

## Dokumentation Dialogverfahren Wolbecker Straße



## Impressum

### » Herausgeberin

Stadt Münster

Amt für Mobilität und Tiefbau  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster

Münster Marketing  
Klemensstraße 10  
48143 Münster

### » Konzept und Umsetzung des Reallabors

Urban Catalyst GmbH:

Anna Bernegg  
Jürgen Höfler  
Theresa Kalmer  
Sarah Oßwald  
Franka von Pflug  
Johanna Westermann

Modulorbeat:

Marc Günnewig  
Annalotte Irmeler  
Jan Kampshoff  
Simon Neumayer

SHP Ingenieure:

Peter Bischoff  
Fabienne Korte

### » Inhaltliche Bearbeitung der Broschüre

Urban Catalyst GmbH

### » Weitere Informationen

[www.stadt-muenster.de/wolbecker](http://www.stadt-muenster.de/wolbecker)  
[www.mobil-in-muenster.de/wolbecker](http://www.mobil-in-muenster.de/wolbecker)

Münster, April 2022



Amt für Mobilität und Tiefbau, Münster Marketing

## **Dokumentation** **Dialogverfahren Wolbecker Straße**



modulorbeat

## Abbildungsverzeichnis

- » Ralf Emmerich: S. 24; S. 25 Mitte rechts, unten rechts; S. 26/27 unten; S. 31 oben links
- » Hubertus Huvermann: Cover; S. 8; S. 10; S. 17 Mitte rechts, unten; S. 18; S. 23; S. 27 Mitte rechts; S. 56
- » modulatorbeat: S.20; S. 27 oben; S. 33; S. 50; S. 54/55
- » Münster Marketing/Brigitte Kappenberg: S. 6; S. 27 oben rechts, Mitte links; S. 29; S. 31 Mitte links; S. 34
- » Münster Marketing/Charlotte Seick: S. 31 unten
- » SHP Ingenieure: S. 17 oben,
- » Stadt Münster/Münsterview: S. 43
- » Urban Catalyst: S. 16; S. 22 Mitte links, unten links; S. 25 links; S. 28; S. 31 oben rechts, Mitte rechts
- » Matthias Wüstefeld: S. 21 oben rechts

## **Ein besonderer Dank geht an:**

- » Andreas Lating vom Lyrikkeller
- » ADFC Münster
- » Bar Levin
- » Bun Bites Beef
- » Casa Pazzi
- » Dorothea Bister
- » Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer
- » Leonie Nienhaus, B-Side
- » Glow Kitchen
- » Hartmut Brasch
- » Indro e.V.
- » Jörn Müller, City-Trödel-Raffelland
- » Julia Hansel, Fuss e.V.
- » Leonie Nienhaus, B-Side
- » Montmartre
- » Peperoni
- » Pianohaus Micke
- » Pommbuur-Fritten
- » Salam Kitchen
- » Sascha Kullak, B-Side
- » Stefan Spitzer, REWE-Markt Wolbecker Straße
- » Ströer
- » Svea Öhlschläger
- » Teilchen & Beschleuniger
- » Ulrich Koch, Gardinen Rauch
- » und natürlich alle Besucher:innen und Teilnehmer:innen des Reallabors Wolbecker Straße



# Inhalt

<b>A Einführung</b>	9
<b>B Ausgangsbedingungen des Dialogverfahrens</b>	
Dialogverfahren zur Neuordnung der Wolbecker Straße	11
Stadt- und straßenräumliche Betrachtung	14
<b>C Dokumentation Reallabor</b>	
Ziele des Reallabors	19
Maßnahmen der verkehrlichen Umgestaltung	21
Programm und Formate	24
<b>D Auswertung der Ergebnisse</b>	
Ergebnisse aus dem Reallabor	35
Rahmenplan als Navigationssystem	45
<b>E Schlussbetrachtungen</b>	
Handlungsempfehlungen für das weitere Dialogverfahren	51
Ausblick	53



20

St-George

COFFEUR  
TEAM

STREIBER

XL  
TRAFFIC

# A Einführung

Die Wolbecker Straße ist Hauptverkehrsstraße und zugleich Alltagsraum. Sie verbindet die Innenstadt Münsters mit dem Umland und versorgt die Anwohnenden mit vielfältigen Angeboten des täglichen Bedarfs. Die Straße steht für ein Nebeneinander von Durchqueren und Verweilen. Die Wolbecker Straße ist lebendig, urban und hip – aber gleichzeitig auch überlastet und ein Unfallhotspot. Hier ist auf wenig Raum eine Menge los, Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sind allgegenwärtig. Die vielseitigen Nutzungen spiegeln sich in der Aufteilung des Straßenraums heute noch kaum wider, dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist ein Großteil des verfügbaren Raums zugeschrieben. Mit der Einführung Streckengeschwindigkeit Tempo 30 (2019) und der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht (2020) wurde die Straße in den letzten Jahren bereits an neue Anforderungen angepasst. In Zukunft soll die Wolbecker Straße weiter an Sicherheit und Aufenthaltsqualität gewinnen und dennoch Hauptverkehrsachse bleiben.

Um Zukunftsvisionen zu entwickeln, wie „Die Wolbecker“ sicherer, freundlicher und grüner werden kann, hat die Stadt Münster ein Dialogverfahren für den rund 900 Meter langen Abschnitt zwischen Servattiplatz und Hansaring einberufen. Nach dem Motto „erst testen, dann planen“ startete dieses im September 2021 mit einem zehntägigen Reallabor und damit verbundenen verkehrlichen Maßnahmen auf dem knapp 400 Meter langen Abschnitt zwischen Bremer Platz und Dortmunder Straße. Aus den gewonnenen Erkenntnissen wurden anschließend Handlungsempfehlungen und ein Rahmenplan mit konkreten Umgestaltungsvorschlägen abgeleitet.

Mit dem moderierten Dialogverfahren für die Wolbecker Straße stellt sich die Stadt Münster proaktiv einer Debatte für eine zukunftsorientierte Gestaltung innerstädtischer Straßenräume. Unter diesem Motto sucht die Stadt Münster gemeinsam mit zahlreichen Beteiligten nach Antworten auf die Frage: Wie können wir die Innenstadt zukunftsfähig machen? Im Vordergrund des zehntägigen Reallabors standen daher gleichermaßen der Dialog mit den Nutzer\*innen der Straße sowie das Ausprobieren konkreter verkehrlicher Maßnahmen. Ziel war es, die Bedürfnisse der Menschen vor Ort zu erfassen, um diese in der anschließenden Planung bestmöglich berücksichtigen zu können. Durch unterschiedliche Beteiligungsformate wurden viele verschiedene Nutzer\*innengruppen angesprochen und deren Meinungen festgehalten: motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen, Anwohner\*innen, Expert\*innen und insbesondere Gruppen, deren Bedürfnisse und Alltagsroutinen oft zu wenig berücksichtigt werden, wie zum Beispiel Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen, Kinder und Senior\*innen.

In dieser Dokumentation werden zunächst in Teil B die Ausgangsbedingungen des Dialogverfahrens und der Straße vorgestellt. In Teil C werden die Zielsetzung und die Formate des Reallabors aufgezeigt. Die Auswertung des Reallabors, die planerische Übersetzung in den Rahmenplan und die verkehrliche Vertiefung werden in Teil D dargestellt. Schlussbetrachtungen wie Handlungsempfehlungen für den weiteren Prozess befinden sich in Teil E.



Sternstraße

220

# B Ausgangsbedingungen des Dialogverfahrens

Auf der Wolbecker Straße kommen wie unter einem Brennglas unterschiedliche Interessen und Entwicklungen zusammen: Als Alltagsort wird die Wolbecker Straße vor allem von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zum Einkaufen und Kaffeetrinken oder als Weg zur Schule genutzt. Gleichzeitig stellt sie für alle Verkehrsteilnehmer\*innen eine wichtige Verbindung in die Innenstadt dar. Somit überlagern sich unterschiedliche Nutzungen und Anforderungen an den Straßenraum, insbesondere auch für die Pendler\*innen aus der Stadtregion. Sie bergen Konfliktpotenziale, die besonders auf dem Abschnitt der Wolbecker Straße zwischen Brremer Straße und Hansaplatz deutlich werden: So kommen sich zum Beispiel Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen auf den Gehwegen in die Quere, Fahrradfahrer\*innen fühlen sich oftmals durch die hohe Anzahl an fahrenden und parkenden PKW auf der Straße unsicher, Cafés und Restaurants verfügen über wenig Fläche für Außensitze.

Gleichzeitig verändert sich auch in Münster das Mobilitätsverhalten: Es zeigt sich in einer Zunahme des Radverkehrs und ÖPNV sowie in einer wachsenden Vielfalt der Verkehrsmittel wie E-Bikes, Lastenfahräder, E-Roller, E-Autos etc., aber auch in neuen Formen gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel. Somit müssen in Zukunft auch der Parkraum für Shared Mobility und Ladestationen für Verkehrsmittel mit Elektroantrieb sowie für Lieferdienste stärker mitgedacht werden. Aber auch Veränderungen der Gewerbenutzungen in den Erdgeschosszonen sowie drängende Zukunftsthemen wie die Anpassung an den Klimawandel stellen neue Anforderungen an die Wolbecker Straße. Teil B zeigt zunächst den Gesamtprozess des Dialogverfahrens auf. Anschließend wird die Wolbecker Straße unter stadt- und straßenräumlichen Gesichtspunkten vorgestellt.

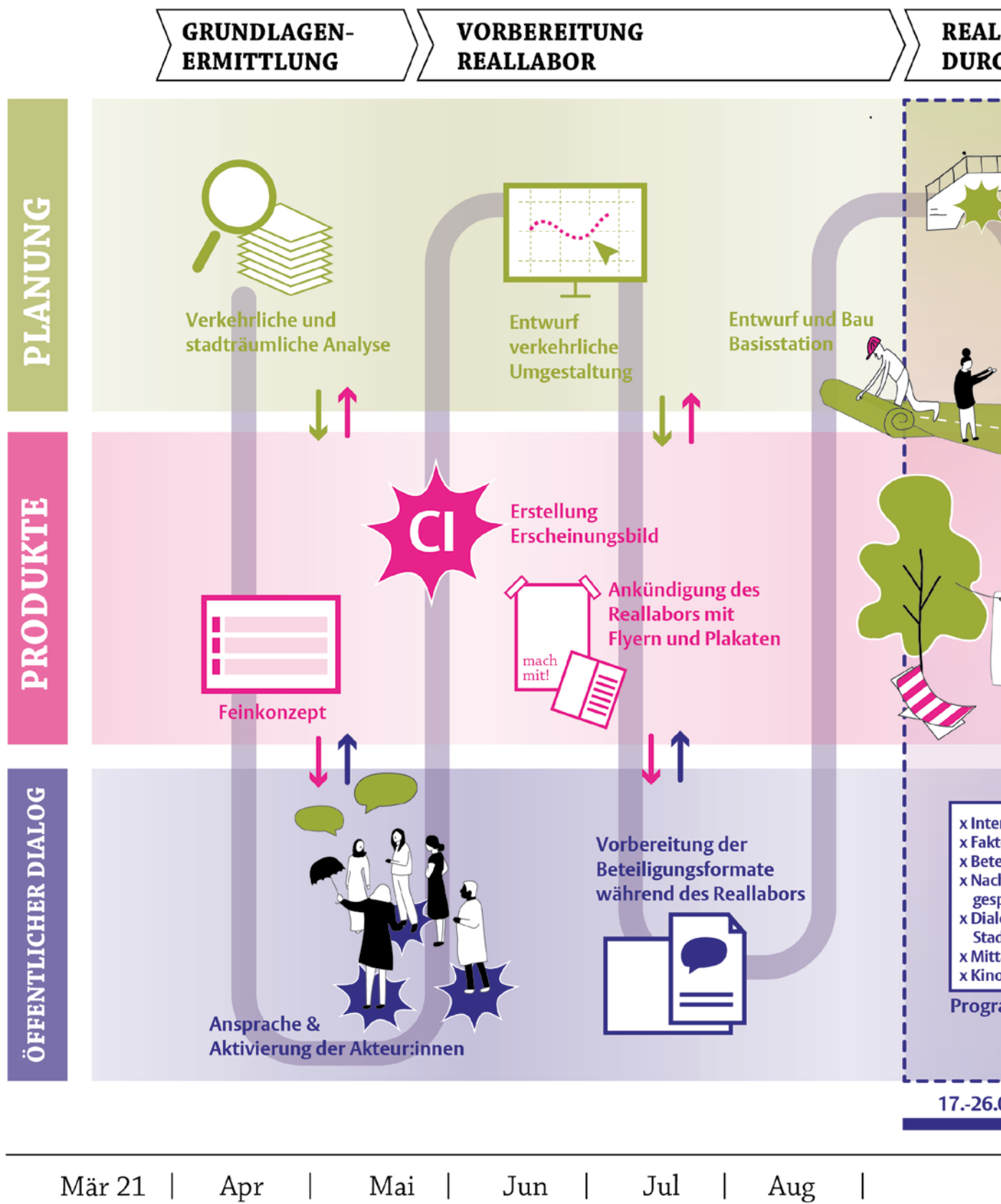
## Dialogverfahren zur Neuordnung der Wolbecker Straße

Um die vielfältigen und teils gegensätzlichen Interessen und Anliegen in Bezug auf die Wolbecker Straße zu fassen und in Einklang zu bringen, entschied sich die Stadt Münster Anfang 2021 für die Initiierung eines Dialogverfahrens. Das Herz des Dialogverfahrens stellte das zehntägige Reallabor dar, in dem die unterschiedlichen Perspektiven und Themen aufgegriffen und zur Diskussion gestellt wurden. Dafür wurde die Straße in diesem Zeitraum auch verkehrlich umgestaltet und mit einer mo-

bilen Basisstation und unterschiedlichen Beteiligungsformaten begleitet. Das Reallabor wurde zuvor durch eine stadträumliche und verkehrliche Analyse, die Gestaltung eines grafischen Erscheinungsbildes, die Entwicklung von Beteiligungsformaten und durch die Aktivierung und Ansprache der Anlieger: innen vorbereitet. Die Ergebnisse aus dem Reallabor stellten im Nachgang eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung eines Rahmenplans und der verkehrlichen Vertiefungen dar.

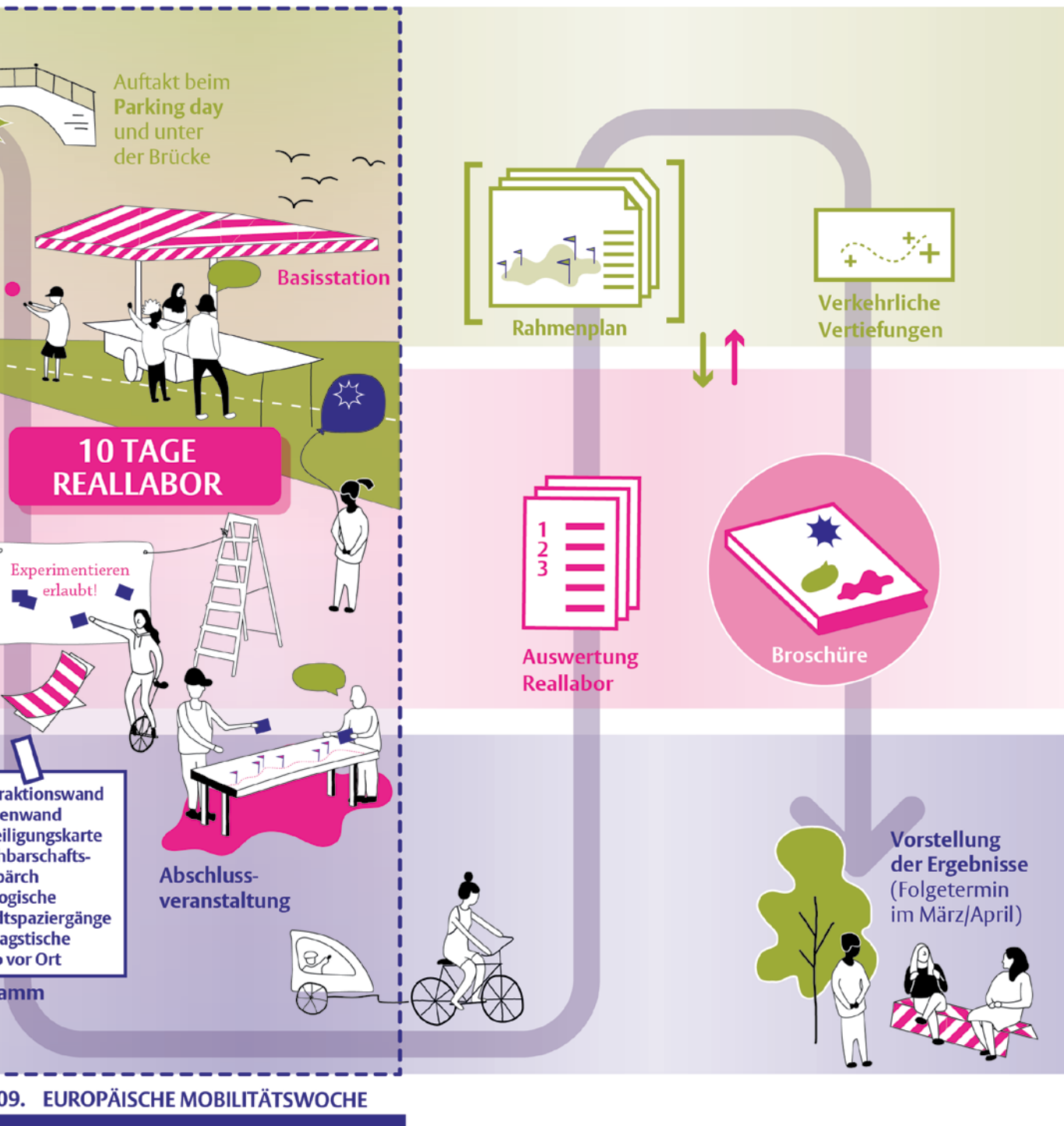
# PROZESSPLAN

Reallabor Wolbecker Straße



**LABOR  
 DURCHFÜHRUNG**

**AUSWERTUNG  
 ERGEBNISSE**



Sep

Okt

Nov

Dez

Jan 22

## Stadt- und straßenräumliche Betrachtung

Die Grundlage für die verkehrliche Umgestaltung und die Formate des Reallabors war eine intensive Auseinandersetzung mit dem Stadt- und Straßenraum:

### Stadträumliche Betrachtung

Der zwischen Eisenbahnbrücke und Hansaring gelegene innerstädtische Abschnitt der Wolbecker Straße verbindet den Hauptbahnhof sowie das Bahnhofs- und Hansaviertel mit den umliegenden Wohnquartieren.

#### » Städtebau

Geschlossene, drei- bis viergeschossige Blockrandstrukturen sowie einzelne öffentliche Plätze (Bremer Platz, Hansaplatz, Zumsandeplatz) prägen die Wolbecker Straße. Unregelmäßige Blockgrößen erzeugen ein abwechslungsreiches stadträumliches Ensemble, wobei die Durchwegung an einzelnen Abschnitten nur für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen ermöglicht wird (bspw. REWE-Parkplatz, Linnebornstiege).

#### » Angrenzende Nutzungen

Die Wolbecker Straße ist vor allem zwischen Bremer Platz und Dortmunder Straße eine wichtige Schlagader mit intensiver Nutzung der Erdgeschosszonen durch die umliegenden Anwohner\*innen der umliegenden Quartiere. Mit einem vielfältigen gastronomischen Angebot und diversen Einzelhandelsbetrieben übernimmt die Wolbecker Straße wesentliche Funktionen der Nahversorgung. Fachmärkte für Lebensmittel und Drogeriebedarf, Fachgeschäfte wie Bäckerläden und Friseursalons decken die Grundversorgung für den täglichen und mittelfristigen Bedarf. Diese hohe Angebotsdichte im Straßenzug trägt zu einer hohen Bekanntheit und starken Nutzung des Straßenzuges, vor allem durch die Nachbarschaft, bei.

Dieser Nutzungsmix wird in den letzten Jahren durch zahlreiche gastronomische Angebote und vereinzelte Kindertagesstätten überlagert. Handel und Gastronomie sind in Veränderung, zahlreiche neue Geschäfte und Lokale, die sich insbesondere auch an ein junges studentisches Zielpublikum wenden, wurden innerhalb der letzten zehn Jahre eröffnet. Damit verbunden

sind Aufwertungstendenzen sowie eine höhere Nachfrage und Besucher\*innenfrequenz im Bereich dieses Straßenabschnitts. Zahlreiche soziale Einrichtungen (Overbergschule, Kindertagesstätten, Senior\*inneneinrichtung, Zweigstelle der Stadtbibliothek, Drogenhilfezentrum etc.) verstärken zusätzlich die Bedeutung der Wolbecker Straße für das Quartier.

#### » Nachbarschaften und angrenzende Akteur:innen

Mit den unterschiedlichen Angeboten auf der Wolbecker Straße geht eine heterogene Nutzer\*innenstruktur einher. Während Personen mit Substitutions- oder Drogenproblemen vornehmlich den benachbarten Bremer Platz als Treffpunkt nutzen, kommt das studentische Milieu abends gerne zwischen Dortmunder Straße und Linnebornstiege zusammen. Vor- und nachmittags nutzen Kinder und Jugendliche die Außenräume der umliegenden Bildungsinstitutionen. Während der Öffnungszeiten werden die Einkaufsmöglichkeiten von der Nachbarschaft wahrgenommen. Wenngleich einige Gruppen sich räumlich voneinander abgrenzen und zeitlich versetzt agieren, kommt es aufgrund der räumlichen Nähe zu Überlappungen und Interessenskonflikten. Insgesamt kann das Quartier des angrenzenden Hansaviertels aufgrund der vielseitigen Akteur\*innenkonstellationen als sehr dynamisch und urban beschrieben werden.

Die Entwicklung des angrenzenden Hansaviertels erfährt auch bundesweite Aufmerksamkeit. Es wurde als eines von vier Pilotquartieren der Nationalen Stadtentwicklungspolitik 2021 im Programm „Stadt gemeinsam gestalten. Neue Modelle der Quartiersentwicklung“ ausgezeichnet. Aus zivilgesellschaftlicher Initiative heraus entsteht im Rahmen des Pilotprojekts ein umfassender Prozess der Quartiersentwicklung, in dem neue Formate der Mitbestimmung und Mitgestaltung unter Koordination des Hansaforums erprobt werden.

## **Straßenräumliche Betrachtung**

Im Folgenden wird die Ausgangssituation der Wolbecker Straße für die unterschiedlichen Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Kfz-Verkehr dargestellt und analysiert:

### **» Radverkehr – Schnittstelle zur Veloroute**

Auf Höhe der Eisenbahnunterführung wurden in den letzten Jahren durchschnittlich etwa 9.000 Radfahrende am Tag gezählt. Damit ergibt sich ein Verkehrsaufkommen, das in diesem Abschnitt annähernd dem des Kfz-Verkehrs entspricht. Da die Veloroute zwischen Everswinkel und Münster, die sich in diesem Abschnitt noch im Planungsstadium befindet, zwischen Everswinkel und Münster am Bremer Platz auf die parallel verlaufende Schillerstraße verschwenkt, ist die Radverkehrsfrequenz im östlichen Teil der Wolbecker Straße vermutlich etwas geringer. Dennoch kommt dem Radverkehr aufgrund der vielen Ziele entlang des innerstädtischen Abschnitts der Wolbecker Straße eine wesentliche Bedeutung zu.

Der Radverkehr verläuft auf schmalen, baulich angelegten Radfahrstreifen sowie weitgehend im Seitenraum. Große Hinweisschilder am Straßenrand weisen explizit darauf hin, dass diese Radwege nicht benutzungspflichtig sind und das „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“ ist. Auffällig ist zudem der offensichtliche Mangel an Fahrradabstellanlagen im Straßenraum, fast überall werden Fahrräder an den Fassaden auf den Gehwegen abgestellt. Auch eine Vielzahl an verwaisten Rädern, von denen viele nicht mehr fahrtüchtig sind, sind im Straßenraum vorzufinden.

### **» Fußverkehr – Schmalen Seitenraum mit vielen Hindernissen**

Für Zufußgehende stellen die abgestellten Fahrräder auf den ohnehin sehr schmalen Gehwegen ein Hindernis dar. Sie bergen ein Gefahrenpotenzial, da sie Zufußgehende zwingen, auf die Radwege auszuweichen.

Weitere Engstellen ergeben sich durch diverse Einbauten (Verkehrsschilder, Straßenbeleuchtung) oder werden von haltenden Fahrzeugen

verursacht. Durch das Ausweichen der Fußgänger\*innen auf Radwege ergeben sich an diesen Stellen zusätzliche Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Besondere problematisch sind diese Hindernisse auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit.

### **» Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Hauptachse im ÖPNV**

Mit den Stadtbuslinien 11, 22, 33/34, der Nachtbuslinie N 84 sowie weiteren Regionallinien ergeben sich etwa 500 Busfahrten pro Tag. Alle drei Minuten fährt tagsüber ein Bus unter der Eisenbahnbrücke hindurch. Allein aus den Stadtbusen steigen täglich etwa 1.500 bis 2.000 Fahrgäste an den drei Haltestellen Bremer Platz, Sternstraße und Sophienstraße ein oder aus. Damit stellt die Wolbecker Straße eine wichtige Achse im ÖPNV-Netz Münsters dar.

Mit einem Abstand von etwa 300 Metern sind Bushaltestellen aus dem Einzugsbereich auf sehr kurzen Wegen erreichbar. Der dichte Haltestellenabstand führt jedoch auch dazu, dass die Busse in kurzen Abständen halten müssen, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen, so dass die Busse häufig das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr vorgeben.

### **» Kfz-Verkehr – Hauptachse für den Autoverkehr**

Die Wolbecker Straße ist eine Hauptverkehrsstraße in der Stadt Münster und Teil des klassifizierten Straßennetzes (Kreisstraße 9). Als Hauptachse in die Stadt hat sie eine zentrale Verbindungsfunktion zwischen der Innenstadt, den Außenbezirken und der Stadtregion. An Werktagen verkehren etwa 10.000 Kraftfahrzeuge auf der Wolbecker Straße. Seit Anfang 2019 gilt zwischen dem Bremer Platz und dem Hansaring aus Lärmschutzgründen eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

Aufgrund der vielen Geschäfte und gastronomischen Einrichtungen in den Erdgeschosszonen kommt der Wolbecker Straße auch eine hohe Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion zu. Für den Kfz-Verkehr gibt es daher straßenbegleitende Stellplätze für Besucher\*innen, Kunden\*innen- und Lieferverkehre, die überwiegend

bewirtschaftet sind. Die Parkregelung ist derzeit uneinheitlich: Stellenweise gibt es eine Bewirtschaftung mit Parkschein, andernorts ein eingeschränktes Halteverbot mit unterschiedlichen zeitlichen Einschränkungen, teilweise ist auch freies Parken erlaubt.

### » Unfallgeschehen

Zwischen dem Servatiplatz und der Dortmunder Straße ereigneten sich in den letzten Jahren zahlreiche Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzten (Quelle: Stadt Münster, Unfalldaten der Polizei 2018-2020). Die Auswertung der Unfalltypensteckkarte zeigt, dass bei einem Großteil der Unfälle Radfahrende beteiligt sind. Ziel muss daher es sein, die Verkehrssicherheit insbesondere für diese Gruppe zu verbessern und Unfallfolgen zu vermeiden, indem bspw. Radfahrende stärker in das Blickfeld des Kfz-Verkehr gerückt werden, diesen mehr Raum gegeben wird und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs herabgesetzt wird.

*Das Umfeld der Wolbecker Straße wird von einer aktiven Nachbarschaft mitgestaltet.*



*Die Wolbecker Straße ist heute von lebendigen Erdgeschosszonen mit Gastronomien und Einzelhandel geprägt. Seit 2020 ist die Radwegebenutzungspflicht an der Wolbecker Straße zwischen Servatiplatz und Hansaring aufgehoben. Radfahrende können sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem schmalen Radweg fahren.*



Auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder nötigen Zufußgehende auf den Radweg auszuweichen, was zu Konflikten führt.



Die vorhandenen Fahrradabstellflächen am Fahrbahnrand reichen für die hohe Anzahl an Fahrrädern nicht aus.

Im Bereich des Reallabors zählt die Wolbecker Straße mit drei Bushaltestellen je Richtung eine hohe Haltestellendichte.



Verkehrswidrig abgestellte Pkw verengen den Seitenraum zusätzlich.





HIFI FRAUNE

VERBODEN  
OP DE  
WEGEN  
STaan

Wolfskeel Straße

# C Dokumentation Reallabor

Das Reallabor wurde in einem kompakten Zeitraum von zehn Tagen im September 2021 durchgeführt. Zur Umsetzung gehörte neben verkehrlichen Umgestaltungen ein Rahmenprogramm mit vielseitigen Dialog- und Beteiligungsformaten wie Spaziergängen, Mittagstischen, Beteiligungskarten, einem Open-Air-Kino und einem Nachbarschaftsgespräch. Das für das Reallabor eigens angefertigte Mobiliar – bestehend aus Hockern, Aufstellern und einem umgebauten Marktstand – trug zur Sichtbarkeit der Aktion im Straßenraum bei. Im Rahmen des Reallabors gelang es, viele Menschen zu beteiligen, miteinander ins Gespräch zu kommen und einen Austausch über Zukunftsvisionen und Gestaltungsideen anzustoßen. Die verschiedenen Formate wurden durch ein interdisziplinäres Team aus beauftragten Planungsbüros und der Stadtverwaltung durchgehend begleitet. Teil C zeigt sowohl die Ziele des Reallabors als auch die verkehrlichen Maßnahmen sowie die Inhalte der Beteiligungsformate auf.

## Ziele des Reallabors

Das gegenseitige Lernen in einem experimentellen Umfeld stand beim Reallabor Wolbecker Straße im Vordergrund. Anstatt die Wolbecker Straße direkt umzugestalten, wurde ein vorläufiger Planungsansatz gewählt, der sich durch ein schrittweises Testen und Diskutieren von Umgestaltungsvorschlägen auszeichnet. Dieser Ansatz ermöglicht sowohl Bürger\*innen, Anwohner\*innen als auch der Verwaltung ein Miteinander-Lernen im direkten Dialog sowie anhand von Ergebnissen. Als Beteiligungsform wurde daher ein Reallabor gewählt, das sich dadurch auszeichnet, dass unterschiedliche Akteur\*innen aus Verwaltung, Planungsdisziplinen und Stadtgesellschaft zusammenkommen, um zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten und auszuprobieren.

Das Reallabor verfolgte mehrere Ziele:

### **Verschiedene Zielgruppen ansprechen und Nutzer\*innen ins Gespräch bringen:**

Im Reallabor des Dialogverfahrens Wolbecker Straße sollten unterschiedliche Perspektiven auf den Raum verdeutlicht und sichtbar werden. Die vielfältigen, teils gegensätzlichen Interessen, die an der Wolbecker Straße bestehen, sollten dabei herausgearbeitet werden. Das Reallabor diente als Plattform, durch die unterschiedliche Nutzer\*innen-/Zielgruppen (wie Bewohner\*innen, Menschen mit Behinderung, Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, Autofahrer\*innen) miteinander ins Gespräch kommen, um für unterschiedliche Perspektiven, alltägliche Konfliktsituationen und -themen sensibilisiert zu werden.

## Raum erlebbar machen und Lösungsvorschläge diskutieren:

Ein weiteres Ziel war es, durch den veränderten Straßenraum eine neue Umgebung und damit ein neues Raumerleben zu ermöglichen und einen greifbaren Kontext für Dialog und Kritik zu schaffen, um mit den Nutzer\*innen über die Weiterentwicklung der Wolbecker Straße in Austausch zu treten. Dafür wurden Lösungsansätze (siehe Maßnahmen der verkehrlichen Umgestaltung) ausprobiert und Veränderungsmöglichkeiten der Wolbecker Straße zur Diskussion gestellt. Auf Grundlage der städtebaulichen und verkehrlichen Analyse wurden schließlich Maßnahmen als Vorschläge entwickelt, die für den Zeitraum des Reallabors temporär auf der Straße angewendet und getestet wurden.

## Offenen Prozess gestalten und aus Ergebnissen lernen:

Das Reallabor war als offener Experimentier- und Dialogprozess angelegt, in dem unterschiedlichste Themen und Anregungen eingebracht werden konnten. Auf diese Art sollte ein gegenseitiges Lernen für Nutzer\*innen, Anwohner\*innen und die Verwaltung ermöglicht werden. Aus den Ergebnissen wurde schließlich ein Rahmenplan mit konkreten Umgestaltungsvorschlägen, eine verkehrliche Vertiefung sowie Empfehlungen für den weiteren Prozess erarbeitet (siehe Kapitel D).

*Vielfältige Nutzer:innengruppen kamen miteinander in Austausch und diskutierten ihre Perspektiven und Einschätzungen zur Wolbecker Straße.*



## Maßnahmen der verkehrlichen Umgestaltung

Ein wesentlicher Bestandteil des Reallabors war das Testen verkehrlicher Maßnahmen, mit denen der Straßenraum umverteilt, die Verkehrssicherheit verbessert und die Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen gestärkt werden sollten. Aufgrund des kompakten Zeitraums der temporären Umgestaltung und der kurzen Vorbereitungszeit wurden bevorzugt Maßnahmen ausgewählt, die mit vertretbarem Aufwand und Mitteleinsatz eine sichtbare Veränderung im Straßenraum erzielen konnten. Im Detail wurden folgende verkehrlichen Elemente umgesetzt:

### Herabsetzung des Tempos auf 20 km/h

Zwischen Bremer Straße und Dortmunder Straße wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 20 km/h reduziert. Bei dieser Geschwindigkeit können die meisten Radfahrenden gut im Kfz-Verkehr mitfahren, so dass weniger Überholvorgänge zu erwarten sind und Konfliktsituationen verhindert werden. Durch geringere Geschwindigkeiten können in der Regel die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer\*innen erhöht und Unfälle vermieden werden.

### Radverkehr auf der Fahrbahn

Um den Fußgänger\*innen im Seitenraum mehr Platz zur Verfügung zu stellen, wurde der Radverkehr stadtauswärts zwischen Linnebornstiege und Dortmunder Straße sowie stadteinwärts zwischen Sophienstraße und Sauerländer Weg auf die Fahrbahn geführt und damit ein „Mischverkehr“ eingeführt. Die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrende war nun nicht mehr freiwillig, sondern bindend. Die baulich angelegten Radwege im Seitenraum wurden den Gehwegen zugeordnet und mit Piktogrammen entsprechend gekennzeichnet. Die Verbreiterung der teilweise sehr schmalen Gehwege sollte die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen verbessern.

Vom zusätzlichen Platzangebot sollten insbesondere auch mobilitätseingeschränkte Perso-

nen und Kinder, die weiterhin mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren, profitieren. Durch die getrennte Führung sollte sich zudem das Konfliktpotenzial zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden verringern.

### Aktivierung von Pkw-Stellplätzen

Während des Reallabors wurden 25 Stellplätze am Fahrbahnrand, die zuvor mit Parkschein bewirtschaftet wurden, für neue Nutzungen zur Verfügung gestellt. Die freigewordenen Flächen konnten beispielsweise mit Sitzmöglichkeiten eingerichtet oder von Initiativen bespielt werden. Stellplätze, auf denen im Bestand ein eingeschränktes Halteverbot gilt, blieben überwiegend erhalten oder wurden als Lieferzonen zum Be- und Entladen kenntlich gemacht. Einige Stellplätze wurden auch für die temporäre Verkehrsführung der Radfahrenden benötigt. Der Bespielung der Stellplätze war ein Aufruf vorausgegangen. Diesem folgten beispielsweise die beiden benachbarten Bars „Bun Bites Beef“ und „Bar Levin“. Diese zimmerten sich auf dem Fahrbahnrand einen temporären Außengastonomiebereich mit Tischen und Bänken aus Europaletten und Holzresten. Andere Gewerbetreibende machten Angebote auf einem Teil des Gehwegs: Das „Pianohaus Micke“ stellte ein Klavier auf den Bürgersteig, das von zahlreichen Passant\*innen bespielt wurde. Mitglieder des ADFC rollten einen Kunstrasen auf dem Seitenstreifen aus. Andreas Lating vom Lyrikkeller tippte auf seiner Schreibmaschine spontane Texte auf Themenvorschlag von Passant\*innen auf einer Anhängerplattform. Am letzten Wochenende frittierten „Pommbuur-Fritten“ in ihrer mobilen Küche Pommes – dort, wo sonst Autos parken.

### Verbesserung der Überquerbarkeit

Um Fußgänger\*innen das Überqueren der Wolbecker Straße zu erleichtern und den Verkehr zu entschleunigen, wurde auf Höhe der Haltestelle Sternstraße eine Querungshilfe in Form einer breiten und überlangen Mittelinsel

eingrichtet. Ein positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist die Entschleunigung des MIV, der um die Verkehrsinsel herumgeleitet wurde. Die Mittelinsel wurde dabei so platziert, dass Radfahrende zwar an einem haltenden Bus vorbeifahren können, der Kfz-Verkehr diese jedoch nicht überholen konnte. Der Bus konnte die Haltestelle so als Pulkführer verlassen und Verlustzeiten auch bei hohem Verkehrsaufkommen geringhalten. Um im Notfall Einsatz- und Rettungsfahrzeugen auch bei zwei gegenüberliegend haltenden Bussen ein Durchkommen zu sichern, wurde die Mittelinsel entsprechend breit und überfahrbar ausgebildet.



*Ob mit einem Kunstrasen, Palmen, einer mobilen Küche, Lyrik oder Klavier – wie vielfältig die Möglichkeiten sind Stellplätze zu bespielen, zeigte sich während des Reallabors.*





*Fahrradfahrer\*innen wurden im Rahmen des Reallabors auf die Fahrbahn geleitet. Die Radwege wurden den Zufußgehenden zugewiesen.*



*Eine temporäre Mittelinsel auf Höhe der Bushaltestelle Sternstraße erleichterte Fußgänger\*innen das Überqueren der Fahrbahn.*



*Das Tempolimit wurde für die Projektstage von 30 auf 20 km/h gesenkt und damit die Geschwindigkeit von Autofahrenden und Radfahrenden einander angenähert.*

## Programm und Formate

Die Straße anders als gewohnt zu erleben und sich darüber auszutauschen – darin lag ein wesentlicher Fokus des Reallabors. Der Ort des Austauschs war die Basisstation auf dem belebten REWE-Parkplatz: An einem umgestalteten, acht Meter langen Marktstand konnten Passierende und Interessierte täglich zwischen 10:00 und 18:00 Uhr mit dem Reallabor-Team – bestehend aus Mitarbeitenden der beauftragten Büros Urban Catalyst und modulorbeat – sowie Vertreter\*innen der Verwaltung ins Gespräch kommen und sich über das Reallabor informieren. Um viele unterschiedliche Perspektiven auf die Straße einzufangen und leicht ins Gespräch zu kommen, wurden viele verschiedene Beteiligungsformate angeboten.

Das Programm startete am ersten Wochenende mit Aktionen. Dazu gehörten eine künstlerische Herangehensweise an die Straße im Rahmen eines Zeichenworkshops. In moderierten Spaziergängen konnte das vielseitige Wissen der Teilnehmenden über die Straße für den Prozess erschlossen werden. Während des Nachbarschaftsgesprächs wurden unterschiedliche Perspektiven auf die Straße und Wünsche an eine Umgestaltung von Anwohner\*innen eingebracht. Anschließend konnten sich Interessierte während einer Filmvorführung von menschen- und umweltgerechten Umgestaltungen städtischer Räume inspirieren lassen. Unter der Woche stand das Erleben der verkehrlichen Umgestaltungen sowie der Austausch darüber im Vordergrund. Teil des zweiten Wochenendes waren die Abschlussveranstaltung und eine Ausstellung der Meinungen und Ergebnisse. Eine Konstante im Programm stellte der tägliche Mittagstisch an der Basisstation als Dialogformat dar.

Die unterschiedlichen Beteiligungsformate luden zum Austausch ein und sollten vor allem auch Spaß machen. Das buntgestreifte Reallabor-Mobiliar bestehend aus Holzhockern und Aufstellern unterstützte die Sichtbarkeit der Basisstation. Zum Programm gehörten folgende Formate:



Ein Info-Flyer mit den wesentlichen Programmpunkten wurde vorab in der Nachbarschaft verteilt.



Direkt vor Ort baute das modulorbeat-Team einige Tage vor dem Start ihr eigens für das Reallabor entworfenes Mobiliar.

## Auftaktevent

Das Auftaktevent verwandelte einen Transitraum in einen Aufenthaltsraum und ermöglichte den Besucher\*innen einen Bereich des Tunnels unter der Eisenbahnbrücke neu zu erleben. Das Setting regte zum Austausch über die Maßnahmen des Reallabors, die Wolbecker Straße und ihrer Zukunftsvisionen an.



*Die Eröffnung des Reallabors fand unter der Eisenbahnbrücke statt und läutete die Projektstage mit Musik und informellen Gesprächen ein.*

## Interaktionswand und Plakatwand

Beim Vorbeigehen schnell eine Idee zur Zukunftsvision für die Wolbecker Straße hinterlassen – das ermöglichte die insgesamt 20 Meter lange Interaktionswand unter der Eisenbahnbrücke. Auf einem Plan der Wolbecker Straße konnten Passant\*innen zudem Ideen für die Straße, Lieblingsorte und Gefahrenstellen und vieles mehr einzeichnen. Am Ende der Woche waren die Plakate gefüllt mit Informationen zu den Fragen „Was ist für die Zukunft der Straße besonders wichtig?“, „Wie nutzt Du die Straße?“ und viele weitere. Wissenswerte und anregende Verkehrsfakten waren auf der gegenüberliegenden Straßenseite angeklebt. Die 22 Poster zeigten Hintergrundinformationen und sollten zum Nachdenken über die Themen Verkehrsmittelwahl, Flächenverteilung und Verkehrsverhalten anregen.

## Gespräche an der Basisstation

Über Flyer an die Nachbarschaft, Social Media, Presseartikel und Radio-Teaser wurde auf das Reallabor aufmerksam gemacht. Die meisten Besucher\*innen kamen allerdings spontan zur Basisstation und äußerten sich über den Ist-Zustand und die verkehrlichen Umgestaltungen im Rahmen des Reallabors. Das Projektteam, das an pinken Warnwesten zu erkennen war, bestand sowohl aus Mitarbeitenden der beauftragten Büros als auch aus Vertreter\*innen der Verwaltung der Stadt Münster. So konnten Bürger\*innen ihre Anregungen, Kritik und Erfahrungen direkt an zuständige Mitarbeiter\*innen herantragen. Die Stadtverwaltung wurde für die Passant\*innen greifbar, deren Redebedarf über die Straße ungebrochen groß war. Es beteiligten sich Bürger\*innen zwischen 6 und 92 Jahren.

## Offener Mittagstisch

Einen zentralen Programmpunkt des Reallabors stellte der tägliche Mittagstisch an der Basisstation dar. Das Angebot diente als niederschwelliger Türöffner für die Kontaktaufnahme zu Passant\*innen und entwickelte sich zum Treffpunkt in der Nachbarschaft. Für die kostenlose Verpflegung sorgten umliegende Gastronomien mit großem Engagement.

## Zeichenworkshop

Eine künstlerische Herangehensweise an die Straße bot der Zeichenworkshop am ersten Wochenende. Unter der Anleitung einer Illustratorin brachten große und kleine Teilnehmer\*innen ihre Eindrücke und Visionen der Wolbecker Straße zu Papier. Die entstandene Collage veranschaulicht die drängenden Themen der Wolbecker Straße wie zum Beispiel den motorisierten Verkehr mit seinen negativen Auswirkungen wie Lärmemissionen und erhöhter Unfallgefahr. Auch der Wunsch nach mehr gegenseitiger Rücksichtnahme und mehr Platz für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen fand in der Collage Platz.

*Die Wände unter der Eisenbahnbrücke boten Raum sowohl für Interaktion (stadteinwärts) also auch für Fakten zur Wolbecker Straße (stadtauswärts).*





An der mobilen Basisstation auf dem Supermarkt-Parkplatz kamen Interessierte mit dem Projektteam und Vertreter\*innen der Verwaltung ins Gespräch.

Beim gemeinsamen Zeichnen, Basteln und Kleben wurden Ideen und Visionen auf einer Collage zusammengebracht.



Der Mittagstisch von der umliegenden Gastronomie schuf eine gute Grundlage für Gespräche.



## Moderierte Spaziergänge

Die Aktivitäten auf der Wolbecker Straße sind hoch, der Raum ist knapp. Und jede Nutzer\*innengruppe hat eine eigene Perspektive auf die Straße. Um dieses Bürger\*innenwissen zu erschließen, wurden drei moderierte Spaziergänge durchgeführt, die den Teilnehmenden Raum gaben, ihre eigenen Ansichten einzubringen und die Herausforderungen an Ort und Stelle zu veranschaulichen. So schilderten beispielsweise Teilnehmende mit körperlichen Einschränkungen ihre Probleme im Alltag, die die aktuelle Gestaltung der Wolbecker Straße nach sich zieht. So sind Rad- und Fußwege für blinde Menschen nur schwer auseinanderzuhalten, da es nur optische Kennzeichnungen auf den Wegen gibt. Quer geparkte Fahrräder bergen Gefahren, da sie Zufußgehende dazu zwingen, auf den Radweg auszuweichen. Auch seien die Bordsteinkanten der Fußwege höher als die der Radwege, was Rollstuhl-Fahrer\*innen beim Queren von Seitenstraßen ebenfalls zur Nutzung des Radwegs zwingt. Teilnehmer\*innen gaben der Gruppe mit, dass Zufußgehende in Statistiken zum Modal Split in der Regel zu kurz kämen: So seien ÖPNV-Nutzer\*innen einen erheblichen Teil ihrer Wege zu Fuß unterwegs, werden aber – aufgrund der höheren Kilometerzahl – als ÖPNV-Nutzer\*innen gezählt.

Anwohner\*innen machten auf weitere Veränderungen der Straße aufmerksam: Läden des täglichen Bedarfs würden zu hippen Kneipen und Restaurants verwandelt. Das unterstütze Gentrifizierungstendenzen und steigende Mieten im Hansaviertel. Veränderungen auf der Wolbecker Straße zur Steigerung der Lebensqualität und zur Abmilderung von Verkehrsproblemen sollten aber keineswegs aus Sorge vor Aufwertungstendenzen unterbunden werden.

Einige Radfahrende äußerten, dass sie sich auf der Fahrbahn unsicher fühlten und einen separaten Radweg bevorzugen würden. Andere Teilnehmende befürworteten die Nutzungspflicht der Fahrbahn für Radfahrende insbesondere bei Tempo 20 km/h im Rahmen der verkehrlichen Umgestaltungen. An vielen Beispielen wurde während der Spaziergänge deutlich, dass Maß-

nahmen zusammengedacht werden müssen. Auch das angedachte Quartiersparkhaus sollte unterschiedliche Nutzungen zusammendenken. So sollte es auch über öffentliche Toiletten verfügen. Die Umbenennung des Parkhauses in „Quartiersparkhaus“ würde die neue Ausrichtung auf Anwohner\*innen verdeutlichen und sei damit zu begrüßen. Ein anderes Preissystem sei allerdings eine Voraussetzung für die Akzeptanz einer Reduzierung von Pkw-Stellplätzen.





*Die Stadtpaziergänge boten allen Beteiligten Einblicke in unterschiedliche Perspektiven und Herausforderungen der Straße.*

## Nachbarschaftsgespräch

„Was macht die Wolbecker Straße in Zukunft aus?“ lautete die zentrale Frage des Nachbarschaftsgesprächs. In der niedrigschwelligen Diskussion auf dem Supermarktparkplatz gab es zunächst Einblicke aus Perspektive der Verwaltung, der Planung und von Nachbarschaftsinitiativen, bis schließlich die Teilnehmenden ihre ganz unterschiedlichen individuellen Sichtweisen einbrachten.

Anwohner\*innen begrüßten jene Zukunftsvisionen, die auf eine geringere Dominanz des Autoverkehrs im Viertel setzen. Den Vorstoß „Lastenräder statt Lieferfahrzeuge“ teilten allerdings nicht alle in der Runde. Lokale Händler\*innen seien auf Transporter angewiesen und der ohnehin knappe Parkraum im Viertel sei durch die Maßnahmen im Rahmen des Reallabors noch eingeschränkter. Fahrradfahrende äußerten sich dagegen positiv zur Reduzierung von Pkw-Stellplätzen. Neben der Verbesserung von Sichtachsen und einem größeren Platzangebot würden sich mit weniger Stellplätzen auch folgenschwere „Dooring-Unfälle“ – also Unfälle in Folge unaufmerksam geöffnete Pkw-Türen – verringern lassen. Pendler\*innen gaben der Runde mit, dass das ÖPNV-Angebot zwischen Innenstadt und Umland noch unzureichend sei.

Viele in der Runde wünschten sich eine „verkehrsberuhigte Wolbecker“. Die Teilnehmenden waren sich darüber einig, dass die gesammelten Ideen und Anregungen des Reallabors keinesfalls im Planungsdickicht verschwinden dürften.

## Open-Air-Kino

Inspiration für eine andere Stadtplanung gab der Dokumentarfilm „The Human Scale“. Der Film des dänischen Architekten und Stadtplaners Jan Gehl geht am Beispiel von fünf Metropolen der Frage einer lebenswerten Stadt nach und zeigt Möglichkeiten auf, wie sie nach den Bedürfnissen des Menschen gestaltet werden können, um die Lebensqualität zu verbessern. Gehl erklärt die Bedürfnisse der Menschen nach mehr Fuß- und Radwegen und nach mehr Orten, die zum

Verweilen und zur Begegnung einladen, zum wichtigsten Maßstab für die Stadtplanung. Der Film ist damit auch als Kritik an der autogerechten Stadt zu verstehen. Die temporäre Umwandlung des Supermarkt-Parkplatzes in ein Open-Air-Kino zeigte beispielhaft, wie ein scheinbar monofunktionaler Ort neu genutzt werden kann.

## Beteiligungskarten

Bei den Gesprächen an der Basisstation wurden die Teilnehmer\*innen angehalten, ihre Anregungen dem Projektteam auf Beteiligungskarten zu hinterlassen. An einer Schautafel neben der Basisstation sammelte und strukturierte das Projektteam die Karten thematisch und ordnete sie Überthemen zu. Aus dem Reallabor resultierten insgesamt knapp 600 Beteiligungskarten (siehe Auswertung der Beteiligungskarten in Teil D).

## Maßnahmenboard

Neben den Beteiligungskarten konnten die Besucher\*innen auf zwei Tafeln an der Basisstation ihren Meinungen Ausdruck verleihen. Auf einem Plan der Straße verorteten die Teilnehmer\*innen Lieblingsorte, Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, Problemstellen und gefährliche Querungen. Aufsteller mit konkreten Anregungen wie „mehr Bäume“, „mehr Mikrofreiräume“, „mehr Stellplätze“, „mehr Platz fürs Rad“, „mehr Außengastronomie“ oder „mehr Sitzmöglichkeiten“ konnten auf einem Plan der Straße platziert werden. Die Anzahl der Anregungen an räumlichen Veränderungen wuchs während des zehntägigen Labors stetig. Die Hinweise bildeten eine Grundlage für Gespräche und Diskussionen.

## Feedback-Barometer

Auf einem Feedback-Barometer konnten die Teilnehmer\*innen vier verkehrliche Umgestaltungen „20 km/h für alle“, „Querungshilfen“, „Fahrräder auf der Fahrbahn“ und „weniger Pkw-Stellplätze“ als positiv oder negativ bewerten, indem sie Klebepunkte verteilten. Die Farbe der Punkte gab Auskunft über die überwiegende Fortbewegungsart der Befragten: Fahrradfahrer\*innen punkteten in grün, Fußgänger\*innen klebten blaue und Autofahrer\*innen pinke Punkte.



Beim Nachbarschaftsgespräch tauschten sich Bürger\*innen mit Vertreter\*innen von Wissenschaft, Verwaltung und Bürgerinitiativen über die Zukunft der Wolbecker Straße aus.

Das Feedback-Barometer zeigte ein Stimmungsbild über die Akzeptanz der verkehrlichen Maßnahmen. Punkte im äußeren Bereich markierten positive Bewertungen, im inneren negative. Die Unterschiedlichen Farben der Punkte zeigen die Verkehrsmittelart der Teilnehmenden an.



Knapp 600 Beteiligungskarten hinterließen die Teilnehmenden im Laufe des Reallabors dem Projektteam.

Supermarkt-Parkplatz mal anders – im Rahmen des Open-Air-Kinos zeigte ein Dokumentarfilm Beispiele wie durch eine andere Stadtplanung die Lebensqualität für Menschen in Städten erhöht werden kann.



## Abschlussveranstaltung und Ausstellung

Die Ergebnisse des Reallabors wurden schließlich zusammengeführt und in der Abschlussveranstaltung am Hansaplatz diskutiert und ausgestellt. Aus den unterschiedlichen Beiträgen auf den Beteiligungskarten wurden die herausgearbeiteten Leitlinien für die Entwicklung und Umgestaltung auf dem Hansaplatz aus- und vorgestellt. Anschließend konnten sie von den Teilnehmer\*innen bewertet und priorisiert werden.

Während der Abschlussveranstaltung teilten einige Anlieger\*innen und Nutzer\*innen ihre Eindrücke, die sie über den Zeitraum des Reallabors gesammelt hatten. Die breiteren Gehwege empfanden die Beteiligten als spürbare Verbesserung. Auch die niedrigen Geschwindigkeiten von 20 km/h auf der Straße für Kfz- und Radverkehr sowie die neuen Flächen auf den ehemaligen Stellplätzen wurden als Verbesserung benannt. Die gemeinsame Nutzung der Straße von Rad- und Kfz-Verkehr wurde dagegen unterschiedlich bewertet.

Konkrete Maßnahmen und Umgestaltungsvorschläge wurden parallel zur Diskussion auf einem begehbaren Plan festgehalten. Die Ergebnisse aus dem Reallabor und die Diskussionsbeiträge wurden schließlich von Expert\*innen aus den beauftragten Büros hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit planerisch bewertet. Stadtbaurat Robin Denstorff ordnete das Reallabor in den Kontext der Verkehrsversuche ein, die an unterschiedlichen Stellen der Stadt im Sommer 2021 stattfanden (siehe Ergebnisse in Teil D).

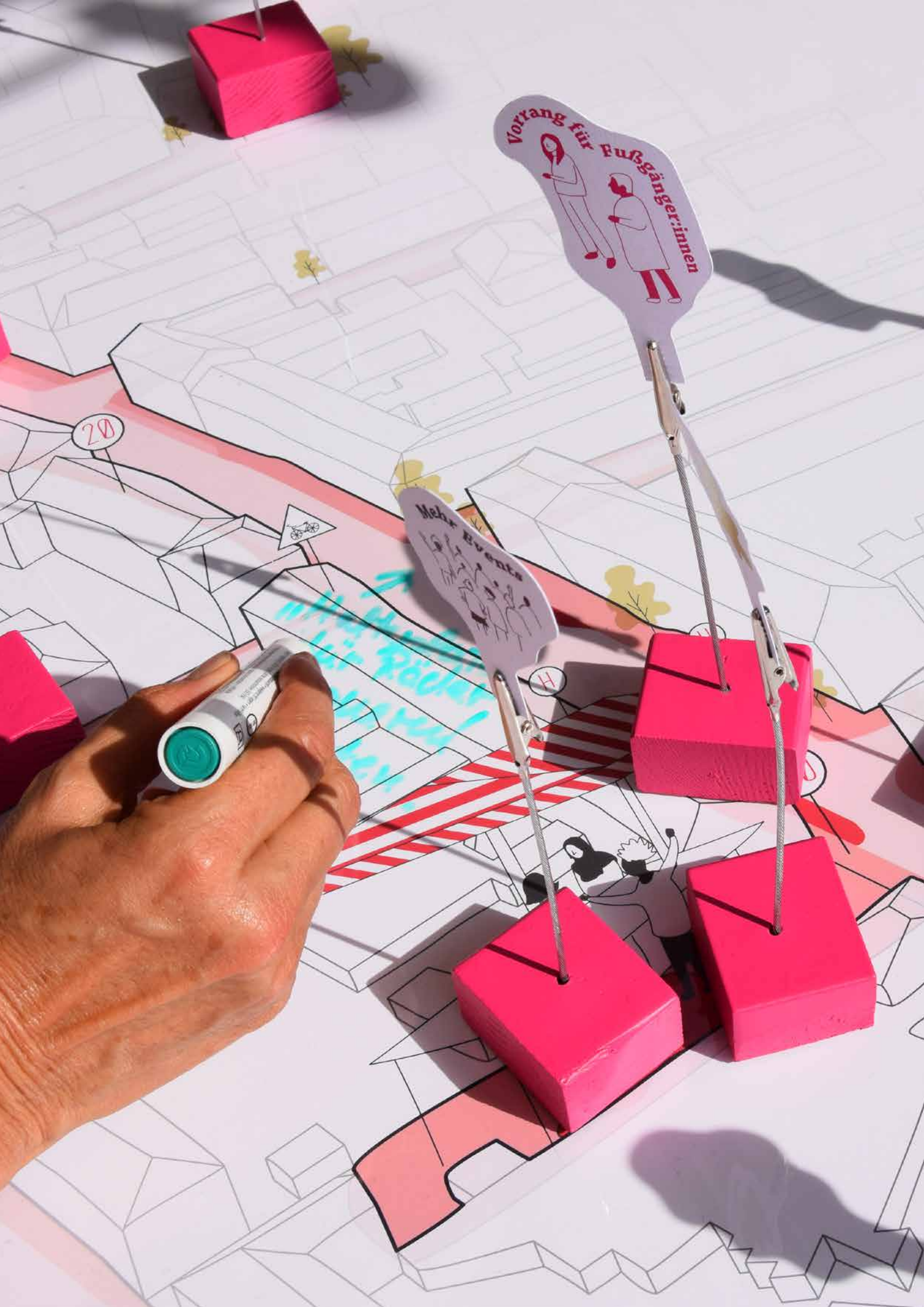
## Begehbare Plan

Während der Abschlussveranstaltung wurden die diskutierten Ergebnisse des Reallabors anhand eines begehbaren Plans zusammenfassend vorgestellt sowie ergänzende Anmerkungen der Teilnehmer\*innen eingetragen. Der sechs Meter lange Plan zeigte den Verlauf der Wolbecker Straße zwischen Servattiplatz und Hansaring mit ihren unterschiedlichen Abschnitten auf.

Einflussgebende Rahmenbedingungen aus dem Umfeld sowie Konsens- und Konfliktpunkte zur Umgestaltung konnten mit dem interaktiven Instrument und durch den spielerischen Aushandlungsprozess anschaulich herausgearbeitet werden. Ziel der Arbeit am begehbaren Plan war es, die Diskussion mit direktem Raumbefug zu führen und den Plan als „zeichnerisches Protokoll“ einzusetzen. Zugleich sollte ein Stimmungsbild entstehen, das den Umfang und die Möglichkeiten zur Umgestaltung der Straße von den unterschiedlichen Akteur\*innen aufzeigt. Der begehbare Plan ist somit eine erste Arbeitsgrundlage zur fachlichen Bewertung von Ideen und Maßnahmen und wird im Rahmen der weiteren Arbeit als städtebaulicher Rahmenplan ausgearbeitet und abgestimmt.

*Auf der Abschlussveranstaltung diskutierten Teilnehmer\*innen die Ergebnisse des Reallabors. Die Diskussionsbeiträge wurden parallel auf einem begehbaren Plan festgehalten, der für die weitere Bearbeitung eine wichtige Grundlage darstellt.*





Vorrang für Fußgänger:innen

Mehr Events

20

Hand-drawn text in green marker, partially obscured by a hand.

Hand-drawn text in blue and red markers, including a red and white striped banner.

# D Auswertung der Ergebnisse

Am Ende des zehntägigen Reallabors waren vielfältige Ergebnisse über die unterschiedlichen Beteiligungsformate eingegangen. In diesem Kapitel werden zunächst die quantitativ ermittelten Ergebnisse aus dem Feedback-Barometer, der Online-Umfrage und den Beteiligungskarten dargestellt sowie sechs ermittelte Themenfelder erörtert. Schlussfolgerungen aus den gewonnenen Erkenntnissen aus den Gesprächen und Beteiligungskarten wurden in Form von Leitlinien für die Wolbecker Straße formuliert. Auch die auf der Abschlussveranstaltung diskutierten konkreten Vorschläge zur Umgestaltung werden im Kapitel dargestellt.

Aus fachlicher Sicht wurden anschließend die temporären Umgestaltungen beurteilt sowie die Beteiligungsergebnisse eingeordnet. Schließlich wurden in einem Rahmenplan die Ergebnisse zusammengefasst und Ziele für die weitere Planung beschrieben.

## Ergebnisse aus dem Reallabor

Die Auswertungen der Beteiligungsergebnisse, insbesondere der zahlreichen Beteiligungskarten, bildeten zusammen mit der Ableitung der Leitlinien und den Ergebnissen aus der Abschlussveranstaltung die Grundlage für die weitere Planung.

### Stimmungsbild zu den verkehrlichen Umgestaltungen

Die Meinungen zu den verkehrlichen Umgestaltungen waren überwiegend positiv. Erfasst wurden sie über das Feedback-Barometer an der Basisstation und durch eine von der Stadt Münster durchgeführte Online-Umfrage im Nachgang des Reallabors. Das Feedback-Barometer an der Basisstation visualisierte die Meinungen zu vier Einzelmaßnahmen (Tempo 20, Mittelinsel, Mischverkehr, Aktivierung Pkw-Stellplätze) des Reallabors. Am Ende zeigten 2.166 Punkte von über 500 Teilnehmer\*innen eine überwiegend positive Beurteilung der Maßnahmen: 83% der Befragten stuften die vier abgefragten Maßnahmen als positiv ein. 92% der Fußgänger\*innen, 87% der Fahrradfahrer\*innen, aber auch 58% der Autofahrenden

begrüßten die Umgestaltungen. Auch in der durch die Stadt durchgeführten Online-Umfrage, an der sich 112 Personen beteiligten, zeigte ein gemischtes aber in der Mehrheit positives Stimmungsbild auf die temporären Impulse auf. Pendler\*innen waren mit einem Anteil von 30% stärker an der Online-Umfrage vertreten als während des Reallabors.

Große Zustimmung erhielt die temporäre Querungshilfe/Mittelinsel (Zustimmung Feedback-Barometer: 90%, Online-Umfrage: 70%). Auch die Resonanz auf die anderen temporären Maßnahmen war überwiegend positiv: „Tempolimit auf 20 km/h“ (Feedback-Barometer: 86%; Online-Umfrage: 58%), „Radfahren auf der Fahrbahn“ (Feedback-Barometer: 80%, Online-Umfrage: 60%), „weniger Pkw-Stellplätze“ (Feedback-Barometer: 77%, Online-Umfrage: 66%). Fahrradfahrer\*innen waren mit 50% am Gesamtanteil überdurchschnittlich stark an der Feedback-Barometer-Umfrage vertreten. 30% der Befragten ordneten sich zur Gruppe der Zufußgehenden und 20% der Autofahrenden zu. Bei der Online-Umfrage waren die breiteren Gehwege als Maßnahme des Reallabors am

beliebtesten: 82% der Befragten vergaben dafür eine positive Schulnote (Note 1, 2 oder 3). Während mehr als zwei Drittel der online Befragten die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität positiv einschätzten, waren es beim Thema Verkehrsfluss nur 55%. Rund 70% der Befragten würden es begrüßen, die Maßnahmen in der vorgeschlagenen oder einer angepassten Form weiterzuführen.

## **Cluster zentraler Themen aus den Beteiligungskarten**

### **» Methodik der Auswertung**

Im Rahmen des zehntägigen Reallabors konnten Bürger\*innen ihre Ideen, Wünsche und Anregungen zur Umgestaltung der Wolbecker Straße in unterschiedlichen Formaten einbringen. Die Beteiligungskarten gab es in drei Ausführungen: „Feedback“, „Gefahrenstellen“ und „Zukunftsvisionen“. Aus dem Prozess resultierten insgesamt 571 ausgefüllte Beteiligungskarten und zehn E-Mails, welche rund 150 verschiedene Ideen und Meinungen zur Zukunft der Wolbecker Straße beinhalten. Aufgrund von Mehrfachnennungen von Ideen pro Karte wurde dabei jede Nennung berücksichtigt, sodass in der Auswertung insgesamt 1.135 Stimmen gezählt wurden.

Die Auswertung erfolgte stufenweise. Zunächst wurden die Beteiligungskarten thematisch geordnet und an der Basisstation in Schaukästen gehängt. Im Nachgang des Reallabors wurden sechs Themenfelder abgeleitet. Dabei wurden die Rückmeldungen thematisch zusammengefasst, wobei je Themenfeld nur die zehn meistgenannten Umgestaltungsideen Berücksichtigung fanden. Die Themen und die Häufigkeit der Nennungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

<b>Fahrradfahren</b>	<b>Stimmen</b>
Fahrräder auf Fahrbahn statt auf dem Gehweg	99
Fahrräder nicht auf der Fahrbahn	32
Ausbau Wolbecker Straße zur Fahrradstraße	26
Radfahrerschutzstreifen auf Fahrbahn	6
<b>Entschleunigung</b>	
Tempo 20 für alle Verkehrsteilnehmer:innen	42
reine Einbahnstraße	33
Tempo 30	24
Verkehrs-/ Geschwindigkeitskontrollen	24
<b>ruhender Verkehr</b>	
mehr Fahrradstellplätze	42
Alternativen schaffen: z.B. P&R, bessere ÖPNV-Anbindung	35
Parkhaus/ Quartiersgaragen/ Tiefgaragen ausbauen	14
Anwohnerparkplätze weiterhin gewährleisten und ausbauen	13
<b>öffentlicher Raum</b>	
mehr Begrünung/ Bäume	95
mehr Platz für Außengastronomie	63
mehr Bänke/ Sitzmöglichkeiten	33
<b>Gehweg</b>	
breiterer Gehweg (und Radweg)	81
mehr Querungshilfen für Fußgänger:innen	51
Fahrrad- und Rollerparkverbot auf dem Gehweg	11
<b>Autofreiheit</b>	
autofreie Wolbecker Straße	51
Parkplätze im Straßenraum reduzieren	44
verkehrsberuhigte Wolbecker Straße: z.B keine Durchfahrt von PKW, aber Anlieferung möglich	35

*Insgesamt wurden 1.135 Stimmen auf 571 Beteiligungskarten gezählt. Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Nennungen je Themenfeld.*

## Ergebnisse der Auswertung

Aus den Ergebnissen der Auswertung wurden die sechs Themenfelder „Fahrradfahren“, „Entschleunigung“, „Ruhender Verkehr“, „öffentlicher Raum“, „Zufußgehen“ und „Autofreiheit“ abgeleitet. Das Ergebnis der Auswertung zeigt, dass eine Veränderung der Wolbecker Straße von den meisten Nutzer\*innen begrüßt und erwünscht wird. Vor allem eine gerechtere Verteilung der Straßenflächen auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\*innen steht dabei im Fokus der weiteren Betrachtung.

### » „Fahrradfahren“

Die Verlegung des Radwegs auf die Fahrbahn wurde kontrovers diskutiert. Zwar wurde die Verlegung des Radwegs auf die Fahrbahn von einem Großteil begrüßt, da mehr Platz für Fußgänger\*innen und Außengastronomie geschaffen wurden. Gleichzeitig fühlten sich vor allem jüngere und ältere Radfahrer\*innen, sowie Familien auf der Straße zwischen den vielen PKW aktuell noch unsicher.

*„Ich wünsche mir, dass die Straße mehr in Gänze gedacht wird – Radfahrer\*innen müssen schon ab der Brücke auf die Straße und bis zum Hohenzollernring.“*

*„Als älterer Mensch bin ich ängstlich auf der Fahrbahn neben Bus und Auto. Im Alter wird man unsicherer, aber ich möchte weiterhin beweglich bleiben und mit dem Rad fahren können.“*

*„Das Radfahren auf der Fahrbahn sollte aber keine Pflicht sein, damit unsichere Fahrradfahrer\*innen, z.B. ältere oder beeinträchtigte Menschen, auch auf dem Radweg fahren können.“*

### » „Entschleunigung“

In diesem Themenfeld zeigte sich, dass sich vor allem Anwohner\*innen bzw. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen eine deutliche Entschleunigung, d.h. geringeres Tempo und Geschwindigkeitskontrollen auf der Wolbecker Straße wünschen. Im Gegensatz dazu stellt die Wolbecker Straße für motorisierte Pendler\*innen eine wichtige Verbindung dar.

*„Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h finde ich gut, da man so als Fahrradfahrer auf der Straße nicht um sein Leben fürchten muss und mehr Platz für Fußgänger\*innen entsteht.“*

*„Für mich als Pendlerin aus dem östlichen Umland sind die Maßnahmen ein zusätzliches Verkehrshindernis.“  
„Im Moment stehen die Radfahrer im Stau der Autos. Besser: Einbahnstraße + Radwege.“*

### » „Ruhender Verkehr“

Grundsätzlich wurde eine Reduktion von PKW-Stellplätzen in der Wolbecker Straße von vielen Teilnehmer.innen begrüßt. Gleichzeitig wurden Stellflächen für Anwohner\*innen oder Anlieferungen weiterhin als wichtig empfunden. Darüber hinaus wurde zum einen die Neuverteilung von Parkplatzflächen in Fahrradstellplätze für gut befunden. Gleichzeitig wurden auch park & ride mit verbesserter ÖPNV-Anbindung für Pendler\*innen begrüßt.

*„Parkmöglichkeiten für behinderte Menschen, alte Leute aber auch für die Anlieferung der Läden müssen bleiben!“*

*„Der ruhende Verkehr sollte einen anderen Platz, z.B. in einem Parkhaus, bekommen.“*

*„Die Seitenstraßen sollten nur für Anwohnerparken frei sein. Sie werden derzeit massiv von Touristen etc. genutzt.“*

*„Parkplätze könnten als mögliche Fläche für Freizeitgestaltung und einen Markt umgenutzt werden.“*

### » „Öffentlicher Raum“

Deutlich wurde in diesen Themenfeld, dass die Wolbecker Straße einen wichtigen öffentlichen Raum in Münster darstellt und auch heute schon als Begegnungsort genutzt wird. Der öffentliche Raum sollte dabei in Zukunft weiter gestärkt werden, die Aufenthaltsqualität und Begrünung gefördert werden.

*„Ich wünsche mir die Wolbecker Straße als Ort der Begegnung, wo man einfach sein möchte, auf dem Boden Pizza essen & spontan mit Fremden in Kontakt treten kann.“*

*„Ich wünsche mir eine Wolbecker Straße mit entsiegelten Flächen, viel Grün und Möglichkeiten, Beete oder Hochbeete anzulegen.“*

*„Vor allem für die ansässige Gastronomie und das Gewerbe wären größere Flächen ohne MIV hilfreich, da sie größere Außengastronomie betreiben könnten.“*

*„Ich wünsche mir auch gastro-unabhängige Sitzmöglichkeiten auf der Straße.“*

### » „Zufußgehen“

Eine Verbreiterung der Gehwege und ein Ausbau von Querungshilfen für Fußgänger\*innen wurde begrüßt, auch weil sie mehr Barrierefreiheit in der Wolbecker Straße bieten:

*„Ich wünsche mir für die Zukunft der Wolbecker Straße einen breiten Bürger\*innensteig, der inklusiv und barrierefrei ist und allen Menschen das stressfreie Laufen ermöglicht.“*

*„Ein breiterer Fußgängerweg wäre toll, dieser sollte dann aber nicht durch die Außengastronomie vollgestellt werden.“*

*„Ich wünsche mir für die Zukunft der Wolbecker Straße mehr Barrierefreiheit. Bei einer Umgestaltung sollten von Anfang an die Belange von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden.“*

### » „Autofreiheit“

Eine autofreie bzw. verkehrsberuhigte Wolbecker Straße wurde vor allem von Anwohner\*innen vorgeschlagen. Eine Nutzung der Wolbecker Straße für PKW wurde ausschließlich für Anlieferungen etc. möglich sein.

*„Es wäre ein Traum, wenn die Wolbecker Straße autofrei wäre, man eine große Radspur hätte und ansonsten die tolle Gastro- und Einkaufswelt mehr Platz und Ruhe hätte.“*

*„Am besten komplett ohne Autos. Die Straße hat jetzt so viele tolle Restaurants, Cafés, Läden – wenn nun der Lärm und Gestank weg wäre, wäre es perfekt.“*

## Leitlinien für die Wolbecker Straße

Die elf Leitlinien für die Wolbecker Straße dienen als „Kompass“ für die nachhaltige Zukunftsgestaltung der Straße und geben eine Orientierung für deren Umgestaltung. Sie wurden aus den Gesprächen und Beteiligungskarten abgeleitet.

## Die Wolbecker Straße\* wird in Zukunft ...

### ... eine Straße sowohl zum Durchfahren als auch Verweilen.

Der Abschnitt Servatiiplatz-Hansaring soll den Ansprüchen – Mobilität und Aufenthalt – gerecht werden. Der Gestaltung der Übergangsbereiche zwischen unterschiedlichen Abschnitten kommt für eine eindeutigen Unterscheidung der Zonen eine wichtige Bedeutung zu.

» Funktion Mikroebene, Aufenthaltsqualität

### ... eine grüne und klimafreundliche Straße.

Die Umgestaltung steht im Zeichen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Entsiegelungen und die Schaffung von neuen Grünflächen im öffentlichen Raum führen zu einer Verbesserung des Mikroklimas. Weitere klimarobuste Umgestaltungen wie beispielsweise die Schaffung von Wasserflächen und schattenspendenden Objekten u.a. sollen umgesetzt werden.

» Klimaschutz

### ... für alle Verkehrsteilnehmer\*innen sicherer gestaltet.

Die Zahl der Verkehrsunfälle insbesondere mit Personenschaden soll minimiert werden. Fuß- und Fahrradverkehr werden getrennt. Der in Teilen nur 1,6 Meter breite Fußweg soll verbreitert werden.

» Sicherheit

### ... ein Ort mit gerechter Straßenraumaufteilung.

Die Straßenraumgestaltung soll an ein sich verändertes Mobilitätsverhalten angepasst werden. Die Verteilung der Verkehrsmittel soll sich in der Aufteilung des Straßenraums widerspiegeln. Grundlage einer Neugestaltung sind die Bedürfnisse der Anwohner\*innen, diese gilt es neu auszuloten und zu verhandeln.

» Neuaufteilung der Flächen

### ... eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Münsteraner Umland bleiben – mit entschleunigtem Abschnitt.

Die Wolbecker Straße bleibt eine wichtige Zubringerstraße zwischen Innenstadt und Münsteraner Umland. Sie übernimmt eine wichtige Funktion für die Stadt-Umland-Beziehung insbesondere für Pendler\*innen. Im schmalen und lebendigen Abschnitt Servatiiplatz-Hansaring werden Umgestaltungen im Interesse der Anwohner\*innen und Nutzer\*innen durchgeführt.

» Funktion

### ... ein Verkehrsraum, der auf besonderer Rücksichtnahme basiert.

Der schmale Verkehrsraum erfordert in einem besonderen Maße ein umsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer\*innen. Die Einhaltung von §1 der Straßenverkehrsordnung: „ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ ist hier besonders wichtig. Insbesondere den schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen ist eine erhöhte Aufmerksamkeit einzuräumen.

» Verhalten

**... ein Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität für Quartiersbewohner\*innen und für die gesamte Stadtgesellschaft.**

Sowohl die Anwohner\*innen als auch die Nutzer\*innen sind sehr gemischt. Sie haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum, die Infrastruktur und die Angebote. Attraktive Aufenthalts- und Verweilorte auch ohne Konsumpflicht sollen dazu einladen, das Quartier als Gemeinschafts- und Erlebnisraum zu nutzen. Es besteht ein Bedarf an weiteren öffentlichen Sitzgelegenheiten sowie an öffentlichen Toiletten (z.B. Quartiersgarage, Hansaplatz).

» Nutzer:innen

**... gemeinsam im Dialog.**

Der Gestaltungs- und Planungsprozess soll dialogisch mit lokalen Akteur\*innen und Anwohner\*innen umgesetzt werden. Die Gestaltung soll im Prozess mit temporären Umgestaltungen ausgetestet und schrittweise konsolidiert werden (vgl. Pop-Up -Radwege, Reallabor).

» Prozess

**... ein Raum mit vielen unterschiedlichen Nahversorgungs- und Gastronomieangeboten sowie Freiräumen bleibt.**

Die Straße soll in ihrer Lebendigkeit gestärkt werden und sich durch eine vielfältige Mischung an Nutzungen auszeichnen. Die Erdgeschossnutzungen sollen sich in Zukunft stärker in den Außenbereich ausdehnen können. Bei der Gestaltung des Straßenraums sollen Flächen für temporäre Events und Freiräume für Initiativen Berücksichtigung finden. Die Angebote sollen sich an den Bedürfnissen der Anwohner\*innen sowie der Stadtgesellschaft orientieren.

» Angebote

**... in einem komplexen Interessensgleich neu verhandelt.**

Vielfältige Partikularinteressen treffen auf der Wolbecker Straße aufeinander. Eine verkehrliche Umgestaltung kann nicht alle Perspektiven im gleichen Ausmaß befrieden, weshalb ein transparenter Planungsprozess von hoher Bedeutung ist.

» Prozess

**... ein Raum mit wenigen Pkw-Parkflächen und geordnetem Fahrradparken.**

Der Fahrbahnrand soll in Zukunft weniger Pkw-Stellplätze aufweisen, sondern Zonen zum Be- und Entladen. Zum Parken soll das angedachte Quartiersparkhaus am Bahnhof genutzt werden. Die Pkw-freien Fahrbahnränder erhöhen die Aufenthaltsqualität und die Sicht auf die Straße. Zudem wird die Sicherheit verbessert und sogenannten „Dooring-Unfällen“ vorgebeugt. Fahrräder sollen nicht mehr quer auf dem Gehweg, sondern in erster Linie auf ausgewiesenen Fahrradstellplätzen neben dem Fahrstreifen abgestellt werden.

» ruhender Verkehr

\* auf dem Abschnitt  
Servatiplatz - Hansaring

## » Vorschläge zur Umgestaltung aus der Abschlussveranstaltung

Während der Abschlussveranstaltung wurden die diskutierten Ergebnisse des Reallabors anhand eines begehbaren Plans zusammenfassend vorgestellt sowie ergänzende Anmerkungen der Teilnehmer\*innen eingetragen.

Folgende Punkte wurden dabei herausgearbeitet:

Große Zustimmung erfuhr die Verbreiterung der Gehwege, da dieser öffentliche Raum intensiv als Ort für Begegnungen genutzt wird. Konflikte wurden vor allem im häufigen Queren auf Höhe des REWE-Parkplatzes sowie an den Kreuzungspunkten Bremer Platz/Schaumburgstraße und Bremer Platz/Sauerländer Weg gesehen, wofür es in Zukunft Lösungen braucht. Dabei wurden sowohl die stärkere Nutzung der Gehwege von Fußgänger\*innen als auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität begrüßt. Es wurden neben mehr Platz für Außengastronomie auch konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten wie beispielsweise Bänke auf der Wolbecker Straße gefordert. Da der Straßenraum in diesem Abschnitt insgesamt einen sehr hohen Versiegelungsgrad und wenig Bäume oder Grünräume aufweist, wurde auf der Straße auch Begrünung gefordert.

Die Frage der Führung des Radverkehrs in der Wolbecker Straße wurde diskutiert, da sich die Radfahrer\*innen teilweise unsicher zwischen den Autos fühlen. Gleichzeitig wurde der Platz auf den Gehwegen und die Reduktion der Geschwindigkeit positiv bewertet. Dabei wurde angemerkt, dass Fahrradfahrer\*innen bereits weiter westlich auf die Fahrbahn geleitet werden sollten, wenn die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gelegt werden sollte. Die Wolbecker Straße sollte dabei mit der Schillerstraße, die als Fahrradstraße weiter ausgebaut werden soll, stärker zusammen gedacht werden. Es ist dabei davon auszugehen, dass Radfahrer\*innen weiterhin die Wolbecker Straße nutzen werden, da dort die Ziele und Quellen wie z.B. Supermärkte, Schulen und Kitas liegen.

Die Reduktion der Stellplätze im Straßenraum wurde als zentral herausgearbeitet, um zusätzlichen Platz für den Fuß- und Radverkehr in der Wolbecker Straße zu schaffen. Dabei wurden gleichzeitig Lösungen für die Parksituation von Anwohner\*innen gefordert. Gleichzeitig wurde ein Ausbau der Fahrradabstellanlagen entlang der Wolbecker Straße sowie ein verstärktes Management dieser gefordert, z.B. durch die Entfernung von verwaisten Fahr- und Schrotträdern.

Konkret wurde dabei auf die geplante Erweiterung des Parkhauses am Bremer Platz verwiesen, die als zentral für eine Parkplatzreduktion auf der Wohlbecker Straße angesehen wurde. Gleichzeitig wurde in der Diskussion angesprochen, noch mehr Anwohner\*innenparkplätze und Fahrradparkplätze und Logistik-Hubs (für Paketverteilung etc.) umzusetzen. Der REWE-Parkplatz wurde als zentrale Fläche für eine neue Programmatik des Stadtraums herausgearbeitet. Hier wird vor allem die Stadt Münster gefragt sein, mit dem Eigentümer ins Gespräch zu kommen, um ggf. Teilflächen z.B. für Car- und Bikesharing-Angebote in Zukunft zur Verfügung stellen zu können. Gleichzeitig müssen aber auch erforderliche Stellplatznachweise und Lieferzonen mitgedacht werden.

Grundsätzlich wurde festgehalten, dass die Wolbecker Straße weiterhin als effizienter Verkehrskorridor für alle Mobilitätsarten verstanden werden soll. Vor allem für Pendler\*innen stellt die Straße weiterhin einen wichtigen Zugang zu Innenstadt Münsters dar. So wurden Lösungen für Pendler\*innen von außerhalb des Rings in die Stadt gefordert und z.B. die Idee einer P&R-Station am Kanal mit ÖPNV-Anbindung eingebracht.

## » Beurteilung der temporären Umgestaltung

Während des zehntägigen Projektzeitraums wurden verschiedene Maßnahmen im Straßenraum getestet, sodass hier bereits wertvolle Erfahrungen zu deren positiven wie negativen Auswirkungen gemacht werden konnten.

Folgende Elemente des Reallabors wurden aus fachlicher Sicht als Qualitäten des Entwurfs gewertet:

- » weniger Konflikte im Seitenraum, Flanieren auf breiten Gehwegen möglich
- » Tempo 20 überwiegend eingehalten (entsprechend Untersuchung)
- » Radfahrende können beim Tempo 20 im fließenden Verkehr mitfahren, weniger Überholvorgänge und damit ein geringes Konfliktpotenzial
- » Mittelinsel als Überquerungshilfe und Element zur Verkehrsberuhigung
- » Aufzeigen von Flächenpotenzialen, freige-wordene Flächen wurden bespielt

Bei der temporären Umgestaltung des Straßenraums konnten aber auch einige Mängel des Entwurfs identifiziert werden, die u.a. auf den experimentellen Charakter des Reallabors, begrenzte Kapazitäten oder die kurze Vorbereitungszeit zurückzuführen sind. Folgende Punkte gilt es bei einer Überarbeitung des Entwurfs daher zu beachten:

- » Knotenpunkt Wolbecker Straße/Bremer Platz: Linksabbiegen für Radfahrende aus Richtung Osten verbessern
- » Positionierung der Mittelinsel prüfen – Überquerungsbedarf besteht weiter östlich
- » Absperrbaken, die das Radfahren auf den Gehwegen unterbinden sollten, beeinträchtigen auch die Barrierefreiheit
- » weiterhin parkende Fahrräder auf Gehwegen, zusätzliches Angebot nicht ausreichend
- » Schilderwald (insbesondere durch Beschilderung zur Parkregelung)
- » Ladezonen wurden nur teilweise angenommen, Lieferverkehr hält weiterhin am Fahrbahnrand



*Der begehbare Plan als gemeinsames Ergebnis der Abschlussveranstaltung*

## » Einordnung der Beteiligungsergebnisse

Um die zahlreichen Hinweise und Eindrücke aus der Bevölkerung, die über die Beteiligungskarten, per Mail oder während der abschließenden Abschlussveranstaltung geäußert wurden, in die Rahmenplanung einfließen zu lassen, wurden Aspekte mit besonders vielen Nennungen kategorisiert. Für die weitere Planung ergeben sich aus verkehrlicher Sicht folgende entwurfstechnische, verkehrstechnische und ordnungsrechtliche Elemente:

### Entwurfstechnische Elemente

- » breite Seitenräume (Gastro, Sitzmöglichkeiten, Begrünung)
- » mehr Überquerungshilfen
- » Anpassung der Radverkehrsführung
- » bauliche Trennung der Verkehrsarten oder
- » Schutzstreifen oder
- » Radverkehr im Mischverkehr (Variante aus dem Reallabor)
- » mehr Fahrradabstellanlagen
- » Reduzierung der Pkw-Stellplätze (Regelung Lieferverkehr)

### Verkehrstechnische Elemente

- » Anpassung der Signalsteuerung im Sinne einer grünen Welle für den Radverkehr

### Ordnungsrechtliche Elemente

- » Tempo 20/30 km/h
- » Geschwindigkeitskontrollen
- » Anpassung der Parkraumbewirtschaftung (eingeschränktes Haltverbot zur Gewährung von Ladezonen)
- » (raschere) Entfernung von verwaisten Fahrrädern

Aus der Beteiligung gingen darüber hinaus weitere Elemente hervor, die in diesem Rahmen nicht vertieft berücksichtigt werden konnten, aber dennoch als wichtig erachtet werden und im Rahmen anderer Formate weiterverfolgt werden sollten:

- » Kampagne für mehr Rücksichtnahme
- » Aufwertung des Umfeldes (Hansaplatz, Raum für Nachbarschaft, Urban Gardening)

- » Anwohnerparkkonzept, Quartiersgaragen (Integriertes Parkraumkonzept)
- » Anlieger-/Einbahnstraßenregelung in umliegenden Wohnstraßen
- » P&R, Shuttleservice, Angebote für Pendler\*innen

Zudem gibt es einige Punkte, die in der Beteiligung zwar viele Nennungen erhielten, aufgrund der nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen aber mittelfristig nicht ohne Weiteres umsetzbar sind:

- » Autofreie Wolbecker Straße
- » Reine Einbahnstraße
- » Ausbau zur Fahrradstraße
- » Schritttempo, Tempo 10 km/h

## Rahmenplan als Navigationsinstrument

Auf Grundlage der Ergebnisse des Reallabors und unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Rahmenbedingungen wurde im weiteren Verfahren ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der Projekte und Entwicklungsdynamiken im Umfeld in Bezug zu den Erkenntnissen aus dem Reallabor stellt und Umgestaltungserfordernisse entlang des Straßenverlaufs aufzeigt. Ergänzend wurden in einem Vertiefungsbereich erste verkehrstechnische Überlegungen skizziert, die in den kommenden Monaten weiter ausgearbeitet und diskutiert werden sollen. Die Ergebnisse aus den Beteiligungskarten und der Abschlussveranstaltung wurden zunächst fachlich eingeordnet und mit den Erfahrungen aus der temporären Umgestaltung zusammengeführt.

### Aufgaben und Bedeutung der Rahmenplanung

Der städtebauliche Rahmenplan stellt eine wesentliche Grundlage für die weitere Planung dar. Er dient als Navigationsinstrument, das Einzelmaßnahmen und Projekte in die langfristige, strategische Entwicklung der Wolbecker Straße einbettet. Neben den veränderten verkehrlichen Ansprüchen werden auch Schnittstellen zu anderen Fachämtern (z.B. Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit) und Nachbarschaftsinitiativen (z.B. Hansaforum) sichtbar, die es im weiteren Planungsverlauf einzubinden gilt. Mit dem gewählten partizipativen Dialogverfahren zur Umgestaltung der Wolbecker Straße hat die Stadt einen Planungsprozess angestoßen, der auch weiterhin verfolgt werden sollte. Das hohe Interesse am Reallabor machte deutlich, dass die Nachbarschaft in eine Neugestaltung einbezogen werden möchte, die Umsetzung schrittweise erfolgen sollte und eine sektorübergreifende, integrierte Zusammenarbeit der städtischen Fachämter notwendig wird. Als informelles Planungsinstrument im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung fungiert der Rahmenplan als Bindeglied zwischen den Ergebnissen der Reallabors, umliegenden Bauprojekten mit hoher Strahlkraft sowie lokalen Initiativen und zeigt Entwicklungspotentiale des Stadtraums auf. Im Zentrum stehen die Interessenlagen der unterschiedlichen Nutzer\*innengruppen, um diese im weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess angemessen einbeziehen zu können. Er kann als zentrale Entscheidungshilfe für übergeordnete Behörden bei der Beurteilung der weiteren städtebaulichen und verkehrlichen Planungsschritte herangezogen werden.

### Konzeptionelle Grundlagen für den Rahmenplan

Aus den übergeordneten Planwerken (Innenstadtkonzept – INSEK, Masterplan Münster Mobilität 2035+), die zur Zeit erarbeitet werden, sowie den Vorgaben der Verwaltung der Stadt Münster ergeben sich verschiedene Rahmenbedingungen, die es bei der Konzeption des Straßenraums zu berücksichtigen gilt. Insbesondere beziehen sich diese auf die Netzfunktion der Wolbecker Straße für die unterschiedlichen Verkehrsarten. Da die Wolbecker Straße eine Hauptverkehrsstraße und wichtige Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und dem Umland ist, kann beispielsweise die Idee einer Einbahnstraße nicht ohne Weiteres verfolgt werden. Zudem ist die Straße eine Hauptachse im ÖPNV, sodass die Befahrbarkeit für den Busverkehr sowie die gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen weiterhin sichergestellt werden muss. Im Radverkehr ergibt sich die besondere Situation, dass die Hauptverbindung im Netz zwar auf der parallel verlaufenden Schillerstraße (Fahrradstraße) verläuft, gleichzeitig aber auf der Wolbecker Straße mit einem erheblichen Anteil an Quell- und Zielverkehren zu den vielfältigen Nutzungen entlang der Straße zu rechnen ist. Im Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende sollte der Radverkehr ohnehin in besonderem Maße gefördert werden, sodass eine komfortable Radverkehrsführung unabdingbar ist. Für den Fußverkehr ist die Wolbecker Straße gleichzeitig Verbindungsweg, Einkaufsbereich und Verweilort, wodurch sich wiederum das Erfordernis einer hohen Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen ergibt.

Der Betrachtungsraum des Rahmenplans geht in westlicher Richtung über den Bereich des Reallabors hinaus und berücksichtigt wichtige Wegbeziehungen in die Innenstadt. Am östlichen Ende wird vor allem der Hansaplatz als zentraler Knotenpunkt zwischen Stadtumlandgemeinden, Hansaring und Hohenzollernring aufgegriffen.

## **Wolbecker Straße als Lebensader der Nachbarschaft**

Insgesamt wird deutlich, dass zwischen den Wünschen der Bevölkerung und Erfahrungen des Reallabors aus fachlicher Sicht eine große Schnittmenge besteht, die sich im Wesentlichen auch mit den übergeordneten Rahmenbedingungen decken. Für die weitere Planung wird daher folgende Zielsetzung vorgeschlagen: Die Wolbecker Straße als gemeinsamen, sicheren und lebenswerten Straßenraum neu denken. Hieraus lassen sich wiederum sieben zentrale – drei ordnende und vier gestalterische – Entwicklungsziele für die weitere Planung ableiten, welche auch im Rahmenplan ersichtlich werden:

### **» Ord nende Ziele**

#### **1. Fair und transparent: Angemessene Flächen aufteilung schaffen**

Zentrales Anliegen der Bürger\*innen war die Neuaufteilung des Straßenraums. Den vielfältigen Wünschen der Nutzenden kann nicht einzeln begegnet werden – vielmehr ist eine übergeordnete und grundsätzliche Neuorganisation der Verkehrsabläufe in den Blick zu nehmen. Dies betrifft die Verkehrsträger im unterschiedlichen Ausmaß, wobei die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität hat. Da der Raum zwischen der angrenzenden Bebauung begrenzt ist und nicht alle Wünsche befriedigt werden können, braucht es transparente Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse, um eine hohe Akzeptanz der Neugestaltung erreichen zu können. Durch einen zunehmenden Anteil des ÖPNV sowie nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer\*innen am Verkehrsaufkommen müssen zudem die Prämissen der Flächenverteilung überdacht werden.

Die Wolbecker Straße soll auch weiterhin eine qualifizierte Straße für den motorisierten Individualverkehr und eine Hauptachse des ÖPNV bleiben. Damit rückt die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs, die Radwegführung und die Gestaltung der Seitenräume in den Fokus. In den weiterführenden Planungsschritten gilt es die Verkehrsabläufe so konfliktfrei wie möglich zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

#### **2. Rücksichtsvoll und besonnen: Mehr Raum für Fußgänger\*innen schaffen**

Die Nutzenden der Wolbecker Straße haben sehr unterschiedliche Interessen an die Funktionalität und Gestaltung der Straße und der Seitenbereiche. Autofahrer\*innen, Fußgänger\*innen, Einkaufende, Querende, Nutzer\*innen des ÖPNV, Gäste der Gastronomieangebote, Pendler\*innen und viele mehr treffen hier auf engstem Raum aufeinander und kommen häufig miteinander in Konflikt. Bislang mussten schwächere Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen sowie alte und junge Nutzer\*innen hinter den Interessen der motorisierten Verkehrsteilnehmenden zurücktreten. Die Bedürfnisse dieser Gruppen sollen nun bei der Neugestaltung des Streckenabschnitts eine besondere Berücksichtigung finden.

#### **3. Sicher und entschleunigt: Geschwindigkeitsangleichung prüfen**

Die unterschiedlichen Nutzer\*innengruppen haben nicht nur verschiedene Interessen und Ansprüche an den Straßenraum, sondern durchqueren den Stadtraum auch mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, was vielfach zu Konflikten führt. Eine Angleichung dieser Tempi durch eine weitere Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit könnte diesen entgegenwirken. Die Maßnahme bedarf einer vertieften Analyse und Diskussion von Fachplaner\*innen, der städtischen Verwaltung und den Genehmigungsbehörden .

## » Gestalterische Ziele

### **1. Identitätsstiftend und umsichtig: Hansaplatz und Bremer Platz als wichtige Stadteingänge am Übergang vom Münsteraner Umland zur Innenstadt qualifizieren**

Der Hansaplatz und der Kreuzungsbereich Bremer Platz sind wichtige Stadtplätze in der Nachbarschaft und werden von Anwohner\*innen, Pendler\*innen, Flanierenden und Konsumierenden stark frequentiert. In ihrer heutigen Gestaltung besitzen sie allerdings eine geringe Aufenthaltsqualität: Die Stadträume sind wenig repräsentativ gestaltet. Die Kreuzungsbereiche sind zudem für motorisierte wie auch nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen konfliktbehaftet. Eine Umgestaltung der Wolbecker Straße sollte auch diese beiden tangierenden Stadträume einbeziehen und dort die Verkehrssicherheit erhöhen.

### **2. Klimaschützend und gesund: Begrünungsstrategien entwickeln**

Auf die zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels muss auch die Gestaltung der Straßenräume reagieren. Der Streckenabschnitt ist ein hoch versiegelter Raum, der für zunehmende Starkregenereignisse noch nicht gewappnet ist. Zukünftige Gestaltungs- und Planungsprämissen sollten sich den veränderten Rahmenbedingungen stellen und passgenaue Lösungen entwickeln. Dies umfasst insbesondere die Wahl der Oberflächen und deren Materialität. Begrünungsstrategien können zudem die Lebensqualität der Anwohner\*innen erhöhen und eine stärkere Identität der Nachbarschaft mit dem Stadtteil herstellen.

### **3. Grün und einladend: Aufenthaltsqualität der Seitenräume stärken**

Die Organisation und Gestaltung der Wolbecker Straße in Kombination mit der hohen Frequentierung und den knappen Flächenressourcen lösen Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmendengruppen aus, die nicht immer glimpflich enden.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität können dazu beitragen, dass die Straße stärker als Aufenthaltsort denn als Transitraum wahrgenommen wird. Derzeit ist die Aufenthaltsqualität der Seitenräume beschränkt und konsumfreie Sitzangebote kaum vorhanden. So kann beispielsweise eine Begrünung der Seitenräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen.

### **4. Vielseitig und durchlässig: Zentrale Plätze multifunktional nutzen**

Der Streckenabschnitt wird vom Servattiplatz und Hansaplatz eingefasst – dazwischen gibt es kaum Freiräume und auch die Durchwegung der Blockstrukturen ist nur an wenigen Stellen gegeben. Der REWE-Parkplatz ist aus diesem Grund bereits heute auch eine wichtige Verbindungsachse für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende. Weitere Angebote – neben den Nutzungen als Parkplatz und als Abkürzung – könnte diesen Raum qualifizieren und einen Mehrwert für die Wolbecker Straße in diesem Streckenabschnitt erzeugen. Eine Multicodierung weiterer Flächen trägt zu deren Attraktivität bei.

# Rahmenplan Wolbecker Straße

Umgestaltung und Verkehrsberuhigung  
zwischen Bahnhofstraße und Hansaplatz  
basierend auf den Erkenntnissen  
des Reallabors (September 2021)

## Verkehrsträger - übergeordnete Beziehungen

- MIV
- Fahrrad (Veloroute)
- ÖPNV (Haltestellen)

## Rahmenbedingungen

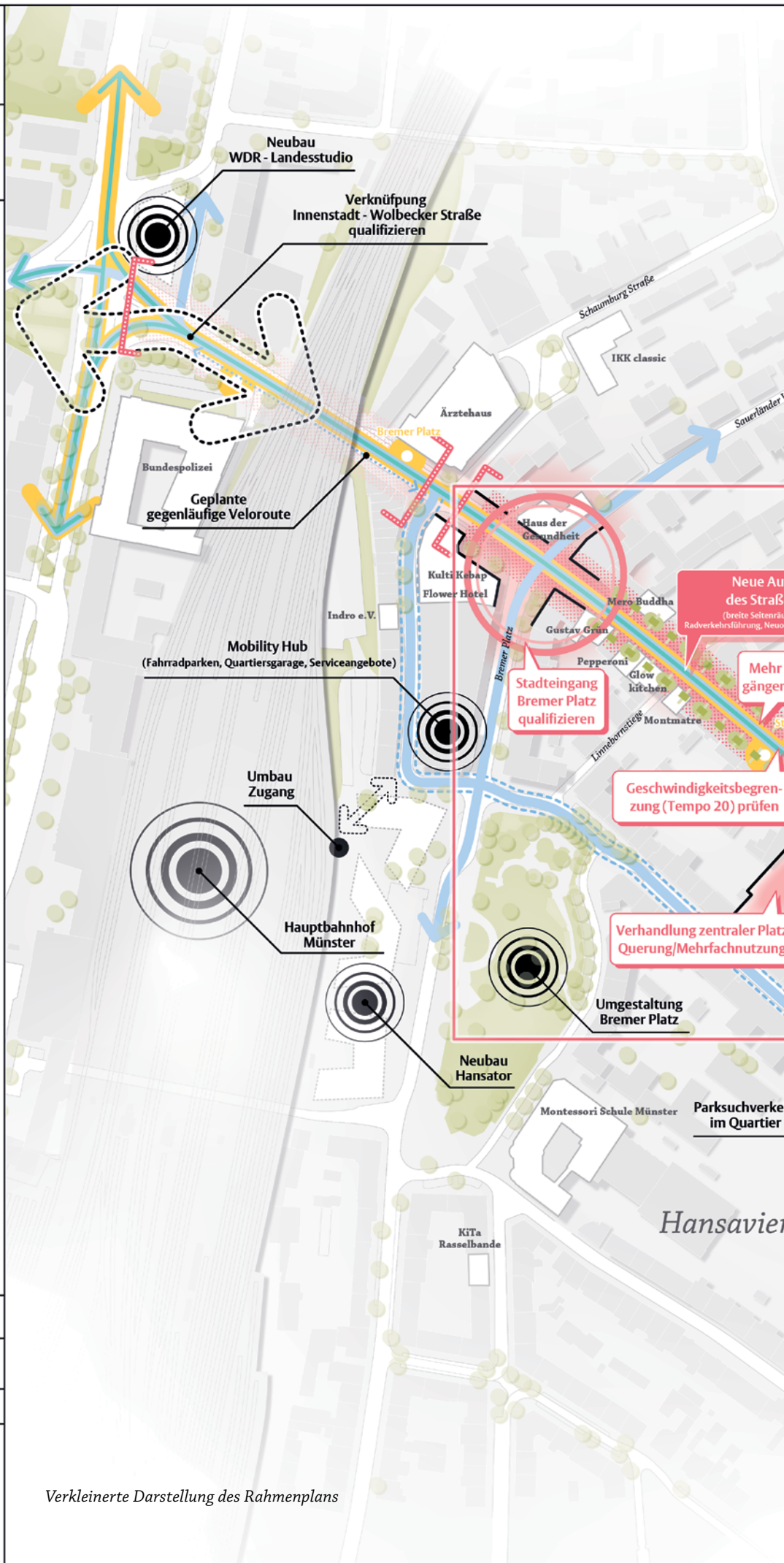
- Übergeordnete Projekte
- Lokale Einrichtungen
- Textliche Erläuterung

## Handlungsempfehlungen

- Knotenpunkte (übergeordnet)
- Charakter Streckenabschnitt / Nutzungsdruck
- Begrünungsstrategien
- Textliche Erläuterung
- Zentrale Ergebnisse Reallabor

## Grundlagenkarte

- Gebäude
- Fahrbahn (Parkplatz)
- Grünraum
- Bäume
- Bahn
- Vertiefungsbereich



Planstand  
**12.4.2022**

Maßstab  
**1:2.000 (im Originalformat A2)**

0 10 m 50 m 100 m



Auftraggeber  
Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau

Verfasser

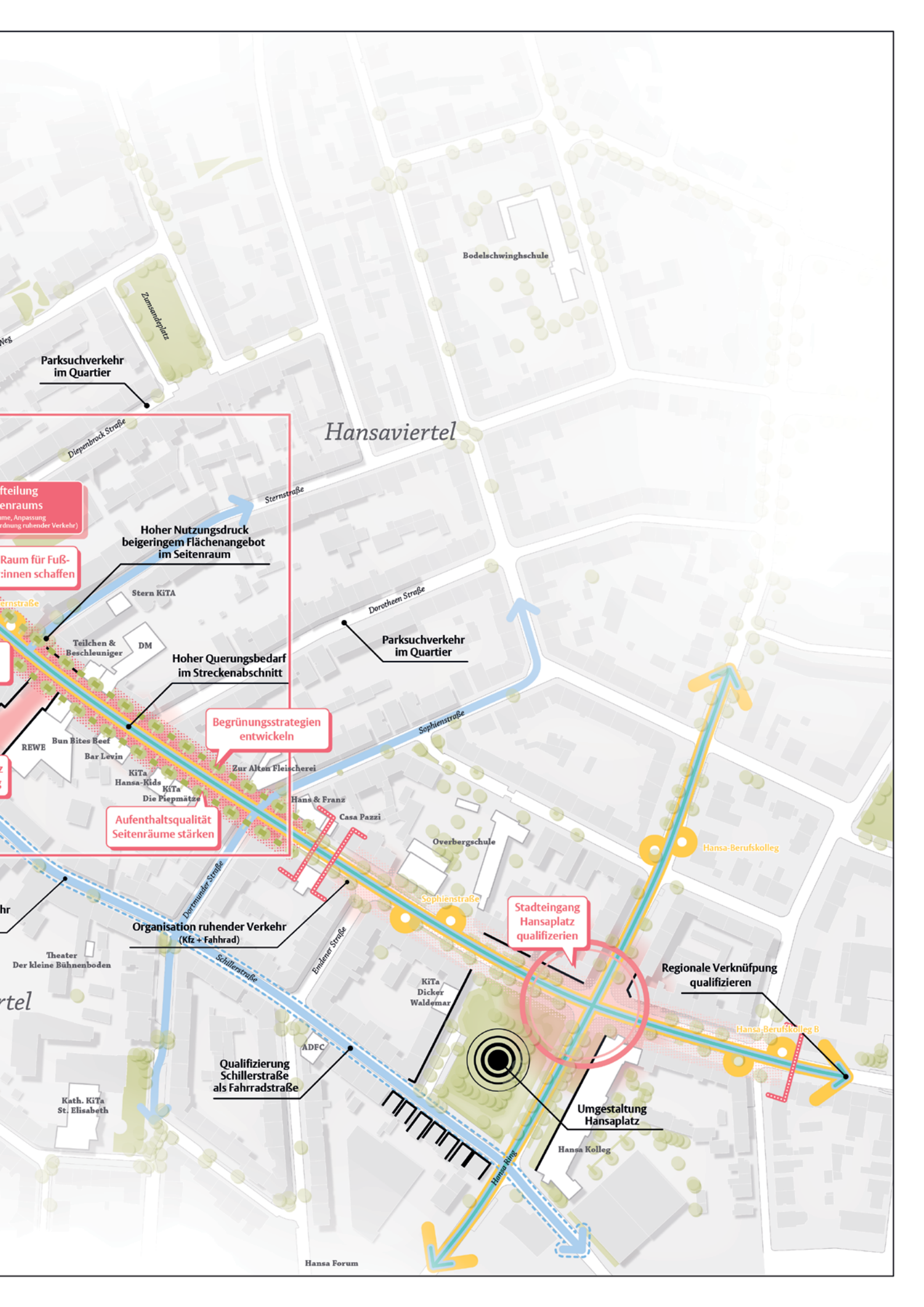


**URBAN CATALYST GmbH**  
Glogauer Straße 5  
10999 Berlin  
info@urbancatalyst.de



**SHP Ingenieure GbR**  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
info@shp-ingenieure.de

Verkleinerte Darstellung des Rahmenplans



# Hansaviertel

Parksuchverkehr im Quartier

Verteilung des Raums  
(Anpassung ruhender Verkehr)

Hoher Nutzungsdruck bei geringem Flächenangebot im Seitenraum

Hoher Querungsbedarf im Streckenabschnitt

Begrünungsstrategien entwickeln

Aufenthaltsqualität Seitenräume stärken

Organisation ruhender Verkehr (Kfz + Fahrrad)

Qualifizierung Schillerstraße als Fahrradstraße

Parksuchverkehr im Quartier

Stadteingang Hansaplatz qualifizieren

Regionale Verknüpfung qualifizieren

Umgestaltung Hansaplatz

Bodelschwingschule

Zammenplatz

Stern KiTA

Teilchen & Beschleuniger

DM

REWE

Bun Bites Beef

Bar Levin

KiTA

Hansa-Kids

KiTA

Die Piepmätze

Zur Alten Fleischerei

Hans & Franz

Casa Pazzi

Overbergschule

Sophienstraße

Hansa-Berufskolleg

Theater

Der kleine Bühnenboden

KiTA Dicker Waldemar

ADEC

Kath. KiTA St. Elisabeth

Hansa Forum

Hansa-Berufskolleg B

Hansa Kolleg



„Ich wünsche mir öffentlich nutzbare Toiletten, die möglichst auch barrierefrei sind.“

„Ich wünsche mir noch gastronomieabhängige Stimmigkeiten auf der Straße.“



„Es muss sich etwas verändern, weil ich dem Bereich Renning (Renningstraße) bei der Kreuzung Daphnienstraße Radfahrer:innen auf dem Fußweg fahren, Fußgänger:innen laufen auf dem Radweg und ich auf der Fußbahn, wo dann der Autos in die Quere kommen. Fühlt sich ziemlich gefährlich an.“

„Ich wünsche mir für die Zukunft der Wolbecker Straße mehr Barrierefreiheit. Bei einer Halbtagesführung von Anfang an die Befragung von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden.“

„Stühle der Gastronomie auf dem Fußweg funktionieren nicht, denn müssen die Fußgänger:innen auf den Radweg und die Radfahrer:innen auf die Straße und die Anwohner:innen werden durch Lärm belästigt.“

„Ohne den Parkstreifen könnte man mehr Grünflächen generieren und eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde die Straße ruhiger und sicherer machen.“

„Ich wünsche mir für die Zukunft der Wolbecker Straße einen breiten Bürger:innenstreifen, der inklusive und barrierefrei ist und allen Menschen das stressfreie Laufen ermöglicht.“

„Wolbecker Straße wird in Zukunft...  
... ein Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität für die gesamte Anwohner:innengemeinschaft.“

**Die Wolbecker Straße wird in Zukunft\*...**  
**... ein Raum mit vielen unterschiedlichen Nahversorgungs- und Gastronomieangeboten sowie Freiräumen.**  
Die Straße soll in ihrer Lebensqualität gestärkt werden und durch vielfältige Nutzungen, anwohnerorientierte sowie langfristige Investitionen in die Zukunft 2030 bis in über 50 Jahre hinaus zukunftsfähig sein. Die Umsetzung der Ideen für einen lebendigen öffentlichen Raum und Freiraum soll durch die Anwohner:innen der Anwohner:innengemeinschaft in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung umgesetzt werden.  
\* auf dem Abschnitt Servatiusplatz-Hannovering

**Die Wolbecker Straße wird in Zukunft\*...**  
**... ein Ort mit gerecht Straßennutzungen.**  
Die Straße soll in ihrer Lebensqualität gestärkt werden und durch vielfältige Nutzungen, anwohnerorientierte sowie langfristige Investitionen in die Zukunft 2030 bis in über 50 Jahre hinaus zukunftsfähig sein. Die Umsetzung der Ideen für einen lebendigen öffentlichen Raum und Freiraum soll durch die Anwohner:innen der Anwohner:innengemeinschaft in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung umgesetzt werden.  
\* auf dem Abschnitt Servatiusplatz-Hannovering

**Die Wolbecker Straße wird in Zukunft\*...**  
**... ein Verkehrsraum, der auf besonderer Rücksichtnahme basiert.**  
Der öffentliche Verkehrsraum soll nicht nur in einem breiten Maße genutzt werden, sondern auch für alle Menschen zugänglich sein. Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse von Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten ist ein zentraler Bestandteil der Umsetzung der Ideen für einen lebendigen öffentlichen Raum und Freiraum.  
\* auf dem Abschnitt Servatiusplatz-Hannovering



„Ich wünsche mir einen breiteren Bürgerstreifen und dass die Radfahrer:innen auf der Fußbahn mit ihren Fahrrädern fahren, dass aber auch Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten die Möglichkeit haben, wo man nicht vorbeikommen muss.“

„Ich wünsche mir für die Zukunft der Wolbecker Straße mehr Grünflächen und mehr Aufenthaltsqualität.“



# E Schlussbetrachtungen

Mit der Entscheidung die Wolbecker Straße in einem dialogorientierten Verfahren mit der lokalen Bevölkerung umzugestalten, konnte den besonderen Rahmenbedingungen (Akteur\*innenvielfalt, dynamische Nachbarschaft, überlagernde Nutzungsinteresse usw.) dieses Streckenabschnitts Rechnung getragen werden. Innerhalb des Reallabors – umgesetzt als verdichteter Verkehrsversuch mit hohem Beteiligungsanteil – wurden gemeinsame Dialoge zwischen den Nutzenden gefördert und Perspektiven gesammelt werden, die es im weiteren Planungsverlauf zu konkretisieren gilt.

## Handlungsempfehlungen für das weitere Dialogverfahren

Die folgenden Empfehlungen für das weitere Vorgehen wurden aus drei verschiedenen Grundlagen abgeleitet: aus der stadträumlichen und verkehrlichen Analyse, aus den Auswertungen des Reallabors sowie aus der Weiterführung in den Rahmenplan als Grundlage für eine verkehrliche Vertiefung. Die Handlungsempfehlungen umfassen sowohl Vorgehensweisen für die Prozessgestaltung des Umbaus der Wolbecker Straße als auch ein darauf aufbauendes dreistufiges Verfahren als Umsetzungsstrategie für die im Rahmenplan vorgestellten Maßnahmen.

### 1. Klärung übergeordneter Rahmenbedingungen

Die Wolbecker Straße befindet sich im Spannungsfeld zwischen ihren Funktionen als Alltagsort für Zufußgehende und Radfahrende und Hauptverkehrsstraße mit einem hohen Anteil an motorisierten Durchgangsverkehr. Im Rahmen der übergeordneten Planung ist die Funktion der Wolbecker Straße im Gesamtstraßennetz mit der jeweiligen Bedeutung der Verkehrsarten für den innerstädtischen Streckenabschnitt zwischen Hansaring und Servatiiplatz noch zu klären. Mit Blick auf den Radverkehr ist das Verhältnis der Wolbecker Straße und der parallel verlaufenden – als Fahrradstraße ausgewiesenen – Schillerstraße herauszuarbeiten: Die

Wolbecker Straße ist insbesondere für Radfahrende Ziel und Quelle, so dass die Schillerstraße für diese Zielgruppe nur bedingt als Alternative zur Wolbecker Straße in Frage kommt. Auch im Masterplan Mobilität Münster 2035+ sollte die Frage der zukünftigen Funktion der Wolbecker Straße im Abschnitt zwischen Servatiiplatz und ‚Ring‘ vertiefend aufgenommen werden.

### 2. Empfehlungen für das weitere Dialogverfahren Wolbecker Straße

Im Sinne eines partizipativen Prozesses mit Dialogverfahren sowie eines testenden und lernenden Planungsansatzes, der mit dem Reallabor gewählt wurde, empfehlen die beauftragten Büros ein prozessuales und weiterhin auf Dialog setzendes Vorgehen. Das heißt, die Ergebnisse des Dialogverfahrens sind zeitnah mit der Stadtbevölkerung, der Verwaltung sowie der Politik zu diskutieren. Die Rückmeldungen sollen im weiteren Planungs- und Gestaltungsprozess Berücksichtigung finden. Je höher der Grad der Beteiligung, desto höher später die Akzeptanz der Maßnahmen zur Umgestaltung der Straße.

Neben der Präsentation der Ergebnisse des Dialogverfahrens in den politischen Gremien schlagen die beauftragten Büros für den Früh-

sommer 2022 eine Werkstatt für die stadtweite Öffentlichkeit sowie für lokale Stakeholder vor Ort vor. Dabei sollen die Ergebnisse des bisherigen Dialogverfahrens und des Rahmenplans vorgestellt und diskutiert werden. Außerdem sollen zentrale Maßnahmen weiterentwickelt und zeitlich erörtert werden. Zu den zentralen Maßnahmen zählen u.a. Vorschläge für den Fuß- und Radverkehr, die Anlieferung, die Stärkung des ÖPNV für Pendler\*innen sowie die Koordination von Nutzungen auf freiwerdenden Flächen.

### 3. Schrittweises Vorgehen

Im Anschluss an die Werkstatt und in Abstimmung mit den politischen Gremien werden die nächsten Schritte zur Umsetzung formuliert. Für das weitere Verfahren wird ein dreistufiges Vorgehen vorgeschlagen. Auch hierbei sollte wieder genügend Platz für den Dialog mit den Nutzer\*innen und Anlieger\*innen vor Ort eingeplant werden. Die einzelnen Phasen unterscheiden sich durch:

#### » Ad-hoc-Maßnahmen

Dazu zählen im Rahmen der Werkstatt entwickelte Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Maßnahmen. Diese können möglichst noch 2022 mit einfachen Mitteln umgesetzt werden. So werden beispielsweise Raumpotentiale durch die Herausnahme sämtlicher Parkplätze frei. Die Flächen können mit neuen Nutzungen bespielt, getestet und erprobt werden wie zum Beispiel:

- » Bau von Sitzgelegenheiten für niedrigschwellige Aufenthalte in den Seitenräumen
- » Umnutzung von Kfz-Stellplätzen in Radabstellanlagen, Ladezonen, Sitzgelegenheiten und Außensitze für Gastronomie, Aktivierung von Stellplätzen durch Anwohner\*innen/Anlieger\*innen
- » Mobiles Grün

#### » Zwischenlösungen

Nach einer fachlichen Weiterentwicklung der Zielperspektive und unter Einbeziehung der gewonnenen Erfahrung aus den Ad-hoc-Maßnahmen können ab 2023 bereits aufwendigere Maßnahmen umgesetzt und erprobt werden. Diese sollen bereits als erste Bausteine einer langfristigen Umgestaltung der Wolbecker Straße fungieren bzw. Aufschluss geben, welche Maßnahmen für die Nutzenden vor Ort geeignet sind. Hierzu zählen beispielsweise die folgenden Maßnahmen:

- » Verlegung des Radverkehrs auf die Straße (Mischverkehr) - Radwege werden zu Gehwegen
- » Herausnahme sämtlicher Parkplätze in diesem Abschnitt
- » Erleichterung der Querung zwischen dm-Drogeriemarkt und REWE-Markt für Fußgänger\*innen
- » Qualifizierung des Stadteingangs Hansaplatz in Abstimmung mit der aktuellen Umgestaltung
- » Umgestaltung des Kreuzungsbereichs und Stadteingangs Bremer Platz
- » (begleitende) Maßnahmen zur Angleichung der Geschwindigkeiten von Radfahrenden und MIV im Mischverkehr (z.B. Mittelinsel, Dialogdisplays, Zusatzzeichen „Verkehrsversuch“)

#### » Entwurfsplanungen zur dauerhaften Umgestaltung

Nach einer kritischen Auswertung und Reflektion der temporären Maßnahmen soll sich eine verbindliche Entwurfsplanung für die Umgestaltung anschließen, welche den gesamten Bereich zwischen ‚Ring‘ und Servatiiplatz von Hauswand zu Hauswand (Umsetzung ab/nach 2025 im Zuge der Umgestaltungen am Bremer Platz – Münster Mobility Hub und Medienhaus mit WDR am Servatiiplatz) einschließt.

Mit dem gewählten Prozessdesign soll es auch weiterhin möglich werden, Maßnahmen zu testen, anschließend zu konsolidieren oder auch zu verwerfen. Für eine spürbare Verbesserung der Wolbecker Straße braucht es eine abgestimmte Prozessgestaltung mit wichtigen Meilensteinen und zeitlichen Zielperspektiven, in der die einzelnen Aspekte stark ineinandergreifen müssen.

Auch weiterhin soll die Öffentlichkeit kontinuierlich und transparent eingebunden werden. Unterschiedliche Beteiligungsformate sind dafür zu entwickeln, um es vielfältigen Zielgruppen zu ermöglichen, Teil des Umgestaltungsprozesses zu werden. Innerhalb des dreistufigen Verfahrens ist neben dem Planungsprozess also ein passendes Beteiligungskonzept zu entwickeln.

Für die Fachverwaltung gilt es Rahmenbedingungen zu klären. So sollen die Perspektiven unterschiedlicher Fachverwaltungen (z.B. Ordnungsamt, Umwelt- und Freiraumplanung, Münster Marketing) eingeholt und diskutiert werden, um eine gemeinsame Zielperspektive zu formulieren. Außerdem müssen verkehrsrechtliche Festlegungen geprüft werden. Beispielsweise ist „Tempo 20“ in der gültigen Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen und somit verkehrsordnungsrechtlich derzeit nicht umsetzbar. Im internen Dialog der betroffenen Fachämter als auch im Dialog mit den übergeordneten Genehmigungsbehörden ist ein perspektivischer Lösungsweg zur Angleichung der Geschwindigkeiten von Radfahrenden und Kfz im Mischverkehr zu entwickeln.

## Ausblick

Die Vorgehensweise „erst testen, dann planen“ für die Umgestaltung der Wolbecker Straße ist aufgegangen. Das Dialogverfahren Wolbecker Straße startete im September 2021 mit dem zehntägigen Reallabor. Mit den vorliegenden Ergebnissen wurde nun die Grundlage für das weitere partizipative und dialogorientierte Vorgehen zur Umgestaltung der Wolbecker Straße gelegt.

Im Sinne eines lernenden und kooperativen Planungsansatzes soll die Beteiligung der Stadtbevölkerung, Nutzer\*innen und lokalen Anlieger\*innen ein wichtiger Bestandteil bei der Neugestaltung des Streckenabschnitts bleiben. Weiterhin sollen Ergebnisse mit der lokalen Bevölkerung und Stakeholdern rückgekoppelt und schließlich umgesetzt werden. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist es in den kommenden Monaten zentrale Leitplanken und Weichenstellungen zu setzen, um den Prozess zielorientiert weiterführen und erste – aus den Ergebnissen abzuleitende Maßnahmen – auf die „Straße“ zu bringen. Die große Resonanz und das hohe Interesse am Reallabor machen deutlich, dass das Dialogverfahren mit dem Ziel, die Ergebnisse und Rückmeldungen sichtbar zu machen, konsequent fortgeführt werden muss, um die Wolbecker Straße in Zukunft sicherer, freundlicher und grüner zu gestalten.



GÜNTZEL  
AUTOVERMIETUNG



WCF\*ZBOM

**Ruck-Zuck**  
**Entrümpelungsdienst**  
 - seit Jahren bewährt -  
 Tel. (02 51) 6 74 21 72 mob. (01 77) 4 59 30 08  
 Tipp: Auch Ankauf kompletter Haushalte und Einzelstücke wie Antiquitäten, Gemälde, Design, alte Bücher, Kunst etc. Auf Wunsch besenreine Übergabe.

**JETZT TISCH RESERVIEREN ODER LIEFERN LASSEN!**

BUDDHA  
 ro-Buddha

Sticker and notices on a utility pole, including a red 'H100' sign and 'BUDDHA' branding.

Corner entrance area with posters for 'ZUKUNFTS WERK STADT' and 'FILM FESTIVAL', and a white utility cabinet.



