



## Neuer Bahn-Haltepunkt Roxel: Chancen für Pendler per Rad, aber sie wurden bisher verpasst

Alle freuen sich über den neuen Haltepunkt der Bahn in Roxel. Nach 32 Jahren halten endlich wieder Züge in dem westlichen Vorort von Münster. Die in der Nähe des Haltepunkts lebenden und arbeitenden Menschen können jetzt schnell den Hauptbahnhof und die Innenstadt erreichen und sind nicht mehr auf die oftmals im Autostau stehenden Busse angewiesen. Pendler aus den weiter westlich liegenden Städten Coesfeld, Billerbeck und Havixbeck haben die Möglichkeit, ihre Arbeitsplätze in Roxels Gewerbegebiete und im Münsteraner Westen bequem und zügig per Umweltverbund zu erreichen. Doch eine attraktive Anbindung des Radverkehrs an die westlichen Stadtbezirke Münsters wurde verpasst.



Abb. 1: Münster hat einen neuen Haltepunkt der Bahn: Münster-Roxel. Möglicher Ausgangspunkt für Fahrradpendler in die westlichen Stadtbezirke

### Neuer Haltepunkt Roxel: eigentlich gute Chancen für den Radverkehr

Der neue Haltepunkt rückt ein Problem in den Fokus. Seit vielen Jahren lässt sich in Münster beobachten, dass zwar die Anzahl der Fahrten per Fahrrad innerhalb der Innenstadt zunimmt, dass aber gleichzeitig der PKW-Pendlerverkehr zunimmt. Münster bietet eine Menge Arbeitsplätze aber nicht ausreichend und angemessen finanziell erschwingbaren Wohnraum, sodass immer mehr Bevölkerung ins Umland zieht mit der Folge der täglichen PKW-Staus, morgens in die Stadt Münster hinein, abends auf den Wegen ins Umland.

Alle, die sich für die Stärkung des Umweltverbundes, die sich für eine Lärmentlastung, verursacht durch PKW, und die sich für mehr Lebensqualität in der Innenstadt einsetzen, hoffen nun inständig, mit dem neuen Bahnhof mehr Pendler vom Auto auf die Schiene bewegen zu können.



Neben den Bussen, die die Menschen vom Roxeler Bahnhof in die westlichen Universitäts- und Gewerbegebiete transportieren können, wäre jetzt auch das Fahrrad eine echte Alternative. Am Haltepunkt Roxel lässt sich die Leeze komfortabel und sicher unterstellen und die tägliche Bewegung auf dem Rad stärkt die Gesundheit. Es wäre doch für alle ein Riesengewinn, wenn die aus Westen kommenden Pendler diese Gelegenheit nutzen würden!



*Abb. 2: Die „Leezenbox“ am Bahnhof Münster-Roxel bietet eine sichere und komfortable Abstellmöglichkeit*

Für mehr Gesundheit, Lebensqualität und Klimaschutz war der Haltepunkt eine unbedingt notwendige Voraussetzung. Aber die Wiedererrichtung des Roxeler Haltepunktes ist noch keine hinreichende Maßnahme, um den Menschen von Roxel aus eine komfortable Radalternative zu bieten. Für Pendler spielt der Zeitfaktor eine entscheidende Rolle. Um zum Auto konkurrenzfähig zu werden sind zügige und attraktive Radverbindungen notwendig. Und daran hapert es gewaltig.

### **Radverkehrsmalaise in Roxel**

Beginnen wir am Haltepunkt in Roxel. Die Pienersallee, die in die Ortsmitte Roxels führt, enthält zwar rechts und links je einen Fahrradschutzstreifen. Sie sind aber mit 0,90 m viel zu schmal, um tatsächlich subjektiven oder objektiven Schutz zu liefern. Die Empfehlungen für den Radverkehr (ERA) fordern mindestens 1,25, im Regelfall aber 1,50 m. Außerdem parken rechts Fahrzeuge, die die Furt weiter einengen und beim Türöffnen den Fahrradfahrer gefährden.



*Abb. 3: Fahrzeuge verengen den ohnehin äußerst eng bemessenen Schutzstreifen an der Pienersallee zusätzlich. An den beiden Mittelinseln ragen Spiegel von passierenden LKW deutlich in den Schutzstreifen hinein; das ist brandgefährlich für Radfahrende, wenn Radfahrer und Fahrzeuge die Mittelinsel gleichzeitig passieren.*

Um hier den Sicherheitsabstand von einem Meter einzuhalten, sind die Radelnden häufig gezwungen, den Schutzstreifen zu verlassen. Zudem ist die Straße für viele LKW- und Autofahrer nicht breit genug, um im Gegenverkehr ohne Überschreitung des Schutzstreifens aneinander vorbeizukommen. Hinzu kommen zwei Mittelinseln, die für den KFZ- und Fahrrad viel zu wenig Platz lassen, um gleichzeitig die Inseln passieren zu können.

Und so entstehen viele Situationen, die die Sicherheit des Radlers gefährden. Besser wäre es, man würde den Schutzstreifen in beide Richtungen entweder auf Mindeststandard verbreitern, sodass allerdings für LKW und PKW nur noch wenig Platz bliebe; in diesem Fall würde das Überfahren des Schutzstreifens zur Regel. Oder man würde auf die Streifen komplett verzichten und den Zustand wieder herstellen, der früher die Regel war; nämlich das Fahrrad als Fahrzeug zu betrachten, das wie motorisierte Fahrzeuge auf der Fahrbahn fahren. In den Bereichen der beiden Mittelinseln ist dies sowieso notwendig, da die jetzige Situation den ERA-Anforderungen nicht gerecht wird. Der heutige Zustand mit einem insuffizienten Schutzstreifen führt jedenfalls weder zur objektiven Sicherheit noch zu einem subjektiven Sicherheitsempfinden.

### **Zwischen Roxel Ortsmitte und Dingbängerweg**

Ab Roxel Kirche führt der Weg auf der Roxelerstraße Richtung Innenstadt. Links und rechts der Straße befinden sich benutzungspflichtige Radwege. Auch sie laden nicht wirklich zum Radfahren ein, denn stadteinwärts werden den Radfahrenden meist nur 0,90 m eingeräumt. Nach ERA vorgesehen sind mindestens 1,60 m, in der Regel aber 2,0 m.





*Abb. 4: Nur wenig Platz für Radfahrende an der Roxeler Straße innerhalb Roxels: 90 cm*

Stadtauswärts werden den Radlern 1,50 bis 1,90 gegönnt (ERA Regelmaß: 2,0 m). Etwa ab Tankstelle müssen sich Fußgänger und Radfahrer 2,0 bis 2,20 m teilen (ERA:  $\geq 2,50$ )



*Abb. 5: Auch in Gegenrichtung bleibt nicht viel Platz, den sich Radfahrende und Fußgänger teilen müssen*

Zudem wird der Radverkehr an den ÖPNV-Haltestellen ausgebremst, wenn Busse halten und Personen den Bus verlassen bzw. einsteigen. Die Oberfläche mit Klinkersteinen verhindert zudem kraftsparendes, komfortables und zügiges Fortkommen.

Interessanterweise ist die Radwegebenutzungspflicht kurz vor der Autobahnbrücke in beide Richtungen aufgehoben, stattdessen darf der Fußweg benutzt werden.



Abb. 6: Hier Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt. Ob sich Fahrradfahrer trauen, wenn PKW mit mindestens 70 km/h vorbeirauschen?

Wenn Radfahrende aber den Fußweg nutzen, ist Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Für Pendler, die schnell in die Stadt wollen, bleibt nur die Nutzung der Fahrbahn.

Es wäre interessant zu beobachten, wie Autofahrer reagieren würden, wenn die Radfahrer konsequent auf der Fahrbahn fahren. Die hier erlaubten 70 km/h geben dem Autofahrer nur dann ein gewisses Sicherheitsgefühl, wenn ihm ausreichend Fahrbahnbreite zur Verfügung steht. Würden Radfahrende die Fahrbahn nutzen, müsste die Geschwindigkeit reduziert werden – zumindest bei Gegenverkehr. Alles andere wäre unverantwortlich.

### **Ausbremsen des Radverkehrs am Dingbängerweg**

Für Fahrradfahrende Richtung Stadt wird spätestens ab Einmündung des Dingbängerwegs deutlich, dass sie als zweitrangige Verkehrsteilnehmer minderer Bedeutung gesehen werden. Sie haben einen Extrastopp an der Ampel einzulegen, um den Autos Vorrang zu geben, denn sie müssen die Straßenseite wechseln. Ab Dingbängerweg haben sie auf dem Zweirichtungsradweg gegen die entgegenkommenden Fahrzeuge zu fahren.

Zudem muss auf Fußgänger geachtet werden, was spätestens ab Ramertsweg problematisch werden kann, wenn die dort wohnenden Menschen zum Einkaufspark gehen. Insgesamt hat der Zweirichtungsradweg drei weitere wesentliche Nachteile:

1. Gefährdung durch den am Zweirichtungsradweg vorbeifahrenden Autoverkehr, insbesondere bei Dunkelheit, wenn die Scheinwerfer blenden und entgegenkommender Radverkehr oder Hindernisse kaum noch erkennbar sind,
2. durch den Autoverkehr produzierter Gegenwind, wenn die PKW und insbesondere LKW bzw. Busse mit den erlaubten 70 km/h unterwegs sind,





*Abb. 7: Vollbremsung erzwungen: Fahrradfahrende müssen am Dingbängerweg die Straße queren und bis zur Von-Esmarch-Straße auf einem Zweirichtungsradweg fahren.*

3. Gefährdungen, die durch Zweirichtungsradwege an den Einmündungen in die Roxeler Straße entstehen; und dies gleich fünfmal: am Ramertsweg, am Einkaufszentrum, an der Diekmannstraße, an der ehemaligen Kaserne und an der Gievenbecker Reihe.

Außerdem wird man als Radler beim Versuch rechts in die Fahrradstraße Schmeddingstraße einzu-  
biegen erneut ausgebremst.



*Abb. 8: Risikoreiche Querungen, hier an der Gievenbecker Reihe, gefährden Radfahrende auf dem Zweirichtungsradweg, insbesondere die zur „Geisterfahrt“ gezwungenen Radler*



### Defizite ab Oxford-Kaserne

Ab Oxford-Kaserne hat man es mit schlechter Fahrbahnbeschaffenheit zu tun, insbesondere ab Gievenbecker Reihe stadteinwärts. Hier ist zunächst ein Stück Kopfsteinpflaster zu ertragen, bevor der Zweirichtungsradweg einer Allee folgt mit den entsprechend häufigen Baumwurzelaufbrüchen bei Geradeausfahrt bis zur Von-Esmarch-Straße.



Abb. 9: westlicher Teil der Strecke vom Haltepunkt Münster-Roxel über Piensersallee und Roxelerstraße bis zur Aa (Quelle: openstreetmap)

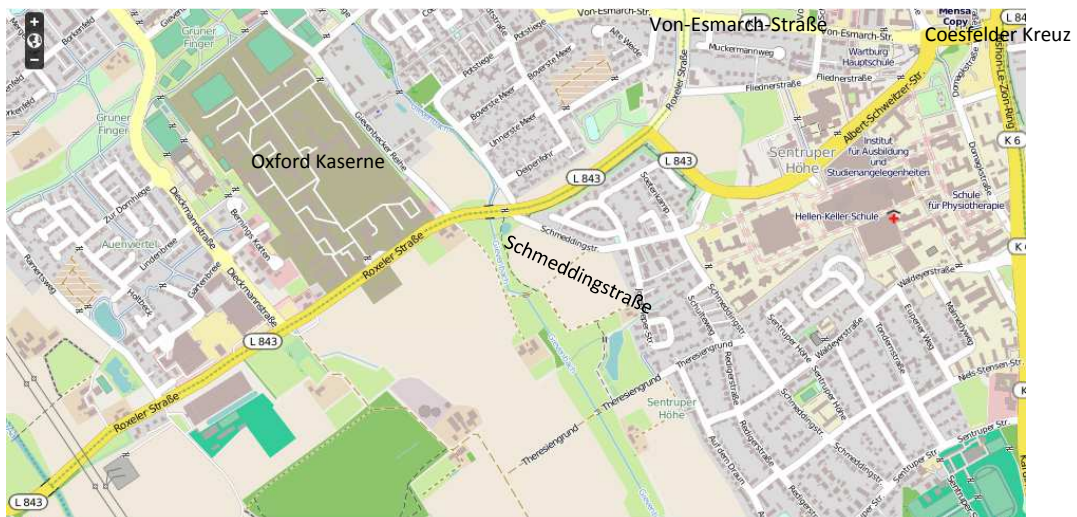


Abb. 10: östlicher Teil der Strecke von der Aa über Roxelerstraße oder Schmeddingstraße bis zum Coesfelder Kreuz. Gesamte Länge vom Haltepunkt bis Coesfelder Kreuz: 6,2 km (Quelle: openstreetmap)





*Abb. 10: Schlimmer geht's nimmer: Kopfsteinpflaster und Wurzelaufrüche auf dem Zweirichtungsradweg an der Roxeler Straße.*

Dort geht es stadteinwärts über einen Hochbordradweg mit einer Breite von 1,10 m (ERA: 1,60 – 2,00 m, bei erhöhten Radverkehrsaufkommen auch breiter). Stadtauswärts werden 1,25 m Radweg zur Verfügung gestellt. Das Überholen eines langsamer fahrenden Radlers kann hier riskant werden. Autofahrer wird es nicht stören, denn ihnen wird eine ausgesprochen breite Fahrbahn gegönnt.



*Abb. 11: Von-Esmarch-Straße stadteinwärts: viel zu schmaler Radweg, viel zu breite Fahrbahn.*

Möchte man an der Lukaskirche Richtung Corrensstraße links einbiegen, um zu den vielen dort ansässigen universitären Einrichtungen zu kommen, müssen erneut zwei Ampeln überwunden werden. Das bedeutet wiederum Zeitverlust. Bei der dortigen Ampelschaltung bleibt den Radfahrenden genügend Zeit, darüber nachzudenken, warum nur den Autofahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht wird.

**Fazit für radfahrende Pendler: So geht das nicht!**

Alles in allem: Die Beschaffenheit der Radwege vom neuen Haltepunkt in Roxel bis zur Corrensstraße per Rad ist heute noch keine Einladung, aufs Rad umzusteigen. Die Straßen wurden für KFZ angelegt und drängen den Radverkehr als lästiges Randphänomen an die Seite.





In der Zukunft könnten die Verkehrsplaner zeigen, dass sie es ernst meinen mit der Stärkung des Radverkehrs. Die ca. 6,2 km vom Bahnhof Roxel bis zum Coesfelder Kreuz bzw. bis zur Corrensstraße eignen sich gut als Pendlerstrecke per Rad. Ca. 25 Minuten werden dafür heute benötigt. Mit dem Pedelec ist die Strecke locker in 20 Minuten zu schaffen.

Im Jahr 2007 wurde der Bebauungsplan zum Haltepunkt im Amtsblatt veröffentlicht<sup>1</sup>. Spätestens zu diesem Zeitpunkt, als klar war, dass der Haltepunkt kommt, hätte die Stadt anfangen müssen, die Vernetzung des Haltepunktes mit dem Radverkehr zu planen. Aus Sicht der Radfahrenden hätte die Lösung folgendermaßen aussehen müssen.

### **Verbesserungsvorschläge**

Zunächst: Auf der Pienersallee in Roxel müssen die Schutzstreifen verbreitert werden. Wenn dies nicht möglich ist, sollte auf sie verzichtet werden. Es gibt auch andere Straßen, wie z.B. die Scharnhorststraße in Münster, auf der sich Radfahrer und KFZ die Fahrbahn teilen.

Besonders wichtig ist es aber, den Zweirichtungsradweg an der Roxeler Straße aufzugeben. Stattdessen benötigen die Radfahrenden an jeder Seite ausreichend breite Radfahrmöglichkeiten. Dies lässt sich angesichts der Breite der Straße bis zum Gievenbecker Bach ohne große bauliche Veränderungen, aber mit Einengung des Autoverkehrs realisieren. Sicherheitshalber sollte die Geschwindigkeit für den Autoverkehr zwischen Autobahnbrücke und Ramertsweg (ca. 1,8 km) von derzeit 70 km/h auf 50 km/h reduziert werden. Der Zeitverlust würde sich für PKW auf maximal 40 Sekunden belaufen, was angesichts der Ampeln bis zum Coesfelder Kreuz vernachlässigbar ist. Stadteinwärts fahrende Radler könnten ab Dingbängerweg ohne Ampel und Kreuzung gefahrlos bis zur Dieckmannstraße fahren. Auch an der Dieckmannstraße könnte dem rechtsgeführten Radverkehr meistens grün signalisiert werden, da nur selten der Bus oder ein die private Ausfahrt nutzendes Fahrzeug grün benötigt. Die Einfahrt in die Schmeddingstraße wäre ohne Kreuzung der Roxeler Straße möglich. Über die Albert-Schweizer-Straße könnten so das Coesfelder Kreuz oder die Corrensstraße erreicht werden.



*Abb. 12: 70 km/h auf 1,8 km Roxelerstraße zwischen Ramertsweg und Ortseinfahrt Roxel: 40 Sekunden Zeitgewinn für PKW, Lärm und Gefahren zulasten von Fußgängern und Radfahrenden. Ist es das wert?*

<sup>1</sup> [http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/kfzverkehr-planungen\\_bahn-roxel.html](http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/kfzverkehr-planungen_bahn-roxel.html)



Diese baulichen Maßnahmen wären in den über 15 Jahren, seitdem die Eröffnung des Haltepunktes diskutiert wird, parallel planbar und umsetzbar gewesen. Dass die Vernetzung des Haltepunktes mit dem Radverkehr nicht über eine taugliche Abstellanlage und einen untauglichen Schutzstreifen hinausgekommen ist, ist kein Ruhmesblatt für die Stadt, die sich so gerne Fahrradhauptstadt nennt.

Die für Verbesserungen notwendigen baulichen Maßnahmen sind machbar und wären eine realisierbare Maßnahme, um den neuen Haltepunkt in Roxel zu einem Ausgangspunkt für Fahrradpendler als attraktive Alternative anzubieten.

***ADFC Münster Fachgruppe Radverkehr, Januar 2015***