

Münster

Über **drei Seiten** verteilt wird die Radinfrastruktur in Münster an hand von etwas mehr als 40 Bildern beispielhaft dargestellt, angefangen östlich des Zentrums; dann das Zentrum; Schließlich südlich des Zentrums mit dem Bereich östlich des Bahnhofes.

Jeweils wird mit zwei Bildern angefangen, und anschließend wird ein Kartenausschnitt gezeigt. Die Nummern zeigen an, wo das jeweilige Bild entstand. Jedes Bild kann durch klicken vergrößert dargestellt werden.

Einige Kommentartexte sind Ergebnis von genauerer Betrachtung der Bilder. Am Ende der letzten Seite werden einige Einzelaspekte betrachtet.

Knappes Fazit: Es gibt sehr viele Radwege, allerdings auch noch ziemlich viele in einem nicht mehr zeitgemäßen Zustand (unter 1 m Breite). Viele neuere oder sanierte Radwege weisen eine Breite von 1,50 - 1,70 m auf. Ab 1,60 m ist problemloses Überholen möglich, vorausgesetzt, dass links etwas Pufferraum übrig ist.

Es gibt aber an vielen Stellen Punkte, die dafür verantwortlich sind, dass reibungsloses und flottes fahren nicht immer möglich ist. Stichworte: Kurz geratene Kurven im Radweg und Blockierungen an Kreuzungen durch Fußgänger und/oder andere Radfahrenden.

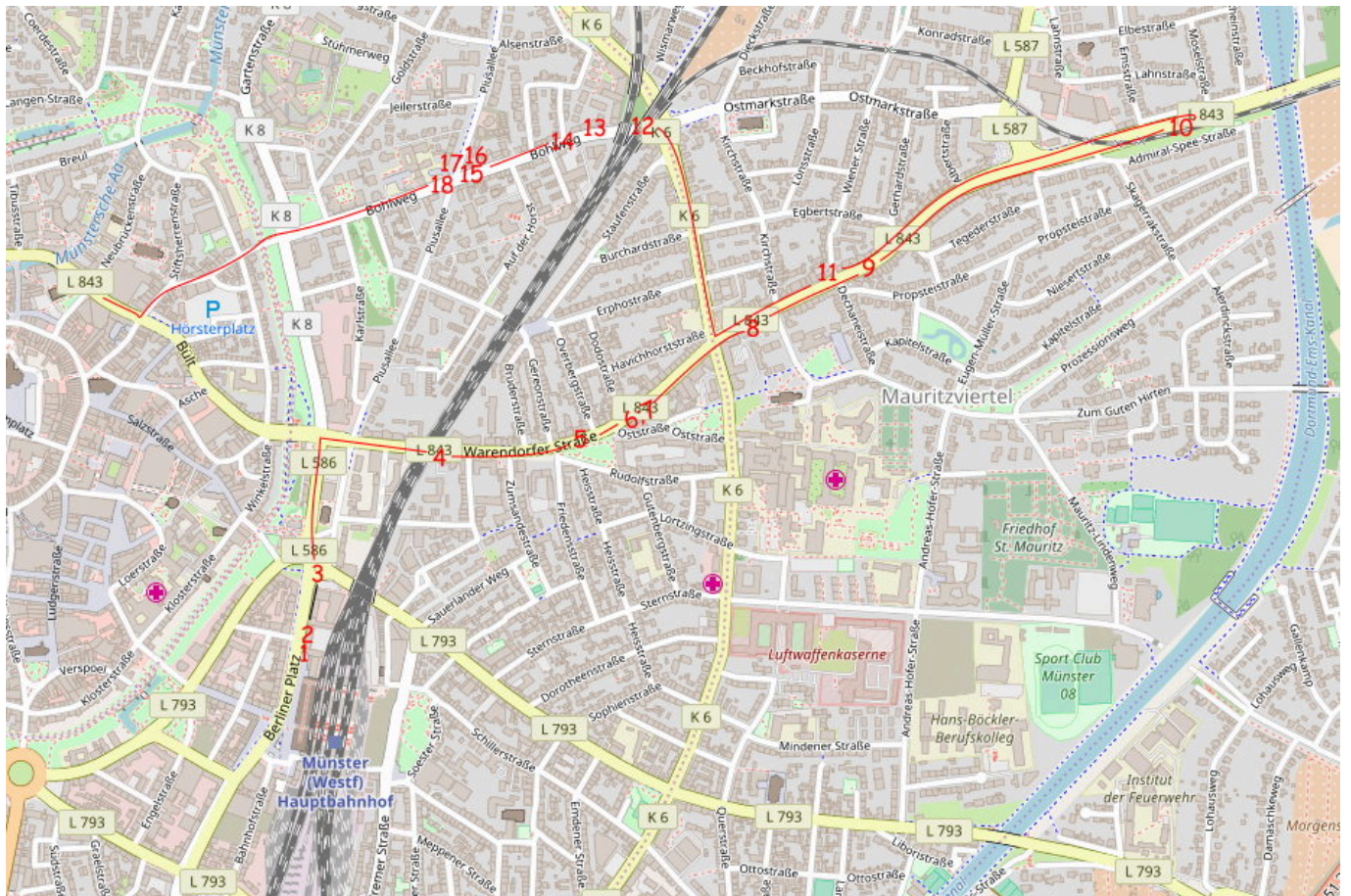


1.
Der Bahnhofsvorplatz ist für den motorisierten Verkehr eine Einbahnstraße. In der Fahrtrichtung gibt es einen Radstreifen zwischen Fahrbahn und Busbereich, der netto 2,00 m breit ist.

2.



Ansicht etwas weiter vom Bahnhof weg, so dass der Querungsbereich mit den Bussen gut erkennbar ist; Übergang in einen Radweg, der 1,50 m breit ist. Jenseits der Hecke ganz rechts gibt es die Busspur für die andere Seite, ähnlich breit wie diesseits, aber mit gemeinsamer Nutzung durch Radfahrenden. Bei einer so stark frequentierten Busnutzung mit viel Menschenbewegungen ist diese Radführung links von den Bussen die einzig sinnvolle Möglichkeit.





3.
Bei dieser Kreuzung standen die Fußgänger zuvor zum größeren Teil auf dem Radweg, der von der Kameraperspektive geradeaus führt. Hier zeigt es sich als problematisch, dass der Radweg nicht abgesenkt ist. Der Aspekt absenken oder nicht wird am Ende der letzten Münster-Seite besprochen.

Warendorfer Straße



4.
Der Radwegabschnitt in der Unterführung ist schmal, und die Kurven beim Übergang im Freien sind etwas eng geraten. Ganz im Vordergrund ist der Radweg 1,70 m breit. In der Unterführung werden Fußgänger trotz begrenzter Breite getrennt geführt.

Eigentlich müsste die Straße im Bereich der Unterführung etwas schmaler werden, damit der Radweg verbreitert werden kann.



5.

Der Radweg ist im weiteren Verlauf 1,60 oder 1,70 m breit, und einige schmalere Stellen sind mindestens 1,20 m breit.

Nach den Parkbuchten stehen einige Autos (angefangen beim gelben Auto). Es sieht so aus, dass diese dort (legal) geparkt sind. Jedenfalls ist beim Zoom keine Person im gelben Pkw erkennbar. Auf Grund der Erfordernis „gute Sichtbeziehungen“ müssten die letzten 2 oder 3 Parkmöglichkeiten mit absolutem Haltverbot markiert werden.



6.

Auf der Höhe von Nr. 48 sind Bild 6 und 7 entstanden, dieses hier „zurückblickend“, und Nr. 7 in Fahrtrichtung.

Was hier wie auch in Bild 5 auffällt, ist die ziemlich kurze Kurvung. Das behindert ein flottes Fahren. Das soll hier nicht unterschätzt werden, weil die Wareндorferstraße eine Radialstraße von und zum Zentrum ist.

Eigentlich müsste der Parkplatz rechts vorne geopfert werden, aber ohne ist einen besseren Kurvenverlauf auch möglich. Und zumindest wäre einen breiteren Radweg *in* der Kurve sinnvoll, wie etwa auch Fahrspuren bei baustellenbedingten Spurwechseln an Autobahnbaustellen.



7.

Ab hier ist der Radweg 2,00 m breit, und im neueren Teil hinterm Baum setzt sich das fort.



8.

Das Fahrzeug steht eigentlich auf einem Platz, der nicht als Parkplatz ausgewiesen ist. Eigentlich sollten hier Poller o.ä. platziert werden.

Der Radweg ist hier 1,60 m breit. Warum das so ist, ist aus dem Bild nicht ersichtlich. Im weiteren Verlauf gibt es wieder 2,00 m, wie man sehen kann.

... Und ein Auto, der auch nur knappem Raum lässt. Überholen ist hier „zufällig“ riskant. Des Weiteren gibt es durch geparkten Autos kurz vor der Kreuzung (und den Baum mit parasitärem Bewuchs) ein Problem mit der Sichtbeziehung.



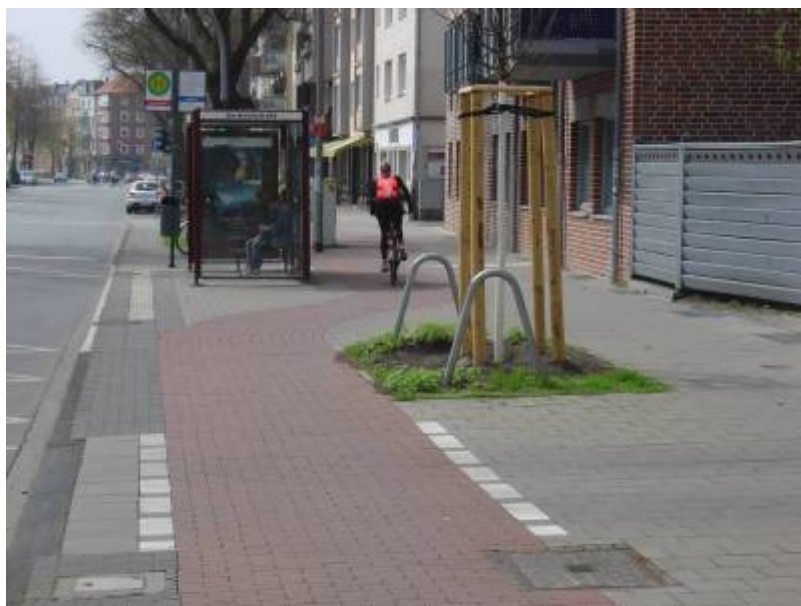
9.

Hier sieht man, dass Ausfahrten mit weißen Steinen gesondert gekennzeichnet sind (Breite hier 1,40 m). Unmittelbar hinter den Parkbereich eine unnötig kurze Kurvature des Radweges.



10.

Vor dem Kanal gibt es noch einen alten Abschnitt mit leichter Absenkung gegenüber dem Fußweg. Breite 1,50 m.



11. Zurück stadteinwärts

Bei dieser Bushaltestelle gibt es zwei kurze Kurvungen hintereinander. Das gibt - gegen den Hintergrund, dass auf der Straße alles einfach geradeaus läuft - Grund zu Beschwerden von Radfahrenden, die deshalb aus Schnelligkeitsgründen lieber auf der Fahrbahn fahren.

Einen Grund für die Kurvungen ist (nachträglich) nicht erkennbar, weil der Fußweg davor sehr breit ist. Ohne den jungen Baum wäre eine lang geschwungene Kurvung problemlos machbar. Breite des Radweges: 1,60 m.

Bohlstraße



12.

Quer verläuft hier der Niedersachsenring. Hier sieht man, dass wartende Radfahrende auf dieser Straße den Radverkehr in Kamerarichtung (Bohlstraße) blockiert.



13.

Der Radweg in der Bohlstraße fängt bei 1,70 m an, aber die Forsetzung folgt mit 0,95 m...



14.

... bei dem eine nachträgliche Verbreiterung wahrscheinlich Kanalarbeiten nach sich ziehen würde: hier befindet sich bereits einen Straßenablauf mit seitlicher Öffnung.

Immerhin gibt es einen Pufferbereich von rd. 45 cm.



15.
Blick in die Piusstraße südwärts.



16.
Blick in die Piusstraße nordwärts,
erneuert und Radwegbreite hier 1,70 m.

Weil zur Fahrbahn hin etwas Pufferraum vorhanden ist, kann man hier problemlos auf dem Radweg überholen. Es wäre interessant, zu wissen, ob die Straße bei der Renovierung etwas schmaler gemacht wurde. Siehe zum Vergleich das vorherige Bild.



17.

An der anderen Seite der Piusstraße wird gerade an einer schönen Strecke gebaut, hier ist der Radweg 1,90 m breit (netto).

Links von der linken Baumreihe gibt es noch einen Fußweg, den man im folgenden Bild gut sieht.



18.

Direkt an dieser Kreuzung gibt es diese dringend sanierungsbedürftige Abstellanlage.

Zur Fortsetzung: [Münster \(Zentrum\)](#)

From:

<https://wiki.prorad-dn.de/> - **ProRad Wiki**

Permanent link:

<https://wiki.prorad-dn.de/doku.php?id=beispiele:muenster>



Last update: **2024/11/01 19:55**