

Münster (Süd und Bahnhofseite Ost)

Weseler Straße

Die Weseler Straße weist aufgrund seiner Gesamtbreite ausreichend breite Radwege und Fußwege auf. Was beobachtet werden konnte, ist das Radfahrer teilweise auf den Fußweg fahren, weil die Oberfläche etwas angenehmer zu fahren ist.



34.
Bei dieser Kreuzung gibt es wieder eine Rad-Ampel für Rechtsabbieger, dessen Vorhandensein nicht direkt einleuchtet (siehe auch Bild 32).

Interessant ist der Spiegel, den man hier häufiger sehen kann. Dessen oberfläche ist leicht konvex, so dass Kfz-Fahrer jederzeit in der Lage sind, Radfahrende kommen zu sehen.



Inselbogen / Metzer Straße



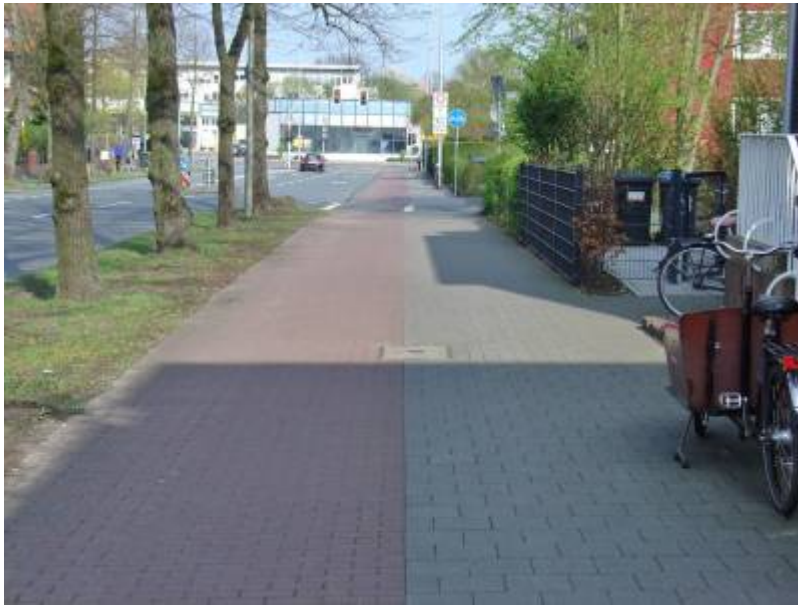
35.

Wer vom Bildhintergrund zum Stoppstreifen fährt (bei gelber Pfeil) und wegen roter Ampel für geradeaus dort halten muss, blockiert Radfahrende, die rechts in den Kappenberger Damm abbiegen wollen (nach links im Bild). Das ist in der Praxis auch so passiert. Leider war die Stelle beim fotografieren ziemlich leer.



36.

Einmal mehr eine scharfe Kurvung. Danach 2,00 m breit.



37.

Gleiche Stelle, nun in Fahrtrichtung betrachtet, weiterhin 2,00 m. Danach 1,60 m zzgl. Pufferraum links.

Am Ende überquert man in einer schönen Kurve in die Hammer Straße nach links - dank der Tatsache, dass es hier eine T-Kreuzung betrifft.

Hammer Straße

Die Hammer Straße ist ähnlich wie die Wareндorfer Straße eine wichtige Radialroute für Radfahrende.



38.

Leider ist die Breite im Vordergrund unnötigerweise gering. Im neuen Abschnitt dahinter beträgt die Breite 2,00 m.



39.

Im weiteren Verlauf mit einer geringeren Gesamtbreite ist der Radweg ziemlich durchgängig 1,60 m breit, mit Pufferraum links. Dieser Abschnitt ist (vermutlich im Rahmen von Kanalarbeiten) erneuert.



40.

Dieses Bild dokumentiert die gegenüberliegende Seite gegen die Fahrtrichtung (auch 1,60 m breit). Damit entspricht dieser Radweg genau dem Mindestmaß gemäß ERA 2010.

Hafenstraße



41.

Direkt hinter dem Ludgeriplatz fängt ein kurzes Stück Radweg an, gefolgt durch Radstreifen. Dieser Radstreifen mißt netto 1,80 m. Im weiteren Verlauf ist die netto Breite stellenweise 1,65 m.

An mehreren stark befahrenen Straßen gibt es solche vergleichsweise sichere Radstreifen.



42.

Hier ist die Hafenstraße quer zu sehen. Diese Lage wurde auf dem ersten Blick nicht richtig erkannt. Erst beim zweiten Anlauf wurde klar, dass Geradeausfahrer die Spur wechseln müssen (was man logisch nachvollziehen kann, wenn man auch noch sieht, dass Kfz nur rechts abbiegen dürfen).

Der bis kurz vor die Ampel befindliche Schutzstreifen der da endet verwirrt zusätzlich. Bei näherem Hinsehen sieht es zudem so aus, dass die Radspur für geradeaus nicht für Abbiegen nach links vorgesehen ist.

Kurz: Die gesamte Optik, einschließlich der schrägen roten Fläche überfordert einem. Der Schutzstreifen müsste eigentlich um ca. 20 m früher von einem Radweg abgelöst werden, mit klarer Angabe: nur rechts. Die Straßenlaterne auf dem Vordergrund steht einer solchen Änderung im Wege.



43.

Der Unterföhrungsbereich der HafenstraÙe befindet sich noch in einem ziemlich unzeitgemäÙen Zustand. Die Fahrbahn ist sehr breit (bei einer Sanierung wäre ausreichend Platz zur Radwegverbreiterung vorhanden).

Hinweis: die Unterföhrung nördlich des Bahnhofes ist in Ordnung (ohne Bild).

Bremer StraÙe



44.

Ähnlich wie an anderen Stellen, erinnert auch die BremerstraÙe an einigen älteren Radwegen in Düren, z.B. die OberstraÙe.

Weil die StraÙe Tempo 30 ist, ist die Frage, ob der Radweg im Rahmen einer Tempo-30 üblichen Umgestaltung ohne Mittelstreifen irgendwann einfach entfernt wird.

45.

Etwas weiter gibt es hier Parkraum links und rechts.



Bremer Platz

Die Bremer Straße heißt ab Osteingang des Hauptbahnhofes Bremer Platz.

Ohne Bild: Am Ende vom Straßenabschnitt des Bremer Platzes (nach Norden) gibt es eine überdimensionierte Aufstellfläche für Radfahrer. Hier ist es so, dass der (auch hier schmale) Radweg ca. 5-10 m vor der Ampel scharf endet und auf die Straße führt. Auch Rechtsabbieger müssen hier auf die Straße wechseln.

Das sieht alles - abgesehen vom Rechtsabbiegerfall - ziemlich vernünftig aus. Allerdings nur, wenn die Ampel nicht auf grün steht. In diesem Fall müssen Radfahrer beim Einfädeln auf die Fahrbahn gut aufpassen. Auch als Rechtsabbieger.

Themenpunkte

Radweg-Ebene

Auf der ersten Seite wurde erwähnt, dass die Realisierung von Radwegen und Fußwegen auf der gleichen Ebene mit dem Nachteil einher geht, dass Fußgänger

- eher auf Radwegen einfach stehen, z.B. vor einer Ampel;
- eher teilweise über dem Grenzbereich des Fußweges hinaus spazieren.

Beides kann mit einem geringen Höhenunterschied unterbunden werden, wie es in den Niederlanden der Standard ist.

Vermutlich hängt diese Ebenenfestlegung mit historisch betrachtet schmale Radwege zusammen, die man natürlich nicht abgesenkt realisieren soll. Für Münster ist eine Änderung der Handhabe nicht

realistisch, weil es bereits sehr viele Radwege gibt.

In Düren ist das anders, weil es nur wenige Radwege gibt. Zudem weisen die neueren Radwege (Zülpicher Straße, Nideggener Straße, im Altenteich) eine leicht wellige Steinstruktur zwischen Fußweg und Radweg auf, was man als Zwischenlösung ansehen kann.

Sicherheitsaspekt Sichtbeziehung

Erst nachträglich ist anhand der Bilder untersucht worden, ob es Radwege mit Problemen der Sichtbeziehung zwischen Radfahrenden und Kfz gibt. Nur im Bereich der Wareндorfer Straße sind explizit Hinweise dazu geschrieben. Des Weiteren gibt es kritische Bereiche in der Hammer Straße und in einem Abschnitt der Bremer Straße.

From:

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

Permanent link:

<https://wiki.prorad-dn.de/doku.php?id=beispiele:muenster2>



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