

V/0128/2026

DER OBERBÜRGERMEISTER



Amt für Mobilität und Tiefbau

18.08.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Becker

Telefon: 492-6624

BeckerMartin@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

ÖPNV-Achse Warendorfer Straße: Verstetigung der Umweltspur

Beratungsfolge

15.09.2026	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
23.09.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs „ÖPNV-Achse Warendorfer Straße - Umweltspur“ werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Verstetigung der Maßnahme „ÖPNV-Achse Warendorfer Straße - Umweltspur“ wird entsprechend der vorliegenden Planung (Anlage 1) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Kosten in Höhe von ca. 15.000 € entstehen. Einnahmen aus Beiträgen oder Fördermitteln werden nicht erwartet.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2026	15.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2026/2027 bei der o.g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Im April 2025 wurde auf der Warendorfer Straße in stadteinwärtiger Richtung zwischen Dodostraße und Gereonstraße eine „Umweltspur“ (Radweg mit Linienverkehr frei) eingerichtet. Der Verkehrsversuch hatte die Neuordnung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums zugunsten des Umweltverbundes unter Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Leichtigkeit des ÖPNV zum Ziel¹. Diese Ziele konnten mit der Maßnahme erreicht werden.



Abbildung 1: Verkehrsversuch Umweltspur Warendorfer Straße

Vor der Umsetzung ergab sich ein typisches Bild einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße. Hoher Nutzungsdruck durch Kraftfahrzeuge (fließend und ruhend), Radfahrende und Fußgehende. Für den Öffentlichen Personennahverkehr ist die Warendorfer Straße mit zwei städtischen sowie zwei regionalen Buslinien mit acht Fahrten pro Richtung und Stunde von großer Bedeutung. Hinzu kommt eine starke außergastronomische Nutzung auf der nördlichen Straßenseite des betrachteten Abschnitts. Zum Park auf der Südseite (Linnenbrinks Garten) bestehen ebenfalls Wechselbeziehungen.

Der durch die beschriebenen Ansprüche an den Raum erzeugte hohe Nutzungsdruck führte in der Vergangenheit immer wieder zu teils schweren Unfällen. Zu knappe Flächen für den Radverkehr (mit bis zu mehr als 4.500 Fahrten pro Tag und Richtung), am Fahrbahnrand ungeordnet geparkte und sichtbehindernde Kraftfahrzeuge sowie ein hohes Aufkommen an Zufußgehenden waren dafür ursächlich (s. Abb. 2 und 4). Die Behinderung des Linienbusverkehrs entstand primär durch den ruhenden Kfz-Verkehr. Dazu gehörten auch Lieferfahrzeuge der ansässigen Gewerbetreibenden bzw. allgemein KEP²-Dienstleister.

¹ Details zu Problemstellung und Verkehrsversuch sind der Vorlage [V/0231/2024](#) zu entnehmen.

² Kurier-, Express- und Paketdienste



Abbildung 3: Herbst 2024 (vor dem Verkehrsversuch)



Abbildung 3: Frühjahr 2025 (während des Verkehrsversuchs)

Mit der Planung erfolgte eine Neuaufteilung des Raumes. Die typische Flächenverteilung für innerstädtische Straßenräume mit der Nutzung von ca. 2/3 durch den Kfz-Verkehr und nur 1/3 durch den Umweltverbund (v.a. Rad- und Fußverkehr) wurde umgekehrt. Durch die Einführung eines 3,5 m breiten Radfahrstreifens auf der Fahrbahn ist das Fahrbahnrandparken beidseitig entfallen und gut 30 % der Fahrbahnfläche wurde dem Umweltverbund (Fahrrad, Bus) zugeordnet. Durch die Führung des Radverkehrs auf dem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn entstand in der Nebenanlage insgesamt mehr Raum für Fußgehende und somit auch eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeit in diesem Bereich. Insgesamt drei neu eingerichtete Ladezonen ordnen die Lieferverkehre. Und der Linienbus hat nun die Option, bei Rückstauungen auf dem Kfz-Fahrstreifen stadteinwärts über den Radfahrstreifen am Stau vorbeizufahren.



Abbildung 4: 2024 vor dem Verkehrsversuch



Abbildung 5: 2025 während des Verkehrsversuchs

Planung und Durchführung des Verkehrsversuchs wurden in enger Abstimmung mit den ansässigen Gewerbetreibenden praktiziert. Beispielsweise wurden Informationen zu Belieferungen, aber auch Hinweise zu besonders gefährlichen Situationen aufgenommen. Dies war elementar für den Verkehrsversuch.

Erkenntnisse aus der Versuchslaufzeit

Bereits im Juni 2025 hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich auf dem 4tel-Fest, einem Nachbarschaftsfest im Erphoviertel, zu der Umgestaltung zu äußern. Für die Beteiligung war die Stadt Münster mit einem Stand vor Ort. Am Stand war es möglich, sich mit den Planenden auszutauschen und ein Feedback zu hinterlassen. Für die Rückmeldung wurden drei Kernaspekte mit der Bitte um Einordnung „besser/schlechter als vorher“ abgefragt: Verkehrssicherheit, Komfort und Geschwindigkeit.

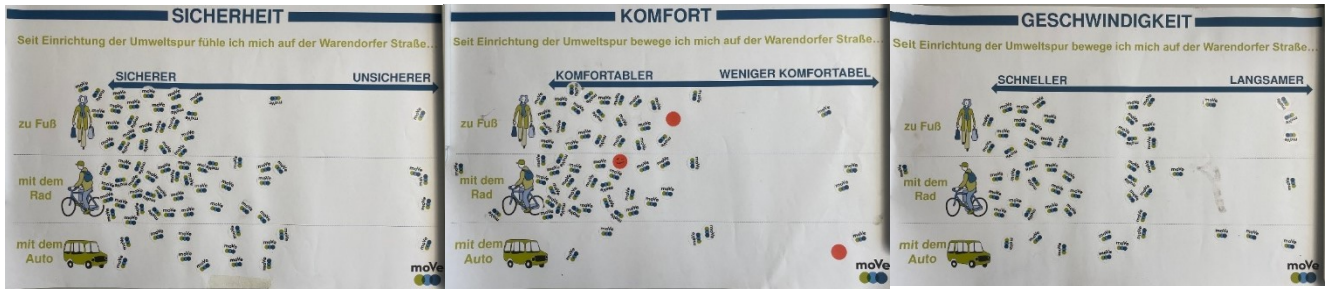


Abbildung 4: Ergebnis der BürgerInnenbefragung zum Verkehrsversuch im Juni 2025 zu den Themen Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit

Die Ordnungsbehörden Polizei NRW Münster und Straßenverkehrsbehörde Münster haben im gesamten Zeitraum des Verkehrsversuchs keine infrastrukturell bedingten Unfälle registrieren können. Es wird die signifikante Steigerung der Verkehrssicherheit im betrachteten Raum bestätigt. Dies gilt vor allem für den Fußverkehr auf dem nördlichen Gehweg sowie die Fahrbahn querende Fußgehende. Positiv betroffen ist auch der querende Radverkehr im Knotenpunkt Warendorfer Straße / Gereonstraße / Friedensstraße. Hier wurde durch die Vereinheitlichung der Regelungen für den Radverkehr an den Lichtsignalanlagen (LSA) auf der Warendorfer Straße (beide Fahrtrichtungen werden angehalten) mehr Klarheit für mit dem Rad Querende geschaffen. Und auch am zuvor unfallträchtigen Knotenpunkt Warendorfer Straße / Oststraße ist die Übersichtlichkeit durch den Wegfall des Fahrbahnrandparkens gestiegen, sodass sich keine weiteren Unfälle ereignet haben.

Die Steigerung der Leichtigkeit des Verkehrs betrifft neben dem Umweltverbund auch den motorisierten Individualverkehr. Durch die Entnahme von Störelementen bei gleichzeitig eindeutiger Markierung der Fahrstreifen konnte der Verkehrsfluss im betrachteten Abschnitt wesentlich verbessert werden. Hiervon profitieren auch Polizei und Feuerwehr bzw. das Rettungswesen.

Akzeptanz und Gewöhnung an die optional gemeinsame Nutzung des Radfahrstreifens durch Radfahrende und den Linienbusverkehr sind stetig gewachsen. Hierdurch konnte unter dem Aspekt „Rollen ist besser als Stehen“ auch das Ziel der Fahrplanstabilisierung im ÖPNV erreicht werden.

Anpassung der Planung für die Verstetigung

Ladezonen

Nutzung und Akzeptanz der neu geschaffenen Ladezonen sind eng mit deren Verfügbarkeit verbunden. Dazu gab es im Versuchszeitraum zahlreiche negative Rückmeldungen der Gewerbetreibenden. Durch Fehlbeparkung war vor allem die große Ladezone auf der Südseite der Warendorfer Straße immer wieder für Lieferfahrzeuge nicht nutzbar. Dies führte mitunter zu Situationen, die den Verkehrsfluss auf der Fahrbahn erheblich gestört haben. Zur Verdeutlichung des Nutzungszwecks soll künftig das neue Verkehrszeichen „Ladezone“ (VZ 230) zur Anwendung kommen. Generell wird durch eine Vereinheitlichung der Beschilderung von Ladezonen im Stadtgebiet eine höhere Akzeptanz erwartet. Die Überwachung sollte zudem erhöht werden.

Die aktuell gelb markierten drei Meter tiefen Ladezonen auf der Nordseite werden durch das Versetzen der Kantensteine baulich angepasst.

Lichtsignalanlagen Warendorfer Straße / Friedensstraße und Warendorfer Straße / Oststraße

An beiden Knotenpunkten bestehen, teils tageszeitabhängig, starke Querbeziehungen. Gleichzeitig sind die Verkehrsströme auf der Warendorfer Straße sehr stark. Im Längsverlauf der Warendorfer Straße kommt es außerdem regelmäßig zu der Situation, dass Radfahrende vor beiden LSA halten müssen und eine Durchfahrt, wenn überhaupt, nur bei angepasster Geschwindigkeit erfolgen kann. Auch der Linienbusverkehr hat aktuell keine freie Durchfahrt.

Diese Ansprüche ohne (tageszeitabhängige) Priorisierung von Richtungen in den Steuerprogrammen zu hinterlegen, ist mit der aktuellen Technik nicht möglich. Es wird deshalb empfohlen, in einem weiteren Schritt die betroffenen LSA mit C-ITS³ auszurüsten und die Steuerung anzupassen.

Führung des Radverkehrs zurück in die Nebenanlage (hinter Gereonstraße)

Der Radverkehr wird seit Anfang 2025 mit Beginn der Baumaßnahme der Stadtnetze von der Fahrbahn über eine ehemalige Kfz-Parkbucht bzw. ein dort eingerichtetes Provisorium zurück in die Nebenanlage geführt. Diese Stelle soll auch weiterhin für die Führung des Radverkehrs genutzt werden. Hierfür sind bauliche Anpassungen für eine bessere Fahrdynamik auch im Sinne der Sicherheit notwendig.

„Sonstiger Radweg“ auf der Nordseite der Wareндorfer Straße

Der ehemalige Radweg in der Nebenanlage der Nordseite der Wareндorfer Straße ist während der Versuchsphase weiterhin rot gepflastert geblieben. Daraus ergaben sich bei Radfahrenden trotz des 3,5 Meter breiten und flächig rot eingefärbten neuen Radfahrstreifens auf der Fahrbahn teils Irritationen. Um eine Befahrung des ehemaligen Radweges in Zukunft zu unterbinden und gleichermaßen die Rechtssituation zu klären, wird der sog. „Sonstige Radweg“⁴ durch Übermalung dem Gehweg zugeschlagen. Hierfür ist für September / Oktober 2026 eine gemeinsame Aktion mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern geplant. Unterstützt wird diese Aktion durch den Bereich Design der Fachhochschule Münster. Zu einem späteren Zeitpunkt wird eine Neupflasterung erfolgen. Dies soll aus wirtschaftlichen Gründen jedoch erst entweder mit der geplanten Straßensanierung oder im Zuge von Arbeiten in der Nebenanlage (bspw. durch die Stadtnetze Münster GmbH) erfolgen.

Fahrbahnmarkierungen

Die Fahrbahnmarkierungen im Verkehrsversuch haben sich bewährt und werden beibehalten. Hierzu werden die jetzigen Gelbmarkierungen in die Farbe Weiß überführt. Das Rot des Radfahrstreifens bleibt bestehen.

Zeitplanung für die Verstetigung der Umweltspur 2026 / 2027

Die Verstetigung der Umweltspur wird in zwei Schritten erfolgen:

1. Im Oktober 2026 wird zunächst der „Sonstige Radweg“ durch Übermalung in einem Beteiligungsprojekt zum Gehweg. Im gleichen Zeitraum wird die Gelbmarkierung auf der Fahrbahn in eine weiße Markierung überführt.
2. Im Frühjahr 2027 erfolgen die baulichen Optimierungen für die Führung des Radverkehrs sowie für die Anpassungen der Tiefe der Ladezonen. Ebenfalls ist die Optimierung der Lichtsignalanlagen mit der Bestandstechnik vorgesehen. Hierfür wird eine separate Beschlussvorlage erstellt.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Markierungs- und Beschilderungsplan Umweltspur

³ Cooperative Intelligent Transport Systems ermöglichen die direkte Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen.

⁴ Ein erkennbarer Radweg ohne Benutzungspflicht.