



# Grünes Licht für Ihre Sicherheit und unsere Umwelt

Informationen  
zur Verkehrssteuerung  
in Münster





## Anziehungskraft mit Folgen

Münster ist ein Oberzentrum für eine Region mit 1,5 Mio. Menschen. Das ist jovel. Das heißt aber auch: Nicht alle können oder wollen auf Fahrrad, Bus und Bahn umsteigen. Ob zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Kulturgenuss – sie nehmen den Wagen.

Die Folge: Vor allem zu Stoßzeiten gibt es in Münster schlicht mehr Verkehr, als das Straßennetz verkraften kann. Dieses Schicksal teilt Münster mit manch anderer Stadt. Denn: Die Infrastruktur kann aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht überall für diese Belastungsspitzen ausgebaut werden.

Was tun, damit dennoch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist? Was tun, damit der Verkehr möglichst gut rollt, Fußgänger, Radfahrer und Busse kurze Wartezeiten haben und die Umwelt nicht mehr als nötig belastet wird? Den Verkehr steuern – mit moderner Ampeltechnik und viel Erfahrung.

Und: Noch mehr Menschen motivieren, auf Bus, Bahn und Rad umzusteigen oder zu Fuß zu gehen. Denn: Sind mehr Fahrzeuge unterwegs, als unser Straßennetz verkraften kann, stoßen Technik und Erfahrung an ihre Grenzen.

## Hätten Sie's gewusst?

Dort, wo es voll, eng oder gefährlich wird, regeln Ampeln die Verkehrsströme. Rund 275 Anlagen stehen im Stadtgebiet, von der kleinen Fußgängerampel vor der Schule bis zur großen Ampelkreuzung am Ring.



Der Bereich des heutigen Neutors in einem Ausschnitt aus dem Alerdinck-Plan von 1636

Quelle:  
Vermessungs-  
und Katasteramt

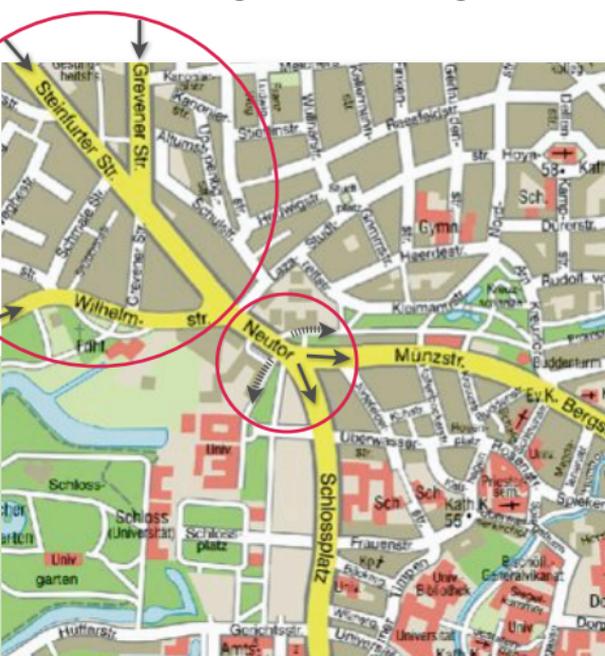
## Beispiel Nadelöhr Neutor

Das Neutor war einst eines von Münsters Stadttoren und bewusst als Nadelöhr gedacht.

Der Blick in den Stadtplan zeigt: Stadteinwärts leiten Steinfurter, Grevener und Wilhelmstraße den Verkehr auf das Neutor am Deutsch-Niederländischen Korps. Hat er den Engpass passiert, kann er sich auf Münzstraße und Schlossplatz verteilen.

Doch während die einen rein wollen – wie Einpendler, wollen die anderen raus – wie Studis auf ihren Leezen oder Auspendler Richtung Autobahn. Dazu kreuzen viele Jogger, Radler und Fußgänger auf der Promenade.

Hier sind intelligente und partnerschaftliche Kompromisse gefragt, eine Vorfahrt „nur für die Straße“ oder eine bestimmte Richtung kann es nicht geben.





## Objektive Definition – subjektives Empfinden

Es klingt so einfach: Statt mit qualemendem Auspuff an roten Ampeln zu warten, schwimmt der Verkehr auf der Grünen Welle in einem Rutsch durch die Stadt.

Doch „in einem Rutsch“ in alle Richtungen und über längere Strecken geht leider physikalisch nicht. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat die Grüne Welle klar definiert: Mindestens 65 Prozent aller Ampeln können bei Grün passiert werden.

Das heißt für Münster: Wer die Steinfurter Straße stadteinwärts fährt bis zur Moltkestraße in Richtung Ludgeriplatz hat die Grüne Welle erwischt, wenn elf der 16 Ampeln auf dieser Strecke Grün zeigen. Die Erfahrung lehrt: Man registriert nicht die elf grünen, sondern ärgert sich über die fünf roten.



## Leezen entlasten

Münster ist Fahrradhauptstadt und das ist gut so. Wie sähe es auf unseren Straßen aus, wäre auch nur jeder zweite Radler im Auto unterwegs? Damit das Radfahren beliebt und sicher bleibt, brauchen wir attraktive und sichere Ampelschaltungen auch für Leezen.



## Ein Ideal und seine Grenzen

Grün an zwei Dritteln der Ampeln – ein ambitioniertes Ziel. Es kann nur erreicht werden, wenn die Grünphasen möglichst gut aufeinander abgestimmt werden.

Doch selbst dann gibt es Grenzen.

Denn: Mal steht ein schwerer Lastwagen an der Ampel, mal ein Pkw – mal parkt ein Wagen halb auf der Straße, ein anderer biegt in die Einfahrt ab – erst tobt die Rush-hour, dann sind nachts alle Straßen frei.

Hinzu kommt, Münster ist nicht Manhattan. Das Straßennetz ist nicht am Reißbrett entstanden, sondern historisch gewachsen. Die Straßen sind unterschiedlich breit, die Abstände zwischen den Kreuzungen unterschiedlich groß, was die Abstimmung der Ampeln aufeinander wesentlich erschwert.

## Grün-Mangel für Fußgänger?

Die Fußgängerampel springt auf Grün, man geht los und ist noch nicht drüben, da leuchtet schon wieder das rote Männchen. Kein Grund zur Panik oder zu Sprints. Auch wer erst in der letzten Grün-Sekunde losgeht hat genug Zeit, im normalen Gehtempo den Fahrbahnrand bzw. die Mittelinsel zu erreichen. Denn zwischen dem Rot für die Fußgänger und dem Grün für die Autos ist immer eine „Räumzeit“ geschaltet. Die kann übrigens bei großen Kreuzungen durchaus länger sein, damit auch die Fußgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer sicher über die Straße kommen.



## Ampeln leuchten im Takt

Die Grüne Welle funktioniert nur mit einem einheitlichen Ampeltakt. In Münster ist das, wie in vielen Städten, ein 90-Sekunden-Takt. In dieser Zeit müssen alle einmal Grün gesehen haben: Fußgänger, Fahrräder und Autos. Die Grafik rechts zeigt Theorie und Praxis.

### 1. Grüne Welle: Der Idealfall

So kann die Grüne Welle bei einem normalen Verkehrsaufkommen theoretisch endlos funktionieren, sogar in beide Richtungen: Kreuzungen im gleichen Abstand, somit identische Fahrzeiten zwischen den Ampeln. Schalten A und C gleichzeitig auf Grün, erreichen die Wagen beider Fahrtrichtungen die Ampel B gleichzeitig.

### 2. Grüne Welle: Die Realität

Die Abstände der Kreuzungen sind uneinheitlich, die Fahrzeuge kommen zu unterschiedlichen Zeiten dort an. Zumal zwischen den Kreuzungen noch zahlreiche Einmündungen und Abzweigungen liegen.

Also einfach längere Grünzeiten für die Hauptrichtung? Das ist nur in engen Grenzen möglich. Denn: Auch die Verkehrsteilnehmenden in den Nebenrichtungen haben einen Anspruch auf einmal Grün in 90 Sekunden. Längere Wartezeiten könnten Rotlichtsünden – zu Fuß und auf Rädern – und Unfälle provozieren.

## 1. Idealfall



## 2. Realität



## Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit

Kinder sind ungeduldig, mit Rollator oder Rollstuhl ist man nicht mehr so schnell. Deshalb zeigen Ampeln an Kitas und Schulen, Altenheimen und Krankenhäusern häufiger und länger Grün. Auch, wenn die Grüne Welle für die Autos darunter leidet.





## Mehr Leistung, mehr Sicherheit

Viele Ampeln in Münster stammen noch aus den 1980er-Jahren. Inzwischen hat die Technik aber enorme Fortschritte gemacht. Gute Ideen und Konzepte lassen sich mit moderner Technik besser umsetzen. Da bieten die neuen Ampelanlagen mehr Möglichkeiten und damit mehr Sicherheit. – Doch woher weiß die Ampel, was sie tun soll? Nun: Sie ist so schlau, wie der Mensch dahinter.

### Die verkehrsabhängige Ampelsteuerung

Bei dieser bewährten Methode beobachten die Fachleute das Verkehrsaufkommen zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten. Sie entwickeln Programme für die verschiedenen Belastungen und „füttern“ damit die Ampelanlagen. Die Ampeln können so auf das schwankende Verkehrsaufkommen reagieren.

Und die neuen Ampeln können das noch besser – dank leistungsfähigerer Computer, zusätzlicher Messschleifen in den Straßen, energiesparender und trotzdem hellerer LED-Signale. Mit der neuen Technik können auch die Maßnahmen aus Münsters Verkehrssicherheitskonzept besser umgesetzt werden. Dazu gehören z. B. eigene Signale für Linksabbieger und Busse, konfliktfreies Rechtsabbiegen, die Gelbphase auch für Leezen-Ampeln und zeitgleiches Grün für Fußgänger auf beiden Seiten einer Mittelinsel.

Bei aller Flexibilität: Tritt eine Situation ein, die der Mensch nicht vorhergesehen und programmiert hat, kann die Ampel allein mit einer „verkehrsabhängigen“ Steuerung nicht darauf reagieren. Bei dauerhaften Veränderungen muss sie nachjustiert werden.

# Neue Ampeln für Münsters Straßen



Seit 2006 wird die Ampelsteuerung in Münster sukzessive erneuert.

- **Abgeschlossen:** A, B, E, D<sub>1</sub>, D<sub>2</sub>,
  - A Albersloher Weg
  - B Steinfurter Straße – Weseler Straße
  - D<sub>1</sub> 2. Nordtangente
  - D<sub>2</sub> Warendorfer Straße – Schiffahrter Damm
  - E 2. Westtangente
- **Umsetzung 2015:** C
  - C 1. Nordtangente / Bahnhofsbereich
- **Umsetzung nach 2015:** D<sub>3</sub>, I, F, G, H
  - D<sub>3</sub> Hohenzollernring
  - F Hammer Straße
  - G Wolbecker Straße
  - H Grevener Straße
  - I südliche Weseler Straße



## Ein intelligenter Kompromiss

Historie hin, Grenzen her – oberstes Ziel der Stadt Münster ist es, dass alle Verkehrsteilnehmenden sicher und möglichst stressfrei durch die Stadt kommen.

Denn wenn der Verkehr gut fließt, bedeutet das

- mehr Sicherheit für alle
- weniger Schadstoffe
- weniger Lärm
- geringerer Spritverbrauch
- geringere Fahrzeiten
- weniger Stress
- ein besseres Stadtklima

Auf der Suche nach dem bestmöglichen Kompromiss – zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und den Möglichkeiten von Münsters Straßennetz – kommt der Verkehrssteuerung daher eine Schlüsselrolle zu. Gegenseitige Rücksichtnahme und das Verständnis füreinander helfen dabei.

Wir wünschen Ihnen allzeit gute Fahrt!





## Noch Fragen?

Bei Anregungen und Störungen wählen Sie zu den üblichen Bürozeiten die

**Ampel-Hotline 4 92 61 66**

Störungen können Sie auch online melden:  
[www.stadt-muenster.de/maengelmeldung](http://www.stadt-muenster.de/maengelmeldung)

In dringenden Fällen können Sie sich außerhalb der Bürozeiten auch an die Polizei wenden:  
Telefon 02 51/2 75-0

Außerdem erreichen Sie uns per E-Mail:  
[stadtplanung@stadt-muenster.de](mailto:stadtplanung@stadt-muenster.de)  
und  
[tiefbauamt@stadt-muenster.de](mailto:tiefbauamt@stadt-muenster.de)



**Impressum** Herausgeberin: Stadt Münster  
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung,  
Verkehrsplanung; Tiefbauamt; Presseamt  
Fotos und Grafik: Ependiller + Gnegel, Münster

Oktober 2015, 2000