

Münster (Westfalen): 2. Informationsreise des ADFC Wentorf/Börnsen, diesmal ins deutsche Fahrradwunderland

Nachdem im Mai 2022 einige Mitglieder der OG Wentorf/Börnsen eine Reise nach Houten und Utrecht unternommen hatten, um sich vor Ort Inspirationen zu holen, wie „Fahrradland“ funktionieren kann, stand vom 8.-10. September 2023 eine weitere gemeinsame Reise an: Diesmal fuhren wir zu neunt ist westfälische Münster, das 2023 Sieger im Fahrradklima-Test des ADFC in der Kategorie der Städte mit über 200.000 Einwohnenden wurde. Wir waren neugierig, wie „Fahrradland“ in Deutschland geht.

Gleich nach unserer Ankunft in Münster führte unser erster Weg in die direkt am Bahnhof gelegene Radstation, wo wir unsere vorbestellten Leihräder abholten. Alle bekamen ein passendes Citybike, nach Wunsch mit Gepäckkorb oder ohne, dann ging es per Fahrrad in die Unterkünfte und kurz danach stand schon unser erster Termin auf dem Plan: Wir wurden von Katja, Nicolai und Andreas in der Geschäftsstelle des ADFC Münsterland erwartet.



Wir staunten nicht schlecht über das großzügige ADFC-Büro, mit Konferenzraum und angeschlossener Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt (na ja, Münster hat 2900 ADFC Mitglieder, wir nicht mal 100... Da bleibt ein eigenes Büro wohl ein Traum) und dann erfuhren wir, dass es in Münster gar keine Fahrräder gibt – sondern „Leezen“. So nennen die Münsteraner*innen Fahrräder. Im Weiteren verwende ich aber trotzdem „Fahrrad“ – wir sind hier ja in Schleswig-Holstein.



Katja erzählte uns anhand einer sehr anschaulichen Präsentation, die sie vor einiger Zeit für eine Gruppe von Fahrradinteressierten aus Südkorea vorbereitet hatte (Südkorea! Bis dahin reicht die Außenwirkung des fahrradfreundlichen Münsteraner Stadtmarketings!), von Münsters Entwicklung zur Fahrradstadt. Und hier wurden wir wieder überrascht: Im Gegensatz zu Houten, das als lebenswerte Stadt auf dem Zeichenbrett geplant wurde, ist Münster zu Beginn eher zufällig fahrradfreundlich geworden. Nach dem Ende des 2. Weltkriegs glaubten die Münsteraner Oberen nicht an den Vormarsch des Automobils und es wurde beschlossen, die zu über 90% zerstörte Stadt nach den Vorkriegsplänen wieder aufzubauen, mit ihren engen Straßen und Gassen, ohne „Rennschneisen“ für den KFZ-Verkehr. Das war der Grundstein für das heutige Netz von Fahrradstraßen. Aber ein mittelalterlicher Stadtaufbau alleine macht noch keine „Fahrradstadt“: Was ist in Münster also anders als in den meisten anderen Städten?

Die Verwaltung der Stadt Münster hat ein „Fahrradbüro“, in dem 5-6 Mitarbeitende sich mit Angelegenheiten des Radverkehrs befassen. Darüber hinaus sind die Bereiche Tiefbau und Mobilität in einem Amt zusammengefasst, das sich um die

Verkehrsentwicklungsplanung, die Planung sowie den Entwurf von Verkehrsanlagen und die Verkehrssteuerung kümmert, und zwar um die Erarbeitung von Konzepten **und die anschließende Umsetzung!** Alles vereint in EINEM Amt. Das klingt nach Erfolgsmodell! Darüberhinaus spielt die Bevölkerungsstruktur der Universitätsstadt vermutlich auch eine Rolle. Etwa 20% der Einwohnenden sind Studierende, über 50% der Gesamtbevölkerung ist unter 39 Jahre alt. Münster ist also eine „junge“ Stadt.

Die Verkehrsplanung in Münster beschränkt sich nicht ausschließlich auf das Fahrrad. Auf www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung steht, funktionierende Mobilität sei nur dann gewährleistet, „wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt und bestmöglich aufeinander abgestimmt sind. Dieser integrative Ansatz ist seit vielen Jahren Leitgedanke einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung. Auch deshalb ist das Verkehrsverhalten der Münsteranerinnen und Münsteraner bereits heute vorbildlich: 71 % aller Wege werden per Fahrrad, mit Bus und Bahn oder zu Fuß zurückgelegt.“

Im Anschluss berichtete Nicolai uns von „LASSE“, der Leih-Lastenradflotte des ADFC Münsterland (vier kostenlos ausleihbare Lastenräder) und Andreas gab Erläuterungen zu derzeit in Planung bzw. im Bau befindlichen Velorouten, die die Stadt besser mit dem Umland verbinden sollen und das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiver machen sollen. Im Münsteraner Stadtgebiet ist bereits viel in Sachen Fahrradverkehr umgesetzt, aber um die aktuellen Umweltschutzziele zu erreichen, reiche es nicht aus, wenn Menschen das Fahrrad nur für Kurzstrecken benutzen. Bedeutende CO₂-Einsparungen ergeben sich erst, wenn Fahrräder das Auto auch auf längeren Strecken ersetzen. Wir erfuhren, dass es hier ein Dilemma gibt, was von Fall zu Fall abgewogen werden muss: Baut man Velorouten abseits der vorhandenen Einfallstraßen, müssen oft neue Flächen versiegelt werden.

Verschwinden die Fahrräder von den Auto-Einfallstraßen, werden diese dadurch für den motorisierten Verkehr attraktiver, was dort zu mehr und schnellerem Fahren führt, was ja grade nicht beabsichtigt ist. Bestehende Einfallstraßen hingegen zu Velorouten mit KFZ-Verkehr zu machen, ist für den Fahrradverkehr weniger sicher und attraktiv und wird nicht zu einer Steigerung des Langstreckenverkehrs mit Fahrrädern führen. Darüber hinaus gibt es Bedenken seitens des ADFC, ob die Fahrrad-Ringroute um die Innenstadt von Münster, in die die neuen Velorouten münden werden, genug Kapazität für zusätzliches Pendler*innenaufkommen hat. Während wir im Hamburger Umland noch um jeden Meter Fahrradstraße „betteln“, hat Münster bereits ein Problem mit der Kapazität der vorhandenen Routen.

Unser Fazit am Ende des Tages, den wir gemütlich bei Pizza und kühlen Getränken in einer Pizzeria ausklingen ließen, war wieder einmal: Mobilitätsveränderung gelingt, wenn Politik und Verwaltung einer Kommune es WOLLEN und Anlieger*innen beteiligt und informiert werden.

Unser zweiter Tag in Münster war der Praxis gewidmet: Wir wollten Fahrrad fahren in Münster und Umgebung. Ausprobieren, wie die Planungen und Konzepte, von denen wir am Vortag gehört hatten, in der Realität funktionieren. Wir trafen uns wieder mit Katja an der ADFC Geschäftsstelle und fuhren dann eine Runde durch Münster, bei

der Katja uns diverse verkehrsplanerische Lösungen zeigte. Unter anderem sahen wir die erste Fahrradstraße Münsters (Schillerstraße), die bereits 1990 eingerichtet wurde, heute aber nicht mehr den Qualitätsstandards für Fahrradstraßen entspricht. Demnächst steht hier ein kompletter Umbau an, bei dem z.B. die PKW-Parkplätze auf einer Straßenseite entfallen werden. Der Planungsprozess wurde durch eine öffentliche informelle Beteiligung begleitet.

An anderer Stelle, einer größeren, vierspurigen Straße mit viel Einzelhandel und Gastronomie, an der es „alte“ Radwege, aber viel zu schmale Gehwege gibt, wurde probeweise die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben und der Fahrradverkehr auf die Fahrbahn geleitet. Da dies jedoch aufgrund der Ausgestaltung der Straße für Autofahrende nicht sofort ersichtlich ist, wurden gelbe Schilder aufgestellt mit der Aufschrift: RADFAHREN AUF DER FAHRBAHN ERLAUBT. Diese Schilder ersparen viel Missverständnis und Pöbelei, denen Radfahrende auf Fahrbahnen anderorts leider oft ausgesetzt sind.



Weiterhin wurde uns ein sehr großer Kreisverkehr mit 5 Ausfahrten gezeigt. Der zweispurige Kreisverkehr hat keine Extraspur für Fahrräder. Wir wurden aufgefordert, ein- zweimal herumzufahren und dann unsere Meinung zu dieser Lösung zu äußern. Wir waren skeptisch, aber der Kreisverkehr funktioniert, auch mit Fahrrädern auf der Fahrbahn. Sogar Familien mit Kindern sahen wir dort radeln. Der Autoverkehr ist entsprechend langsamer und muss achtsamer sein.

Zuletzt sahen wir noch eine erst kürzlich fertig gestellte Fahrradstraße, deren Besonderheit war, dass sie mehrere Straßen kreuzte, an denen KFZ jeweils nur nach links oder rechts weiterfahren dürfen, nicht jedoch geradeaus. Durch diese Regelung ist der KFZ-Durchgangsverkehr ausgeschlossen worden. Es war für uns sehr spannend zu sehen, wie die Stadt Münster für jede Verkehrssituation individuell eine Lösung findet, zum Teil probeweise Maßnahmen anwendet, die dann ausgewertet und weiterentwickelt werden. Es gibt nicht die EINE Lösung für alle Situationen.

Grundsätzlich setzt Münster heute eher darauf, Auto- und Fahrradverkehr auf denselben Verkehrsflächen fahren zu lassen, also mit vielen Fahrradstraßen, die dem Fahrrad Vorrang einräumen. Zum Teil sind die Fahrradstraßen nach niederländischem Vorbild mit Schildern bestückt, auf denen „Auto zu Gast“ steht. Wo keine Fahrradstraße ist, muss mit mehr Rücksicht und Achtsamkeit (und weniger Tempo) gefahren werden. Unser Eindruck war, dass dies in Münster funktioniert. Aufgrund der hohen Fahrraddichte



'Autos zu Gast' - wir staunen

haben Autofahrende die Radfahrenden zu jeder Zeit mehr „auf dem Schirm“, als wir das im Hamburger Raum beobachten. Weitere „Hilfsmittel“ für den Fahrradverkehr, wie Fahrradschleusen an Ampeln, Bedarfsampeln für Fahrräder, grüne Welle für Fahrräder und nicht zuletzt Fahrradabstellanlagen sind natürlich in Münster zu finden. Eine kleine Kuriosität haben wir ebenfalls entdeckt: Asphaltkleckse an abgesenkten Bordsteinkanten, die die verbliebenen 2-3 cm Höhenunterschied ausgleichen und so ein erschütterungsfreies Fahren ermöglichen. Uns wurde allerdings gesagt, dass dies KEINE Maßnahme der Stadt sei, sondern die (gute) Tat eines Unbekannten...

Am Nachmittag hatten wir dann noch die Gelegenheit mit zwei ortskundigen Begleitern eine der neuen Velorouten, die die Stadt mit dem Umland verbinden, abzuradeln: Die 27 km lange, 2022 fertig gestellte Kanalpromenade von Münster bis Senden entlang des Dortmund-Ems-Kanals. Für die Kanalpromenade wurde ein ehemaliger Kanal-Wirtschaftsweg auf 3-4m verbreitert, asphaltiert und mit einem intelligenten Beleuchtungssystem ausgestattet, so dass eine attraktive und sichere Radroute für den Alltagsverkehr entstand. Für dieses Projekt erhielt die Stadt Münster 2023 den



Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur. Was für ein Vergnügen, auf so einem Fahrradweg unterwegs zu sein! Zurück nach Münster ging es durch landwirtschaftlich geprägte Gegend. Und sogar hier, zwischen Feldern und Wäldchen, fuhren wir auf einem Wirtschaftsweg, der als Fahrradstraße beschildert war. Kein Auto-Durchgangsverkehr, sondern entspanntes Radeln in Zweierreihe! Wir kamen aus dem Staunen über so viel Fahrradfreundlichkeit nicht mehr heraus. Unterwegs berichtete unser Begleiter vom ADFC Münsterland uns noch von einem weiteren Projekt des Vereins, nämlich die Aufbereitung gespendeter Fahrräder durch ein Team von Ehrenamtlichen und die Weitergabe der Räder an Geflüchtete, nachdem sie einen Fahrrad-Fahrkurs absolviert haben. Dieses Projekt erfreut sich ebenfalls großer Beliebtheit.

Wir bedanken uns herzlich beim Team des ADFC Münsterland, das sich die Zeit genommen hat, den ADFCler*innen aus Wentorf und Börnsen Einblicke in die Fahrradstadt Münster und ihr Engagement im ADFC zu gewähren und geduldig unsere Fragen zu beantworten.

Wir kehrten zurück nach Schleswig-Holstein, beladen mit vielen Ideen für eine flächendeckende Verkehrswende und „best practise“ Vorbildern für die Arbeit von ADFC Ortsgruppen.

Birte Hildebrandt

OG Wentorf/Börnsen im ADFC Kreisverband Stormarn e.V.