



Amt für Mobilität und Tiefbau

06.06.2025

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Mümken

Telefon: 492-6595

MuemkenBennet@stadt-muenster.de

Ordnungsamt

Herr Schulik

Telefon: 492-3281

SchulikW@stadt-muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Umsetzungskonzept / Sachstandsbericht zur innerörtlichen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Beratungsfolge

18.06.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
24.06.2025	Ausschuss für Personal, Digitalisierung, Organisation, Sicherheit und Ordnung	Bericht

Bericht:

Mit dieser Vorlage wird über den aktuellen Umsetzungsstand sowie das konventionell entwickelte Umsetzungskonzept zum weiteren Vorgehen zur regelkonformen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Stadtgebiet Münster informiert. Die Verwaltung verfolgt mit diesem Konzept das Ziel, die gesetzlichen Grundlagen umzusetzen und diese Umsetzung für die Verkehrsteilnehmenden in einem verständlichen Prozess durchzuführen.

Die im Stadtgebiet Münster über Jahrzehnte verinnerlichte Führung des Radverkehrs auf überwiegend hochbordgeführten Radverkehrsanlagen wird mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in einzelnen Abschnitten für Verkehrsteilnehmende zu Umgewöhnungen führen. Ein für die Verkehrsteilnehmenden über Jahrzehnte gewachsenes und etabliertes System kann nicht ohne Einschränkungen der Verkehrssicherheit von Heute auf Morgen transformiert werden. In der aktuellen Wahrnehmung bevorzugt ein Großteil der Radfahrenden auch nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht weiterhin die hochbordgeführten Radwege, da diese für die Verkehrsteilnehmenden ein subjektiv höheres Sicherheitsgefühl bieten. Konflikte können dabei jedoch an Einmündungen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge oder bei nicht auskömmlichen Breiten mit dem Fußverkehr entstehen.

Versierte und zügig fahrende Radfahrende bevorzugen teilweise eine Führung auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr. Insbesondere an Einmündungen ist die Führung auf der Fahrbahn häufig konfliktärmer und somit sicherer.

In Bestandssituationen führt die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht teilweise zu einer dualen Führung des Radverkehrs. Dabei können Radfahrende selbst entscheiden, ob sie die Fahrbahn oder einen nicht benutzungspflichtigen hochbordgeführten Radweg nutzen möchten. Gerade in großen signalisierten Knotenpunkte sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit auf eine duale Führung des Radverkehrs verzichtet werden.

Bei Neuplanungen kann durch alternative Führungsformen ein für alle Radfahrende komfortables und sicheres Fahren auf Fahrbahnniveau erreicht werden. Dafür bietet sich die Führung über Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen an. Da dies i.d.R. mit umfangreichen baulichen Anpassungen zusammenhängt, kann eine derartige Transformation nur über mehrere Jahre erfolgen.

Eine dahingehend konsequente Verkehrsplanung, die auf geeigneten Verkehrsachsen auf die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht verzichtet, ist mit einem Philosophiewandel verbunden, der durch umfangreiche Kommunikation unterstützt werden muss. Dahingehende Kommunikation wird am Beispiel der Fahrradstraßen vom Amt für Mobilität und Tiefbau seit Jahren umfangreich geleistet.

Die mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht einhergehenden raumbezogenen Maßnahmen sind im häufig begrenzten städtischen Querschnitt immer im Kontext weiterer Nutzungsanforderung aus den Verkehrsverhältnissen und der städtebaulichen Randnutzung zu wählen. Dabei sind insbesondere die Belange des ÖPNV oder auch des Feuerwehrvorbehaltsnetzes zu berücksichtigen.

Das Umsetzungskonzept berücksichtigt diese Aspekte und erhält bzw. verbessert die Verkehrssicherheit sowie den Komfort und die Qualität für den Radverkehr im Straßenraum.

Rechtliche Grundlage zur innerörtlichen Aufhebung

Die rechtliche Grundlage für eine fachliche Überprüfung zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht definiert die StVO. Dabei sehen die rechtlichen Rahmenbedingungen vor, dass eine Radwegebenutzungspflicht grundsätzlich nur in begründeten Ausnahmefällen, wie eine erhebliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden, angeordnet werden darf. Die Straßenverkehrsbehörde ist demnach gemäß §45 Abs. 9 Satz 2 StVO lediglich befugt, die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 anzuordnen, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen im Einzelfall nachgewiesen werden.

Sachstandsbericht zu bereits erfolgten Maßnahmen sowie Anordnungen zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde

Im bestehenden Straßennetz der Stadt Münster besteht bereits heute in weiten Teilen keine Radwegebenutzungspflicht. Insbesondere innerhalb von Tempo-30-Bereichen ist diese gemäß den geltenden verkehrsrechtlichen Vorgaben nicht vorgesehen. Auch auf Streckenabschnitten mit Tempo 50 wurde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben, sofern eine verkehrssicherheitstechnisch vertretbare Lösung ohne bauliche Eingriffe etwa durch die Entfernung der Verkehrszeichen möglich war.

Darüber hinaus besteht auf insgesamt 14 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 11 Kilometern keine Radwegebenutzungspflicht mehr. Beispielhaft ist hier der Bohlweg zu nennen, auf dem die Radwege in den Nebenanlagen in 2023 zurück gebaut wurden. Die Umsetzung des Fahrradnetzes 2.0 sieht einen deutlichen Ausbau vor. Geplant sind neue Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 50 km.

Bei den durchgeführten Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht wurden in den meisten Fällen keine oder nur geringfügige bauliche Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Teilweise wurden lediglich Verkehrszeichen abmontiert, die einen Radweg verkehrsrechtlich erst als solchen ausweisen. Die Beibehaltung vieler hochbordgeführten Radwege im Bestand ermöglicht weiterhin für Verkehrsteilnehmende die Nutzung dieser Anlagen, verpflichtet Radfahrende aber ohne Beschilderung nicht zur Nutzung. In diesen Fällen kann der Radverkehr sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem hochbordgeführten Radweg erfolgen. Teilweise wurden jedoch auch Pflastermaterialien ausgetauscht um diese Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung zu stellen oder Flächen zugunsten der Baumscheiben entsiegelt und Radwegabschnitte dadurch zurückgebaut.

Auf folgenden Straßen wurde die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bereits/teilweise umgesetzt:

- Am Angelkamp
- Am Borggarten
- Amelsbürener Straße
- Angelmodder Wegs
- Angelstraße
- Bremer Straße
- Düesbergweg
- Hägerstraße
- Himmelreichallee
- Sentmaringer Weg
- Wolbecker Straße
- Von-Esmarch-Straße

Auf den folgenden Straßen ist zudem ein Planungs-/Abwägungsprozess zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht durchgeführt worden, die ganzheitliche/abschnittsbezogene Aufhebung und ggf. Umsetzung begleitender baulicher Maßnahmen erfolgt zeitnah:

- Gerichtsstraße (im Sommer 2025)
- Universitätsstraße (im Sommer 2025)
- Piusallee
- Meesenstiege - (2026)
- Am Dornbusch - (2027)

Im Rahmen aktuell laufender Planungsmaßnahmen werden im Zuge der Gesamtplanungen möglichst Führungsformen gewählt, die eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau ermöglichen. Neben der gemeinsamen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne weitere Markierungen werden in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und den Zielstandards des Fahrradnetz 2.0 z.B. Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen vorgesehen.

Erarbeitetes Umsetzungskonzept zur Übersicht über alle betroffenen Straßen und Radverkehrsanlagen

Zur sicheren und rechtskonformen Umsetzung der bundesrechtlichen Vorgaben zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht wurde ein systematisch strukturiertes und verkehrsplanerisch fundiertes Umsetzungskonzept erarbeitet.

Auswahl der zu prüfenden Straßen(-abschnitte) im Stadtgebiet

Das Ergebnis einer verwaltungsinternen Abstimmung zeigt, dass etwa 100 Straßen(-abschnitte) im Stadtgebiet Münster – basierend auf zuvor definierten Bewertungskriterien – grundsätzlich für eine Überprüfung in Frage kommen (vgl. Anlagen 1 und 2). Darüberhinausgehend wurden Straßen(-abschnitte) nach einem intensiven Austausch mit der Polizei und der Verkehrsbehörde ermittelt, bei denen die Radwegebenutzungspflicht bestehen bleibt. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Straßen mehr als einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufweisen, da hier grundsätzlich hohe Kfz-Verkehrsbelastungen in Verbindung mit zahlreichen Fahrstreifenwechsel für eine erhöhte Gefährdungslage sorgen.

Fachspezifisch relevante Kriterien und entwickeltes Erstprüfungsverfahren:

Für die Priorisierung des Planungsprozesses hat die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe ein standardisiertes Erstprüfungsverfahren entwickelt. Ziel dieser Vorprüfung ist es, eine verkehrsplanerisch begründete Grobeinschätzung zum Anpassungsbedarf der jeweiligen Straßen(-abschnitte) vorzunehmen – unter Berücksichtigung des individuellen Straßencharakters und der daraus resultierenden Anforderungen an eine recht- und verkehrssichere Umsetzung.

Die Erstprüfung basiert unter anderem auf folgenden fachlich relevanten Bewertungskriterien:

- Betroffenheit von Lichtsignalanlagen (LSA)
- Vorhandensein von Längsparkständen im Straßenraum (potentielle Dooring-Konflikte)
- Verkehrszahlen und Netzbedeutung
- Übergänge vor und hinter Knotenpunkten (Kreuzungen / Kreisverkehre)
- Notwendigkeit von Piktogrammketten

Darüber hinaus wird geprüft, ob die vorhandenen Nebenanlagen für den Radverkehr konfliktfrei zu erreichen sind sowie wieder verlassen werden können. An diesen Stellen sind vertiefende Detailpunkte erforderlich, insbesondere zur Sicherstellung einer eindeutigen Übergangssituation zu benutzungspflichtigen Abschnitten sowie zu Reduzierung potenzieller Nutzungskonflikte im Straßenraum.

Ergebnis der Erstprüfung:

Die in der Tabelle 1 aufgestellte Matrix stellt ein erstes orientierendes Ergebnis der durchgeführten Prüfung der Maßnahmen (vgl. Anlagen 1 und 2) dar, und ist somit die Grundlage für das weitere strukturierte Vorgehen.

Die Definitionen der Maßnahmenumfänge gibt Aufschluss über die jeweilig abschnittsbezogenen Aufwände zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.

Jede sich daraus ergebene Typologie ist einer Umsetzungsphase 1 bis 4 zugeordnet. Dabei ist zu erkennen, dass Maßnahmen der Phase 1 mit geringstem Aufwand umsetzbar sind, Maßnahmen der Phase 2 erfordern hingegen bereits bauliche Anpassungen und damit i.d.R. auch mehr Personal- und Finanzressourcen.

Zur ersten groben Übersicht wurden den einzelnen Phasen im Rahmen der Prüfung die summarische Spanne der Anzahl der zugeordneten Maßnahmen aufgeführt.

Farbe:	Definition:	Phase:	Summe der geprüften Straßen
	Beschilderung entfernen	1	10 bis 15
	Beschilderung entfernen; Markierungsarbeiten		
	Beschilderung entfernen; Markierungsarbeiten; einfache bauliche Anpassungen	2	20 bis 30
	Beschilderung entfernen; Markierungsarbeiten; mittlere bauliche Anpassungen	3	25 bis 30
	Beschilderung entfernen; Markierungsarbeiten; große bauliche Anpassungen	4	20 bis 30

Tabelle 1: Ergebnismatrix der fachlichen Erstprüfung zur Priorisierung

Verwaltungsintern abgestimmte Vorgehensweise auf Grundlage der Erstprüfung:

Auf Grundlage der Ergebnisse der Erstprüfung werden Maßnahmen-Cluster gebildet, für die in sinnvoll gebündelter Form gemeinsam durch das Amt für Mobilität und Tiefbau und der Straßenverkehrsbehörde Ortstermine durchgeführt werden und für die erforderlichen Maßnahmen konkrete Planungen und verkehrsrechtliche Anordnungen erarbeitet werden. Dabei wird das Ziel einer möglichst zeitnahen Umsetzung verfolgt.

Die ersten Ortsbegehungen werden aktuell vorbereitet und finden im Sommer statt.

Die Abarbeitung der Maßnahmen erfolgt dann in der Reihenfolge der festgelegten Umsetzungsphasen entsprechend der zur Verfügung stehenden Ressourcen. Die ganzheitliche Abarbeitung wird mehrere Jahre benötigen.

Parallel erfolgt die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bei Maßnahmen, die sich aktuell ohnehin aus anderen Gründen in der Überplanung befinden. Hierbei handelt es sich in der Regel um Maßnahmen, die den Phasen 3 und 4 zuzuordnen sind.

i.v.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

gez.

Wolfgang Heuer
Stadtrat

Anlagen:

Anlage 1 - Straßenliste zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht

Anlage 2 - Übersichtsplan zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht

Anlage A