jedem Alter.



Quelle: Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner, Haushaltsbefragung Stadt Münster 2007

Während die ganz kurzen Wege (0 bis 1 km) von den Münsteranern noch überwiegend zu Fuß zurückgelegt werden, nutzen sie schon bei 62 % aller Wege zwischen 1 und 3 km das Fahrrad. In der Entfernungsklasse von 3 bis 5 km werden immer noch 39 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Bemerkenswert ist, dass auch bei großen Entfernungen in Münster häufig das Rad genutzt wird. Immerhin 20 % aller Wege zwischen 9 und 10 km werden mit dem Rad zurückgelegt und sogar bei Entfernungen von mehr als 10 km beträgt der Anteil der mit dem Rad erledigten Wege über 16 %, und das bei jedem Wetter.

Anzahl der Radfahrer an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen Münsters im Zeitvergleich (gezählt zwischen 16 und 17 Uhr)



Immer mehr Fahrräder...

Obwohl in den 1980er-Jahren bereits sehr viele Fahrradfahrer in der Stadt unterwegs waren, werden es noch immer mehr.



Zweirichtungsradwege werden in Münster an Einmündungen besonders deutlich gekennzeichnet.



Radfahren, aber sicher!

Diese enorme Beliebtheit des Fahrrades schafft Probleme, die andere Städte gerne hätten: Massenhaftes Fahrradparken am Bahnhof, vor Universitätsgebäuden und in den Fußgängerzonen muss geordnet und in Bahnen gelenkt werden. Radwege, die den bundesdeutschen Regelamaßen entsprechen, stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen.

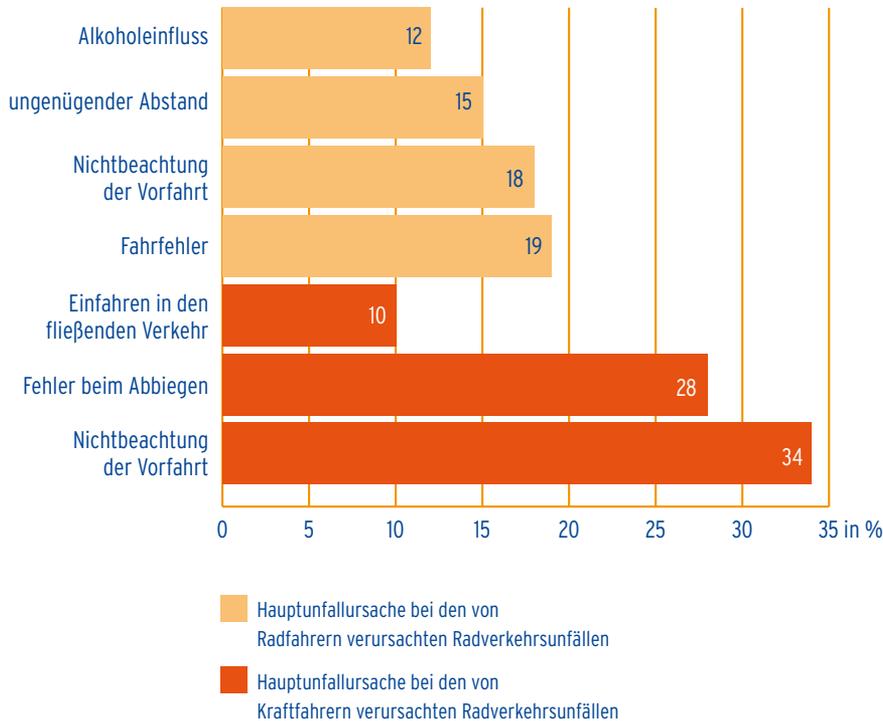
Leider sind in Münster auch relativ viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung zu beklagen. Logisch ist, dass es dort, wo kaum Fahrrad gefahren wird, auch keine Fahrradunfälle gibt, aber in Münster ist entsprechend der hohen Bedeutung des Fahrrades auch der Anteil der Unfälle mit Fahrradbeteiligung hoch.

Bei täglich 400 000 Wegen, die mit dem Rad erledigt werden, wurden im ganzen Jahr 2007 736 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung registriert. Obwohl der Radverkehr in Münster einen Verkehrsanteil von über 37 % aufweist, sind Radfahrer lediglich an 9 % der Unfälle beteiligt. Da Radfahrer keine „Knautschzone“ haben, sind die Folgen für sie meist schwer: 2007 wurden 529 Radfahrer leicht, 109 schwer verletzt und 1 Radfahrer wurde getötet.

Hauptverursacher bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung sind zu 51 % Kfz und zu 46 % Radfahrer. In 3 % der Fälle haben Fußgänger den Unfall verursacht.

Die Ursache vieler Unfälle ist Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Hier muss ein Bewusstsein für die Gefahren geschaffen werden, was Münster durch vielfältige Aktionen und die Bereitstellung von Informationen forciert.

Aber auch die bauliche Infrastruktur wird immer wieder unter die Lupe genommen und optimiert. Um die Unfälle nachhaltig zu senken, hat die Stadt Münster einen „Masterplan Verkehrssicherheit 2009 - 2013“ erarbeitet.



Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in den Jahren 2004 bis 2006

(Quelle: GDV 2008)

Das Fahrrad als Teil der lebenswerten Stadt



Das Fahrrad trägt viel zur Lebensqualität in einer Stadt bei: Es produziert keine Abgase, keinen Lärm und verbraucht dazu nur wenig Platz. Städte mit hoher Lebensqualität haben beim allgemeinen Einwohnerschwund in Großstädten heute die Nase vorn. Auch deshalb setzt Münster aufs Rad.

Und jeder profitiert persönlich, denn Menschen, die regelmäßig auch längere Strecken Rad fahren, sind nachweislich fitter und weniger krank.

Autos vermiesen die Lebensqualität

Auto-Abgase enthalten gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. Zwar konnten Stickoxide und Kohlenmonoxid durch die Katalysatortechnik wirksam reduziert werden. Doch damit hat sich die Problemlage nur verschoben, nicht entschärft, denn folgende Stoffe sind immer noch gefährlich genug:

- ◆ Dieselruß ist krebserregend, und Rußfilter sind bisher noch wenig verbreitet.
- ◆ Aus Stickoxiden entwickelt sich Ozon. Das wiederum kann zu Augen-, Hals- und Nasenreizungen, Kopfschmerzen und asthmatischen Reaktionen führen. Konzentriert sich das Ozon stark, was vor allem im Sommer vorkommt, sollten empfindliche Personen anstrengende körperliche Tätigkeiten im Freien meiden.
- ◆ Kohlendioxid ist zwar nicht giftig, verstärkt aber den Treibhauseffekt.

Münster erhielt 1997 und 2006 den Titel „Bundeshauptstadt im Klimaschutz“. Die Deutsche Umwelthilfe honorierte mit dieser Auszeichnung, dass Münster seit Anfang der 1990er-Jahre in allen relevanten kommunalen Handlungsfeldern umfassende Klimaschutzmaßnahmen eingeführt hat. Hierzu gehören neben einer Vielzahl an energiesparenden Maßnahmen und Projekten in Münster insbesondere ein wegweisendes Rad- und Nahverkehrskonzept.

Jeder Weg, der nicht mit dem Auto, sondern mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß erledigt wird, hilft, die Luft, die wir alle atmen, zu verbessern und unser Klima zu schützen.

Autos machen Krach und das kostet Geld, denn:

- ◆ Verkehrslärm verringert die Konzentration und kann Bluthochdruck verursachen. Nicht nur am Arbeitsplatz kann das finanzielle Einbußen bedeuten. Krankheit kostet immer auch Geld.
- ◆ Immobilien an lauten Hauptverkehrsstraßen haben einen geringeren Marktwert. Schutzmaßnahmen, wie Schallschutzwälle, -wände und -fenster, müssen öffentlich oder privat finanziert werden.

	Pkw	Bahn	Bus	Fahrrad	Fuß	Kurzflug	Langflug
Platzverbrauch (m ² /Person)	120	7	12	9	2	1,5	1,5
Primärenergieverbrauch (SKE/Pkm)	94	30	25	0	0	132	79
Kohlendioxid (CO ₂) (g/Pkm)	362	57	55	0	0	280	168
Stickoxide (NO _x) (g/Pkm)	0,28	0,06	0,2	0	0	1,89	0,94
Kohlenwasserstoffe (CH) (g/Pkm)	0,12	0,02	0,05	0	0	0,08	0,05
Kohlenmonoxid (CO) (g/Pkm)	0,8	0,04	0,12	0	0	0,26	0,16
Luftverschmutzung (verseuchte Luft m ³ /Pkm)	3580	754	2512	0	0	23648	11827

Ökologischer Vergleich der Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2003

Quelle: UPI-Institut Heidelberg, PC-Programm WinMobil 2003

Verkehrslärm kann man wirksam nur an der Quelle bekämpfen. Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, sind Barrieren für Fußgänger und Radfahrer und machen die Stadt unwirtlich.



Alles eine Platzfrage

Während der Fahrradtage 1990 war Münsters Prinzipalmarkt Schauplatz eines eindrucksvollen Experiments: 72 Menschen demonstrierten, wie viel Platz sie im Stadtverkehr brauchen mit dem Auto, mit dem Bus und dem Rad.

Radfahren hält fit

Regelmäßiges Radfahren hat positive Auswirkungen auf Körper, Geist und Seele. Radfahren

- ◆ hilft bei Bewegungsmangel,
- ◆ regt den Fett- und Energiestoffwechsel an und unterstützt die Gewichtsabnahme,
- ◆ trainiert das Herz-Kreislauf-System, harmonisiert Kreislaufstörungen, stabilisiert niedrigen und senkt zu hohen Blutdruck,
- ◆ verbessert und vertieft die Atmung und steigert die Sauerstoffaufnahme um 10 bis 20 %,
- ◆ stärkt das Immunsystem durch den Kontakt mit Klimareizen wie Wind, Luft und Sonne,
- ◆ beseitigt nervöse Spannungen und steigert das allgemeine Wohlbefinden,
- ◆ ist ein schonendes Training der Gelenke und daher vor allem auch für ältere Menschen gut geeignet.

Das Fahrrad ist hoch energieeffizient: Bei einem Verbrauch von 24 Kilokalorien fährt ein Auto 40 m und ein Fahrrad 5 000 m.

Gerade in der Innenstadt ist Verkehrsraum knapp. Hier ist das Auto ein wenig geeignetes Fortbewegungsmittel.

Auch die Kinder aufs Rad

Kinder wollen:

- ◆ sich selbständig fortbewegen,
- ◆ mit ihren Freunden den Schulweg gemeinsam erleben,
- ◆ lernen, sich im Straßenverkehr zurechtzufinden,
- ◆ sich bewegen,
- ◆ mithelfen, die Umwelt zu schützen.

Kinder, die sich viel bewegen:

- ◆ sind selten übergewichtig,
- ◆ haben einen besseren Gleichgewichtssinn und verfügen über mehr Körperbeherrschung,
- ◆ können sich besser konzentrieren und sind weniger zappelig,
- ◆ können sich besser orientieren und entwickeln damit einen wichtigen Baustein zum abstrakten Denken.

Die gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur in Münster ermöglicht auch schon den Kleinen eine selbstbestimmte Mobilität auf dem Fahrrad. Haben Kinder erst einmal gelernt, sich sicher im Straßenverkehr mit dem Fahrrad zu bewegen, entlastet das die Eltern sogar von so manchem Fahrdienst.



Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor

Das Fahrrad ist mehr als ein Freizeitgerät. Es ist ein Wirtschaftsfaktor bei Herstellung, Service und Tourismus – gerade in Münster.



Fahrradservice schafft Arbeitsplätze

In Münster gibt es rund 60 Fahrradläden, die Service rund ums Rad anbieten. Rechnet man das auf die Zahl der Einwohner um, kommt auf ca. 4 600 Einwohner jeweils ein Fahrradladen. Damit ist Münster nicht nur eine Stadt der Radfahrer, sondern auch bei Handel und Dienstleistungen rund um das Rad führend. Vergleichbare Städte haben deutlich weniger Service zu bieten.

Eine Münster-Spezialität ist der mobile „Leezen-Doc“. Sein Wagen ist vollgepackt mit Ersatzteilen, so dass er seinen Kunden vor Ort den Drahtesel wieder flott machen kann.



Das Rad als Transporter im Wirtschaftsleben

Kurze Distanzen lassen sich in der Stadt allemal schneller mit dem Rad als mit dem Auto überwinden. Dabei lässt sich mit dem Rad mehr transportieren als nur sein Fahrer.

Unter dem Motto „Günstiger, direkter, schneller“ gibt es seit 2006 in Münster den Fahrradkurierdienst „Brief und mehr“ als privaten Dienstleister für das Münsterland. 83 Kurier sind mit knallroten Fahrrädern, Postkisten und Jacken unterwegs und bringen in Münster die Post überwiegend mit dem Rad. Nachmittags werden die Briefe abgeholt und am nächsten Tag ab vormittags zugestellt. (www.briefundmehr.de)

Und noch mehr Dienstleister in Münster nutzen das Fahrrad: Die „Comfort Pflege Ostviertel“ bietet Pflege, Hauswirtschaft, Einkaufs- und Besuchsdienste an. Für die Beschäftigten gibt es 15 Dienstfahrräder mit Taschen, die die Pflegematerialien für alle Fälle bereithalten.



Auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung stehen 365 Dienstfahrräder bereit. Auf die verschiedenen Ämter in der Stadt verteilt, erfreuen sie sich großer Beliebtheit. Die Reparatur- und Wartungskosten übernimmt die Stadt.

Darüber hinaus bekommen derzeit 71 städtische Beschäftigte eine so genannte Fahrradnutzungsentschädigung, da sie für Dienstfahrten die eigene Leeeze benutzen. Das sind pauschal 5,11 Euro pro Monat, wenn sie mehr als 85 Dienstkilometer monatlich mit dem Rad fahren. 8 Mitarbeiter erhalten den Höchstsatz von 35,79 Euro pro Monat. Sie radeln 600 km im Monat; das sind ca. 27 km am Tag.

Auch wenn man sie in Münster nicht vermutet: Hier rollen Rikschas, wenn auch meist für ausgefallene Anlässe. Das Angebot reicht von Stadtrundfahrten bis zum Kutschen-Ersatz für Brautpaare. Bis zu 9 Rikschas können mit Fahrer beim Betreiber Stadtteilauto gebucht werden. So kann man Münster auf einmalige Weise erkunden.



Radler bringen dem Einzelhandel Geld in die Kasse

Viele Einzelhändler halten Radfahrer nicht für eine ernst zu nehmende Kundengruppe – zu Unrecht, wie eine Untersuchung der Stadt Münster zeigt. Radfahrer geben zwar pro Einkauf weniger Geld aus, kommen dafür aber häufiger ins Geschäft und sind damit genauso ausgabefreudig wie Autofahrer.

Daher bieten clevere Geschäftsleute zur Kundenbindung statt einer Parkgebührenerstattung einen Bringeservice an.



Die vielen in der Innenstadt zu parkenden Fahrräder erfordern an attraktiven Einzelhandels- und Gastronomieflächen eine ordnende Hand: Ein Fahrradkontrolldienst sorgt an Brennpunkten dafür, dass die Geschäftseingänge frei bleiben.

Typisch für Münster: Nicht nur die Stadtteilzentren, auch die Innenstadt ist selbstverständlich Einkaufsziel für Radler.

Mit ihrer Abneigung gegen die „grüne Wiese“ sichern sie die Existenz der traditionellen Einzelhandelsstandorte mit.

Platz sparen: Auf einem Pkw-Stellplatz können in Münster 10 Fahrräder parken. Auf einem Fahrrad sitzt eine, in einem Pkw durchschnittlich gerade mal 1,2 Personen.

Der Fahrradtourismus boomt

Urlaub und Ausflüge mit dem Rad sind „in“. Fast 21 Millionen Deutsche fuhren 2007 in ihrem Urlaub Fahrrad.

Eines der beliebtesten Ziele für einen Fahrradurlaub in Deutschland ist der „Radelpark Münsterland“: 1 Million der insgesamt 3 Millionen Übernachtungen geht auf das Konto der Radler, außerdem werden 60 Millionen Tagesausflügler pro Jahr geschätzt. Da wundert es nicht, dass beträchtliche Summen im Münsterland durch den Fahrradtourismus erwirtschaftet werden: 76 Millionen Euro über Übernachtungsgäste, 570 Millionen Euro über Tagesgäste, insgesamt also 646 Millionen Euro.

Neben Gastronomie und Beherbergungsgewerbe profitieren vor allem Reiseveranstalter, die Radurlaub als Pauschalangebot im Programm haben, und Verlage, da die Nachfrage nach Radwanderführern und Fahrradkarten enorm gestiegen ist.

Auch die Stadt Münster hat einen erheblichen Anteil an diesem Radlerboom, denn ein Besuch in der Hauptstadt des Münsterlandes lohnt jederzeit. Attraktionen sind hier unter anderem die gemütliche Altstadt



mit ihren vielen Kultur- und Gastronomieangeboten, der Aasee mit Zoo, die reizvollen Pättkes-Touren zu Kaffeewirtschaften im Grünen und auch das an der Stadtgrenze gelegene Haus Rüschaus der Dichterin Annette von Droste-Hülshoff. Ein neuer Treffpunkt ist im Hafen am Kreativkai mit Restaurants, Cafés, Bars und Veranstaltungshallen entstanden.

Willkommen im Radler-Paradies



Leezertouren ins Umland haben in Münster Tradition. Das dichte Netz der Pättkes macht den Radel-Ausflug zum unkomplizierten Freizeitvergnügen für Jung und Alt. Natur und Kultur werden bei den Routen entlang Flüssen und Bächen, Wallhecken und Heide, Äckern und Mooren, Kunst- und Baudenkmälern gleich mitgeliefert.

Der Radelpark

Schon 1958 wurden diese Touren durch das Pättkesland in einem der ersten Radwanderführer gesammelt. Dass das Münsterland heute im In- und Ausland als Eldorado für Radwanderer gilt, ist aber nicht nur dieser

Tradition zu verdanken. Eine hervorragende Radlerinfrastruktur, umfassender Service und eine professionelle Vermarktung haben den „Radelpark Münsterland“ zum Markenbegriff werden lassen. Das Münsterland ist Vorbild für viele Regionen, die sich durch den Fahrradtourismus neue wirtschaftliche Impulse erhoffen.



Fotos: Münsterland Touristik, Grünes Band Münsterland e.V.



„Die einen sagen Park, die anderen Paradies“ – so selbstbewusst wirbt die Touristikzentrale Münsterland für den Radelpark Münsterland, zu dem neben der Stadt Münster die Kreise Borken, Steinfurt, Coesfeld und Warendorf gehören. Mit 4 500 km Radwanderwegenetz, 200 Rundtouren zwischen 10 und 40 km und so klangvollen Themenrouten wie der 100-Schlösser-Route ist er eine der fahrradtouristischen Attraktionen in Europa.

Was macht den Radelpark zum Vorbild?

- ◆ Die Fahrradwegweisung ist einheitlich und flächendeckend. Fern- und Nahziele mit Entfernungsangaben sichern die Orientierung.
- ◆ Beliebte Themenrouten führen zu ausgewählten Zielen.
- ◆ Die wabenartige Struktur des Netzes ermöglicht überall Tages- und Kurtouren.
- ◆ Aktuelles Kartenmaterial dient zusätzlich als Orientierungshilfe.
- ◆ Die Fahrradwegweisung wird konsequent gepflegt.
- ◆ Für alle Fragen zum Radelpark gibt es eine kostenlose Info-Telefonnummer.

Radler-Hotline:
(08 00) 93 92 91 9 (Mo-Fr 9-18 Uhr und Sa 9-13 Uhr) oder
www.muensterland-tourismus.de



Über die Radler-Hotline bietet die Münsterland Touristik beispielhaften Service:

- ◆ 800 Unterkünfte, davon über 120 mit dem Prädikat „besonders fahrradfreundlich“,
- ◆ Radpauschaltouren von der individuellen Wochenendtour bis zu einwöchigen Gruppenreisen mit Gepäcktransfer,
- ◆ Tourentipps für alle Radlertypen: Tagesausflügler, Wochenend- und Langstreckenradler,
- ◆ Tipps zur Anreise.

Übrigens: Auch überzeugte Nicht-Radler, die das Münsterland kennen lernen möchten, werden hier kompetent beraten.

.....

Münsterland Touristik
An der Hohen Schule 13, 48565 Steinfurt
Tel.: (0 25 51) 93 92 91, Fax: (0 25 51) 93 92 93
Kostenlose Hotline 0800 93 92 91 9
www.muensterland-tourismus.de/radfahren

Auf Rollen durchs Münsterland

Sie werden dem Fahrrad nicht den Rang ablaufen, doch auch Inline-Skates und Skateboards sind in Münster und dem Münsterland beliebte Fortbewegungsmittel.

So starten von Mai bis September jeden 1. und 3. Freitag ab 20 Uhr Skater-Touren am Hindenburgplatz. Unter dem Motto „Münster rollt“ werden in diesen Skate-Nights bis zu 20 km lange Touren angeboten. 2008 waren bis zu 4 600 begeisterte Teilnehmer dabei. Doch auch auf der Promenade, in den Rieselfeldern und anderswo sind Inliner

immer häufiger zu sehen, sobald die Wintermonate vorüber sind.

In einigen Stadtteilen gibt es außerdem spezielle Sportanlagen, auf denen Inline-Skater und Skateboarder ihre Fähigkeiten trainieren können. Oder sie nutzen die Angebote verschiedener Vereine.

Und schließlich hat das weltweit agierende Skateboardunternehmen titus AG seinen Sitz in Münster. Geschäftsführer Titus Dittmann wurde 2000 für sein wirtschaftliches Engagement mit dem Wirtschaftspreis der Stadt Münster ausgezeichnet. Sein Unternehmen hat alleine 120 Beschäftigte in Münster. Die titus AG mit insgesamt 400 Mitarbeitern unterstützt ideell und finanziell den Verein zur Förderung der Jugendkultur e. V., der sich schon seit einigen Jahren in der Jugendarbeit engagiert und Träger des Skaters Palace am Dahlweg ist.



Titus Dittmann

.....

Infos zu Skater-Terminen:
www.muenster-skating.de
www.skatenight-muenster.de
Inlineskating im Verein: www.inlineskating-muenster.de

Draufsetzen und losradeln, das reicht für den Weg zum Bäcker. Doch schon bei dem Weg vom Vorort in die Innenstadt, bei der Pättkestour am Wochenende oder dem Weg zur Arbeit ist mehr gefragt. Und Münster hat mehr zu bieten.

Zum Radverkehrsprogramm mit Köpfchen gehört natürlich eine durchdachte und einheitliche Wegweisung mit Nah- und Fernzielen im Blick. Auch das bequeme und wetterfeste Umsteigen ist Bestandteil des Systems, ob mit Bike + Ride oder Park + Bike. Und wenn es besser passt, fährt das Rad auch mal mit in Bus oder Bahn.

Damit die Leezen besser rollen, gibt es außerdem seit langem münstertypische Verkehrsregeln, die – wissenschaftlich getestet – inzwischen auch in anderen Städten Einzug gehalten haben. Dazu gehört beispielsweise das Radfahren in unechten Einbahnstraßen, auf Busspuren, in der Fahrradstraße und in Fußgängerzonen.

Doch mit dem „Gut gerollt“ ist die Arbeit der Verkehrsplaner nicht getan. Auch das Parken der Räder kann angesichts der Massen ein Problem werden. Deshalb gehören Abstellanlagen in der Altstadt, vor Uni-Gebäuden, Schulen, Arbeitsstätten und Wohnhäusern mit zum Konzept. Je eher mitgedacht, desto besser. Herausragendes Beispiel: die Radstation, eine Tiefgarage für über 3 300 Räder direkt am Hauptbahnhof.

Damit aus lauter piffigen Ideen nicht ein konzeptloses Sammelsurium wird, gehört der Radverkehr in Münster in die Planung bei Neu- und Umbau und natürlich auch in den Flächennutzungsplan.



Planen und Bauen für das Rad



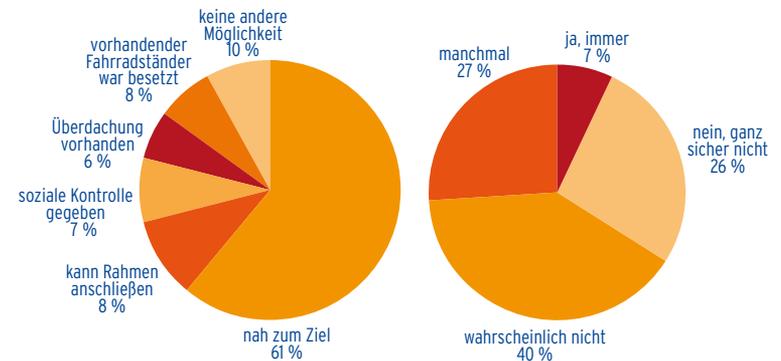


Auch die Leeze will geparkt werden...

Möglichst nah zum Ziel

Eine Untersuchung, die die Stadtverwaltung in der Altstadt durchführen ließ, brachte zutage, dass 40 % der angesprochenen Radfahrer zum Einkauf in der Stadt unterwegs waren. Diese parken meist nur für kurze Zeit, suchen häufig mehrere Ziele in der Innenstadt mit dem Rad auf und wollen ihr Rad vor allem zielnah parken. Gefordert werden mehr Fahrradständer, in denen das Rad sicher steht. Diebstahlsicherheit, Wetterschutz oder gar Dienstleistungen und Service spielen bei den Einkäufern keine wichtige Rolle.

Antworten auf die Frage:



Warum haben Sie Ihr Fahrrad gerade hier geparkt?

Würden Sie eine zentrale Abstellanlage nutzen?

Zur Förderung des Radverkehrs kann man vieles tun: Bequeme und sichere Fahrradparkangebote möglichst direkt am Ziel sind ein wesentlicher Baustein, denn jedes Fahrrad braucht immer auch einen Platz zum Parken.

In Münster kann die Nachfrage an Fahrradstellplätzen kaum befriedigt werden, obwohl alleine in der Innenstadt bereits über 6 000 vorhanden sind. Unterschiedliche Belange der Stadtgestaltung müssen auf engem Raum berücksichtigt werden, und da lässt es sich manchmal nicht verhindern, zugunsten anderer Interessen Fahrradständer auch wieder abzubauen. Besonders in prominenten Lagen gilt es beispielsweise abzuwägen zwischen Fahrradstellplätzen und der Außengastronomie. Eingangsbereiche müssen von Fahrrädern freigehalten oder neue Bushaltestellen eingerichtet werden. Auch die ästhetischen Ansprüche im Herzen der Stadt sind nicht immer deckungsgleich mit den Parkinteressen der Radfahrer.

So manche Fahrradparksituation regelt sich an Tagen mit außergewöhnlich viel Radfahrern – wie beispielsweise an Markttagen – in Anhäufung eines „liebvollen Chaos“. Dennoch muss weiter nach Lösungen gesucht werden, um der Situation Herr zu werden und attraktive Fahrradparkplätze anzubieten. Bloß wie und wo?

Das heißt aber auch, dass zentrale Abstellanlagen, an einigen Punkten in der Innenstadt konzentriert, das Fahrradparkproblem nicht lösen könnten, da die meisten Radlerinnen und Radler typische Kurzzeitparker sind und sie nicht nutzen würden. Einzig an großen Einrichtungen, wie Kaufhäusern oder Behörden, die überdurchschnittlich viele Besucher anziehen, können ansprechend gestaltete, zentrale Parkanlagen helfen, die Parkmisere auf den Straßen in der Innenstadt zu entschärfen. In den Einkaufsbereichen sind dezentrale Anlagen verteilt auf viele Standorte das richtige Mittel.



Aber nicht jeder Fahrradfahrer ist ein Einkäufer: Vor der Mensa I in der Bismarckallee war beispielsweise das Chaos oft so groß, dass Behinderungen zwischen ungeordnet parkenden Fahrrädern und dem Busverkehr auftraten. Erst eine große Anzahl neuer Fahrradständer half, die Situation zu ordnen.

Zu Hause und am Arbeitsplatz

Auch viele Arbeitgeber in Münster zeigen ein Herz für ihre fahrradfahrenden Beschäftigten. Gut zugängliche und zugleich diebstahlsichere, beleuchtete und überdachte Parkmöglichkeiten sind Standard. Manche Betriebe setzen noch eins drauf: Sie stellen Spinde für Regenzeug und Wechselkleidung und sogar Duschen zur Verfügung.



Eine Leeze, die im Keller steht, ist nicht wirklich bei jeder sich bietenden Gelegenheit zur Hand. Tipps und Ideen für Hauseigentümer, wie man Platz für Fahrräder auf dem Grundstück schaffen kann, gibt eine Broschüre.

„ ... und wo steht Ihr Fahrrad? – Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren“ ist erhältlich im Bauordnungsamt und im Foyer des Stadthauses 3 sowie bei der Münster Information unter info@stadt-muenster.de oder www.fahrradfreundlich.nrw.de

Was aber, wenn auf dem Grundstück der Wohnung wirklich kein Platz zum Fahrradparken ist? Auf Antrag des Eigentümers können Fahrradständer im Straßenraum aufgestellt werden. Wird der Antrag genehmigt, stellt die Stadt Münster die öffentliche Fläche kostenfrei zur Verfügung, nur die Anlage muss der Vermieter selber bezahlen.

Auskünfte zu diesem Thema erhalten Sie in der Verkehrsplanung der Stadt Münster unter stadtplanung@stadt-muenster.de

Das betrifft aber nur Häuser, die bereits vorhanden sind. Um dem Problem gleich am Anfang zu begegnen, schreiben die deutschen Landesbauordnungen vor, dass bei Neu- und Umbauten auch genug Platz zum Parken von Fahrrädern auf dem Grundstück geschaffen werden muss. Vor allem im Wohnungsneubau hat sich die Erkenntnis mittlerweile durchgesetzt, dass Fahrradstellplätze notwendiger Bestandteil des Bauvorhabens sind. Anders ist das nach den Erfahrungen der Stadt Münster beim Neubau von Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt: Das Fahrradparken steht hier in Konkurrenz zum Interesse der Investoren nach optimaler Ausnutzung des Grundstückes. Werden Fahrradparkplätze für Kunden und Besucher aber unattraktiv in Lage und Qualität gestaltet oder ganz vergessen, dann werden die Fahrräder im ohnehin überlasteten Straßenraum geparkt. Hier ist der Gesetzgeber gefordert!

Fahrradparken ist ein wichtiges Thema, aber es gibt keine einfachen, allgemein gültigen Lösungen: Einkäufer wollen anders parken als Pendler und an der Wohnung sieht es wieder ganz anders aus. Aber eines wollen alle: Möglichst nah zum Ziel und komfortabel ihren fahrbaren Untersatz parken und ihn bei erneutem Bedarf unbeschädigt wiederfinden.



Mobil in Kombination

Stadt
Münster

1982: 126.000 Kfz-Fahrten pro Tag (100 %)

1990: 181.000 Kfz-Fahrten pro Tag (seit 1982: +43 %)

1994: 212.000 Kfz-Fahrten pro Tag (seit 1982: +68 %)

2001: 229.000 Kfz-Fahrten pro Tag (seit 1982: +81 %)

2007: 250.000 Kfz-Fahrten pro Tag (seit 1982: +98 %)

Klar, wer in Münster lebt, fährt oft Fahrrad. Tagtäglich kommen aber auch viele Menschen aus dem Umland in die Stadt: zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkauf und für viele andere Gelegenheiten. Die meisten fahren mit dem Auto und belasten die innerstädtischen Straßen.

Aus Park + Ride mach Bike + Ride

Park + Ride als Alternative ist bekannt: Autofahrer steigen am Stadtrand in Bus und Bahn um. Das reduziert innerstädtischen Verkehr. Dieses Konzept kann um ein wichtiges Element erweitert werden: das Fahrrad. Folgerichtig heißt es dann auch Bike + Ride.

Bike + Ride nutzen meist Berufs- und Ausbildungs-pendler. Sie stellen höhere Ansprüche an Sicherheit und Wetterschutz der Stellplätze, weil ihr Fahrrad – anders als bei einer Einkaufsfahrt – längere Zeit geparkt wird.

Bike + Ride am Bahnhof

Die Radstation am Hauptbahnhof Münster bietet 3 300 Fahrradstellplätze. Außerdem gibt es an 6 weiteren Bahnhöfen nochmals über 600 Fahrradstellplätze speziell für Bahnkunden.

An den Bahnhöfen Zentrum Nord, Hilstrup, Sprakel und Amelsbüren ist jeweils ein Teil der Fahrrad-ständer überdacht, eingezäunt und über eine Tür nur für die Radfahrer zugänglich, die einen Schlüssel besitzen. Einen Schlüssel bekommt, wer sich bei der Bezirksverwaltung oder bei mobilé anmeldet und ein Pfand von 30 Euro bezahlt. Das geparkte

Rad ist relativ sicher vor Diebstahl oder Vandalismus, da nur eine kleine Gruppe mit gleichen Interessen Zugang hat.

Am Bahnhof Albachten kann die Leeze derzeit in einer Fahrradbox untergestellt werden. Diese abschließbare Box bietet Platz für ein Rad samt Regenkleidung und Fahrradtaschen. Mieter dieser komfortablen Boxenlösung kann nur werden, wer nachweislich pendelt – also Rad und Bahn regelmäßig nutzt. Auch hier wird ein Nutzervertrag abgeschlossen und der Mieter hinterlegt lediglich ein Pfand von 30 Euro. Nur unter großem Aufwand kann eine Fahrradbox geknackt werden, daher ist diese Parkmöglichkeit sicher. Bis 2012 sollen die Fahrradboxen durch 60 Stellplätze in einem ebenso sicheren und komfortablen abschließbaren Fahrradraum ersetzt werden.

An weiteren Haltestellen des regionalen Schienenverkehrs sind Bike + Ride-Anlagen geplant.



— Planmässig
— Bestandsmässig
● Bike-Ride
■ geplant
■ geplant, noch nicht bewilligt
Tempo 30

*Bike + Ride-Anlagen in der Übersicht
(Planung und Bestand)*



Auch die Kombination von Fahrrad und Bus bringt Vorteile

Was an Bahnhöfen funktioniert, klappt auch an Bushaltestellen. Busbenutzer finden deshalb schon heute an vielen Haltestellen im Stadtgebiet Fahrradständer, in denen das Fahrrad geordnet und sicher geparkt werden kann. Und es sollen noch mehr werden: Die Stadt plant weitere Fahrradständer an Bushaltestellen.

Diese Radständer sind übrigens auch bei Wind und Wetter oft über viele Stunden belegt. Doch bei aller Überzeugung: Ein nasser Sattel ist unangenehm, deshalb gibt es bereits Anlagen, in denen die Leeze wettergeschützt unter einem Dach abgestellt werden kann.

Umsteigen vom Auto auf den Bus oder das Fahrrad

Was aber machen Leute, die weder in der Nähe eines Bahnhofes noch an einer Buslinie nach Münster wohnen? Für sie ist die Mobilstation gedacht.

Die Mobilstation an der Weseler Straße bietet Autofahrern direkt an der B 51 folgendes:

- ◆ kostenlose Pkw-Parkplätze,
- ◆ eine schnelle Busverbindung in die Innenstadt im 10-Minuten-Takt,
- ◆ kostenlose überdachte Fahrradparkplätze,
- ◆ 32 Fahrradgaragen zur ausschließlich persönlichen Nutzung (Vertrag und Pfand von 30 Euro erforderlich).

Wer entspannt in die Innenstadt kommen möchte, parkt sein Auto auf dem Parkplatz der Mobilstation und fährt mit dem Schnellbus in die City. Oder er schwingt sich dort auf sein wettergeschützt und in der Box diebstahlsicher deponiertes Fahrrad und radelt den Rest des Weges.

Und noch ein Tipp: Natürlich kann man die Mobilstation auch als Umsteigepunkt für Mitfahrgelegenheiten nutzen.

.....

Zur Zeit werden die Schlüssel für die Fahrradboxen und Fahrradkäfige jeweils in den Bezirksverwaltungen und bei mobilé ausgegeben. Zukünftig soll ein innovatives Betreiberkonzept mit nur einem Ansprechpartner die Schlüsselvergabe und die Betreuung aller Anlagen regeln.

Fahrradmitnahme

Ob für Heimweg oder den Wochenendausflug – oft ist es praktisch von der Bushaltestelle oder dem Bahnhof gleich weiter radeln zu können. Deshalb kann das Fahrrad in Bahn und Bus mitgenommen werden, vorausgesetzt, der Platz reicht dafür aus.

Ganz umsonst ist dieser Service allerdings nicht: Im Stadtgebiet Münster kostet die Fahrradmitnahme 1,10 Euro, in einem großen Bereich außerhalb Münsters (ab Preisstufe 4) 2,20 Euro. Bei Fahrten weiter in die Region liegt der Preis (ab Preisstufe 7) bei 3,30 Euro (Stand 2008).

Wer eine Münster-Karte, 9 Uhr-Karte, Wochen-Karte oder ein Firmen-Abo hat, kann das Fahrrad kostenfrei mitnehmen und zwar montags bis freitags ab 19 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig. Wird das Fahrrad häufiger mitgenommen, zum Beispiel für den Weg zur Arbeit oder zur Uni, lohnt sich eine Monatskarte im Abo, sie kostet für den ganzen Verbundraum 17 Euro (Stand 2008).

Mehr Informationen gibt es bei:

- ◆ mobilé, Berliner Platz 22, und unter www.stadtwerke-muenster.de,
- ◆ unter der Nummer (0 18 03) 50 40 30 (kostenpflichtig) für alle Verkehrsverbünde in NRW,
- ◆ bei der Radfahrer-Hotline der Deutschen Bahn (0 18 05) 15 14 15 (kostenpflichtig), Mo - Sa 8-20 Uhr.





Die Radstation Münster

Die Radstation am Hauptbahnhof Münster ist ein Vorzeigeprojekt der Stadt. Sie ist mit 3 300 Stellplätzen die größte Fahrradgarage in ganz Deutschland und sehr erfolgreich. Fahrradexperten aus dem In- und Ausland interessieren sich für das Konzept, den Betrieb und die Erfahrungen, die hier gemacht werden.



zur zweiten Zufahrt für die Radstation, dafür kommen Fußgänger und Radfahrer nun wieder ebenerdig zum Bahnhof und in die Stadt. Bänke laden zum Verweilen ein, Außengastronomie hat sich etabliert. Kurz: Mit der Radstation begann der positive Wandel des Berliner Platzes.



Raum für neue Ideen

Tagtäglich steigen einige tausend Menschen am Hauptbahnhof Münster vom Fahrrad auf die Bahn oder von der Bahn auf das Fahrrad um.

Die Folge war ein Meer geparkter Fahrräder rund um den Bahnhof. Weder die Ausweisung von Kurzparkzonen noch das rigorose Abschleppen der Drahtesel, die den Weg versperrten, halfen, das sich ausbreitende Chaos zu ordnen.

Eine Radstation nach niederländischem Vorbild sollte Abhilfe schaffen. Doch wohin damit? Möglichst nah am Bahnhof, der Akzeptanz wegen. Doch dort erheben schon Fußgänger, Busse, Taxen und Kurzparker Anspruch auf den ohnehin raren Platz. Also ab mit der Radstation unter die Erde!

Seit 1999 markiert nun ein gläsernes „Tortenstück“ auf dem Bahnhofsvorplatz die Einfahrt in die Radstation. Über eine befahrbare Rampe geht es hier hinab zu den bewachten Stellplätzen.

Dort, wo früher hunderte von Rädern dicht an dicht standen, war nun Raum für neue Gestaltung. Der Berliner Platz als Entree der Stadt für Bahnreisende wurde aufgewertet: Die Bushaltestellen wurden neu angeordnet, der Fußgängertunnel zur Windthorststraße wurde

.....
Die Radstation-Öffnungszeiten:
5.30-23 Uhr (Mo-Fr), 7-23 Uhr (Sa+So)
Radstation Münster: Tel. (02 51) 48 40 17 0 oder
www.muenster.de/stadt/radstation

Der Service der Radstation

Die Radstation bietet alles, was das Radlerherz begehrt:

- ◆ bequem zu bedienende, bewachte und wettergeschützte Fahrradständer: Die Ständer sind zweistöckig angeordnet, wobei ein ausgeklügeltes System mit Unterstützung von Gasdruckfedern den Kraftaufwand für das Parken in der oberen Reihe auf nahezu Null minimiert.
- ◆ eine Rad-Reparaturwerkstatt mit qualifiziertem Personal,
- ◆ einen Radshop, in dem Zubehör, Ersatzteile und Neuräder verkauft werden,



- ◆ Fahrradvermietung: 240 Räder stehen für 7 Euro pro Tag bzw. für 30 Euro pro Woche zur Verfügung. Radler, die mit der Bahn mehr als 100 km angereist sind, bekommen 1 Euro Rabatt.
- ◆ Schließfächer für Gepäck und Regenkleidung,
- ◆ eine Fahrradwaschanlage, die in 6 Minuten ein blitzsauberes Fahrrad hervorbringt,
- ◆ Beratung zu fahrradtouristischen Fragen.

Überaus wichtig bei knappen Umsteigezeiten auf die Bahn: Das Einchecken ist schnell und unkompliziert. Wer in die Radstation fährt, wird von einem Mitarbeiter empfangen, der eine Kontrollnummer um das Rad bindet und ein Ticket aushändigt. Das bezahlt man bei Abholung. Über eine Treppe gelangt man aus der Radstation direkt vor den Haupteingang des Bahnhofes.

Die Erfolgsstory

Anfängliche Skepsis wurde bald von Begeisterung abgelöst: Die Radstation hatte bereits nach einem Jahr 2 300 Dauerkunden und 400 Tageskunden (ca. 80 % Auslastung bei zu Beginn 3 000 Stellplätzen).

Dabei täuscht der Eindruck vieler leerer Stellplätze tagsüber: Viele Nutzerinnen und Nutzer der Radstation wohnen außerhalb und reisen mit der Bahn an, um in Münster zu arbeiten oder zu studieren. Sie haben ihr Fahrrad nur über Nacht hier deponiert und legen tagsüber die Wege in der Stadt per Leeze zurück.

Fahrradparken mit System

Diebstahl und Teileklau, Räder in Schnee und Regen, die Suche der eigenen Leeze im Fahrradmeer... all das hat für die Nutzer der Radstation ein Ende.



**Die Radstation überzeugt:
Ein Viertel der Kunden sind für den Weg zum Bahnhof erst seit Eröffnung der Radstation auf das Fahrrad umgestiegen.**

In der Tiefgarage sorgen getrennte Abstellflächen für Tageskunden und Dauerparker sowie Farbmarkierungen und Nummern für Übersicht. Seit 2001 gibt es einen weiteren Zugang für Dauerkunden über die Windthorststraße. Hier stehen ihnen

300 persönlich reservierte Stellplätze, so genannte KeyCard-Plätze, zur Verfügung. Viele gute Gründe sprechen also für die Radstation, besonders bei längerer Parkdauer.

Das kostet der Service: Tageskarte 0,70 Euro, Monatskarte 7 Euro, Jahreskarte 70 Euro, Jahreskarte mit reserviertem Stellplatz (KeyCard) 90 Euro (Stand 2008)

Mit dem Neubau des Hauptbahnhofs bis 2011 ergibt sich die Möglichkeit, nun auch die Ostseite des Bahnhofs aufzuwerten. Geplant ist eine zweite Fahrradstation mit einer Kapazität von ca. 2 000 bis 2 500 Fahrradstellplätzen, wovon ca. die Hälfte frei zugänglich sein wird. Schon heute ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs



für Radfahrer entscheidend verbessert durch Netzschlüsse in beiden Richtungen und über sichere und komfortable Radfahrerempeln an den großen Verkehrskreuzungen.

Letzte Schilder vollenden in NRW das Radwegenetz

Wegweisendes Münster



Münster hat ein fast lückenloses Radverkehrsnetz. Aber wer kennt schon alle Wege? Das eigene Viertel kennt man meist wie seine Westentasche, aber darüber hinaus? Da hat man als Münsteraner so seine Standardstrecken und weiß gar nicht, dass es gleich nebenan eine Alternative gibt, die vielleicht nicht ganz so kurz, aber viel angenehmer ist. Und auch Besucher, die Münster per Leeze erkunden, sollten mehr als die autofreie Promenade für sich entdecken. Kein Problem, mit Münsters Radwegweisung.

Von der Route zum Netz

Schon Ende der 1980er-Jahre machte man sich in der Stadtverwaltung Gedanken über eine Wegweisung speziell für Radfahrer und war damit einmal mehr der Zeit ein wenig voraus. Einige Routen von den Vororten in die Stadt waren damals bereits beschildert. Doch besser wäre ein System, das alle Stadtteile inklusive der wichtigsten Sehenswürdigkeiten miteinander verbindet. Und das sollte möglichst nicht an den Stadtgrenzen aufhören, rückte doch die Mitgliedschaft im Radel-park Münsterland immer näher.

Augen auf rot-weiß



Aus der Vision wurde Wirklichkeit: Heute sieht man überall in der Stadt diese Wegweiser:

Die weißen Schilder mit roter Schrift und Fahrradsymbol kennzeichnen das Radwegenetz, übrigens nicht nur in Münster und dem Münsterland, sondern inzwischen auch in ganz Nordrhein-Westfalen.



Das Prinzip funktioniert so: Oben auf dem Wegweiser steht das „Fernziel“, eine gute Orientierung für längere Strecken, bleibt es doch auf allen Schildern entlang der Route gleich, bis der Ort erreicht ist. Unten auf dem Schild steht das „Nahziel“ mit auf 100 m genauer Entfernungsangabe.

An größeren Kreuzungen treffen oft mehrere Radrouten aufeinander, also auch mehrere Schilder. Für den besseren Überblick werden die Wegweiser hier nach Möglichkeit an einem Standort konzentriert.

Ändert sich an den Zielen nichts, ist nur der Richtungshinweis gefragt, dann kann auf die großen 1 m langen Wegweiser verzichtet werden. Hier zeigen kleinere Schilder, wo es lang geht:





Service nicht nur für Touristen

Auch für Einheimische lohnt sich der Blick auf die Fahrradwegweiser. Sie bergen manche reizvolle Alternative für Fahrten in Alltag und Freizeit, liefern sie doch zusätzlich zu Ziel, Entfernung und Richtung noch weitere Informationen.

Ein Baumsymbol auf dem Schild weist beispielsweise auf eine Strecke hin, die landschaftlich besonders reizvoll ist und meist auch autoarm oder gar autofrei. Dafür kann hier aber auch einmal die Radwegoberfläche nicht ganz eben und der Weg bei Dunkelheit nicht beleuchtet sein. Deshalb wird dem Radfahrer bei „Baum-Strecken“ zusätzlich meist auch eine kürzere und schnellere Alltagsroute entlang der Straßen angeboten.

Eine andere Zusatzinformation liefern die kleinen Schilder, die oft noch unten in die Wegweiser eingehängt sind. Sie kennzeichnen touristische Routen wie den Radfernweg R1 oder die 100-Schlösser-Route. Insgesamt werden in Münster sieben touristische Routen gewiesen.

Schließlich gibt es noch das „Radeln nach Zahlen“ des Radelparks Münsterland. Mit zwei Zahlen getrennt durch einen Querstrich werden Rundwege beschrieben. Diese so genannten „Waben“ sind 10 bis 30 km lang und erschließen das gesamte Münsterland.

Genauere Informationen zur Radwegweisung finden sich im Fahrradstadtplan der Stadt Münster und in den vier Radwanderkarten des Radelparks Münsterland.

Qualität ist das A und O

245 km Radwege sind in Münster mit den rot-weißen Schildern ausgestattet. Wichtig ist, dass die Wegweisung lückenlos ist. Daher werden die Routen regelmäßig kontrolliert und fehlende bzw. beschädigte Schilder ersetzt. Sollten Ihnen dennoch Mängel auffallen, ist die Stadtverwaltung für jeden Tipp dankbar.

Bei Fragen rund um die Fahrradwegweisung:
Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Tel. (02 51) 492-61 61
oder per E-Mail unter stadtplanung@stadt-muenster.de



Infos zur Wegweisung und zum Fahrradstadtplan gibt es im Internet unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-stadtplan.html

Grün für das Rad

Radfahrer mögen Kreuzungen und Ampeln nicht wirklich. Warum? Weil sich Ampeln an Kreuzungen meist nach den Autos oder den Fußgängern richten, nur nicht nach den Radlern.

In Münster ist das anders. Der Radverkehr ist hier bereits seit Mitte der 1960er-Jahre fest im Blick der Verkehrsplaner. Und so hat Münster inzwischen flächendeckend Ampelanlagen, die es Radlern ermöglichen, sicher und komfortabel auch über größte Kreuzungen zu fahren. Und das geht beispielsweise so:

Radampeln geben Sicherheit

Münster setzt auf Ampeln, die speziell für Radfahrer gelten. Sie fallen auf und machen allen klar, dass Radfahrer genauso ernst genommen

werden wie Autos und Fußgänger.

Die Radampel ist auch ein Signal an die rechts abbiegenden Autofahrer, die Radler zu beachten. Zusätzlich kann

Radfahrern und Fußgängern auch ein kurzer Sicherheitsvorsprung gegeben werden, indem ihre Ampeln etwas eher auf Grün springen als die für den Autoverkehr. Außerdem erlauben sie es, die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer besser zu berücksichtigen.

Das macht sich besonders an großen Kreuzungen mit mehreren Furten und Mittelinseln bezahlt. Während die langsameren Fußgänger bei Rot ggf. auf der Insel warten können, wäre es dort für Radler zu eng. Deshalb ist die Radampel so geschaltet, dass die Zweiräder die Kreuzung zügig in einem Rutsch überqueren können.

Radfahrer geradeaus

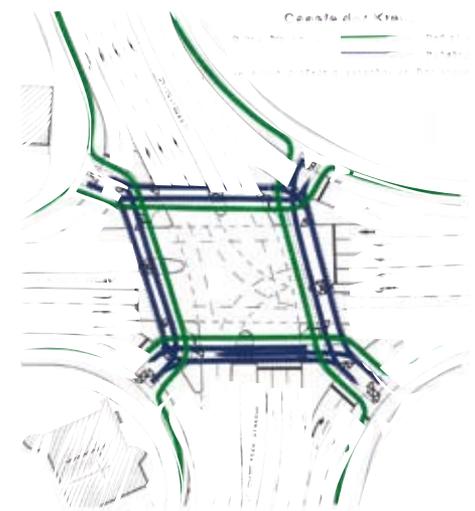
Schon das Geradeausfahren kann für Radfahrer an Kreuzungen gefährlich sein, denn diese werden leicht von rechts abbiegenden Autofahrern übersehen.

Münster macht Folgendes: Der Radweg wird an Kreuzungen grundsätzlich möglichst nahe an die Fahrbahn geführt. An der roten Ampel stehen Radfahrer im Sichtfeld vor den Autos. Neben der „normalen“ Ampel hängt außerdem in der Regel eine Ampel eigens für Radfahrer, die ihnen vor den Autos Grün gibt.

Radfahrer nach links

Das Abbiegen nach links ist oft so gefährlich, dass Radfahrer, wenn keine Alternativen angeboten werden, den umständlichen und zeitraubenden Weg über zwei Fußgängerampeln in Kauf nehmen, vor allem, wenn die Straße sehr breit ist und mehrere Fahrspuren in verschiedene Richtungen führen.

In Münster löst man das Problem so: Autos müssen ein ganzes Stück vor der Kreuzung halten. Radfahrer dürfen jedoch bis an die Kreuzung vordringen und sich entsprechend der gewünschten Fahrtrichtung einordnen. So warten sie vor den Autos und können sicher in die Kreuzung fahren.





Bei starkem Autoverkehr wird dieser auch durch zusätzliche Ampelsignale vor der Kreuzung angehalten und dem Radfahrer eine sichere Einfahrt in einen Aufstellbereich mit einem Radfahrstreifen neben der Linksabbiegespur ermöglicht. Mit Grünbeginn kann dann der Radfahrer ohne Konflikte mit dem nachfolgenden Autoverkehr nach links abbiegen.



An großen Verkehrskreuzungen lassen sich diese Regelungen nicht immer realisieren. Hier lässt man die Radfahrer zunächst mit den Autos am rechten Fahr-

bahnrand geradeaus über die Kreuzung fahren. Dann bietet man ihnen eine sichere Fläche an, auf der sie für die Weiterfahrt nach links auf Grün warten können. Radfahrerampeln geben in der Regel auch hier einen Zeitvorsprung vor dem Autoverkehr.

Radfahrer nach rechts



So mancher Radfahrer fragt sich, wenn er nur nach rechts abbiegen will, warum er vor einer roten Ampel warten soll. Auch für diese ungeduldigen Radler hat Münster Verständnis: Wo es geht, d. h. meist auf Bordsteinradwegen, dürfen Rechtsabbieger vor der Ampel abbiegen. Da ein nachträglicher Umbau teuer ist, wird diese Regelung bei neuen Radwegen möglichst gleich eingeplant.

Komfort ist auch wichtig

Auf eine „grüne Welle“ dürfen sich in der Regel nur Autofahrer freuen. Nicht so in Münster: Auf stark nachgefragten Radrouten mit mehreren Ampeln – wie vom Hauptbahnhof in die Altstadt – wird auch ihnen eine „grüne Welle“ angeboten. Ist das nicht auf der ganzen Strecke möglich, werden wenigstens „grüne“ Teilstücke angeboten.

Komfortabel sind auch Induktionsschleifen und Infrarot-Detektoren für Radler an Ampelanlagen, wenn der Verkehr aus der Nebenrichtung sein „Grün“ erst anfordern muss und dies wie beim Auto automatisch erfolgt. Häufig gibt es auch eigens für Radfahrer bequem angebrachte „Taster“ am Radweg, die manche bei Rot auch gern als Haltemöglichkeit nutzen, um nicht absteigen zu müssen.

Dass Radfahrerampeln in Münster so gut funktionieren, ist einer systematischen Forschung zu verdanken, aus der Standardlösungen entwickelt wurden. Sie ermöglichen heute das komfortable und sichere Queren von Straßen und Kreuzungen.

Da so viele Anfragen von Städten und Kollegen kamen, die auf der Suche nach bewährten Beispielen zur Radverkehrssignalisierung waren und dabei auch Fragen zu den planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen hatten, hat die Stadt Münster das Thema grundsätzlich aufbereitet und veröffentlicht.



Die Broschüre steht auf den Internetseiten der Stadt Münster unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung/publikationen-rad.html als Download im PDF-Format zur Verfügung.

Modellstadt Münster

Münsters Verkehrsplaner machen sich mit ihren Gästen oft erst einmal mit dem Fahrrad auf den Weg. Vor Ort und im eigenen Erleben erklären sich manche Rad-Besonderheiten einfach besser. Im anschließenden fachlichen Austausch sind die Gäste aus dem In- und Ausland oft erstaunt, wie früh und konsequent Münster in Sachen Radverkehr wissenschaftlich geforscht und schlicht ausprobiert hat. Und so manche einst forsche Münster-Idee ist heute sogar in der 1997 novellierten Straßenverkehrsordnung zu finden.

Münster probierte es aus, auch wenn warnende Stimmen Unfälle und Verkehrschaos prophezeiten und eine kreative Lösung zur Beschilderung gefunden werden musste.

Nach dem ersten Versuch in den 1960er-Jahren wurde in den 1980er-Jahren systematisch in fast allen Einbahnstraßen in Wohnquartieren das Radeln in beide Richtungen zugelassen. Anfang der 1990er-Jahre belegte eine Untersuchung:



- ◆ Die Unfallzahlen steigen nicht.
- ◆ Alle Verkehrsteilnehmer verhalten sich meist der Situation angemessen und rücksichtsvoll.

Seit 1997 ist das Radfahren gegen die Richtung auch bundesweit bei entsprechender Beschilderung offiziell erlaubt.



Radfahren gegen die Einbahnstraße

Radfahrer mögen keine Umwege. Das zeigte sich früh vor allem in Einbahnstraßen, wo bequeme Radler in Gegenrichtung mal eben auf den Bürgersteig auswichen, zum Unmut der Fußgänger. Nun ist die Straße breiter als der Bürgersteig. Da liegt es nahe, Einbahnstraßen mit mäßigem und langsam fahrendem Autoverkehr für Radfahrer zu öffnen.

Stadt Münster: Radfahrer in unechten Einbahnstraßen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung. 1/92.

Download unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung/publikationen-rad.html



Fahrradstraße

Die Fahrradstraße kehrt um, was man gewohnt ist: Hier wird die gesamte Fahrbahn zum Radweg erklärt, meist sind Autos jedoch zugelassen. Die Autofahrer müssen sich aber der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen.

Münster machte 1990 die Schillerstraße zur ersten Fahrradstraße.

1993 ließ die Stadt Münster das Beispiel Fahrradstraße Schillerstraße wissenschaftlich untersuchen. Das Gutachten zählt die Vorteile von Fahrradstraßen auf:

- ◆ Wird eine Straße zur Fahrradstraße, „zieht“ sie Radfahrer an: Radfahrer schätzen sichere und attraktive Verbindungen. Man spricht auch von einer Bündelungsfunktion der Fahrradstraße.
- ◆ Autos fahren langsamer.
- ◆ Unfälle nehmen ab.
- ◆ Das Fahrradklima in der Stadt verbessert sich, weil mit der Fahrradstraße ganz deutlich gemacht wird, dass Radfahrer ernst genommen werden.

2008 hat Münster 16 Fahrradstraßen, 11 weitere sind geplant. Nicht zuletzt aufgrund der positiven Erfahrungen in Münster sind 1997 Fahrradstraßen in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden und seitdem in

Fachkreisen anerkannt als wirksames Mittel, den Radverkehr zu stärken, zu sichern und zu bündeln.

Aus Sicht vieler Verkehrsplaner konnten sich Fahrradstraßen in der Praxis bundesweit allerdings noch nicht durchsetzen, vielleicht weil es immer noch vermessens erscheint, die Fahrbahn in erster Linie für Radler zu reservieren.



Stadt Münster: Fahrradstraße Schillerstraße. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung. 2/93.

Download unter
www.muenster.de/stadt/stadtplanung/publikationen-rad.html



Radfahren in Fußgängerzonen

In Münster dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer in Fußgängerzonen fahren. Auf besonders gut genutzten Abschnitten wird diese Radfahrerlaubnis jedoch auf die Zeit von 20 bis 9 Uhr beschränkt.

Diese Regelung trägt zur Belebung der Innenstadt bei und unterstützt die Vernetzung von Wegen und Zielen. Sie fördert das Miteinander und die Aufmerksamkeit zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Die Stadt Münster vergab 1993 ein Gutachten zu Münsters Fußgängerzonen. Das Ergebnis: Alle Beteiligten sind mit der bestehenden Regelung sehr zufrieden, das Zusammenspiel von Radfahrern und Fußgängern ist durch gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz geprägt.

Grund für Münster, alles so zu lassen, und für manche andere Stadt, eine beschränkte Nutzung ihrer Fußgängerzonen durch Radfahrer zu ermöglichen.



.....

Stadt Münster: Radverkehr in Fußgängerzonen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung. 4/94.

Download unter
www.muenster.de/stadt/stadtplanung/publikationen-rad.html



Bus und Rad auf einer Spur

Auch Münster hat Anfang der 1990er-Jahre an den Hauptverkehrsstraßen Busspuren eingerichtet. Aber wohin mit den Radfahrern?

Münster machte aus der Bus- eine Umweltspur. Hier fahren Busse und Radfahrer auf einer Fahrbahn. Um der Skepsis von Busfahrern und Verkehrsbetrieben zu begegnen, gab die Verwaltung auch hier ein Gutachten in Auftrag.

Das Ergebnis: Reicht der Platz nicht, um Bussen und Radfahrern jeweils eigene Flächen zur Verfügung zu stellen, ist die gemeinsame Führung auf einer Umweltspur sinnvoll. Unter folgenden Voraussetzungen:

- ◆ Die gemeinsame Fahrbahn ist ausreichend breit.
- ◆ Die Busse fahren mit angepasster Geschwindigkeit.
- ◆ Kreuzungen und Bushaltestellen werden für beide besonders gesichert.





In Münster gibt es zwei Varianten: Wo der Platz ausreicht, wird eine Busspur eingerichtet, auf der Radverkehr zugelassen ist.



Wo weniger Platz ist, wird die Sonderspur als Radweg ausgeschildert, auf der auch der Buslinienverkehr fahren darf. Die Busse fahren hier hinter den Radfahrern her oder weichen, wenn der Verkehr es zulässt, zum Überholen auf die Fahrbahn für Autos aus.

Auf jeden Fall bestimmt gegenseitige Rücksichtnahme auch hier den Alltag. Das Konzept erwies sich als gut und wurde ebenfalls 1997 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen.

Stadt Münster: Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung. 2/95.

Download unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung/publikationen-rad.html



Tempo 30 in allen Wohngebieten

Wo Autos langsam fahren, sind Radwege überflüssig. Schritt für Schritt hat die Stadt Münster in den Wohngebieten Tempo 30-Zonen eingerichtet und verzichtet auf Radwege. Das erweitert ohne großen baulichen und finanziellen Aufwand das Radverkehrsnetz erheblich.

Ein großes Schild weist in den Einfahrtbereichen auf die Höchstgeschwindigkeit von 30km/h hin. An vielen Stellen bremsen Betonkegel die Autos und engen die Fahrbahnbreite ein, so dass auch Kinder und Gehbehinderte die Fahrbahn sicher überqueren können.

Seit 1998 gilt in allen zusammenhängenden Wohngebieten Münsters, immerhin mehr als 150, Tempo 30.

Fahrradfreundlich auch im Detail

Sperrpfosten mit Warnmarkierung schützen Radwege vor einfahrenden oder parkenden Autos. Sie sind nicht immer gut zu erkennen, vor allem in der Dunkelheit oder wenn viele Radfahrer unterwegs sind. Um Unfälle oder Gefährdungen zu verhindern, sichert die Stadt Münster Sperrpfosten mit gut sichtbaren Markierungen – und erhöht damit die Sicherheit der Radfahrer einfach und effektiv. Und noch besser: Im ganzen Stadtgebiet wird geprüft, wo Sperrpfosten ganz wegfallen können.



Eine Stadt entwickelt sich auch fürs Rad

Die Entwicklung einer Stadt ist nie abgeschlossen: Neue Stadtteile entstehen, Industrieanlagen oder Kasernen werden umgenutzt, Verkehrswege neu oder umgebaut. Bei all diesen Aktivitäten ist immer auch der Fahrradverkehr mit zu bedenken.

Ob bei Sanierungsvorhaben oder in der Bauleitplanung, das Motto muss lauten: Stadt der kurzen Wege. Das wird erreicht durch Nutzungsmischung. Denn nur wenn möglichst vielfältige Ziele – Arbeitsstätten, Schulen, Kindergärten, Geschäfte, Dienstleister, Freizeit- und Sporteinrichtungen – in der Nähe der Wohnung liegen, ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel.

Auf innerstädtischen Siedlungsflächen stellt sich Nutzungsmischung fast von selbst ein. In Neubaugebieten am Rande der Stadt ist das schon schwieriger. Aber der großflächige Siedlungsbau am Stadtrand steht zunehmend in Konkurrenz zum Erhalt stadtnaher Frei- und Erholungsflächen, so dass zukünftig der Schwerpunkt auf Sanierung und Konversion liegen wird. Für den Radverkehr ist das eine gute Aussicht, denn eine Stadt der kurzen Wege ist eine Stadt für das Rad.

Radverkehr und Flächennutzungsplan

Seit 2003 ist in Münster der Radverkehr im Flächennutzungsplan vertreten. Bei der Fortschreibung wurde als Zielkonzept für den Radverkehr formuliert:

- ◆ Schließen der Lücken im Radverkehrsnetz,
- ◆ Ausbau der bestehenden, nicht mehr den heutigen Standards entsprechenden Infrastruktur,
- ◆ Anlage einer modernen Radverkehrsinfrastruktur in Neubaugebieten,
- ◆ Verbesserung der Fahrradparksituation,
- ◆ Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer.

*Pionier der Radverkehrsförderung:
Dr. Friedrich W. Oellers,
Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im
Stadtplanungsamt*

Auch der Bund trägt dazu bei, dass die Infrastruktur für den Radverkehr künftig häufiger im Flächennutzungsplan auftauchen wird: Schon immer hat er Radwege an Straßen gefördert, wenn sie eine wichtige Verbindung für den Radverkehr darstellten. Jetzt fördert er auch Radwege, die nicht entlang einer Straße gebaut werden, aber eine wichtige Verbindungsfunktion haben. Dazu müssen Gemeinden wichtige Radverkehrsverbindungen in ihrem Flächennutzungsplan oder in einem gleichwertigen Plan entsprechend ausweisen.

Mehr Umbau als Neubau

Das Radverkehrsnetz der Stadt Münster ist in der Innenstadt fast komplett, nur an wenigen Hauptverkehrsstraßen weist es noch Lücken auf.

Doch mancher Radweg ist in die Jahre gekommen und entspricht nicht mehr unseren heutigen Ansprüchen an den Fahrkomfort. Die häufigsten Mängel sind eine nicht ausreichende Breite und eine schadhafte Oberfläche. So ist für die Radverkehrsplanung in Münster nicht der Neubau, sondern die Sanierung der Infrastruktur eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben. Sanierung heißt dabei nicht nur Instandsetzung, sondern Anpassung an die heutigen Anforderungen.

Das betrifft vor allem die alten Bordsteinradwege an den Hauptverkehrsstraßen in die Innenstadt. Ein nicht gerade günstiges Unterfangen, das die Stadt allein finanzieren muss, da Bund und Land nur den Neubau von Radwegen fördern und nicht deren Sanierung. Deshalb werden in Münster wichtige Verbesserungen oft nur im Zuge von anderen Straßenbaumaßnahmen wie Kanalbau oder Busbeschleunigung umgesetzt.





Radverkehrsplanung - eine kontinuierliche Aufgabe

Damit die Vielzahl der Einzelmaßnahmen zu einem optimalen Radverkehrsnetz verschmelzen, hat der Planungs- und Bauausschuss der Stadt Münster im Jahr 2000 das Radverkehrsprogramm beschlossen. Darin sind alle wichtigen anstehenden Einzelprojekte im Stadtgebiet aufgeführt und nach Dringlichkeit bewertet: Immerhin waren es 2000 mehr als 70 konkrete Baumaßnahmen, weitere 20 kamen noch dazu. 2008 sind 23 Maßnahmen bereits realisiert und 52 geplant. Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Darüber hinaus gibt es noch stadtweite Radverkehrsprojekte und Programme wie die Radwegweisung oder den Ausbau von Fahrradabstellanlagen.

Bei der Bewertung wurden viele Kriterien berücksichtigt, zum Beispiel: Ist bereits ein Radweg vorhanden? Wie stark ist der Autoverkehr und wie schnell darf er fahren? Verläuft dort ein Schulweg?

Aus dieser Bewertung ergibt sich das Arbeitsprogramm der Stadtverwaltung. Zur Umsetzung gibt es ein Investitionsprogramm Radverkehr. Danach wird kontinuierlich gearbeitet. Um auf aktuelle Veränderungen reagieren zu können, wird das Handlungsprogramm ständig fortgeschrieben.

Beispiel: Lückenschluss auf der Hafestraße

Die Hafestraße ist für Radfahrer eines der Einfallstore in die City und verbindet diese mit dem Entwicklungsgebiet Hafen, der sich zu einem neuen Arbeitsplatzschwerpunkt wandelt.

Seit 2008 werden Radfahrer vom Ludgeriplatz stadtauswärts vom Bordsteinradweg auf einen Radfahrstreifen geführt. So fahren sie auf einer eigenen Spur auf der Fahrbahn mit und werden an Kreuzungen von rechts abbiegenden Autofahrern gut gesehen. Das Gleiche gilt in Richtung Innenstadt. Hierdurch wurde eine der letzten Lücken im Radverkehrsnetz der Innenstadt geschlossen.

Beispiel: Großer Wurf im neuen Auen-Viertel

In Gievenbeck-Südwest entsteht das neue Auen-Viertel auf fast 100 ha als größtes Neubaugebiet in NRW. Von Anfang an war es erklärtes Ziel, neuen Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen – Familien und Singles, Studierende und Senioren – zu schaffen mit hoher Lebensqualität im Einklang mit der Natur. Und das heißt in Münster auch, optimale Rad- und Fußwegeverbindungen anzubieten.

So erschließen zwei wichtige Achsen eigens für Radfahrer und Fußgänger den nördlichen Teil des Auen-Viertels. Alle wichtigen Wohnstraßen, die für Autos als Sackgassen enden, werden als gemeinsame Fuß- und Radwege weitergeführt und sind untereinander verbunden. So kommt man ohne Umwege schnell überall hin.

Entlang der Hauptverkehrsstraße sichern Radwege den Radverkehr und eine attraktive Verbindung zum Ortskern nach Gievenbeck ist ebenfalls vorhanden. Natürlich sind die kleinräumigen Radwegeverbindungen an das Gesamtnetz der Stadt angeschlossen. Und viele Wege lassen sich ganz entspannt fahren, da man mitten durchs Grüne radelt.

Da auch Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten, Spiel- und Sportmöglichkeiten mit den Wohnhäusern zeitgleich gebaut werden oder bereits in unmittelbarer Nachbarschaft vorhanden sind, ist alles zu Fuß oder mit dem Fahrrad bequem erreichbar. Kurze Wege = wenig motorisierter Verkehr = hohe Lebensqualität: Das stimmt hier!



Wenn man Gutes tut, soll man auch darüber reden. Nicht (nur), um sich selbst zu loben, sondern damit andere von den guten Dingen wissen, sie nutzen und gern auch nachahmen können. Münster liefert Informationen und Tipps zum Radverkehr zum Beispiel im Fahrradstadtplan, in Broschüren und Faltblättern, im Internet, regelmäßig in den Medien und natürlich in der Münster Information. Und weil Tun besser überzeugt als Reden oder Lesen gehören Spaß-Aktionen und Aufklärungskampagnen rund ums Rad fest ins Jahresprogramm.

Münsters Ruf in Sachen Fahrrad hallt dabei immer wieder über die Stadtgrenzen hinaus. So kommen regelmäßig Expertengruppen aus dem In- und Ausland hierher, um Fahrradförderung made in Münster live zu erleben. Solche Kontakte nutzt Münster gern, um gemeinsam eine Lobby für das Rad zu bilden. So gehörte die Stadt beispielsweise zu den Gründungsmitgliedern der „Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“. Auch ist sie immer wieder Gastgeberin für Fachkongresse.



Das Rad ins Gespräch bringen



Informationen rund ums Rad

Mit verschiedenen Medien informiert das Stadtplanungsamt über das Radfahren in Münster.

Radfahren mit Plan

Der Fahrradstadtplan gibt einen umfassenden Überblick über Münsters Radverkehrsnetz. Darin sind alle Radwegweisungssysteme und interessante Informationen für Alltags- und Freizeiträder zu finden:

- ◆ Eine Karte im Maßstab 1:20 000 zeigt im ganzen Stadtgebiet die Routen mit der neuen Fahrradwegweisung, die Rundtouren des Radelparks Münsterland und die 11 touristischen Themenrouten.

Ins Auge springt einem dabei sofort, dass man in Münster fast überall gut radeln kann. Ist das an Hauptverkehrsstraßen mal nicht gewährleistet, ist das im Plan entsprechend gekennzeichnet.

- ◆ Münsters Fahrradwegweisungsnetz ist mit dem der Umlandgemeinden verknüpft.
- ◆ Wie gut die Innenstadt mit dem Fahrrad zu erreichen ist, zeigen Detailkarten mit der Lage der Fußgängerzonen, die außerhalb der Geschäftszeiten auch frei für die Leeze sind, mit Einbahnstraßen und Abstellplätzen für Fahrräder.
- ◆ Lagegetreu platzierte Symbole informieren außerdem über Fahrradvermietung und -reparatur, Bike & Ride und Radstationen, Gasthöfe, Museen und sportliche Einrichtungen.

Der Fahrradstadtplan kostet 3,50 Euro. Es gibt ihn beispielsweise im Stadthaus 3, Albersloher Weg 33, in der Radstation am Hauptbahnhof und in der Münster Information, Heinrich-Brüning-Straße 9.



Zum Nachlesen

Im Stadtplanungsamt Münster wurde und wird viel zum Radverkehr geforscht und geplant. Fast alles ist in Broschüren dokumentiert.

Broschüren

- ◆ Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster (2008 / GDV Unfallforschung der Versicherer)
- ◆ Signale für den Radverkehr (2007)
- ◆ Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen (1996)
- ◆ Gemeinsame Benutzung von Sonderstreifen durch Bus- und Radverkehr (1995)
- ◆ Wohin mit dem Rad? Abstellanlagen für Fahrräder (1995)
- ◆ Radverkehr in Fußgängerzonen (1994)
- ◆ Fahrradstraße Schillerstraße (1993)
- ◆ Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (1992)
- ◆ Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr (1992)
- ◆ Radfahren in unechten Einbahnstraßen (1992)
- ◆ Programm „Fahrradfreundliche Stadt Münster“ – 3. Auflage (1992)



Anregungen zum Fahrradstadtplan bitte telefonisch
(02 51) 49 2-61 61 oder per E-Mail an
stadtplanung@stadt-muenster.de



Zu vielen speziellen Fragen des Fahrradverkehrs gibt es auch Faltblätter, die das Wichtigste kurz und knapp zusammenfassen.

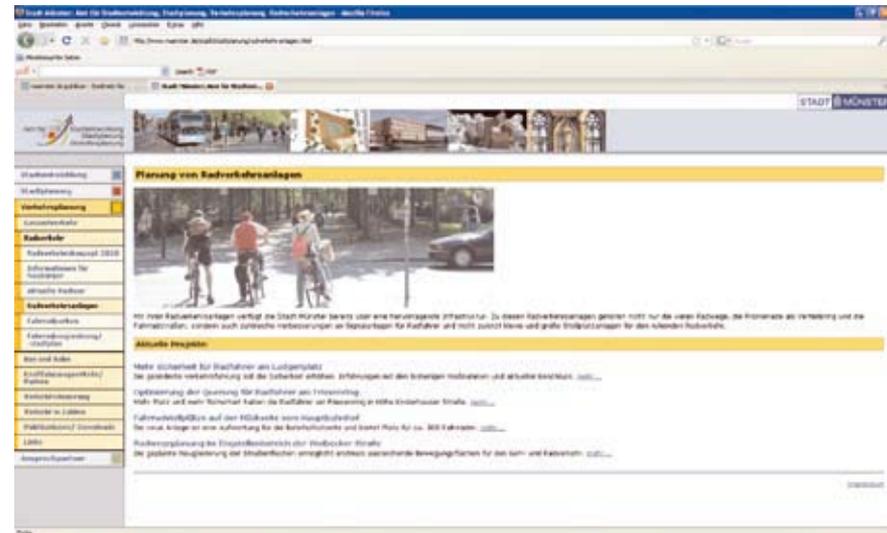
Faltblätter „Fahrrad fahren in Münster“

- ◆ Radfahren im toten Winkel
- ◆ Radfahren im Kreisverkehr
- ◆ Wegweisung bringt Bewegung
- ◆ Neue Elemente im Radverkehr
- ◆ Fahrradstraßen
- ◆ Radfahrerfreundliche Altstadt
- ◆ Informationen für Neubürger

Das Fahrrad im Netz

Das Internet gewinnt immer mehr an Präsenz. Fast alle Veröffentlichungen zum Thema Fahrrad lassen sich hier schnell und einfach als pdf-File herunterladen. Zudem findet man hier noch vieles anderes Interessantes, wie eine Rundtour, mit der man per Fahrrad einen Einblick in die praktische Verkehrsplanung in Münster gewinnen kann.

Natürlich beschäftigt sich die Stadtplanung nicht ausschließlich mit dem Fahrrad. Auch wer Informationen zu dem breiten Themenspektrum „Mobilität und Verkehr“ sucht, ist auf dieser Seite richtig.



Im Internet:
www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr.html

Mitmachen und Spaß haben

Damit noch mehr Leute umsatteln, muss man das Fahrrad ins Gespräch bringen. Die Stadt Münster tut das seit vielen Jahren mit Erfolg, manchmal auf spektakuläre, immer aber auf originelle und unterhaltsame Weise. Vor allem gute Ideen braucht es, um die Menschen für das Fahrrad zu begeistern. Hier sind ein paar davon. Nachmachen ist ausdrücklich erlaubt.

Die Masse macht´s

Eindrucksvoll zeigten 72 Menschen bei den Fahrradtagen 1990, wie viel Platz sie zu Fuß, mit dem Auto oder mit dem Bus einnehmen. Der Prinzipalmarkt bot für das Experiment die richtige Kulisse. Und die Postkarten und Poster fanden anschließend reißenden Absatz (siehe Seite 17).

1991 schlängelte sich eine Radkarawane durch die Innenstadt unter dem Motto „Eine Stadt fährt Rad“. Der Oberbürgermeister lud ausdrücklich

alle Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme ein. Mit riesigem Erfolg: Tausende fuhren von der Promenade in die Innenstadt und weiter bis zum Aasee, berufsbedingt radelnde Bäcker, Schornsteinfeger, Postboten und Polizisten machten das Bild bunt. Eine landesweite Berichterstattung der Medien war garantiert.

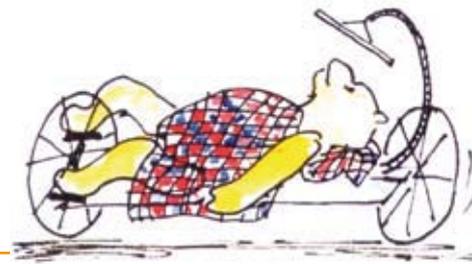
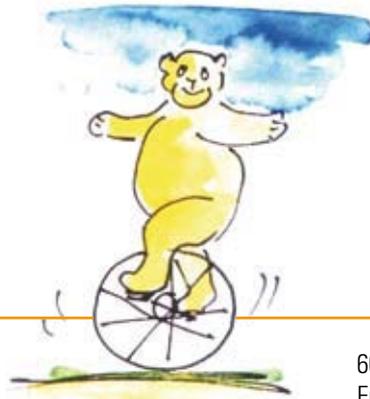
Weniger spektakulär, aber auch beliebt sind Volksrad- und Sternfahrten, bei denen jeder mitmachen kann. In Münster geht das so: Auf angenehmen Wegen radelt man, trifft sich zum Essen, Trinken und Klönen und kann bei einsetzender Müdigkeit auch einen Fahrrad-Bus-Shuttle zurück in die Stadt nehmen.

2006 stand der Eine-Welt- und Umwelttag im Aegidii- markt unter dem Motto „Münster bekennt Farbe für die Leeze“. Ein buntes Programm rund um das Radfahren wurde geboten: Hochakrobatik, Einrad-Künstler und Kunstrad- vorführungen begeisterten Groß und Klein.



Münster bekennt Farbe für die Leeze





Wer ist die oder der Beste im ganzen Land?

Ausgefallene Fahrradtypen gibt es viele: Einräder, Hochräder, Liegeräder ... Da liegt es nahe, mit diesen Kuriositäten Wettrennen zu veranstalten. 1989 radelten in Münster Liegeräder um die Wette und die Zuschauer konnten die schnellsten muskelbetriebenen Landfahrzeuge der Welt bestaunen.

1991 lautete die Frage: Wer ist der fahrradfreundlichste Arbeitgeber in Münster?

200 Unternehmen und Behörden wurden zur Teilnahme aufgefordert. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Viele Anfragen rund um das Fahrrad auf dem Arbeitsweg gingen beim Stadtplanungsamt ein,

60 Betriebe nahmen teil, am Ende wurden drei für ihr vorbildliches Engagement ausgezeichnet.

1993 schloss sich der Wettbewerb um das fahrradfreundlichste Haus in Münster an. Anzahl und Qualität der Stellplätze am und im Haus standen auf dem Prüfstand. Drei Preisträger wurden gekürt, die ihr Haus mit einer Plakette schmücken dürfen.

Wer kann schneller einkaufen? Diese Frage stellten sich bei der Umwelteinkaufsrallye ein Einkäufer auf einem Fahrrad mit Anhänger und einer im Pkw. An 6 Standorten in der Innenstadt sollte ein typischer kleiner Einkauf getätigt werden. Damit keiner schummelte, fuhr ein Radioreporter mit, der live berichtete. Klar, dass die Leeze siegte.

Geschicklichkeit und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr lassen sich testen. Radfahr- und Verkehrssicherheitstrainings, Crash-Tests, Seh-, Gleichgewichts-, Reaktions- und Bremsstests ziehen auf jeder Veranstaltung Publikum an.

Schließlich ist Wettbewerb bei Sport und Spiel gefragt: Radball ist eine ausgefallene Sportart und erfordert Geschicklichkeit, Kraft und Ausdauer.





*Karikaturen:
Rainer Karliczek*



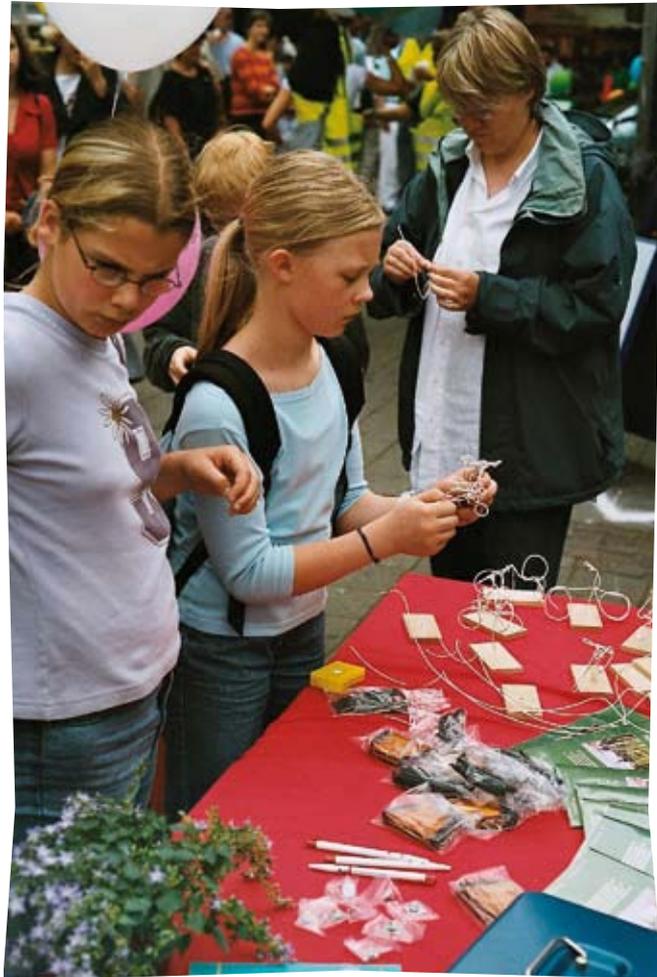
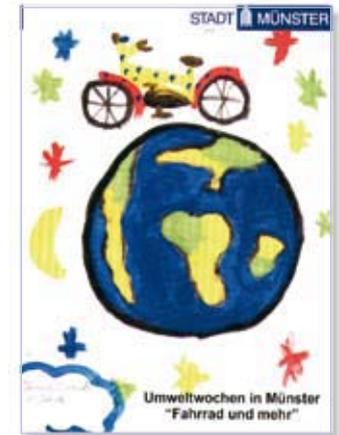
Mit Grips und Phantasie

1993 stellten sich über 100 Bürgerinnen und Bürger den kniffligen Fragen des Stadtplanungsamtes zum Energieverbrauch von Auto, Bus und Fahrrad. Zu gewinnen gab es ein Fahrrad, eine Jahreskarte der Stadtwerke Münster und einen Fahrradanhänger.

2002 war das Fahrrad Thema eines Malwettbewerbs. Unter dem Motto "Fahrrad und mehr" ließen Kinder ihrer Phantasie freien Lauf. Besonders schön fand die Jury ein Bild, auf dem ein Fahrrad gleich um die ganze Welt fuhr. Das Kunstwerk wurde Motiv für eine Postkarte und reist nun auch um die ganze Welt.

Neben Mal- sind auch Fotowettbewerbe sehr beliebt. Auch Drahtesel-Biegen ist in der Kreativsparte hoch im Kurs. Bei all diesen Wettbewerben lohnt es sich, die Ergebnisse per Postkarte oder Poster auch unters Volk zu bringen.

Vorhang auf – Zirkus, Akrobatik und Theater sind ideal für Fahrrad-Spektakel, ob Vorstellungen mit Hoch-, Kunst- oder Einrad oder die beliebte Verkehrspuppenbühne.





Langsam ist auch gut...

Immer schneller, höher, weiter ist irgendwann langweilig. Münster drehte 2002 den Spieß um und fahndete nach dem langsamsten Fahrradfahrer. Bei besonderem Erfolg winkte ein Eintrag in das Guinnessbuch der Rekorde. Der Parcours musste ohne Stehenbleiben oder Rückwärtsfahren möglichst im Schneckentempo bewältigt werden. Einer unter 90 Teilnehmern fuhr 20 Meter in 1 Minute und 59 Sekunden. Phantastisch: Rekord!

Die Kleinen brauchen keine Superlative, sondern Spaß. Und den gab es 2002 auf dem Giro dei Bambini: 2,5 Stunden Spaßfahrt auf der Promenade mit Zwischenstopps zum Rätseln und Rasten. Zur Belohnung gab es kleine Preise.

Zwölf Monate Saison

Fahrradthemen haben das ganze Jahr über Saison. So gibt es eine breite Palette von geführten Radwanderungen zu speziellen Themen. Auch gesellige Touren z. B. am Feierabend finden Freunde. Reisevorträge, Ausstellungen und Messen bieten Anregungen für die nächste Fahrt.



Beliebt sind auch jedes Jahr neu Gebraucht Fahrradmärkte und Fahrradversteigerungen. Manchmal hat hier schon Schnäppchen gemacht.

Schutz vor Diebstahl bieten Aktionen zur Fahrradcodierung.

Oder: Fachleute diskutieren mit Bürgern in Talkrunden. Oder: Der Einzelhandel präsentiert auf Modenschauen die richtige Kleidung auf dem Rad. Oder: ... Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt.

Das Schöne am Radfahren ist, es kann fast jeder! Daher kann auch jeder mitmachen: Bürger, Promis, Fachleute, Künstler, Verbände und Vereine, Polizei, Verkehrswacht, Versicherungen, Fahrradindustrie und -dienstleister, Firmen, Kirchen ... noch jemanden vergessen?





Besuch aus Botswana

Voneinander lernen

In Münster weiß man viel über das Fahrrad, weshalb immer wieder Gäste aus dem In- und Ausland hierher kommen, deren Interesse nicht in erster Linie touristischer Natur ist. Sprachbarrieren sind im persönlichen Kontakt und Erleben schnell überwunden. So gehört doch in der Regel die ein oder andere Radtour mit zum Programm.

Im Jahr 2008 gab es über 30 Besuche von Personen und Fachgruppen wie beispielsweise:

- ◆ 7 Ratsmitglieder, Umweltschützer und Verkehrsfachleute aus Sakai in Japan sammeln Informationen und Ideen für ein neues Radverkehrskonzept.
- ◆ Koreanische Experten aus Kongi informieren sich über die Radverkehrsplanung in Münster.
- ◆ Eine indonesische Journalistin recherchiert für einen Beitrag, der in der Deutschen Welle gesendet wird.
- ◆ Ein Experte aus Chiang Mai in Thailand informiert sich in Leiden/ Niederlande und in Münster über die Entwicklung des Radverkehrs und konkrete Fördermaßnahmen.
- ◆ Eine Expertin aus Calgary in Kanada informiert sich über radverkehrstechnische Elemente.
- ◆ Ein Professor mit Team aus Nagasaki in Japan reist zu einem Erfahrungsaustausch zu Klimaschutz und Radverkehr an.
- ◆ Verkehrsingenieure aus Tokio in Japan informieren sich über das Mobilitätsmanagement in Münster.
- ◆ Der Rat aus Hengelo in den Niederlanden hört im Rahmen eines umfassenden Tagesprogramms einen Vortrag zur „Förderung des Radverkehrs in Münster“.
- ◆ 10 Verkehrsplaner aus Österreich und Liechtenstein starten nach einem Vortrag zum Thema „Einführung in die Radverkehrsplanung“ zu einer geführten Fahrradrundfahrt.



Über die Fahrradhauptstadt Münster wird in japanischen Lifestyle-Magazinen berichtet.

Die Besuche aus Japan haben bereits Tradition. Zwar ist Tokio nicht direkt mit Münster zu vergleichen, aber auch dort setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Stadt nicht noch mehr Autoverkehr erträgt. Das Industrieland Japan hat genau wie Deutschland das Abkommen von Rio unterzeichnet und sich damit verpflichtet, den CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Der „Eco-Lifestyle“ vieler Münsteraner scheint Japaner zu faszinieren.



Der Austausch von Erfahrungen, Theorien und Erkenntnissen steht auch bei den Kongressen und Seminaren im Vordergrund, zu denen die Stadt Münster immer wieder einlädt:

◆ **1989: Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor**

Thema ist die Bedeutung des Fahrrades bei Fahrradproduktion und -handel, bei Einkauf und Tourismus, für die Gesundheitsvorsorge und den Umweltschutz sowie für die Sicherheit im Straßenverkehr und die Belebung der Bauindustrie.

◆ **1991: Radverkehrsplanung = Radverkehrsförderung**

Der Kongress stellt das Landesprogramm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ vor. Aus ihm wird 1993 die gleichnamige Arbeitsgemeinschaft entstehen, zu deren Gründungsmitgliedern Münster zählt.

◆ **1993: Neue Wege für das Rad**

Ein Fachpublikum ist eingeladen, die neuen Entwicklungen in der Radverkehrsplanung Münsters kennen zu lernen: Radverkehr in Fußgängerzonen, Radverkehr in Fahrradstraßen, Umweltpuren für Bus und Rad, Fahrradstation und Ampeln für Radfahrer.

◆ **1994: Radverkehrswegweisung**

Die Vorteile einer Fahrradwegweisung und erste Erfahrungen damit stehen im Mittelpunkt dieser Veranstaltung. Im Ergebnis entstehen Planungen für ein einheitliches integriertes Wegweisungssystem für Münster, das Münsterland und NRW mit Vorbildcharakter für ganz Deutschland.

◆ **1996: mensch.mobil – Forum für humane Mobilität**

Was als „Münstersche Fahrradtage“ begann, wird 1996 zu „mensch.mobil“. Ziel ist es, das Thema Mobilität erstmals verkehrsmittelübergreifend anzugehen.

◆ **1999: intermove `99 – 1. Internationale Mobilitäts- und Verkehrsmesse Münster `99**

Ein erlebnisorientiertes Programm zeigt die neuesten technologischen Entwicklungen für den Verkehr der Zukunft auf. Auf

4 000 qm Ausstellungs- und 2 000 qm Aktionsfläche präsentieren 79 Aussteller alles, was sich bewegt, vom solar- oder elektrisch betriebenen Mobil bis hin zum Hightech-Rad.

◆ **ECOMM `99**

340 Teilnehmer und 70 Referenten aus 14 Nationen nehmen an diesem Verkehrskongress teil, um sich mit Lösungen für die Mobilität von morgen auseinanderzusetzen.

◆ **2002: Symposium „Nahmobilität in der Stadt“**

Das neue Leitbild der Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW möchte die Qualität unseres Lebensraumes auf Dauer sichern.

◆ **2004: Rikscha Rikscha**

Internationales Symposium zum nachhaltigen und ökologischen Stadtverkehr in Asien und Europa

◆ **2006: Fahrradparken als Instrument der Radverkehrsförderung**

Der Kongress lotet die Potenziale zwischen Anspruch und Wirklichkeit aus.

◆ **2007: Abschlussveranstaltung zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes NRW in Münster**

◆ **2008: Auftaktveranstaltung zur Verkehrsunfallprävention**

Themenschwerpunkt ist die Sicherheit beim Ein- und Abbiegen.

Diese Beispiele zeigen, dass sich moderne und umweltverträgliche Verkehrsplanung längst nicht mehr beim Thema Fahrrad erschöpft. Innovatives und vernetztes Denken liefert den Schlüssel für den Mobilitätsmix nicht erst in der Stadt von morgen.

Münster steht nicht alleine



Eine tolle Idee: Städte, die Fahrradförderung aktiv, innovativ und nachhaltig betreiben, bilden eine Arbeitsgemeinschaft. Sie schließen sich zusammen zu einem Netzwerk, tauschen Informationen und Erfahrungen aus, beraten sich untereinander, dienen als Ansprechpartner, entwickeln die Fahrradförderung konzeptionell weiter, bündeln alle Aktivitäten und tragen das Thema in die Öffentlichkeit. All das leistet die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ nun seit über 15 Jahren sehr erfolgreich.

.....

**Informationen zur Arbeitsgemeinschaft
„Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.“ sind zu finden unter
www.fahrradfreundlich.nrw.de**

Fahrradfreundliches Münster

1993 wurde die Arbeitsgemeinschaft gegründet und Münster war von Anfang an dabei. Die Westfalenmetropole bekam gleich zu Beginn die Vorreiterrolle zugewiesen, denn viele Projekte, über die in anderen Städten noch kontrovers diskutiert wurde, waren hier bereits in der Praxiserprobung. Und als fahrradfreundliche Stadt bekam man in einigen Fällen auch mehr Handlungsspielraum zum Experimentieren. Diese Experimente wurden wissenschaftlich untersucht und dienen somit als Argumentationshilfe für andere Städte und Gemeinden, die in Sachen Fahrradverkehr etwas tun wollen.

Auch nach 15 Jahren spielt Münster eine sehr aktive Rolle in der Arbeitsgemeinschaft. Vertreterinnen und Vertreter des Stadtplanungsamtes sind kontinuierlich beteiligt an der Konzeption und Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit der fahrradfreundlichen Städte. Sie arbeiten mit an dem Internetauftritt und beteiligen sich als Ideengeber und Koordinator für neue Projekte und Aktionen.

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.



Kampagnen ins rechte Bild gerückt

Und Münster profitiert von der Mitarbeit: Die Arbeitsgemeinschaft koordiniert die Öffentlichkeitsarbeit aller Mitgliedsstädte und kann sie so in einen stärkeren Fokus stellen. Jedem ist im Jahr 2003 sicher die Plakatserie in Münster aufgefallen, und diese Plakate konnte man in allen Mitgliedsstädten sehen.



.....

**und 2008 tun sie es
sogar 400 097 mal!**



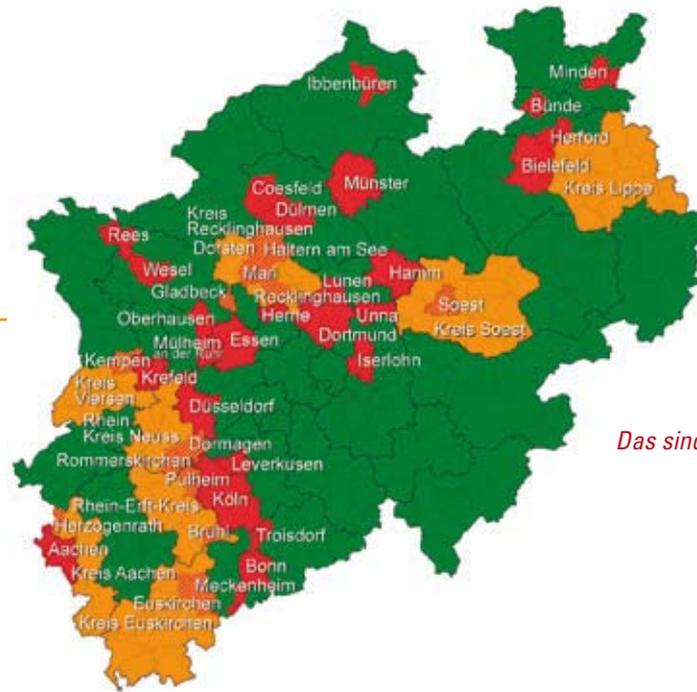


Es werden aber auch ganz spezielle Themen des Radverkehrs publikums-wirksam aufgegriffen. So ist „Sehen und Gesehen-Werden“ mit großem Lichtcheck eine jährlich wiederkehrend Aktion an Schulen in der dunklen Jahreszeit. An den Schulen in Münster steigt das Interesse an dieser Aktion kontinuierlich: 2008 nahmen über 15 Schulen, Fahrradhändler, Polizei und Verwaltung teil.

Zu einer ganzen Reihe von Themen liegen Informationsbroschüren vor. Zusätzlich gibt es noch „fahradfreundlich mobil“, das Infoforum der Arbeitsgemeinschaft, das mehrmals im Jahr alles Wissenswerte zum Radverkehr und zur Nahmobilität zusammenträgt.

Zu vielen Anlässen kommt aber auch der Messestand zum Einsatz. Professionell wird hier über die Arbeitsgemeinschaft und ihre Mitglieder informiert.





Das sind die 48 Mitglieder (Stand 2008)

Fahrradfreundlich macht Schule

Aus den anfangs 13 Mitgliedsstädten sind mittlerweile 48 geworden. Es sind nicht mehr nur Städte, sondern auch Kreise und Gemeinden. Weitere bereiten sich zur Zeit auf das Aufnahmeverfahren vor. Denn nur wer wirklich das Rad voran bringen will, wird in den Arbeitskreis aufgenommen.

Die Stärke der Arbeitsgemeinschaft liegt in der Vielfalt ihrer Mitglieder. Manche haben ganz andere Ausgangspositionen als Münster und müssen in der Fahrradförderung daher auch eigene Wege gehen. Und oft genug sind auch neue Anregungen für „alte Hasen“ dabei.

Fahrrad und Füße und mehr

Die Arbeitsgemeinschaft hat im Laufe der Zeit ihr Aufgabenspektrum erweitert: Die Mitglieder sehen sich nicht nur als fahrradfreundliche Modellstädte, sondern verfolgen das Ziel, eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität zu fördern. Und das garantieren neben den Fahrradfahrern auch Fußgänger, Inliner, Kickboarder ...



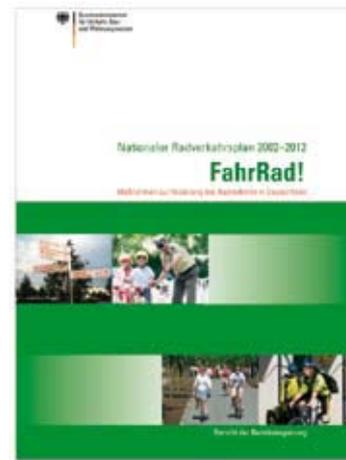
Diese und viele andere Broschüren sind erhältlich unter www.fahrradfreundlich.nrw.de oder bei der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ Konrad-Adenauer-Platz 17, 47803 Krefeld

Acht zentrale Leitbildaspekte der fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden

- ◆ Mehr Lebensqualität in der Stadt:
durch Nahversorgung und Naherholung, was Nahmobilität ermöglicht,
- ◆ Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen:
attraktive, sichere und barrierefreie Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Radfahrer, aber auch Fußgänger, Inliner, Kickboarder, Skater,
- ◆ Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer:
das Fahrrad ist mit den anderen Verkehrsträgern gleichberechtigt,
- ◆ Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität:
Bewegung in Alltag und Freizeit steigert die Gesundheit und das Wohlbefinden, insbesondere von Kindern und Senioren,
- ◆ Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus & Umwelt:
die fahrradbezogenen Wirtschaftsbereiche leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Umwelt ,
- ◆ Mehr System im Radverkehr:
Radverkehr ist ein Gesamtsystem aus Infrastruktur, Service und Kommunikation,
- ◆ Mehr Verkehrssicherheit für alle:
vor allem für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer – insbesondere für Kinder,
- ◆ Mehr Radverkehr im Gesamtverkehr:
der Radverkehrsanteil soll in den Städten auf durchschnittlich 25 % und der Anteil der Radfahrer, Fußgänger, Inliner, Kickboarder, Skater insgesamt auf über 60 % steigen.

Weite Kreise

Nordrhein-Westfalen ist wegweisend, was die Fahrradförderung angeht, keine Frage und das ist vor allem ein Verdienst der Arbeitsgemeinschaft. Daher ist es nicht erstaunlich, dass das Verkehrsministerium sich von den Mitgliedern auch in bundesweiten Fragen zum Radverkehr beraten lässt. So zeigt der Nationale Radverkehrsplan „FahrRad!“, der erstmalig im Jahr 2000 verabschiedet wurde, in vielem die nordrhein-westfälische Handschrift.



Informationen zum Nationalen Radverkehrsplan
„Fahr Rad!“ unter www.nationaler-radverkehrsplan.de

So hoch der Stellenwert des Fahrrads in Münster auch ist, ein Problem gibt es noch zu lösen: Im Gegensatz zu Autofahrern haben Radfahrer keine „Knautschzone“. Deshalb sind Unfallfolgen für Radfahrer oft gravierend. Und wo so viele Radfahrer unterwegs sind, wie in Münster (38 % Verkehrsanteil), entstehen auch zusätzliche Konfliktpunkte.

Obwohl Radfahrer nur an 9 % aller Unfälle beteiligt sind, sind 42 % aller bei Unfällen Verletzten Radfahrer. Diese Unfälle passieren zum Beispiel, weil Radfahrer sich nicht an Verkehrsregeln halten, Autofahrer oftmals beim Abbiegen Radfahrer übersehen und Verkehrsteilnehmer sich nicht umsichtig genug verhalten.

Münster hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil noch weiter zu steigern. Doch das heißt auch: Radfahren muss sicherer werden!

Deshalb nimmt Münster die Unfallursachen ganz genau unter die Lupe. Oft sind Verhaltensänderungen aller Verkehrsteilnehmer, Radfahrer wie Autofahrer, gefordert: Viele sind sich der Gefahren gar nicht bewusst, denen sie sich durch unachtsames oder auch regelwidriges Verhalten aussetzen. Oder aber das richtige und sichere Verhalten muss erst geübt werden.

Mindestens ebenso wichtig ist die gebaute Infrastruktur. Eine genaue Auswertung der Unfallstatistik hat eine Komplettüberprüfung des Hauptstraßennetzes ins Rollen gebracht. Auch hier sind Sicherheitspotenziale zu aktivieren.

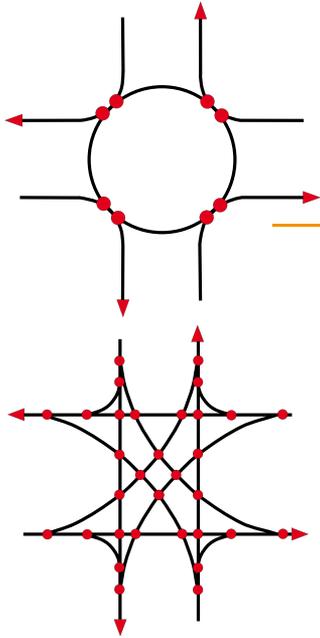
Wichtige Fortschritte in Sachen Sicherheit sind inzwischen gemacht, wie die folgenden Seiten zeigen. Und das Beste: Es konnten neue Partner gefunden werden, mit denen das ehrgeizige Ziel engagiert erarbeitet wird.



Sicher in die Zukunft



Runde Sache: Kreisverkehr



Der Kreisverkehr ist die Alternative zur Kreuzung mit Ampeln. Er erlebt derzeit nicht nur in Münster eine Renaissance und das aus gutem Grund:

- ◆ Der Verkehr fließt flüssiger als im Stop-and-Go an Kreuzungen mit Ampeln.
- ◆ Alle Verkehrsteilnehmer fahren langsamer: meist 20-30 km/h.
- ◆ Egal, wie viele Straßen aufeinander treffen: Gefahren wird immer in eine Richtung und abgebogen nur nach rechts.

So ist der Kreisverkehr sicher und komfortabel für alle Verkehrsteilnehmer. Und günstiger ist er auch, entfällt doch die Einrichtung und Wartung aufwändiger Ampelanlagen.

Da überrascht es nicht, dass immer mehr Ampel-Kreuzungen zu selbstregelnden Kreisverkehren umgebaut werden. In Münster gibt es bereits 16 Kreisverkehre, 15 weitere sind geplant. Allerdings erfordert das sichere Radfahren im Kreisverkehr die Einhaltung einiger Regeln, die die Stadt Münster in einem Faltblatt zusammengestellt hat.

Klein und komfortabel

Die meisten sind sogenannte kompakte oder kleine Kreisverkehre mit einem maximalen Durchmesser von 40 m. Radfahrer fahren hier meist auf umlaufenden Bordsteinradwegen im Kreisverkehr. Die kompakten Kreisverkehre sind sicher und bieten Kraftfahrzeugen wie Radfahrern einen hohen Fahrkomfort.

Daneben gibt es die „Mini-Kreisel“. Sie haben eine Größe von bis zu 24 m und liegen meist abseits der Hauptverkehrsstraßen. Sie werden oft an kleineren Kreuzungen gebaut, wo die Rechtsvor-links-Regel nicht sicher genug ist. Da im Mini-Kreisel langsam gefahren wird und die Verkehrsbelastung nicht hoch ist, fahren Radfahrer zusammen mit den Autos auf der Fahrbahn.

Sicheres Radfahren in großen Kreisverkehren



Auf Schutzstreifen können Radfahrer sicher neben den Autos an den Kreisverkehr heranfahren



Vor der Einfahrt in den Kreisverkehr ausreichend große Lücken abwarten.



Im Kreisverkehr mittig in der rechten Fahrspur fahren und deutlich Handzeichen geben.





Groß und komplex

Eine Sonderstellung hat in Münster der Ludgeriplatz, Münsters größter Kreisverkehr. Mit gleich sechs Straßen hat er eine zentrale Verteileraufgabe am Rande der Altstadt. Täglich passieren 38.000 Kfz, 12.000 Fahrräder und 20 Buslinien den Platz, der zu den verkehrsreichsten in Münster gehört.

Einen Radweg gibt es am Ludgeriplatz nicht, Radfahrer fahren mit den Autos auf der Fahrbahn. Schutzstreifen in den Zufahrten zum Kreisverkehr verdeutlichen den notwendigen Verkehrsraum für Radfahrer. Diese Schutzstreifen dürfen und müssen sogar durch größere Fahrzeuge mit beansprucht werden. Um im toten Winkel nicht übersehen zu werden, gilt für Radfahrer stets: „Sicher bin ich nur dahinter“.

Der rechte Randbereich der Zufahrten zum Kreisverkehr ist seit 2008 mit einem für Radfahrer unkomfortablen Fahrbahnbelag ausgestattet, um sie von einer Fahrt in den toten Winkel abzuhalten.

Im Ludgerikreis fahren Radfahrer am sichersten in der Mitte der rechten Fahrspur. Handzeichen, die die Fahrtrichtung eindeutig anzeigen, erleichtern allen die Orientierung. Auch hier gilt wie für alle innerstädtischen Kreisverkehre: Radfahrer, die im Kreis fahren, haben Vorfahrt vor allen ein- und ausbiegenden Fahrzeugen.

Mehrere Jahre diskutierten Fachleute aus Forschung und Verwaltung die Verkehrsführung. Viele Planungsvorschläge, auch aus der Bürgerschaft, wurden abgewogen. Immer wieder wurde ein Radweg am Ludgerikreis gefordert und untersucht, doch der hätte gravierende Nachteile:

- ◆ Es würden neue Konfliktpunkte geschaffen.
- ◆ Das große Radverkehrsaufkommen würde das Verkehrssystem zum Erliegen bringen.

Optimierte Zu- und Ausfahrten für den Radverkehr im Ludgeri-Kreisverkehr



- ◆ Die Leistungsfähigkeit des wichtigen Kreisverkehrs würde durch einen von der Fahrbahn abgesetzten und mit Ampeln gesicherten Radweg erheblich vermindert. Für Radfahrer wäre dies ein Gewinn an Sicherheit um den Preis eines Komfortverlusts durch Wartezeiten.

Münster hat sich für folgende Lösung entschieden: Der Radverkehr fährt weiter mit den Autos auf der Kreisfahrbahn, aber die Ein- und Ausfahrten in den Kreis wurden sicherer gestaltet. Verschiedene Varianten wurden ab Sommer 2004 in mehreren Verkehrsversuchen erprobt und die beste 2008 schließlich umgesetzt. Die Fahrradhauptstadt setzt damit auf partnerschaftliches und rücksichtsvolles Verhalten, das durch bauliche Verbesserungen unterstützt wird.



Der detaillierte Untersuchungsbericht „Maßnahmen-vorschläge zur Steigerung der Radverkehrssicherheit am Ludgeriplatz“ ist beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und unter

www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-anlagen_ludgeriplatz2008.html

zu erhalten. Die Website bietet zudem eine gute Übersicht über den aktuellen Diskussionsstand zum Radverkehr im Ludgerikreis.

Regeln für das Miteinander im Kreis

Für ein sicheres Miteinander im Kreis gibt es klare Regeln, auch für Radfahrer:

Regel Nr. 1: Innerorts haben Radfahrer im Kreis Vorfahrt

Auf Münsters Stadtstraßen fahren Radfahrer in der Regel auf Bordsteinradwegen direkt neben dem Kreisverkehr oder ein wenig von ihm abgesetzt. Autos, die einbiegen oder ausfahren, müssen Radfahrern im Kreisverkehr Vorfahrt gewähren. Jeder Kreisverkehr ist mit „Vorfahrt-achten-Schildern“ eindeutig beschildert.

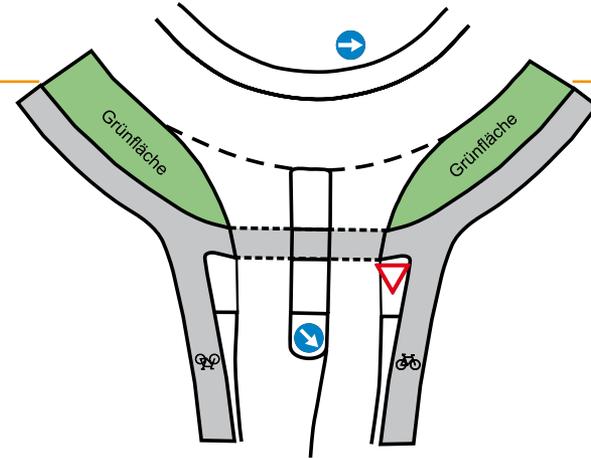
Doch egal wie eindeutig die Regeln auch sind: Radfahrer tun gut daran, auch im Kreisverkehr aufmerksam zu fahren und mit Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen. Wer seine Fahrtrichtung mit Handzeichen deutlich macht, trägt zur Verkehrssicherheit bei.

Regel Nr. 2: Außerorts müssen Radfahrer Vorfahrt gewähren

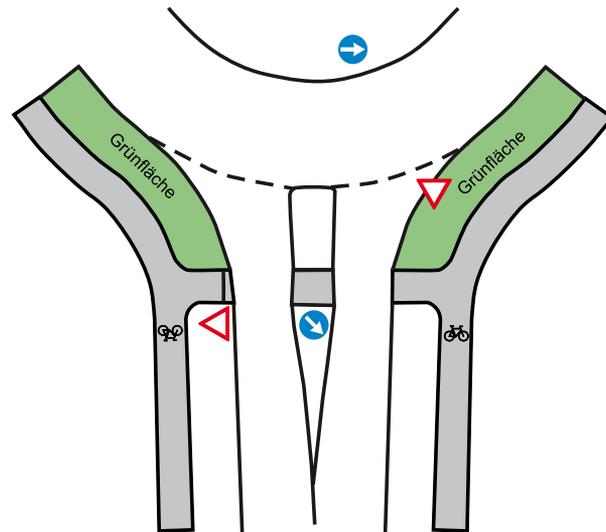
Kreisverkehre, die außerhalb bebauter Gebiete liegen, funktionieren für Radfahrer anders: Zwar fahren sie auch hier auf von der Fahrbahn abgesetzten Bordsteinradwegen um den Kreisverkehr herum, aber sie müssen Fahrzeugen Vorfahrt gewähren, die einbiegen oder ausfahren.

Auch hier zeigen „Vorfahrt-achten-Schilder“ eindeutig die Verkehrsregelung.

Das Faltblatt „Radfahren im Kreisverkehr“ gibt es beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr_faltblaetter.html



Beispiel der Radverkehrsführung in einem Kreisverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften

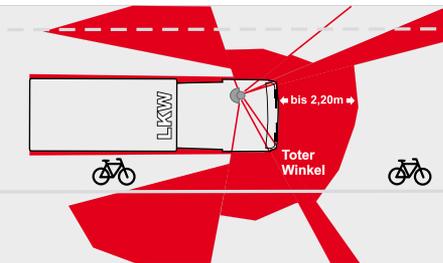


Beispiel der Radverkehrsführung in einem Kreisverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften

Toter Winkel - die unterschätzte Gefahr

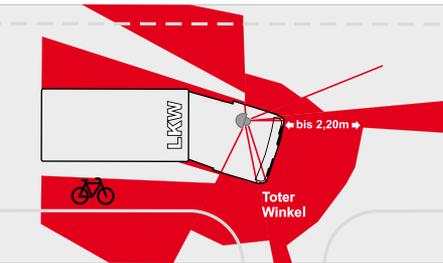
Foto: ADAC e.V.

Schwere Verletzungen und tödliche Unfälle sind bei Radfahrern selten: So werden in Münster im Jahr über 135 Millionen Wege mit der Leeze gefahren. Dem stehen im ganzen Jahr 2007 109 schwer verletzte Radfahrer gegenüber, getötet wurde 1 Radfahrer. Dennoch ist natürlich jeder Unfall einer zu viel. Zumal Radfahrer deutlich weniger geschützt sind als Autofahrer. Unfälle mit schwersten Folgen für Radfahrer, aber auch Mofafahrer, Fußgänger und Inline-Skater haben fast immer eine Ursache: den toten Winkel.



Was ist der tote Winkel?

Fahrer großer Fahrzeuge, wie Lkw, Busse oder auch Transporter, können sich nur über ihre Rückspiegel zur Seite und nach hinten orientieren. Das Problem: Die Spiegel zeigen nur einen Teil des Raumes neben und hinter dem Fahrzeug. Den Raum, den die Spiegel nicht erfassen, nennt man toter Winkel. Radfahrer, die sich darin aufhalten, kann auch der aufmerksamste Fahrer schlicht nicht sehen!



Beim Rechtsabbiegen großer Fahrzeuge verschärft sich das Problem noch: Der tote Winkel verschiebt sich so, dass vor allem Radfahrer rechts neben dem Fahrzeug extrem gefährdet sind.

Das Fahrerhaus ist nicht komplett verglast. Holme zwischen den Scheiben und auch die Spiegel verhindern eine freie Sicht. Und auch was direkt vor dem Fahrzeug ist, kann der Fahrer von seinem Sitz aus nicht sehen.



Foto: ADAC e.V.



Wissen und Handeln

So wichtig es ist, die Gefahr des toten Winkels zu kennen – auf der Leeze hat niemand einen Winkelmesser dabei. Da hilft es, sich Standardsituationen zu merken, in denen besondere Vorsicht gefragt ist.

Gefährlich sind vor allem:

- ◆ große Fahrzeuge wie Lkw, Busse und Müllfahrzeuge,
- ◆ Transporter mit hohen, geschlossenen Aufbauten,
- ◆ rechts abbiegende Fahrzeuge,
- ◆ Pkw-Fahrer, die sich nur über die Spiegel nach hinten orientieren und auf den Schulterblick verzichten,
- ◆ und sogar stehende Fahrzeuge: Wer beim Aussteigen nicht über die Schulter schaut, übersieht ebenfalls Radfahrer im toten Winkel und holt sie ggf. mit der Autotür aus dem Sattel.

Überholen?

Deshalb: Niemals als Radfahrer auf der Fahrbahn an großen fahrenden Fahrzeugen rechts vorbeifahren. Hier fährt man „tot-sicher“ im toten Winkel. Biegt das Fahrzeug unvermittelt rechts ab oder hält es auch nur nicht die Spur, ist der Radfahrer in höchster Gefahr.

Insbesondere an Einmündungen müssen Radfahrer mit sicherem Abstand hinter den großen Fahrzeugen fahren. Die Stadt Münster weist an gefährlichen Einmündungen, beispielsweise am Ludgerikreis, mit einem Verkehrsschild auf die Gefahr hin.



Kinder warnen!

Kinder sind kleiner und unerfahrener und deshalb gefährdeter. Sie müssen besonders auf die Gefahren des toten Winkels aufmerksam gemacht werden.

In Münster arbeiten die DEKRA und die Verkehrswacht zusammen, um Schülerinnen und Schülern zu zeigen, was man aus einem Lkw heraus sieht und was nicht. Die Kinder schlüpfen in die Rolle des Lkw-Fahrers, setzen sich direkt hinter das Lenkrad und sehen so selbst, wo die Gefahr verborgen liegt.

.....
Moderierte Aktionen zum Thema „Toter Winkel“ bieten in Münster die DEKRA an:

Tel. (02 51) 97 570, muenster.automobil@dekra.com und die Verkehrswacht:

Tel. (02 51) 28 03 812, info@verkehrswacht-ms.de



Foto: ADAC e.V.

Spiegeln hilft

Um die Gefahren des toten Winkels zu vermindern, wurde ein weiterer Außenspiegel entwickelt. Er wird an der Frontscheibe des Lkws angebracht und verringert die Größe des toten Winkels auf 4 Prozent. Neueste Untersuchungen in den Niederlanden zeigen jedoch, dass der neue Spiegel die in ihn gesetzten Erwartungen leider auch nicht ganz erfüllt.

Das zeigt: Bei aller Technik gibt es keine 100-prozentige Sicherheit. Auch Lkw-Fahrer haben nur zwei Augen und müssen sich oft in fremder Umgebung zurecht finden. Daher gilt weiterhin für jeden Radfahrer: Fahre aufmerksam und defensiv und vermeide gefährliche Situationen!

.....
Beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung gibt es ein Faltblatt zum Thema „Radfahrer im toten Winkel“, auch im Internet unter:

www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr_faltblaetter.html



In jedem Alter sicher unterwegs

Verkehrssicherheit beginnt im Kopf. Erst mit dem korrekten Verhalten und der richtigen Ausrüstung sind Jung und Alt sicher unterwegs. In Münster sind deshalb viele aktiv, um nicht nur bei den Jüngsten das Bewusstsein für die eigene Verantwortung im Straßenverkehr zu wecken.



Mit dem Esel in die Kita

Der kleine Esel Emilio kommt zu den Kindergartenkindern und lässt sie an seinen Reise-Erlebnissen teilhaben. Was ist eine Ampel? Und was ist ein Zebrastreifen? Emilio entdeckt die Verkehrsregeln auf spannende und erlebnisreiche Weise, gewinnt dabei neue Freunde und besteht so manches Abenteuer.

Das Puppenspiel führt die Kleinen spielerisch und mit Musik untermalt in das Thema „Verkehr“ ein. Nach der Vorstellung wird das Erlebte besprochen und schließlich mit Eltern und Erzieherinnen auf der Straße in der Praxis trainiert. Die Verkehrserziehung ist Aufgabe der Eltern. Daher ist es wichtig, sie an diesen Aktionen zu beteiligen.

.....
**Träger der Verkehrspuppenbühne ist das Polizeipräsidium
Münster, Direktion Verkehr, Verkehrssicherheitsberatung,
Tel. (02 51) 27 515-22 bis -28
vsb.muenster@polizei.nrw.de**



Radfahrtraining in der Schule

Bei der Anmeldung in der Grundschule bekommen die Eltern in Münster ein Merkblatt mit Tipps für den sicheren Schulweg ihrer Kinder. Schwerpunkt der Verkehrssicherheitserziehung an den Schulen ist aber das Radfahrtraining. Schulkinder sind viel mit dem Fahrrad unterwegs und nehmen zunehmend selbständig am Verkehr teil.

Hier setzt die Polizei an: Alle Grundschulkinder in Münster machen mit. Liegt in der 1. und 2. Klasse der Schwerpunkt noch auf dem Training der Motorik im Schutzraum Schulhof, wird in der 3. und 4. Klasse das Gelernte in der Praxis geübt. Denn nur unter realen Verkehrsbedingungen kann ein Gespür für das „Gefahren-Sehen“ entwickelt werden.

Themen des Radfahrtrainings sind:

- ◆ Fahrrad- und Helmcheck
- ◆ Auf- und Absteigen von / nach rechts
- ◆ Anfahren
- ◆ Rechtsfahrgebot
- ◆ Vorbeifahren an Hindernissen
- ◆ Vorfahrtsregeln
- ◆ Indirektes Linksabbiegen
- ◆ Toter Winkel
- ◆ Kreisverkehr
- ◆ Linksabbiegen
- ◆ Ampeln

Bewusst werden Lehrkräfte und vor allem auch die Eltern in das Training einbezogen: So erfahren die Eltern, was ihren Kindern vermittelt wird, und werden für Gefahren weiter sensibilisiert. Zudem können sie sich ein Bild von den Fähigkeiten und Leistungsgrenzen ihres Kindes machen und gemeinsam das Erlernete noch einmal gezielt üben.

Was Kinder wann können:

- 3-4 Jahre Kinder haben Schwierigkeiten, ein fahrendes von einem stehenden Fahrzeug zu unterscheiden. Sie meinen auch, ein Auto habe keinen Bremsweg.
- 6 Jahre Kinder haben noch immer einen stark eingegrenzten Blickwinkel: Sie sehen etwa ein Drittel weniger als Erwachsene. Sie können nach wie vor ihre Aufmerksamkeit nicht teilen und Unwesentliches nicht vom Wesentlichen trennen.
- 7 Jahre Sie können rechts und links einigermaßen unterscheiden. Sie beginnen Vorstellungen, Wahrnehmungen und Gefühle voneinander zu trennen.
- 8 Jahre Kinder können die Richtung von Geräuschen bestimmen und beginnen, die Abhängigkeit von Größe und Entfernung sowie Zeit und Entfernung zu begreifen.
- 9 Jahre Ab diesem Alter kann von einer angemessenen Fähigkeit zur Entfernungseinschätzung ausgegangen werden. Das vorbeugende Gefahrenbewusstsein ist mit etwa 9 bis 10 Jahren vorhanden. Kinder lernen, sich so zu verhalten, dass Gefahren von vornherein reduziert werden können.
- 10 Jahre Geschwindigkeiten können nun annähernd korrekt eingeschätzt werden.
- 14 Jahre Alle Fähigkeiten für das Fahrradfahren sind vorhanden. Kinder reagieren immer noch deutlich langsamer als Erwachsene. Sie haben immer noch Schwierigkeiten, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen.

Verkehrstüchtige Leezen für Jugendliche

An weiterführenden Schulen läuft seit mehreren Jahren die Aufklärungskampagne „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“. Verkehrsplanung, Polizei und der örtliche Fahrradhandel unterstützen die Aktion. Besonders die „Black Box“ fasziniert die 10- bis 12-Jährigen: Schaut man in sie hinein, erkennt man eine nachgestellte abendliche Straßenszene. Dabei wird schnell deutlich, wie wichtig eine funktionierende Fahrradbeleuchtung ist; denn Sehen und Gesehen-Werden sind gleich wichtig. So werden die Regeln für die richtige Fahrradbeleuchtung vermittelt, die Wirkung von reflektierenden Materialien verdeutlicht und zudem noch Tipps für kleinere Fahrradreparaturen gegeben.

Engagierte örtliche Fahrradhändler untersuchen vor Ort in der Schule die Räder und vermerken Mängel in Checklisten. Nachkontrollen der Polizei zeigen, dass die Aktion sehr erfolgreich ist.



Fahrradreparatur Do-it-yourself

Sollte Jugendlichen und Studierenden das Geld fehlen, ein verkehrssicheres Fahrrad zu fahren, können sie in Münster ihre Drahtesel in der offenen Werkstatt selbst reparieren, bei Bedarf auch mit Anleitung. Die Werkstatt ist im Jugendinformations- und -beratungszentrum (Jib) untergebracht, einer Einrichtung für junge Menschen zwischen 16 und 27 Jahren. Träger ist das Amt für Kinder, Jugendliche und Familien der Stadt Münster. Durch die Kooperation mit dem AStA ist die Akzeptanz sehr hoch: Rund 70% der Nutzerinnen und Nutzer studieren, 30% gehen zur Schule oder sind in der Ausbildung.

Bekannt gemacht wird die offene Fahrradwerkstatt in der Mensa, auf den Internetseiten von AStA und Jib sowie im AStA-Rundbrief und im Jib-Programmheft, das zweimal im Jahr erscheint und in der Münster-Information, in Schulen, Kneipen etc. ausliegt.

Jib, Hafenstr. 34, Tel. (02 51) 492-58 58
www.stadt-muenster.de/jib

Öffnungszeiten:
Mo und Di 15 - 20 Uhr; Mi und Do 15 - 18 Uhr

Kosten: 2,50 Euro pro Nachmittag, Werkzeugbenutzung und Hilfestellung inklusive, neue und gebrauchte Ersatzteile verfügbar



Spezielle Angebote für junge Erwachsene und Senioren

An 18- bis 24-jährige Fahranfänger richtet sich die Aktion „Junge Fahrer“. Die Polizei Münster führt diese Seminare in Berufsschulen und Firmen im Rahmen der innerbetrieblichen Ausbildung durch. In Theorie und Praxis werden dabei besonders Themen vertieft wie: Auswirkung von Drogen und Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit, Tipps zum gelassenen Fahren und Sensibilisierung für das rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr, vor allem auch im Radverkehr.

Das Seminar „Senioren als aktive Kraftfahrer“ setzt die Schwerpunkte etwas anders: Über-60-Jährige können sich hier über Neuerungen in der Straßenverkehrsordnung informieren. Bekannt gemacht wird dieses kostenlose Angebot der Polizei durch die lokalen Medien.

.....

**Weitere Infos zu diesen Angeboten gibt es beim
Polizeipräsidium Münster, Direktion Verkehr,
Verkehrssicherheitsberatung, Tel. (02 51) 27 515-22 bis 28
vsb.muenster@polizei.nrw.de**

Aktiver PräventionsTisch

Ein Netzwerk unter dem Motto „Sicher aufwachsen in Münster“ hat sich mit dem „PräventionsTisch Münster“ gebildet. Privatpersonen und Institutionen entwickeln hier gemeinsam Ideen, eine koordinierte Sicherheitsarbeit in Münster aufzubauen, zu optimieren und bekannt zu machen. Dabei wird eine breite Themenpalette bearbeitet; Sicherheit im Straßenverkehr ist jedoch ein wichtiges Thema. Ziel ist es, das Unfallrisiko z.B. durch sichere Schulwege und Ampelschaltungen, durch Aktionstage sowie das Tragen von Schutzkleidung und durch pädagogische Programme an allen Schulen dauerhaft zu senken.

Der PräventionsTisch ist Mitglied der Ordnungspartnerschaft „Sicher durch Münster“ und damit aktiv eingebunden in das Netzwerk zur Verkehrssicherheit.

.....

**Kontakt "PräventionsTisch Münster": Gertrud Wiethold,
Kinderneurologie-Hilfe Münster e.V., Coerdestraße 60,
48147 Münster, Tel. (02 51) 29 78 48
www.kinder-nach-kopfverletzungen.de**

Mit dem Rad in die Zukunft

Fahrradfahren ist bequem, schnell, flexibel, günstig, gesund und schont die Umwelt – das spricht sich herum. Immer mehr Städte in Nordrhein-Westfalen werden fahrradfreundlich. Seit 2002 unterstützt auch das Bundesverkehrsministerium den Radverkehr auf Bundesebene. Ziele und Handlungsfelder der nationalen Radverkehrsförderung sind im ersten Nationalen Radverkehrsplan „Fahr Rad!“ definiert, bis 2012 soll bundesweit der Radverkehrsanteil in Deutschland deutlich gesteigert werden. Dazu müssen Bund, Länder und Kommunen das Radfahren zu einer echten Alternative machen – so wie Münster.

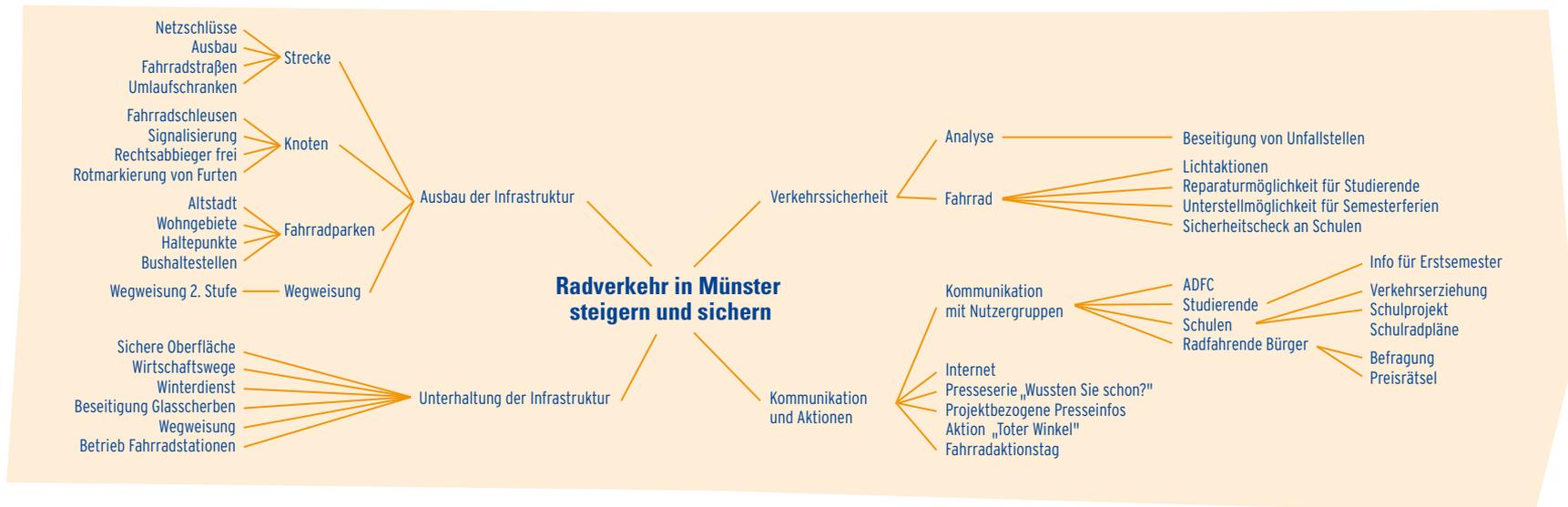
Radfahren in Münster 2010 (BYPAD)

Münster hat 2003 an dem EU-Modellprojekt BYPAD teilgenommen. BYPAD steht für Bicycle Policy Audit und kann übersetzt werden mit

„Analyse und Bewertung der Fahrradförderungs politik“. Das Ziel, ein Qualitätsmanagement für die Radverkehrsförderung zu erarbeiten, wurde erreicht: Mit „Radfahren in Münster 2010“ ist ein detaillierter und konkreter Handlungsleitfaden für die weitere Förderung des Radverkehrs entstanden. Durch Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung, interessierten Verbänden und Bürgergruppen fußt die Leitidee zur Fahrradförderung auf einem breiten Konsens. Drei Handlungsschwerpunkte wurden definiert:

- ◆ die Verkehrssicherheit erhöhen,
- ◆ die Radverkehrsinfrastruktur ausbauen und unterhalten,
- ◆ Information, Kommunikation und Service weiter ausbauen.

www.bypad.org





Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention „Sicher durch Münster“

Auf Initiative des Oberbürgermeisters wurde 2007 die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention gegründet. Darin haben sich 30 Akteure aus der Verkehrssicherheitsarbeit zusammengeschlossen. Ihr Ziel: Die Unfälle mit Personenschaden in Münster sollen jedes Jahr um 10 % sinken. Dafür soll die Verkehrssicherheit im Straßenraum verbessert und ein rücksichtsvolles Miteinander gefördert werden.

Vier Handlungsschwerpunkte werden bearbeitet:

- ◆ Überwachung und Ahndung,
- ◆ Bau- und Verkehrstechnik,
- ◆ Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatung,
- ◆ Öffentlichkeitsarbeit.

Bisher wurde zur Unfallverhütung das klassische Instrumentarium genutzt (z. B. Unfallkommission, Verkehrsschauen, Einzelauswertungen). Doch es wird den speziellen und komplexen Problemen in Münster allein nicht gerecht. Deshalb bündelt und intensiviert die Ordnungspartnerschaft das Engagement. Sie strukturiert die Lösungsstrategien, steuert die Prozesse und koordiniert die Öffentlichkeitsarbeit.



Erste Erfolge sind zu verzeichnen:

- ◆ Die Polizei hat ihre Aktivitäten in den Handlungsfeldern Überwachung, Ahndung und Aufklärung verstärkt.
- ◆ Die gebaute Verkehrsinfrastruktur wird systematisch im ganzen Hauptstraßennetz verbessert („Revision der Radverkehrsanlagen“).
- ◆ Zahlreiche Münsteraner nutzten bei der „Auftaktveranstaltung der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ im Mai 2008 und beim „Tag der Verkehrssicherheit“ im August 2008 die Chance, sich über Risiken und Unfallursachen beim Ein- und Abbiegen zu informieren.
- ◆ Die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention präsentiert sich auf einer eigenen Website und macht auf Plakaten, in Presse und Rundfunk auf ihre Anliegen aufmerksam.

.....
www.sicher-durch-muenster.de

Ein großer Wurf - Die Revision der Radverkehrsanlagen

Eine systematische und zielorientierte Unfallanalyse des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft hat 2007 den Grundstein für eine Revision des gesamten städtischen Hauptstraßennetzes in Münster gelegt. Dabei wurde deutlich: Es gibt immer wiederkehrende Gefahrensituationen, für die Regellösungen für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet werden können. Das sind vor allem

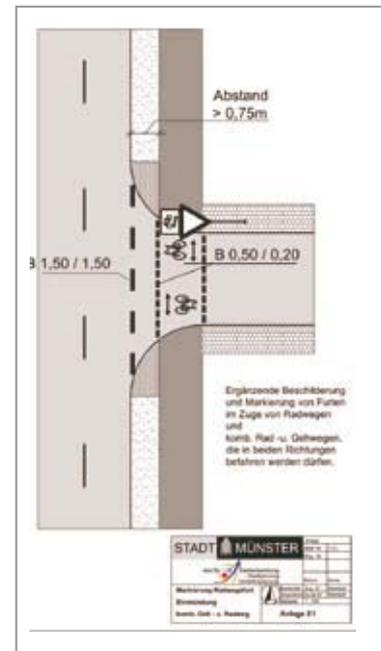
- ◆ die Sicherung des Radverkehrs vor ein- und abbiegendem Kfz-Verkehr an Knotenpunkten mit und ohne Ampeln,
- ◆ die Sicherung des Radverkehrs an Grundstückszufahrten,
- ◆ die bessere Sichtbarkeit von Sperrpfosten auf Radwegen,
- ◆ die Sicherung des Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen.



Eine deutliche Kennzeichnung von Zweirichtungsradwegen ist für die Verkehrssicherheit von größter Bedeutung.

Für diese Gefahrenpunkte wurden sogenannte Musterblätter erarbeitet, die eine Standardlösung im Hinblick auf Markierungen, Oberflächengestaltung, Farbgebungen, Beschilderung und Signalisierung zeigen. Durch die vereinfachte und vereinheitlichte Gestaltung solcher Standardsituationen wird die Straße für alle besser „lesbar“ und damit sicherer.

Die Radwege-Revision 2007 begann mit der Hammer Straße. Sie wurde in ihrem gesamten Verlauf systematisch nach Mängel- und Gefahrenpunkten analysiert. Es wurde eine Maßnahmentabelle zur Beseitigung erstellt und abgearbeitet. Es folgten: Weseler Straße, Geiststraße, Friedrich-Ebert-Straße, Wolbecker Straße, Wareндorfer Straße, Bohlweg, Hoher Heckenweg, Wilhelmstraße / Einsteinstraße / Von-Esmarch-Straße, Steinfurter Straße und Grevener Straße.



Musterblatt für die Markierung von Furten in Zweirichtungsradwegen

Nach diesem Prinzip sollen in den kommenden Jahren alle 293 Radwege einer Revision unterzogen werden.

Dank zeitnah bereitgestellter Sonder-Finanzmittel werden alle Gefahrenpunkte in den folgenden fünf Jahren entschärft.



*AugustastraÙe
alt - neu*



*Hammer StraÙe
alt - neu*



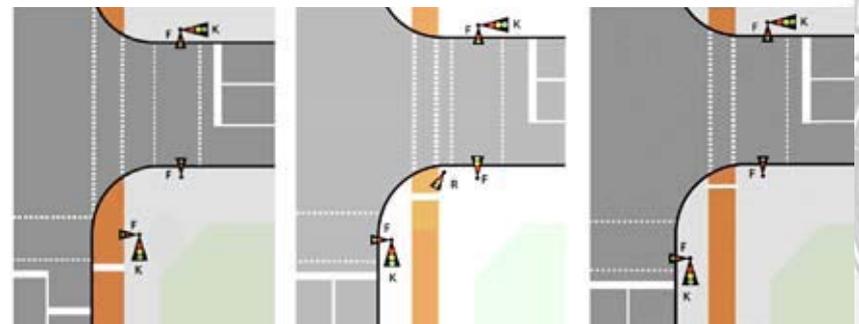


*Dieckstraße
alt - neu*



Auch die Ampeln für Fahrradfahrer werden in Münster nun Zug um Zug erneuert. Derzeit gibt es viele unterschiedlichen Lösungen, die sich nicht immer selbst erklären. Sie werden auf wenige vereinfachte Standardlösungen reduziert. Und: Radfahrer bekommen in Münster nun auch „Gelb“, in der Hoffnung, dass die Hemmschwelle steigt, bei Rot noch schnell über die Kreuzung zu fahren.

Die Revision zeigt aber auch, dass viele Radwege, die eigentlich den Regelmaßen entsprechen, für münstersche Verhältnisse nicht ausreichend dimensioniert sind. Die Masse an Rädern erfordert eben mehr als die Standardbreiten. Da der Anteil des Radverkehrs in Münster in den letzten Jahren stärker gewachsen ist als der Kfz-Verkehr, ist der Zeitpunkt gekommen, über eine Neuverteilung des vorhandenen Straßenraumes nachzudenken. Münster geht damit über die allgemein übliche „Angebotsplanung“ im Radverkehr hinaus, um dem Stellenwert des mittlerweile wichtigsten Verkehrsträgers in der Stadt gerecht zu werden.



*Es gilt das
KFZ-Signal*

*Es gilt das
Radfahrer-Signal*

*Es gilt das
Fußgänger-Signal*

Die Signalisierung des Radverkehrs soll künftig nur nach drei Grundformen erfolgen.



Verkehrsentwicklungsplan 2025: Schwerpunkt Nahmobilität

Münster plant für die Zukunft – der Verkehrsentwicklungsplan 2025 zeigt die Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung auf. Oberstes Gebot ist dabei die Umweltverträglichkeit. Mit ihr rücken wieder Radfahrer und Fußgänger in den Fokus. Das Zauberwort ist Nahmobilität: Alle, unabhängig von Alter und Lebensphase, sollen sich in ihrer Stadt wohlfühlen, sich gern und sicher und am liebsten unmotorisiert darin bewegen. Für die Verkehrsplanung heißt das konkret:

- ◆ mehr Raum für Radwege,
- ◆ mehr Raum für Fußwege,
- ◆ mehr Raum für das Fahrradparken.

In Zukunft werden die Ziele von Stadtentwicklung, Umweltschutz und Verkehr noch stärker unter dem Leitbild „Nahmobilität“ zusammenwachsen. Mit diesem Programm will die Stadt Münster ein ehrgeiziges Ziel erreichen: In der Fahrradhauptstadt Deutschlands soll der Fahrradanteil noch einmal steigen.



Adressen rund ums Fahrrad



ADAC

Geschäftsstelle Münster
Weseler Straße 539
48163 Münster
Tel. (01 80 5) 10 11 12
Fax (02 51) 52 78 24
www.adac.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Kreisverband Münster/Münsterland e.V.
Dortmunder Straße 19
48155 Münster
Tel. (02 51) 39 39 99
Fax (02 51) 37 93 41
adfc.muenster@t-online.de
www.adfc-ms.de

Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“

c/o Stadt Krefeld
Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld
Tel. (0 21 51) 86-42 50
Fax (0 21 51) 86-42 80
info@fahrradfreundlich.nrw.de
www.fahrradfreundlich.nrw.de

Deutsche Bahn AG

Radfahrer-Hotline
Tel. (01 80 5) 15 14 15 (kostenpflichtig) (Mo-So 8-20 Uhr)
www.bahn.de
Auskunft zu Reiseverbindungen mit Fahrradmitnahme im Nah- und Fernverkehr, Fahrradversand, zu empfehlen ist auch die Broschüre



„Bahn & Bike“ unter
www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/bahn_und_fahrrad.shtml
Fahrplanauskunft im Internet: www.komfortauskunft.bahn.de

Fremdenverkehrsverband Münsterland Touristik

Grünes Band e.V.
An der Hohen Schule 13
48565 Steinfurt
Tel. (0 25 51) 93 92 91
Fax (0 25 51) 93 92 93
Radler-Hotline: (08 00) 93 92 91 9
touristik@muensterland.com
www.muensterland-tourismus.de

mobile

Berliner Platz 22 (gegenüber des Hauptbahnhofs)
48143 Münster
Verkehrs-Hotline: (01 80 3) 50 40 30 (kostenpflichtig)
Tel. (02 51) 6 94 10 55 (während der Öffnungszeiten)
Fax (02 51) 6 94 28 37
verkehr@stadtwerke-muenster.de
www.stadtwerke-muenster.de/fahrgaeste/service/service-zentrum-mobile.html

Stadt Münster

Münster Marketing
Münster Information
Stadthaus 1
Heinrich-Brüning-Straße 9
48143 Münster
Tel. (02 51) 4 92-27 13
Fax (02 51) 4 92-77 50
info@stadt-muenster.de
www.stadt-muenster.de





Radstation Münster

Hundt KG
Berliner Platz 27a
48143 Münster
Tel. (02 51) 48 40 17 0
Fax (02 51) 48 40 17 7

www.muenster.de/stadt/radstation

Münster Information

(Tourist Info und Bürgerberatung)
Heinrich-Brüning-Straße 9
48143 Münster
Mo-Fr 9.30-18 Uhr, Sa 9.30-13 Uhr
Tel. (02 51) 4 92-27 10
Fax (02 51) 4 92-77 43
info@stadt-muenster.de

www.muenster.de/stadt/tourismus

Stadt Münster

Stadtplanungsamt
Stadthaus 3, Albersloher Weg 33
48155 Münster
Tel. (02 51) 4 92-61 01
stadtplanung@stadt-muenster.de
www.muenster.de/stadt/stadtplanung

Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland e. V. (VCD)

Kreisverband Münster e. V.
Zumsandstraße 15
48145 Münster
Tel. (02 51) 13 60 22
Fax (02 51) 13 60 24
vcd@muenster.org
www.muenster.org/vcd

Informationen zum Fahrradfahren im Internet:

www.bettundbike.de

Informationen zu Radfahrerunterkünften in NRW und Deutschland

www.bmvbw.de

Informationen des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Wohnen, Nationaler Radverkehrsplan „Fahr Rad!“, Förderung des Fahrradverkehrs

www.ecf.com

Europäischer Radfahrerverband

www.fahrradfreundlich.nrw.de

Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW und Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“

www.fahrradverkehr.de

Informationen zur Fahrradförderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

www.komm-aufs-land.de

Radfahrerunterkünfte, Ferien auf dem Bauernhof, Direktvermarktung in Nordrhein-Westfalen

www.muenster.pendlernetz.de

Fahrgemeinschaftenbörse für Nutzer und Anbieter

www.muenster-tourismus.de

Stadtführungen durch Münster

www.nationaler-radverkehrsplan.de

Informationsplattform des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

www.nrw.freizeitfahrten.de

Fahrgemeinschaftenbörse speziell zu Fahrten in der Freizeit

www.bypad.org

Informationen zu einer innovativen Methode, um die lokale Fahrradpolitik zu verbessern

www.radstation.de

Übersicht zu den Radstationen in NRW, links zu den einzelnen Stationen, Serviceangebote

www.radverkehrsnetz.nrw.de

Informationen zum landesweiten Radwegenetz mit einheitlicher Wegweisung für Fahrradfahrer

www.sicher-durch-muenster.de

Informationen zur Verkehrssicherheit in Münster

www.verkehrsinform.nrw.de

Informationen zur aktuellen Verkehrslage, Mobilitätsberatung

www.ziv-zweirad.de

Interessenvertretung der deutschen und internationalen Zweiradindustrie

Stadt Münster
Stadtplanungsamt

Stadthaus 3
Albersloher Weg 33
48155 Münster

Tel. (02 51) 492 - 6101

Fax (02 51) 492 - 7732

stadtplanung@stadt-muenster.de

www.muenster.de/stadt/stadtplanung

