

## **Archivalie des Monats – Ausgabe 04/2014**

### **Rot, Gelb, Grün – Die ersten Ampeln in der „Autostadt“ Wolfsburg**

Halten und Anfahren, Stehen und Gehen. In diesen Gegensatzpaaren drückt sich die Funktions- und Wirkungsweise einer Apparatur aus, die unser tägliches Leben auf vielfältige Weise prägt. Stolz steht sie an jeder Kreuzung und verrichtet stoisch ihren Dienst – die Ampel, oder – wie es in korrektem Verwaltungsdeutsch heißt – die „Lichtsignalanlage“. Während die Individualmotorisierung nach der grenzenlosen Zirkulation strebt, sorgt die Ampel erst einmal für Stillstand. Aus historischer Sicht ist deswegen die Frage mehr als berechtigt, wie sich die Akzeptanz eines Gegenstandes erklärt, welcher der Euphorie der Beschleunigung auf so fundamentale Weise Einhalt gebietet.

Die Geschichte der Verkehrsampel ist relativ jung. Die erste elektrische Rot-Grün-Anlage soll 1906 in Cleveland im Nordosten des US-Bundesstaates Ohio in Betrieb genommen worden sein. In Europa wurden in den 1920er Jahren die ersten Exemplare in größeren Städten aufgestellt. Die umfassende Verbreitung der Ampel ist gekoppelt mit dem Phänomen der Individual- und Massenmotorisierung, denn erst damit tritt ein neues Problem auf – das Bedürfnis nach der Steuerung des Straßenverkehrs. Nur wo viele Autos fahren, muss auch lenkend in die Verkehrsströme eingegriffen werden.

In der „Autostadt“ Wolfsburg setzte sich die Regulierung des Verkehrs erst relativ spät durch. Das Aufstellen der vermutlich ersten Ampeln wurde Mitte der 1950er Jahre beschlossen. Am 20. Januar 1956 befasste sich der Rat der Stadt in einer ausführlichen Debatte mit dem Tagesordnungspunkt „Verkehrsregelung im Stadtgebiet“. Ausgehend von der Feststellung, dass die Verkehrsverhältnisse in der Porschestraße verbessert werden müssten, habe die Polizei – so berichtete Oberstadtdirektor Dr. Wolfgang Hesse – die „Anbringung modernster Verkehrsampeln für den Geradeaus-, den Links- und Rechtsabbiegeverkehr sowie für den Fußgängerverkehr (...) in Vorschlag gebracht“ (Ratsprotokolle, 20.1.1956). Hesse verwies darauf, dass die Verkehrsplaner ausdrücklich die Verwendung von Lichtsignalanlagen empfohlen hätten, weil die veralteten „Uhrzeigerampeln“ für verkehrswichtige Kreuzungen nicht mehr zweckmäßig seien.

In der folgenden Debatte des Rates gab es viele kritische Stimmen: Ratsherr Herbert Hahn, im Hauptberuf Werbeleiter im Volkswagenwerk, wies beispielsweise mahnend darauf hin, dass „diese Anlagen sich in ruhigen Zeiten als verkehrshemmend auswirken“. Alternative Vorschläge wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Porschestraße wurden abgeblockt, weil eine zu große Regulierung dem „Ansehen Wolfsburgs als Autostadt nicht dienen“ würde – so Senator Friedrich Mock. Die gesamte Frage wurde an den Wirtschafts- und Verkehrsausschuss zur Beratung weitergereicht. Dieser beschloss dann in seiner Sitzung vom 15. März 1956 dem Rat das Aufstellen von drei modernen Lichtsignalanlagen in der Porschestraße an den Kreuzungen zur Kleiststraße, zur Goethestraße und zur Heinrich-Heine-/Bebelstraße vorzuschlagen.

Die Einrichtung der Ampelanlagen in der Porschestraße führte aber – wie unsere Archivalie des Monats zeigt – nicht zur dauerhaften Befriedung des Straßenverkehrs auf Wolfsburgs Haupteinkaufsmeile. Als im August 1961 die sogenannte „Grüne Welle“ auf der Porschestraße eingeführt wurde, hatte das Folgen für alle

Verkehrsteilnehmer. Zwar konnten nun – vorausgesetzt sie fuhren konstant Tempo 50 – die Autofahrer die gesamte Porschestraße passieren, ohne einmal anhalten zu müssen. Die neue Taktung der Ampelschaltung führte allerdings für die Fußgänger zu Problemen, wie ein Artikel aus der „Wolfsburger Allgemeinen Zeitung“ vom 4. August 1961 zeigt. Unter dem Titel „Alter Mann ist doch kein D-Zug!“ stellte dieser Beitrag „geradezu beängstigende Verhältnisse“ an den Fußgängerampeln der Porschestraße fest. Der Berichterstatter hatte sich mit Kamera und Stoppuhr an einem der drei dortigen Übergänge postiert und die Übergangszeiten gemessen. Nur 13 Sekunden blieben demnach den Fußgängern, um die Straße in der Grünphase zu überqueren. Omas, Frauen mit Einkaufstaschen und Mütter mit Kinderwagen könnten in dieser Zeit nur mit Mühe über die Straße kommen. Nicht einmal zehn Prozent der Fußgänger würden die Überquerung der Porschestraße in der von der Ampel vorgegebenen Zeit schaffen.

**STADT WOLFSBURG**  
 EING.: - 4. AUG. 1961  
 AMT. 61 ANL. -  
 AKTZ.

**Wolfsburger Allgemeine**

4. Aug. 1961 *de.*

## Alter Mann ist doch kein D-Zug!

Signalampeln an der Porschestraße zwingen Fußgänger zum Dauerlauf - Arme Omas



**Wolfsburg ist eine Hochburg des Sportes. Denken wir an die Erfolge unserer Handballer und vor allem auch der Leichtathleten. Das sollte nun aber nicht dazu verleiten, in allen Wolfsburgern Klasesportler zu sehen, denen man im Straßenverkehr ständig sportliche Höchstleistungen zutrauen kann! Man muß jedenfalls einen kleinen Dauerlauf veranstalten, wenn man – sei es nun vor WKS, vor Haerder oder vor der Kreissparkasse – bei „Grün“ über die Porschestraße kommen will. Wir haben uns, nachdem zahlreiche Klagen laut geworden sind, mit Kamera und Stoppuhr an einem der Uebergänge aufgestellt, beobachtet, gemessen und – geradezu beängstigende Verhältnisse festgestellt.**

Die Ampel-Verantwortlichen lassen den Fußgängern genau dreizehn Sekunden Zeit, die gut 25 m breite, doppelspurige Fahrbahn zu überqueren. Dann leuchtet das rote Stoplicht auf. Weitere zehn Sekunden später bekommt der den Ueberweg kreuzende Fahrzeugverkehr auf der Porschestraße freie Fahrt.

Man muß wirklich einen kleinen Zwischenspur einlegen und gut auf den Beinen sein, um in 13 Sekunden die Straße überqueren zu können. Nach einer halben Stunde sorgfältigster Registrierung ergab sich folgendes Bild: Nicht einmal ganz zehn Prozent der Fußgänger schafften es, bei Grün ganz über die Fahrbahn zu kommen. Ältere

Leute, Frauen mit Einkaufstaschen und Mütter mit Kinderwagen kamen mit Mühe und Not bis zur Insel auf der Fahrbahnmitte und mußten dann auf das nächste „Grün“ warten.

Wir erlebten sogar recht verkehrsgefährdende Situationen. Eine Oma, die es besonders eilig hatte, kam noch bei „Grün“ auf die Insel in der Fahrbahnmitte, befand sich schon einen Schritt auf der zweiten Fahrbahn, als „Rot“ aufleuchtete, und noch gut zwei Schritte vor dem rettenden Bürgersteig, als bereits für den Fahrzeugverkehr auf der Porschestraße „Grün“ aufleuchtete. Oma mußte einen Satz machen, um sich vor den anfahrenen Fahrzeugen in Sicherheit zu bringen. „Das erleben wir alle naselang,“ erzählte uns ein Polizeibeamter, der im jetzigen Grün-Rot-Intervall ebenfalls eine erhebliche Verkehrsgefährdung sieht.

Und dabei sollen die Ampeln doch eigentlich genau das Gegenteil, nämlich erhöhte Verkehrssicherheit bezwecken. Nun, der Schaden ist leicht zu beheben. Um fünf Sekunden länger müßte das „Grün“ für die Fußgänger leuchten, dann wäre schon alles in Ordnung und auch Oma käme noch sicher über den Fahrbweg. Da man auf Omas Rücksicht nehmen soll und die „Grüne Welle“ trotzdem erhalten bleiben kann, sollten die Verantwortlichen unverzüglich entsprechend handeln.

R. M.

*Kohl*

67

Einige Jahre später waren die Fußgängerampeln an der Porschestraße bereits schon wieder „Geschichte“: Mit der nach und nach erfolgten Umwandlung in eine Fußgängerzone kam Ende der 1970er Jahre dann das langsame Aus für die Autos in diesem Bereich. Verkehrstechnisch gesehen zog in die Porschestraße Ruhe ein und Ampeln sind seitdem weder für Fußgänger noch für Autofahrer nötig.

**Ansprechpartner:**

Dr. Günter Riederer

Alle Rechte beim Institut für  
Zeitgeschichte und Stadtpräsentation  
(IZS)

Goethestraße 10a, Eingang C

38440 Wolfsburg

Telefon: +49 5361 275741

Mobil: +49 151 61361751

Telefax: +49 5361 275757

Email: [guenter.riederer@stadt.wolfsburg.de](mailto:guenter.riederer@stadt.wolfsburg.de)