

Ergänzung zur Stellungnahme vom 10.02.2026

ergänzte Textstellen sind farblich hinterlegt,
Fußnoten zum Gutachten beziehen
sich auf den aktualisierten Schlussbericht,
vom 30.01.2026

18.02.2026

Stellungnahme des ADFC zur Vorlage V/0048/2026 – Unfallhäufungsstelle Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße/Busso-Peus-Straße/Roxeler Straße – Schlussbericht des Gutachtens

Der ADFC betrachtet Sicherheit ganzheitlicher und empfiehlt die Umsetzung der Variante 1, die Optimierung des Kreisverkehrs. Dieser erweiterten Betrachtung geht es um Verkehrssicherheit im gesamten Stadtgebiet und selbstverständlich auch um eine umwelt-, klima- und menschengerechte Stadt, mit weniger Lärm und Luftverschmutzung.

Der ADFC schlägt Folgendes vor:

1. Die Sicherheitsaspekte von singulären Planungen sollte immer auch in einen umfassenderen Kontext gestellt werden.
2. Konsequenter bei der weiteren Stadtentwicklung auf autoarme Quartiere setzen und für eine nachhaltige Infrastruktur sorgen, um den Kfz-Bestand zu verringern.
3. Umweltverbund und besonders Busverkehr stärken, Metrobusse mitdenken, um eine wirkliche Alternative für den Kfz-Verkehr zu schaffen, statt zusätzlichen Kfz-Verkehr zu induzieren.
4. Variante 1 umsetzen, d. h. den vorhandenen Kreisverkehr optimieren. Leichte Abstriche bei der Sicherheit am Knoten sind hinnehmbar, wenn dadurch auch Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz, Stadt- und Verkehrsplanung gefördert werden und der Radverkehr attraktiv bleibt.

Vorweg: Betrachtung des aktuellen politischen Diskurses

Die Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser hat das von der Stadt prognostizierte zukünftige Verkehrsaufkommen im Westen von Münster überprüft und Varianten erarbeitet, die die Sicherheit am Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße erhöhen sollen. Herr Dr. Lothar Bondzio, als anerkannter Fachmann für Kreisverkehre und Leiter des hierfür zuständigen FGSV-Arbeitskreises, stellte die Ergebnisse im AVM vor und kam zu dem Fazit, dass, aufgrund der hohen Radverkehrsmengen, ein signalisierter Knoten sicherer und leistungsfähiger als ein Kreisverkehr sei. Man mag die von der Stadt vorgegebenen Zahlen zur Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2035 und den Modalsplit als Grundlage für die Berechnungen sowie die Bewertung durch Schulnoten und deren Gewichtung im Detail in Frage stellen - sein Fazit entspricht zunächst mal dem aktuellen Stand der Forschung.

Vor diesem Hintergrund überrascht es zunächst weniger, dass bestimmte Teile der Politik und der Verwaltung den Umbau des Kreisverkehrs zu einem signalisierten Knoten nicht mehr in Frage stellen wollen und die Zurückhaltung der anderen Seite gegenüber der signalisierten Lösung unverständlich erscheint.

Beide Seiten möchten die Sicherheit am Knotenpunkt erhöhen, beide Seiten möchten Bus- und Radverkehr fördern. Es ist jedoch anzunehmen, dass eine Seite dabei die Stärkung des Kfz-Verkehrs, bedingt durch die höhere Kfz-Leistungsfähigkeit des Knotens, begrüßen wird und die Schwächung des Radverkehrs, der gegenüber dem Kreisverkehr zukünftig erhebliche Wartezeit (24/7) akzeptieren muss, als kollateralen Nachteil zu dessen Schutz in Kauf nimmt.

Die Folge eines leistungsfähigeren Knotens ist jedoch, dass Kfz-Verkehr induziert wird. Der Kfz-Verkehr wird im Westen, auf der Roxeler Straße, in Roxel, zwischen Gievenbeck und Innenstadt, etc. steigen. Weiterer Straßenausbau wird gefordert werden, die Spirale, hin zur weiteren Automobilisierung, wird wachsen.

Mehr Kfz-Verkehr bedeutet jedoch auch mehr Gefahr. In Fachkreisen ist man sich einig, dass das Auto in der Mehrzahl der Fälle der Hauptunfallverursacher ist und erheblich zur Unfallschwere beiträgt, schon wegen seiner Masse und Geschwindigkeit.

Von daher ist es verständlich, dass die andere Seite der Politik das Ergebnis des Gutachtens erstmal nur zur Kenntnis nimmt und sich Zeit für eine umfassende Abwägung erbittet, wohlwissend, dass der argumentative Druck durchaus hoch ist: Wer kann schon gegen das höchstmögliche Maß an Sicherheit sein – so wie es in dem Gutachten dargestellt und nahegelegt wird.

Begründung zu den oben genannten Vorschlägen

Zu 1.

Es handelt sich um eine strategische Grundsatzentscheidung

Die Betrachtung der Sicherheit sollte sich nicht nur auf den Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße beschränken, sondern insbesondere auch darauf, wie die Stadt Münster zukünftig Mobilität entwickeln und Sicherheit für alle und alles bereitstellen will.

Es handelt sich nämlich durchaus um eine strategische Grundsatzentscheidung. Möchte man am Knotenpunkt ein Höchstmaß an Sicherheit und nimmt man damit eine Steigerung des Kfz-Verkehrs und eine Steigerung der potentiellen Gefährdung durch den Kfz-Verkehr in Kauf oder setzt man sich für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs ein, mit dem Ziel, nicht nur am Kreisverkehr, sondern zunehmend im Stadtgebiet die Sicherheit zu erhöhen (Vision Zero).

Und Wesentlich: Mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs können weitere Ziele der Stadt erreicht werden: Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen, Klimaschutz, Verbesserung der Innenstadtqualität, etc.

Am Beispiel Helsinki erläutert

In Helsinki ist zwischen Juli 2024 und Juli 2025 Vision Zero Realität geworden, d. h. es ist kein Mensch im Straßenverkehr getötet worden. Im August 2025 war diese glückliche Periode vorbei, als zwei Menschen bei Verkehrsunfällen starben. Im gesamten Stadtgebiet von Helsinki ist jedoch eine beeindruckende

Tendenz zu mehr Sicherheit zu beobachten ¹. Zurückzuführen ist diese auf eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, eine konsequente Reduzierung und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs, eine Verlagerung auf andere Verkehrsarten und eine umfangreiche Kontrolle. Im Einzelnen:

- Leistungsfähiger ÖPNV: Metrolinien in Kombination mit Zubringerbussen, eine hohe Abdeckung, einfache Anschlüsse und hohe Pünktlichkeit (99,4 %),
- Mitfahrdienste, Bike-Sharing, Car-Sharing und Mikro-Mobilitätsoptionen, Umsetzung des MaaS (Mobility as a Service),
- Verringerung der Kfz-Fahrleistung, Umwidmung von Straßen, Reduzierung von Fahrspuren, Autobesitz 27 % (Münster 47 %),
- Konsequente Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit, 30 km/h,
- Ausbau der Flächen für Fuß- und Radverkehr, auch für den Winterbetrieb,
- Sichere Querungen für Fußverkehr, im Sinne von: „das Auto überquert den Gehweg und nicht zu Fuß gehende die Straße“, ²
- Verringerung der Lieferverkehre durch eine Vielzahl von Consolidation Centres (Verteilzentren)
- Flächendeckende Überwachung von Tempo- und Parkverstößen, u. a. mit Scan-Cars.
- E-Scooter erst mit 15 Jahren, Höchstgeschwindigkeit tagsüber 20 km/h, nachts 15 km/h. ³

Dabei kombiniert Helsinki die strategische Mobilitätsplanung mit Umweltaspekten des Verkehrs, Stadtplanung und den nationalen Energie- und Klimazielen. Besonderes Augenmerk liegt darauf, dass politische Entscheidungen umgesetzt und die definierten Ziele erreicht werden.

Mit diesen Maßnahmen konnte Helsinki die Zahl der Verkehrstoten von, im Mittel, 2,1 auf 0,6 Getötete/100.000 Einwohner und die von Schwerverletzten von, im Mittel, 107 auf 39 Schwerverletzte/100.000 Einwohner im Zeitraum von 2004 bis 2024 senken. ^{4 5}

Zu 2.

Für die Erstellung der Verkehrsprognose, die Grundlage des Gutachtens wurde, hat die Stadt Münster eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen zusammengetragen, die innerhalb des Untersuchungsgebiets, dem sogenannten „Urbanen Wissensquartier“, zwischen Innenstadt, Aasee, Gievenbeck und Steinfurter Straße liegen. Es handelt sich um ein ambitioniertes Programm, von dem nicht zu erwarten ist, dass es bis 2035 umgesetzt wird. Es bleibt also ausreichend Zeit, um diese Quartiere autoarm zu entwickeln und die anbindende Verkehrsinfrastruktur anzupassen, mit kurzen Wegen zu Bushaltestellen, Mobilstationen, Carsharing, attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen und einer guten Nahversorgung. Das Ziel sollte sein, dass sich die Autodichte im gesamten „Urbanen Wissensquartier“, bestehend aus Neubau und Bestand, nicht erhöht.

Zu 3.

Um die Kfz-Verkehrsleistung zu verringern sind leistungsfähige Alternativen erforderlich. Das kann für den Stadtteil Gievenbeck mit fast 22.000 Einwohnern, aktuell ohne Anbindung an den Schienenverkehr,

¹ Nicolas Sustr, BUND, Helsinki macht Verkehr weniger lebensgefährlich, 25.09.2025, Abs. 1

² ebd., Abs. „Sichere Querungen“

³ EIT Urban Mobility, UMAM Roadmap Report 2020 Helsinki

⁴ City of Helsinki and Ramboll Finland Oy, Helsinki Traffic Safety Development Programme 2022-2026, 9/2023

⁵ City of Helsinki, Region Infoshare, <https://hri.fi/data/fi/dataset/liikenneonnettomuudet-helsingissa>

kurz- bis mittelfristig nur Busverkehr sein. Eine ideale Ergänzung wäre eine eng getaktete, zuverlässige Metrobuslinie, die, ausgehend vom Hauptbahnhof, auch die großen Arbeitgeber Universität, das Klinikum, letztendlich das „Urbane Wissensquartier“ bedienen würde. Bei der Planung sollten Metrobusse für die gesamte Von-Esmarch-Straße, einschließlich Kreisverkehr und Coesfelder Kreuz, mitgedacht werden. Der Straßenzug sollte Teil eines ÖPNV-Prioritätsnetzes werden, in dem die Verkehrsmengen so dosiert werden, dass der verbleibende Kfz-Verkehr den Linienverkehr nicht behindert.⁶ Zur Stauraumfreigabe können Bussonderspuren und Busweichen vorgesehen werden, siehe Merkblatt für Kreisverkehre, Abb. 42 und Abb. 44 a-c.⁷

Zu 4.

- Der Kreisverkehr ist für die heutigen Rad- und Kfz-Verkehrsstärken großzügig dimensioniert (Analysefall). Für den Prognosefall (2035) rechnet das Gutachten nur in den morgendlichen Spitzenstunden und nur auf dem westlichen Arm der Von-Esmarch-Straße mit Rückstaus. Erfahrungsgemäß verringert sich jedoch selbst bei nennenswerten Rückstaus das Kfz-Verkehrsaufkommen kurz- bis mittelfristig (Traffic Evaporation). Der Effekt erklärt sich durch Anpassungsstrategien der Verkehrsteilnehmer. Sie wählen andere Ziele oder andere Verkehrsmittel, weniger wichtige Fahrten werden unterlassen oder andere Routen befahren. Sind die Alternativen attraktiver als der Kfz-Verkehr, kommt es zum Push-and-Pull-Effekt: Die Menschen nehmen dann eher das Rad oder den Bus oder gehen häufiger zu Fuß.⁸ Damit ergibt sich ein erwünschter Steuerungseffekt: Durch die Wahl der Qualitätsstufe je Verkehrsmittel kann die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden.⁹ In Übereinstimmung mit internationalen Studien konnte auch in Münster der Traffic-Evaporation-Effekt beobachtet werden, z. B. bei der Evaluierung der Verkehrsströme, im Zusammenhang mit der Baumaßnahme „Kanalsanierung Bergstraße“.
- Mit einem Außendurchmesser von ca. 33 m ist der Kreisverkehr bereits wesentlich größer als das Mindestmaß von 26 m für sog. „Kleine [einstreifige] Kreisverkehre“. Damit ist er für Bus- und Kfz-Verkehre ausreichend dimensioniert. Eine Vergrößerung des Durchmessers ist nicht erforderlich.¹⁰
- Die Querungen für Rad- und Fußverkehr werden an den Armen um bis zu 5 m abgesetzt und erhalten, wie inzwischen erfolgt, Haifischzähne und Rüttelstreifen. Die Querungen mit der Roxeler- und der Busso-Peus-Straße, also die Querungen mit den höchsten Radverkehrszahlen, können Aufpflasterungen erhalten, die den Kfz-Verkehr zusätzlich ausbremsen. Auf Aufpflasterungen an den Querungen mit der Von-Esmarch-Straße sollte wegen zukünftiger Metro-Busse ggf. verzichtet werden.
- Die Radwege in den Nebenanlagen werden umgelegt und parallel zur Kreisbahn geführt. Der Radverkehr bleibt bevorrechtigt. Er hat keine Reisezeitverluste durch Anhalten und bleibt damit weiterhin noch attraktiv, bei jedem Wetter und zu jeder Tageszeit.

⁶ FGSV, AD-hoc-Arbeitspapier, Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06, 02.2024 S. 9

⁷ Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, FGSV, 07.2006, S. 27 und 28

⁸ Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Metaanalyse im Auftrag der EU und des BMBF, 07.2023,

⁹ FGSV, AD-hoc-Arbeitspapier, Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06, 02.2024 S. 6

¹⁰ FGSV, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 07.2006, S. 6

- **Kosten:** Abweichend von den ersten vagen mündlichen Aussagen der Stadt Münster wird die Umsetzung der Variante 1 deutlich kostengünstiger als der signalisierte Knoten. Der signalisierte Knoten umfasst eine Umbaufläche, die weit in die Arme hineinreicht (Ausbaulänge ca. 170 m, vom Ausbaubeginn des einen Arms bis zum Ausbaubeginn des gegenüberliegenden Arms).

Zusätzlich wird der Straßenquerschnitt an den Armen, wegen der drei Abbiegespuren je Arm, breiter. Die Profilierung und die Fahrbahndecke des gesamten Plangebiets, die Borde und Einfassungen, die Kanalisation für Niederschlagswasser und alle Nebenanlagen sind dabei komplett neu herzustellen und durch eine aufwändige Signalisierung zu ergänzen. Es entstehen laufende Kosten durch die Wartung der Signalanlage.

Die Optimierung des Kreisverkehrs erfordert dagegen lediglich die Verschiebung der Querungen und die Erneuerung der Nebenanlagen im Kreisbereich, denn „Der Ausbau der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr entspricht weitgehend dem heutigen Ausbaustand [...]“¹¹. Die Kreisfahrbahn, die Kreisinsel, die Borde und die Kanalisation für Niederschlagswasser können überwiegend erhalten bleiben.

Sie ist damit eine preiswerte Lösung, also kein, wie so oft bemängelt, „Münster-Gold-Standard“. Und selbst mit zusätzlicher Hauptkanalsanierung, wie in der AVM-Sitzung erwähnt, werden die Kosten deutlich niedriger ausfallen.

Zum Vergleich, die baulich zu verändernden bzw. neu herzustellenden Flächen (überschlägig ermittelt):

Variante 1 - Optimierter Kreisverkehr	1.800 m ²
Variante 3 - Signalisierter Knoten	6.200 m ²

Zur Einordnung der vorgenannten Begründung:

A) Die Qualitätsstufe Rad ist nach der HBS zu beurteilen

Wir stellen fest, dass das Gutachten bei der Bewertung des Radverkehrs vom Regelwerk, dem Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS), abweicht. Das HBS ist ein R1-Regelwerk der FGSV in dem die Qualitätsstufen für die Verkehrsarten definiert sind.

Dort heißt es: „Bei [...] Radverkehrsströmen gilt als Kriterium [für die Bewertung der Qualitätsstufe] die **maximale Wartezeit**, die auf die vollständige Querung **einer** Zufahrt bezogen ist.“¹² In Tabelle S4-1 des HBS werden die maximalen Wartezeiten Qualitätsstufen für Verkehrsabläufe zugeordnet (QSV A bis F), dabei ist die Wartezeit für QSV A sehr kurz und für QSV F sehr lang.¹³

Das Gutachten weicht von der HBS-Systematik ab: Es wählt als Kriterium nicht die **maximale Wartezeit**, sondern regelwerkabweichend die **Verlustzeit**. Die Verlustzeit, im Sinne des Gutachtens, meint simulierte durchschnittliche Zeitverluste und nicht die maximale Wartezeit (= Länge der Rotphase). Da

¹¹ Brilon Bondzio Weiser, Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster, aktualisierter Schlussbericht, 30.01.2026, S. 39

¹² FGSV, Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2015), S4-8

¹³ FGSV, Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2015), S4-9

in der o. g. HBS-Tabelle keine Verlustzeiten berücksichtigt sind, wurden im Gutachten die Radverkehr-Verlustzeiten wiederum regelwerkabweichend den Qualitätsstufen des Kfz-Verkehrs zugeordnet.

Zum Vergleich eine Gegenüberstellung der Zeiten und der Qualitätsstufen, für die am meisten frequentierte Verbindung, den geradeausfahrenden Radverkehr auf der Von-Esmarch-Straße:

Gutachten

Verlustzeiten gem. Gutachten, Abb. 43
daraus abgeleitete Qualitätsstufen

17 - 27 sec. (MS) und 15 - 27 sec. (NMS) ¹⁴
B und A (MS) und **A und B** (NMS)

HBS, Tab. S4-1

Max. Wartezeiten auf Grundlage der Signalzeitenpläne
daraus resultierende Qualitätsstufen

65 - 69 sec. (MS) und 56 - 58 sec. (NMS) ¹⁵
D und D (MS) und **D und D** sec. (NMS)

(MS = morgendliche Spitzenstunde / NMS = nachmittägliche Spitzenstunde)

Die Verlustzeit-Bewertung lässt den signalisierten Knoten besser aussehen, obwohl dieser in der Realität hohe Maximalwartezeiten erzeugt. Die Darstellung im Gutachten ist methodisch nicht geeignet die Verkehrsqualität des Radverkehrs zwischen Kreisverkehr und signalisiertem Knoten angemessen vergleichbar zu machen. **Diese Vorgehensweise führt zu einer systematischen Verzerrung zugunsten der LSA** und verdeckt die tatsächlichen Belastungen des Radverkehrs.

Im Gutachten, auf Seite 47, wird die abweichende Behandlung vom Regelwerk damit begründet, „dass Kraftfahrer und Radfahrer ähnliche Ansprüche im Straßenverkehr haben. Die Bedürfnisse sind gleichrangig und auch das Qualitätsempfinden ist gleichzustellen“. ¹⁶

Dem widersprechen wir deutlich. Radfahrende sind bei Regen, Schnee, Hitze und geringerer Sozialkontrolle in der Nacht oder auf einsamen Wegen deutlich anderen Bedingungen ausgesetzt als Kraftfahrende. Ein zusätzlicher Kraftaufwand beim Wiederauffahren kommt dazu.

Ergänzen möchten wir, dass die nach der HBS ermittelten Qualitätsstufen nicht die Forderung der E-Klima 2022 erfüllen. Diese sieht für den Radverkehr **QSV A bis C** vor.

Ergänzen möchten wir auch, dass sich die maximalen Wartezeiten für den linksabbiegenden Radverkehr von der Von-Esmarch-Straße sogar bis **auf über 120 sec.** verlängert.

Das hat Konsequenzen

Ähnlich wie Kraftfahrende, bei denen die Bereitschaft für riskante und damit gefährdende Fahrmanöver steigt, wenn sie lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen ¹⁷, ist bei den langen Wartezeiten für Radfahrende auch mit Rotlichtverstößen zu rechnen. Dabei dürfte das Wetter als zusätzliche Ursache von Rotlichtverstößen bei Radfahrenden eine größere Rolle spielen als beim Kraftverkehr. Und in wohl geringerer Anzahl, doch mit häufig noch mal erhöhter Geschwindigkeit kommt es auch bei KFZ zu Rotlichtverstößen. Gas geben, um noch eben über die Kreuzung zu kommen.

¹⁴ Brilon Bondzio Weiser, Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster, aktualisierter Schlussbericht, 30.01.2026, S. 55

¹⁵ ebd., Anlage V-18 und Anlage V-21

¹⁶ ebd., S. 47

¹⁷ ebd., S. 57

Das Gutachten weist auf Seite 58 darauf hin, „dass die Unfallfolgen bei Rotlichtverstößen in der Regel schwerwiegender sind. Dies ist auf höhere Geschwindigkeiten und die Tatsache, dass die anderen Verkehrsteilnehmer in der Regel auf die Einhaltung der Lichtzeichen vertrauen und somit unachtsamer sind, zurückzuführen“. ¹⁸

Es ist also davon auszugehen, dass die langen Wartezeiten des signalisierten Knotens eher Rotlichtverstöße provozieren, die dann, wegen der höheren Kfz-Geschwindigkeit, zu schwerwiegenderen Unfällen führen. Im Gegensatz dazu ist beim Kreisverkehr, wegen den geringeren Kfz-Geschwindigkeiten, eher mit leichteren Unfällen zu rechnen.

Aus diesen Gründen ist aus unserer Sicht die Benotung der Sicherheit und der Akzeptanz in der Bewertungsmatrix des Gutachtens nicht nachvollziehbar und auch das stützt unsere Entscheidung für Variante 1, den optimierten Kreisverkehr.

B) Es gibt keine absolute Sicherheit

Es gibt keine absolute Sicherheit im Straßenverkehr, auch nicht an signalisierten Kreuzungen, auch wenn das Gutachten dies zu vermitteln scheint. Eine Auswertung an zwölf signalisierten Knoten im Stadtgebiet, zwischen 2019 und 2023, ergab 184 Unfälle mit 166 Leicht- und 18 Schwerverletzten. ¹⁹

Unter diesem Aspekt stellt sich erneut die Frage, ob die Gewichtung und die Benotung der Bewertungsmatrix im Gutachten ²⁰ angemessen ist und ob die Auswahl der Kriterien vollständig ist. Nicht angemessen berücksichtigt wurde z. B. die Verkehrsqualität Rad, die gem. E-Klima 2022, gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich höher gewichtet werden soll (Qualitätsstufe Rad A bis C, Qualitätsstufe Kfz bestenfalls D) ²¹. Die Benotung der Sicherheit und der Akzeptanz ist entsprechend obiger Ausführung (Punkt A) nicht nachvollziehbar. Die Sicherheit gegenüber Schwankungen verliert im Zusammenhang mit dem Traffic-Evaporation-Effekt an Bedeutung. Wichtig und leider nicht berücksichtigt wurden die Kriterien: Kosten, Flächenversiegelung, Klimaschutz und Verkehrsqualität Bus.

C) Kritische Betrachtung der FGSV-Regelwerke

Dem Gutachten liegen wesentliche Regelwerke der FGSV, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, zu Grunde, auf deren Aktualisierung allerdings schon seit Jahren gewartet wird.

In diesen Regelwerken wurde bisher dem Thema Verlagerung und Verringerung von Kfz-Verkehr kaum Raum gegeben, sondern sie folgten dem Paradigma „höher-weiter-schneller“, mit besonderem Augenmerk auf den motorisierten Straßenverkehr. ²²

Die E-Klima 2022, immerhin ein R2-Regelwerk (= zweithöchste Kategorie), leitet eine Wendung ein. Sie fordert „Maßnahmen, die durch geeignete Verkehrsplanung, geeigneten Straßenentwurf und

¹⁸ Brilon Bondzio Weiser, Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster, aktualisierter Schlussbericht, 30.01.2026, S. 58

¹⁹ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, Auswertung Prof. Dr. Johannes Schwanitz

²⁰ Brilon Bondzio Weiser, Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster, aktualisierter Schlussbericht, 30.01.2026, S. 60

²¹ FGSV, E-Klima 2022, S. 21

²² Prof. Dr. Oliver Schwedes, SPW Verlag GmbH, Verkehrswissenschaft zwischen Demokratie und Expertokratie. Das Beispiel der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2022

geeignetes Verkehrsmanagement wesentliche Beiträge im Sinne der Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen und Energieverbrauch liefern, indem sie dazu dienen,

- die **Verkehrsleistung zu reduzieren**,
- motorisierte **Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern** und/oder
- die spezifischen Wirkungen der motorisierten Verkehre, ausgedrückt in Energie, CO₂-Emissionen pro **Personen- bzw. Tonnenkilometer zu verringern.**²³

Bis zur Aktualisierung der veralteten Regelwerke empfiehlt die FGSV ergänzend die Handlungsanleitungen zu berücksichtigen, die die Vorgaben der E-Klima auf die R1-Regelwerke überträgt. Dazu gehört z. B. die Handlungsanleitung, von 2024²⁴, zur RAST 06, der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, auf die sich das Gutachten bezieht. Immerhin empfiehlt auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat „die Handlungsanleitungen der E-Klima konsequent zu berücksichtigen“.²⁵

Wir sehen in dem Gutachten die Forderungen der E-Klima 2022 und deren Handlungsanweisungen nicht ausreichend berücksichtigt und empfehlen dies dringend für den Entscheidungsprozess. Durch die Integration der Kriterien Sicherheit, Gesundheit, Klimaschutz Stadt- und Verkehrsplanung wird insgesamt mehr erreicht, als wenn Planungsaufgaben, wie der Knoten Von-Esmarch-Straße, nur singulär behandelt werden.

Katja Siepmann und Hans-Günter Ockenfels

ADFC Münsterland e. V.

Fachgruppe Radverkehr

²³ FGSV, E-Klima 2022, S. 20

²⁴ FGSV, AD-hoc Arbeitspapier, Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06, 02.2024

²⁵ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e. V., Rad- und Fußverkehr - gemeinsam oder getrennt? 08.2023, S. 7