

Meinung · ...eines Tages, es wird in den frühen Sechzigerjahren gewesen sein, erklärte mir mein Vater, was eine „Grüne Welle“ ist. Wir waren im Kettwiger (heute „Düsselstrand“) schwimmen und auf dem Heimweg Richtung Corneliusstraße. Also bogen wir auf den Lastring ein, dem Straßenzug, der noch heute so genannt wird und im weiten Bogen das Mörsenbroicher Ei mit dem Südring verbindet. Er sagte: „Wenn ich immer genau 50 fahre, muss ich an keiner Ampel halten, weil ich dann immer Grün habe.“ Und er führte es vor. Das prägte sich mir ein. Nun fuhr ich kürzlich in umgekehrter Richtung von der Kruppstraße aus Richtung Eisstadion und musste an jeder einzelnen Ampel bei Rot anhalten – nix das mit Grüner Welle! *[Lesezeit ca. 2 min]*

Unterstützt TD! Dir gefällt, was wir schreiben? Du möchtest unsere Arbeit unterstützen? Nichts leichter als das! Unterstütze uns durch das **Abschließen eines Abos** oder durch den **Kauf einer Lesebeteiligung** – und zeige damit, dass The Düsseldorfer dir etwas wert ist.

Dabei war ich es gewohnt, dass man bei geringem Verkehr und angepasster Geschwindigkeit immer noch mit relativ wenigen Ampelstopps um den Lastring herumkommt. Nun las ich, dass ihr lieben Ampelschaltungsbeauftragte seit einiger Zeit ständig daran arbeitet, die Schaltungen, nun ja, zu optimieren. Das merkt man inzwischen an fast allen Durchgangsstraßen, und ich fragte mich, welches Ziel eure Optimierungen verfolgen.

Die offizielle Lesart ist, dass so a) der ÖPNV an möglichst vielen Kreuzungen bevorzugt werden und b) die Zeiten für das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger komfortabler gestaltet werden sollen. Außerdem geht es an manchen Stellen auch darum, den Fahrradverkehr zu beschleunigen, also praktisch (mehr oder weniger) Grüne Wellen für Radler zu realisieren. Das ist löblich und scheint in Sachen Bus und Straßenbahn ziemlich gut zu funktionieren, zumal es inzwischen für den ÖPNV auch separate Vorrangschaltungen gibt, die Ampeln für Straßenbahnen bei deren Annäherung auf Grün schalten – ganz unabhängig von der regulären Schaltung.

Tatsächlich wird auch umgekehrt ein Schuh daraus: Der Autoverkehr wird nicht selten durch die neuen Ampelschaltungen ziemlich entschleunigt. Ganz subjektiv betrachtet – besonders auf dem Lastring – bringt das aber spürbar mehr Staus mit sich; auch zu Zeiten, zu denen der PKW- und LKW-Verkehr dort ziemlich flüssig lief. Für die Luftbelastung durch Abgase ergeben sich dadurch negative Effekte.

Nun ist es im Rahmen der lokalen Klimapolitik durchaus wünschenswert, den Individualverkehr mit motorgetriebenen Vehikeln unbequemer zu machen, also zu versuchen, mehr Menschen vom Autofahren abzuhalten und dazu zu animieren, aufs Rad oder den ÖPNV umzusteigen. Mir erscheint das momentan allerdings einigermaßen konfus. Könnte es sein, dass ihr gerade so ein bisschen ins Blaue hinein herumexperimentiert? Ich frage mich zudem, ob man die gesamten Ampelschaltungen in der Stadt nicht intelligenter steuern kann, also durch Einsatz moderner, digitaler Methoden. Vermutlich könnte man nur durch komplexe Modellrechnungen und Simulationen Lösungen finden, die das beschriebene Ziel verfolgen, ohne sich negativ auf die Schadstoffbelastung auszuwirken.

Denn, wenn ich die Erklärungen meines Vaters von vor gut 60 Jahren richtig im Kopf habe, dann verbrauchen Verbrennermotoren, die mit gleichbleibender (möglichst optimaler) Drehzahl laufen, am wenigsten Kraftstoff. Weniger Kraftstoffverbrauch bedeutet auch weniger Emissionen. Damit spricht vieles dafür, Grüne Wellen nicht abzuschaffen, sondern den jeweiligen Verkehrsbedingungen anzupassen.