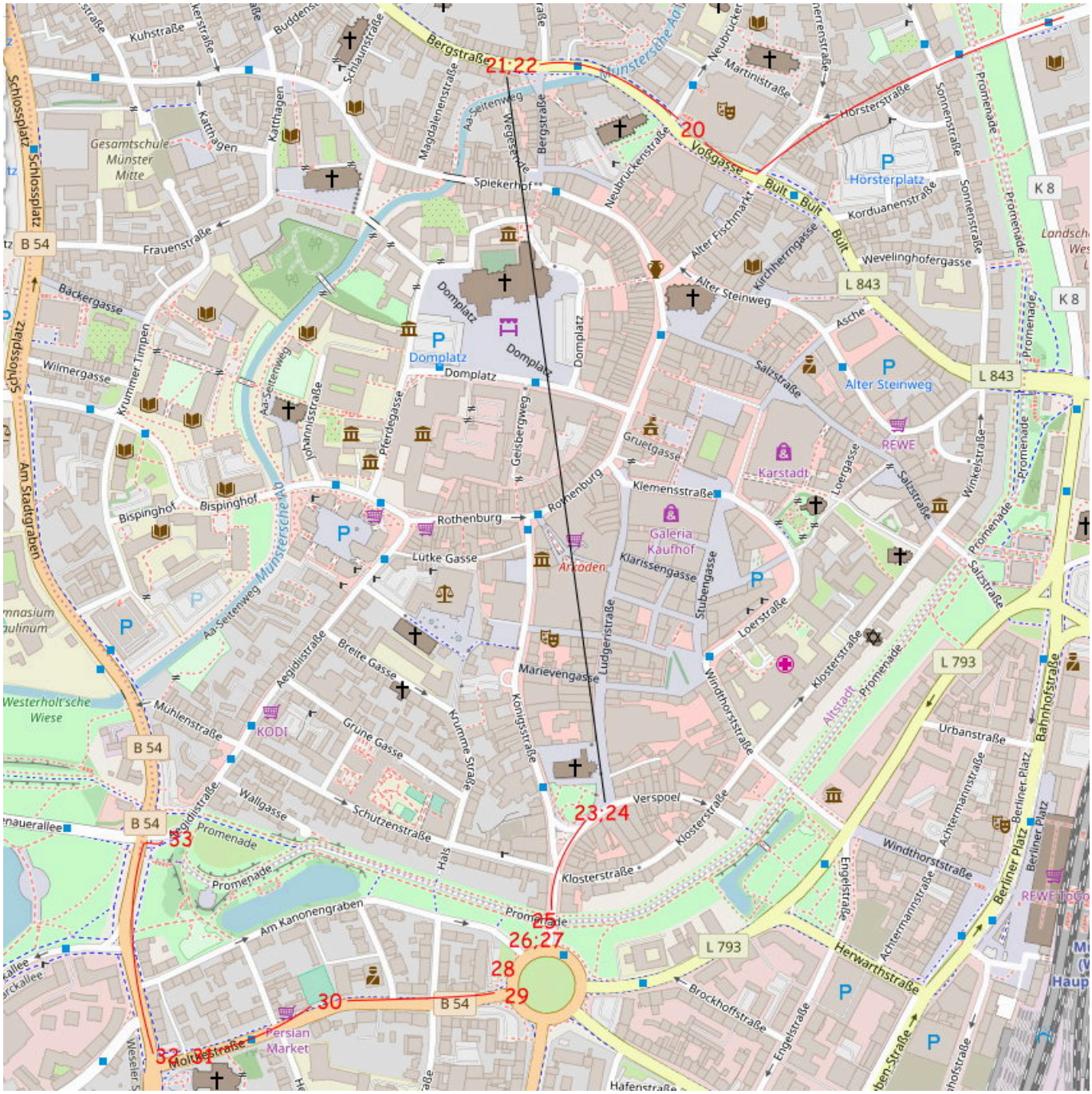
Münster (Zentrum)

20.
An dieser Stelle der Voßgasse ist der Radweg 1,50 m breit.

21.
Etwas weiter wird die Voßgasse als Bergstraße fortgeführt. Hier der Blick gegen die Fahrtrichtung auf einen der wenigen Schutzstreifen.

22.
An gleicher Stelle in Fahrtrichtung ist erkennbar, dass der Schutzstreifen vor der Kreuzung in einen Radwegabschnitt endet, was bei Stau Vorteile für Radfahrende bietet.



23 und 24.
Dieser Raum am südlichen Tor des Stadtkerns zeigt eindrucksvoll, wieviele Fahrräder im Zentrum

unterwegs sind.

25.
Diese Situation ist konfliktträchtig, weil Fußgänger generell Vorfahrt haben. Für Autofahrer ist deshalb nicht auf Anhieb erkennbar, ob Fahrräder hier auch Vorfahrt haben. Hinterm Fußweg ist zwar ein fetter unterbrochener Streifen erkennbar, aber es ist auch kein Schild (rückseitig) erkennbar, welches Radfahrende signalisiert, dass sie keinen Vorfahrt hätten.

Denkbar erscheint es, je nach Wichtigkeit von querenden Straßen den Radallee (Promenade) eindeutig mit fortgesetztem Belag (hier: Asphalt) als Vorfahrtroute zu gestalten, oder eben umgekehrt. Bei Vorfahrt der Straße besteht *in diesem Beispiel* die Gefahr, dass Wartende Autos vor überquerende Fußgänger wiederum Radfahrende blockieren. Es muss mindestens ein Auto vor dem Zebrastreifen halten können ohne den Radweg zu blockieren.

Ein schönes Beispiel von einem Vorfahrtfall für einen Radweg gibt es z.B. in Tilburg, hier mit Direktlink zur Streetview-Darstellung der Lage. In der Praxis staut der Kfz-Verkehr hier vor der Radwegquerung; das wird offensichtlich bewusst in Kauf genommen.

26.
Dieses Beispiel am Ludgeriplatz zeigt ziemlich deutlich den Unsinn, der sich ergibt, wenn in Kreisverkehre keine Schutzstreifen erlaubt sind. Wenigstens wäre es hilfreich, wenn der Stoppstreifen für Radfahrende etwas mehr nach vorne gelegt ist.

27.
Hier ein zweites Bild, wenige Sekunden danach. In der Praxis wurde beobachtet, dass Kfz den Schutzstreifen überfahren, wenn dort kein Radfahrer steht.

28.
Dieses Bild zeigt deutlich, dass man sich als Radfahrer eigentlich nicht sicher fühlen kann, insbesondere weil der Verkehrskreis zweispurig ausgelegt ist. Angenommen, dass Schutzstreifen erlaubt wären, wäre gar kein Platz für zwei Fahrspuren da.

29.
In der Mitte des Bildes ist hier gut erkennbar, wie Radfahrer hier wieder auf einen Radweg einfädeln.

Moltkestraße

30.
~~Hier gibt es beidseitig Busspuren, die für Radfahrer freigegeben sind~~. Hier gibt es beidseitig Radstreifen, die für Busse freigegeben sind!

31.
Erst beim Erreichen des Endes der Moltkestraße wurde klar, dass die letzten Metern auf dem Radweg zurückgelegt werden sollten. Das blaue Schild wurde übersehen weil es ziemlich weit rechts steht. Hier ist eine extra Einfädelmarkierung für Radfahrende unbedingt sinnvoll, insbesondere im Hinblick auf die nachfolgende Ampel…

32.
... welche für den unbedarften Radfahrer erst mal *overkill* ist. Ganz rechts gibt es nur einmal grün: Nur für Radfahrende nach rechts.

Es ist ungewöhnlich, dass Radfahrende auf Radwegen, die nach rechts abbiegen, mit einer Ampel konfrontiert werden. Damit wird ein potenzieller Zeitvorteil für Radfahrer zunichte gemacht.

Aegidisstraße

33.
Die Breite des Radweges in dieser Einfallstraße zur Altstadt ist nicht gemessen. Schätzung anhand des Bildes: 1,40 m. Der weitere Verlauf der Straße ohne Radweg/Schutzstreifen würde Tempo 30 rechtfertigen. Es ist nicht registriert, ob diese Straße Tempo-30-Zone ist.

Zur Fortsetzung: Münster (Süd)

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

Permanent link:
https://wiki.prorad-dn.de/doku.php?id=beispiele:muenster1

Last update: **2018/04/16 15:36**