

## **PARKRAUMUNTERSUCHUNG BEWOHNERPARKEN IM QUARTIER HITTORFSTRASSE**

**Auftraggeber:** Stadt Münster  
Amt für Mobilität und Tiefbau  
48127 Münster

**Auftragnehmer:** PGT Umwelt und Verkehr GmbH  
Vordere Schöneworth 18  
30167 Hannover

**Bearbeitung:** Dipl.-Ing. Heinz Mazur  
Svea Coerdts, B.Sc.  
Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein  
Florian Makowski, B.A.

**Grafik:** Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Hannover, 09.10.2024

P3587-T-241009\_Hittorfstraße Bewohnerparken.docx

### **Hinweis Genderklausel**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der männlichen und weiblichen Sprachform verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht. Die männliche Form und die weibliche Form der in dem Bericht verwendeten Personenbezeichnungen sind miteinander gleichgestellt.

## INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage .....	1
2	Rahmenbedingungen und Voraussetzungen .....	2
2.1	Rechtliche Anforderungen.....	2
2.2	Anordnungsprinzipien .....	5
2.3	Integriertes Parkraumkonzept .....	7
3	Vorgehen .....	9
4	Heutige Situation.....	11
4.1	Untersuchungsgebiet .....	11
4.2	Anbindung.....	13
5	Verkehrserhebungen und Auswertungen .....	15
5.1	Kapazität, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung .....	15
5.2	Auslastung .....	20
5.3	Parkdauer .....	22
5.4	Kfz-Besatz .....	23
6	Bewertung.....	26
6.1	Parkraumanalyse .....	26
6.2	Bewohnerparken.....	32
6.3	Verkehrliche Gesamtsituation .....	33
7	Ergänzende Lösungswege.....	35
8	Fazit.....	37
	ANHANG .....	38

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 5.1	Art und Zugänglichkeit von Radabstellanlagen .....	19
Tab. 5.2	Auslastung Kfz-Stellplätze in vier Umläufen nach Zugänglichkeit .....	21
Tab. 5.3	Einordnung Parkdruck .....	21
Tab. 5.4	Anzahl Kfz nach Parkdauer im Untersuchungsgebiet .....	23
Tab. 6.1	Überprüfung rechtlicher Anforderungen ans Bewohnerparken	33

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1	Untersuchungsgebiet.....	1
Abb. 2.1	Fußläufige Erreichbarkeit von Stellplätzen – Beispiele.....	4
Abb. 2.2	Beschilderungsvorschlag Bewohnerparken im Integrierten Parkraumkonzept.....	5
Abb. 4.1	Untersuchungsgebiet im Detail .....	11
Abb. 4.2	Hittorfstraße nach erfolgtem Umbau zur Fahrradstraße (Foto)	13
Abb. 4.3	Fahrradnetz 2.0 der Stadt Münster – in Planung.....	14
Abb. 5.1	Zugänglichkeit von Kfz-Stellplätzen .....	15
Abb. 5.2	Parkbereiche und Kapazität.....	17
Abb. 5.3	Beschilderung.....	18
Abb. 5.4	Art und Zugänglichkeit von Radabstellanlagen .....	20
Abb. 5.5	Kfz-Dichte .....	24
Abb. 6.1	Zugelassene Kfz je Stellplatzangebot .....	29
Abb. 6.2	Zugelassene Kfz je privates Stellplatzangebot.....	30
Abb. 0.1	Zugänglichkeit .....	38
Abb. 0.2	Bewirtschaftung .....	39
Abb. 0.3	Auslastung Kfz-Stellplätze um 8 Uhr.....	40
Abb. 0.4	Auslastung Kfz-Stellplätze um 12 Uhr.....	41
Abb. 0.5	Auslastung Kfz-Stellplätze um 16 Uhr.....	42
Abb. 0.6	Auslastung Kfz-Stellplätze um 22 Uhr.....	43
Abb. 0.7	Auslastung Parkbereiche um 8 Uhr.....	44
Abb. 0.8	Auslastung Parkbereiche um 12 Uhr.....	45
Abb. 0.9	Auslastung Parkbereiche um 16 Uhr.....	46
Abb. 0.10	Auslastung Parkbereiche um 22 Uhr.....	47
Abb. 0.11	Auslastung durch Dauerparken (8 bis 22 Uhr belegt).....	48
Abb. 0.12	Auslastung durch Dauerparken (12 bis 22 Uhr belegt).....	49
Abb. 0.13	Auslastung durch Dauerparken (8 bis 16 Uhr belegt).....	50

## 1 Ausgangslage

Das Quartier Hittorfstraße befindet sich am westlichen Rand des Schlossviertels, östlich der Bundesstraße 54. Das Quartier wird durchzogen von der namensgebenden Hittorfstraße, die entsprechend der Qualitätsstandards in Münster als Fahrradstraße 2.0 (einseitiges Parken, Roteinfärbung) umgebaut wurde.

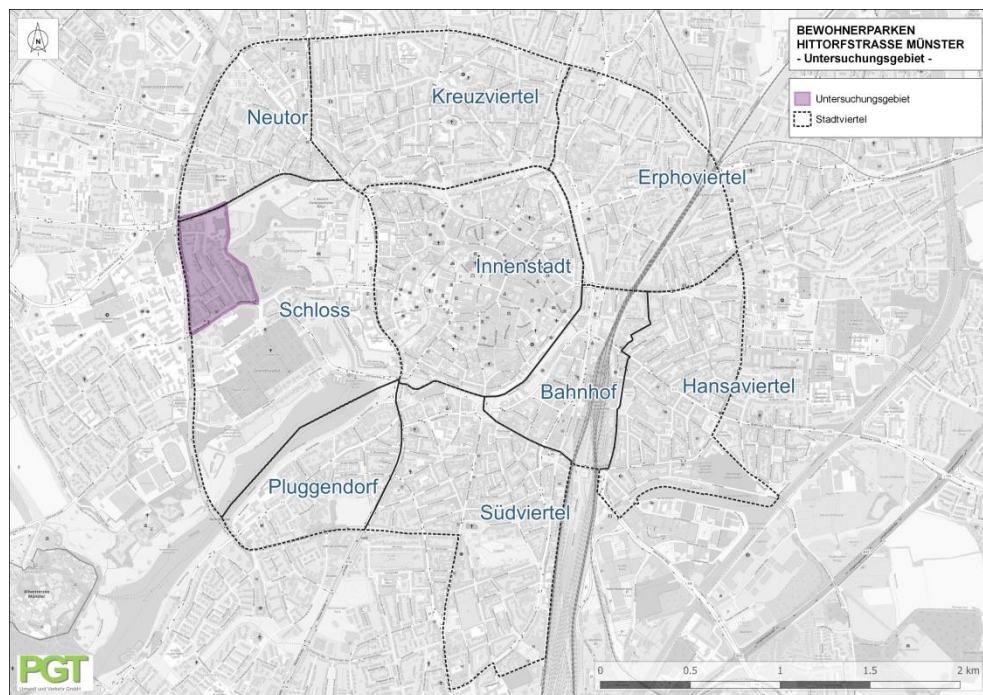


Abb. 1.1 Untersuchungsgebiet

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Fahrradstraße sind die Stellplätze auf der Westseite der Hittorfstraße entfallen. Vor diesem Hintergrund soll nun die Einrichtung einer Bewohnerparkzone für das Quartier Hittorfstraße geprüft werden.

Um ein Bewohnerparkkonzept bedarfsgerecht, zukunftsorientiert und nachhaltig zu entwickeln werden gleichzeitig die bedarfsorientierte Einrichtung von Behindertenstellplätzen und die Umwandlung von Kfz- in Lastenradstellplätze mit sicherer Anschlussmöglichkeit geprüft.

## 2 Rahmenbedingungen und Voraussetzungen

### 2.1 Rechtliche Anforderungen

Bewohnerparken ist eine Form der Sonderparkberechtigung, die Bewohnern eines abgegrenzten Quartiers gegenüber anderen Kfz-Nutzern Vorteile bei der Stellplatzsuche verschaffen soll. Die Bewohner beantragen dazu einen Bewohnerparkausweis bei der Kommune. Für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen werden Gebühren erhoben – in Münster liegen diese seit dem 1. Februar 2024 bei 260 € pro Jahr.

Der Bewohnerparkausweis gewährt keine Garantie auf einen Stellplatz, sondern berechtigt lediglich bei freien Kapazitäten zur Nutzung der für Bewohner ausgewiesenen Stellplätze entsprechend der geltenden Beschilderung.

In hochverdichteten Bestandslagen mit einem Mangel an privaten Stellplätzen besteht ein berechtigtes Interesse der Bewohner, einen Kfz-Stellplatz im öffentlichen Straßenraum in zumutbarer Entfernung zum Wohnsitz zu finden. Die Anordnung des Bewohnerparkens dient dazu, das Parken quartiersfremder Kfz-Nutzer aus dem betroffenen Quartier zu verdrängen und dementsprechend Parkraum für Anwohner freizuhalten.

Die rechtlichen Anforderungen an die Ausweisung von Bewohnerparkzonen werden in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung beschrieben. Es gelten folgende Voraussetzungen (vgl. VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e):

- Es liegt ein Mangel an privaten Stellplätzen vor (ausgenommen Fremdnutzungen von privaten Stellplätzen).
- Der allgemeine Parkdruck im Quartier ist erheblich.
- Bewohner finden in zumutbarer Entfernung zur ihrer Wohnung regelmäßig keinen Kfz-Stellplatz.
- Die maximale Ausdehnung der Bewohnerparkzone beträgt nicht mehr als 1.000 Meter.
- Werktags von 09:00 bis 18:00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 % der Parkflächen für Bewohner reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %.

- Maximal 5 % der nicht-reservierten Flächen dürfen für Carsharing-Fahrzeuge ausgewiesen werden.

Die Voraussetzung „Bewohner können in zumutbarer Entfernung keine freien Stellplätze erreichen“, ist dabei zu konkretisieren. Welche maximale Entfernung noch als zumutbar gilt, ist rechtlich nicht definiert. Die Abschätzung eines geeigneten Richtwertes orientiert sich daher an Festlegungen zu übertragbaren Sachverhalten:

- Gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Münster müssen notwendige Stellplätze auf dem Baugrundstück oder „in der näheren Umgebung“ des Grundstücks hergestellt werden. Die Stellplätze müssen fußläufig in maximal 300 m Entfernung erreichbar sein.<sup>1</sup>
- Für die Entfernung zwischen Wohnsitz und Kfz-Stellplatz sollten mindestens dieselben Kriterien für die Zumutbarkeit gelten wie für die Entfernung zwischen Wohnsitz und nächstgelegener ÖPNV-Haltestelle. Entsprechend der Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs gelten 300 bis 500 m (Luftlinie) als Richtwert für Haltestelleneinzugsbereiche in Oberzentren.<sup>2</sup> Dies deckt sich mit den Aussagen des aktuell gültigen Nahverkehrsplans für die Stadt Münster.<sup>3</sup>

Zur Überprüfung der Voraussetzungen für die Anordnung von Bewohnerparken entsprechend § 45 Abs. 1 bis 1e wird daher eine Entfernung von maximal 300 m zwischen Wohnsitz und Kfz-Stellplatz als zumutbar angenommen. Beispielhafte Entfernungen im Quartier, die als zumutbar gelten, sind in Abb. 2.1 dargestellt.

---

<sup>1</sup> Stadt Münster (2019): Stellplatzsatzung der Stadt Münster vom 16.12.2019, § 4 Abs. 1. Verfügbar unter: <https://www.stadt-muenster.de/recht/ortsrecht/satzungen/detailansicht/satzungsnummer/63.13>

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Ausgabe 2010, S. 8.

<sup>3</sup> Stadt Münster (2016): Nahverkehrsplan Stadt Münster, S. 88. Verfügbar unter: <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-bus-und-bahn/nahverkehrsplan>

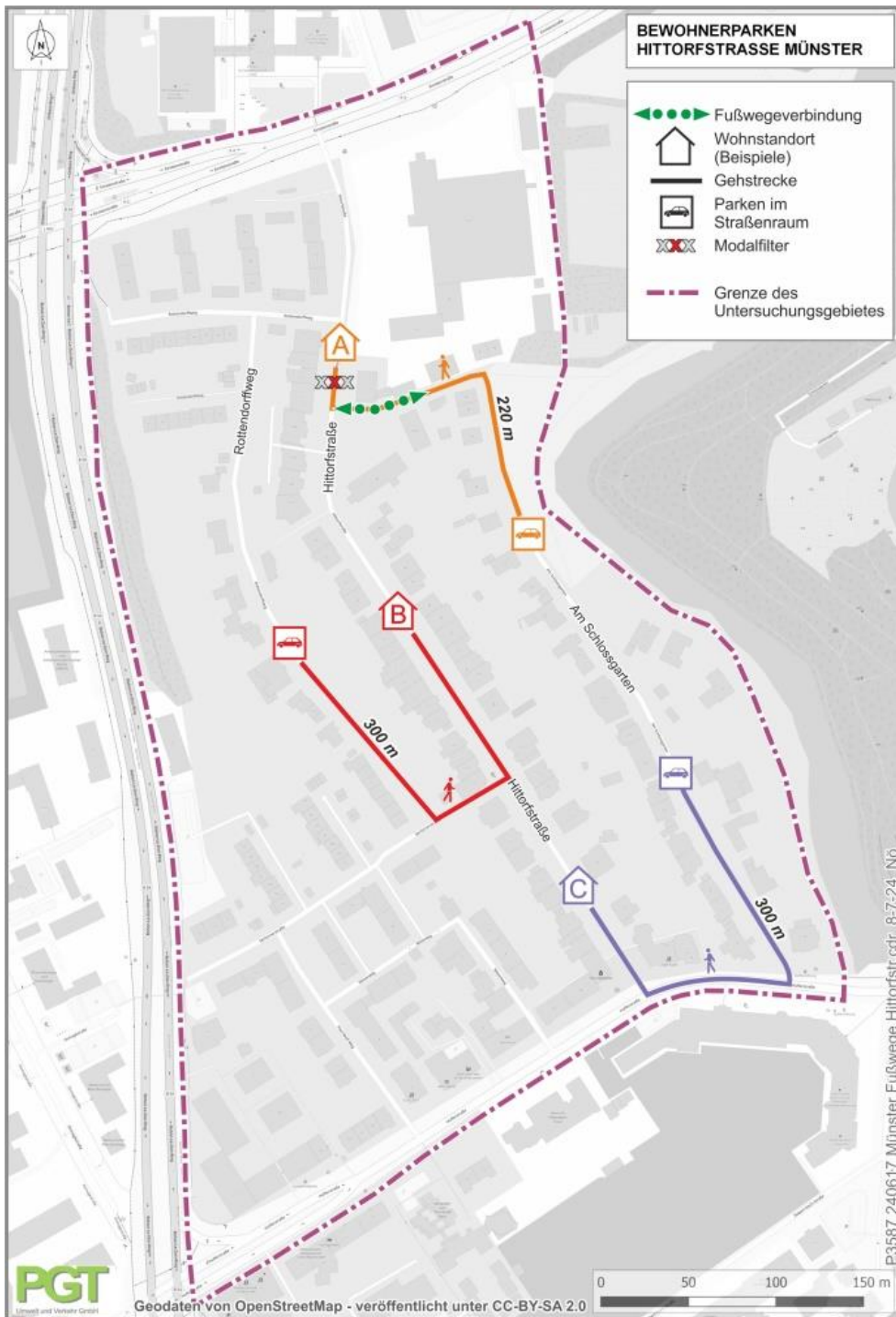


Abb. 2.1 Fußläufige Erreichbarkeit von Stellplätzen – Beispiele

Die Ausweisung einer Bewohnerparkzone stellt eine Sonderparkregelung dar. Aus diesem Grund erfolgt die Prüfung im Einzelfall. Allgemein gilt in der StVO der Grundsatz der Gleichbehandlung, von dem nur bei begründeten Interessen einzelner Nutzergruppen abgewichen wird, bspw. zur Ausweisung von Behinderten- oder Eltern-Kind-Parkplätzen. Auch im Falle von

Bewohnerparkzonen wird der Grundsatz der Gleichbehandlung aufgeweicht, um Bewohnern die Parkplatzsuche zu erleichtern.

Die Gebühren für das Bewohnerparken werden von der zuständigen Kommune festgelegt, in diesem Fall also von der Stadt Münster. Nach Anpassung der Gebührenverordnung beträgt die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis in Münster seit dem 1. Februar 2024 260 Euro pro Jahr. Bei der Antragstellung ist in Münster zudem ein Nachweis zu erbringen, dass dem Antragsteller keine privaten Stellplätze oder Garagen zur Verfügung stehen.

Bewohnerparkzonen setzen eine zonale Abgrenzung voraus. Für die Beschilderung stehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Auswahl, bspw. als Halteverbotszone oder als Parkzone. Im Falle der Ausweisung des Quartiers Hittorfstraße sollte sich die Beschilderung der Bewohnerparkzone an den Empfehlungen des Integrierten Parkraumkonzeptes orientieren. Dort wird eine Vereinheitlichung der Beschilderung als Parkzone auf der Basis der Verkehrszeichen VZ 314.1 und 314.2 sowie beschränkenden Zusatzzeichen VZ 1020-32 („Bewohner mit Parkausweis Nr. ||||| frei“) und VZ 1053-30 („Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“) gemäß StVO empfohlen (vgl. Abb. 2.2).



Abb. 2.2 Beschilderungsvorschlag Bewohnerparken im Integrierten Parkraumkonzept

## 2.2 Anordnungsprinzipien

Die Erfüllung der rechtlichen Anforderungen (vgl. Kap. 2.1) vorausgesetzt, wird bei der Umsetzung von Bewohnerparkzonen zwischen unterschiedli-

chen planerischen Ansätzen unterschieden, den sogenannten Anordnungsprinzipien. Die im Folgenden vorgestellten Möglichkeiten der Anordnung von Bewohnerparken wirken sich unterschiedlich auf die Parksituation für Bewohner mit Parkausweis und die übrigen Nutzergruppen aus. Es wird zwischen dem Trenn-, Misch- und Wechselprinzip unterschieden. Das Wechselprinzip stellt eine Unterform des Mischprinzips dar und wird daher in den folgenden Ausführungen unter diesem subsumiert.

In Bewohnerparkzonen, die nach dem **Trennprinzip** eingerichtet sind, wird ein Teil der Stellplätze im Straßenraum ausschließlich für Bewohner reserviert. Für andere Nutzergruppen stehen diese Stellplätze nicht mehr zur Verfügung. Eine zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung der übrigen öffentlich zugänglichen Stellplätze ist möglich, aber nicht zwingend erforderlich. Denn der Vorteil für die Bewohner mit Parkausweis besteht schon darin, nicht mehr mit anderen Nutzergruppen, sondern nur noch untereinander um Stellplätze zu konkurrieren.

Beim Bewohnerparken im **Mischprinzip** stehen die Stellplätze innerhalb der Bewohnerparkzone weiterhin allen Nutzergruppen zum Parken offen. Die Bewohner mit Parkausweis profitieren im Mischprinzip davon, dass sie von den ausgewiesenen Parkregelungen ausgenommen sind. Sie zahlen im Falle einer monetären Bewirtschaftung der Stellplätze also keine weiteren Parkgebühren oder parken im Falle einer zeitlichen Bewirtschaftung unbegrenzt lange. Dies setzt voraus, dass alle Stellplätze in einer Bewohnerparkzone zeitlich oder monetär bewirtschaftet sind.

Das **Wechselprinzip** funktioniert wie das Mischprinzip, jedoch mit dem Unterschied, dass die Befreiung der Bewohner von den geltenden Parkregelungen nicht ganztägig, sondern nur temporär gilt. Außerhalb des Geltungszeitraums unterliegen die Bewohner trotz Parkausweis denselben Regelungen wie externe Kfz-Nutzer. Dieses Prinzip ist besonders für Quartiere mit wechselnder Parkraumnachfrage im Tagesverlauf geeignet, bspw. hohe Nachfrage der Bewohner abends und nachts und hohe Nachfrage von Berufstätigen und Besuchern von morgens bis nachmittags.

Die beschriebenen Anordnungsprinzipien wirken sich unterschiedlich auf die Parkraumsituation in einem Quartier aus. Dies ist bei der Auswahl des geeigneten Anordnungsprinzips zu berücksichtigen:

Das Trennprinzip bringt im Vergleich zum Mischprinzip eine stärkere Privilegierung des Bewohnerparkens mit sich, da Stellplätze exklusiv für Bewohner reserviert werden, was die Konkurrenz um Stellplätze erheblich reduziert. Folglich ist das Trennprinzip eher dazu geeignet, die Stellplatznachfrage von Berufstätigen und Besuchern aus umliegenden Quartieren in einer Bewohnerparkzone zu reduzieren. Der Vorteil besteht in der Abschottung des Quartiers von Parknutzungen durch andere Nutzergruppen als Bewohner.

Gleichwohl übersteigt in hoch verdichteten Quartieren, wie z.B. der Innenstadt von Münster, die Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise oftmals die Anzahl der für die Bewohnenden reservierten Stellplätze.

Der Nachteil des Trennprinzips und Vorteil des Mischprinzips besteht in der Effizienz der Parkraumnutzung. In hochverdichteten Stadtquartieren, wie sie in Münster in innenstadtnaher Lage zu finden sind, besteht ein allgemein sehr hoher Parkdruck. Trotz berechtigter Interessen von Bewohnern sollte im Sinne des Allgemeinwohls eine Verschwendung freier Kapazitäten möglichst vermieden werden. Das Mischprinzip ermöglicht eine effizientere Parkraumausnutzung als das Trennprinzip, indem auch die Bewohnerstellplätze für alle Nutzergruppen verfügbar bleiben.

Bei der Ausweisung von Bewohnerparkzonen sind unabhängig von dem gewählten Anordnungsprinzip die Auswirkungen auf benachbarte Quartiere zu berücksichtigen. Das Bewohnerparken führt zwar im betroffenen Quartier selbst zu einer Entlastung der Parkraumsituation. Der zugrunde liegende Parkdruck von außen wird dadurch jedoch nicht gelöst, sondern häufig in umliegende Quartiere verlagert. Dort kann die erhöhte Parkraumnachfrage von außen zu neuen Problemen führen oder bestehende Probleme verschärfen.

### **2.3 Integriertes Parkraumkonzept**

Das in 2024 beschlossene Integrierte Parkraumkonzept der Stadt Münster räumt dem Bewohnerparken eine hohe Priorität ein. Es wird empfohlen, die Ausweisung von Bewohnerparkzonen in den innenstadtnahen Wohnquartieren weiter zu verfolgen. Aktuell werden neben dem Quartier Hittorfstraße weitere potenzielle Bewohnerparkzonen, in Pluggendorf, auf der Sentruper Höhe, im Erphviertel und im Hansa-/ Hafenviertel geprüft. Im Bestand sind

bereits weite Teile des Münsteraner Stadtgebietes als Bewohnerparkzone ausgewiesen, bspw. in der Innenstadt, im Bahnhofs-, Süd-, Hansa- und Erphovierteil.

In Bezug auf das Anordnungsprinzip schlägt das Integrierte Parkraumkonzept vor, das Trennprinzip für Bewohnerparken „in der Innenstadt und in Wohnquartieren mit teilträumig ausgeprägter Geschäftsnutzung“ und das Mischprinzip „in Wohnquartieren“ anzuwenden. In Straßen mit ausgeprägter Geschäftsnutzung sollten Möglichkeiten zum Kurzzeitparken vorgehalten werden.

### 3 Vorgehen

Die Erhebung der Kfz- und Fahrradstellplätze sowie der Beschilderung erfolgte im Rahmen von zwei Begehungen. In einer ersten Begehung am 08.03.2023 wurde die Lage, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung der Kfz- und Fahrradstellplätze im Untersuchungsgebiete sowie die Beschilderung (Parkverbote, Halteverbote etc.) standortgenau erhoben und durch Fotos dokumentiert. Dabei wurden auch private Kfz-Stellplätze erhoben, soweit sie einsehbar waren.

Bei der Bestandserhebung sind mehrere Baustellen im Untersuchungsgebiet festgestellt worden, die erst im Herbst 2023 abgeschlossen wurden. Um die Parkraumsituation möglichst authentisch ohne Verzerrungen durch die Baustellensituationen erfassen zu können, ist die eigentliche Parkraumerhebung in Abstimmung mit der Stadt Münster deshalb auf den Herbst/Winter 2023 verschoben worden. Diese wurde am 14.12.2023 im Rahmen einer zweiten Begehung mit Auslastungserhebung der öffentlichen Stellplätze durchgeführt. Dabei wurde auch die Parkdauer der öffentlichen Stellplätze mittels Kennzeichenerfassung in vier Umläufen um 08:00, 12:00, 16:00 und 22:00 Uhr erhoben.

Das gewählte Erhebungsdesign stellt sicher, dass öffentliches Parken durch Bewohner und Berufstätige oder Besucher identifiziert werden kann. Öffentliches Parken durch Berufstätige sowie Besucher lässt sich über die Parkdauer im Tageszeitraum ableiten. Die Auslastungserhebung um 22:00 Uhr zeigt – unter Berücksichtigung der erhobenen Parkdauer – das öffentliche Parken durch Bewohner.

Maßgeblich für die Beurteilung des Bewohnerparkens sind die öffentlichen Stellplätze, die in Bezug auf Auslastung und Parkdauer untersucht werden. Die Erhebung der privaten Stellplätze dient dazu, den Kfz-Besatz zu ermitteln. Hierbei steht die Frage im Vordergrund, ob ein Mangel an privaten Stellplätzen ursächlich für einen möglichen Parkdruck im Untersuchungsgebiet ist. Dies stellt eine Voraussetzung für die Anordnung von Bewohnerparken dar (vgl. Kap. 2.1).

Die erhobenen Stellplätze wurden in Parkbereiche eingeteilt, um Aussagen zur Auslastung, Parkdauer und zum Kfz-Besatz im Quartier Hittorfstraße anhand aggregierter Daten für Teile des Quartiers treffen zu können.

Auf Basis der Bewertung der Erhebungsergebnisse und der Festlegung von Zielsetzungen wurde ein Handlungskonzept zur Verbesserung der Bewohnerparksituation erarbeitet.

## 4 Heutige Situation

### 4.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Einsteinstraße im Norden, den Schlosspark im Osten, die Hüfferstraße im Süden und den Rishon-Le-Zion-Ring im Westen abgegrenzt (vgl. Abb. 4.1).

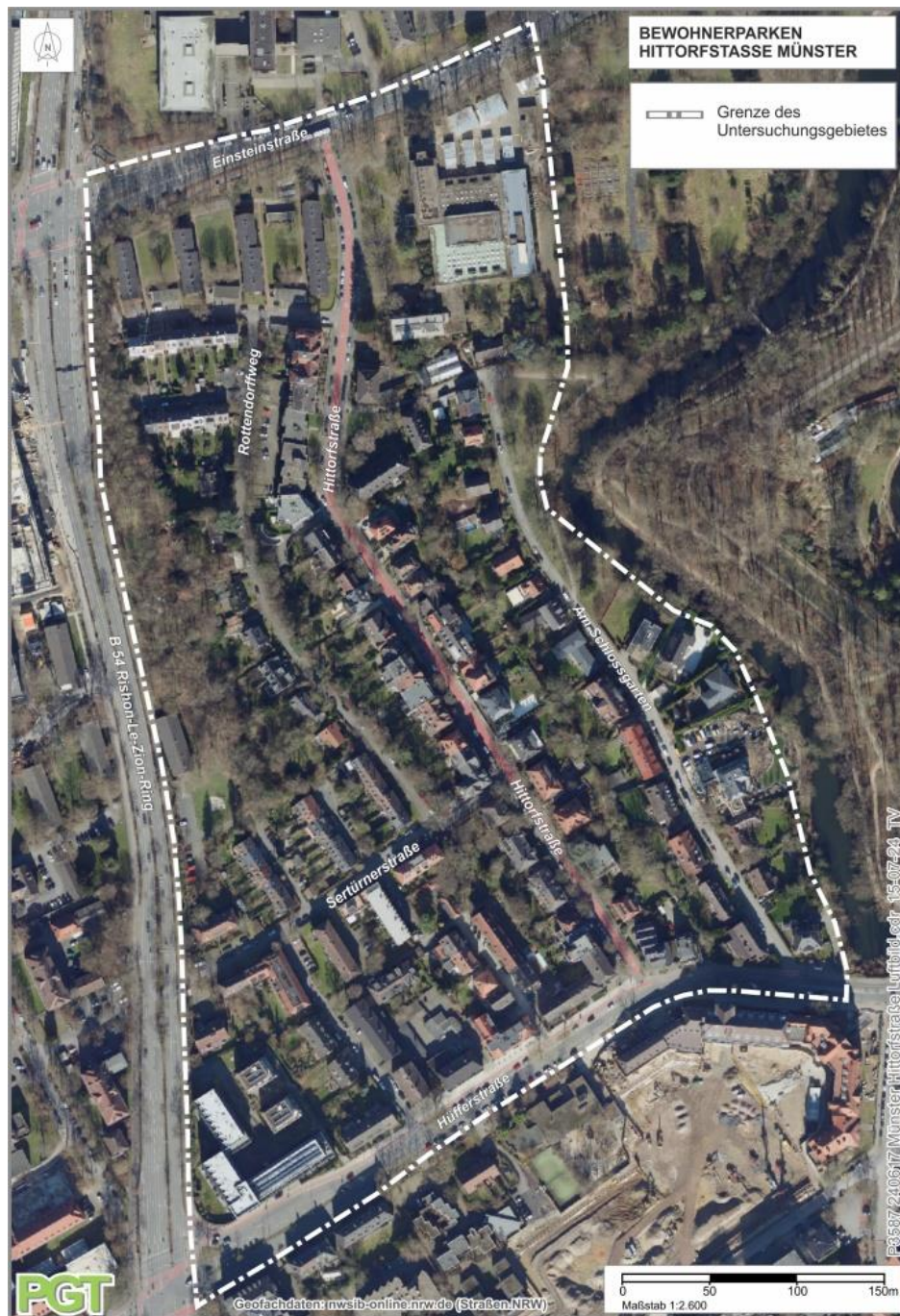


Abb. 4.1 Untersuchungsgebiet im Detail

Die zu prüfende Bewohnerparkzone schließt die Straßenabschnitte der Einstein- und Hüfferstraße im Untersuchungsgebiet nicht ein. Aufgrund ihrer räumlichen Nähe und Anbindungsfunktion für das Quartier sind die Parknutzungen in der Einstein- und Hüfferstraße jedoch relevant für die Bewertung der Parkraumsituation und somit Teil des Untersuchungsgebietes.

Im Untersuchungsgebiet leben etwa 1.250 Menschen, davon knapp 400 in der Hittorfstraße (Stand 2021). Es ist in erster Linie durch Wohnnutzungen geprägt. In den Straßen westlich und östlich der Hittorfstraße überwiegen Ein- und Mehrfamilienhäuser in offener Bauweise. Die Hittorfstraße selbst weist eine vorwiegend zwei- bis dreigeschossige, geschlossene Bebauung auf. Neben Wohnnutzungen gibt es vereinzelt Geschäftsnutzungen im südlichen Bereich der Hittorfstraße und an der Hüfferstraße. Einrichtungen der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Münster sind im nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes vorhanden und prägen darüber hinaus das Gebiet nördlich der Einsteinstraße. Westlich und südlich des Untersuchungsgebietes liegt das Universitätsklinikum Münster mit mehreren Einrichtungen der Medizinischen Fakultät. Südöstlich gibt es zudem ein Gebäude der Fachhochschule Münster.

Die Einrichtung der Fahrradstraße Hittorfstraße begann im Juli 2020 mit ersten baulichen Maßnahmen und wurde im September 2021 abgeschlossen. In der Hittorfstraße hat sich das Stellplatzangebot durch den Fahrradstraßenumbau um ca. 40 Stellplätze reduziert.



Quelle: Stadt Münster / Patrick Schulte

Abb. 4.2 Hittorfstraße nach erfolgtem Umbau zur Fahrradstraße (Foto)

Zusätzlich zur Beschilderung der Fahrradstraße mit Freigabe für Kraftfahrzeuge und Krafträder (vgl. Abb. 4.2) ist ein Durchfahrtsverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer mit dem Verkehrszeichen (VZ) 260 und dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ (VZ 1020-30) **an allen Zufahrten zum Quartier** angeordnet worden. Diese „doppelte“ Beschilderung des Einfahrtverbotes für quartiersfremde motorisierte Verkehrsteilnehmer an der Hittorfstraße (vgl. Kap. 6.3) reichte nicht, um die Durchgangs-/ Schleichverkehre zwischen Hüfferstraße und Einsteinstraße zu unterbinden. Daher wurde im Juli 2022 die Durchfahrt für alle Kfz durch Sperrpfosten in der Hittorfstraße südlich der Einmündung Rottendorffweg unterbunden. Radfahrer sind von der Sperrung nicht betroffen, da sie durch den Modalfilter hindurchfahren können.

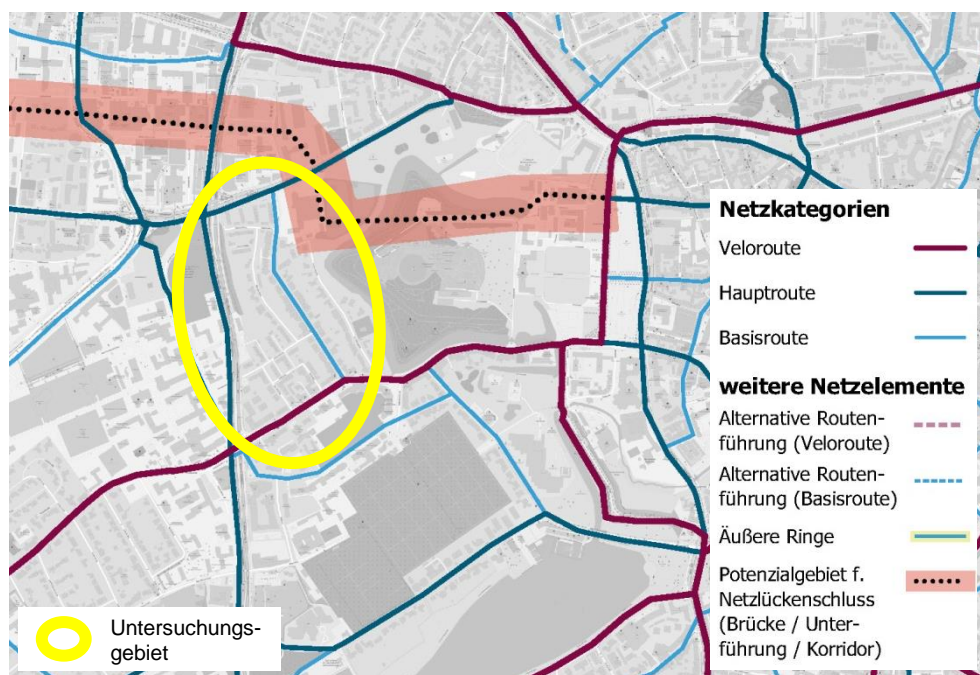
## 4.2 Anbindung

Die Anbindung des Quartiers durch den **Kfz**-Verkehr an die Innenstadt ist im Norden über die Einsteinstraße (K 4) und im Süden über die Hüfferstraße gesichert. Überregional besteht über den Rishon-Le-Zion-Ring (B 54) in

Richtung Norden Anschluss an die A 1 sowie in Richtung Süden über die B 51 an die A 43.

Die Anbindung des Quartiers an den **ÖPNV** ist über mehrere Linien, die südlich, westlich und nördlich des Untersuchungsgebietes verkehren, gesichert. Die Wege zu den Haltestellen betragen max. 300 bis 500 m. Alle Linien laufen am Coesfelder Kreuz zusammen, das als Nahverkehrsknotenpunkt von besonderer Bedeutung über das Untersuchungsgebiet hinaus ist. Am westlichen und südlichen Rand des Quartiers liegen die Haltestellen Domagkstraße, Jungeblodtplatz und Hüfferstiftung, die jeweils von fünf bzw. sechs Linien angefahren werden. Somit besteht in fußläufiger Entfernung Anschluss an die Linien 1, 2, 5, 11, 12, 13 und 22. Stadteinwärts ergibt sich durch die Liniendichte ein Takt von wenigen Minuten in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof.

Durch das Untersuchungsgebiet verläuft die Fahrradstraße Hittorfstraße, welche im Fahrradnetz 2.0 als Basisroute klassifiziert ist. Die gesamtörtliche Anbindung des Quartiers Hittorfstraße mit dem **Fahrrad** in die Innenstadt ist über verschiedene Velo- und Haupttrouten gesichert (vgl. Abb. 4.3 – Hinweis: das dargestellte Netz stellt nicht den IST-Zustand, sondern das perspektivisch geplant Fahrradnetz dar.). Ferner besteht eine Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Am Schlossgarten und dem Schlosspark.



Quelle: Stadt Münster, Beschlussvorlage V/0249/2022 Fahrradnetz 2.0, verändert

Abb. 4.3 Fahrradnetz 2.0 der Stadt Münster – in Planung

## 5 Verkehrserhebungen und Auswertungen

### 5.1 Kapazität, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

#### 5.1.1 Kfz-Parken

Die Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet unterscheiden sich in ihrer Zugänglichkeit, d. h. in der Art ihrer Ausweisung und Nutzbarkeit für verschiedene Nutzergruppen. Es wird zwischen öffentlich zugänglichen, privat zugänglichen und nicht zugänglichen Stellplätzen unterschieden: Im Untersuchungsgebiet gibt es insgesamt 328 öffentlich zugängliche Stellplätze, davon 306 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und 22 Kundenstellplätze (vgl. Abb. 5.1). Im Rahmen der Erhebung wurden zudem knapp 300 Stellplätze auf Privatgrundstücken (inkl. Stellplätze in Garagen) gezählt. Nur wenige Stellplätze waren aufgrund von Bautätigkeiten zum Zeitpunkt der Erhebung nicht zugänglich.

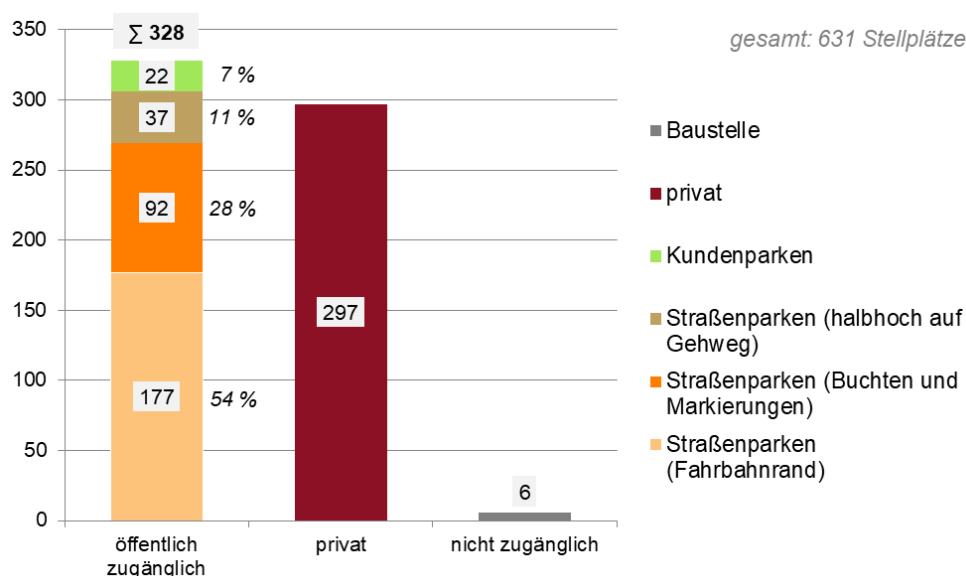


Abb. 5.1 Zugänglichkeit von Kfz-Stellplätzen

Das Parken im öffentlichen Straßenraum erfolgt im Untersuchungsgebiet in der Regel als Parken am Fahrbahnrand. Buchten und Markierungen finden sich u. a. im nördlichen Teil der Hittorfstraße, an der Einsteinstraße und Hüfferstraße. Im nördlichen Teil der Hittorfstraße ist das halbhohe Parken auf den Gehwegen entsprechend der Beschilderung und Markierungen geboten (vgl. Abb. 5.3). Tatsächlich parken die meisten Kfz trotzdem aus-

schließlich auf der Fahrbahn, was die nutzbare Fahrbahnbreite im Zuge der Fahrradstraße aber nur geringfügig einschränkt.

Das Parken in öffentlichen Fahrbahnen ist in den meisten Straßen des Untersuchungsgebietes auf eine Seite beschränkt. Parken auf beiden Seiten findet sich ausschließlich in der Hüfferstraße (beidseitig Parkbuchten) und im oberen Drittel der Hittorfstraße (auf der Westseite halbhohe Gehwegparken, auf der Ostseite Parkbuchten). Südlich davon ist das Parken am östlichen Fahrbahnrand im Rahmen des Umbaus zur Fahrradstraße entfallen.

Nur wenige Kundenparkplätze im Untersuchungsgebiet liegen im südlichen Quartier vor den dortigen Geschäften. Die während der Erhebung aufgrund von Bautätigkeiten nicht zugänglichen Stellplätze befinden sich auf der Nordseite der Einsteinstraße.

Zeitlich bzw. monetär bewirtschaftete Stellplätze gibt es im Untersuchungsgebiet nicht (vgl. Anhang, Abb. 0.2).

Die erhobenen Stellplätze sind zu Parkbereichen zusammengefasst worden, um räumlich differenzierte Aussagen im Untersuchungsgebiet treffen zu können. Die Parkbereiche inkl. der aggregierten Kapazitäten sind in Abb. 5.2 dargestellt.

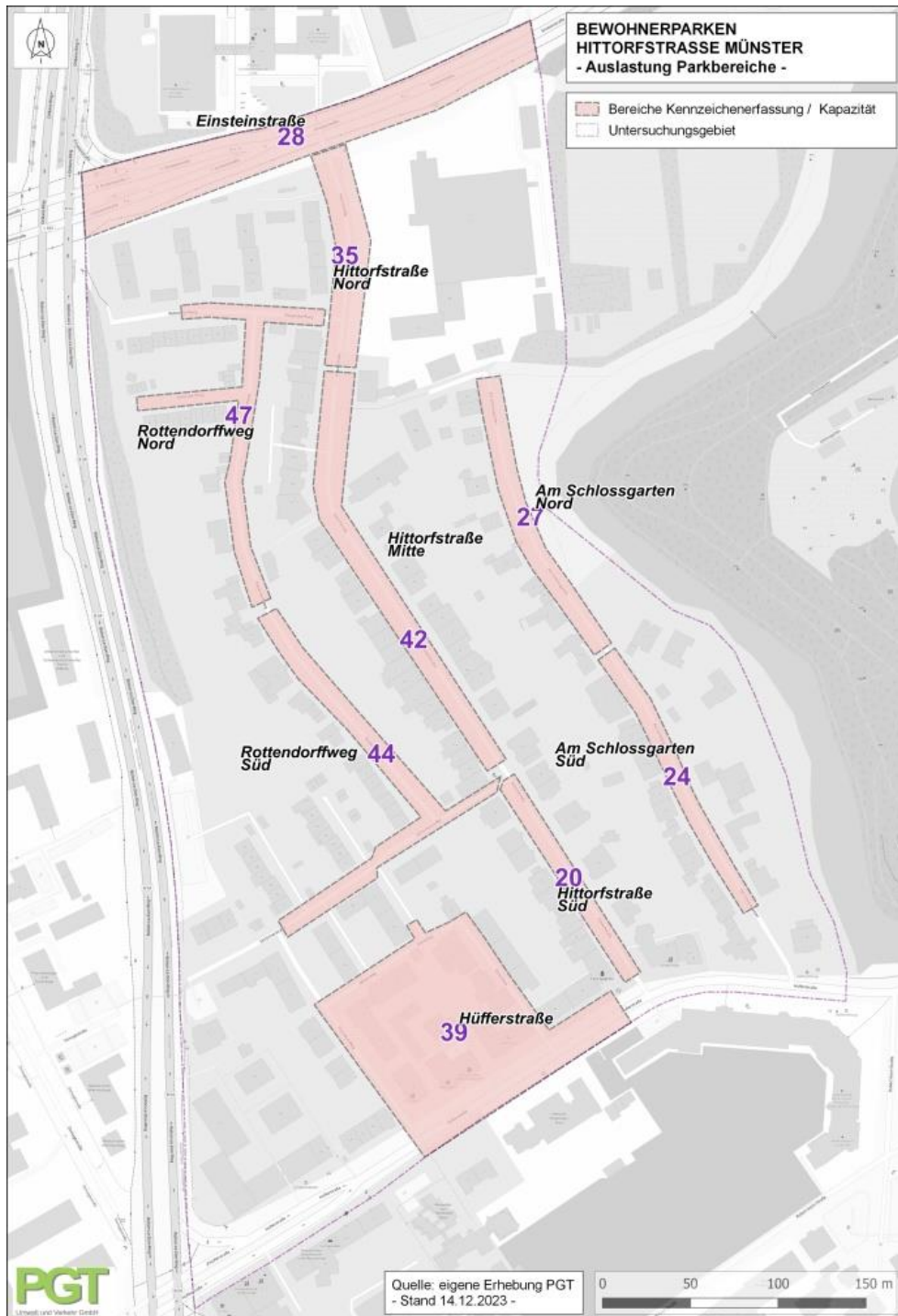


Abb. 5.2 Parkbereiche und Kapazität

Die vorhandene Beschilderung wurde standortgenau erhoben (vgl. Abb. 5.3). In der Hittorfstraße (mit Ausnahme des nördlichen Drittels), Einsteinstraße, Hüfferstraße und Am Schlossgarten sind einseitig absolute Halteverbotsbereiche ausgeschildert. Im Rottendorffweg und in der Sertürnerstraße sind temporär Halteverbote (immer donnerstags zwischen 7 und 10 /

13 Uhr) angeordnet. In der Hüfferstraße ist das Parken in einer Parkbucht auf der Nordseite nur werktags zwischen 8 und 18 Uhr auf das Halten zum Be- und Entladen sowie Ein- und Aussteigen beschränkt. Außerhalb dieses Zeitraums sind die Stellplätze dauerhaft nutzbar.

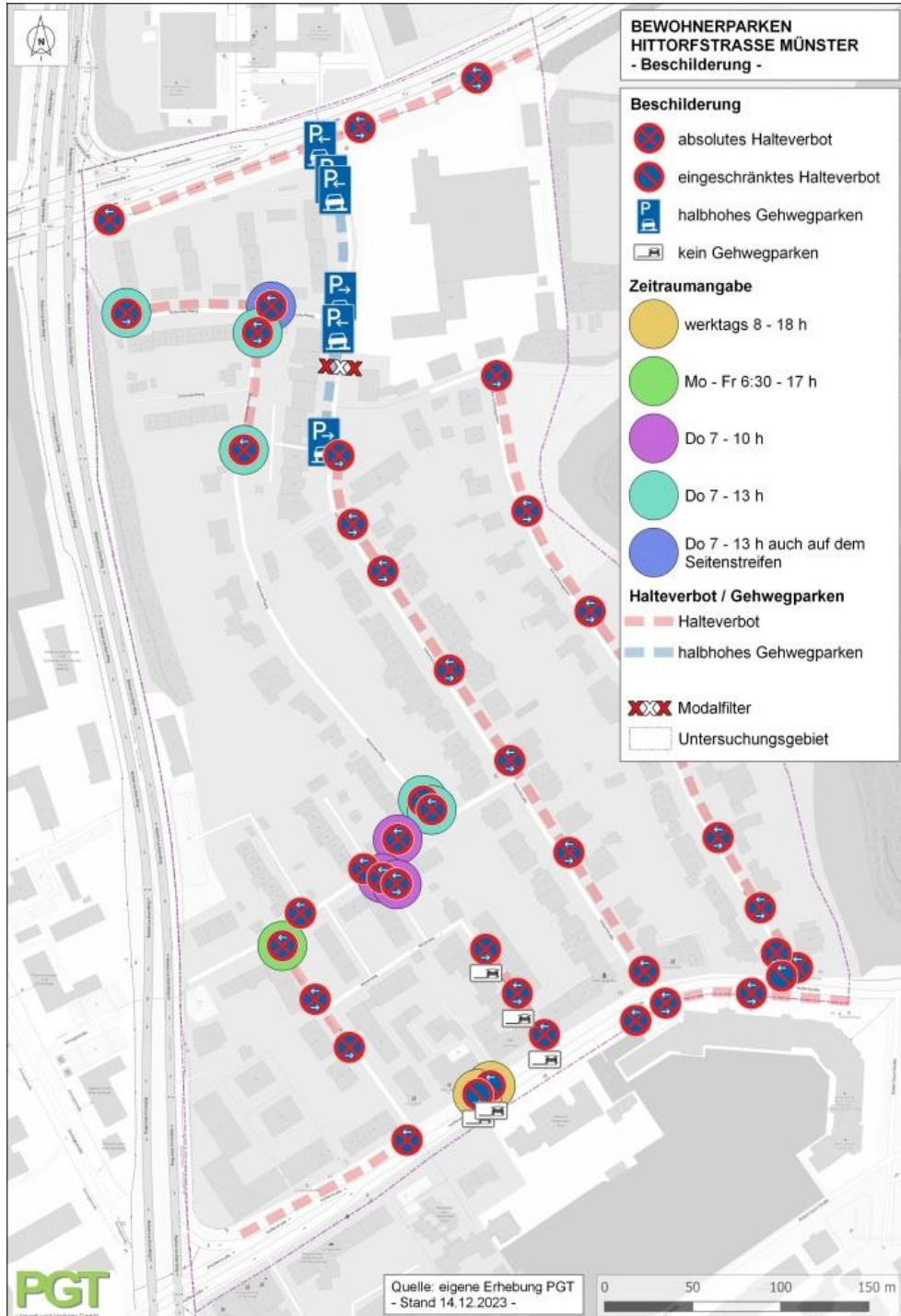


Abb. 5.3 Beschilderung

### 5.1.2 Fahrradparken

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 212 Fahrradstellplätze in Abstellanlagen erhoben worden (vgl. Tab. 5.1). Davon stehen 60 % in Reihenparkern mit Vorderradhaltern zur Verfügung. Anlehnbügel, die eine komfortablere und sicherere Parkmöglichkeit für Fahrräder darstellen, machen nur einen geringen Anteil von 12 % aus. Im gesamten Quartier gibt es zwei Stellplätze für Lastenfahrräder. Diese befinden sich in der Hittorfstraße auf Höhe der Sertürnerstraße (vgl. Abb. 5.4).

Die meisten Fahrradstellplätze befinden sich auf Privatgrundstücken, nur 18 % der Stellplätze hingegen auf öffentlichen Flächen. Dabei fällt auf, dass es vor Mehrfamilienhäusern tendenziell eher Reihenparker mit Vorderradhaltern und Vorderradhalter ohne Bügel gibt. Dies betrifft vorrangig die Sertürnerstraße, den Paul-Wulf-Weg und den Möserweg. Öffentliche Fahrradstellplätze außerhalb der Hittorfstraße gibt es im Untersuchungsgebiet kaum.

Arten von Fahrradabstellanlagen	Kapazität		
	öffentlich	privat	gesamt
Anlehnbügel	18	8	26 bzw. 13 Bügel
Reihenparker mit Vorderradhaltern	9	118	127
Vorderradhalter ohne Bügel	10	37	47
Lastenfahrrad	2	-	2
Fahrradkäfig	-	10	10
<b>gesamt</b>	<b>39</b>	<b>173</b>	<b>212</b>

Tab. 5.1 Art und Zugänglichkeit von Radabstellanlagen

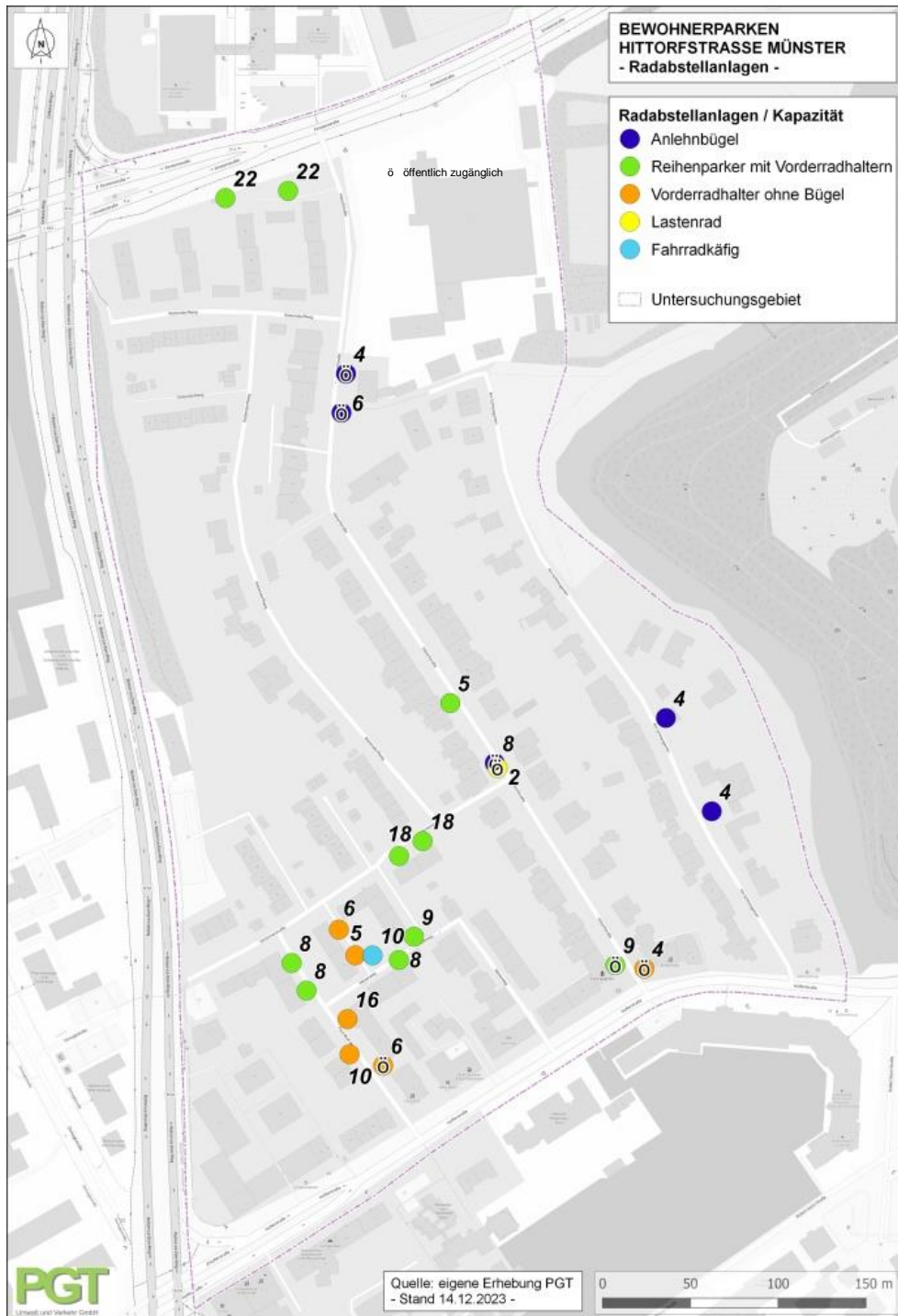


Abb. 5.4 Art und Zugänglichkeit von Radabstellanlagen

## 5.2 Auslastung

Die Auslastung der **Kfz-Stellplätze** ist in vier Umläufen um 8, 12, 16 und 22 Uhr erhoben worden. Die Ergebnisse zeigen eine Auslastung der öffentlich zugänglichen Stellplätze im Tagesgang von 60 % bis 65 % (vgl. Tab.

5.2). Straßenbezogen unterscheiden sich die ermittelten Auslastungen allerdings teils erheblich (vgl. Abb. 0.7). Dies gilt sowohl für die durchschnittliche Auslastung im Tagesgang als auch für die Veränderung der Auslastungen zwischen den Umläufen.

Zugänglichkeit	Kapazität	Auslastung absolut				Auslastung prozentual			
		8 Uhr	12 Uhr	16 Uhr	22 Uhr	8 Uhr	12 Uhr	16 Uhr	22 Uhr
öffentlich zugänglich	328	208	213	197	205	63 %	65 %	60 %	63 %
Straßenparken	306	196	203	188	191	64 %	66 %	61 %	62 %
Kundenparken	22	12	10	9	14	55 %	45 %	41 %	64 %
privat	297	-	-	-	-	-	-	-	-
nicht zugänglich	6	0	0	0	0	0 %	0 %	0 %	0 %

Tab. 5.2 Auslastung Kfz-Stellplätze in vier Umläufen nach Zugänglichkeit

Die erhobenen Auslastungen werden entsprechend der Empfehlungen für Verkehrserhebungen wie folgt in Bezug auf den Parkdruck ausgewertet:

Parkdruck	Einordnung
> 90 %	sehr hoher Parkdruck
80 bis 90 %	hoher Parkdruck
70 bis 80 %	mittlerer Parkdruck
60 bis 70 %	geringer Parkdruck
< 60 %	kein Parkdruck

Tab. 5.3 Einordnung Parkdruck<sup>4</sup>

Entsprechend dieser Einordnung ist die Auslastung bezogen auf das gesamte Quartier Hittorfstraße mit einer Auslastung von 60 % bis 65 % im Tagesgang insgesamt als gering einzustufen. Dies gilt für alle vier Umläufe. Parksuchverkehre treten bei diesem geringen Parkdruck nicht auf. In einzelnen Straßenabschnitten, vorrangig in der Hittorfstraße, werden allerdings auch sehr hohe Auslastungen mit bis zu 100 % erreicht, die teilmäßig zu Parksuchverkehren führen. Der Parkdruck lässt sich rechnerisch über die freien Kapazitäten an Stellplätzen in den umliegenden Straßen

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012). Empfehlungen für Verkehrserhebungen, S. 42

auffangen. Die Auswertung der Auslastungserhebung nach Parkbereichen ist im Anhang dargestellt (Abb. 0.7 bis Abb. 0.10).

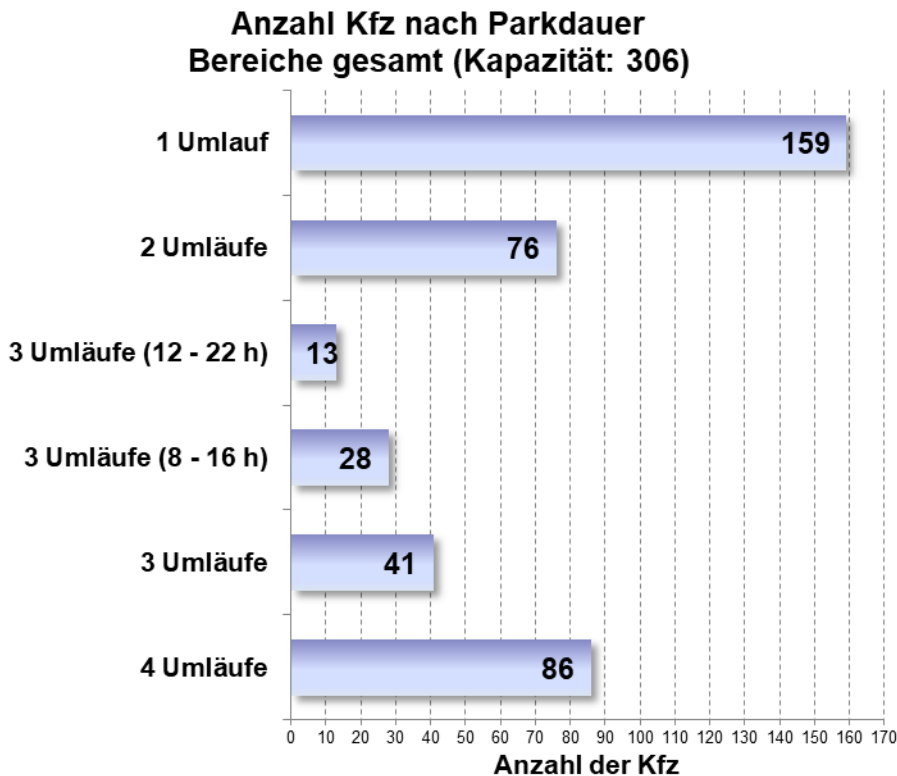
Die Hittorfstraße ist im gesamten Tagesgang die am stärksten ausgelastete Straße im Quartier. Morgens sind 80 % bis 90 % der Stellplätze belegt. Auch mittags und nachmittags werden Auslastungen über 90 % erreicht, wenn auch in Teilräumen zu diesen Zeiten Kapazitäten wieder freierwerden. Spitzenauslastungen werden nachts mit 95 % bis 100 % Auslastung erreicht. Generell fällt die Auslastung im südlichen und mittleren Parkbereich der Hittorfstraße höher aus als im nördlichen Parkbereich.

In der Einsteinstraße und Am Schlossgarten sind die Stellplätze morgens und mittags höher ausgelastet als nachmittags und abends. Dabei werden mit Ausnahme des südlichen Parkbereichs Am Schlossgarten mittags im gesamten Tagesgang mindestens 10 % der Stellplätze nicht ausgelastet. In den übrigen Parkbereichen im Rottendorffweg und an der Hüfferstraße ist die Situation überwiegend entspannt. Hier stehen in der Regel mindestens 40 % der öffentlichen Stellplätze zum Parken zur Verfügung.

### 5.3 Parkdauer

Die Parkraumsituation im Quartier wird nicht nur durch die Auslastung der vorhandenen Stellplätze, sondern auch durch die Dauer der Belegung bestimmt. Die durchgeführte Parkdauererhebung ermöglicht Rückschlüsse auf die vorwiegenden Nutzungsprofile der öffentlichen Stellplätze.

Zur Ermittlung der Parkdauer wurden die Kennzeichen der parkenden Kfz in vier Umläufen um 08:00, 12:00, 16:00 und 22:00 Uhr erfasst. Steht dasselbe Fahrzeug in zwei aufeinanderfolgenden Umläufen auf demselben Stellplatz, ist davon auszugehen, dass das Fahrzeug seit dem vorherigen Umlauf nicht bewegt wurde. Die Parkdauer wird dementsprechend über die Anzahl an Umläufen, die ein Fahrzeug mit demselben Kennzeichen auf einem Stellplatz erfasst wurde, ausgewertet (vgl. Tab. 5.4).



Tab. 5.4 Anzahl Kfz nach Parkdauer im Untersuchungsgebiet

## 5.4 Kfz-Besatz

Die in bestimmten Straßenabschnitten erhöhte Auslastung ist vor dem Hintergrund des Kfz-Besitzes der Haushalte einzuordnen. Dazu wurde die Kfz-Dichte, definiert als Anzahl zugelassener Kfz je 1.000 Einwohner, abgefragt (vgl. Abb. 5.5). Die straßenbezogene Kfz-Dichte im Quartier zeigt, dass die Bewohner Am Schlossgarten und im Rottendorffweg die meisten Kfz je Bewohner aufweisen. In der Hittorfstraße liegt die Kfz-Dichte bei 54 %, also bei 0,54 Kfz je Bewohner. Dies entspricht in etwa der Kfz-Dichte in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2022.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Statistisches Bundesamt (05.09.2023). Pkw-Dichte im Jahr 2022 erneut auf Rekordhoch. Pressemitteilung Nr. N048 vom 5. September 2023. Verfügbar unter: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23\\_N048\\_46.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html)

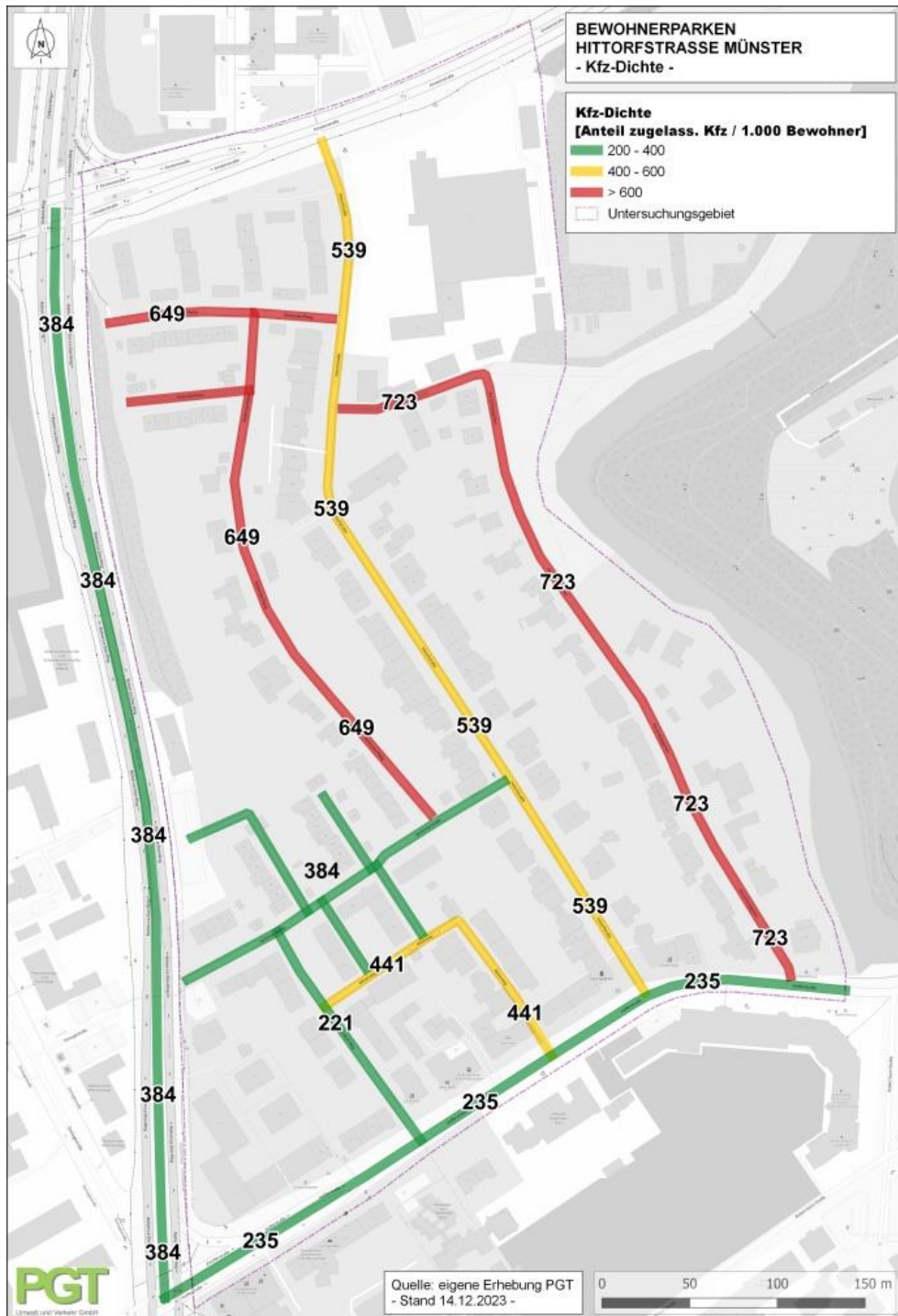


Abb. 5.5 Kfz-Dichte

Neben der Kfz-Dichte, die den Kfz-Besatz nachfrageseitig beschreibt, sind weitere angebotsbezogene Auswertungen hinzuzuziehen. Dazu sind die zugelassenen Kfz ins Verhältnis zum gesamten (öffentlichen und privaten) bzw. nur zum privaten Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet gesetzt worden (vgl. Anhang, Abb. 6.1, Abb. 6.2). In der Hittorfstraße und Hüffer-

straße stehen insgesamt weniger Stellplätze als zugelassene Kfz zur Verfügung. Berücksichtigt man nur die privaten Stellplätze, zeigt sich auch Am Schlossgarten und in der Sertürnerstraße ein solches Missverhältnis.

## 6 Bewertung

### 6.1 Parkraumanalyse

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen und Auswertungen (vgl. Kap. 5) werden im Folgenden bewertet:

#### 6.1.1 Auslastung

Die nächtlichen Auslastungen der öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätze sind auf die Nachfrage von Bewohnern zurückzuführen. Es fällt auf, dass in diesem Zeitraum nur die Hittorfstraße teilräumig hoch ausgelastet ist. In den umliegenden Parkbereichen stehen freie Stellplätze zur Verfügung. Insbesondere die Einsteinstraße, der nördliche Parkbereich Am Schlossgarten und der südliche Parkbereich im Rottendorffweg werden nachts kaum von Bewohnern genutzt. Insgesamt stehen nachts ca. 105 freie Stellplätze im Quartier zur Verfügung, davon ca. 70 Stellplätze Am Schlossgarten und im Rottendorffweg. Diese liegen auch für die Bewohner der Hittorfstraße in fußläufiger Entfernung zum Wohnort.

Tagsüber überlagert sich die Nachfrage der Bewohner nach Stellplätzen mit der Nachfrage von Berufstätigen und Besuchern umliegender Quartiere. Dies erklärt die höhere Auslastung der Einsteinstraße insbesondere morgens, da sich an der Einsteinstraße (universitäre) Einrichtungen befinden. Auch im südlichen Parkbereich Am Schlossgarten scheinen morgens und mittags die Stellplätze im Straßenraum durch Gewerbetreibende der umliegenden Geschäfte in der Hüfferstraße genutzt zu werden, was die höhere Auslastung von etwa 90 % erklärt.

Trotz dieser Überlagerung der Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den öffentlichen Parkraum im Quartier gibt es auch morgens noch etwa 110 freie Stellplätze, insbesondere in den Parkbereichen im Rottendorffweg, im nördlichen Parkbereich Am Schlossgarten sowie im Umfeld der Hüfferstraße.

Die Radabstellanlagen in der Hittorfstraße waren zum Zeitpunkt der Erhebung nur moderat ausgelastet. Folglich scheint das Stellplatzangebot für Fahrräder der Nachfrage mehr als entsprechen zu können. Anders stellt sich die Situation in den privaten Abstellanlagen in der Sertürnerstraße, im

Paul-Wulf-Weg und Möserweg dar, wo die bestehenden privaten Abstellanlagen häufig hoch- oder sogar überausgelastet sind.

### 6.1.2 Parkdauer

Die Parkdauer ermöglicht eine Differenzierung der Stellplatznachfrage nach Nutzergruppen im Tagesgang. Generell besteht über den gesamten Tagesverlauf eine Nachfrage nach Stellplätzen durch Bewohner. Insbesondere nachts ist die Nachfrage dieser Nutzergruppe erfahrungsgemäß am höchsten. Zur Beurteilung der Stellplatznachfrage werden daher die Auslastungen der Stellplätze durch Dauerparker, die aufeinanderfolgend in allen vier Umläufen sowie in den drei Umläufen um 12, 16 und 22 Uhr erfasst wurden, herangezogen (vgl. Anhang, Abb. 0.11, Abb. 0.12). Gemäß Tab. 5.4 gibt es demnach ca. 100 Bewohner, die im Tagesverlauf einen öffentlichen Stellplatz im Untersuchungsgebiet nachfragen.

Hohe Auslastungen durch bewohnerbezogenes Dauerparker sind im nördlichen und südlichen Parkbereich der Hittorfstraße sowie in geringerem Maße im südlichen Rottendorffweg und im Parkbereich Hüfferstraße festzustellen (vgl. Abb. 0.12). In den anderen Parkbereichen ist die Auslastung vergleichsweise gering.

Im Gegensatz zum Anforderungsprofil von Bewohnern beschränkt sich die Stellplatznachfrage der Berufstätigen gemäß der üblichen Geschäfts- und Bürozeiten überwiegend auf den Zeitraum zwischen 6 und 18 Uhr. Daher gibt die Auslastung der Dauerparker, die in drei Umläufen um 8, 12 und 16 Uhr erfasst worden sind, die Auslastung der öffentlichen Stellplätze durch Berufstätige näherungsweise wieder (vgl. Anhang, Abb. 0.13). Sonderfälle für bestimmte Berufsgruppen mit abweichenden Arbeitszeiten und nur kurzfristig parkende Berufstätige im Außendienst werden dadurch allerdings nicht abgedeckt.

Die höchsten Auslastungen an Dauerparken zwischen 8 und 16 Uhr treten mit 46 % im südlichen Parkbereich Am Schlossgarten auf. Dies deutet auf Parken durch Berufstätige hin. In geringerem Maße sind davon auch der nördliche und südliche Parkbereich in der Hittorfstraße betroffen (vgl. Abb. 0.13).

Die Parkdauererhebung zeigt eine Überlagerung von Dauerparken durch Bewohner und Berufstätige/Besucher in den nördlichen und südlichen Randbereichen des Wohnquartiers, insbesondere in der Hittorfstraße. Die

Spitzenauslastungen in der Hittorfstraße (vgl. Kap. 5.2) sind folglich auf die inkompatible Doppelanforderung an die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum durch unterschiedliche Nutzergruppen zurückzuführen.

### 6.1.3 Kfz-Besatz

Es besteht ein grundsätzlicher Zusammenhang zwischen dem Kfz-Besatz und der Stellplatz nachfrage innerhalb eines Quartiers. Dies trifft auch im Quartier Hittorfstraße zu, allerdings muss hier weiter differenziert werden. Die hochausgelastete Hittorfstraße weist im Vergleich zu den umliegenden Straßen eine moderate Kfz-Dichte auf (vgl. Abb. 5.5). Die Ursache für die hohe Auslastung liegt also nicht in einem überdurchschnittlichen Kfz-Besatz begründet.

Die potenzielle Nachfrage nach Stellplätzen erklärt nicht, warum die Hittorfstraße stärker ausgelastet ist als bspw. der Rottendorffweg oder Am Schlossgarten, wo die Kfz-Dichte höher ist. Daher besteht Grund zu der Annahme, dass die räumlichen Unterschiede in der Auslastung der Stellplätze auf das Stellplatzangebot zurückzuführen sind. Dazu sind zwei theoretische Auslastungen auf Basis der im Quartier straßenbezogen zugelassenen Stellplätze berechnet worden:

Wie die theoretische **Auslastung aller vorhandenen Stellplätze** (inkl. private Stellplätze) bei einer gleichzeitigen Stellplatznachfrage für alle zugelassenen Kfz zeigt, liegt in der Hittorfstraße und in der Hüfferstraße ein Mangel an Stellplätzen vor (vgl. Abb. 6.1): In der Hittorfstraße entfallen auf jeden Stellplatz 1,6 zugelassene Kfz. In der Hüfferstraße könnte nur jedes zweite zugelassene Kfz geparkt werden. Im Rottendorffweg und Am Schlossgarten wären in diesem Szenario hingegen noch freie Kapazitäten verfügbar. Insgesamt stehen etwa 550 zugelassene Kfz im Quartier Hittorfstraße etwa 630 öffentlichen und privaten Stellplätzen gegenüber.

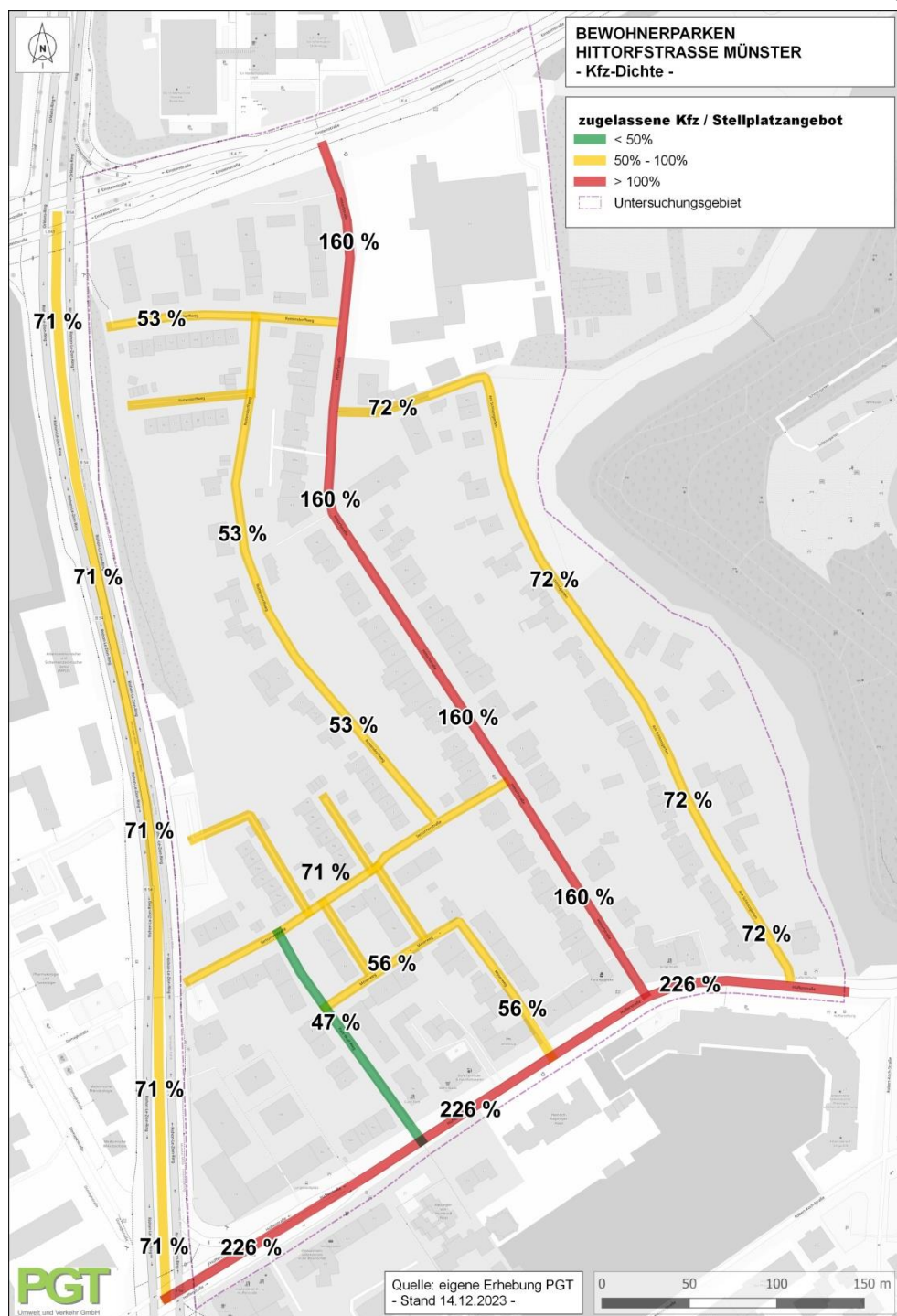


Abb. 6.1 Zugelassene Kfz je Stellplatzangebot

Unter Berücksichtigung **ausschließlich privater Stellplätze** zeigt sich, dass insbesondere in der Hittorfstraße ein Missverhältnis zwischen zugelassenen Kfz und privaten Stellplätzen besteht (vgl. Abb. 6.2). Den 205 zugelassenen Kfz stehen hier nur 25 private Stellplätze gegenüber. Folglich gibt es über achtmal mehr zugelassene Kfz als private Stellplätze in der

Hittorfstraße. Die Hauptursache für die Spitzenauslastungen in der Hittorfstraße ist also ein Mangel an privaten Stellplätzen. In der Hittorfstraße könnten rechnerisch nur etwa 12 % aller zugelassenen Kfz auf privaten Stellplätzen geparkt werden. Im gesamten Quartier beträgt dieser Anteil hingegen 54 %.

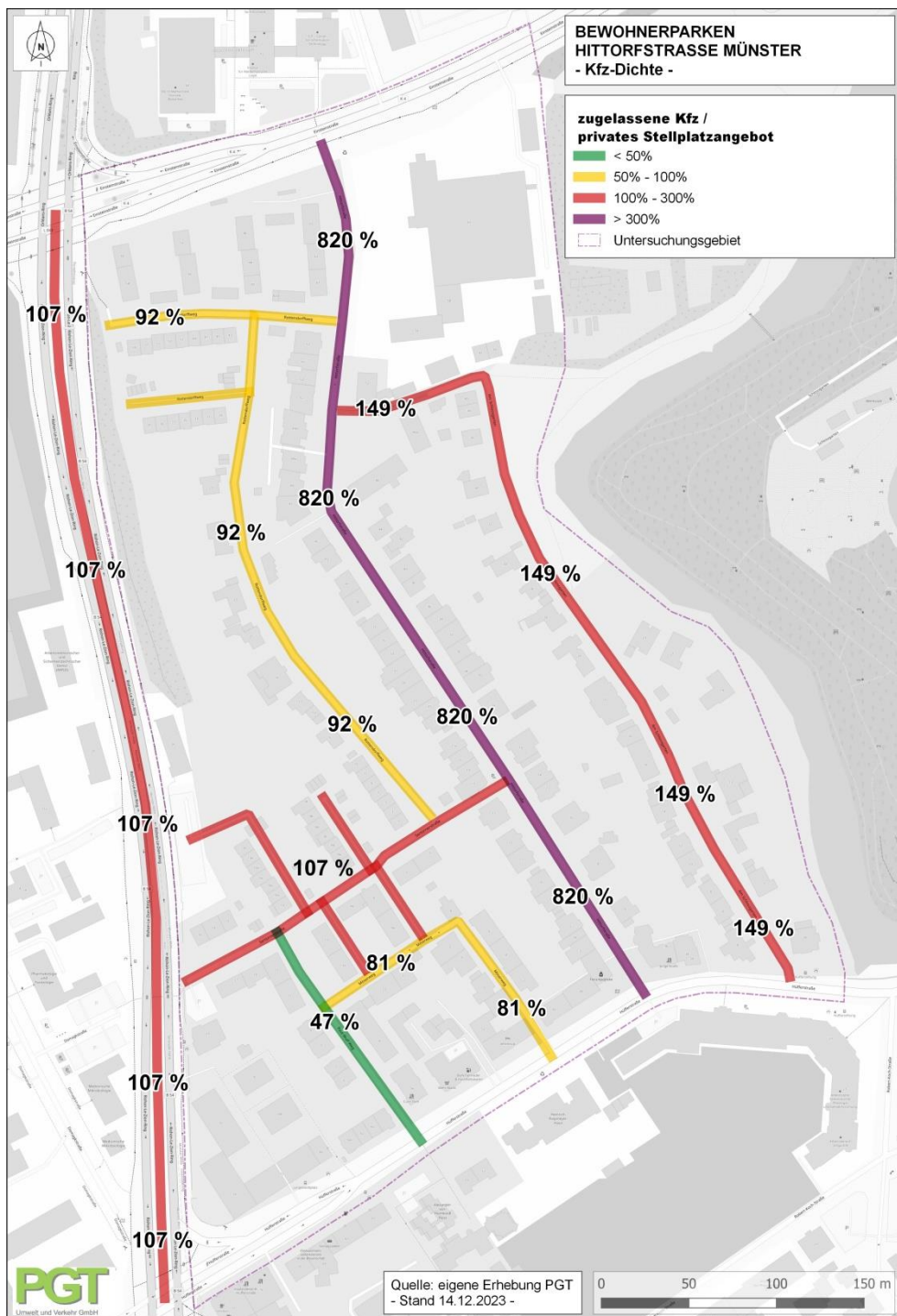


Abb. 6.2 Zugelassene Kfz je privates Stellplatzangebot

Zusammenfassend ist in der Hittorfstraße ein Mangel an privaten und öffentlichen Stellplätzen festzustellen. Da die Erhebung der Stellplätze auf privatem Grund nur soweit einsehbar erfolgt ist, könnte die tatsächliche Anzahl der privaten Stellplätze leicht höher ausfallen. In den anderen Straßen des Quartiers besteht mit wenigen Ausnahmen kein erheblicher Mangel an privaten oder öffentlichen Stellplätzen. Im Gegenteil stehen sogar freie Kapazitäten auf öffentlichen Stellplätzen zur Verfügung, die den Mangel an privaten und öffentlichen Stellplätzen in der Hittorfstraße überkompensieren. Daher kann die Parkraumsituation über das gesamte Quartier als unproblematisch angesehen werden.

In Bezug auf Motorisierung und Verkehrsmittelwahl sind verschiedene Varianten für die zukünftige Mobilität in Münster im Betrachtungshorizont bis 2035 möglich. Laut Prognose des Masterplan Mobilität Münster 2035+ ist unter Berücksichtigung des aktuellen Trends für das Stadtgebiet Münster bis 2035 u. a. mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens bei allen Verkehrsmitteln zu rechnen. Dies ist auf die wachsende Bevölkerung und die positive Arbeitsplatzentwicklung in Münster zurückzuführen.<sup>6</sup>

Abhängig von der Entwicklung des Kfz-Besatzes könnte sich die Stellplatzsituation im Quartier Hittorfstraße durch eine entsprechende Veränderung der Verkehrsmittelzusammensetzung zukünftig aber auch entspannen. Das ambitionierte Vorgehen der Stadt Münster „auf dem Weg zu einer klimaneutralen und stadtverträglichen Mobilität, die gesellschaftliche Teilhabe garantiert“<sup>7</sup>, lässt langfristig eine entsprechende Entwicklung erwarten.

#### 6.1.4 Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Parkraumanalyse (vgl. Kap. 5) lassen sich zusammenfassend wie folgt bewerten:

- Bei allen vier Umläufen sind etwa 60 % bis 65 % der Kfz-Stellplätze im **gesamten Untersuchungsgebiet** belegt. Der Parkdruck ist folglich gering, da zu jeder Zeit über 100 freie Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung stehen.
- Abhängig von der Tageszeit ist in **einzelnen Straßenabschnitten** eine Auslastung über 90 % und somit ein lokal sehr hoher Parkdruck festzustellen. Nachts betrifft dies die gesamte Hittorfstraße, tagsüber die

<sup>6</sup> Stadt Münster / PTV Transport Consult GmbH (2024): Masterplan Mobilität Münster 2035+, S. 23. Verfügbar unter: <https://mobil-in-muenster.de/masterplan-mobilitaet/>

<sup>7</sup> ebenda, S. 37

Hittorfstraße, Einsteinstraße und Am Schlossgarten im nördlichen und südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes.

- Die Auswertung des Kfz-Besatzes zeigt einen signifikanten Mangel an privaten Stellplätzen in der Hittorfstraße sowie teilweise Am Schlossgarten.
- In den Randbereichen ist über die Parkdauererhebung eine Überlagerung der Nutzungsanforderungen von Bewohnern und quartiersfremden Nutzern (z. B. Beschäftigte, Besucher) festzustellen.

## 6.2 Bewohnerparken

Die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Quartier Hittorfstraße sind nicht gegeben, da im Untersuchungsgebiet kein erheblicher Parkdruck festzustellen ist und in zumutbarer Entfernung zu den höher ausgelasteten Straßenabschnitten freie Stellplätze zur Verfügung stehen (vgl. Tab. 6.1, Abb. 2.1). Die Stellplatznachfrage von quartiersfremden Berufstätigen und Besuchern im nördlichen und südlichen Randbereich des Quartiers belastet den Parkraum im Untersuchungsgebiet messbar. Der Mangel an privaten Stellplätzen in der Hittorfstraße und Am Schlossgarten, der ebenfalls ursächlich für die abschnittsweise hohe Auslastung der öffentlichen Stellplätze ist, kann durch das Stellplatzangebot in den weniger ausgelasteten Straßen des Quartiers kompensiert werden. Auch nachts stehen trotz nahezu Vollauslastung der Hittorfstraße südlich des Modalfilters ca. 105 freie Stellplätze im gesamten Quartier zur Verfügung.

Aus den oben genannten Gründen ist nicht nur das Bewohnerparken an sich gegenüber anderen Nutzergruppen zu stärken, sondern auch eine gleichmäßigere Ausnutzung des Stellplatzangebots anzustreben, um die hohe Auslastung in der Hittorfstraße und Am Schlossgarten zu reduzieren.

Voraussetzung (VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e)	Bewertung
Mangel an privaten Stellplätzen (✓)	nur straßenbezogen gegeben
allgemein erheblicher Parkdruck	nein
Bewohner finden in zumutbarer Entfernung zur ihrer Wohnung regelmäßig keinen Kfz-Stellplatz	nein, wenn zumutbare Entfernung $\leq$ 300 m
maximale Ausdehnung der Zone < 1.000 m ✓	Ausdehnung max. 600 x 350 m
werktags von 9:00 bis 18:00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 % der Parkflächen für Bewohner reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % (✓)	bei Umsetzung
maximal 5 % der nicht-reservierten Flächen für Car-Sharing (✓)	bei Umsetzung

Tab. 6.1 Überprüfung rechtlicher Anforderungen ans Bewohnerparken

### 6.3 Verkehrliche Gesamtsituation

Angesichts der bestehenden Beschilderung stellt sich die Frage, wie die Ausweisung einer Bewohnerparkzone im Quartier Hittorfstraße die (rechtliche) Situation für die Bewohner verbessern kann. Schon heute dürfen nämlich ausschließlich Anlieger in das Quartier einfahren. Im Zuge der Parkdauererhebung sind jedoch quartiersfremde Kfz-Nutzer nachgewiesen worden, die vor dem Hintergrund der vorhandenen Geschäftsnutzungen nicht ausschließlich Anlieger sein können. Die geltenden Regelungen werden also nicht eingehalten.

Unter der Voraussetzung, dass die geltenden Zufahrts- und Parkregelungen im Untersuchungsgebiet eingehalten würden, wären die Anwohner bei der Stellplatzsuche im Quartier stärker privilegiert als im Falle einer Bewohnerparkzone. Aktuell dürfen nämlich ausschließlich Anlieger im Quartier parken, ohne einen Teil der Stellplätze zur öffentlichen Nutzung durch Dritte bereitzustellen. Der Großteil der vorhandenen Geschäftsnutzungen im Quartier befindet sich an der Hüfferstraße, also außerhalb der nur für Anlieger freigegebenen Straßen. Daher dürften fast alle parkberechtigten Anlieger Anwohner sein, was das Quartier schon heute zu einer „faktischen Bewohnerparkzone“ macht. Da die Regelungen für alle Anwohner unab-

hängig vom Besitz eines Parkausweises gelten, fallen zudem keine Gebühren an.

Darüber hinaus wird empfohlen, die Beschilderung auf Sinnhaftigkeit und Eindeutigkeit zu überprüfen. Die Beschilderung der Hittorfstraße als Fahrradstraße schließt nämlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Einfahrtverbot für alle motorisierten Kraftfahrzeuge ein. Einzig das Zusatzschild „Anwohner frei“ (VZ 1020-30) genügt, um Durchgangsverkehr die Einfahrt zu verbieten. Es ist eine Beschilderung zu wählen, die sowohl verständlich und eindeutig ist als auch durch Kontrollen durchgesetzt werden kann.

## 7 Ergänzende Lösungswege

Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone ist unter den aktuellen Bedingungen aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig. Die rechtlichen Anforderungen an das Bewohnerparken sind im Untersuchungsgebiet nur eingeschränkt erfüllt (vgl. Tab. 6.1).

Aufgrund des nachgewiesenen Parkdrucks in der Hittorfstraße, stellt sich die Frage nach ergänzenden Lösungswegen zur Verbesserung der Parkraumsituation für die Bewohner. Ziel sollte sein die Stellplatznachfrage der Bewohner aus der Hittorfstraße heraus in umliegende Straßen des Quartiers, mit geringerer Auslastung, zu verlagern und Parksuchverkehre zu verringern.

Es wird empfohlen, in der Hittorfstraße bis zu drei Stellplätze für **Kurzzeitparken** mit VZ 286 („eingeschränktes Halteverbot“) gemäß StVO einzurichten, die Bewohnern das Be- und Entladen ihrer Fahrzeuge (bspw. für Einkäufe, Urlaubsvorbereitung etc.) ermöglichen soll. Alternativ ist eine Ausweisung dieser Stellplätze als **Lade-/ Lieferzonen** entsprechend der Empfehlungen des Integrierten Parkraumkonzeptes zu Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren zu prüfen. Auf diese Weise stehen allen Bewohnern für den Bedarfsfall Stellplätze in direkter Nähe zum Wohnsitz zur Verfügung. Die Wirksamkeit der Maßnahme hängt jedoch entscheidend davon ab, ob die Einhaltung des Kurzzeitparkens regelmäßig kontrolliert wird.

Ergänzend sollen ein bis zwei **quartiersbezogene Mobilpunkte** im Untersuchungsgebiet mit Verleihangeboten für Fahrradanhänger, Lastenfahrräder und Carsharing entsprechend der Empfehlungen des Integrierten Parkraumkonzeptes eingerichtet werden. Dazu werden je Mobilpunkt zwei öffentliche Stellplätze im Straßenraum umgenutzt. Die Mobilpunkte sollten vorzugsweise im Norden und Süden der Hittorfstraße eingerichtet werden.

Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind bedarfsorientiert nach Absprache zwischen Betroffenen und der Verwaltung auszuweisen, da eine willkürliche Einrichtung von Behindertenstellplätzen in Wohnstraßen aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll ist. In der Hüfferstraße hingegen wird aufgrund der Geschäftsnutzungen die Ausweisung eines Behindertenstellplatzes befürwortet.

Bezogen auf die Parkraumsituation für Fahrräder besteht kein zwingender Handlungsbedarf zur Einrichtung weiterer Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum. Als radverkehrsfördernde Maßnahme sollten dennoch unabhängig der aktuellen Nachfrage in der nördlichen Hittorfstraße und im Rottendorffweg zwei zusätzliche Stellplätze für Lastenräder angeboten werden.

Darüber hinaus sollten die Bewohner der Hittorfstraße für die ungleiche Verteilung der Auslastung im Quartier sensibilisiert werden. Dazu bieten sich unterschiedliche Formate der **Öffentlichkeitsarbeit** an, bspw. Bürgergespräche, Workshops oder Aushänge an zentralen Anlaufstellen im Quartier. Dabei muss besonders betont werden, dass ausreichend freie Stellplätze im Rottendorffweg und Am Schlossgarten in zumutbarer Entfernung mit einer attraktiven Fußwegeverbindung zur Verfügung stehen. Auf diese Weise kann erreicht werden, dass einige Bewohner ihre Verhaltensmuster dementsprechend ändern, was mittel- bis langfristig zu einer Entlastung der Hittorfstraße führen kann.

## 8 Fazit

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung zeigen derzeit keinen Handlungsbedarf zur Ausweisung einer Bewohnerparkzone im Quartier Hittorfstraße. Nichtsdestotrotz bestehen Potenziale zur Verbesserung der Parkraumsituation. Die dargestellten Lösungswege zeigen diesbezüglich vielfältige Möglichkeiten auf. Einen Weg zur Lösung aller vorhandenen den Parkraum betreffenden Mängel im Untersuchungsgebiet gibt es aus gutachterlicher Sicht nicht. Daher kommt es nun auf eine verträgliche Umsetzung ausgewählter Maßnahmen an, die in einem iterativen Prozess evaluiert und sukzessive ergänzt werden müssen.

ANHANG

Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

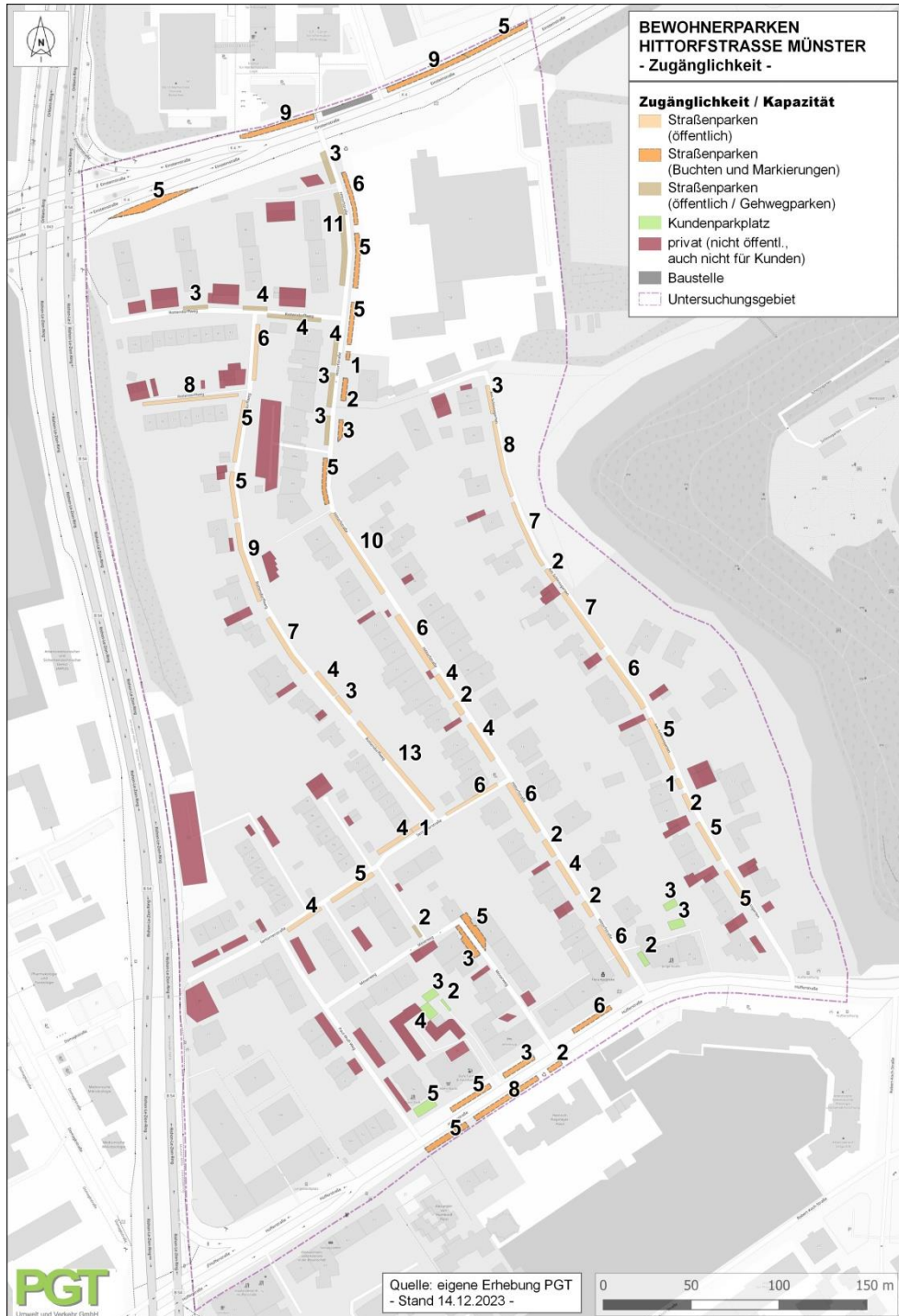


Abb. 0.1 Zugänglichkeit

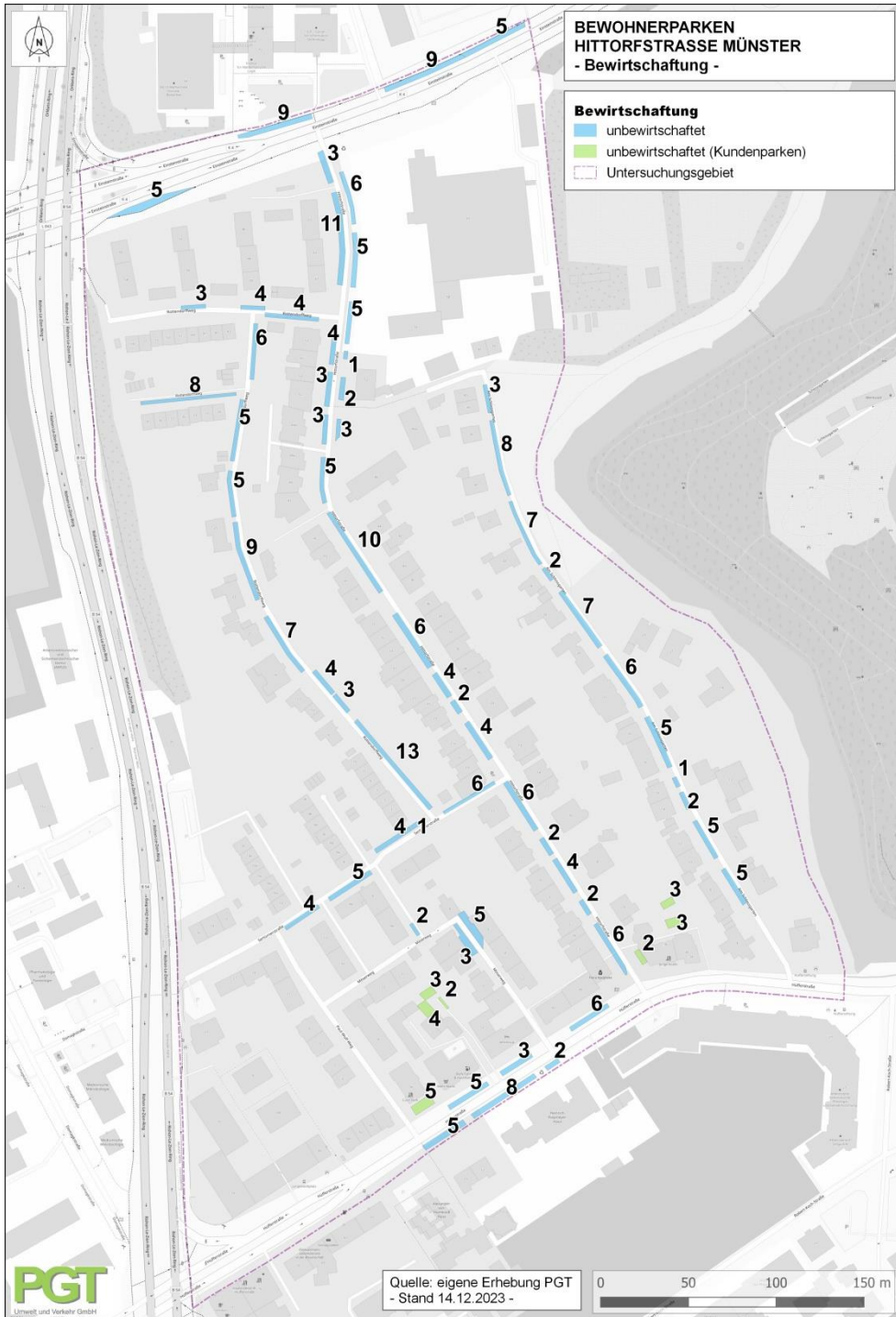


Abb. 0.2 Bewirtschaftung

### Auslastung Kfz-Stellplätze nach Umläufen

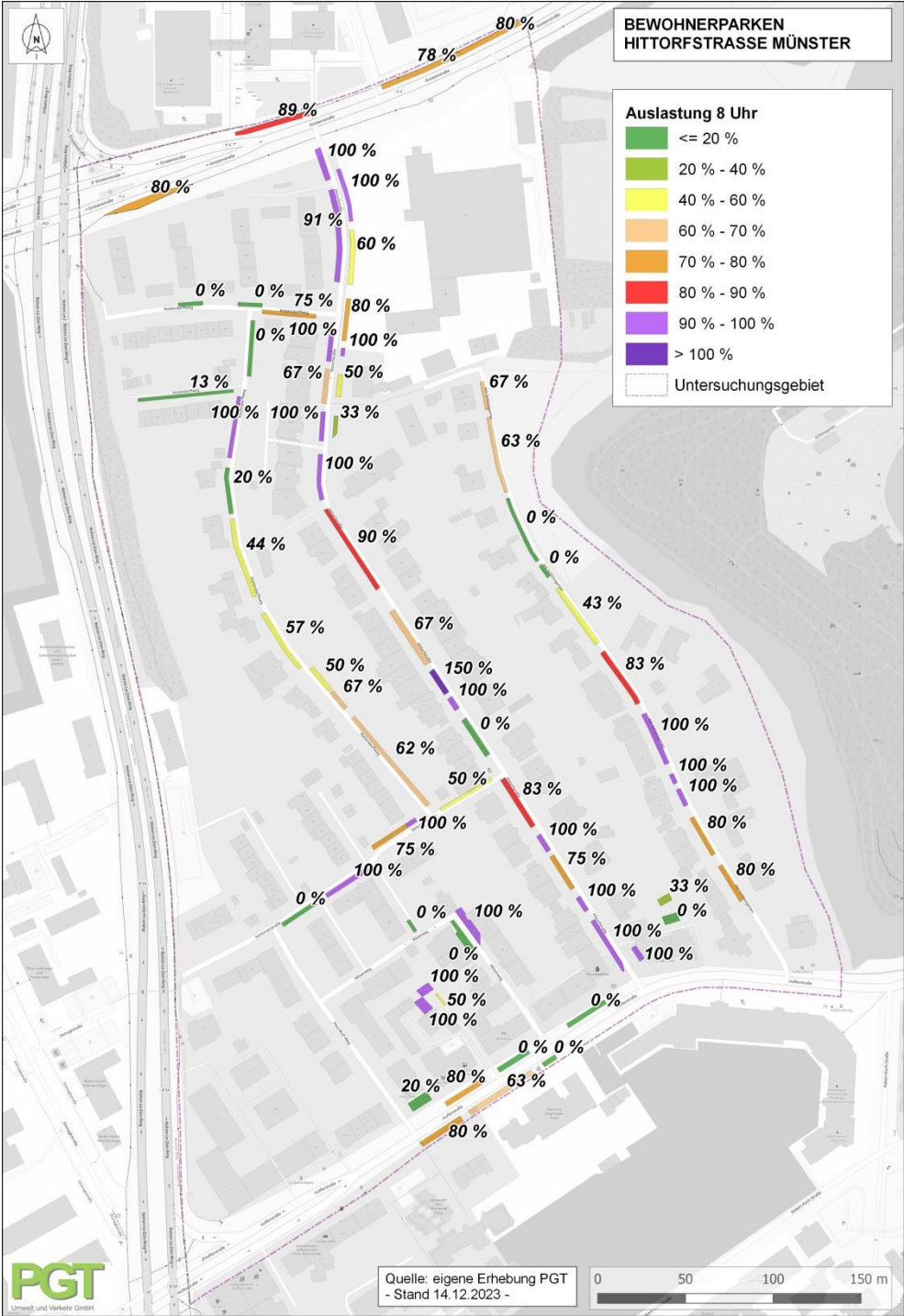


Abb. 0.3 Auslastung Kfz-Stellplätze um 8 Uhr

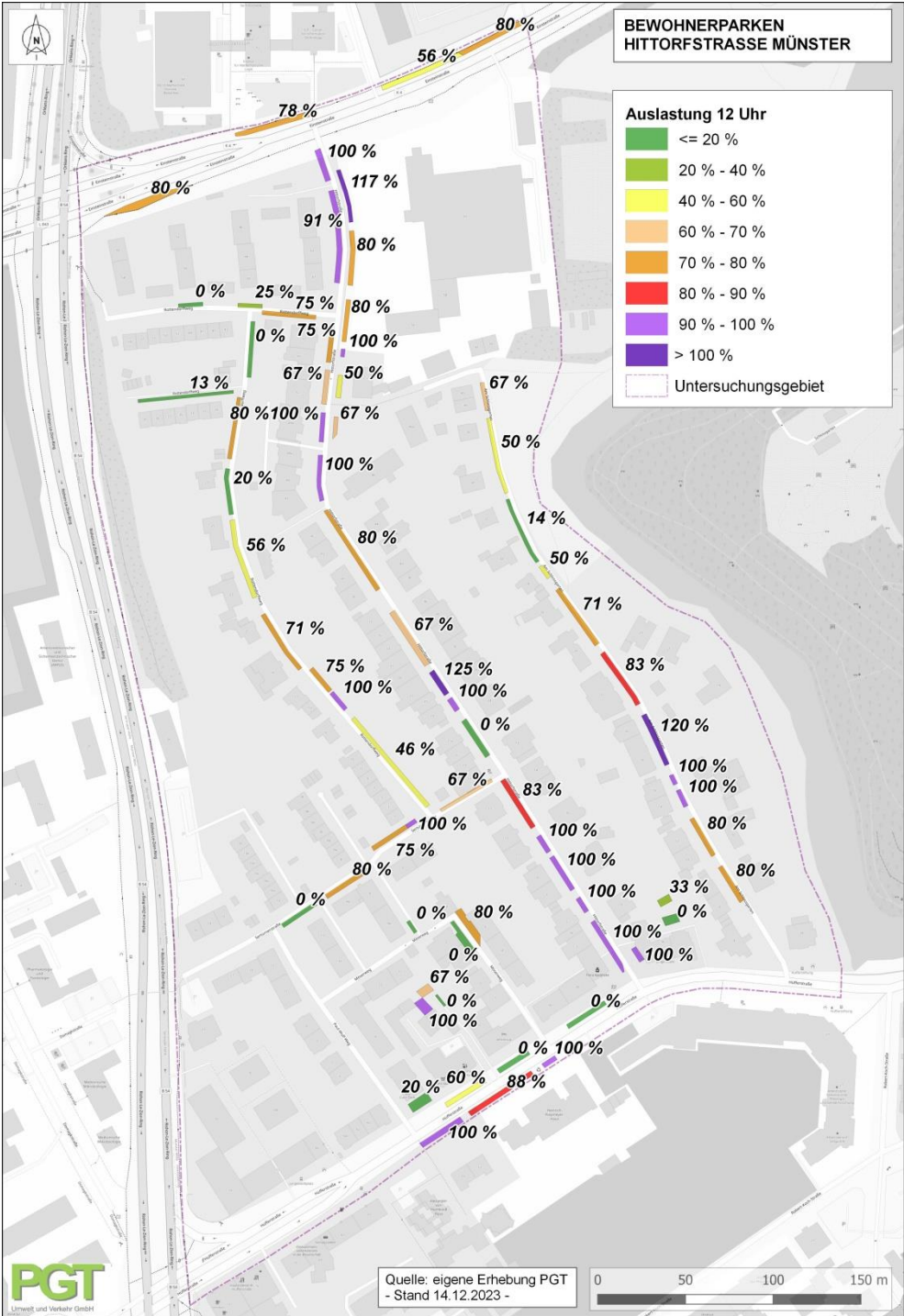


Abb. 0.4 Auslastung Kfz-Stellplätze um 12 Uhr

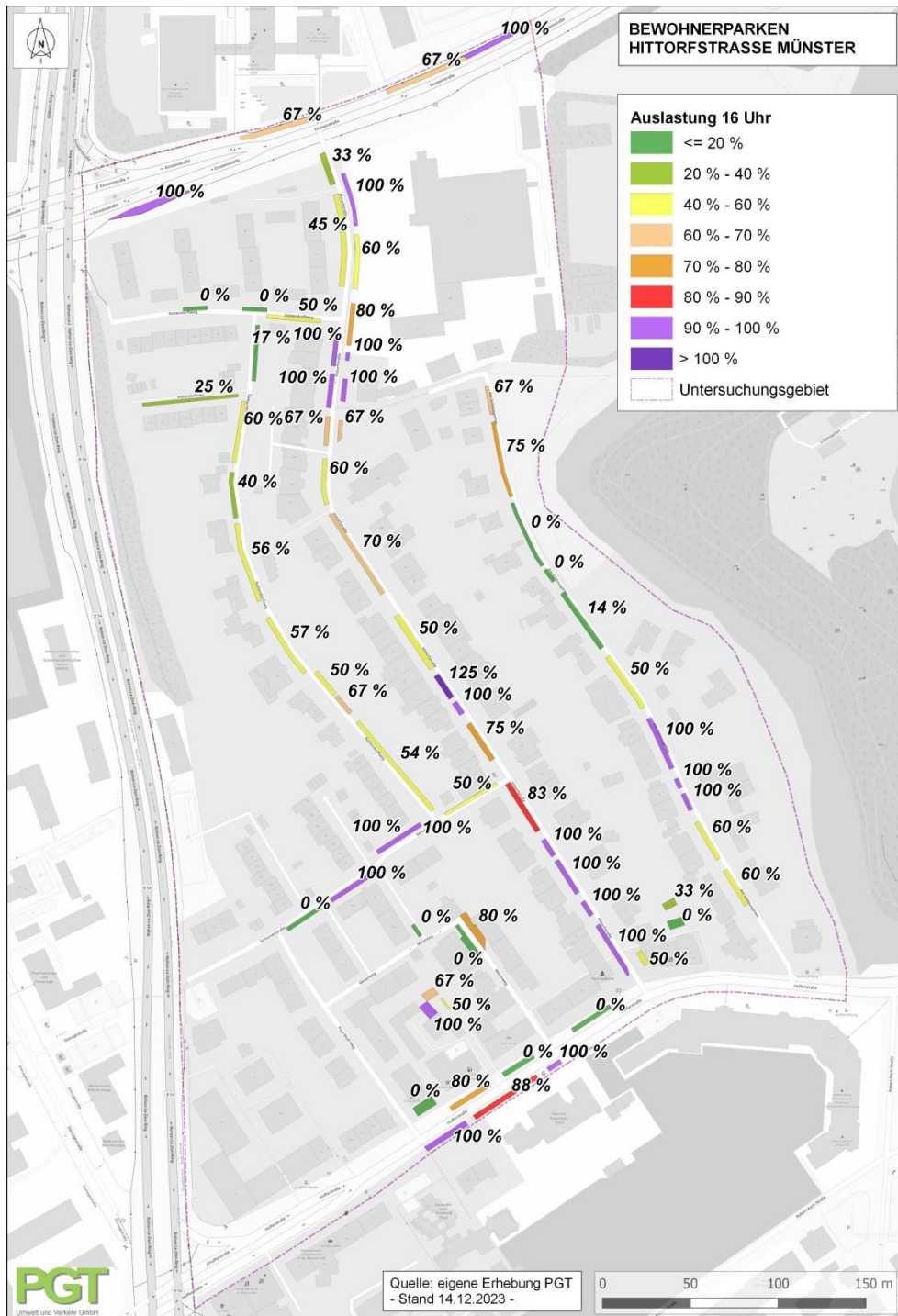


Abb. 0.5 Auslastung Kfz-Stellplätze um 16 Uhr

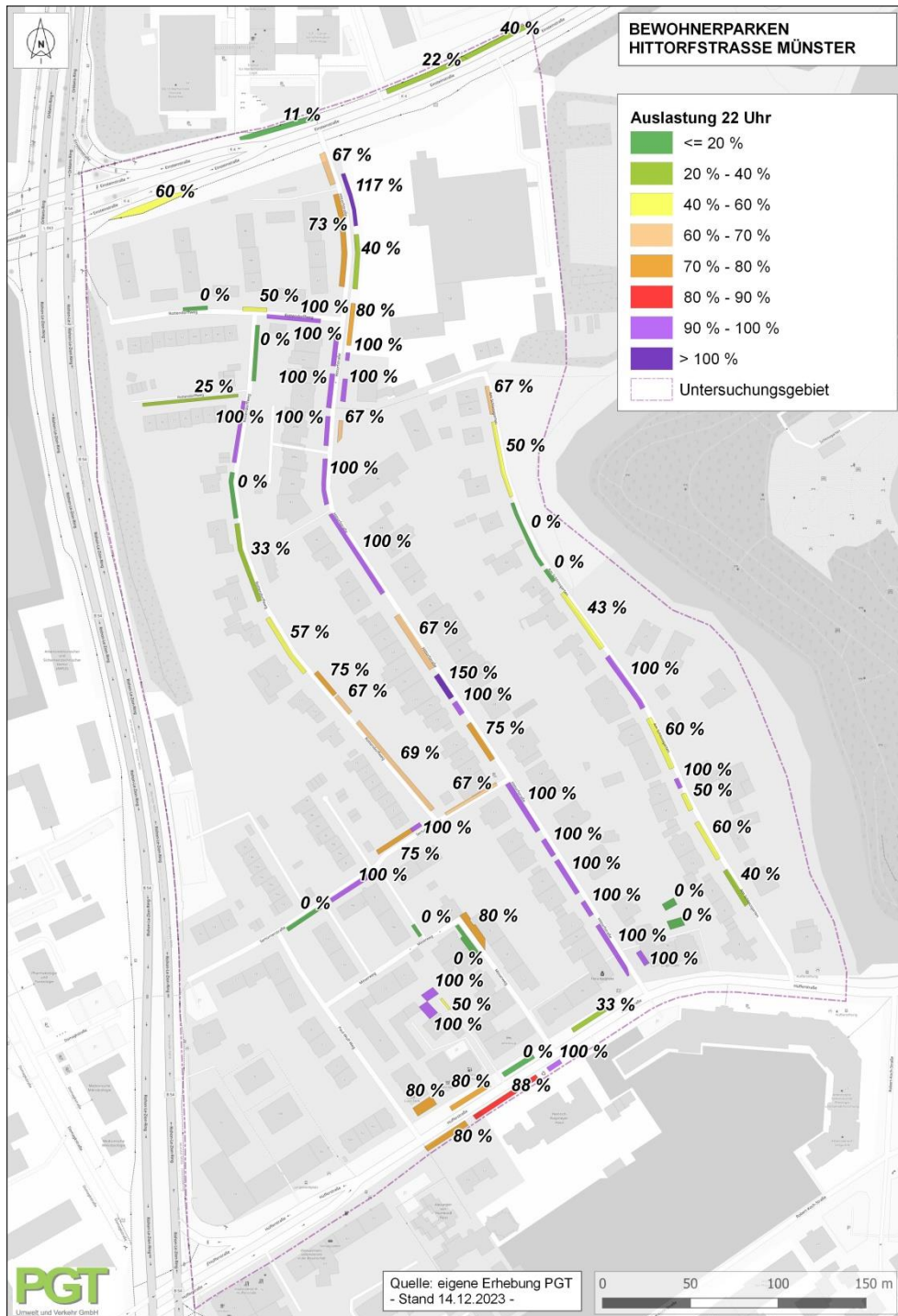


Abb. 0.6 Auslastung Kfz-Stellplätze um 22 Uhr

Auslastung Parkbereiche nach Umläufen

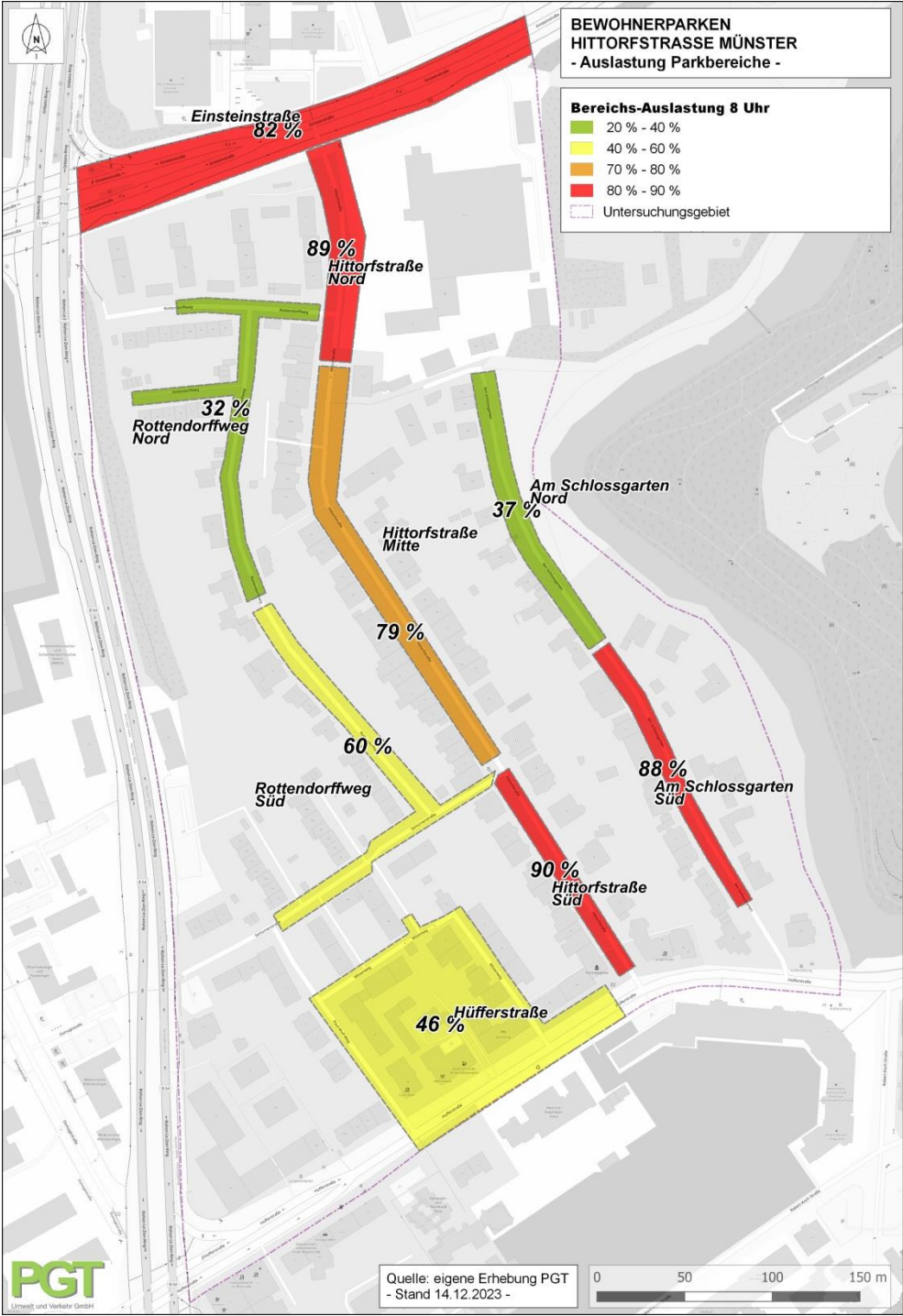


Abb. 0.7 Auslastung Parkbereiche um 8 Uhr

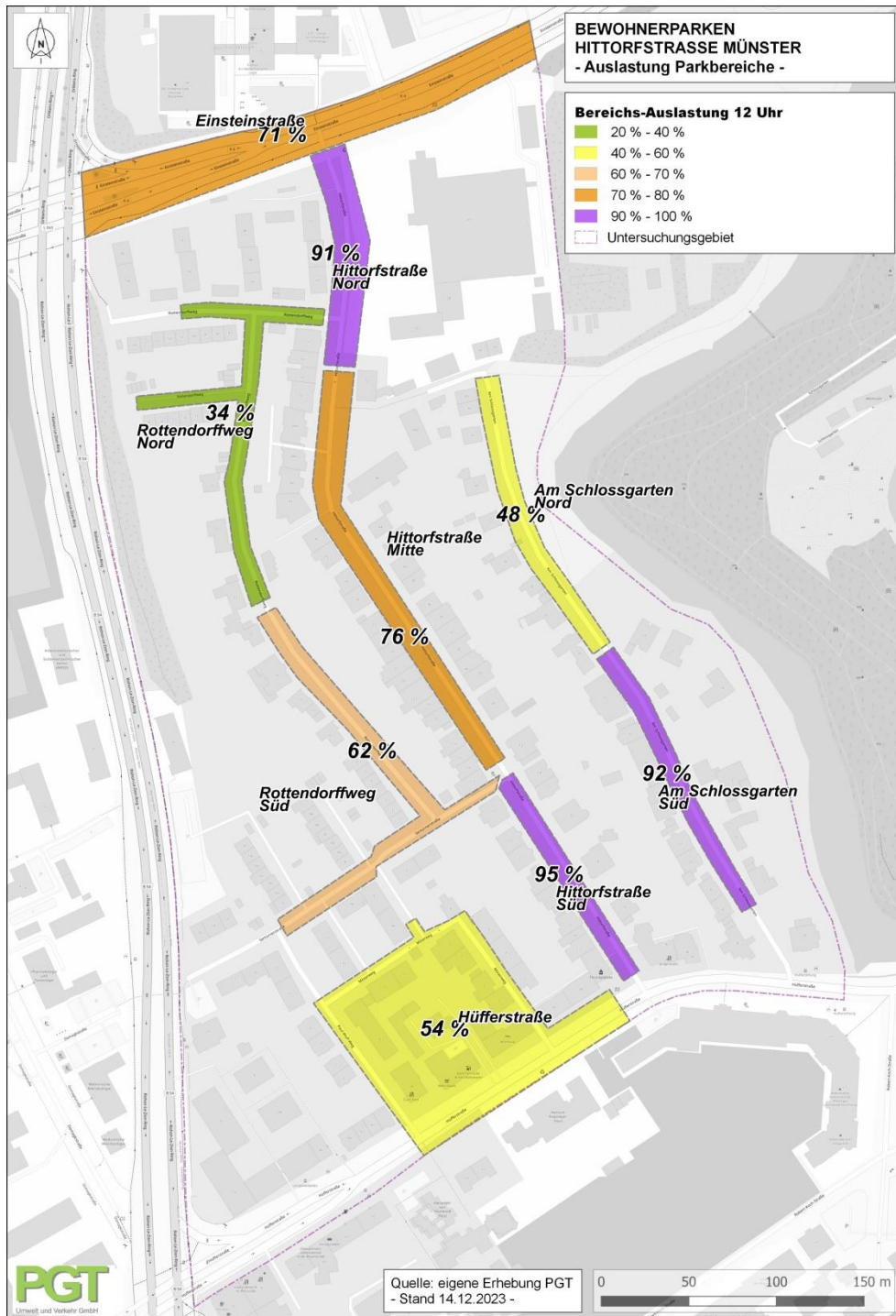


Abb. 0.8 Auslastung Parkbereiche um 12 Uhr

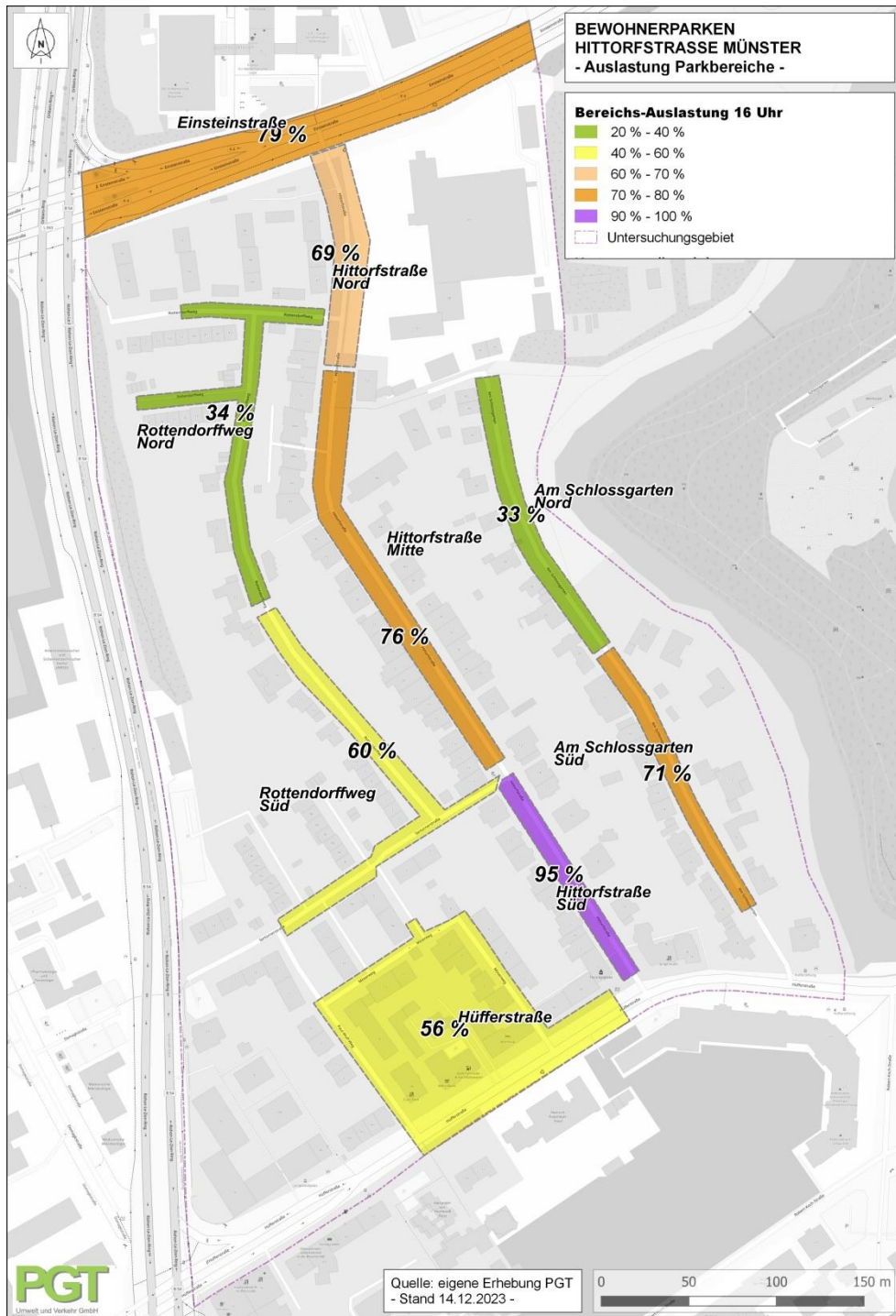


Abb. 0.9 Auslastung Parkbereiche um 16 Uhr

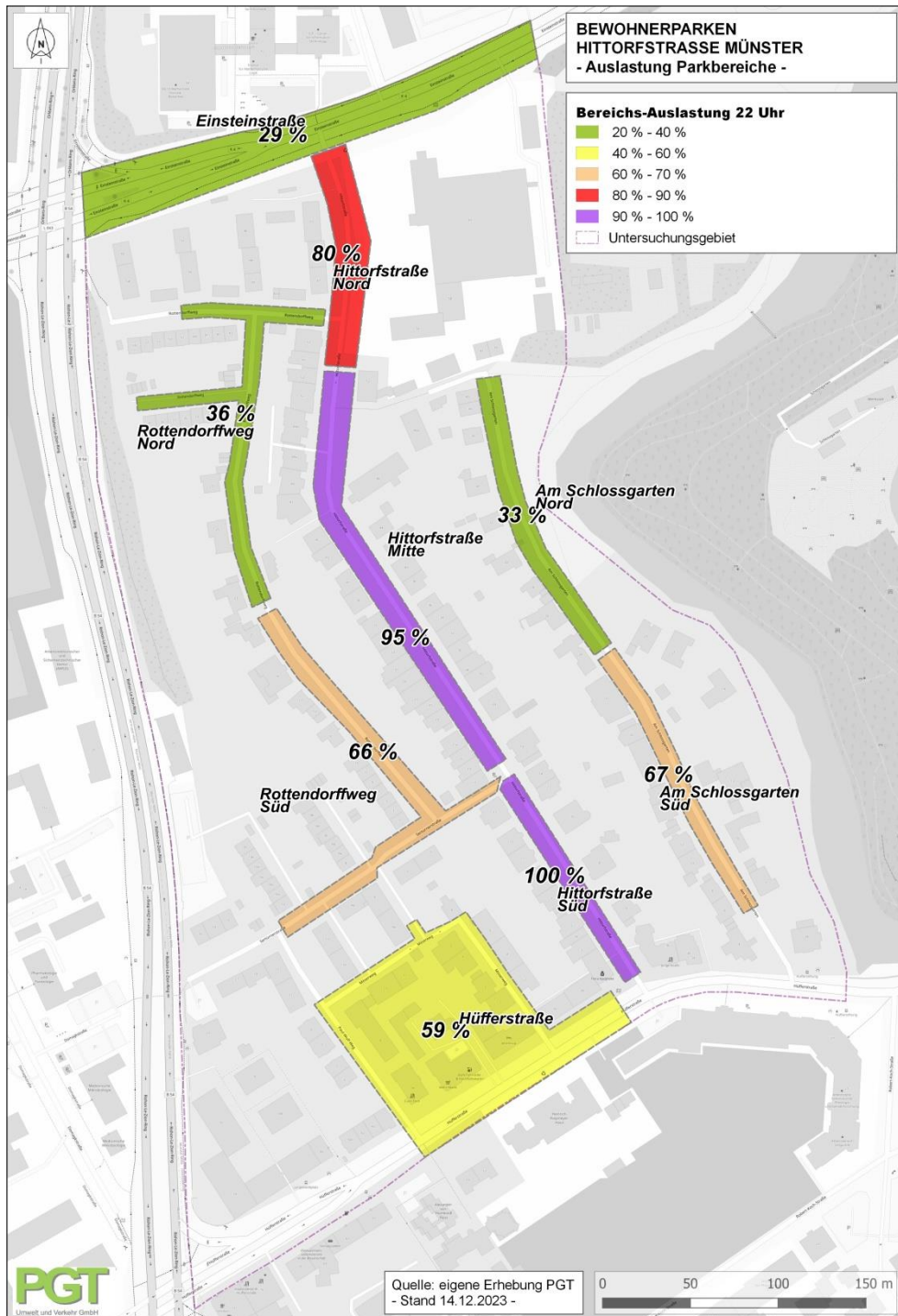


Abb. 0.10 Auslastung Parkbereiche um 22 Uhr

Auslastung durch Dauerparken

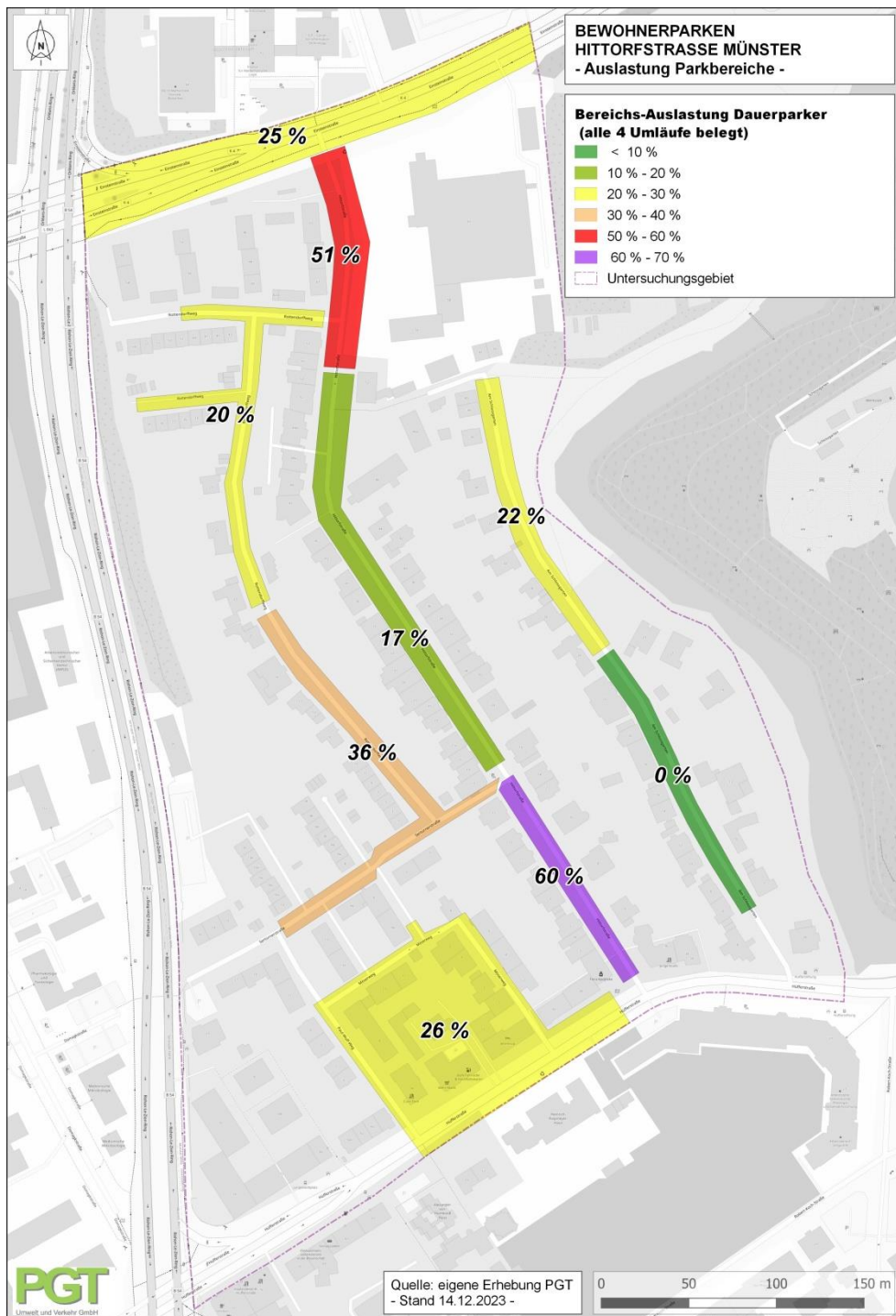


Abb. 0.11 Auslastung durch Dauerparken (8 bis 22 Uhr belegt)

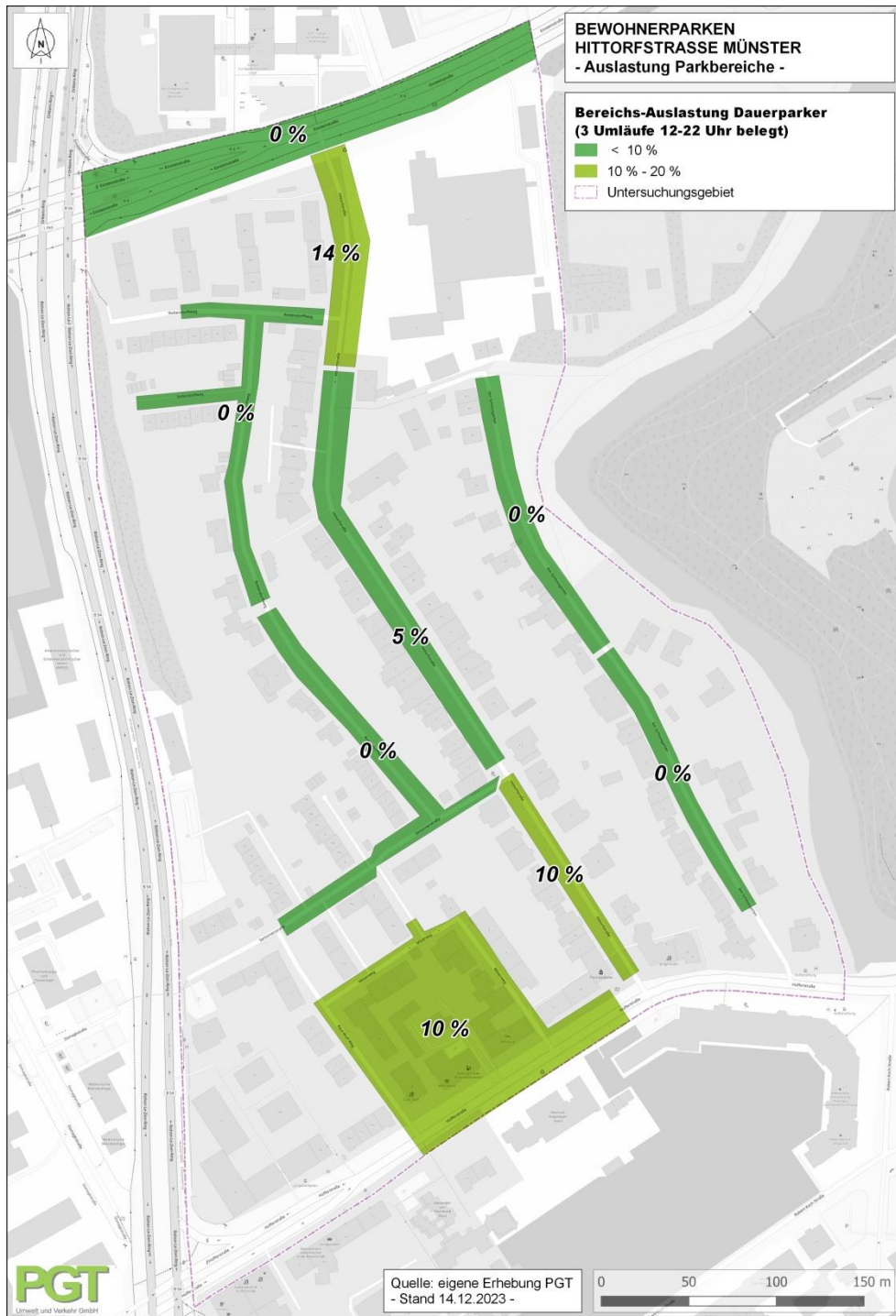


Abb. 0.12 Auslastung durch Dauerparker (12 bis 22 Uhr belegt)

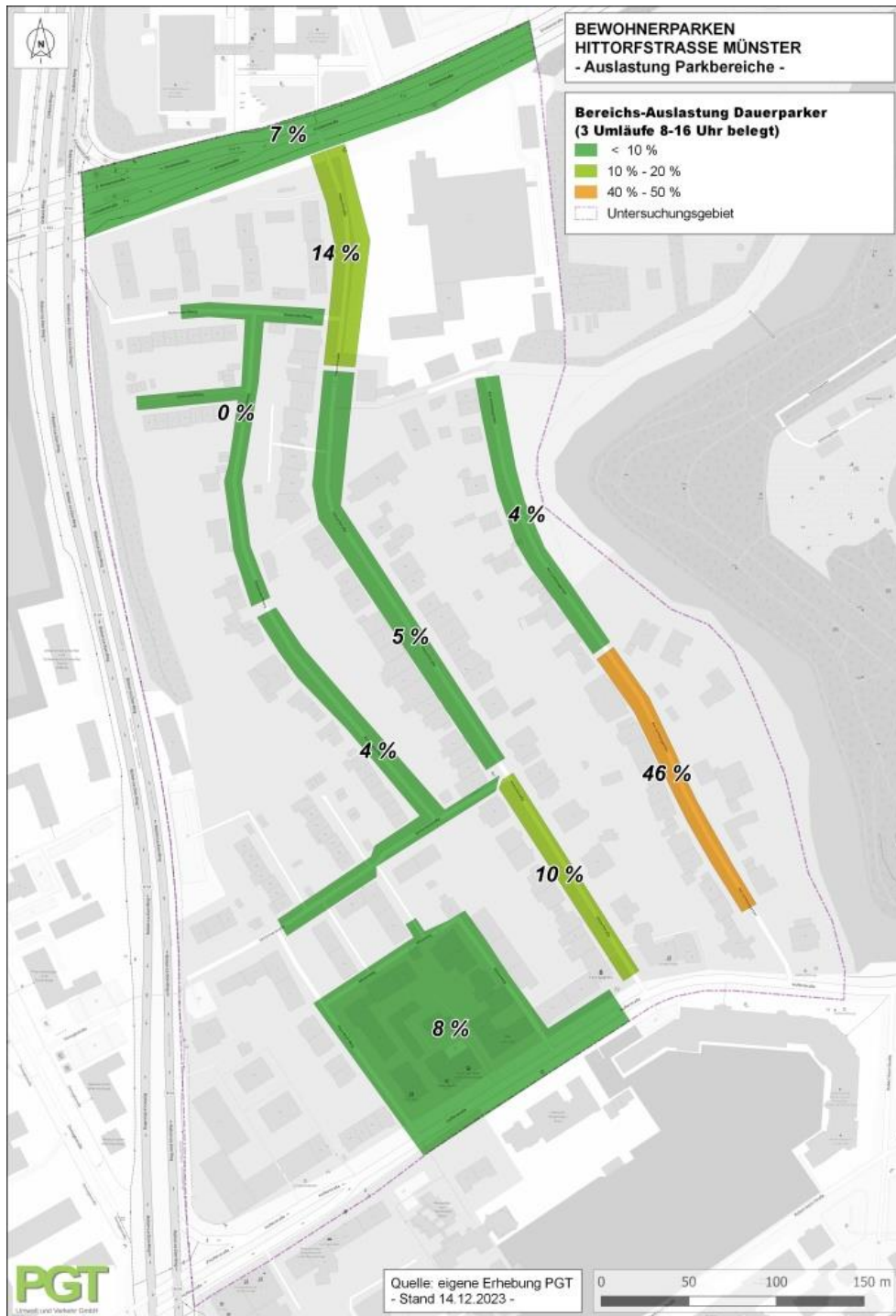


Abb. 0.13 Auslastung durch Dauerparken (8 bis 16 Uhr belegt)