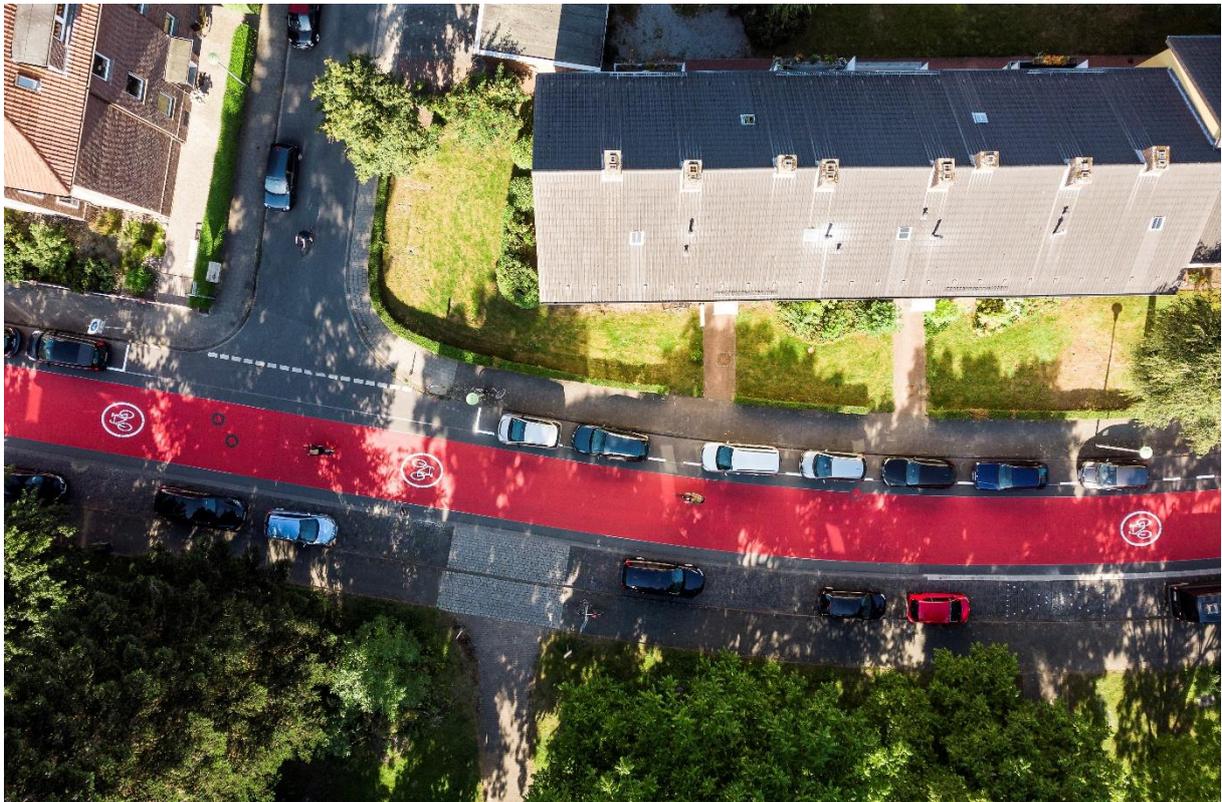


# Fahrradstraße Hittorfstraße

**Dokumentation der Bürgerbeteiligung:  
26. Februar bis 5. März 2021**



*Der bereits eingefärbte Teil der Fahrradstraße Hittorfstraße (Foto: Patrick Schulte)*

## **INHALT**

<b>HINTERGRUND</b>   Anlass	Seite 3
<b>INFORMIEREN UND BETEILIGEN</b>   Homepage, Flyer und Postkarten	Seite 4
<b>AUFBEREITUNG</b>   sammeln, ordnen und strukturieren	Seite 5
<b>STELLUNGNAHMEN</b>   Interessensvertretungen aus dem Bereich Verkehr	Seite 9
<b>AUSBLICK</b>   weiteres Vorgehen	Seite 11
<b>ANHANG</b>   Informationsfaltblatt und rückfrankierte Beteiligungspostkarte	Seite 12

## **Kontakt**

Fahrradbüro der Stadt Münster

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Telefon: 0251 / 492 – 7212

E-Mail: [fahrradbuero@stadt-muenster.de](mailto:fahrradbuero@stadt-muenster.de)

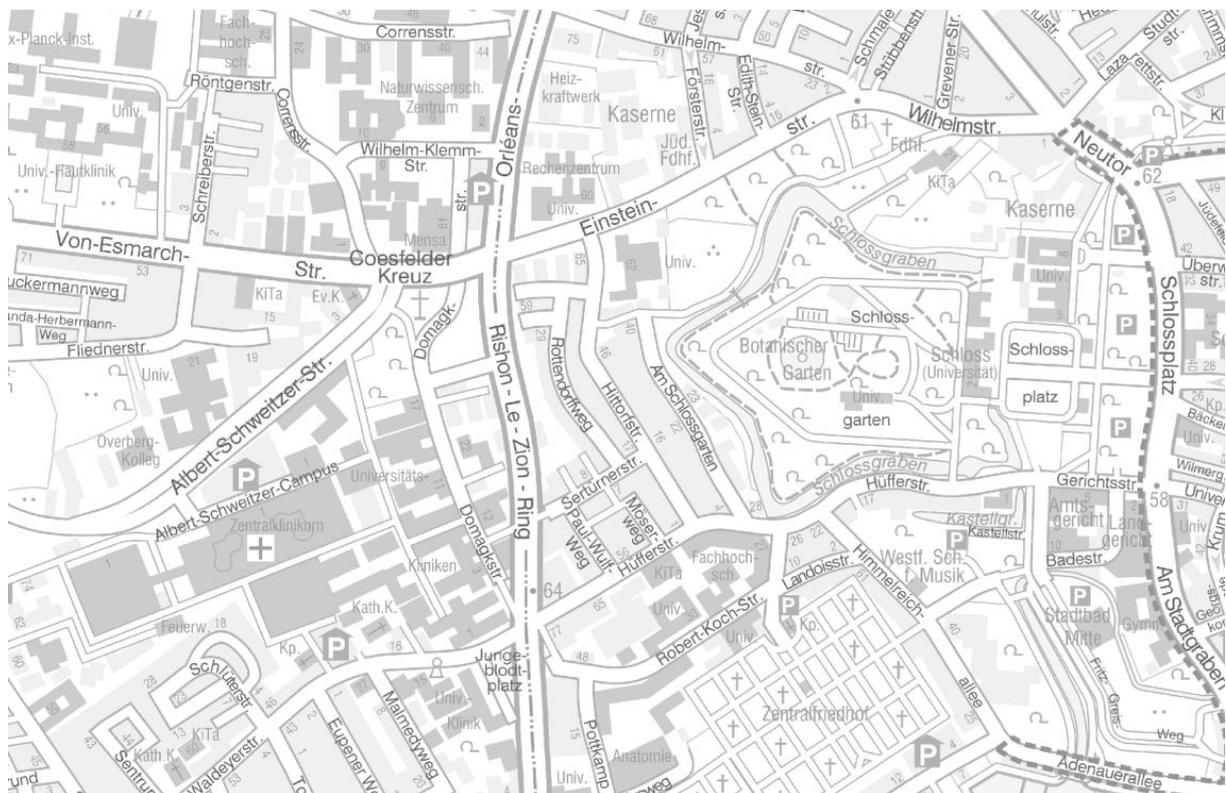
## HINTERGRUND | Anlass

Die Hittorfstraße liegt zwischen dem Gelände des Universitätsklinikums, dem Hüffercampus und den Universitätsgebäuden am Coesfelder Kreuz. Das macht die Hittorfstraße zu einer wichtigen Durchgangsverbindung für Radfahrende und Zufußgehende. Aber auch Pkw-Schleichverkehre sind hier zu beobachten.

Im Sommer 2020 hat die Stadt Münster begonnen, die Hittorfstraße entsprechend der neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen baulich umzugestalten.

Neben der Roteinfärbung sollte die nutzbare Fahrbahn durch ein einseitiges Kfz-Halteverbot für den Radverkehr verbreitert werden. Auch die Situation für die Zufußgehenden sollte sich dadurch bessern. Aufgrund von zahlreichen Anregungen und Rückfragen aus der Anwohnerschaft ist der Abschnitt zwischen Hausnummer 46 und der Hüfferstraße bislang nicht rot eingefärbt worden. Auch die geplanten Kfz-Halteverbote wurden nicht eingeführt und bleiben bis zu einer abschließenden politischen Entscheidung ausgesetzt.

Um umfassend zu informieren und ein Meinungsbild der Anwohnerschaft und von weiteren Verkehrsteilnehmenden zu den Planungen einzuholen. Angesichts der aktuellen Pandemiesituation war es erforderlich, kontaktlose Beteiligungsmöglichkeiten anzubieten. Die Beteiligungsformate werden nachfolgend dargestellt.



Lage im Stadtgebiet (Kartengrundlage: Stadt Münster)

## INFORMIEREN UND BETEILIGEN | Homepage, Flyer und Postkarten

Um die Bürgerschaft über das Vorhaben an der Hittorfstraße umfassend informieren und gleichzeitig die Möglichkeit der kontaktlosen Rückmeldung geben zu können, hat die Stadtverwaltung ein Kommunikationsangebot geschaffen, das sowohl digitale als auch analoge Bausteine beinhaltet. Durch die Kombination von Printmedium und digitaler Informationsplattform sowie der Schaffung einer zentralen Anlaufstelle im Fahrradbüro konnte eine breite Öffentlichkeit angesprochen und zum Mitmachen motiviert werden. In diesem informellen Beteiligungsprozess haben sich zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zu Wort gemeldet, sodass ein sehr vielfältiges Meinungsbild entstanden ist. Dadurch, dass Materialien auch online veröffentlicht wurden, konnten sich die Bürgerinnen und Bürger umfassend informieren und sehr differenzierte (qualitativ hochwertige) Rückmeldungen an die Stadtverwaltung geben.

Als Print-Medium ist ein Informationsfaltblatt erstellt worden, in dem Ziel und Zweck der Qualitätsstandards für Fahrradstraßen sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsraum verständlich beschrieben worden sind. Durch die visuelle Darstellung der Bestandssituation, eines Anwohnervorschlags zum beidseitig aufgesattelten Parken sowie die vollumfängliche Umsetzung der Fahrradstraßen-Qualitätsstandards konnten die Auswirkungen auf den Straßenraum umfassend abgebildet werden. Dieses Informationsfaltblatt ist, samt rückfrankierter Beteiligungspostkarte, an die entsprechenden Haushalte im Quartier gegangen. Die Eigentümerinnen und Eigentümer sind auf dem Postweg benachrichtigt worden. Auf der Beteiligungspostkarte hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, der Stadtverwaltung schriftlich Hinweise und Anregungen zum Vorhaben mitzuteilen. Zusätzlich konnten alle Interessierten die Informationen zu den Planungen an der Hittorfstraße online unter <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradstrassen/hittorfstrasse> einsehen.

Vom 26. Februar bis zum 5. März konnte sich die interessierte Öffentlichkeit schriftlich und telefonisch im Fahrradbüro melden. Insgesamt sind 111 Postkarten sowie 17 Emails und 4 Telefonanrufe bei der Verwaltung eingegangen und dokumentiert worden. Die Hinweise und Anregungen auf den Beteiligungskarten wurden digitalisiert und mit den weiteren Anmerkungen strukturiert und den Themenfeldern „Parken“, „Verkehrsberuhigung“, „Kontrolle“ und „Sonstiges“ zugeordnet. Dabei haben viele Bürgerinnen und Bürger mehrere Themen gleichzeitig angesprochen. Sie sind in aufbereiteter und aggregierter Form im nächsten Kapitel aufgeführt.

Zusätzlich zu der Bürgerbeteiligung hat die Stadtverwaltung die Interessensvertretungen im Bereich Verkehr um eine Stellungnahme gebeten. Zu den Planungen an der Hittorfstraße haben sich die Verbände ADFC, VCD und die IG Fahrradstadt positioniert.

## **AUFBEREITUNG | sammeln, ordnen und strukturieren**

### Themenfeld Parken

Viele der im Fahrradbüro eingegangenen Rückmeldungen beziehen sich auf die Auswirkungen der im Informationsfaltblatt dargestellten Straßenraumaufteilungen. Dabei wird deutlich, dass der Pkw-Parkdruck im gesamten Quartier wahrgenommen wird und der Straßenraum oftmals auch von „Fremdparkern“ bzw. Nicht-Anliegern in Anspruch genommen wird (u. a. bedingt durch die Nähe zum Uniklinikum und dem Hüffercampus mit einer hohen Anzahl an Mitarbeitenden und Studierenden, aber auch die – bedingt durch die innenstadtnahe Lage – attraktive und kostengünstige Parkmöglichkeit für Auswärtige).

Zurzeit wird ein städtebauliches Realisierungskonzept für den Musik-Campus im Schlossumfeld und im Bereich Hittorfstraße / Einsteinstraße erarbeitet. Die damit einhergehenden verkehrlichen Auswirkungen sollten in den Planungen der Fahrradstraße Hittorfstraße berücksichtigt werden. Zusätzlich wird die Sorge geäußert, dass durch eine Verlagerung von Verkehren die Park-Problematik weiter verstärkt wird. In diesem Zusammenhang ist vielfach betont worden, dass ausreichend breite Fahrgassen für die schnelle Durchfahrt von Rettungskräften, Einsatzwagen und Müllabfuhr notwendig sind.

Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft zu den Straßenraumaufteilungen in der Hittorfstraße zeigen ein sehr ausgewogenes Meinungsbild. Der Parkdruck wird überwiegend als sehr hoch beschrieben, sodass gefordert wird, entsprechende Pkw-Stellflächen bereitzustellen. Dadurch, dass bei der Umsetzung der Qualitätsstandards an Fahrradstraßen ein einseitiges Parken weiterhin möglich wäre, plädieren die Bürgerinnen und Bürger ebenso für diese Variante, wie auch den Anwohnerorschlag mit beidseitig aufgesatteltm Parken.

Dieses Meinungsbild wird nachfolgend vorgestellt:

### *Beibehaltung der Bestandssituation (beidseitiges Parken)*

Aufgrund des hohen Parkdruckes im Quartier plädiert ein Teil der Bürgerschaft für eine Beibehaltung der Bestandssituation. Der Wegfall von Parkplätzen hätte eine Erhöhung der Parksuchverkehre in den Nebenstraßen zur Folge. Zudem besteht insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner in Mietwohnungen oftmals nicht die Möglichkeit, ihr Kfz auf dem Grundstück abzustellen. Einige Bürgerinnen und Bürger sind der Auffassung, dass die Schaffung von Pkw-Stellflächen im Bestand nicht möglich ist. Bei der Herstellung von Parkraum auf den Grundstücken wird die evtl. damit einhergehende Versiegelung von Vorgärten kritisch gesehen.

Die Beibehaltung der bestehenden Situation führt nach Aussage der Befürworter zu einer maximalen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden, da die Verengung der Fahrbahn eine langsame und bedachte Verhaltensweise erforderlich macht.

Zudem werde den Zufußgehenden durch eine Veränderung der Straßenraumaufteilung nicht mehr Platz als bisher eingeräumt, da die Gehwegbreiten durch die Baumscheiben eingeschränkt bleiben. Andere Stimmen aus der Bürgerschaft kritisieren die Verengung der Gehwege durch parkende Kfz. Breite Gehwege seien insbesondere für junge Familien, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen wichtig, um komfortabel und sicher zu zweit nebeneinander gehen zu können. Der Platz zwischen den Baumscheiben macht „begegnen“ und „überholen“ der Zufußgehenden möglich.

### *Möglichkeit des beidseitig aufgesattelten Parkens*

Die Möglichkeit der Einrichtung von beidseitig aufgesatteltem Parken wird von einigen Bürgerinnen und Bürgern begrüßt, da dies aus ihrer Sicht eine gute Kompromisslösung für alle Verkehrsteilnehmenden darstellt.

Pkw-Stellflächen sind insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen wichtig, um den entsprechenden Bedürfnissen gerecht zu werden und die alltägliche Versorgung sicherzustellen. Hierbei ist auch die Idee eingebracht worden, diese Stellflächen in Verbindung mit Anwohner-Parkausweisen zu kombinieren. Zudem ist der Vorschlag entstanden, diese Straßenraumaufteilung mit dem beidseitig aufgesatteltem Parken als Interimslösung umzusetzen und nach einiger Zeit zu evaluieren (unter Berücksichtigung der Unfallstatistiken).

Kritisch wird bei dieser Straßenraumaufteilung die Verengung der Gehwege gesehen, durch die insbesondere junge Familien, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen nicht die Möglichkeit haben, komfortabel und sicher zu zweit nebeneinander gehen zu können.

### *Vollumfängliche Umsetzung der Qualitätsstandards (einseitiges Parken)*

Durch einige Anmerkungen aus der Bürgerschaft wird deutlich, dass die vollumfängliche Umsetzung der Fahrradstraßen-Qualitätsstraßen Raum für Zufußgehende und Radfahrende schafft. Die Einrichtung komfortabler Breiten, auch auf dem Gehweg, lässt die Möglichkeit des „sich überholens“ bzw. des „sich begegnens“ von Zufußgehenden zwischen den Baumscheiben zu. Hiervon profitieren v. a. mobilitätseingeschränkte und ältere Personen, aber auch Familien mit Kleinkindern. Zudem werden durch den Wegfall des aufgesatteltem Parkens die Baumscheiben durch parkende Autos nicht weiter beschädigt.

Eine durchgängige Fahrgassenbreiten von 4,25 m zzgl. einem ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Pkw erhöht die Sicherheit insbesondere für unsichere Radfahrende, senkt die Dooring-Gefahr und verbessert die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Aus der Anwohnerschaft wurde der Wunsch geäußert, die Halteverbote auf der östlichen Fahrbahnseite zu installieren, da auf der westlichen Seite der Hittorfstraße viele ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen wohnen.

Aus den Rückmeldungen wird deutlich, dass eine Umverteilung des Straßenraumes mitsamt einseitigem Wegfall von Pkw-Stellflächen zu einer optischen bzw. stadtgestalterischen Aufwertung des Straßenzuges führen kann.

Neben dem Meinungsbild zu den Auswirkungen der unterschiedlichen Straßenraumaufteilungen sind zahlreiche weitere Anregungen zum Thema Verkehr an der Hittorfstraße eingegangen.

### *Zielgerichtete Steuerung des Parkplatzangebotes und – nachfrage*

Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft machen deutlich, dass die Steuerung und Bewirtschaftung des Parkraumes in der Hittorfstraße, aber auch in dem gesamten Quartier ein zentrales Themenfeld ist.

Es sind diverse Hinweise eingegangen, bei der die Einführung von Parkausweisen angeregt wird – für

- a) die Anwohnerschaft (z. B. ein Anliegerplatz pro Haushalt),
- b) Parkausweise für Externe, wie bspw. Besucher, Handwerksbetriebe, Pflege- und Lieferdienste sowie die Idee
- c) eine Anwohnerparkzone im ganzen Quartier Hittorfstraße / Rottendorfweg / Sertünerstraße / Paul-Wulf-Weg

einzurichten.

Überdies wird die Notwendigkeit eines eingeschränkten Halteverbots betont, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, um ein- und auszusteigen oder Waren be- und entladen zu können. Kurzzeitparkzonen sind für die anliegenden Gewerbetreibenden und Sozialeinrichtungen wichtig, um Liefer- und Besucherverkehre abwickeln zu können.

Da nach Aussage der Bürgerschaft ein hoher Bedarf an Pkw-Stellplätzen im gesamten Quartier vorhanden ist, werden Ideen eingebracht, wie ein größeres Parkangebot entstehen kann. Es wird beispielsweise angeregt, vergünstigte Stellplätze im Universitäts-Parkhaus Coesfelder Kreuz attraktive Stellplätze anzubieten. Zudem wird vorgeschlagen, die Flächen des ehemaligen Pharmazie-Instituts (am nördlichen Ende der Hittorfstraße) zu nutzen und dort Stellplätze zu errichten bzw. ein neues Parkhaus zu bauen, um auch die Nebenstraßen von dem Parkdruck zu entlasten.

Um das Parkplatzangebot auch optisch kenntlich zu machen, gibt es Hinweise aus der Bürgerschaft, die Parkstände mit Hilfe von entsprechenden (Boden-)Markierungen zu kennzeichnen. Einige Bürgeranregungen verweisen darauf, diese explizit für Klein-Pkw auszuweisen und somit das Abstellen von Camping-Mobilen auszuschließen.

### Themenfeld Verkehrsberuhigung

Auf Fahrradstraßen gilt für alle Verkehrsteilnehmenden eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft lassen vermuten, dass sich viele Autofahrende nicht an dieses Tempolimit halten. Gleichzeitig wird die Sorge geäußert, dass diese Problematik durch eine Verbreiterung der Fahrgasse noch verstärkt wird. Daher wird in vielen Rückmeldungen die Forderung nach Geschwindigkeitskontrollen laut. In dem Zuge werden auch „weiche“ Maßnahmen, wie die Aufstellung von Geschwindigkeits-Dialogdisplays angeregt, die zu einer positiven Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden führen. Aber auch die Idee der Einrichtung von Spielstraßen in diesem Quartier wird von der Bürgerschaft eingebracht.

Viele weitere Anmerkungen beziehen sich auf Schleich- und Durchfahrtsverkehre, da die Hittorfstraße von Kfz-Fahrenden teilweise als Abkürzung zwischen Coesfelder Kreuz und Hüfferstraße genutzt wird. Dies wird von der Anliegerschaft als problematisch angesehen.

Zur Lösung sind Ideen wie eine Sperrung für Durchfahrtsverkehre mit Hilfe von modalen Filtern (z. B. in Form von Poller) bzw. die Sperrung für Nicht-Anlieger, wie bspw. Lkw-Durchfahrtsverkehre (mit dem Zusatz Anlieger frei) eingebracht worden. Auch der Einbau von Fahrbahnschwellen oder eine mit dem Gehweg niveaugleiche Anhebung der Fahrbahn sind vorgeschlagene Maßnahmen. Zudem wird die Einrichtung als Einbahnstraße oder aber die Einrichtung eines Einbahnstraßen-Systems im ganzen Quartier diskutiert.

### Themenfeld Kontrolle

Die Kontrolle von Verkehrsregeln ist für viele Bürgerinnen und Bürger zentrales Element, um alle Nutzerinnen und Nutzer zu sensibilisieren und ggf. auch zu sanktionieren.

Zusätzlich zu geforderten Geschwindigkeitskontrollen wird die Kontrolle von Parkverboten (wie bspw. im Kurvenbereich Hittorfstraße Nr. 46) eingebracht, damit die Sicherheit für die Radfahrenden und Zufußgehenden erhöht werden kann.

Weiterhin wird die Kontrolle der Garagennutzungen angeregt, da einige Bürgerinnen und Bürger vermuten, dass Garagen an der Hittorfstraße zum Teil nicht als Pkw-Stellplatz, sondern für andere Nutzungen zweckentfremdet werden.

Auch die Kontrolle der „Anlieger frei“-Regelung wird von der Bürgerschaft gefordert.

### Themenfeld Sonstiges

Mithilfe der Bürgerbeteiligung sind auch diverse Einzelanregungen gesammelt worden, welche die Verkehrssituation im gesamten Quartier rund um die Hittorfstraße betreffen.

Es wird angeregt, alternativ zur Hittorfstraße die dazu parallel verlaufende Straße „Am Schlossgarten“ zu einer Fahrradstraße umzuwidmen. Dadurch, dass dies keine direkte Durchgangsverbindung ist, wäre weniger Pkw-Verkehr vorhanden.

Aus der Bürgerschaft kommt die Idee, E-Ladesäulen auf der Hittorfstraße zu errichten, damit diese alternative Mobilitätsform gestärkt werden kann.

Weitere Rückmeldungen beziehen sich auf den bisher im nördlichen Abschnitt der Hittorfstraße aufgetragenen Rotbelag. Insbesondere die Oberflächenbeschaffenheit wird als zu rutschig kritisiert, zudem ist das Material bei Sonneneinstrahlung sehr geruchsintensiv.

Zudem wird der allgemeine Hinweis gegeben, dass die Gehwegbreite im ganzen Quartier durch (Lasten-)Fahrräder zum Teil stark eingeschränkt wird.

## Stellungnahmen | Interessensvertretungen aus dem Bereich Verkehr

### IG Fahrradstadt

*Die Hittorfstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Uniklinikum, Hüffercampus und den Uni-Gebäuden am Coesfelder Kreuz, insbesondere für Radfahrende. Leider wird die Straße – trotz „Anlieger frei“ auch gerne von Autofahrenden als Schleichweg und Abkürzung genutzt, ebenso als kostenloser Parkraum durch Mitarbeitende der Uniklinik, Hüffercampus usw..*

*Dass die Umbaumaßnahmen im letzten Sommer von heute auf morgen aufgrund einiger Beschwerden von Anwohnenden gestoppt wurden, hat uns und andere Interessensgemeinschaften der Verkehrswende sehr enttäuscht. So war der Umbau längst von einer Ratsmehrheit beschlossen.*

*Wir plädieren deutlich dafür, den Umbau wie geplant fortzuführen, inklusive des einseitigen Wegfalls der Parkmöglichkeiten (Einführung von Halteverboten) ab Hausnummer 46.*

*Nur so erreichen wir ausreichend Platz für Radfahrende ohne Dooringefahr, wie in Ihrem Papier gut dargestellt. Es handelt sich hier um eine Fahrradstraße, in der Autos zu Gast sind, das wurde in den Planungen bedacht und muss nun auch so umgesetzt werden. Aufgesattelt parken würde a) den Fußgehenden Raum nehmen und b) die Fahrbahn nicht ausreichend breit machen, da die Dooringefahr bestehen bleibt.*

*Auch der aktuelle Zustand ist so, dass zwischen zahlreichen Grundstückszufahrten und Baumscheiben tlw. auf der Fahrbahn und tlw. aufgesattelt (mit zwei Rädern auf dem Gehweg) geparkt wird. Es ist kein ausreichender Platz vorhanden, im unteren Teil ist eine Begegnung zwischen Radfahrenden und entgegenkommenden Autos nicht ohne Gefahr möglich. Bedenken wir, dass in Fahrradstraßen das nebeneinander fahren mit dem Fahrrad ausdrücklich erlaubt ist, so wird die Idee der Fahrradstraße hier ad absurdum geführt. Die Lösungsmöglichkeit des aufgesattelten Parkens lässt also neben der weiter bestehenden Dooringefahr auch weiterhin ein Nebeneinanderfahren nicht zu.*

*Die Beschwerden der Anwohner:innen möchten wir noch einmal beleuchten: es besteht kein Anrecht auf Parken im öffentlichen Raum, zumal kostenlos! Auch gibt es zahlreiche Grundstücke mit Parkmöglichkeiten auf Stellflächen oder sogar Garagen, insbesondere im unteren Teil der Hittorfstraße - die werden aber anderweitig oder gar nicht genutzt. 70% der Stellplätze bleiben im für die Autofahrenden schlimmsten Fall vorhanden! Mehr als ausreichend. Breite Gehwege sind wichtig - ebenso breite Fahrbahnen für Radfahrende ohne Dooringefahr in einer Fahrradstraße.*

ADFC Münsterland e. V. und VCD Münsterland e.V.

*„Grundsätzlich stützen wir als ökologische Verkehrsclubs die Einrichtung von Fahrradstraßen als eine sehr wichtige den RV attraktiv machende Maßnahme.*

*Die bekannten Mängel, wie unübersichtliche Enge, bedrängender und vordrängender KFZ-Verkehr, Dooring-Gefahr, Nicht-Erkennbarkeit dieser grundsätzlich sehr wirkungsvollen Führungsform will die Stadt Münster mit ihren Qualitätsstandards (Beschluss 0151/2019) erfreulicherweise beseitigen. Das halten wir für dringend erforderlich, um Radfahrende, überhaupt den Radverkehr stärker ins Sichtfeld zu bringen. Ein – subjektives - Unsicherheitsempfinden hält immer noch einen zu großen Anteil von Menschen grundsätzlich oder zumindest häufig vom Radfahren ab. Diese Unsicherheit zu beseitigen, das sollte nicht nur wegen des Klimaschutzes für uns alle eine wichtige Aufgabe sein.*

**Zur Hittorfstraße:** *Aufgrund der vom Rat beschlossenen und auch notwendigen Qualitätsstandards wünschen wir hier das "Einseitige Fahrbahnrandparken". Damit werden RV und FV hier angemessen berücksichtigt. KFZ-Parken bleibt weiterhin eingeschränkt möglich.*

*[Max-Winkelmann-Straße]*

*Abschließend noch einige generelle Anmerkungen: Vorrangig sollten Fahrradstraßen fertig gestellt werden, die Teil zügiger Radschnellverbindungen (Velorouten) in die Stadtregion betreffen. Denn hier werden in der Regel die klimawirksamsten Effekte erreicht.*

*Eine singuläre Abweichung von den Standards in geringem Maße an weniger wichtigen Fahrradstraßen halten wir für akzeptabel, wenn insbesondere bei den Radschnellverbindungen die Abweichung mittels besonders qualifizierender Maßnahmen kompensiert wird. Abwägungsprozesse mit dem ruhenden KFZ-Verkehr sollten in der Regel zugunsten des sicheren und zügigen RV entschieden werden. Ein singuläres Unterschreiten der vier Meter Roteinfärbung halten wir für akzeptabler als ein Unterschreiten des grauen Sicherheitstrennstreifens. 75cm klingen als Sicherheitsstreifen realistischer als 50cm.*

*Eine generelle Beteiligung an den Entscheidungsprozessen von Betroffenen, Öffentlichkeit und Verbänden begrüßen wir, um die Akzeptanz zu erhöhen.*

*Für Nachfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Nach den ersten inzwischen fertig gestellten Fahrradstraßen freuen wir uns nun über jede weitere Fahrradstraße, die Sie in den nächsten Jahren mit den Qualitätsstandards umsetzen.*

## **AUSBLICK | weiteres Vorgehen**

Die Anregungen aus der Bürgerschaft werden im Rahmen einer öffentlichen digitalen Informationsveranstaltung am 3. Mai 2021 vorgestellt. Anschließend wird die Verwaltung einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen erarbeiten und der Bezirksvertretung-Mitte zum Beschluss vorlegen. Bis dahin werden keine Veränderungen an der Bestandssituation vorgenommen.

# ANHANG | Informationsfaltblatt und rückfrankierte Beteiligungspostkarte

## Informationsfaltblatt

### Hintergrund

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Anliegerinnen und Anlieger,

wie Sie wissen, ist die Hittorfstraße eine Erschließungsstraße mit der Funktion einer Wohnstraße (primär Wohnnutzung, aber auch Dienstleister, etc.). Die Lage zwischen dem Gelände des Universitätsklinikums, dem Hüffercampus und den Universitätsgebäuden am Coesfelder Kreuz macht die Hittorfstraße zu einer wichtigen Durchgangsverbindung für Radfahrende. Aber auch Pkw-Schleichverkehre sind hier zu verzeichnen.

Im Sommer begann die Stadt Münster die Hittorfstraße entsprechend der neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen baulich umzugestalten. Neben der Roteinfärbung sollte die nutzbare Fahrbahn durch ein einseitiges Kfz-Halteverbot für den Radverkehr verbreitert werden. Auch die Situation für die Zufußgehenden sollte sich dadurch bessern. Aufgrund von zahlreichen Hinweisen und Anregungen aus der Anwohnerschaft ist der Abschnitt zwischen Hausnummer 46 und der Hüfferstraße nicht rot eingefärbt worden. Auch die geplanten Kfz-Halteverbote wurden nicht eingeführt und bleiben auch bis zu einer politischen Entscheidung ausgesetzt. Bis dahin haben Sie die Möglichkeit, sich über die Maßnahme zu informieren und uns Ihre Anregungen und Hinweise dazu mitzuteilen.

Nachfolgend zeigen wir Ihnen Möglichkeiten der Straßenraumaufteilung mit den Vor- und Nachteilen auf. Geben Sie uns hierzu gerne Ihre Anregungen und Hinweise mit auf den Weg. Weitere Informationen zum Thema Fahrradstraßen finden Sie auf unserer Homepage:

[www.stadt-muenster.de/mobilitaet](http://www.stadt-muenster.de/mobilitaet)  
(folgen Sie bitte den Reitern mit dem Rad > Fahrradstraßen)

Bei Fragen und Anregungen wenden Sie sich bitte an:

Fahrradbüro Münster  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster  
Tel. 02 51/4 92-72 72  
[fahrradburo@stadt-muenster.de](mailto:fahrradburo@stadt-muenster.de)

### Fahrradstraßen 2.0

#### Ziele der neuen Qualitätsstandards

- komfortable, sichere Breiten schaffen
- Durchgangsverkehr & Kfz-Parken einschränken
- Fahrgasse einfärben
- Bevorzugen gegenüber einmündenden Nebenstraßen



#### Diese neuen Fahrradstraßen ...

- ... erhöhen die Verkehrssicherheit und das individuelle Sicherheitsgefühl
- ... vereinfachen Begegnungs- und Überholverkehre
- ... verdeutlichen den Vorrang für Radfahrende
- ... ermöglichen kommunikatives Nebeneinanderfahren
- ... bieten Radfahrenden mehr Komfort und Platz
- ... zeigen Wertschätzung gegenüber Radfahrenden
- ... laden zum Radfahren ein!

STADT MÜNSTER

Amt für Mobilität und Tiefbau  
Fahrradstraße  
Hittorfstraße



Information für Anliegerinnen und Anlieger

## Hittorfstraße: Straßenraumaufteilung

hier: der Bereich zwischen Hüfferstraße und Hittorfstraße Hausnummer 46

### Bestand



Darstellung: weiße Kfz fahren, schwarze Kfz parken

Die Hittorfstraße ist eine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“. Dennoch sind Pkw-Schleichverkehre vorhanden. Von der Hüfferstraße bis zur Hittorfstraße Höhe Hausnr. 46 ist die Straße noch nicht entsprechend der neuen Qualitätsstandards umgestaltet worden. Zwischen zahlreichen Grundstückszufahrten und Baumscheiben wird thw. auf der Fahrbahn und thw. aufgesattelt (mit zwei Rädern auf dem Gehweg) geparkt. Der Fahrbahnquerschnitt beträgt insgesamt ca. 7,00 m, wobei dieser durch die variierenden Parksituationen auf bis zu ca. 3,00 m Fahrgassenbreite verkleinert wird. Durch das aufgesattelte Kfz-Parken wird die Gehwegbreite eingeschränkt.

### beidseitig aufgesattelttes Parken



Darstellung: weiße Kfz fahren, schwarze Kfz parken

Die nebenstehende Darstellung zeigt den öffentlich diskutierten Vorschlag eines Anwohners: Wenn an der Hittorfstraße das Kfz-Parken künftig beidseitig aufgesattelt und mit Trennstreifen ermöglicht würde, wäre die Fahrgasse auf ganzer Länge ca. 4,00 m breit und ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen wäre zum Schutz vor der Dooring-Gefahr (sich öffnende Fahrzeugtüren) eingerichtet. Grundsätzlich beabsichtigt die Stadt Münster hier eine Standardbreite von 0,75 m einzuzahlen, um eine bestmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dementsprechend wäre der hier geplante Sicherheitstrennstreifen zu schmal. Der Gehweg würde beidseitig und durchgängig auf ca. 1,50 m durch parkende Kfz eingeschränkt.

### einseitiges Fahrbahnparken



Darstellung: weiße Kfz fahren, schwarze Kfz parken

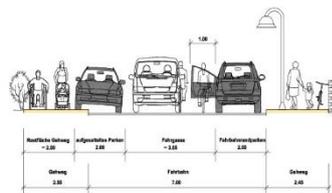
Die nebenstehende Verkehrsräumteilung veranschaulicht die Situation, wenn an der Hittorfstraße das Kfz-Parken künftig nur noch einseitig auf der Fahrbahn ermöglicht würde. Dieser Verwaltungsvorschlag setzt die politisch beschlossenen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen um. Die Fahrgasse wäre auf ganzer Länge ca. 4,25 m breit. Durch den ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) bestünde keine Dooring-Gefahr. Das Parken auf der westlichen Seite wäre aufgrund absoluter Halteverbote untersagt. Den Zufußgehenden stände beidseitig mit ca. 2,50 m breiten Gehwegen ausreichend Platz zur Verfügung.

Anzahl der Stellplätze auf der Fahrradstraße: ca. 150\*

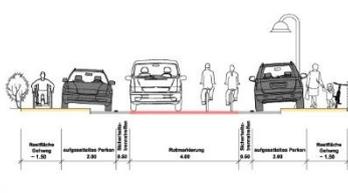
(die Anzahl der Stellplätze bezieht sich auf den gesamten Streckenabschnitt der Fahrradstraße – von der Kreuzung Hüfferstraße bis zur Kreuzung Einsteinststraße).

Der Abschnitt Einsteinststraße bis Hittorfstraße 46 ist bereits umgestaltet, hier sind sämtliche Stellplätze erhalten geblieben: ~ 60\* Stellplätze; auf dem südlichen Abschnitt existieren im Bestand ca. 90\* Stellplätze. (Die Anzahl der wegfallenden Stellplätze bezieht sich daher auf den südlichen Abschnitt zwischen Hüfferstraße und Hittorfstraße Hausnr. 46)

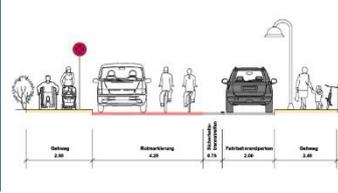
Bestand (Fahrbahnparken und aufgesattelttes Parken): 100% der Stellplätze bleiben erhalten (~ 150\* Stellplätze)



beidseitig aufgesattelttes Parken: ca. 87% der Stellplätze bleiben erhalten (~ 130\* Stellplätze)



einseitiges Fahrbahnparken auf der Ostseite: ca. 70% der Stellplätze bleiben erhalten (~ 105\* Stellplätze)



## Rückfrankierte Beteiligungspostkarte



Amt für Mobilität  
und Tiefbau

Hier ist Platz für Ihre Hinweise und Anregungen in Bezug auf die Hittorfstraße: Was möchten Sie uns hinsichtlich der Planungen mit auf den Weg geben?

Entgelt  
zahlt  
Empfänger

Bitte senden Sie uns diese bereits frankierte Postkarte **bis zum 05. März** zurück.  
Ihre Anregungen und Hinweise werden anschließend aufbereitet und zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen der Bezirksvertretung Mitte präsentiert.  
**Bis dahin werden keine Veränderungen an der Bestandssituation vorgenommen.**

Stadt Münster  
Fahrradbüro  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster