



Amt für Mobilität und Tiefbau

28.05.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Bentler

Telefon: 492-6504

Bentler@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Verkehrsversuch Wolbeck: Ergebnisse, Verstetigung, Perspektiven

Beratungsfolge

09.06.2026	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
17.06.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs Wolbeck werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verstetigung der in der Begründung aufgeführten und benannten Maßnahmen 6, 7 und 10, die im Rahmen des Verkehrsversuch Wolbeck umgesetzt und erprobt wurden, wird beschlossen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der in der Begründung aufgeführten und benannten Maßnahmen 11 und 12 fortzuführen und dazu einen separaten Planungs- und Baubeschluss vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Ortskern Wolbeck weiterhin regelmäßig zu evaluieren. Die Verwaltung berichtet den politischen Gremien regelmäßig über die Ergebnisse der Evaluation. Die Ergebnisse werden im Hinblick auf die Gestaltungsspielräume bei der zukünftigen Entwicklung des Ortskerns Wolbeck eingeordnet.
5. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs Wolbeck sind Grundlage für die verkehrsplanerische und gestalterische Entwicklung des Ortskerns von Wolbeck. Die Verwaltung greift die Impulse aus dem Verkehrsversuch bei den weiteren Planungen auf. Dies geschieht auf Grundlage hierfür notwendiger politischer Beschlüsse und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Personal- und Haushaltsmittel.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Kosten in Höhe von ca. 10.000 € entstehen. Einnahmen aus Beiträgen oder Förderungen werden nicht erwartet.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2026	10.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2026/2027 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Im Februar 2026 endete nach zweijähriger Laufzeit der „Verkehrsversuch Wolbeck“. Grundlage des Verkehrsversuchs ist der vom Rat in der Sitzung am 14.12.2022 beschlossene fraktionsübergreifende Ratsantrag A-R/0070/2022 „Wolbeck Ortskernumgestaltung jetzt!“. Die Verwaltung wurde beauftragt, im historischen Ortskern von Wolbeck einen Verkehrsversuch zur nachhaltigen Verkehrsberuhigung durchzuführen.

Ziel war es, den Ortskern im Hinblick auf seine städtebaulichen Entwicklungspotenziale vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten. Gleichzeitig sollten Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr spürbar verbessert werden.

Umfassende private Baumaßnahmen im Ortskern Wolbeck (Am Steintor/Münsterstraße) sollten genutzt werden, um die Möglichkeiten einer neuen beruhigten Verkehrsführung zu erproben.

Aus dem Verkehrsversuch sollen weitere Erkenntnisse für die perspektivische Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums gewonnen werden.

Der Verkehrsversuch war ursprünglich für 12 Monate geplant. Aufgrund der anhaltenden Baumaßnahmen im Ortskern wurde er während der Laufzeit auf die gesetzlich mögliche Höchstdauer von zwei Jahren verlängert.

Begleitend erfolgten verschiedene Kommunikationsmaßnahmen. Die Maßnahmen und Zwischenergebnisse wurden regelmäßig im Gestaltungsbeirat Ortsmitte Wolbeck vorgestellt und dort hinsichtlich ihrer Akzeptanz diskutiert. Der Gestaltungsbeirat ist ein informelles, überparteiliches Gremium mit beratender Funktion; seine Einschätzungen wurden der Bezirksvertretung Münster-Südost als Empfehlung zur Kenntnis gegeben.

Die Auswertung des Verkehrsversuchs zeigt insgesamt ein klares Bild: Die erprobten Maßnahmen haben überwiegend die angestrebten Wirkungen erzielt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung nun Maßnahmen zur Verstetigung und zeigt zugleich Handlungsperspektiven für das weitere Vorgehen auf.

zu 1.:

Zusammenfassung der Ergebnisse

- Der Verkehrsversuch hat zu einer messbaren Entlastung des Ortskerns vom motorisierten Individualverkehr geführt. Gleichzeitig wurde die Ortsumgebung von den Verkehrsteilnehmenden in zunehmendem Maße angenommen.

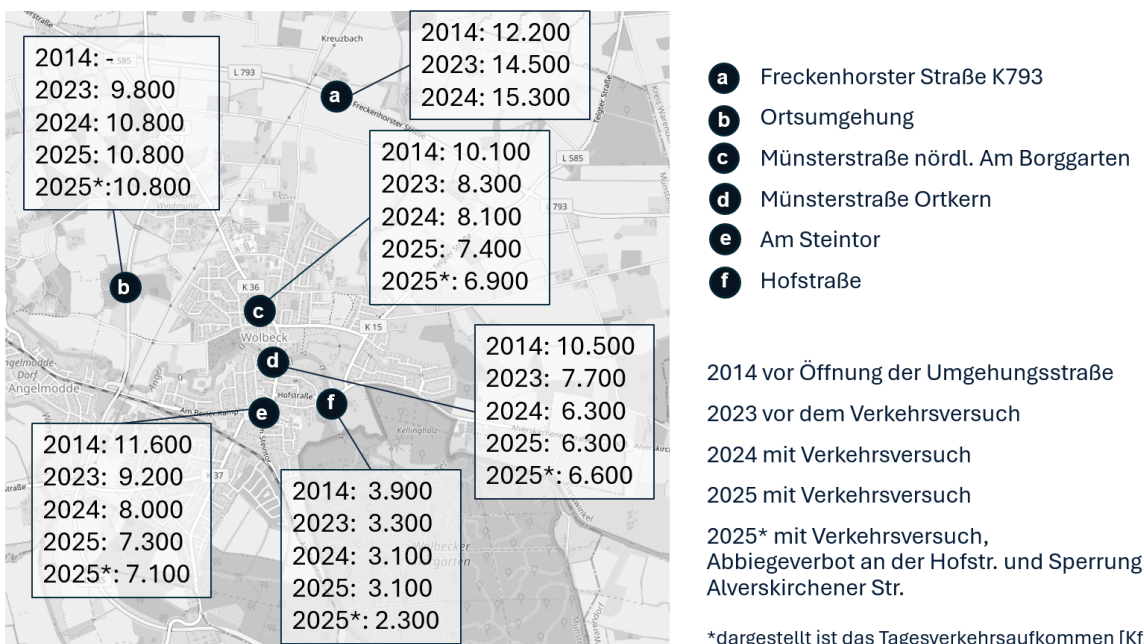
- Die Verkehrsbelastung im Ortskern ist zwar deutlich gesunken, wird jedoch aufgrund der engen Straßenquerschnitte subjektiv weiterhin als hoch wahrgenommen. Diese Diskrepanz war auch Gegenstand intensiver Diskussionen im Gestaltungsbeirat.
- Die Maßnahmen des Verkehrsversuchs haben sich in Summe bewährt und werden von der Verwaltung größtenteils zur Verstetigung empfohlen (s. u.).
- Die baustellenbedingte Einstreifigkeit auf der Straße *Am Steintor* hat aus Sicht der Verkehrsplanung positive Auswirkungen: Das Geschwindigkeitsniveau ist gesunken und der Fußverkehr bekommt einen eigenen auskömmlichen und hinreichend geschützten Bereich.
- Um den Anschluss des Bahnhofs Wolbeck an das ÖPNV-Netz zu gewährleisten, muss der Busverkehr den Abschnitt *Am Steintor* in beide Richtungen befahren können. Ein niveaugleicher Ausbau scheidet aus Gründen der Verkehrssicherheit aus.
- Einschränkend wirkt, dass für einige städtebaulich und verkehrlich relevante Flächen keine Verfügungsgewalt besteht. Die Handlungsmöglichkeiten beschränken sich daher auf den öffentlichen Raum.
- Mit Abschluss des Verkehrsversuchs rückt die perspektivische Umgestaltung des Ortskerns in den Fokus. Hierfür sind weiterführende Planungen notwendig. Bestehende Planungen müssen ggf. an aktuelle Bedarfe angepasst werden. Aktuell sind hierfür noch keine Haushaltsmittel und Personalkapazitäten eingeplant.
- Auf Grundlage der neuen Straßenverkehrsordnung wären weiterreichende Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, wie beispielsweise Tempo 20 als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ grundsätzlich denkbar. Um diese umzusetzen wären jedoch zunächst weitere verkehrslenkende Maßnahmen im Umfeld notwendig, die im Verkehrsversuch noch nicht erprobt wurden.

Ergebnisse der Verkehrszählungen

Bereits im Jahr 2014 hat die Politik das Entwicklungskonzept Wolbeck-Zentrum beschlossen. Der wesentliche Teil der dort vorgeschlagenen Maßnahmen wurde zwischenzeitlich umgesetzt. Mit Blick auf die zukünftige Verkehrsführung durch und um Wolbeck wurden im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Prognosen für das Zieljahr 2025 erstellt, die von einer deutlichen Entlastung des Ortskerns nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung und der Anbindung der Eschstraße ausgingen.

Die Verkehrszählungen im Rahmen des Verkehrsversuchs haben ergeben, dass sich die Kfz-Verkehrsmengen den im Stadtteilentwicklungskonzept für 2025 prognostizierten Werten annähern. In Teilen, etwa in der Hofstraße, werden die Prognosewerte bereits unterschritten.

Entwicklung des Tagesverkehrsaufkommens*



*dargestellt ist das Tagesverkehrsaufkommen [Kfz/24h]

Vor der Eröffnung der Ortsumgehung fuhren täglich rund 11.600 Fahrzeuge durch den Ortskern. Mit der Freigabe der Ortsumgehung im Jahr 2014 änderte sich dies merklich. Der motorisierte Individualverkehr ist im Ortskern im Zeitraum von 2014 bis 2023 um rund 20 Prozent auf ca. 9.200 Fahrzeuge zurückgegangen. Gleichzeitig fuhren im Jahr 2023 werktäglich bereits knapp 10.000 Kraftfahrzeuge über die Ortsumgehung.

Eines der Ziele des Verkehrsversuchs war es, zu überprüfen, inwieweit sich das Verkehrsaufkommen im Ortskern mit verkehrslenkenden Maßnahmen weiter verringern lässt.

Vor und während des Verkehrsversuchs wurden im Mai 2023 und im Mai 2024 jeweils umfassende Verkehrszählungen durchgeführt. Das Ergebnis war, dass das Aufkommen auf der Ortsumgehung während des Verkehrsversuchs noch einmal um 10 Prozent auf aktuell 10.800 Kraftfahrzeuge je Werktag zugenommen hat. Gleichzeitig hat der Verkehr im Ortskern merklich abgenommen. Im Baustellenbereich *Am Steintor* wurden im Jahr 2024 werktäglich 8.000 Kraftfahrzeuge gezählt. In der *Hofstraße* ist der Verkehr auf 3.100 Fahrzeuge zurückgegangen.

Weitere Zählungen im Mai und Oktober 2025 haben ergeben, dass im zweiten Jahr des Verkehrsversuchs die Verkehrsbelastung - zum Teil auch wegen veränderter Verkehrsführungen aufgrund von Baustellen - noch einmal zurückgegangen ist. Aktuell wurden *Am Steintor* noch 7.100 Kraftfahrzeuge täglich und an der *Hofstraße* 2.300 Kraftfahrzeuge täglich gezählt.

Damit wurden die im Stadtteilentwicklungskonzept für das Jahr 2025 unter der Maßgabe Ausbau der *Eschstraße* prognostizierten Werte annähernd erreicht. In Teilen, etwa in der *Hofstraße*, werden die Zahlen bereits unterschritten. Für den Abschnitt der *Münsterstraße* zwischen Hofstraße und Eschstraße gilt dies allerdings nicht. Auch hier ist die Verkehrsbelastung merklich von ursprünglich 10.500 Kraftfahrzeugen auf aktuell 6.600 Kraftfahrzeugen täglich zurückgegangen. Die Zahl liegt aber noch um rund zwei Drittel höher als der damals berechnete Wert.

zu 2. und 3:

Maßnahmen des Verkehrsversuchs

Während des Verkehrsversuchs wurden 12 Maßnahmen getestet. Ein Sonderfall sind dabei die Baustelleneinrichtungen im Zuge der privaten Baumaßnahmen an der *Drostenhofstraße* und *Am Steintor*. Die dadurch bedingte einstreifige Verkehrsführung im Ortskern war Anlass und Auslöser für den Verkehrsversuch. Weil die Baustelleneinrichtung aber in Verantwortung der privaten Bauherren liegt, sind die damit verbundenen Elemente im engeren Sinne kein Bestandteil des von der Verwaltung betreuten Verkehrsversuchs. Dennoch werden auch sie im Rahmen dieser Vorlage im Hinblick auf eine mögliche Verstetigung betrachtet.

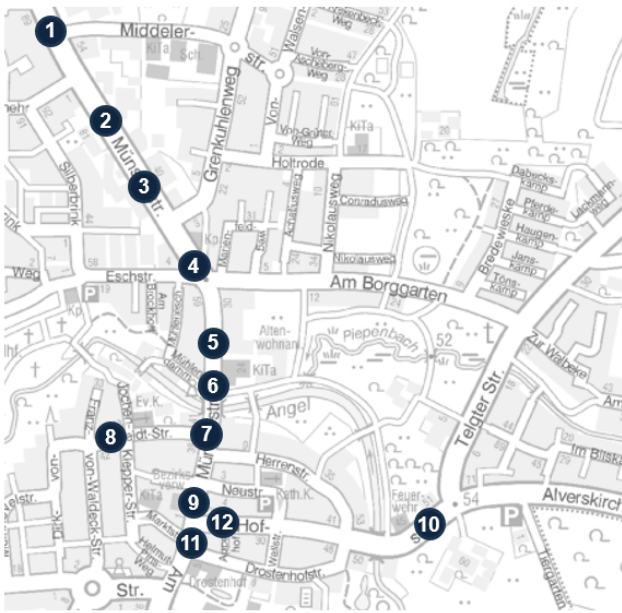
Sämtliche Maßnahmen im Verkehrsversuch wurden so angelegt, dass sie auf Basis der geltenden Straßenverkehrsordnung auch dauerhaft umgesetzt werden können. So sollte sichergestellt werden, dass positive Effekte verstetigt werden können.

Mit Hilfe der Maßnahmen sollten

- die Verkehrsbelastung gemindert
- das Geschwindigkeitsniveau gesenkt
- die Aufenthaltsqualität erhöht und
- die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden.

Im Verkehrsversuch wurden dabei die folgenden Maßnahmen umgesetzt und erprobt:

Maßnahmen im Verkehrsversuch



- 1 Engstelle Münsterstraße/Ecke Middelerau
- 2 Engstelle Münsterstraße 50/Autohaus Holterhaus
- 3 Querungshilfe Münsterstraße/Höhe Aldi
- 4 Fahrradschleuse Münsterstraße/Antoniuskapelle
- 5 Fahrbahnverschwenkung Wolbeck Ehrenmal
- 6 Fahrbahnverschwenkung Höhe Mühlenlamm
- 7 Verengung der Einmündung Dirk-von-Merveldt-Straße
- 8 Durchfahrtsverbot Dirk-von-Merveldt-Straße
- 9 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen
- 10 Engstelle Hofstraße
- 11 Baustellenbedingte Engstelle Am Steintor*
- 12 Rechtsabbiegegebot Hofstraße*

* Die Maßnahmen 11 und 12 sind Teil der Baustellen bedingten Anordnung der Baumaßnahme „Am Steintor“. Die Baumaßnahmen „Am Steintor“ und „Drostenhofstraße“ waren zwar der auslösende Faktor, die Baustellen-einrichtungen sind aber formal nicht Bestandteil des Verkehrsversuchs.

Auf Grundlage der Vorlage V/0205/2025 wurde bereits im vergangenen Jahr bereits die Verstetigung folgender Maßnahmen beschlossen und umgesetzt:

- Einrichtung einer Engstelle auf der *Münsterstraße* am Ortseingang auf Höhe *Middelerau* sowie ein ergänzendes Stoppschild auf der *Middelerau* (1)
- Querungshilfe *Münsterstraße* für den Fußverkehr auf Höhe des Aldi-Marktes (3)
- rot eingefärbte Fahrradaufstellflächen an der Lichtsignalanlage an der Antoniuskapelle/*Münsterstraße* 32 (4)

Im Zuge derselben Vorlage wurde ebenfalls beschlossen, die Engstelle auf Höhe *Münsterstraße* 50 (2) zurückzubauen.

Bewährt haben sich die Fahrbahnverschwenkungen durch Freiburger Kegel auf der *Münsterstraße* (5 und 6). Die Fahrbahnverschwenkung auf Höhe Münsterstraße 26b und 51/*Haltestelle Wolbeck Ehrenmal* (5) kann wegen des barrierefreien Ausbaus und der damit verbundenen Verlegung der ortsauswärtigen Haltestelle Wolbeck Ehrenmal (Vorlage V/0681/2025) nicht verstetigt werden. Für die Fahrbahnverschwenkung Höhe *Mühlenlamm* (6) empfiehlt die Verwaltung die Verstetigung.

Die Verengung der Einmündung *Dirk-von-Merveldt-Straße* (7) wurde im Verlauf des Verkehrsversuchs Anfang 2025 eingerichtet. Hiermit wurde eine Maßnahme umgesetzt, die bereits im Stadtentwicklungskonzept 2014 aufgeführt ist. Auch hier empfiehlt die Verwaltung die Verstetigung.

Das Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge auf Höhe der *Dirk-von-Merveldt-Straße* 43 (8) wurde während des Verkehrsversuchs eingerichtet, um Umfahrvorgänge zu verhindern. Hierfür wurde eine entsprechende Beschilderung vorgenommen. Während des Verkehrsversuchs hat es hinsichtlich der Umfahrvorgänge keine Auffälligkeiten gegeben. Da zudem das Verkehrsaufkommen auf der *Dirk-von-Merveldt-Straße* sehr niedrig ist, kann auf eine Verstetigung des Durchfahrtsverbots für Kraftfahrzeuge verzichtet werden.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurde innerhalb des Ortskerns die Anwendung des Verkehrszeichens VZ 277.1 „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen“ erprobt (9). Die Verwaltung der Stadt Münster hat sich darauf verständigt, dieses im Jahr 2020 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommene Verkehrszeichen in der Regel ausschließlich an unübersichtlichen Stellen einzusetzen. Weil eine Übersichtlichkeit im Ortskern Wolbeck gegeben ist und vor dem Hintergrund, dass auf der *Münsterstraße* eine hohe Anzahl weiterer Verkehrszeichen die Aufmerksamkeit binden, soll die Verkehrsregelung nicht dauerhaft übernommen werden.

Auch die Engstelle an der *Hofstraße*, Höhe Abzweig *Telgter Straße* (10), hat sich aus verkehrsplanerischer Sicht bewährt. Die Maßnahme zeigt eine deutlich messbare verkehrslenkende Wirkung zu Gunsten der Entlastung der *Hofstraße*. Zeitgleich mit Einrichtung dieser Engstelle ist jedoch auch zu beobachten, dass die Ausrückezeiten der Freiwilligen Feuerwehr Löschzug Wolbeck im Schnitt um 1 Minute angestiegen sind. Die Verzögerung ist vor allem auf die neue Engstelle im Hauptstraßennetz zurückzuführen und zeigt die Empfindlichkeit der Einsatzzeiten gegenüber infrastrukturellen Veränderungen. Um eine dauerhafte Entlastung der *Hofstraße* zu bewirken, sollte die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt aus Sicht der Feuerwehr geprüft werden. Die Verwaltung empfiehlt die Verstetigung.

Auch wenn die Baustelleneinrichtung nicht unmittelbar dem Verkehrsversuch zugeordnet ist, haben die Engstelle (11) und das Rechtsabbiegegebot (12) aus verkehrsplanerischer Perspektive ihren Beitrag zur Entlastung des Ortskerns beigetragen. Die Herausnahme einer Fahrspur und die hinreichend breite Führung für den Fußverkehr bringen eine merkbare Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußverkehr mit sich. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahme bleibt die Engstelle über den Verkehrsversuch hinaus bestehen. Eine Verstetigung kann erst nach Abschluss der Bauarbeiten in die Wege geleitet werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher in Ergänzung der bereits beschlossenen Maßnahmen die Verstetigung der folgenden Maßnahmen:

- Fahrbahnverschwenkung mit Hilfe von Freiburger Kegeln auf der *Münsterstraße* in Höhe des *Mühlendamms* (6)
- Verengung des Einmündungsbereichs *Münsterstraße/Dirk-von-Merveldt-Straße* (7)
- Einrichtung einer Engstelle auf der *Hofstraße* in Richtung *Telgter Straße* (10)

Die Verwaltung empfiehlt weiterhin die Verstetigung der folgenden Maßnahmen, wird dazu aber noch einen separaten Planungs- und Baubeschluss vorlegen

- Engstelle „*Am Steintor*“ (11) mit Rechtsabbiegegebot aus der *Hofstraße* (12)

zu 4.:

Zählungen zur regelmäßigen Evaluierung

Während der Laufzeit des Verkehrsversuchs ist es zu einem merklichen Rückgang des Verkehrsaufkommens im Ortskern Wolbeck gekommen. Die Verwaltung wird das Verkehrsaufkommen im Ortskern Wolbeck regelmäßig, zunächst jährlich, danach in angemessenen Intervallen, mit Hilfe von Verkehrszählungen evaluieren. Als Orientierung gelten dabei die Werte der Zählungen von Mai und Oktober 2025. Die Ergebnisse werden den zuständigen politischen Gremien zur Verfügung gestellt.

zu 5.:

Perspektiven und Handlungsempfehlungen

Gemäß des politischen Auftrags hatte der Verkehrsversuch Wolbeck zum Ziel, durch verkehrslenkende Maßnahmen Potenziale für die städtebauliche Umgestaltung des Ortskerns zu erschließen. Im Zuge der durchgeführten Maßnahmen wurde der Verkehr merklich reduziert. Gleichwohl zeigten sich aber auch Grenzen:

- Das Verkehrsaufkommen wird aufgrund der Enge des Straßenraums subjektiv immer noch als zu hoch empfunden.
- Flächen, die nicht im Eigentum der Stadt Münster sind, entziehen sich dem unmittelbaren Zugriff. Sie können daher nur vorbehaltlich eines Eigentumserwerbs durch die Stadt Münster in zukünftige Planungen einbezogen werden.
- Planungen für einen niveaugleichen Ausbau „von Hauswand zu Hauswand“ schließen sich bei besonderer Berücksichtigung des ÖPNV wegen der geringen Straßenquerschnitte aus.

Im Hinblick auf ihre Charakteristik unterscheiden sich die Abschnitte

- *Am Steintor/Münsterstraße* (zwischen *Hiltruper Straße* und Angelbrücke)
- *Münsterstraße* ab Angelbrücke bis Knotenpunkt *Am Borggarten/Eschstraße* sowie
- *Münsterstraße* ab Knotenpunkt *Am Borggarten/Eschstraße* bis *Middelerstraße*.

Bei den weiterführenden Planungen können diese Abschnitte ggf. separat umgesetzt werden.

Eine besondere Betrachtung benötigen die Kreuzungsbereiche *Hiltruper Straße/Am Steintor* sowie *Münsterstraße/Am Borggarten/Eschstraße*. Bereits vorhandene Planungen – an beiden Stellen gibt es bereits Planungen für Kreisverkehre – müssen angepasst werden.

Mit Blick auf die als Ergebnis des Verkehrsversuchs vorgeschlagene Engstelle *Am Steintor* und die Anbindung des Bahnhofs Wolbeck empfiehlt sich die Beibehaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt *Hiltruper Straße/Am Steintor*.

Für den Knotenpunkt *Münsterstraße/Am Borggarten/Eschstraße* sieht der zwischenzeitlich außer Kraft gesetzte B-Plan B591 ebenfalls einen Kreisverkehr vor. Auf Grundlage der vorliegenden Verkehrszählungsdaten ist ein Ausbau der Eschstraße in der ursprünglichen Form aus verkehrsplanerischer Perspektive nicht mehr notwendig. Ein Ausbau der Eschstraße würde den historischen Ortskern zwar weiter entlasten, gleichzeitig würde aber im Bereich *Am Borggarten/Eschstraße* zusätzlicher Verkehr generiert. Die Gestaltung des Knotenpunkts *Münsterstraße/Am Borggarten/Eschstraße* ist daher insbesondere von der zukünftigen Funktion der *Eschstraße* - mit oder ohne Anbindung an die Umgehungsstraße - abhängig.

Für die nächsten Schritte sind weitreichendere Planungen notwendig, die entsprechende politische Beschlüsse voraussetzen. Aktuell sind die notwendigen Ressourcen bei den Finanz- und Personalplanungen nicht berücksichtigt.

In Vertretung
Gez. Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1 Ratsantrag A-R/0070/2022