

## **Attraktive Städte und Stadtteile brauchen aktive Zentren**

Integriertes Handlungskonzept

„Aktives Stadt- und Ortsteilzentrum Münster-Wolbeck“

(Entwicklungskonzept Wolbeck-Zentrum)

**Stand: 05.06.2012**

## Inhalt Entwicklungskonzept Wolbeck –Zentrum

1.	Planungsanlass.....	3
1.1	Historische Bedeutung von Wolbeck.....	3
1.2	Handlungsrahmen .....	3
1.3	Verfahrensschritte .....	4
1.4	Planungsleitsätze .....	4
2.	Ergebnisse der Bürgerbeteiligung .....	5
2.1	Schlüsselpersonen und Anlieger.....	5
2.2	Internationaler Studentenworkshop.....	5
2.3	Planungswerkstatt .....	5
2.4	Öffentlicher Zwischenbericht .....	6
2.5	Öffentliche Ausstellung im Ladenlokal .....	6
2.6	Entwurfswerkstatt Stadttore.....	6
3.	Stärken - Schwächen - Analyse.....	6
3.1	Stärken .....	6
3.2	Schwächen .....	6
3.3	Handlungsbedarf .....	7
4.	Maßnahmen zur Aufwertung der Ortsmitte .....	7
4.1	Verkehrssituation.....	7
4.1.1	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Ziffer 1).....	8
4.1.2	Kurzzeitparken (Ziffer 2).....	8
4.1.3	Schaffen eines zentralen Platzes (Ziffer 3) .....	9
4.1.4	Parkplätze (Ziffern 4, 5, 6, 7, 8).....	9
4.1.5	Stadttore (Ziffer 9, 10).....	10
4.1.6	Fahrbahnverengung / Gehwegverbreiterung .....	11
4.1.7	Flaschenhals Am Steintor (Ziffer 11).....	11
4.1.8	Schulwegsicherung Nikolai – Grundschule (Ziffer 12) .....	11
4.1.9	Kreisverkehre (Ziffern 13, 14, 15) .....	11
4.1.10	Verhinderung von Schleichverkehr (Ziffern 16, 17, 18) .....	12
4.1.11	ÖPNV / Parkplatz Neustraße / Münsterstraße .....	12
4.2	Grünbestand.....	12
4.2.1	Stadtteilpark (Ziffern 20, 21).....	13
4.2.2	Straßenbäume, Fassadenbegrünung .....	14
4.2.3	Nördliche Münsterstraße (Ziffer 22) .....	14
4.2.4	Angelbegleitweg / Grünvernetzung (Ziffern 23, 24, 25, 26) .....	14
4.2.5	Ehemaliger Kurgarten (Ziffern 27, 28, 29, 30) .....	15
4.2.6	Eingang Alter Friedhof (Ziffer 31).....	16
4.2.7	Tiergarten (Ziffer 32) .....	16
4.3	Versorgung .....	16
4.3.1	Verbesserung des hochwertigen Angebots .....	16
4.3.2	Marketing.....	17
4.3.3	Tourismus.....	17
4.4	Stadtgestalt und historischer Ortskern .....	17
4.4.1	Belebung der Ortsmitte .....	17
4.4.2	Stadttore (Ziffern 9, 33) .....	17
4.4.3	Oberflächengestaltung .....	17
4.4.4	Beleuchtung .....	18
4.4.5	Marktplatz Hiltruper Straße .....	19
4.4.6	Kirche St. Nikolaus – Zentrum des Wigbolds.....	19

## **1. Planungsanlass**

### **1.1 Historische Bedeutung von Wolbeck**

Im historischen Münster besaß Wolbeck eine besondere Stellung innerhalb der Siedlungen im Umland. Mit den sogenannten Wigbold-Rechten hatte der Ort im 13. Jahrhundert Privilegien, die ihn beinahe in den Rang einer Stadt versetzten.

Historische Bedeutung erlangte Wolbeck, als die Burg Wolbeck in der Talaue des Flüsschens Angel 1242 zunächst zur Landesfeste ausgebaut und dann zur Residenz der Bischöfe von Münster auserwählt wurde. Das 1374 innerhalb der Burganlage errichtete Residenzschloss wurde jedoch 1767 abgebrochen, um mit dem Steinmaterial das Schloss in Münster fertig stellen zu können.

Die historische Bedeutung von Wolbeck ist heute noch im Ortszentrum gut ablesbar: Zahlreiche denkmalgeschützte Gebäude, allen voran der Drostenhof mit seinem reichverzierten Renaissancegiebel und angrenzendem Park, die kleinteilige Baustruktur, die dreischiffige Hallenkirche St. Nikolaus aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts und einige gut erhaltende Ackerbürgerhäuser prägen noch heute die Ortsmitte von Wolbeck. Somit gehört der Wigbold mit seinem bis heute überlieferten Stadtgrundriss zu den charakteristischen Zeugnissen mittelalterlichen Städtebaus.

Um diesen kleinstädtischen Charakter zu erhalten, wurde im Jahr 1979 eine Erhaltungs- und Gestaltungssatzung erlassen. Innerhalb dieses Satzungsgebietes, welches eine Fläche von knapp 16 ha umfasst, stehen neben der Anlage des Drostenhofes 14 Einzelgebäude unter Denkmalschutz.

Durch die stetige Zunahme des Kfz-Verkehrs, insbesondere auch in der Ortsmitte, haben jedoch die Attraktivität und damit auch das Image von Wolbeck erheblich gelitten. Der Bau der Umgehungsstraße (L 585n), die voraussichtlich Ende 2014 fertig gestellt sein wird, soll eine deutliche Entlastung vom Durchgangsverkehr im Bereich des historischen Wigbolds bewirken. Denn für die enge Münsterstraße, die Hofstraße und die Straße Am Steintor als Nord-Südbeziehung bzw. Ost-Westbeziehung besteht derzeit keine Alternative.

Die Verkehrsprognosen der Stadt Münster für das Jahr 2025 sagen eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den o.g. Straßenzügen um ca 50 % durch die Inbetriebnahme der Umgehungsstraße voraus.

Diese für den Stadtteil positive Verkehrsentwicklung eröffnet die Chance, die Ortsmitte von Wolbeck in vielerlei Hinsicht aufzuwerten.

### **1.2 Handlungsrahmen**

Auf der Grundlage des Flächennutzungsplans mit seinen zentralen Zielaussagen wurde im Jahr 2003 für den Stadtteil das sogenannte „Impulsprogramm Wolbeck“ erarbeitet. Es zeigt die wichtigsten Bausteine, Projekte, Planungen und Maßnahmen für die Gesamtentwicklung des Stadtteils auf und macht ihre gegenseitigen Abhängigkeiten und möglichen Anstoßeffekte deutlich.

Diesem Impulsprogramm folgte im Jahr 2009 der erste Entwurf für ein Integriertes Handlungskonzept Wolbeck mit der Darstellung der zukünftigen Projektziele Städtebau, Verkehr, Marketing, Gestaltung, Denkmalpflege, Wirtschaft und Tourismus, dem der Rat der Stadt Münster am 24.06.2009 mit der Vorlage 0239/2009/1 einstimmig zugestimmt hat.

Das nun vorliegende, umfassende Integrierte Handlungskonzept ist ein Leitfaden für Politik, Verwaltung und Bürgerschaft für die zukünftige Entwicklung des Wolbecker Zentrums, sowie die Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln über das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (FöRi 2008).

Die Erarbeitung des Handlungskonzeptes wurde in einem interaktiven Planungsprozess zwischen Bürgern, Politikern und Planern durchgeführt und ermöglicht die Darstellung von Stärken, Schwächen, Zielen und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Zentrums von Wolbeck.

Auf dieser Basis wurden in folgenden Planungsschritten die konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt und mit Kosten unterlegt und werden nun den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Dabei ist, dem Grundgedanken des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ folgend, eine öffentlich-private Partnerschaft zur Umsetzung einzelner Maßnahmen durchaus vorgesehen und durch entsprechende Hinweise bereits eingeleitet.

Mit den Finanzhilfen dieses Programms unterstützen Bund und Länder die Gemeinden bei der Bewältigung struktureller Schwierigkeiten in zentralen Stadt- und Ortsbereichen. Das vorrangige Anliegen besteht darin, die städtebauliche Funktionsfähigkeit, die soziale Vitalität und die kulturellen Potenziale zu erhalten bzw. wiederzugewinnen.

Die in diesem Programm formulierten Entwicklungsziele für die Stadt- und Ortsteilzentren scheinen wie „maßgeschneidert“ auf die derzeitige Situation und die von Bürgerschaft, Politik und Fachverwaltung angestrebte Aufwertung der Ortsmitte von Wolbeck zu sein. Um die o. g. Bedeutung des historischen Ortskerns in den Zielsetzungen und den geplanten Maßnahmen zu verdeutlichen und entsprechend berücksichtigen zu können, wurde dieses Entwicklungskonzept in enger Abstimmung mit der städtischen Denkmalbehörde erarbeitet.

### **1.3 Verfahrensschritte**

Bereits geleistete Schritte:

- Bestandsaufnahme, Grundlagenermittlung
- Formulierung von Planungsleitsätzen auf der Grundlage des Förderprogramms
- Befragung von Schlüsselpersonen
- Stärken - Schwächen - Analyse
- Anliegengespräch mit Eigentümern und Gewerbetreibende
- Studentenworkshop der Uni Wuppertal
- Planungswerkstätten
- Zwischenbericht - Information der Bürgerinnen und Bürger
- Öffentliche Ausstellung der Zwischenergebnisse im Stadtteil
- Verwaltungsinterne Entwurfswerkstatt Stadttore Wigbold
- Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes mit Maßnahmenkatalog und Prioritätenübersicht
- Vorlagen an die parlamentarischen Gremien

Noch folgende Schritte:

- Förderanträge
- Bürgerinformation
- Abschlussbericht / Broschüre

### **1.4 Planungsleitsätze**

Stadtteile und ihre Zentren sind genau wie die Innenstädte Orte der Begegnung, des Austausches und der Identifikation. Daher müssen durch Funktionsverluste geschwächte Stadtteilzentren stabilisiert und mit neuem Leben gefüllt werden. Sie sind als Orte für Arbeiten, Bildung, Wohnen und Freizeit, mit Raum für Handel und Kultur, für Aufenthalt und Begegnung weiter zu entwickeln.

Aus den nachfolgend genannten Zielen des Bund-Länder-Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ können zentrale Planungsleitsätze für die künftige Entwicklung des Ortszentrums von Wolbeck abgeleitet werden.

Wesentliche Ziele des Programms sind:

- Erhaltung und Entwicklung von Zentren als attraktive Orte zum Wohnen, Arbeiten zur Versorgung, für Kultur, Bildung und Freizeit
- Belegung des öffentlichen Raums und Schaffung von Möglichkeiten zum Verweilen

- Erhalt und behutsame Anpassung kleinteiliger Strukturen
- (Grün)Gestaltung freier Flächen
- Verbesserung von Bus-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr
- Barrierefreie und qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums
- Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger und der Akteure

## **2. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung**

Die Erarbeitung des vorliegenden Entwicklungskonzeptes Wolbeck-Zentrum zeichnete sich durch eine außergewöhnlich hohe Bereitschaft der Bürgerschaft vor Ort aus, sich an den verschiedenen Schritten des Planungsprozesses zu beteiligen. Ein intensiver Austausch - im Sinne einer partnerschaftlichen Kooperation zwischen Bürgerschaft und Verwaltung - ist erklärtes Ziel des Bundesländer-Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

Ein enger Kontakt zwischen Fachverwaltung und Ortspolitik zur Diskussion verschiedener Sachfragen und Information über einzelne Ergebnisse eröffnete sich durch die Bildung eines interfraktionellen Arbeitskreises, der eine zeitnahe Rückkopplung von Zwischenergebnissen in die jeweiligen Fraktionen ermöglichte.

### **2.1 Schlüsselpersonen und Anlieger**

Gemeinsam mit den Mitgliedern des Interfraktionellen Arbeitskreises wurde ein Kreis von Personen, die eine besondere Rolle im Stadtteil innehaben bzw. in engem Bezug zur Stadtteilbevölkerung stehen, für die Befragung sog. Schlüsselpersonen ausgewählt.

Zudem wurden die Anlieger der Münsterstraße, der Straße Am Steintor, der Hofstraße und der Hiltruper Straße rund um den Marktplatz zu einem Informationsgespräch eingeladen.

Kein Handlungsbedarf aus der Sicht der Schlüsselpersonen und der Anlieger besteht in Bezug auf die Versorgung mit Wohnraum und dem Angebot für Bildung, Kinderbetreuung und Senioreneinrichtungen. Vielfältige Einkaufsmöglichkeiten für Produkte des täglichen Bedarfs bestehen sowohl nördlich des Zentrums entlang der Münsterstraße und im Süden an der Hiltruper Straße, so dass auch in dieser Hinsicht kein Handlungsbedarf von der an den damaligen Verfahrensschritten beteiligten Bevölkerung gesehen wurde.

### **2.2 Internationaler Studentenworkshop**

Im Herbst 2010 fand auf Initiative von Herrn Prof. Gerlach, Verkehrsexperte an der Universität Wuppertal, ein 3-tägiger internationaler Workshop mit 24 Studenten, Professoren und der Verwaltung zur Erarbeitung von verschiedenen Verkehrskonzepten für das Zentrum von Wolbeck in der Bezirksverwaltungsstelle Am Steintor statt. Die Ergebnisse, die zum Teil in das vorliegende Entwicklungskonzept Wolbeck-Zentrum übernommen werden konnten, wurden der interessierten Öffentlichkeit vor Ort vorgestellt.

### **2.3 Planungswerkstatt**

Im Frühjahr 2011 hat die Verwaltung zu einer öffentlichen Planungswerkstatt mit 4 Schwerpunktthemen die Bürgerinnen und Bürger in das Wolbecker Gymnasium eingeladen. Engagiert diskutiert wurde zu den Themen Shared Space (gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer), Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Grüngestaltung und Aufwertung des Stadtbildes / Inwertsetzung der Historie.

## **2.4 Öffentlicher Zwischenbericht**

Alle oben genannten Planungsschritte und deren Ergebnisse wurden in einer öffentlichen Ausstellung vor Ort erläutert und diskutiert. Auch in dieser Veranstaltung bestand die Möglichkeit, weitere Anregungen der planenden Verwaltung mit auf den Weg zu geben.

## **2.5 Öffentliche Ausstellung im Ladenlokal**

Im Zusammenhang mit dem Wolbecker Kunstherbst 2011, initiiert vom Gewerbeverein Wolbeck, wurde der Verwaltung in zentraler Lage am Marktplatz, Hiltruper Straße, ein leerstehendes Ladenlokal zur Präsentation ihrer Zwischenergebnisse zum Entwicklungskonzept zur Verfügung gestellt. Diese Möglichkeiten zur Information wurden von den Bürgerinnen und Bürgern rege genutzt.

## **2.6 Entwurfswerkstatt Stadttore**

Im Laufe der Bürgerbeteiligung kam der Gedanke auf, die ehemaligen Eingangssituationen in den historischen Wigbold durch Stadttore zu markieren: Einerseits, um die historische Bedeutung des Zentrums von Wolbeck kenntlich zu machen, andererseits, um eine veränderte Verkehrsregelung in der Ortsmitte zu verdeutlichen. Im Rahmen einer verwaltungsinternen 3-tägigen Entwurfswerkstatt wurden Modelle für ein Stadttor entwickelt, welches grundsätzlich für alle 4 Standorte an den Zugängen zum Wigbold geeignet sein könnte.

## **3. Stärken - Schwächen - Analyse**

Die Ergebnisse der 24 Interviews mit den Schlüsselpersonen und der Gespräche mit den Anliegern bilden die Grundlage für eine umfassende Stärken - Schwächen - Analyse.

### **3.1 Stärken**

Als Stärken des Stadtteils Wolbeck wurden insbesondere der dörfliche Charakter, die heute noch ablesbare historische Bedeutung, die naturnahen Erholungsflächen, die Versorgungssituation mit Gütern für den täglichen Bedarf, die soziale Infrastruktur sowie das ausgeprägte Vereinsleben mit einer regen Gemeinschaft hervorgehoben.

Auch mit der Versorgung mit Wohnraum sind die befragten Wolbecker Bürgerinnen und Bürger sehr zufrieden.

Des Weiteren werden die Nähe zur Innenstadt Münster und die gute ÖPNV-Anbindung als positiver Aspekt von Wolbeck als Wohnstandort genannt.

### **3.2 Schwächen**

Sowohl die Schlüsselpersonen als auch die o. a. Anlieger der o.g. Straßenzüge nennen das hohe Verkehrsaufkommen, welches in Verbindung mit der Enge im Straßenraum zu gefährlichen Verhältnissen für Fußgänger und Radfahrer führt, als ausgeprägteste Schwäche der Wolbecker Ortsmitte. Die Befragten sehen hierin auch eine Ursache für den Leerstand einiger Ladenlokale und den schlechten baulichen Zustand bzw. die mangelnde Fassadengestaltung einzelner Gebäude und damit das negative Image des Stadtteils insgesamt.

Bemängelt wurde auch die geringe Anzahl der verfügbaren Stellplätze, weil es unter den bestehenden Verkehrsbedingungen ein Anliegen der Stadtteilbewohner ist, möglichst in direkter Nähe zum jeweiligen Ziel (z.B. Ladenlokal) parken zu können.

Nach Aussage der Befragten bestehen für Jugendliche keine ausreichenden Möglichkeiten, sich im öffentlichen Raum zu treffen.

Der geringe Anteil an Flächen für Grüngestaltung (Bäume, Beete, Fassadenbegrünung) im historischen Wigbold wurde als weitere Schwäche genannt.

### 3.3 Handlungsbedarf

Konkreter Handlungsbedarf ergab sich demzufolge aus der Stärken-Schwächen-Analyse zu folgenden Themen:

- Verkehr
- Grüngestaltung
- **Stadtgestaltung im historischen Ortskern**
- Versorgung in der Ortsmitte
- Stadtteil-Marketing
- Angebote für Jugendliche

## 4. Maßnahmen zur Aufwertung der Ortsmitte

### 4.1 Verkehrssituation

Die derzeitige Verkehrssituation im Bereich des historischen Wigbolds, insbesondere in den Straßenzügen Münsterstraße, Am Steintor und Hofstraße, wird von den Bewohnern als größte Schwäche von Wolbeck gesehen. Die Situation in diesem öffentlichen Verkehrsraum wird für Fußgänger und Radfahrer und besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität als derart gefahrenträchtig eingestuft, dass viele Stadtteilbewohner - nach eigener Aussage - selbst für kurze Wege in oder durch das Zentrum von Wolbeck aus Sicherheitsgründen den PKW benutzen. Ein hoher Anteil des KFZ - Aufkommens wird somit im Stadtteil selbst verursacht.

Aufgrund der Enge der Ortsdurchfahrt ist die zulässige Geschwindigkeit zurzeit auf 30 Km/h beschränkt. Zudem besteht ein Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht.

Vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung wurden im Jahr 2010 folgende Verkehrsmengen ermittelt:

Münsterstraße	(zwischen Hofstr. und Eschstr.)	10.200 Kfz/24h
Am Steinto	(zwischen Hofstr. und Hiltruper Str.)	12.500 Kfz/24h
Hofstraße	(zwischen Münsterstr. und Telgter Str.)	4.300 Kfz/24h
Hiltruper Straße	(zwischen Am Steintor und Am Berler Kamp)	9.800 Kfz/24h

Diese Verkehrsmengen in Kombination mit der kleinteiligen Bau- und Nutzungsstruktur und der räumlichen Enge des öffentlichen Straßenraums innerhalb des Wigbolds waren schon vor Jahrzehnten Auslöser für die Planung und den Bau der Umgehungsstraße (L 585n), da zur Zeit keine Möglichkeit für eine alternative Verkehrsführung zu der Ortsdurchfahrt besteht.

Neben der potenziellen Gefährdung durch den Kfz-Verkehr wird auch die Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung im Straßenraum innerhalb der Ortsmitte von den Stadtteilbewohnern als erhebliche Beeinträchtigung gesehen.

Durch die Umgehungsstraße, die im Westen des Stadtteils verlaufen und voraussichtlich Ende 2014 in Betrieb genommen wird, ist eine Verkehrsreduzierung um ca. 50 % im Wigbold zu erwarten. Voraussetzung für eine tatsächliche Entlastung der Ortsmitte ist die Anbindung der Umgehungsstraße über die zentrumsnahe Eschstraße (Bebauungsplan Nr. 533, V/0606/2011). Dies bestätigte auch der Verkehrsexperte der Universität Wuppertal während des Studentenworkshops zu der zukünftigen Verkehrsführung im Zentrum von Wolbeck (s. Punkt 2.2).

Nach der Inbetriebnahme der Umgehungsstraße werden die Straße Am Steintor / Hofstraße (bisher Landesstraße) als klassifizierte Straßen und die Münsterstraße (bisher Kreisstraße) als Straße im Vorbehaltnetz der Stadt Münster (z. B. für Einsätzen der Feuerwehr) eingestuft. Diese Umstufung wurde bei den im Folgenden dargestellten Aufwertungsmaßnahmen berücksichtigt.

Die Ziele aus dem Bund-Länder-Programm haben in dem vorliegenden Entwicklungskonzept Wolbeck-Zentrum zu den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen geführt, die vorrangig eine höhere Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer bewirken sollen. Der von den Stadtteilbewohnern verursachte interne Kfz-Verkehr soll zukünftig durch ein - auch individuell empfundenes - gesteigertes Sicherheitsempfinden erheblich reduziert werden, so dass der öffentliche Straßenraum im historischen Wigbold wieder zum Verweilen und Einkaufen einlädt. Eine erwünschte Folge hieraus ist die Ansiedlung von Gewerbe und Einzelhandel mit qualitätvoller Angebotspalette sowie der Abbau von Leerständen und damit eine Verbesserung der Kaufkraftbindung an den Stadtteil.

Diese Maßnahmen sollen den Eigentümern Impulse geben, ihre Grundstücke und Gebäude - insbesondere die Fassaden und Schaufenster - aufzuwerten.

In der Summe führen alle u. g. Maßnahmen zu einer Nutzungsvielfalt und Belebung des Stadtteilzentrums und damit auch zu einem verbesserten Image von Wolbeck insgesamt. Die kleinteilige Baustruktur, die ehemals schön gestalteten Fassaden, die Ackerbürgerhäuser und die Anzahl der denkmalgeschützten Gebäude schaffen hierfür ausreichende Potenziale - gepaart mit dem im Stadtteil vorhandenen, ausgeprägten Bürgerengagement.

(Die im Folgenden genannten Ziffern beziehen sich auf die planerische Maßnahmendarstellung, Anlage 3 zur Vorlage V/0272/2012, Stand: Mai 2012).

#### **4.1.1 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Ziffer 1)**

Für den Abschnitt der Münsterstraße südlich der Angel und der Straße Am Steintor bis zur Hiltruper Straße und für den Abschnitt der Hofstraße zwischen Am Steintor und Wallstraße wird angestrebt, einen „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 auszuweisen.

Die Festsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist laut Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (§ 45) besonders für zentrale Bereiche, für die eine neue bauliche Gestaltung angestrebt wird, geeignet. Diese meist städtebaulich reizvollen Bereiche sollen die Verbindung der Bevölkerung des Stadtteils und des Umlandes mit den gewerblichen Einrichtungen auch mit Kraftfahrzeugen aufrecht erhalten. Zugleich soll aber auch durch verkehrsberuhigende Maßnahmen urbanes Leben stärker als bisher ermöglicht werden (z. B. durch Gaststätten und Cafés mit Außengastronomie, durch Flanier- und Aufenthaltsbereiche zur Kommunikation). Gestalterische Elemente wie Bäume, Brunnen und Bänke tragen dabei wesentlich zur Attraktivitätssteigerung bei.

Im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sind die Verkehrsarten rechtlich getrennt, d.h. Fahrzeugführer müssen die abgetrennte Fahrbahn benutzen.

Gehwege und Fahrbahn werden im Ortszentrum von Wolbeck dementsprechend nach wie vor auch aus Sicherheitsgründen getrennt geführt. Auch denkmalpflegerische Gesichtspunkte spielen bei dieser Verkehrsregelung eine Rolle, denn der historische Straßenverlauf soll auch zukünftig ablesbar sein.

#### **4.1.2 Kurzzeitparken (Ziffer 2)**

Dem Wunsch der Anlieger dieser o. g. Straßenabschnitte im Bereich des geplanten Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Punkt 4.1.1) und des westlichen Abschnitts der Neustraße entsprechend, sollen öffentliche Stellplätze mit zeitlich begrenzter Parkdauer, die nach Ladenschluss aufgehoben werden kann, eingerichtet werden. Damit sollen diese nicht dauerhaft als Parkplatz von

Anwohnern genutzt werden, sondern als Kurzzeitparkplätze die Kunden- bzw. Kaufkraftbindung der Wolbecker an die Geschäfte und Gewerbebetriebe vor Ort stärken.

#### **4.1.3 Schaffen eines zentralen Platzes (Ziffer 3)**

Der Straßenverlauf der Münsterstraße, nördlich der Kreuzung Münsterstraße / Hofstraße soll durch eine platzartige, großflächige Aufpflasterung unterbrochen werden, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger bzw. für Gäste der Gastronomie, aber auch zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 20) beitragen soll. Für die Gestaltung derartiger, zentraler Bereiche innerhalb Verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche besagt die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung, dass für die Schaffung eines städtebaulich reizvollen und einheitlichen Platzes sich die Fahrbahn, in der sich ein relativ geringer Fahrzeugverkehr bewegen soll, mit einfachen Mitteln darstellen lassen muss.

Für diesen zentralen Platzbereich soll ein Bodenbelag verwendet werden, der sich an dem historischen Gestaltungsbild orientiert (z.B. Natursteingroßpflaster wie in der Altstadt Münsters) und mit Orientierungshilfen für Menschen mit Behinderungen ausgestattet ist (Leitlinien in der Pflasterung etc.).

#### **4.1.4 Parkplätze (Ziffern 4, 5, 6, 7, 8)**

Die Stadtteilbewohner schätzen in der zurzeit bestehenden Verkehrssituation diese zentral gelegenen Parkplätze als komfortable Möglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften und Dienstleistern parken zu können. Die derzeit oft empfundenen Gefahrensituationen für Fußgänger auf den engen Gehwegen im Wigbold führen zu dem Wunsch, den PKW in direkter Nähe zu dem jeweiligen Ladenlokal abstellen zu können.

Durch die erwartete erhebliche Reduzierung des Kfz-Aufkommens nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße und die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 20 sowie eine abschnittsweise Verbreiterung der Gehwege im angestrebten Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, soll ein gleichberechtigtes Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer im Bereich des historischen Wigbolds erreicht werden. Dadurch soll die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer zukünftig wesentlich verbessert werden.

Ziel soll es über diesen Sicherheitsaspekt hinaus sein, nach Umsetzung aller angestrebten Maßnahmen und Abbau bestehender Leerstände durch attraktive Geschäftsnutzungen, dass sowohl Stadtteilbewohner als auch auswärtige Besucher sich entspannt und gefahrlos im Wigbold zu Fuß bewegen können. Auch der im Stadtteil aufgrund der bestehenden ungünstigen Rahmenbedingungen selbst produzierte Verkehr soll erheblich reduziert werden. Die o. g. Parkplätze an der Christuskirche (Ziffer 4), an der Nikolauskirche (Ziffer 5) und auf dem Marktplatz Hiltruper Straße (Ziffer 6) befinden sich in einer Entfernung von 150 bis 200 Metern bis zum Mittelpunkt des Wigbolds. Ergänzend zu den o. g. Parkplätzen befinden sich entlang der Münsterstraße und Am Steintor Parkbuchten als Kurzzeitparkplätze.

Der Parkplatz östlich der Feuerwache an der Hofstraße (Ziffer 7) liegt vom mittleren Abschnitt der Münsterstraße ca. 450 Meter entfernt.

Die vorhandenen Parkplätze an der Dirk-von-Merveldt-Straße, auf dem Marktplatz Hiltruper Straße und an der Nikolauskirche sollen durch unterschiedliche Maßnahmen aufgewertet werden:

##### D.v.Merveldt-Straße / Christuskirche (Ziffer 4):

Pflasterung, Begrünung, langfristige Erweiterung in 2 Bauabschnitten

#### Südlich Neustraße / Nikolauskirche (Ziffer 5):

Begrünung, Belebung, Aufweitung als Platz durch Pflasterung, langfristig Öffnung der Randbebauung, Prüfung auf Eignung für den Wochenmarkt, Impuls an Private für gewerbliche Nutzung am Kirchplatz

#### Nördlich Hiltruper Straße / Marktplatz (Ziffer 6) :

Neuregelung / Sicherung der Fußwegbeziehungen durch Pflasterung, Begrünung / Pflanzung von Bäumen und Hecken, Anlegen von Beeten, Ordnen der Fahrradabstellbereiche, Verbesserung der Zugänglichkeit von Hauseingängen, Schließung der Zufahrt von der Hiltruper Straße (evtl. ausgenommen an Markttagen), Berücksichtigung des bestehenden Treffpunkts für Vereine und Reisende (Busaufstellfläche), platzartige Erweiterung der Hiltruper Straße, Aufwertung des Ziegenbockdenkmals durch Versetzen der Plastik, Aufstellen von Bänken, Erweiterung der Außengastronomie und Begrünung / Entfernen nicht genutzter Schaltkästen, bei Verlegung des Wochenmarktes, Aufgabe und Begrünung der Einfahrt von der Hiltruper Straße

#### Östlich der Münsterstraße / nördlich der Neustraße (Ziffer 8):

Der derzeit bestehende Parkplatz an der Münsterstraße / Ecke Neustraße (Flurstück 124) befindet sich in privatem Eigentum und ist an die Stadt Münster als Parkplatz verpachtet. Städtebaulich gesehen macht diese Fläche eher den Eindruck einer Brachfläche.

Auf der Grundlage des vorliegenden Entwicklungskonzeptes soll insofern geprüft werden, ob auf diese zentrale Parkgelegenheit verzichtet werden kann. Dies entspricht auch dem übergeordneten Ziel der Verkehrsberuhigung (angestrebt wird die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches, siehe Punkt 4.1.1) und soll unnötigen Parksuchverkehr im Wigbold unterbinden.

Insofern soll geprüft werden, ob im Sinne einer städtebaulich stimmigen Blockrandbebauung in Anlehnung an die vorwiegend vorhandene, kleinteilige Bauungsstruktur beidseitig der Münsterstraße und innerhalb des Wigbolds, dieses Flurstück bebaut werden kann. Je nach Ergebnis muss geprüft werden, ob der rechtskräftige Bebauungsplan (Nr. 225, Blatt 1, vom 19.06.1990), der die derzeitige Nutzung als Stellplatz festschreibt, für eine Bebauung entsprechend geändert werden muss.

#### **4.1.5 Stadttore (Ziffer 9, 10)**

An den Einfahrten / Eingängen in den historischen Wigbold könnten neue „Stadttore“ errichtet werden, die sowohl auf die historische Bedeutung des Wigbolds, als auch auf das neue Verkehrskonzept hinweisen sollen. Die Grundidee ist, dass die Tore (z. B. bestehend aus zwei sich gegenüberstehende Stelen, verbunden mit einem, sich von der Umgebung abhebenden Streifen besonderer Straßenpflasterung) nicht historisierend, sondern eher schlicht und für alle Standorte geeignet sein sollen (vgl. Punkt 4.4 Stadtgestalt und historisches Ortsbild).

Das Stadttor an dem sensiblen Standort Am Steintor sollte nicht in optischer Konkurrenz zu dem aufwändig gestalteten Renaissancegiebel des Drostenhofes stehen (Ziffer 9). Die geplanten Standorte der Stadttore an der Münsterstraße und an der Straße Am Steintor würden von den historischen Eingängen in den Wigbold abweichen (ausgenommen sind die Standorte an der Hofstraße und an der nördlichen Verlängerung der Herrenstraße), da die heutige Verkehrsführung, die bauliche Gestaltung der Umgebung und die Eigentumsverhältnisse berücksichtigt werden müssen.

Das Stadttor in der nördlichen Verlängerung der Herrenstraße (Ziffer 10) sollte an dem historischen Standort wegen des Übergangs von der Wohnbebauung in den Erholungsbereich und der bestehenden Enge dieses Fuß- und Radweges nur aus einer höhenreduzierten Stele - ansonsten aber in gleicher Ausführung - bestehen.

Das auch vom Interfraktionellen Arbeitskreis favorisierte Modell - zwei schlichte Stelen mit abgeschrägten Oberkanten - könnte vorab im Maßstab 1:1 in transportabler Ausführung mit Höhendiffe-

renzierung erstellt werden, so dass vor Ort die optimalen Proportionen für die Stelen entwickelt werden könnten. Für die konkrete Ausgestaltung der Stadttore (Form, Material, Oberflächengestaltung) wäre es auch möglich, ergänzend einen eingeschränkten Wettbewerb durchzuführen.

#### **4.1.6 Fahrbahnverengung / Gehwegverbreiterung**

##### **4.1.7 Flaschenhals Am Steintor (Ziffer 11)**

Die beiden Stadttore an der Angel - an der Münsterstraße und an der Hofstraße - werden durch eine Einengung der Fahrbahn auf den Brücken auf 4 m Breite in ihrer Wahrnehmung und Funktion gestärkt. Hier ist Begegnungsverkehr zweier Kfz zukünftig nicht möglich, was auf die Änderung der Baustruktur (historischer Wigbold) hinweisen soll. Die durch diese Verengung der Fahrbahn gewonnenen Flächen auf den Angelbrücken werden den Gehwegen zugeschlagen. Auf der Münsterstraße, nördlich der Angelbrücke, wird angestrebt, einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen. Westlich der Angelbrücke an der Hofstraße bis zur Kreuzung Wallstraße soll noch die Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 gelten, während westlich dieses Kreuzungsbereichs der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich entsprechend der tatsächlich vorhandenen Nutzungsmischung „Läden und Wohnen“ festgesetzt werden soll.

Das angestrebte Verkehrskonzept soll neben der geplanten Temporeduzierung, den platzartigen Straßenflächenerweiterungen, den Fahrbahnverengungen auf den Angelbrücken und den Stadttoren noch weitere Maßnahmen umfassen, die zu einer gleichberechtigten Nutzung des öffentlichen Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer und zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen sollen: Auf der Straße Am Steintor in Höhe der Marktstraße soll ein sogenannter Flaschenhals, d.h. eine Verengung der Fahrbahn auf 3,50 Meter Breite und 40 Meter Länge eingerichtet werden. In diesem Bereich ist eine Begegnung zweier Kfz nicht vorgesehen, d.h. es ist nur ein „Fahren auf Sicht“ möglich. Durch diese Reduzierung der Fahrtrasse wird es möglich, den in diesem Abschnitt bislang sehr schmalen Gehweg auf 2,00 – 2,50 Meter zu verbreitern. Die Einmündung von der Straße Am Steintor in die Drostenhofstraße wird zudem platzartig aufgeplastert.

Mit diesen Maßnahmen kann ein bisher bestehender Gefahrenpunkt aufgrund schlechter Einsehbarkeit für Fußgänger - insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität - behoben werden.

##### **4.1.8 Schulwegsicherung Nikolai – Grundschule (Ziffer 12)**

Die Kreuzung Drostenhofstraße / Wallstraße, eine wichtige Verbindung zur Nikolai- Grundschule, soll aufgeplastert werden, um die erhöhte Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die Schulkinder zu lenken.

##### **4.1.9 Kreisverkehre (Ziffern 13, 14, 15)**

Seit vielen Jahren besteht der Wunsch aus Politik und Bürgerschaft, die Kreuzung Berler Kamp / Hiltruper Straße zu einem Kreisverkehr (Ziffer 13) umzubauen, um diesen Gefahrenpunkt zu entschärfen. Hier queren in der Schulzeit zahlreiche Schüler den Straßenraum, um zum Schulzentrum an der Von-Holte-Straße zu gelangen. Außerdem befinden sich an der Hiltruper Straße zwei stark frequentierte Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf. In den Ergebnis- und Finanzplan der Stadt Münster wurden für diesen Umbau 450.000,- € für das Jahr 2014 aufgenommen. Derzeit wird eine Kreisverkehrsplanung erstellt und in die Neuplanung des Marktplatzes integriert.

Ein sogenannter Minikreisverkehr (Ziffer 14) soll im Kreuzungsbereich Am Steintor / Hiltruper Straße entstehen. Diese neue Querungsmöglichkeit ist fußgänger- und radfahrerfreundlicher als die bisherige signalgesteuerte, großflächige Kreuzung und entspricht dem kleinstädtischen Charakter von Wolbeck. Die entstehende platzartige Fläche würde städtebaulich besser durch das neu entstehende Stadttor in den geplanten verkehrsberuhigten Bereich mit Tempo 20 überleiten. Zudem entsteht ein städtebaulich attraktiver Raum durch die Verbindung des Alten Friedhofs über den Minikreisverkehr zu dem schon heute ansprechend gestalteten Vorplatz des Gebäudes mit Apo-

theke an der Hiltruper Straße 2b. Ein konkreter Entwurf für diesen Bereich wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Kreuzung in einen Minikreisverkehr erarbeitet.

Für einen dritten Kreisverkehr im Plangebiet - an der Telgter Straße / Am Borggarten (Ziffer 15) - besteht seit 2003 die Planung. Dieser Kreuzungsbereich soll besonders für Fußgänger und Radfahrer, die von Westen kommend die Wohngebiete östlich der Telgter Straße erreichen wollen, optimiert werden. Aber auch für Radfahrer, die den Bürgerradweg nach Norden über die Telgter Straße nutzen wollen, verbessert sich die Trassenführung. Auch diese bereits bestehende Planung wird in das vorliegende Entwicklungskonzept aufgenommen.

#### **4.1.10 Verhinderung von Schleichverkehr (Ziffern 16, 17, 18)**

Aufgrund des bestehenden hohen Verkehrsaufkommens auf der Münsterstraße und der Straße Am Steintor nutzen viele Ortskundige die Franz-von-Waldeck-Straße und die Dirk-von-Merveldt-Straße als Schleichweg, auch um die derzeit bestehende Signalanlage an der Hiltruper Straße / Am Steintor zu umfahren. Auch von Radfahrern, insbesondere von Schülern und Kindergartenkindern und ihren Eltern, wird diese im Vergleich zur Münsterstraße ruhigere und breitere Straßenverbindung rege genutzt.

Die Anwohner dieses Wohnquartiers beklagen ein hohes Aufkommen von Schleichverkehr und damit verbunden ein Gefahrenpotenzial bei der Begegnung von Pkw mit überhöhter Geschwindigkeit und Radverkehr.

Im Entwicklungskonzept sind eine Verengung der Einmündung der Dirk-von-Merveldt-Straße in die Münsterstraße (Ziffer 16) und Aufpflasterungen nördlich des geplanten Kreisverkehrs Am Berler Kamp im Einmündungsbereich der Franz-von-Waldeck-Straße (Ziffer 17) sowie ca. 50 Meter weiter nördlich, im Querungsbereich der Fußwegverbindung durch das Wohnquartier (Fußweg zum Kindergarten in der Jochen-Klepper-Straße) (Ziffer 18) vorgesehen. Weitere Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung sind nach einer Probephase nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße vorstellbar.

#### **4.1.11 ÖPNV / Parkplatz Neustraße / Münsterstraße**

Eine wichtige Maßnahme zur Verkehrsberuhigung ist die Reduzierung des Individualverkehrs und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung dieses Entwicklungskonzeptes hat ergeben, dass der ÖPNV in Wolbeck von den Stadtteilbewohnern positiv beurteilt wird und somit auch rege genutzt wird (auf beiden Buslinien besteht eine gute Auslastung, die Stadt- Regionallinie 22 und die Schnellbuslinie 8 werden von täglich über 3.100 Fahrgästen genutzt). Der befragte Personenkreis sprach sich eindeutig für eine Erhaltung der beiden Linienführungen (mit entsprechenden Haltestellen) durch die Ortsmitte von Wolbeck aus.

Bei einem positiven Prüfergebnis für eine Neubebauung des derzeit bestehenden Parkplatzes an der Münsterstraße / Ecke Neustraße muss die bestehende stark frequentierte Haltestelle auch mit einer Wartehalle berücksichtigt werden (Ziffer 19).

Im Rahmen des Straßenumbaus sollen alle Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden.

An der Reaktivierung der WLE - Strecke besteht aufgrund der zurzeit wenig konkreten Perspektive bei einem Großteil der Befragten noch kein ausgeprägtes Interesse.

## **4.2 Grünbestand**

Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung befragten Wolbecker äußern sich insgesamt positiv zur „Grün-Versorgung“ ihres Stadtteils. In erster Linie bezieht sich diese Einschätzung auf die Nähe des Tiergartens, der von allen Wohngebieten des Stadtteils gut zu erreichen ist. Diese rd. 325 ha

große Waldfläche wurde in der fürstbischöflichen Zeit (13. Jahrhundert) für die Landesherren als Jagdrevier angelegt und war damals mit Gräben, Zäunen und Wallanlagen abgeriegelt.

Heute ist der Tiergarten ein öffentlich zugängliches Landschaftsschutzgebiet mit Kernbereichen, die unter Naturschutz stehen. Mit seinem verzweigten Netz von Wanderwegen ist der Tiergarten bei den Stadtteilbewohnern sehr beliebt für die Naherholung.

Aber auch auswärtige Erholungssuchende fahren den Tiergarten gezielt an.

Neben diesem Waldgebiet werden auch die ruhigen Wirtschaftswege durch die landwirtschaftlich genutzten Flächen rund um Wolbeck und der Angelbegleitweg von Erholungssuchenden geschätzt. Das Wohnen im Grünen wird somit als Stärke des Stadtteils und als häufiges Kriterium für die Entscheidung für Wolbeck als Wohnstandort genannt.

#### **4.2.1 Stadtteilpark (Ziffern 20, 21)**

Im Stadtteil Wolbeck gibt es rund um die Ortsmitte einen hohen Anteil von Einfamilienhäusern auf teilweise großzügigen Gartengrundstücken. Im Gegensatz hierzu überwiegt die kleinräumige und geschlossene Bebauung mit engen Straßenräumen im historischen Wigbold. Hier überwiegt der „steinerner Charakter“.

Diese Struktur wird einerseits von den Stadtteilbewohnern als „das typisch Dörfliche“ geschätzt und als erhaltenswert eingestuft, andererseits wird bemängelt, dass zu wenig Grün - im Sinne von Straßenbäumen, Grüninseln und privaten Gärten - im Wigbold besteht.

Nordöstlich an den Wigbold angrenzend ist im Bereich der Angelaue und des Piepenbachs ein Stadtteilpark als neuer Ausgleichsraum und zur Angebotserweiterung an Grün-, Freizeit- und Erholungsflächen für die Bewohner des Wigbolds sowie der nordöstlich angrenzenden Wohngebiete geplant.

Ein neuer Spielplatz für alle Altersstufen mit zentraler Versorgungsfunktion und möglichst vielfältiger Spielbetätigung soll das Spielangebot zwischen Wolbeck-Nord und dem Wigbold ergänzen. Im Rahmen einer Ideenbörse sollen Kinder, Jugendliche und Erwachsene an dem konkreten Entwurf beteiligt werden.

Durch den Ausbau der bestehenden Grünverbindung durch den geplanten Stadtteilpark entstehen gefahrlose Verbindungswege in Richtung Zentrum oder auch über den Angelbegleitweg in den Tiergarten.

Der Stadtteilpark soll den Charakter der bisher landwirtschaftlich und landschaftlich geprägten Flächen erhalten. Vor allem Wiesenflächen mit standortgerechten Gehölzgruppen sollen nach wie vor den großzügigen und offenen Landschaftsraum beidseitig des renaturierten Piepenbachs prägen. Ein Teil der Wiesenflächen soll weiterhin extensiv beweidet werden.

Hier soll auch der in mehreren Beteiligungsschritten von den Bürgern geforderte „Outdoorpoint“ – ein (überdachter) Treffpunkt für Jugendliche – eingerichtet werden, da bisher eine Möglichkeit für Jugendliche sich zwanglos zu treffen, im Stadtteil Wolbeck fehlt.

Südlich des Piepenbachs befindet sich das bedeutende Geschichtszeugnis der ehemaligen bischöflichen Landesburg (Ziffer 21), welches als Bodendenkmal ausgewiesen ist. Eine Verstärkung der Wahrnehmung dieses Denkmals soll bei der Umgestaltung des Grünlandes in einen Stadtteilpark Berücksichtigung finden. In direkter Verbindung dieses Bodendenkmals über den Fußweg mit Brücke über die Angel in den Wigbold zur Verlängerung der Herrenstraße könnte ein modernes Stadttor (eine Säule in reduzierter Form) an historischem Ort errichtet werden (Ziffer 10).

#### **4.2.2 Straßenbäume, Fassadenbegrünung**

Im Rahmen dieses Entwicklungskonzeptes wurde eingehend geprüft, in welchen Straßenabschnitten innerhalb des Wigbolds zusätzliche Bäume auf öffentlichen Flächen gepflanzt werden können. Aufgrund der Enge der Bebauung bzw. des öffentlichen Straßenraums sind zusätzliche Baumpflanzungen kaum möglich, zumal die im Untergrund / Erdreich verlegten, notwendigen Versorgungsleitungen eine Bepflanzung häufig unmöglich machen. So können im Verlauf der Münsterstraße zwischen der Angel im Norden und der Kreuzung Am Steintor / Hiltruper Straße nur wenige Bereiche gefunden werden, an denen ausreichende Wachstumsbedingungen für Straßenbäume bestehen. Für die Pflege der Baumscheiben könnten Patenschaften von den Anwohnern übernommen werden.

Eine Aufwertung des öffentlichen Raums durch zusätzliche Baumpflanzungen kann auf den Parkplätzen an der Christuskirche, Dirk-von-Merveldt-Straße, an der Münsterstraße / Ecke Herrenstraße und auf dem Parkplatz nördlich der Hiltruper Straße (Marktplatz) erreicht werden. Auf dem Parkplatz nördlich der Hiltruper Straße / Franz- von-Waldeck-Straße sollen auch die bereits vorhandenen Baumscheiben vergrößert werden, um die Wachstumsbedingungen der bestehenden Bäume zu optimieren.

In den unterschiedlichen Beteiligungsschritten wurden mit den Stadtteilbewohnern die Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung sowie die verbesserte Grüngestaltung von Gartengrundstücken in privatem Eigentum diskutiert.

Von Seiten der Stadt wird davon ausgegangen, dass ein positiver Impuls bezüglich des privaten Engagements in dieser Hinsicht mit der Verkehrsberuhigung und der Aufwertung des öffentlichen Straßenraums im Zentrum von Wolbeck einhergeht. Eine entsprechende Bereitschaft wurde von der Bürgerschaft im Laufe des Beteiligungsverfahrens wiederholt signalisiert.

#### **4.2.3 Nördliche Münsterstraße (Ziffer 22)**

Der Versorgungsbereich entlang der nördlichen Münsterstraße (zwischen der Eschstraße und dem Gewerbegebiet Wolbecker Windmühle) ist geprägt durch eine uneinheitliche Bau- und Nutzungsstruktur. Hier befinden sich u. a. Supermärkte und andere Versorgungseinrichtungen, die weitgehend der Deckung des täglichen Bedarfs dienen. Sie bieten umfangreiche Verkaufsflächen mit groß dimensionierten Parkangeboten, die auf den Einkauf mit dem PKW ausgerichtet sind.

Die städtebauliche Situation ist verbesserungsbedürftig. Mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan wird das Ziel verfolgt, die städtebauliche Struktur zu fassen und die Eingangssituation nach Wolbeck von Norden kommend aufzuwerten. Es ist ein gemeinsamer, beidseitiger Fuß- und Radweg geplant, eine Grüngestaltung mit Alleebäumen, unterbrochen von Stellplätzen und notwendigen Einfahrten. Die Planung wird in das vorliegende Entwicklungskonzept Wolbeck - Zentrum aufgenommen.

#### **4.2.4 Angelbegleitweg / Grünvernetzung (Ziffern 23, 24, 25, 26)**

Das Wegenetz im Bereich der Angel ist eine beliebte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer vom historischen Wigbold in die Wohngebiete östlich der Telgter Straße. Eine direkte Verbindung zum neuen Wohngebiet „Am Borggarten“ konnte aufgrund liegenschaftlicher Hemmnisse bisher noch nicht eingerichtet werden (Ziffer 23). Der Wunsch danach wurde aber wiederholt von der Bürgerschaft geäußert, zumal der katholische Kindergarten, die Alteneinrichtung Achatiushaus, die St. Nikolauskirche mit ihren sozialen Einrichtungen bequem und sicher über diese zusätzliche Wegeverbindung erreicht werden könnten.

Der nördlich der Angel verlaufende Begleitweg eignet sich ideal für kurze Spaziergänge und als Verbindung zum Tiergarten über den ehemaligen Kurgarten am Illa- Andreae-Weg.

Engagierte Gruppen aus der Wolbecker Bürgerschaft schlagen vor, Blickbeziehungen auf historische Gebäude von Wolbeck durch maßvollen Rückschnitt der bestehenden Vegetation entlang der Angel zu schaffen (Ziffer 24). Entsprechende Erläuterungstafeln zu den dadurch erlebbaren Bau- denkmälern bzw. Stadtsilhouetten werden bereits vom Heimatverein vorbereitet.

Von der Bürgerschaft wurde wiederholt der Wunsch geäußert, den Angelbegleitweg weiter nach Westen, die Münsterstraße nördlich der Angel querend in die Straße Mühlendamm zum Friedhof zu verlängern (Ziffer 25).

Damit stünde für den östlichen Abschnitt der Eschstraße (zwischen Silberbrink und Münsterstraße) eine Alternative für den Fuß- und Radverkehr nach Westen zur Verfügung, da die Eschstraße als Zubringer vom Stadtteilzentrum zur Umgehungsstraße L 585n durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen für den Freizeitverkehr an Attraktivität verlieren wird. Im Zusammenhang mit der Querschnittsverringering der Fahrbahn auf den Angelbrücken sollen auch die Brückengeländer erneuert werden und das Grün derart zurück geschnitten werden, dass die Angel als Ortsbild prägender Fluss wahrgenommen werden kann (Ziffer 26).

#### **4.2.5 Ehemaliger Kurgarten (Ziffern 27, 28, 29, 30)**

Zwischen 1895 und 1959 wurden im Kurhaus an der Hofstraße Patienten zur körperlichen und psychischen Kräftigung behandelt. Das Haus verfügte neben den Patientenzimmern über eine Wandelhalle, einen Kursaal und einen Park mit Badestelle. 1965 wurde ein Bebauungsplan zum Aufbau eines großzügigen Kurzentrums an dieser Stelle erarbeitet, der aber im Rat der damaligen Gemeinde Wolbeck keine Mehrheit fand. Das ehemalige Kurhaus wurde nach Aufgabe des Kurbetriebes zu Wohnzwecken umgebaut, mehrfach erweitert und mit Garagenbauten entlang der Drostenhofstraße ergänzt. Der ca 1,2 ha große Kurpark mit Teichen und Lindenallee ist heute noch erkennbar. An seiner südwestlichen Begrenzung verläuft ein öffentlicher Fußweg auf privatem Grundeigentum (Illa-Andreae-Weg), der eine wichtige Verbindungsfunktion vom Angelseitenweg über die Drostenhofstraße zum Tiergarten erfüllt.

Um diese „grüne“ Verbindung deutlicher hervorzuheben und die Wegebeziehung aufzuwerten, könnte die ca. 80 qm große private Stellfläche im Kreuzungsbereich südlich Hofstraße/Drostenhofstraße – in Absprache mit dem Eigentümer - als öffentlich zu nutzender Platz gestaltet werden (Ziffer 27).

Da es sich bei der o. g. Fläche nicht um eine erforderliche Stellplatzanlage gemäß § 51 BauO NRW handelt, wäre eine Umnutzung bzw. Umgestaltung rechtlich möglich.

Durch die Nähe dieser Fläche zum Eingang in den historischen Wigbold (Furt über die Angel, heutige Angelbrücke an der Hofstraße) wäre hier das Aufstellen von Bänken, Fahrradständern, Wegweisern und Infotafeln sinnvoll. Auch ein Ahorn, der Wappenbaum von Wolbeck, könnte hier - ergänzt durch Beete - mittig gepflanzt werden. Ein Verbindungselement - z. B. in Form eines säulenförmig wachsenden Baumes - könnte sowohl an dem Eingang zum Angelseitenweg, auf dem o. g. Platz und am Eingang des Illa-Andreae-Weges gepflanzt werden.

Auch der Eingang in den Illa-Andreae-Weg von der Drostenhofstraße bedarf einer Aufwertung (Ziffer 28). Der Fußweg (Privateigentum) im Eingangsbereich sollte verbreitert und die angrenzenden Grünflächen durch Pflanzungen aufgewertet werden. Die Einfriedigung sollte entfernt werden.

Diese o. g. Vorschläge für eine Neugestaltung sind als Impuls an den Eigentümer zu verstehen.

Südlich angrenzend an den Illa-Andreae-Weg befinden sich zwei unter Denkmalschutz stehende Torpfeiler, die zur Zeit des Fürstbischofs den Eingang in das Jagdrevier Tiergarten markierten. Diese Pfeiler sollten restauriert werden und der angrenzende Bereich gestalterisch aufgewertet werden (Ziffer 29). Die südlich angrenzende Fläche wird von einem privaten Pächter für die Kultivierung von Obstbäumen genutzt (Ziffer 30).

#### **4.2.6 Eingang Alter Friedhof (Ziffer 31)**

Der Alte Friedhof an der Kreuzung Hiltruper Straße / Am Steintor ist von Westen her durch zwei Eingänge erschlossen. Der nördliche Eingang, angrenzend an den Park des Drostenhofes, ist dringend aufzuwerten. Hier befindet sich eine alte ungepflegt wirkende Telefonzelle. Der Eingang selber ist durch eine unattraktive Mischung von Mauern, Zäunen und Hecken begrenzt. Dieser Eingang soll durch eine neue Pflasterung, Bepflanzung und Einfriedigung aufgewertet werden. Die Hecke entlang des Gehweges sollte höhenmäßig reduziert werden.

Die Neuplanung ist im Zusammenhang mit dem Minikreisverkehr und den Stadttoren, sowie dem Vorplatz der Apotheke, Hiltruper Straße 2b, zu sehen.

In diesem Zusammenhang sollte auch eine Aufwertung der Hinweisschilder geprüft werden.

#### **4.2.7 Tiergarten (Ziffer 32)**

Für den Tiergarten wünschen sich die Stadtteilbewohner eine bessere Pflege der Wege und zusätzliche Bänke, um sich ausruhen zu können.

Auch die Wegweiser für Parkmöglichkeiten am Rande des Tiergartens sollten für nicht Ortskundige verbessert werden.

### **4.3 Versorgung**

Die Bewohner von Wolbeck äußerten sich sehr zufrieden mit der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in ihrem Stadtteil. Mehrere Supermärkte am Rande des historischen Ortszentrums stehen mit breiter Angebotspalette und ausreichenden Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Zudem gibt es in zentraler Lage, auf dem Marktplatz an der Hiltruper Straße, einen Wochenmarkt.

Als Schwäche in der Versorgungsstruktur wird der Mangel an hochwertigem und individuellem Angebot gesehen. Durch die mangelnde Attraktivität aufgrund der Enge des Straßenraums in Kombination mit der hohen Verkehrsdichte auf der Münsterstraße, der Hofstraße und der Straße Am Steintor ist der Lagewert der gewerblich zu nutzenden Immobilien zur Zeit sehr eingeschränkt. Mehrere Ladenlokale stehen seit geraumer Zeit leer, was die Attraktivität des Zentrums und die Kaufkraftbindung der Wolbecker an ihren Stadtteil weiter schmälert.

Auch die Gastronomie wird durch diese Gesamtsituation negativ beeinflusst. Insbesondere die für die Außengastronomie zu nutzenden Bereiche sind durch das hohe Verkehrsaufkommen in ihrer Attraktivität erheblich eingeschränkt.

#### **4.3.1 Verbesserung des hochwertigen Angebots**

Die entscheidende Chance der Aufwertung des Zentrums liegt - wie bereits beschrieben - in der Inbetriebnahme der Umgehungsstraße und ihrer zentrumsnahen Anbindung. Durch diese Aufwertung wird eine Impulswirkung auf das Engagement der privaten Grundstückseigentümer im Zentrum erwartet, welches zu einer erhöhten Investitionsbereitschaft in Bezug auf Instandsetzung bzw. Instandhaltung, Abbau von Leerständen und Bereitstellung von gehobenem Warenangebot führen kann. Diese Maßnahmen durch die private Hand stellen die Voraussetzung dafür dar, dass die Kaufkraft der Wolbecker im Stadtteil gebunden werden kann, weil das Einkaufen in der Nähe wieder als attraktiv empfunden wird (Stadt der kurzen Wege).

Stellt das Durchqueren und der Aufenthalt im Zentrum keine Gefahr mehr dar, wird sich nach Aussage vieler Stadtteilbewohner auch der im Stadtteil selbst produzierte Verkehr erheblich reduzieren, weil die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad grundsätzlich als angenehm empfunden wird.

### **4.3.2 Marketing**

Diese zukünftig verbesserten Rahmenbedingungen sollten mit einer geeigneten Marketingstrategie unterstützt werden, nicht nur um die Wolbecker als Kunden selbst an ihren Stadtteil zu binden, sondern auch Bewohner aus anderen Münsteraner Stadtteilen und auswärtige Besucher auf dieses, zu neuem Leben erwachte, historisch wertvolle Quartier aufmerksam zu machen.

Die Erstellung von Konzepten zur Verbesserung des Stadtteil-Marketings (z. B. in Form eines verbesserten Internetauftritts, Überarbeitung des Logos) ist bereits vorgesehen.

### **4.3.3 Tourismus**

Das Zentrum von Wolbeck soll auch für Auswärtige als Ziel für Radtouren, Wanderungen und zum Flanieren interessanter werden, indem Bereiche zum Verweilen mit Außengastronomie und mit individuellen, hochwertigen Geschäften geschaffen werden. An der Feuerwache nördlich der Hofstraße sind 2-3 Wohnmobilstandorte (ohne Versorgungsangebote) vorgesehen.

## **4.4 Stadtgestalt und historischer Ortskern**

Die historische Bedeutung von Wolbeck, die im Zentrum noch heute gut ablesbar ist, stellt im Vergleich zu den anderen Münsteraner Stadtteilen ein Alleinstellungsmerkmal dar. Um die kleinteilige Bau- und Nutzungsstruktur vor irreparablen Umbrüchen zu schützen, wurde Ende der 1970er Jahre eine Gestaltungs- und Erhaltungssatzung für den historischen Wigbold erlassen. Dadurch ist es gelungen, zahlreiche Baudenkmäler und Ackerbürgerhäuser und den kleinstädtischen Charakter im Wigbold zu erhalten.

Dennoch unterlag Wolbeck in den letzten Jahrzehnten durch die erhebliche Zunahme des Kfz-Verkehrs einer starken Veränderung im Sinne eines Attraktivitätsverlustes. Die Kombination aus baulicher Enge, geringen Straßenquerschnitten und hohem Verkehrsaufkommen hat zu Leerständen von ehemals gewerblich genutzten Erdgeschossbereichen, zu einer Abnahme der Angebotspalette und zu mangelnder Aufenthaltsqualität geführt.

### **4.4.1 Belebung der Ortsmitte**

Ziel dieses Entwicklungskonzeptes Wolbeck-Zentrum soll es sein, die zahlreich vorhandenen Potenziale zu nutzen, um die Ortsmitte zu neuem Leben zu erwecken und damit das derzeit eher negative Image von Wolbeck insgesamt abzubauen.

Entsprechend den Zielen des Bund-Länder-Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ soll die Aufenthalts- und Gestaltqualität gestärkt und somit der Wigbold wieder als Standort für Wirtschaft, Kultur sowie als Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben erweckt werden.

### **4.4.2 Stadttore (Ziffern 9, 33)**

Die geplanten Stadttore (vgl. Punkt 4.1.5) an den Angelbrücken und an der Kreuzung Am Steintor/Hiltruper Straße sollen neben dem Hinweis auf das o. g. angestrebte Verkehrskonzept auch der Inwertsetzung der Historie des Wigbolds dienen. Wie oben beschrieben, sollten die Form, das Material und die Proportionen der modernen Stadttore nicht historisierend, sondern schlicht gestaltet und grundsätzlich für alle vorgesehenen Standorte passend sein.

Die historisch überlieferten Eingänge in den Wigbold, die von den Standorten der neu installierten Stadttore abweichen (Münsterstraße, südlich der Angelbrücke und Am Steintor, Ziffer 33), sollen im Bodenbelag (z. B. durch eine dezente Metallleiste, ergänzt durch Infotafeln) gekennzeichnet werden.

### **4.4.3 Oberflächengestaltung**

Die funktionale Trennung von Fahrbahn und Gehweg soll im Bereich des Wigbolds beibehalten werden, auch um den historischen Straßenverlauf weiterhin ablesen zu können.

Die Fahrbahn soll eine bituminöse Befestigung erhalten, auch um den Kurvenfahrten der Busse und Lieferfahrzeuge standhalten zu können. Die Gehwege und Nebenanlagen werden mit einem Hochbord mit ca. 5 cm Anschlag in herkömmlicher Weise gepflastert. Gehweg und Fahrbahn sollen mit einer Rinne aus „gewaschenem Basaltvorsatz“ optisch - und für Menschen mit eingeschränkter Mobilität auch ertastbar - voneinander getrennt werden.

Der Platzbereich vor der Gaststätte Sültemeyer (Münsterstraße 2) soll niveaugleich ohne Differenzierung von Gehweg und Fahrbahn - in starrer Bauweise mit einem Naturgroßpflasterstein - ausgeführt werden. Standardmäßig werden Orientierungshilfen, z. B. in Form von hellen Rippen- oder Noppenplatten, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität eingefügt.

Die Einbeziehung des Kreuzungsbereichs Hofstraße / Am Steintor in die Platzgestaltung ist aufgrund der geringeren Belastbarkeit des Naturgroßpflasters im Kurvenbereich nicht möglich.

Die Oberfläche der Fahrbahn soll auch auf der Neustraße im Abschnitt südlich des Nikolauskirchplatzes aufgewertet werden (siehe Punkt 4.4.6, Kirche St. Nikolaus). Auch auf der Drostenhofstraße wird der Kreuzungsbereich mit der Wallstraße aufgepflastert, weil sich hier eine wichtige Verbindung zur Nikolai-Grundschule befindet.

#### **4.4.4 Beleuchtung**

Für das Ambiente eines öffentlichen Raumes spielt die Art der Beleuchtung eine entscheidende Rolle. Deshalb wird angestrebt, die bestehenden, ausgeprägt funktional gestalteten Peitschenlampen vorrangig in der Münsterstraße, Am Steintor und rund um den Marktplatz Hiltruper Straße durch Beleuchtungskörper zu ersetzen, die dem historischen, kleinstädtischen Charakter des Wigbolds entsprechen.

Als geeignetes Beispiel können die Lampentypen, die in Wolbeck auf dem Kirchplatz der Nikolauskirche oder entlang der Marktallee im Stadtteil Münster-Hiltrup (Kegelleuchte, Doppelanordnung, siehe Gestaltungskatalog der Stadt Münster, 2011) aufgestellt wurden, herangezogen werden. Aufgrund der geringeren Ausleuchtungskraft dieses vorgeschlagenen Beleuchtungskörpers muss die Stückzahl erhöht werden und somit neue, geeignete Standorte gefunden werden (Abstände ca. 20 - 25 Meter).

Langfristig sollte im gesamten Bereich der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung die Straßenbeleuchtung dem kleinstädtischen Charakter mit historischer Prägung angepasst werden. Auch in dieser Hinsicht wirkt sich die Enge des Straßenraums im historischen Wigbold negativ aus, da es in einigen öffentlichen Bereichen (z. B. in der Hofstraße) schwierig ist, geeignete Standort für den favorisierten Lampentyp zu finden.

In dem Bereich um die Nikolauskirche wurden erst im Jahr 2008 neue, der historischen Umgebung angepasste Leuchten installiert.

Die Bereiche um die neuen Kreisverkehre müssen nach verkehrssichernden Aspekten besser ausgeleuchtet werden, so dass die oben beschriebenen Lampentypen hier nicht geeignet sind. Hier könnten z. B. die so genannte Kofferleuchten (siehe Gestaltungskatalog der Stadt Münster, 2011) zum Einsatz kommen.

Eine Impulswirkung dieser Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum auf die privaten Eigentümer - insbesondere der Eigentümer von unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden - wird insofern erwartet, als auch Beleuchtungskonzepte von Privaten erarbeitet werden, um ihre historisch bedeutenden Gebäude optisch in Wert zu setzen.

#### **4.4.5 Marktplatz Hiltruper Straße**

Dieser Parkplatz nördlich der Hiltruper Straße am Rande des historischen Wigbolds wird durchgängig gut angenommen. Hier treffen sich auch Reisegruppen, da die Reisebusse in der Mitte des Platzes vorübergehend zum Ein- und Aussteigen bzw. Ein- und Ausladen parken können.

Hier findet bisher mittwochmittags der Wochenmarkt statt. An seiner südlichen Begrenzung befindet sich ein kleiner Aufenthaltsbereich mit der Ziegenbockplastik, Bänken, Pflanzkübeln und Müllbehälter. Diese Fläche macht einen desolaten Eindruck.

Das Entwicklungskonzept sieht die Erweiterung der vorhandenen Außengastronomie und eine platzartige Aufweitung des Straßenraums östlich des neu zu schaffenden Kreisverkehrs Am Berler Kamp vor. Die vorhandenen Bäume sollen weitgehend erhalten bleiben und werden durch zusätzliche Bäume und z. B. ein Hochbeet mit integrierter Sitzgelegenheit ergänzt. In den Bürgerbeteiligungsschritten wurde angeregt auf dieser erweiterten Fläche Spielgeräte aufzustellen. Diese Überlegung wird aus Sicherheitsaspekten (Nähe zum fließenden und ruhenden Verkehr) nicht weiter verfolgt.

Die entlang der Häuserzeile im nördlichen Platzbereich stehenden Bäume auf Privateigentum sollen bessere Wachstumsbedingungen durch größere Pflanzbeete bzw. Baumscheiben erhalten. Zur sicheren Fortbewegung von Fußgängern erhält der Platz eine umlaufende Pflasterung als Abgrenzung zu dem Parkplatzbereich.

Die südlichen Parkbuchten werden geringfügig nach Norden verschoben und zu der südlich angrenzenden Aufenthaltsfläche durch Hecken abgeschirmt. Ein Durchgang für Fußgänger befindet sich etwa mittig.

Auf die Zufahrt von der Eisdiele zu den Grundstücken Hiltruper Straße 2b bis 2f kann (bis auf die Stunden, in denen der Wochenmarkt stattfindet) verzichtet werden, weil eine Erschließung über die Franz-von-Waldeck-Straße und über den Parkplatz erfolgen kann. Damit ergeben sich durch eine Einengung der Zufahrt weitere Möglichkeiten zur Gestaltung dieser Fläche für Baumpflanzungen und andere Formen der Begrünung.

Da einer der drei Schaltschränke im Bereich der Außengastronomie der Eisdiele nicht mehr in Betrieb ist, soll dieser abgebaut werden. Eine Zusammenfassung der beiden verbleibenden Schaltschränke ist mit geringem Kostenaufwand (nach Aussage der Stadtwerke Münster) zweckmäßig, so dass eine gemeinsame Gestaltung beider verbleibenden Kästen möglich wird. Da die Kästen ständig zugänglich sein müssen, streben die Stadtwerke grundsätzlich an, diese auf öffentlichem Grund zu installieren.

Die Ziegenbockskulptur könnte in der Mitte des Kreisverkehrs ihren neuen Standort finden.

Die Altglascontainer sollen geringfügig versetzt und neu eingegrünt werden. Da sie in Kombination mit dem Parkplatz sehr gut angenommen werden, wird von einer Verlegung abgesehen.

Ergibt eine Prüfung auf Verlagerung des Wochenmarkts auf den südlich an die Nikolauskirche angrenzenden Platz ein positives Ergebnis, könnte die östliche Zufahrt von der Hiltruper Straße geschlossen werden und der Zufahrtsbereich in die westlich anschließende Grüngestaltung integriert werden.

#### **4.4.6 Kirche St. Nikolaus – Zentrum des Wigbolds**

Die dreischiffige katholische Hallenkirche St. Nikolaus befindet sich zentral im historischen Wigbold. Die Oberflächengestaltung, die Beleuchtung und die Grüngestaltung des die Kirche umgebenden Bereiches weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Um diese noch zu stärken, soll geprüft werden, ob auf der südlich angrenzenden kircheneigenen Fläche, die derzeit als Parkplatz genutzt wird, der wöchentliche Markt stattfinden könnte.

Auch auf der Neustraße soll im Kurvenbereich Naturgroßpflaster verlegt werden, um den schon heute schön gestalteten Kirchplatz mit dem südlich angrenzenden, privaten Parkplatz funktional und optisch zu verbinden - mit dem Bestreben den mittwochmittags stattfindenden Wochenmarkt von der Hiltruper Straße an diesen zentralen Ort zu verlagern.

Es wird erwartet, dass auch für den Bereich um die Kirche eine Impulswirkung durch die Maßnahmen des vorliegenden Entwicklungskonzeptes auf die Eigentümer entsteht, so dass durch Stärkung der gewerblichen Nutzung der angrenzenden Gebäude eine Belebung dieses zentralen Platzes stattfinden könnte.