



# Wolbecker Visionen

Internationaler Workshop – Verkehrsplanung in  
Wolbeck

26. – 29.09. 2010

(Ergebnispräsentation aus dem Englischen übersetzt und überarbeitet durch das Amt für Stadtentwicklung,  
Stadtplanung, Verkehrsplanung)

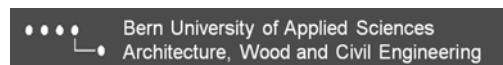
# Teilnehmer



Universität von Wuppertal,  
Deutschland



Universität von Rostov,  
Russland



Bern University of Applied Sciences,  
Schweiz



Universität von Stellenbosch,  
Südafrika

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Wuppertal, Deutschland

Prof. Dr. Vladimir Zyrianov, Rostov/Don, Russland

Prof. Dipl.-Ing. Marion Doerfel, Bern, Schweiz

Louis Roodt, Stellenbosch, Südafrika

und 22  
Studentinnen und  
Studenten aus  
diesen Ländern

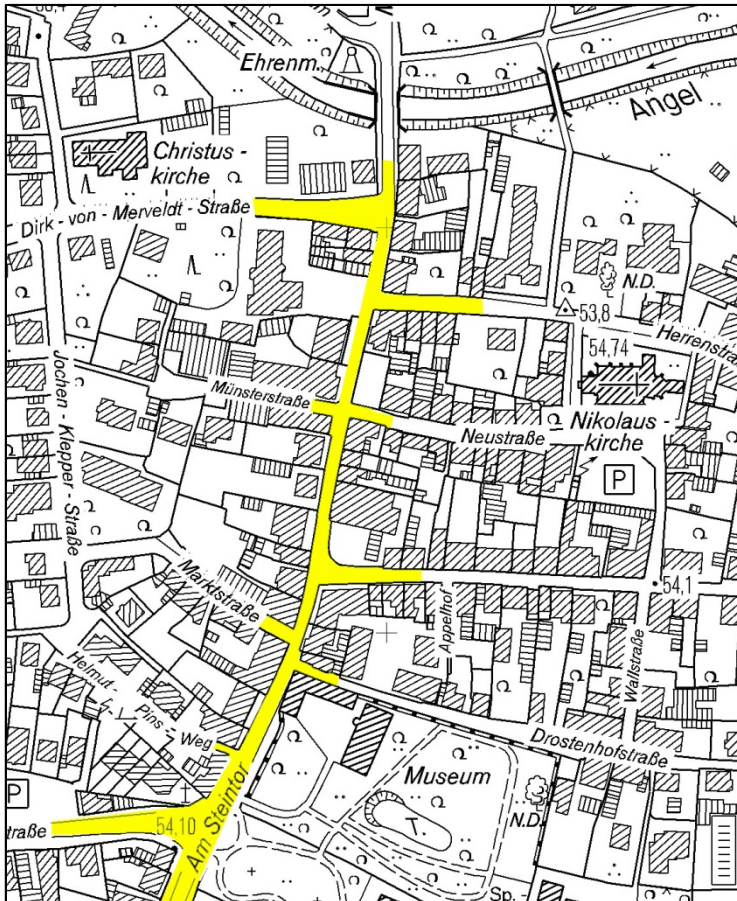
Im Auftrag von



Initiative:

Bürgerforum Wolbeck

## Planbereich



- Münsterstraße / Am Steintor nördlich der Angel Brücke - Bereich Ehrenmal - bis zur Hiltruper Straße
- Länge der umzugestaltenden Straße ca. 330 m
- Engster Bereich zwischen Hofstraße und Hiltruper Straße 7 m
- 
- Der engste Bürgersteigbereich beträgt 70 cm
- Verkehrsaufkommen heute: 10.000-12.500 Kfz/24 h

## Münsterstraße / Am Steintor heute



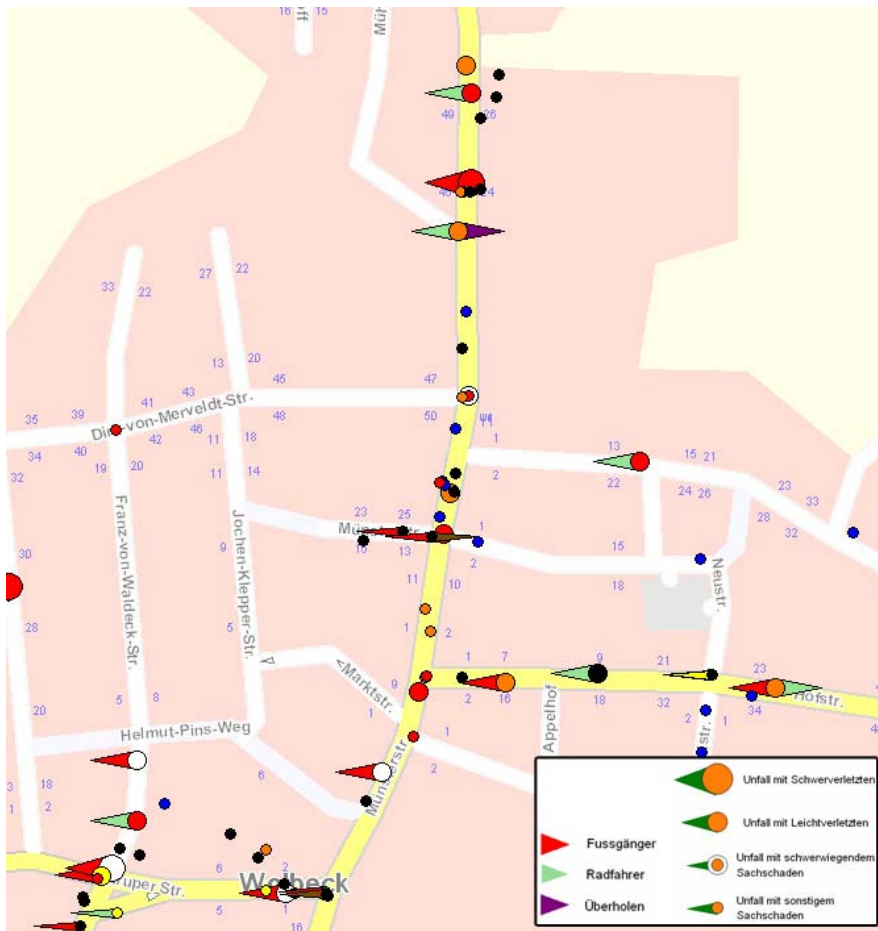


## Wolbeck morgen



- Die Straßen im Zentrum von Wolbeck sollen zu attraktiven Einkaufstraßen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.
- Die vorhandenen Plätze und erhaltenswerten Gebäude müssen in die Planungsüberlegungen einbezogen werden.

# Unfallstatistik (01/2007 bis 06/2010)

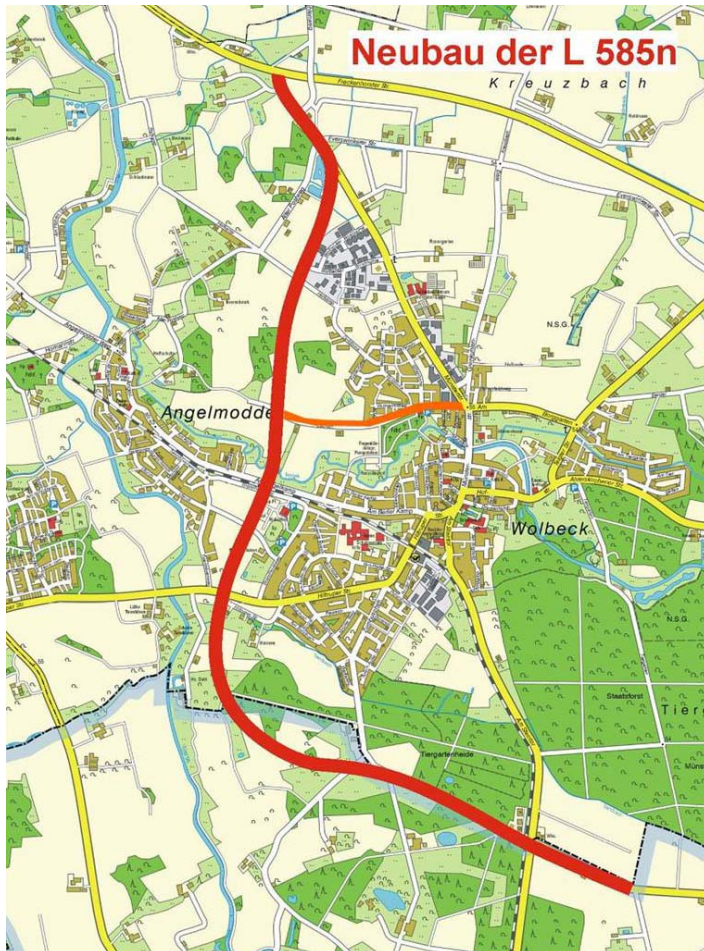


- Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgänger und Radfahrern

## Bestehende Verkehrsbehinderungen:

- Geringe Straßenbreite führt zu Engpässen
- Abbiegende Fahrzeuge behindern den Verkehrsfluss
- Anteile des Schülerverkehrs führen durch das Zentrum von Wolbeck

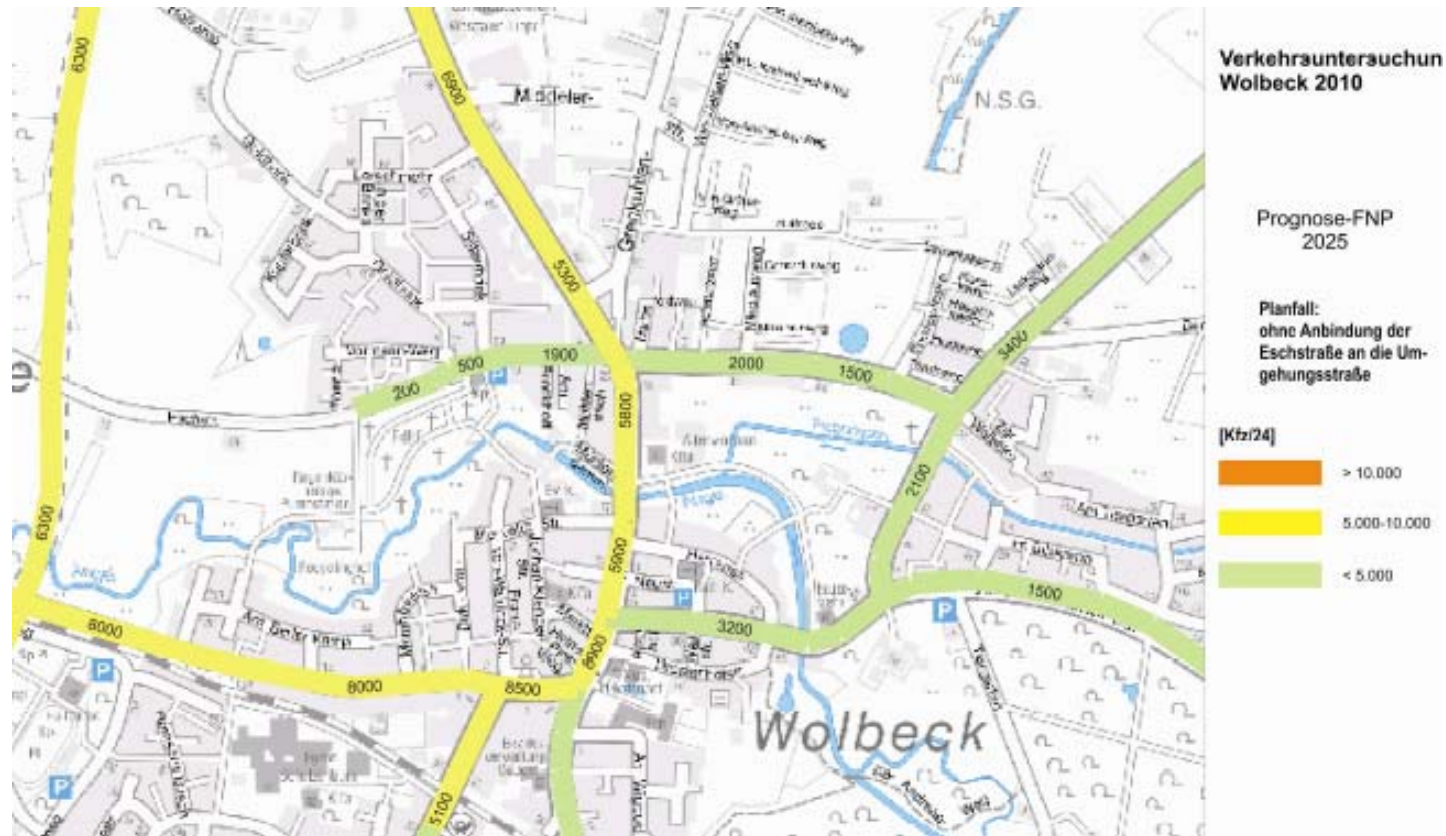
# Umgehungsstraße L 585n



- Bau der Umgehungsstraße (rot)  
Fertigstellung voraussichtlich  
Herbst 2013 (aktualisiert 14.10.2010)
- Anschluss der Umgehungsstraße über  
die Eschstraße an das Stadtteilzentrum  
in Planung (orange)



# Umgehungsstraße L 585n

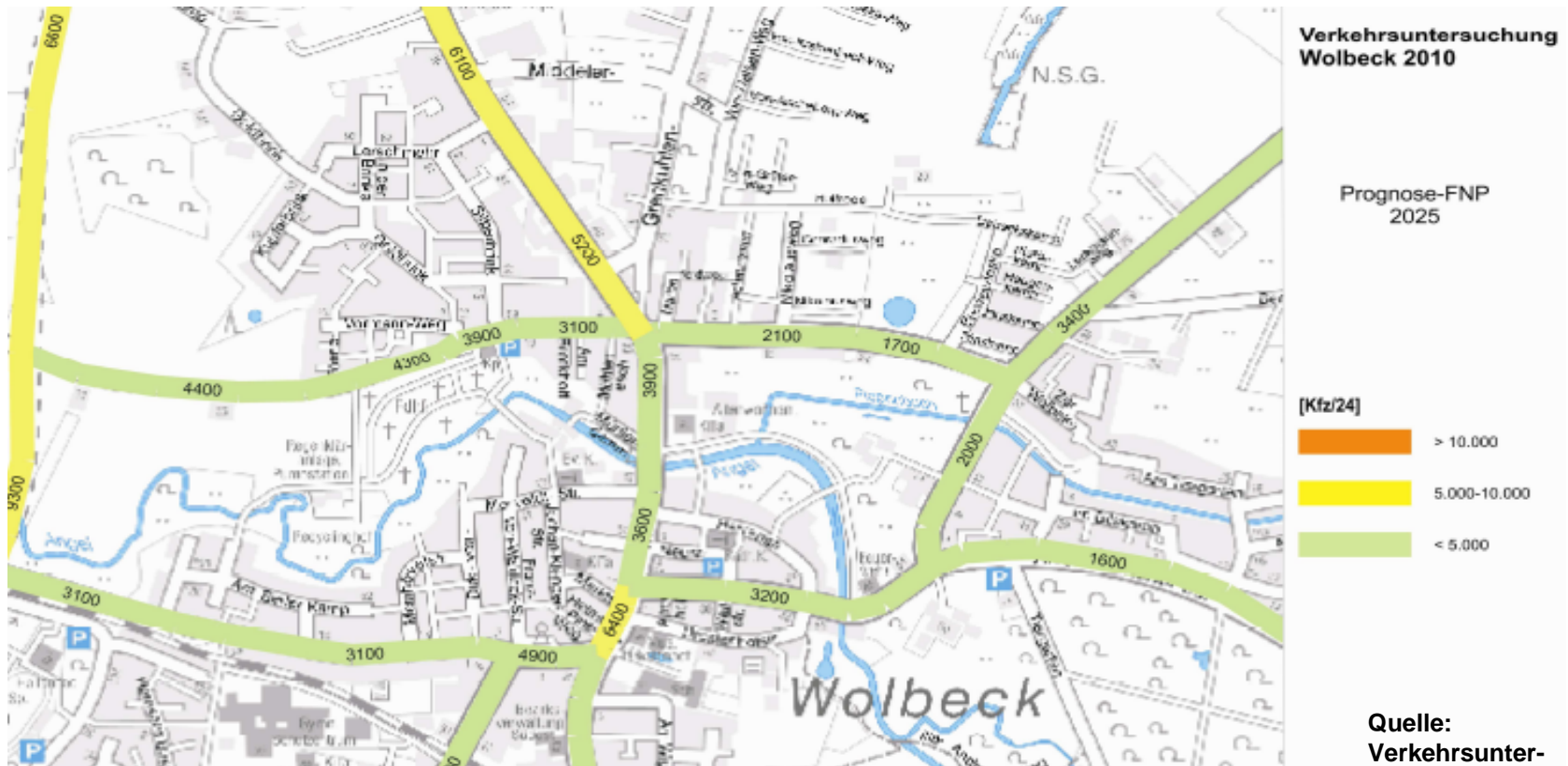


- **Prognose 2025:** Mit Umgehungsstraße **ohne Anbindung** der Eschstraße: 8.900 Kfz/24h im Bereich des Engpasses Am Steintor / Höhe Drostenhof

**Quelle:**  
Verkehrsunter-  
suchung  
**Wolbeck**, Stadt  
Münster,  
Amt für  
Stadtentwicklung,  
Stadtplanung,  
Verkehrsplanung  
(Stand 7 / 2010)  
als Fortschreibung der  
Verkehrsuntersuc-  
hung Wolbeck  
Stand 4 / 2004



## Umgehungsstraße L 585n



- **Prognose 2025:** Mit Umgehungsstraße, **mit Anbindung** der Eschstraße an das Ortszentrum 6.400 Kfz/24h im Bereich des Engpasses Am Steintor / Höhe Drostenhof

## Vorgaben für die Verkehrssteuerung

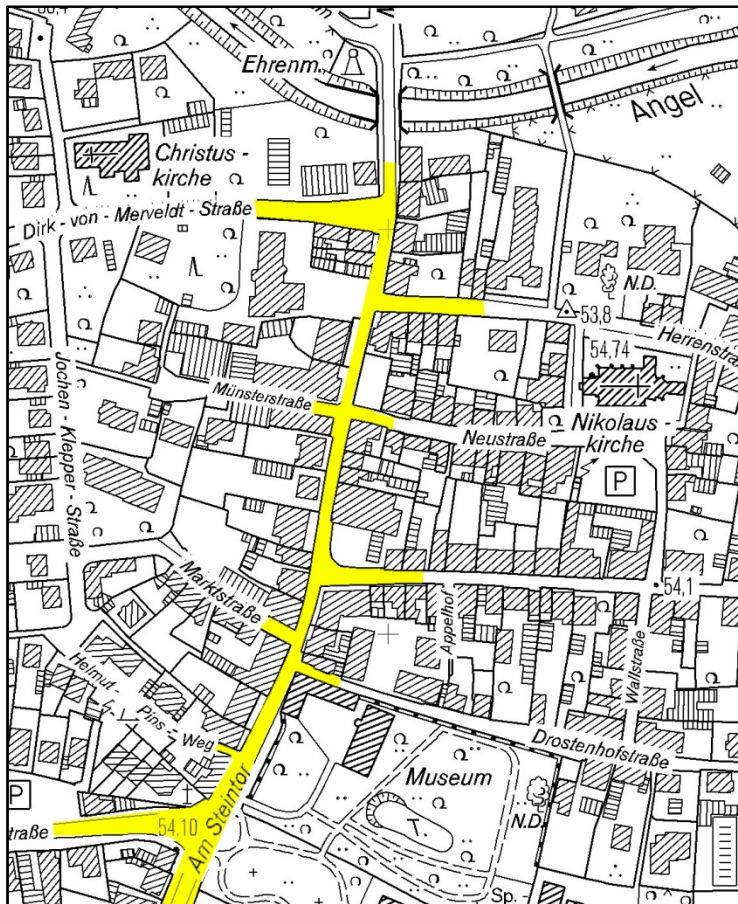
- Mit 8.900 Kfz/Tag (ohne Anbindung Eschstraße) ist eine einspurige Verkehrsführung nicht möglich oder verursacht mehr Verkehrsaufkommen in verkehrsberuhigten Bereichen wie z.B. in der Marktstraße (Schleichverkehr).
- **Für alle weiteren Planungen und Beurteilungen wird die Prognose 2025 mit Umgehungsstraße und mit Anbindung Eschstraße zugrunde gelegt.**
- **Ziel:** Einspurige Verkehrsführung im Bereich des Engpasses (Am Steintor / Höhe Drostenhof), um mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer zu erhalten.
- Der Bereich Münsterstraße / Am Steintor kann in zwei Planbereiche gegliedert werden:
  1. Nördlicher Teil: Nördlich der Angel-Brücke bis Hofstraße
  2. Südlicher Teil: Zwischen Hofstraße und Hiltruper Straße

## Verkehrsaufkommen im Vergleich 2010/2025

Straßenabschnitt	Heute	Prognose mit Anbindung der Eschstraße 2025
Eschstraße zwischen Münsterstr. und Silberbrink	1.900	3.100
Eschstraße zwischen Silberbrink und Goldbrink	400	3.900
Eschstraße westlich Goldbrink	200	4.300
Münsterstraße zwischen Hofstr. und Eschstraße	10.200	3.900
<b>Am Steintor zwischen Hofstraße und Hiltruper Straße</b>	<b>12.500</b>	<b>6.400</b>
Hofstraße zwischen Münsterstraße und Telgter Straße	4.300	3.200
Hiltruper Straße zwischen Am Steintor und Am Berler Kamp	9.800	4.900
Am Berler Kamp westlich Hiltruper Straße	4.100	3.100

**Quelle:**  
Verkehrsunter-  
suchung Wolbeck,  
Stadt Münster,  
Amt für  
Stadtentwicklung,  
Stadtplanung,  
Verkehrsplanung  
(Stand 7/2010) als  
Fortschreibung der  
Verkehrsuntersuchung  
Wolbeck Stand 4/2004

# Umgestaltung des Wolbecker Zentrums



## Die heutige Situation:

- Zweispurig
- Enge Spuren
- Gefährliche räumliche Situationen

## Untersuchte Lösungen:

1. Einbahnstraßen
2. Einbahnstraßen mit Ampelregelung
3. Abwechselnde Ein- und Zweispurigkeit
4. Shared Space (Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme bei minimaler Regelung)





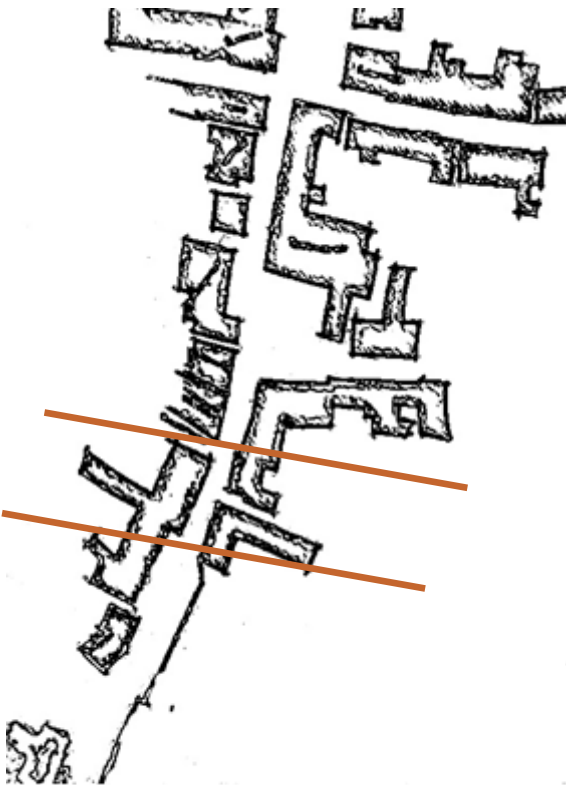
# Vorgaben für die Straßenumgestaltung



- Gestaltung eines Ortseingangs nördlich der Angel-Brücke im Bereich des Ehrenmals
  - Gestaltung eines südlichen Ortseingangs im Kreuzungsbereich Am Steintor / Hiltruper Straße
  - Im Bereich Neustraße und Hofstraße Entwicklung von neuen Platzbereichen in Absprache mit den Eigentümern
- **Qualitätssteigerung für Radfahrer und Fußgänger (insbesondere für Menschen mit Behinderungen / ältere Menschen / Kinder...)**

# Verkehrslösung für den Engpass (Flaschenhals)

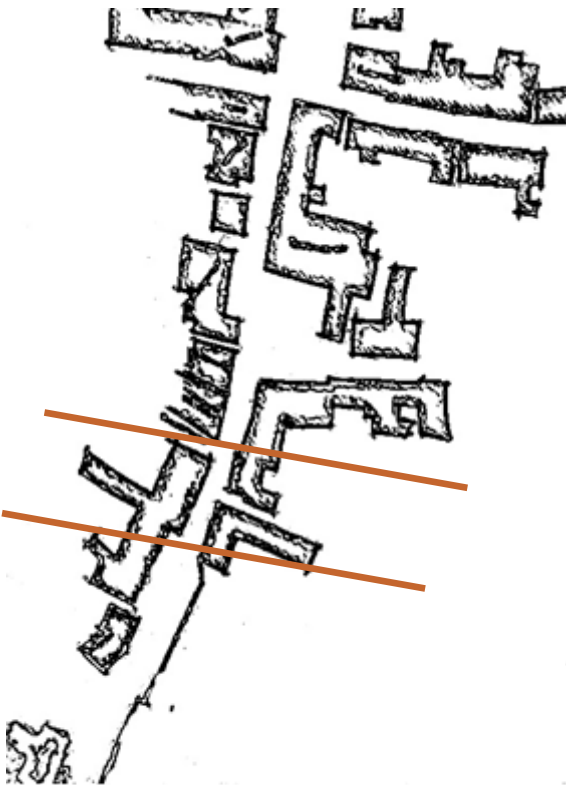
(Straße Am Steintor zwischen Hiltruper Str. und Hofstraße)



- Länge: ca. 60m
- Breite: 7.00m
- **Ziel: Einspurige Verkehrsführung**
- **wechselseitig befahrbar**
  
- **3 Alternativen:**
  1. Von der Neustraße bis zur Hiltruper Straße mit 3 Ampelanlagen (ca. 200m)
  2. Nur im Bereich des Engpasses (von Hofstraße bis Hiltruper Straße) Regelung durch eine Ampelanlage (ca. 60m)
  3. Im Bereich des Engpasses ohne Regelung durch eine Ampelanlage (ca. 60m)

# Verkehrslösung für den Engpass (Flaschenhals)

(Straße Am Steintor zwischen Hiltruper Str. und Hofstraße)



## Weitere Umsetzungsmöglichkeiten:

- Fußgängerzone
- Einbahnstraßenregelung

Diese Möglichkeiten wurden intensiv diskutiert aber **verworfen**, weil sie negative Auswirkungen auf die Ortsentwicklung von Wolbeck haben z.B. durch die Verdrängung des Verkehrs in derzeit ruhige Wohnstraßen.



## Simulationen für die Verkehrslösung des Engpasses (mit und ohne Ampelregelung)

Die Verkehrsregelung der 3 o.g. Alternativen (s. Folie 15) wurden anhand von Simulationsprogrammen (VISSIM und AIMSUN) überprüft!

## Ergebnis der Überprüfung der Alternativvorschläge

**Alternative 1:** Wechselseitige Befahrung des Engpasses (**200 m**, lichtsignalgesteuert), Schaffung eines Fuß- und Radweges

Bezeichnung des Lösungsvorschlages	Verzögerungsdauer, s/km	Haltezeiten, s/km	Anzahl der Stops, stops/km
Derzeitige Situation – 2010	319	299	3,6
Null-Variante – 2025	338	314	4,1
<b>Alternative 1</b>	141	122	3

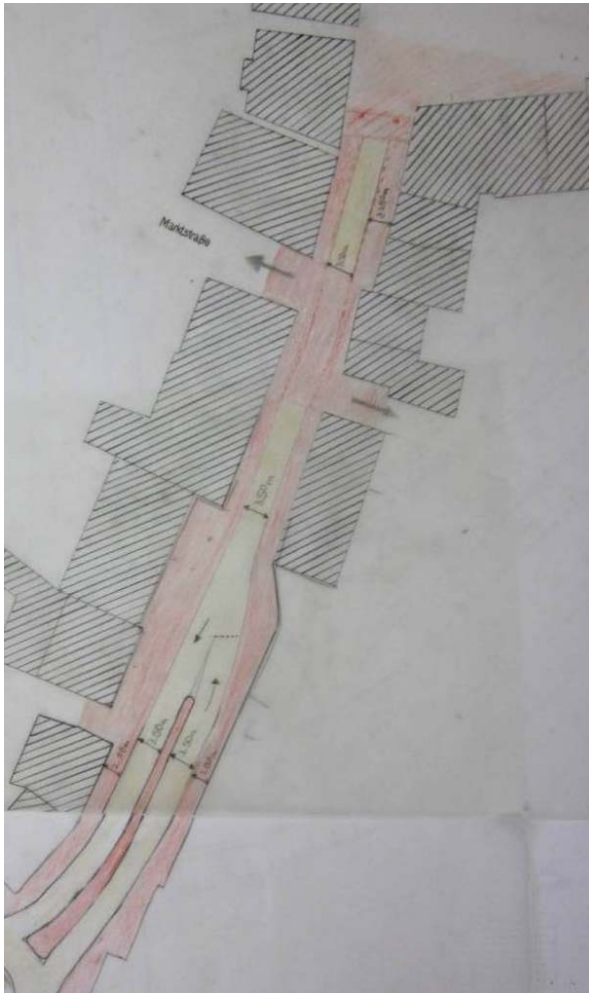
## Ergebnis der Umweltbelastungsprüfung

**Alternative 1:** wechselseitige Befahrung des Engpasses (200m lichtsignalgesteuert), Schaffung eines Fuß- und Radweges

Bezeichnung des Lösungsvorschlages	CO,% Kohlenmonoxid	NO,% Stickoxid	CH,% Kohlenwasserstoff
Derzeitige Situation – 2010	100	100	100
Null-Variante – 2025	132	135	131
<b>Alternative 1:</b>	35	36	32

## Ergebnis der Überprüfung der Alternativvorschläge

**Alternative 2:** wechselseitige Befahrung des Engpasses (60 m, signalgesteuert).  
Schaffung eines Fußweges



- Länge: ca. 60m
- minimale Breite: 7.00m
- Weite der Sichtbeziehung: 120m

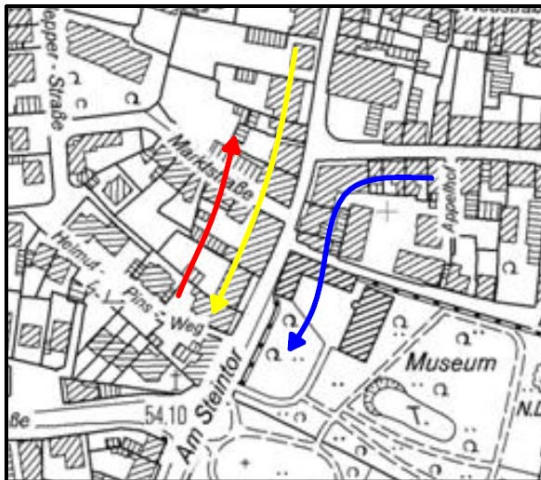
### **Verkehrsführung:**

- Einbahnstraßenbereiche
- Klare Regelung der Verkehrsführung
- Ampelregelung
- 640 Kfz/h



## Ergebnis der Überprüfung der Alternativvorschläge

**Alternative 2:** wechselseitige Befahrung des Engpasses (60 m, signalgesteuert).

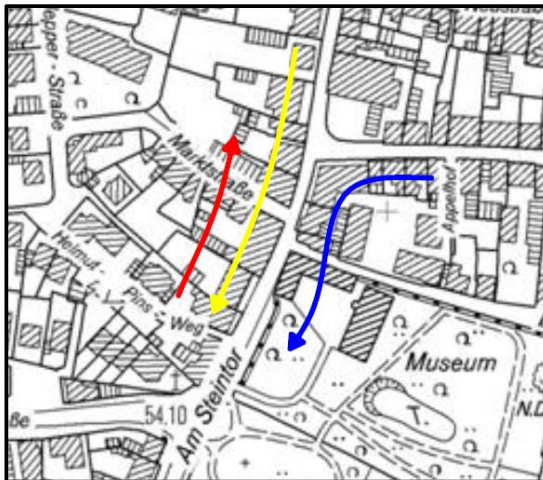


- Route 1
- Route 2
- Route 3

Route	Länge des Staus (Anzahl der Kfz)	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)
1	8	29
2	5	19
3	4	31

# Ergebnis der Überprüfung der Alternativvorschläge

Alternative 3: Einspurige, wechselseitige Befahrbarkeit **ohne Lichtsignale**



- Route 1
- Route 2
- Route 3

Route	Länge des Staus (Anzahl der Kfz)	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)
1	1	29
2	2	19
3	1	31

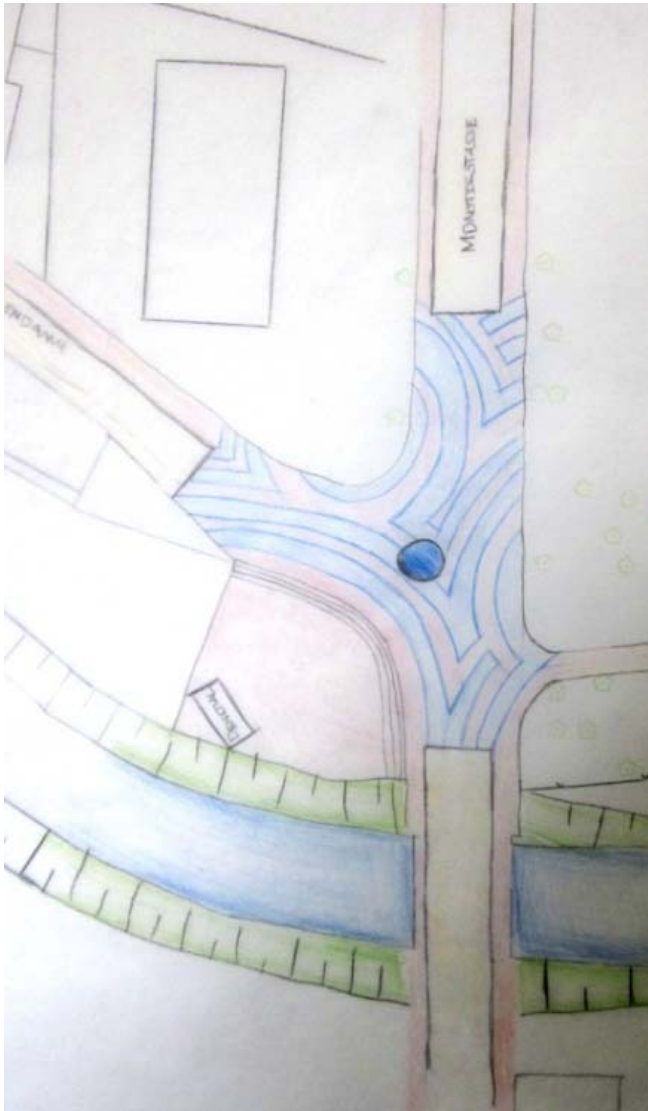
## Vergleich der Alternativen 1 / 2 (mit Lichtsignalanlagen) und 3 (ohne Lichtsignalanlagen)

	Ohne Ampel- regelung	Mit Ampel- regelung
Häufigkeit der Stops	30%	80%
Durchschnittliche Staulänge	1 Kfz	6 Kfz
Zeitverlust	6s	30s

## Schlussfolgerung und Empfehlungen

- Jede der 3 Alternativen ist möglich
  - Mit jeder Alternative kann zusätzlicher Verkehr in den angrenzenden Wohnstraßen verhindert werden, die Kapazitäten sind ausreichend.
  - Die Alternative 1 hat den Vorteil von breiten Bürgersteigen im gesamten Planbereich
  - Die Alternative 3 hat den Vorteil von niedrigen Kosten und geringen Negativeffekten (die Sichtbeziehung wurde als ausreichend geprüft)
- Umsetzungsempfehlung:  
Alternative 1 (mit Lichtsignalanlagen) oder Alternative 3 (ohne Lichtsignalanlagen), mit Priorität von Alternative 3

## Erneuerung der ehemaligen Stadttore



- Wassertor nördlich der Angel-Brücke

### Zu berücksichtigende Maßstäbe:

- Enge Straßen
- Unterschiedliche Oberflächenmaterialien

→ Das Bewußtsein für die Umwelt soll geweckt werden.

## Erneuerung der ehemaligen Stadttore



- Neugestaltung der Kreuzung  
Am Steintor / Hiltruper Straße  
(Kreisverkehrsregelung ist nur in  
Alternative 3 (ohne  
Lichtsignalanlage)möglich)

### **Zu berücksichtigende Maßstäbe:**

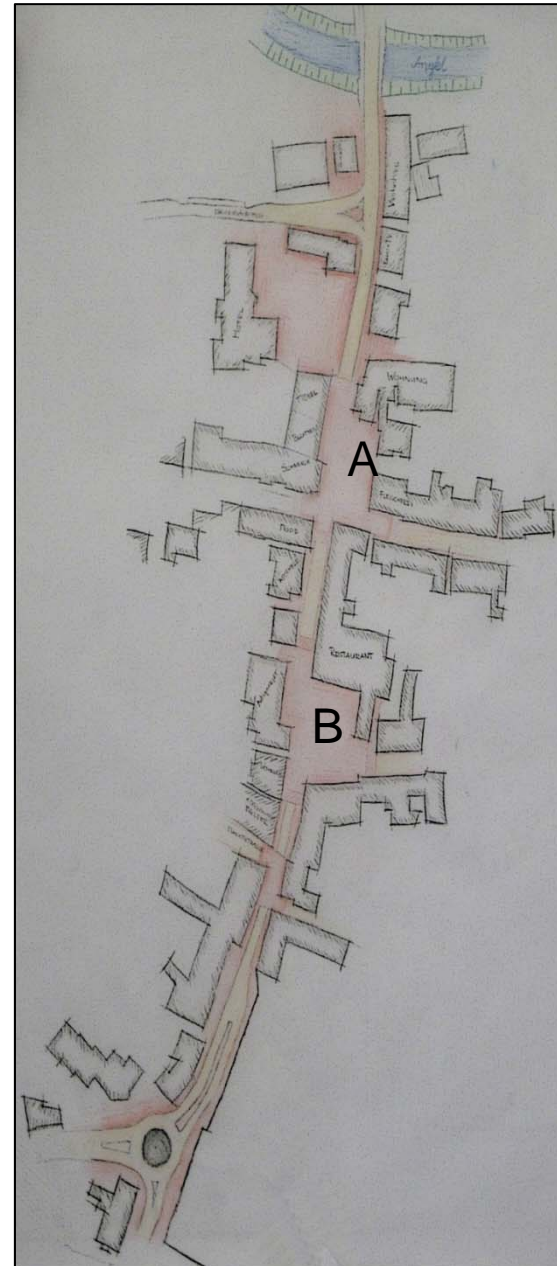
- Enge Straßen
- Unterschiedliche  
Oberflächenmaterialien

→ Das Bewußtsein für die Um-  
welt soll geweckt werden.



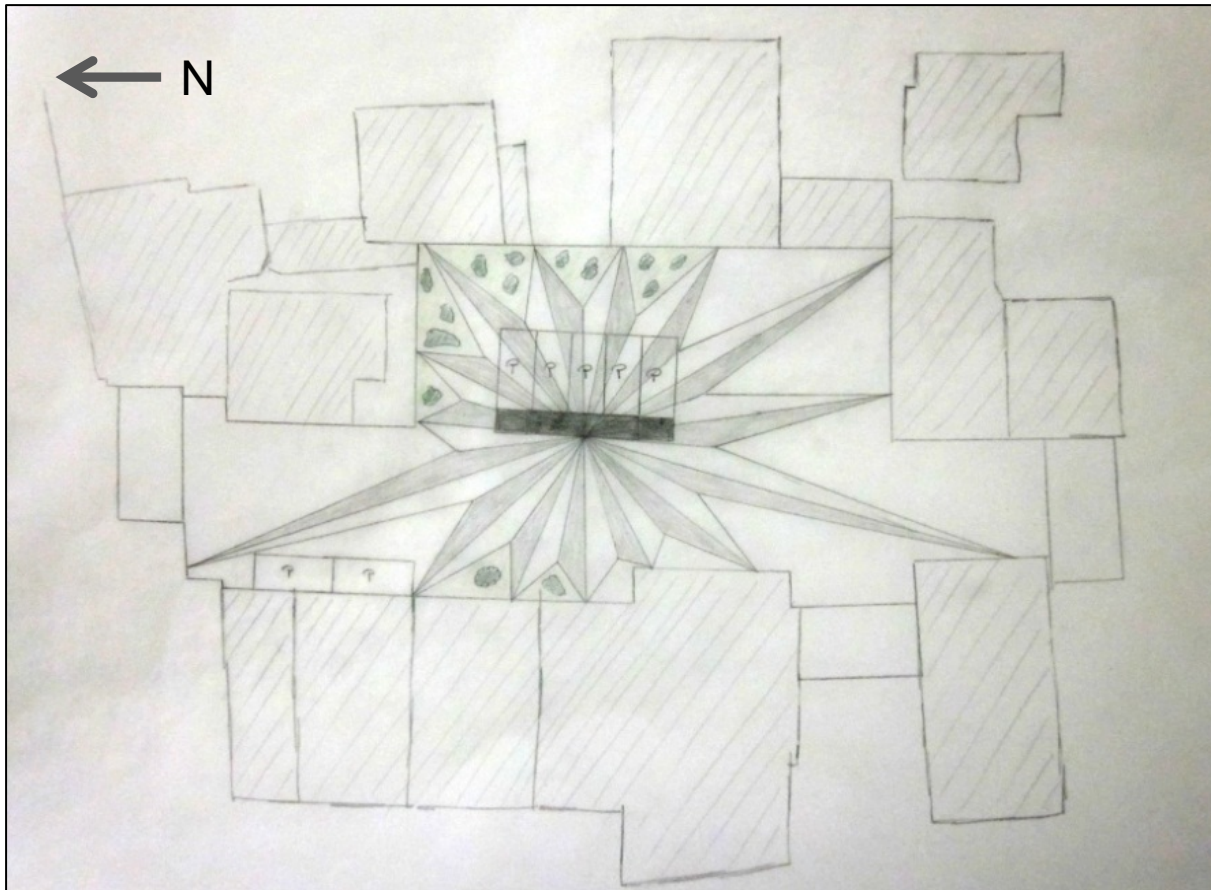
## Wiederbelebung der Plätze

- Wie kann der Verkehr über die Platzbereiche geführt werden?
- Gibt es eine Lösung die für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist?
- Ist eine Shared Space Lösung möglich?



## „Shared Space“ Lösung

- Platz A: „Münsterstraße/Neustraße“
- Alternative 1: Shared Space mit Platzgestaltung als Stern

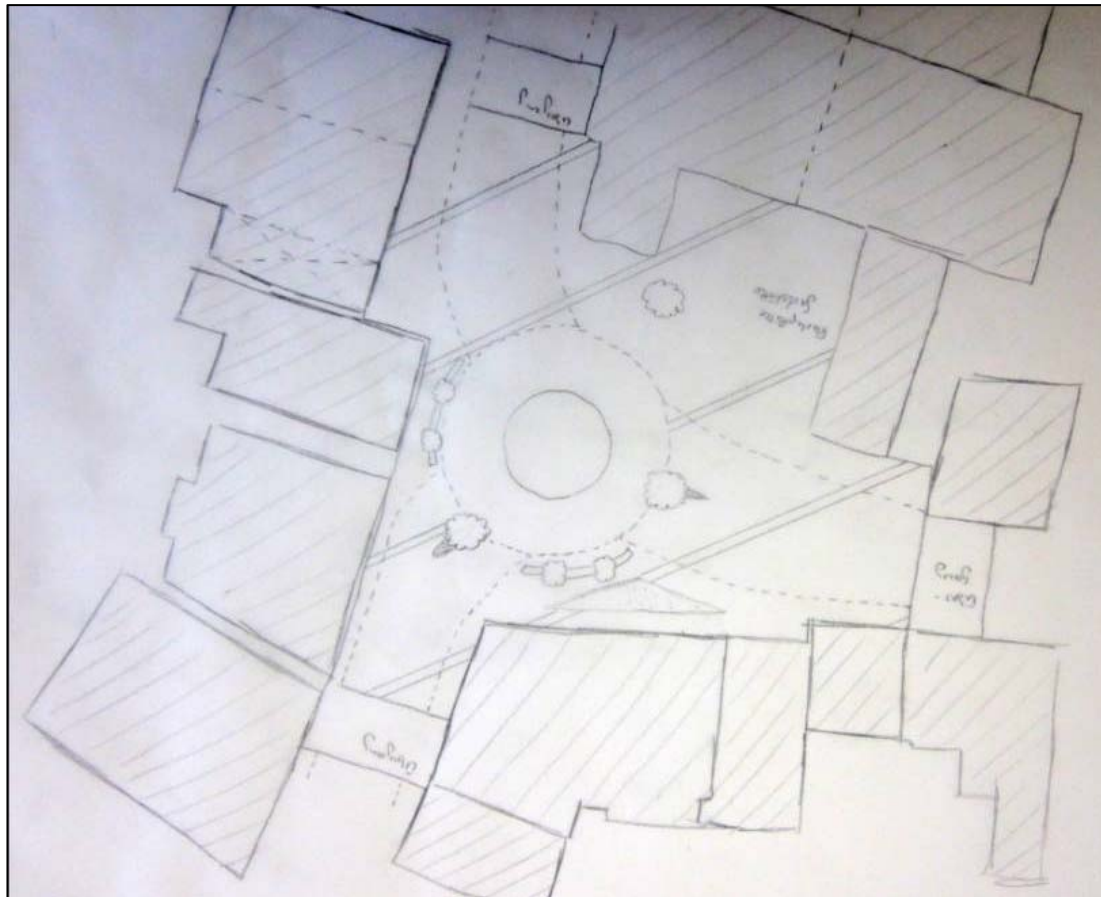




# Verkehrorientierte Lösung

- Platz B: "Am Steintor/Hofstraße"

Alternative 1: Kleiner Kreisverkehr

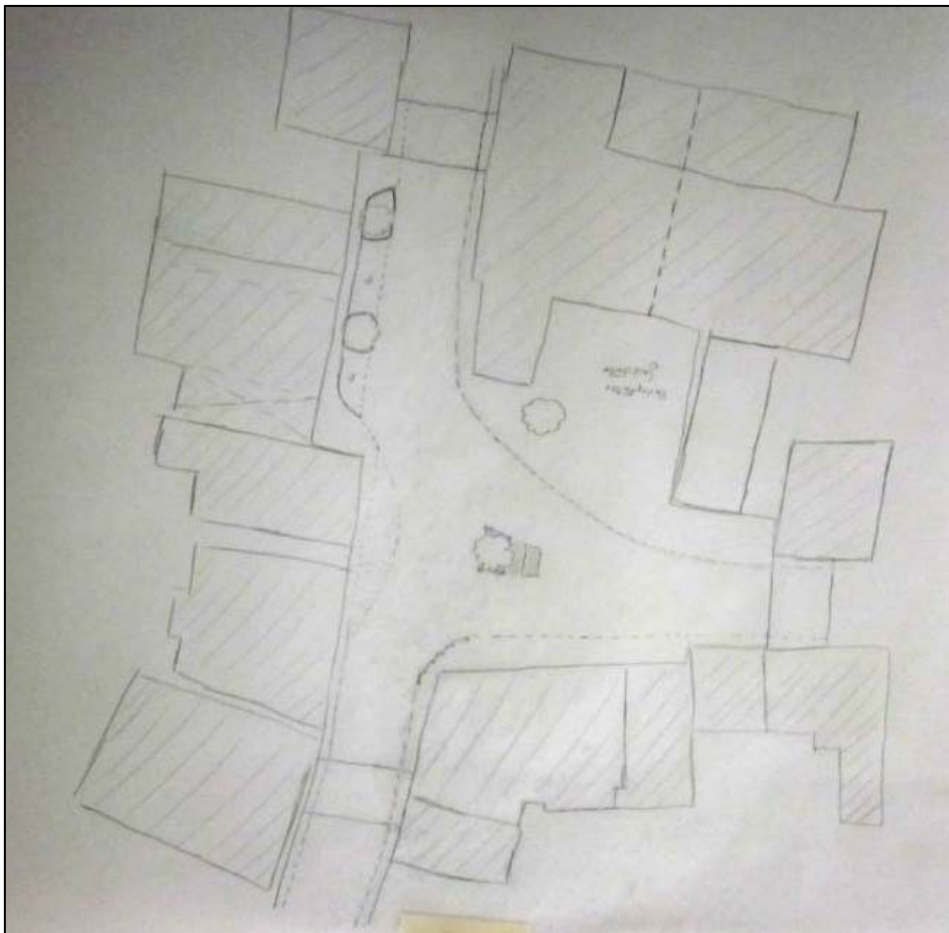




# Verkehrorientierte Lösung

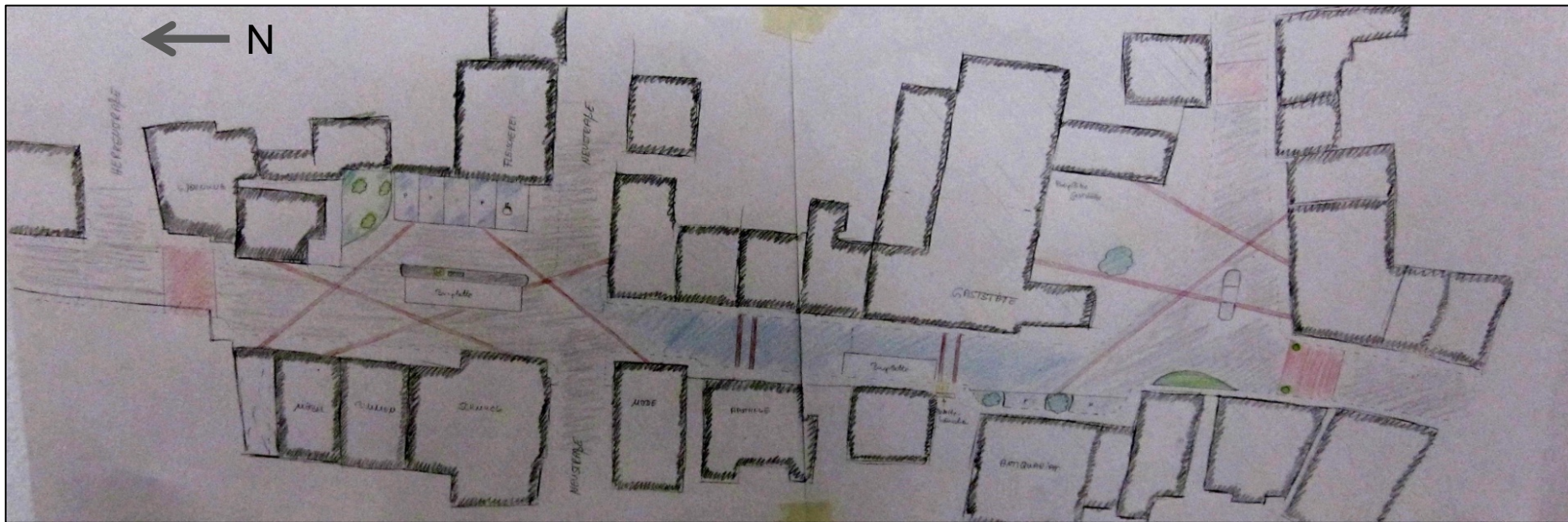
- Platz B: "Am Steintor / Hofstraße"

Alternative 2: Kreuzung mit abgesenkten Bordsteinkanten



# Kombinierte Lösungen

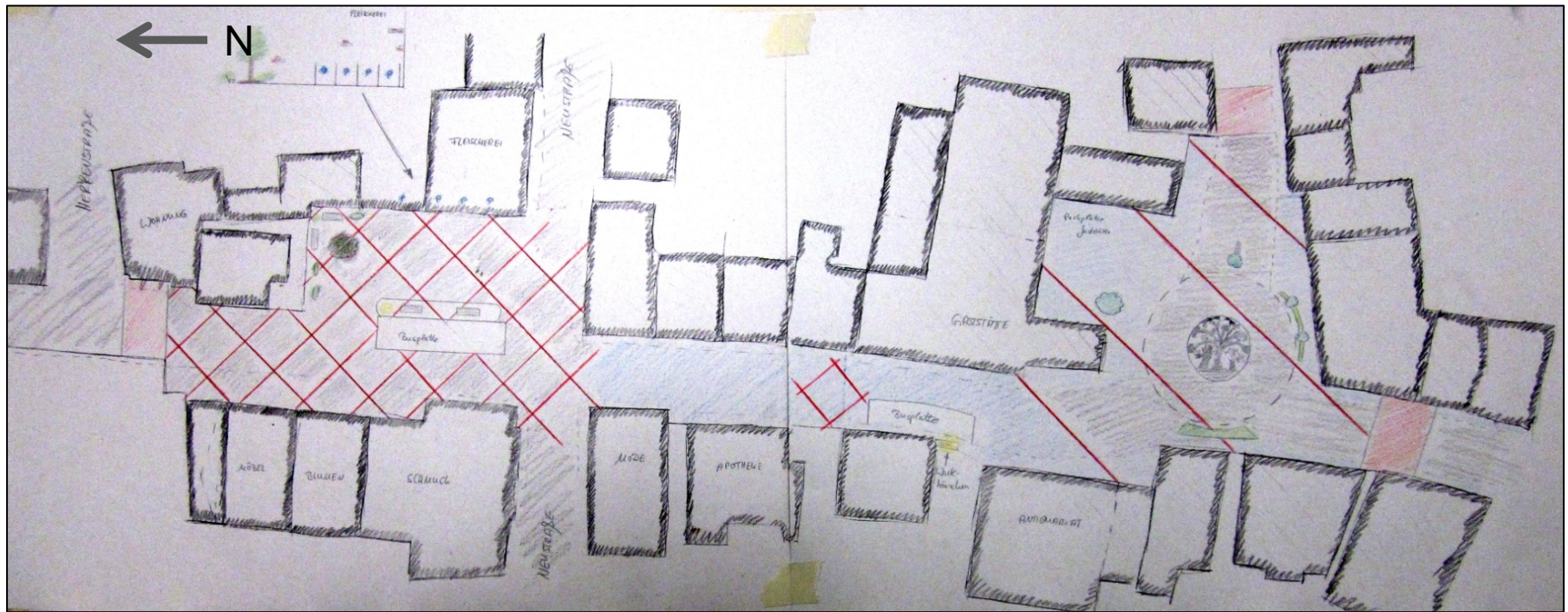
- Alternative 1 (für den Bereich zwischen den Plätzen A und B)





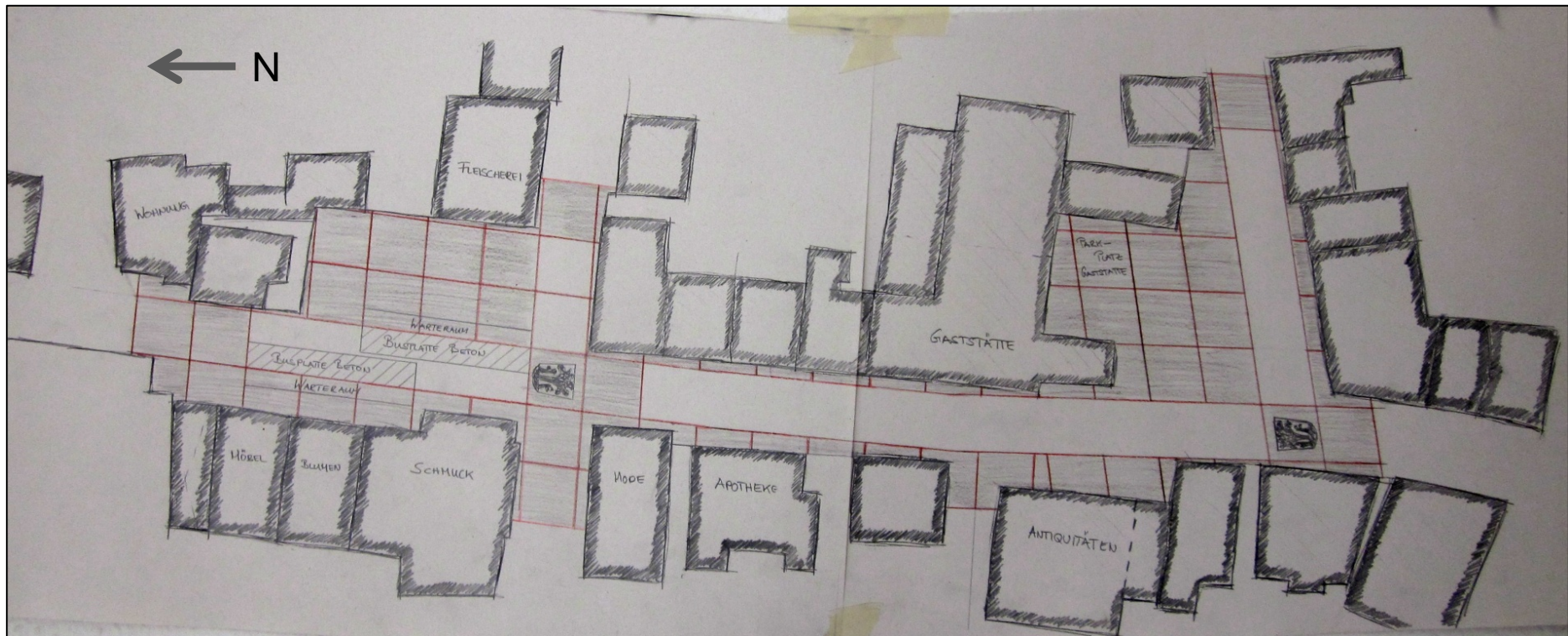
# Kombinierte Lösungen

- Alternative 2 (für den Bereich zwischen den Plätzen A und B)



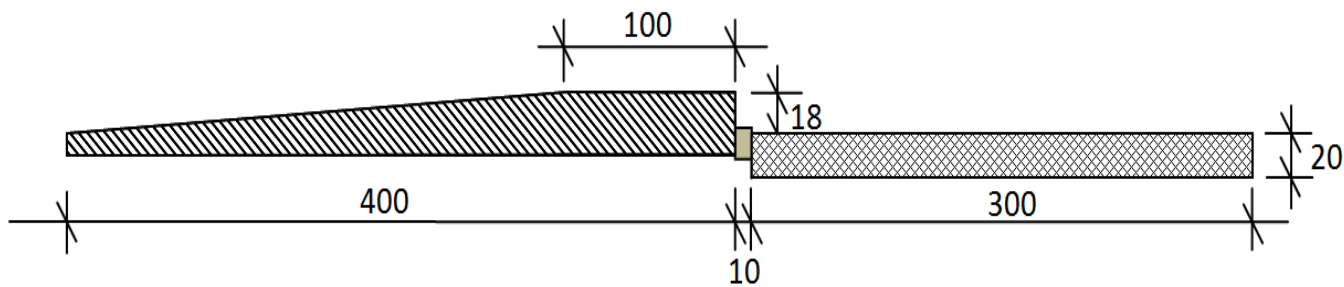
## Kombinierte Lösungen

- Alternative 3 (für den Bereich zwischen den Plätzen A und B)

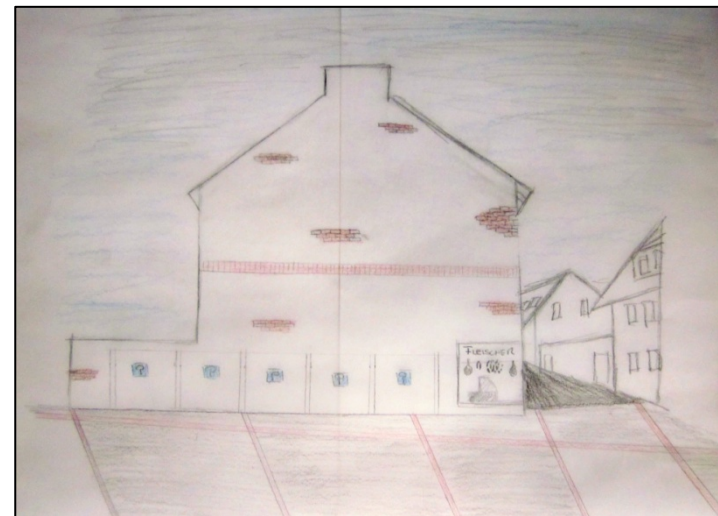




## Querschnitt Platz A



- Bushaltestelle
- Parkmöglichkeiten



# Gestaltungsmöglichkeiten

- Oberflächenmaterialien
- Grüngestaltung Bäume / Beete
- Beleuchtungselemente
- Elemente für Sehbehinderte
- Möblierung und Ausstattung
- Entwässerung
- Bänke usw
- .
- Verkehrszeichen



## Materialien

### 1. Beton

- teuer
- sehr haltbar



### 2. Asphalt

- günstig und schnell realisiert
- nicht so haltbar



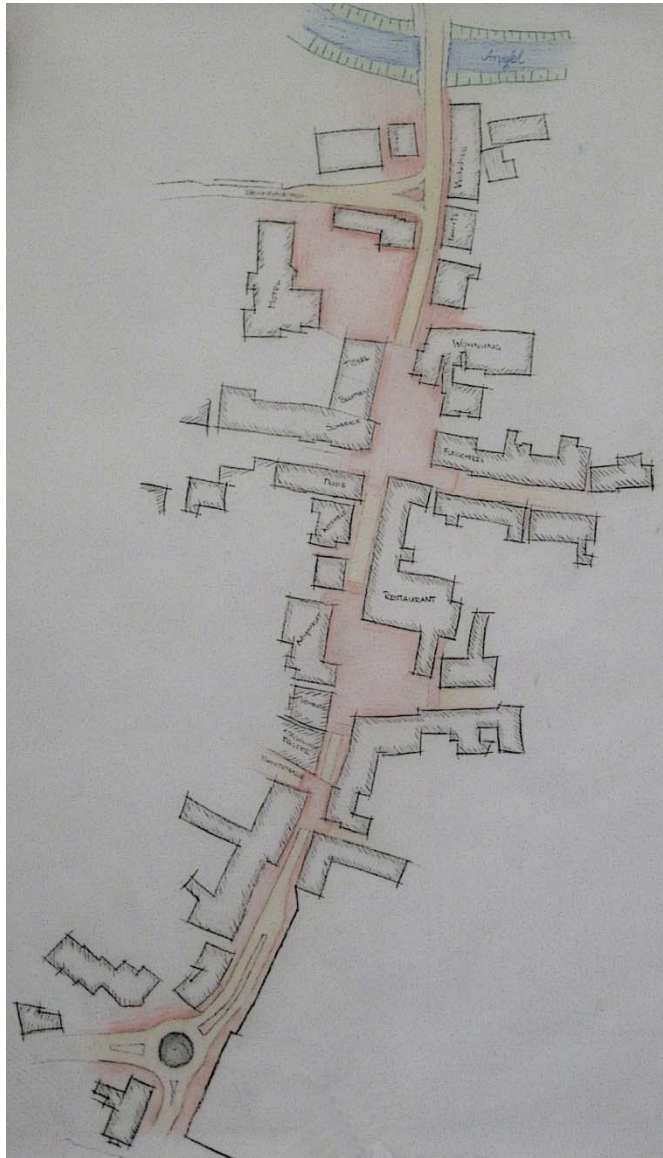
### 3. Kopfsteinpflaster

- unterstreichen den städtischen Charakter
- sehr teuer und aufwendig in der Verlegung
- laut



### 4. Naturstein

- ähnlich wie Kopfsteinpflaster mit unterschiedlichem Charakter in der Optik



- rote Bereiche: gefärbter und strukturierter Asphalt
- gelbe Bereiche: schwarzer Asphalt
- Übergänge: Naturstein





# Ertastbare Markierungen und Führungslinien

Bestand

Planung



Materialien für ertastbare Elemente und Führungslinien:

- Beton
- Stein

# Beleuchtung und reflektierende Ausstattungselemente

## Bestand



## Planung



- Lampen (an den Hauswänden fixierte Lampen)
- Poller (ausgestattet mit Reflektoren)

# Gestaltungsmerkmale

## Bestand Planung



- Möbel (kleine Bänke)
- Bäume (Fassadenbegrünung um CO2 zu absorbieren und Verkehrslärm zu lindern)
- kleine Papierkörbe

# Entwicklung von Wolbeck

## Gefahren

- Das Ortsteilzentrum hat Umsatzeinbußen durch die Umgehungsstraße.
- Die Einkaufszentren mit Parkmöglichkeiten ziehen Kunden aus dem Wolbecker Zentrum ab.
- Das historische Zentrum wird isoliert.

## Chancen

- Weniger Durchgangsverkehr schafft eine angenehme Atmosphäre.
- Die Umgestaltung zieht Touristen an.
- Das historische Stadtteilzentrum kann ein individuelles Warenangebot entwickeln.

# Entwicklung von Wolbeck

- Marktnischen im historischen Stadtteilzentrum:
  - eine Verbindung zu Münster schaffen
  - Geschichte von Frieden und friedlichem Miteinander
  - bestehendes Museum erweitern
  - historische Gebäude erhalten und pflegen
  - Restaurants und Straßen-Cafés in der Fußgängerzone eröffnen
  - Hotels und Gasthäuser erhalten
  - individuelle Geschäfte etablieren
  - Plätze zum Verweilen schaffen

# Entwicklung von Wolbeck

## Empfehlungen:

1. Warten Sie nicht bis zur Inbetriebnahme der Umgehungsstraße.
2. Starten Sie jetzt mit der konkreten Planung.
3. Die Bürgerbeteiligung hat einen hohen Stellenwert.
4. Versuchen Sie die Attraktivität der Münsterstraße und der Straße Am Steintor zu steigern.
5. Versuchen Sie Lösungen mit Privateigentümern und Akteuren vor Ort zu finden



# Teilnehmer



Alle Teilnehmer dieses Workshops sind den Akteuren in Wolbeck für die Möglichkeit, hier Anregungen zu geben, dankbar.

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:  
Prof. Dr.-Ing. J. Gerlach,  
[www.svpt.de](http://www.svpt.de)  
[jgerlach@uni-wuppertal.de](mailto:jgerlach@uni-wuppertal.de)



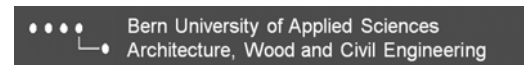
Universität von Stellenbosch, SA



Universität von Rostov, RUS



Universität von Wuppertal, D



Bern University of Applied Sciences, CH

Im Auftrag von

