

# **Hans Monderman ist tot - Shared Space lebt**

## **Ein Nachruf und Appell**

**Am 7.1.2008 starb für die meisten völlig überraschend im Alter von 63 Jahren Hans Monderman, der engagierte und eloquente niederländische Vorkämpfer für „Shared Space“, das Konzept einer sozialen Koexistenz im Stadtverkehr. Durch seine erfolgreichen Experimente in den Niederlanden, insbesondere in Drachten und Haren und das aktuelle EU- Projekt zu Shared Space (mit dem deutschen Beispiel Bohmte bei Osnabrück) hat Hans Monderman in die in Deutschland seit Jahren erlahmte Diskussion zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung wieder neuen Schwung gebracht. Die Medien haben interessiert sein revolutionäres „Abräumen des Schilderwaldes“ und Vertrauen auf soziale Koexistenz als Basis des Verkehrsverhaltens im Innerortsbereich aufgegriffen. Und man kann nur hoffen, daß sich – obwohl nun die engagierteste Stimme für Shared Space verstummt ist – trotzdem bald auch Politik und Gesetzgeber mit dem neuen Ansatz befassen und damit zu einer Renaissance der Verkehrsberuhigung beitragen.**

### **Grenzen herkömmlicher Verkehrsberuhigung**

Herkömmliche Verkehrsberuhigung basiert auf einigen neuen Verkehrsregelungen (Tempo 30 Zone, in seltenen Fällen auch Tempo 20 oder Tempo 10 Zone, Verkehrsberuhigter Bereich, Fahrradstraße, Fußgängerbereich, Anwohnerparkgebiet, Parkverbotszone) die zusätzliche zum altbekannten Regel- und Schilderwerk des Straßenverkehrs den Autoverkehr in seinen Fahrbläufen und Parkierungsregelungen limitieren. Gleichzeitig heben sie einige traditionell bestehende Limitierungen des Fußverkehrs und teilweise auch Fahrradverkehrs auf. In der Fußgängerzone und im Verkehrsberuhigten Bereich darf überall gegangen und gestanden werden, die strikte Separation der Verkehrsarten mit klassischen Vorrechten des Autoverkehr in der Fahrbahn und Aufteilung des öffentlichen Raums in Streifen für jede Verkehrsart werden aufgehoben. Teilweise wird die Befahrbarkeit mit KFZ entweder generell oder zeitlich eingeschränkt, mindestens aber in der Geschwindigkeit limitiert.

In den 1970er Jahren begann Verkehrsberuhigung sehr vorsichtig mit vereinzelt Experimenten. Damals hatte sich vor allem der Bundesbauminister für das Thema engagiert, mit zahlreichen Kongressen und Publikationen sowie einem bundesweiten Modellvorhaben zusammen mit dem Umweltbundesamt und der Bundesanstalt für Straßenwesen. Danach wurde allmählich ein Standardrepertoire der Verkehrsberuhigung fixiert. Aber auch nach 30 Jahren bleibt leider die ernüchternde Feststellung: alle diese Elemente viel zu zaghaft, viel zu selten und viel zu inselhaft angewendet werden. Verkehrsberuhigung hat den innerörtlichen Straßenverkehr nicht grundlegend verändert. Der KFZ- Verkehr hat nicht abgenommen, der Fußverkehr und Fahrradverkehr haben nicht zugenommen. Die Verkehrswelt hat sich nur marginal verändert. Das hat verschiedene Gründe: erstens wurde das Grundprinzip der allgemeinen Separation und der generellen Tempo 50 Höchstgeschwindigkeit nicht aufgehoben, obwohl Vieles dafür gesprochen hätte. Bei Tempo 30 verweigert der Gesetzgeber unter dem Druck der Autolobby die generelle Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten innerorts. Statt dessen müssen die Kommunen in mühsamer Salamtaktik Zone um Zone aus der Tempo 50 Normalität „rausbrechen“. Und die Mischnutzung, also die Aufhebung der Separation, bleibt auf wenige, inselhafte Sondersituationen wie die Verkehrsberuhigten Bereiche und Fußgängerzonen sowie Fahrradstraßen beschränkt. Ansonsten regiert weiter die Separation, obwohl seinerzeit eine „Kreuzung“ der Regelungen von Tempo 30 und Verkehrsberuhigtem Bereich diskutiert wurde und mittlerweile in der Schweiz mit der Begegnungszone (s.u.) ansatzweise auch realisiert wurde. Der hohe Kostenaufwand für bauliche Umgestaltung herkömmlicher Straßen mit Separationsprinzip limitiert die Fälle mit Mischnutzung auf wenige Ausnahmen. Und selbst bei völlig veränderter (verfremdeter) Straßenraumgestaltung bedarf es stets flankierender straßenverkehrsrechtlicher Anordnung mit Verkehrszeichen. Klare Regeln und die vielen angeblich nötigen Zeichen sollen klare Verhältnisse und Sicherheit für Jedermann schaffen.

Allerdings hat das nie funktioniert. Unsere hochgradig verrechtlichten und beschilderten Straßen sind weiterhin ein Schlachtfeld voller schlimmer Unfälle, voller Konflikte und mit extrem ungleich verteilten Chancen, sich durchzusetzen, eben nach dem Recht der Stärkeren vorrangig zu Gunsten des KFZ Verkehrs. Dessen faktische und rechtliche Dominanz konnte nicht gemildert werden.

### **Mondermans Vision vom Shared Space: das Soziale im Verkehr wiederentdecken, den Verkehr „entregeln“**

Monderman begriff Verkehr weniger als ein kompliziertes Rechtssystem, sondern als ein soziales System, in dem nach den Regeln der friedlichen Koexistenz ein von Streifendenken und Privilegienzuteilungen unabhängiges Miteinander und Durcheinander möglich sein sollte. Monderman unterstellt, daß bei verminderten Geschwindigkeiten die Verkehrsteilnehmer jeweils bereit zu situationsgerechtem, örtlich angepaßtem Verhalten sind und daß sie dies ohne weiteres schaffen, weil es keine hohen Anforderungen stellt. Erst die Verkehrsplaner und Verkehrsjuristen machen die Sache kompliziert. Monderman beklagte die typischen Fehlleistungen manischer Regelfixierung und Rechthaberei, die jede normale, situationsbezogene Einzelentscheidung und Kommunikation im Verkehr außer Kraft setzen. Routinierter Tunnelblick des auf Tempo 50 konditionierten Fahrverhaltens der KFZ, ängstliche, demütige Selbstbescheidung der sog. „Schwachen Verkehrsarten“, für die Straße als Feindesland definiert wird. Tausendfach eingeübte Abläufe nach den Regeln des Separationsprinzips mit streifenspezifischer Privilegienzuteilung und die damit automatisch aus dem öffentlichen Raum eliminierte Kommunikation und Koexistenz zwischen den Verkehrsarten haben aus dem offenen sozialen System Öffentlicher Raum in der Stadt mit gleichberechtigten Bürgern ein strikt hierarchisch strukturiertes Wettbewerbssystem gemacht. Monderman wollte allen Verkehrsteilnehmern ihre soziale Kompetenz wiedergeben durch Aufheben der starren Regeln, durch Wegräumen der Schilder, durch Aufheben der Separation. Das klang radikal, schien aber in den ersten realisierten Beispielen (Drachten und Haren) erstaunlich gut zu funktionieren. Die allgemeine subjektive Verunsicherung führte zu deutlich mehr objektiver Verkehrssicherheit. Manches an Mondermans Ansatz erinnerte an die Anfänge der Verkehrsberuhigung. Seine Kreuzungen entsprachen in der Gestaltung und den Abläufen den Mischflächen der Verkehrsberuhigten Bereiche. Nur traute er sich damit auf hochbelastete Ortsdurchfahrten, während in Deutschland Mischflächen vom Ordnungsgeber und den Richtlinien auf Straßen ohne jede Autoverkehrsbedeutung beschränkt wurden.

### **Parallele Entwicklungen in Europa**

Damit griff Monderman Ideen auf, die in etwas abgeschwächter Form auch schon im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrsstraßen diskutiert und teilweise auch erprobt worden waren. In vielen Ortsdurchfahrten von Landes- und Bundesstraßen wurde mit Elementen der weichen Separation und partiellen Nutzungsmischung experimentiert. Aufgrund der vielen und teilweise auch linienhaften Querungshilfen mit unregelmäßigem Querungsverhalten und aufgrund der seit Mitte der 1980er Jahre populär gewordenen Radfahrspuren und Fahrradstreifen stellten sich auch in Deutschland auf manchen Hauptverkehrsstraßen Formen partieller Mischnutzung und damit letztlich von Shared Space ein. In der Schweiz begannen Mitte der 1990er Jahre die Experimente mit den sog. Begegnungszonen, in denen ohne den beim Verkehrsberuhigten Bereich meist geforderten Totalumbau und vor allem trotz hoher KFZ- Belastungen Fahrbahnflächen für partielle Mischnutzung freigegeben wurden, meist in Verbindung mit einem Tempolimit von 20 km/h. Das bekannteste frühe Beispiel für eine Art Shared Space Repertoire ist die französische Mittelstadt Chambéry, in der nahezu alle Hauptverkehrsstraßen nach dem Koexistenzprinzip geregelt und gestaltet sind. Das Bedauerliche ist, daß trotz solcher erfolgreicher Experimente bislang in keinem europäischen Land der Mut besteht, die Grundregeln der Verkehrsabwicklung und Verkehrsregelung im Innerortsbereich generell zu überdenken.

### **Konsequenzen ziehen: Generell Tempo 30 und Aufhebung des Separationsprinzips**

Man muß politisch und juristisch aus den vielen guten Beispielen und der dreißigjährigen Zeit des Experimentierens endlich angemessene Konsequenzen ziehen: die generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts muß in Europa überall auf 30 km/h festgesetzt werden. Und mit dieser Änderung muß dann die generelle Separationsregelung ebenfalls aufgehoben werden. Straßen müssen wieder als öffentlicher Raum begriffen werden, der durch die mutwillige Zerteilung in lauter Streifen funktional wie gestalterisch massiv entwertet wird. Das muß nicht zu einer Welle von teuren Straßenumbauten führen, wie seinerzeit bei den Verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen immer unterstellt wurde. Man kann die Elemente und Symbole der Separation oft viel einfacher beseitigen. Eben einerseits durch konsequentes Wegräumen eines Großteils der Verkehrszeichen und der markierten oder gebauten Leitlinien und Trennungselemente aus den Städten. Und durch Aufhebung des Fahrbahnprivilegs für den KFZ-Verkehr. Vor allem in der skandinavischen Verkehrsberuhigung sind tausendfach solche einfachen Elemente zur Aufhebung der Separation eingesetzt worden: Bäume oder Laternen oder Pflanzelemente oder, Tische und Stühle in der alten Fahrbahn/Gasse relativierend deutlich die klassische Bedeutung der Bordsteinkante und signalisieren zweifelsfreie eine nicht primär dem schnellen Fahren vorbehaltene Fläche. Fahrbahnen werden so wieder neutraler Bestandteil des öffentlichen Raumes und sind deshalb für alle Verkehrsarten benutzbar, nach den Regeln sozialer Koexistenz. Das schließt nicht aus, daß man da, wo es städtebaulich sinnvoll ist, auch weitergehende Investitionen in die Straßenraumgestaltung tätigt, also Shared Space auch baulich signalisiert. Aber wichtiger ist, daß es wieder generell zur Regel wird, daß man überall im Innerortsbereich mit Menschen zu Fuß und per Rad auf allen Verkehrsflächen rechnen muß, daß bisherige Fahrbahnen nicht nur in Quer- sondern auch in Längsrichtung begangen werden dürfen und daß ein Entwurfsprinzip und Betriebsprinzip Tempo 50 im Innerortsbereich nirgends was verloren hat. Insoweit überträgt das Prinzip Shared Space die Strategie der sog. Mischfläche (gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums durch alle Verkehrsarten ohne Aufteilung in einzelne Streifen) auf alle Straßen, also auch die Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen. Und es dereguliert den Stadtverkehr. Der Schilderwald wird durchforstet, öffentlicher Raum wird nutzungsneutral für alle Verkehrsteilnehmer bereitgestellt, die klassische Vorrangposition der KFZ-Verkehrsfunktion und Verbindungsfunktion wird neutralisiert. Shared Space organisiert den Verkehr nach dem Prinzip der sozialen Verständigung, der friedlichen Koexistenz. „Abrüstung“ lautet die Devise moderner Mobilitätskultur. Nicht das Recht des Stärkeren, nicht der Terror der Raser sondern zivilisierte Fahrkultur wird Ausschlag gebend. Damit die Rückeroberung des öffentlichen Raums für die Menschen gelingen kann. Damit der Verkehrsraum gerechter verteilt werden kann. Damit die Nähe wieder in Wert gesetzt wird.