



Amt für Mobilität und Tiefbau

05.05.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Konrad

Telefon: 492-7211

KonradMalte@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Veloroute 6 Senden-Münster: Umgestaltung der Sendener Stiege zur Fahrradstraße

Beratungsfolge

28.05.2026	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
17.06.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Bericht:

Hintergrund:

Mit der Vorlage V/0456/2024 hat der Ausschuss für Verkehr und Mobilität im September 2024 das Umsetzungskonzept zum Fahrradnetz 2.0 beschlossen. Auf Basis gleichrangig gewichteter Indikatoren gliedert das Umsetzungskonzept die insgesamt 92 betrachteten Teilabschnitte des Fahrradnetzes 2.0 in Maßnahmen der Priorität 1 und der Priorität 2. Zu den Maßnahmen der Priorität 1 gehören neben bereits laufenden Maßnahmen und vier Sofortmaßnahmen auch 17 weitere Teilabschnitte des Fahrradnetzes 2.0. Ergänzend sind im Zuge der Beschlussfassung durch die Politik drei zunächst der Priorität 2 zugeordnete Teilabschnitte hochgestuft und der Priorität 1 zugeordnet worden, darunter die Sendener Stiege (Vorhabenummer 35.2) als Teil der Veloroute 6 Senden-Münster. Das Fahrradnetz 2.0 sieht als Infrastrukturelement für die Sendener Stiege eine Fahrradstraße vor. Mit dem Antrag A-W/0045/2024 aus Oktober 2024 hat die Bezirksvertretung Münster-West die Bedeutung des Vorhabens bekräftigt.

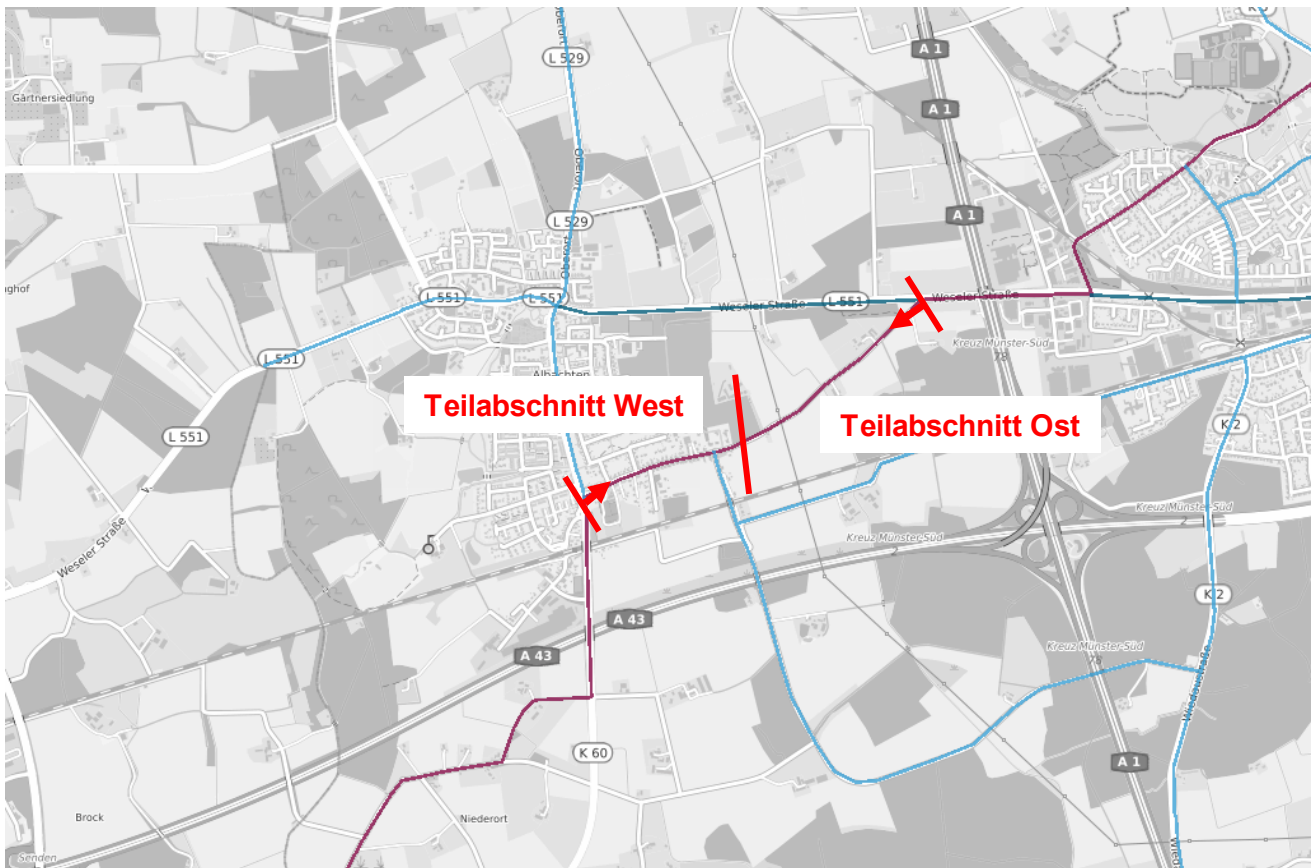


Abbildung 1: Lage der Sendener Stiege im Stadtgebiet, Achsen des Fahrradnetzes 2.0 sind farblich hervorgehoben (lila: Veloroute / dunkelblau: Hauptroute / hellblau: Basisroute)

Bestandssituation:

Die rund 1.800 Meter lange Sendener Stiege führt von der Osthofstraße in nordöstliche Richtung zur Weseler Straße und ist Teil der Veloroute 6 zwischen Senden und Münster. Im westlichen Bereich führt die Straße durch Albachten und erschließt ein Wohngebiet mit überwiegender Ein- und Zweifamilienhausstruktur (= Teilabschnitt West, ca. 800 Meter). Östlich der zukünftigen Marga-Spiegel-Straße, die das neue Baugebiet Albachten-Ost anbindet, wird die Sendener Stiege durch anbaufreies Gebiet geführt und erschließt einzelne Hofstellen (= Teilabschnitt Ost, ca. 1.000 Meter). Dementsprechend unterscheidet sich auch der Charakter der Sendener Stiege von einer Wohnstraße im westlichen Abschnitt zu einem Wirtschaftsweg im östlichen Abschnitt (vgl. Abbildungen 2 und 3). Um KFZ-Durchgangsverkehr zu unterbinden, ist die Sendener Stiege im Bestand bereits auf gesamter Länge mittels Beschilderung für den generellen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und nur für Anliegende freigegeben. Während die Wohnstraße Teil einer „Tempo-30-Zone“ ist, gilt auf dem Wirtschaftsweg ein Tempolimit von 50 km/h. Die Breite der Fahrbahn variiert zwischen rund 5,50 Meter im westlichen Bereich und etwa 3,80 bis 4,00 Meter im östlichen, anbaufreien Bereich. Da die Anlieger überwiegend über Stellplätze auf dem eigenen Grundstück verfügen und über weite Abschnitte der Wohnstraße bauliche angelegte Parkstände vorhanden sind, findet Fahrbahnrandparken (teils aufgesattelt) nur sehr begrenzt statt.

Auch der bauliche Fahrbahnzustand der Sendener Stiege unterscheidet sich zwischen den Teilabschnitten West und Ost. Während der überwiegende Teil des westlichen Abschnitts bereits 2015 bzw. 2017 erneuert wurde und in gutem Zustand ist, sind im östlichen Abschnitt zahlreiche Schädstellen vorhanden, sodass hier – auch unabhängig von der Einrichtung einer Fahrradstraße – eine zeitnahe Instandsetzung vorgesehen ist.

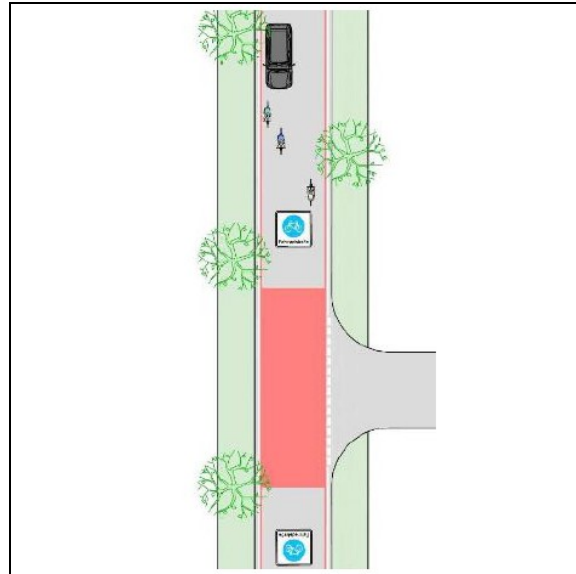
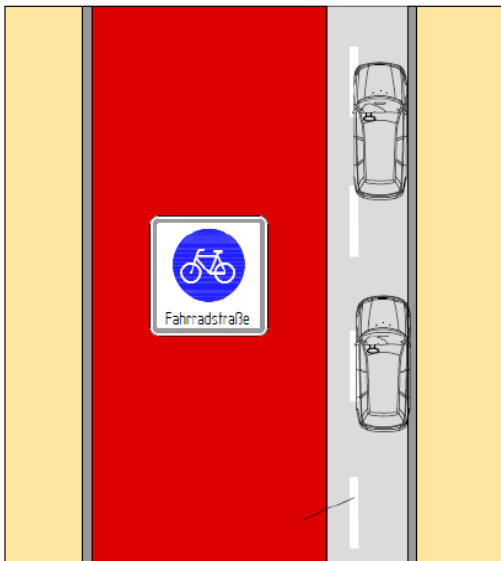


Abbildungen 2 + 3: Bestandssituation der Sendener Stiege im angebauten und anbaufreien Bereich

Zukünftige Ausgestaltung als Fahrradstraße Plus bzw. Basis:

Im Zuge der Erarbeitung des Fahrradnetzes 2.0 wurden die seit 2019 bestehenden Qualitätsstandards für Fahrradstraßen angepasst und die Einführung des Infrastrukturelements „Fahrradstraße Basis“ als Ergänzung zum bereits bestehenden Fahrradstraßen-Standard (mittlerweile als „Fahrradstraße Plus“ bezeichnet) beschlossen (vgl. Vorlage V/0493/2023). Dies soll dazu beitragen, Fahrradstraßen in ländlicheren Bereichen Münsters schneller und kostengünstiger realisieren zu können. Fahrradstraßen Basis sollen an Straßen ohne unmittelbar angrenzende Bebauung (anbaufrei) und mit niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen eingesetzt werden. Sie besitzen gegenüber den bisher realisierten Fahrradstraßen einen angepassten Standard (z.B. doppelte Fahrbahnrandmarkierung in weiß und rot, flächige Roteinfärbung lediglich im Bereich kritischer Knotenpunkte, auffällige Piktogramme in regelmäßigen Abständen und Markierung der Dooring-Zone bei vorhandenen Parkständen). Es gelten aber die gleichen Verkehrsregeln (max. 30 km/h, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren). Im Regelfall soll auch die Fahrradstraße Basis gegenüber kreuzenden/einmündenden Nebenstraßen bevorzugt werden.

Dem unterschiedlichen Charakter der Sendener Stiege entsprechend soll bei der Umwandlung zu einer Fahrradstraße diesen beiden Ausführungsvarianten („Plus“ und „Basis“) Rechnung getragen werden. Die untenstehenden Abbildungen (vgl. Abbildungen 4 und 5) stellen skizzenhaft die Querschnitte für die Ausgestaltung der Sendener Stiege als „Fahrradstraße Plus“ im angebauten Bereich und als „Fahrradstraße Basis“ im anbaufreien Bereich dar. Der Übergang zwischen „Fahrradstraße Plus“ und „Fahrradstraße Basis“ soll in Höhe der zukünftigen Zufahrt zum Baugebiet Albachten Ost (Marga-Spiegel-Straße) erfolgen.



Abbildungen 4 + 5: Fahrradstraße Plus und Fahrradstraße Basis

Ausblick Teilabschnitt Ost:

Aufgrund des oben beschriebenen Charakters der Sendener Stiege soll der Teilabschnitt Ost zwischen der zukünftigen Marga-Spiegel-Straße und der Weseler Straße als **Fahrradstraße Basis** hergestellt werden (ca. 1.000 Meter). Die Planungen sehen vor, dass die Fahrbahn entsprechend den oben genannten Standards neben einer weißen Randmarkierung eine ergänzende rote Randmarkierung erhält. Zudem werden die Einmündungsbereiche an der Weseler Straße und Marga-Spiegel-Straße rot markiert und mit Fahrradstraßen-Sinnbildern versehen. Im Straßenverlauf werden Fahrrad-Piktogramme aufgebracht. An der bestehenden Breite der Sendener Stiege sollen keine Änderungen erfolgen. Mit einer Breite von etwa 3,80 bis 4,00 Metern zwischen der Fahrbahnrandmarkierung werden die mit der Vorlage V/0493/2023 gesetzten Zielbreiten für Fahrradstraßen zwar in Teilbereichen leicht unterschritten, dennoch werden die Regemaße für die KFZ-Rad-Begegnung durchgehend eingehalten. Da zudem aufgrund der im Folgenden beschriebenen Maßnahmen von einem weiteren Rückgang des KFZ-Verkehrs ausgegangen werden kann, wird – auch mit Blick auf die aktuelle Haushaltslage und den baulichen Aufwand – eine durchgehende Verbreiterung auf 4,00 Meter Breite als nicht verhältnismäßig erachtet und davon abgesehen.

Um KFZ-Durchgangsverkehre wirksam unterbinden zu können, sollen zukünftig Abbiegegebote von der Sendener Stiege in die neue Marga-Spiegel-Straße eingerichtet werden. Da dadurch auch für die direkten Anliegerinnen und Anlieger der Sendener Stiege keine komplette Durchfahrt mehr möglich ist, ergeben sich im Vergleich zum Ist-Zustand zukünftig moderate Umwegfahrten per KFZ via Ost-hofstraße / Weseler Straße bzw. Marga-Spiegel-Straße (vgl. Abbildung 6). Dem gegenüber steht jedoch die weitere Reduzierung der KFZ-Verkehre und dadurch ein deutlicher Sicherheits- und Komfortgewinn für Radfahrende auf der Veloroute Sendener Stiege. Somit steht diese Abwägungsent-scheidung im Einklang mit den Zielen des Masterplans Mobilität Münster 2035+.

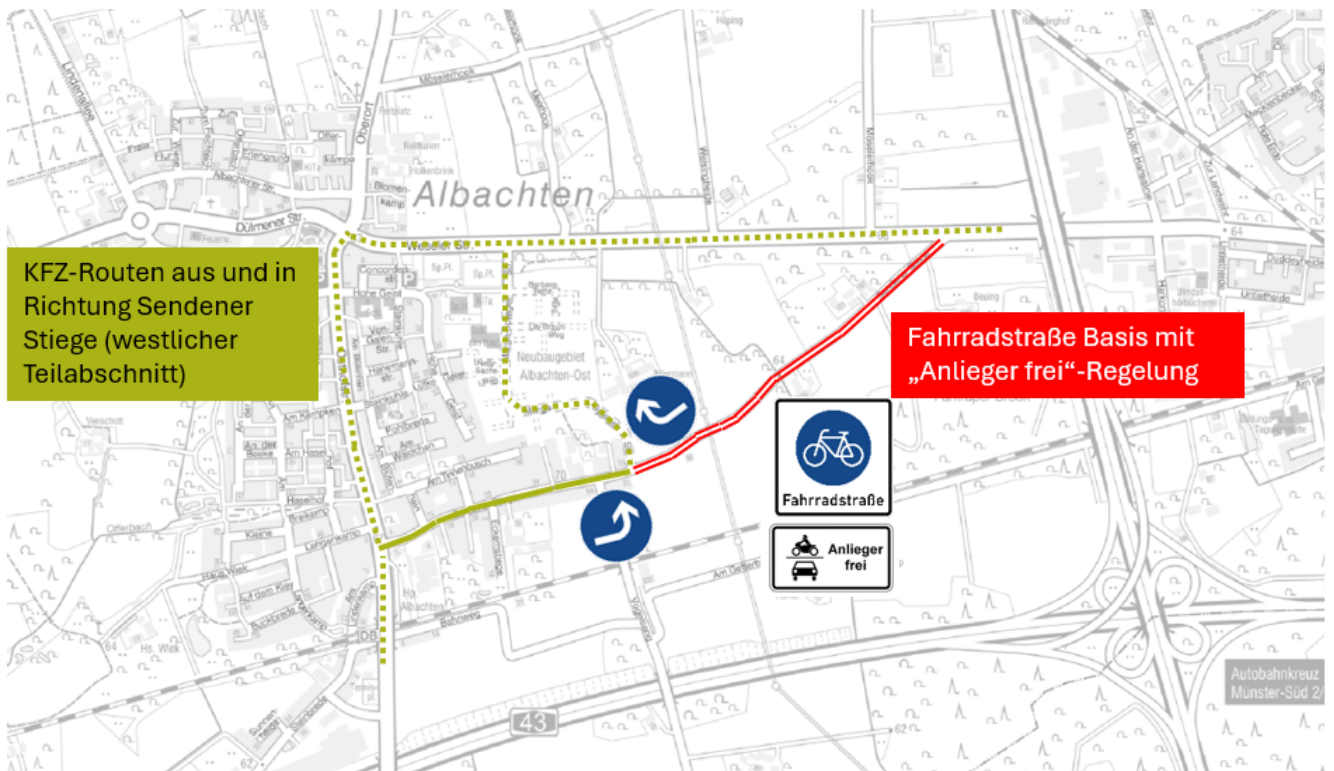


Abbildung 6: Geplante Abbiegegebote und "Anlieger frei"-Regelung für die Fahrradstraße Basis und KFZ-Routen zum westlichen Teilabschnitt der Sendener Stiege

Da die beschriebene Verkehrsführung erst nach Fertigstellung der Marga-Spiegel-Straße umgesetzt werden kann, ist die Realisierung der „Fahrradstraße Basis“ gemeinsam mit notwendigen Asphaltarbeiten ab Sommer 2027 möglich.

Ausblick Teilabschnitt West:

Aufgrund des oben beschriebenen Charakters der Sendener Stiege empfiehlt die Verwaltung den Teilabschnitt West zwischen der Osthofstraße und der zukünftigen Marga-Spiegel-Straße als **Fahrradstraße Plus** herzustellen (ca. 800 Meter). Fahrradstraßen Plus sind vollflächig rot eingefärbt, um in angebauten Bereichen mit zahlreichen Einmündungen und Einfahrten sowie KFZ-Stellplätzen die besondere Situation einer Fahrradstraße zu verdeutlichen. Als geeignetes Bauverfahren hat sich die Verwendung von Heißasphalt gezeigt, da hier im Vergleich zu Kaltplastikbeschichtungen (vgl. z.B. Goldstraße) oder Epoxidharzverfahren (vgl. z.B. Bismarckallee) der höchste Fahrkomfort (u.a. geringer Rollwiderstand) und die längste Haltbarkeit (u.a. geringe Farbabnutzung) erzielt werden kann.

Bedingt durch den guten Fahrbahnzustand der Sendener Stiege im Teilabschnitt West ist es aus Sicht der Verwaltung jedoch gegenwärtig wirtschaftlich nicht sinnvoll, die intakte Fahrbahndecke aufzubrechen und durch roten Asphalt zu ersetzen. Einzig ein rund 300 Meter-Abschnitt in Höhe der Einmündung Vogelsang ist aus baulicher Perspektive sanierungsbedürftig und kann in diesem Zuge mit rotem Asphalt neu hergestellt werden. Für die verbleibenden rund 500 Meter wird geprüft, ob ein neues Verfahren genutzt werden kann, indem eine dünne Asphaltdeckschicht in Rot auf die bestehende Fahrbahndecke aufgebracht wird. Durch die geringere Materialstärke (ca. 1,5 cm statt 3,0 cm) ist dieses Verfahren deutlich kostengünstiger, ohne auf die erwähnten Vorteile verzichten zu müssen.

Neben der roten Fahrbahndecke, die die Fahrgasse der zukünftigen Fahrradstraße Plus ausbildet, würde der westliche Teilabschnitt der Sendener Stiege entsprechend der kommunalen Standards Sicherheitstrennstreifen zu den vorhandenen Parkständen sowie den Nebenanlagen erhalten. Um eine

Fahrgasse von 4-5 Metern Breite realisieren zu können, müsste das bislang nur wenig genutzte Fahrbahnrandparken an der nördlichen Straßenseite entfallen. Die baulich angelegten Stellplätze an der südlichen Straßenseite könnten weiterhin zur Verfügung stehen.

Weiteres Vorgehen:

In einer für das 4. Quartal 2026 / 1. Quartal 2027 vorgesehenen Bürgerveranstaltung sollen die Überlegungen und ersten Planungen für die beiden Teilabschnitte der Sendener Stiege vorgestellt und Hinweise aus der Öffentlichkeit eingeholt werden.

Nach der Bürgerveranstaltung und in Abhängigkeit der Prüfergebnisse zum Bauverfahren werden der Politik entsprechende Planungs- und Baubeschlüsse vorgelegt.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat