



Neue Ansätze in der Verkehrs- und Stadtplanung

In Drachten wurde der Schilderwald abgebaut

Magic Moments

Er ist ein großer, älterer Herr. Mit lichtigem Haar. Aber ohne Bauchansatz. Dafür ist er Verkehrsplaner und verlangt normalerweise den anderen Planungsdisziplinen den vollen Respekt ab. Johannes I. Monderman verzückt zur Zeit halb Europa. Vielleicht Gesamteuropa. Er treibt sich irgendwo zwischen Glasgow, Lissabon, Moskau und Catania herum. Hans Monderman, wie er sich selber nennt, war bei Günter Jauch im Stern TV. Hans Monderman war im Spiegel TV.

Hans Mondermann arbeitet in Drachten. In der Nähe von Groningen in den Niederlanden. Zwanzigtausend Einwohner. Dort trafen wir ihn zusammen mit Student/innen der Universitäten Wuppertal und Köln. Vor dem Rathaus. Mitten im Zentrum von Drachten. Zunächst nichts Ungewöhnliches. Ein Kreisverkehr, eine Fußgängerfurt ohne die üblichen Zebra-Streifen, zwei in die Pflasterung flächig eingelassene Springbrunnen mit fünfzig Fontänen, parkende Autos, Radler/innen und jede Menge Menschen zu Fuß. Vor fünfundzwanzig Jahren bekam

Monderman den Auftrag sämtliche Unfälle in Westfriesland zu untersuchen. Warum passieren welche Unfälle an welcher Stelle und welche Schäden gab es dabei. Das Ergebnis der Studie verdichtete sich umso mehr, je mehr sich sein Berufsleben dem Ende zu neigte: Je mehr Ampeln, Zebrastreifen, Verkehrsgebots- und -verbotschilder an Kreuzungen aufgebaut waren, umso mehr Unfälle passierten. „Verkehrszeichen suggerieren den Verkehrsteilnehmern zunächst Sicherheit. Wie sich herausstellt, eine trügerische Sicherheit. Die Verantwortung für sein

eigenes Verhalten im Verkehr wird dem Schilderwald überlassen“, so Monderman.

Johannes Monderman stellte genauso fest, dass an den Kreuzungen im Irgendwo der friesischen Weite Unfallhäufigkeiten im unteren Bereich seiner Statistik landeten, wenn fast keine Verkehrsrestriktionen, also Ampeln, Ver- und Gebotsschilder aufgestellt waren. Für Systematiker/innen, für Wissenschaftler/innen eine Herausforderung. Die erste wissenschaftliche Ableitung aus diesen Erkenntnissen

war die Geburtsstunde des von ihm so genannten **Shared Spaces**. Das gemeinsame, das partnerschaftliche Teilen eines einheitlichen Stadtraumes.

Im Rahmen eines EU-Projektes wurden neben Drachten (NL) und Bohmte (D) auch noch Haren (NL), Emmen (NL), Oostende (B) und Suffolk County Council (GB) in dieses Projekt integriert. In Drachten ist das Projekt am weitesten entwickelt. Im Frühjahr 2007 wurde in Drachten der erste Zwischenbericht des EU Projektes vorgelegt. Und seitdem brechen in Drachten sämtliche Dämme und Besucherrekorde. Shared Spaces gilt nicht nur unter Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplaner/innen als „das Ding“ schlechthin. Es ist eine Idee der neuen europäischen Stadt. Hans Mondermans Idee vereint Grüne und Schwarze, Punks und Lehrer/innen, Alleinerziehende und gut situierte Schwule auf Hamburgs Langer Reihe.

In Drachtens Kerngebiet wurden Ampeln abgebaut. Nahezu der gesamte Schilderwald auf die Halde gebracht. Bordsteine abgesenkt, Straßenkreuzungen mit einem Pflasterstein, der auch im Bürgersteigbereich verwendet wurde, durchgepflastert. Zugegeben, es sieht unspektakulär aus, weil man den Schilderwald zunächst gar nicht vermisst. Deutlich wird der Wandel und die neue Qualität erst, wenn man genauer hinschaut. Wenn man bemerkt, dass winzige Handzeichen genügen und das Auto hält und lässt der Rollstuhlfahrerin die Vorfahrt, die Radler/innen bremsen und lassen den Fußgänger/innen auf dieser Gemeinschaftsstraße den Weg queren.

„Die Menschen sollen kommunizieren, nicht funktionieren, weil ein Schilderwald ihnen vorgibt, wie hier zu denken und zu handeln ist“, verlangt Monderman. Und in der Tat. Streift auf Deutschlands Straßen fängt immer dann an, unangenehm zu werden, wenn man sich in Situationen befindet, für die kein Schild die Regel vorgibt, obwohl bis zu fünfzig Schilder an großen deutschen Straßenkreuzungen stehen. Und noch unangenehmer wird es für die Verkehrsteilnehmer/innen, wenn man sich blind auf diese Regeln verlässt. Wenn dann auch nur einer einen schlechten Tag hat.

„Wenn der Schlüssel zu diesem Konzept der Mensch ist. Und wenn den Menschen insbesondere die Kommunikation mit anderen Menschen ausmacht, dann müssen sie zwangsläufig weit im Voraus auch mit Politiker/innen, mit Verwaltungsangestellten, mit Berufskollegen, mit alten Menschen, ja mit den zunächst immer ängstlich wirkenden Bürger/innen ausreichend kommunizieren. Das ist in Holland nicht anders als in Deutschland“, erklärt der Friese uns.

So sind seit Einführung des Modells vor mehr als drei Jahren die Unfallzahlen mit Personenschäden um sechzig Prozent zurück gegangen. Die Unfälle mit leichten Blechschäden haben um zwanzig Prozent zugelegt. „Das ist die Ankurbelung des Bruttosozialproduktes“, kommentiert Monderman trocken. Der Verkehr wurde infolge des konsequenten Abbaus jeglicher Verkehrsschilder und jeglicher Ampeln beschleunigt. Fuhr der motorisierte Individualverkehr in der vermeintlich sichereren Zeit mit zehn Stundenkilometern, so sind es heute zwanzig Stundenkilometer. Zum Vergleich: In Hamburg, eine der schnellsten Städte Nordeuropas, fahren die Fahrzeuge im Schnitt mit achtzehn Stundenkilometern.

„Aber wie überzeugt man Politiker diesem Modell zuzustimmen, wenn doch trotz EU-Zuschüssen Drachten immer noch ein Viertel der Gesamtkosten selber finanzieren musste?“ fragt Monderman in die Runde. „Ampeln kosten zwischen zehn- und fünfzehntausend Euro pro Jahr Unterhaltungs- und Wartungskosten. Damit konnten wir sie überzeugen“.

Und dann nimmt er sich noch zwei Stunden Zeit für uns Deutsche. Geht mit uns zu einer stark befahrenen Kreuzung mit rund zwanzigtausend Fahrzeugen am Tag und meint: „Ich geh da jetzt mit geschlossenen Augen rüber und mir wird nichts passieren“. Die spinnen die Friesen, fällt einem dazu nur ein. Und dann geht er. Bei leichtem Nieselregen. Mitten durch die Fahrzeuge. Die Augen geschlossen. Nicht mal der Hauch eines Blinzlers ist in seinen Augen zu erkennen. Da ist einer eins mit sich und seiner Idee. Kommt auf der anderen Seite der Straße an, strahlt übers ganze Gesicht und ruft uns zu: „Und jetzt Ihr!“ Hat

den Knall? Andererseits, es hat kein Auto gehupt. Niemand hat die Scheibe heruntergedreht und ihn angepöbelt. Kein Reifenquietschen.

Mit Mut und ganz leicht geöffneten Augenlidern stolpern wir zu dritt auf Monderman zu. Der Herzschlag erhöht sich. Aber es geht alles gut. „Aber das Schönste an all dem ist, dass das Ganze nur funktioniert, weil die Verkehrsteilnehmer wieder miteinander kommunizieren müssen“, meint Monderman. Und in der Tat, die gerade querenden Schulkinder nehmen per Arm und Augen Kontakt zum anrollenden Volvo auf. Die zweieinhalb Tonnen Stahl könnten die Kleinen sonst wo hinbefördern. Aber alles ist auf eine merkwürdige Art friedlich, ruhig, irgendwie magisch. Es kehrt eine Sanftheit trotz der nicht unerheblichen Verkehrsmassen ein, die für Deutsche ungewöhnlich ist, für Südeuropäer/innen nicht vorstellbar erscheint.

Holland und Drachten liegen dreihundertfünfzig Kilometer von Hamburg entfernt. Das sind bummelige vier Stunden Autofahrt (weil man Drachten per Bahn nicht erreichen kann), in denen sicherlich genügend Gründe erarbeitet werden können, warum die Idee in Hamburg ausgereicht nicht umgesetzt werden kann. Wenn bloß nicht diese blöde Phalanx aus grünen, schwarzen, roten, ja sogar gelb-blauen Politikern wäre – die jetzt den Himmel auf Erden ausgerechnet in dieser schönen Stadt an der Elbe haben will. Oder in Bohmte? Oder in München? Oder in Elmshorn!

Werner Steinke, 52, Elmshorn. Gründungsmitglied und erster Angestellter von ROBIN WOOD. Freiraum-, Stadt- und Landschaftsplaner. Lehrbeauftragung an der TU Darmstadt zum Thema ‚Nachhaltige Stadtentwicklung‘. Bis 31. Dezember 2007 Leiter des Amtes für Stadtentwicklung in Elmshorn. Seitdem Mitarbeiter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Hamburg. Kontakt: wernersteinke@hotmail.com

Wir trauern um Hans Monderman, der im Alter von 62 Jahren am 7. Januar 2008 ganz unerwartet verstorben ist.