

Hans Monderman - Shared Space - Verkehr ohne Unfalltote auch in Berlin? Über Freiheit, Risiko und Verantwortung im Straßenverkehr

Theresa Theune 30.10.07

„Verantwortung übernehmen wir erst, wenn wir das Risiko auch spüren.“

Dass das auch im Straßenverkehr gilt, machte Hans Monderman am Freitag, den 26.10.07 in einer Veranstaltung von Bündnis90/Die Grünen im Berliner AGH deutlich. Entlasten uns Straßenplaner und Verkehrsingenieure vom Gefühl des Risikos und der Gefahr des Auto-Verkehrs, so neigen wir zum Leichtsinn.

Diese Erkenntnis, gewonnen in 30jähriger beruflicher Praxis als Verkehrsingenieur in der holländischen Provinz Friesland, ermutigte Monderman, das Risiko des Straßenverkehrs durch bauliche Veränderung der Straßenlandschaft zunehmend fühlbar zu machen.

Mit sensationellen Resultaten: an konsequent umgebauten Kreuzungen stark befahrener Durchgangsstrassen in der Gemeinde Smallinger Land, NL gab es über Jahre keinen einzigen Schwerverletzten oder Toten mehr zu beklagen. Leichtere Verkehrsunfälle gingen insgesamt um 60 Prozent zurück.

Monderman trug am Freitag vor, dass nur 20 Prozent des Straßennetzes reine Durchgangsstrassen seien, die dem Autoverkehr vorbehalten sein müssten. 80 Prozent der Stadt-Strassen aber seien dem Grunde nach soziale Räume oder könnten und sollten es zumindest sein. Denn nur die menschliche Begegnung mache doch eigentlich den Reiz von Stadt aus. Unsere sozialen Begegnungen seien im Moment aber gänzlich überlagert vom Verkehrssystem.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Fußgängerzonen baute Monderman in der Folge Stadtlandschaften, die Autos, Fußgänger, Fahrradfahrer und spielende Kinder den gleichen Raum nutzen lässt. Ein mitgebrachtes Video veranschaulichte beim kommunalpolitischen Workshop am Samstagvormittag seine Behauptung eindrucksvoll: anstelle einer herkömmlichen innerstädtischen Straßenkreuzung sieht man einen Platz der kreuz und quer von allen Verkehrsteilnehmern langsam überquert wird: unregelt und gerade deshalb umsichtig. Jeder übernimmt die Verantwortung für seine eigene Bahn, nichts wird mehr delegiert an Ampel-Rot oder Grün, Vorfahrts-Schild, „mein Recht, hier 50 zu fahren“. Menschlicher Umgang hält auf wundersame Weise Einzug in bislang lebensgefährliches Terrain.

Überraschenderweise sinken bei dieser Art des beinahe unregulierten Verkehrs – Rechts vor Links behält seine Gültigkeit – die Passierzeiten von Kreuzungen und Städten. Das gelte auch keineswegs nur für friesische Kleinstädte, sondern z. Bsp. auch für die innerstädtische Kensington High Street in London mit ihren 40.000 Fahrzeugen am Tag. Unfälle seien dort übrigens um 30 Prozent stärker als im Großraum London zurückgegangen, vor allem die schweren Unfälle seien stark rückläufig.

Gänzlich unerwartet: in der friesischen Stadt Drachten begegnet man sich zwei, drei Jahre nach dem Umbau auch ansonsten freundlicher. Shared Space habe so das Potential, zu einer Art katalysatorischem Raum in der Stadtlandschaft zu werden. Wissenschaftlich sei das zu seinem Bedauern zwar noch nicht erfasst, so Monderman, werde aber von den Bewohnern durchgängig geschildert.

Während des vertiefenden Sonnabend-Vormittags benannte Hans Monderman zwei wichtige Voraussetzungen für Shared Space:

Erstens muss eine politische Vision von der Zukunft der Stadt erarbeitet werden. Wie soll – in unserem Falle: Berlin – in dreißig Jahren aussehen? Wie wollen wir leben?

Und zweitens: kein vorschnelles Lösungsangebot von Spezialisten darf die Bestandsaufnahme einer konkreten verkehrspolitischen Situation blockieren!

Anhand der Neuköllner Karl-Marx-Strasse spielten die Kommunalpolitiker ein mögliches Prozedere durch:

Die Befragung der Straßennutzer durch einen Projektmanager mit sozialwissenschaftlichem Hintergrund müsse immer am Beginn jeder Shared Space Überlegung stehen, so Monderman. Keinesfalls sollten in dieser Phase bereits Spezialisten wie Stadtplaner, Verkehrsingenieure oder Tiefbauämter eingeschaltet werden. Der Projektmanager alleine erfasse mit den Nutzern wie Ladenbesitzern, Anwohnern und Einkäufern die Wünsche und Probleme einer Strasse.

Er dokumentiere sie, stelle sie erneut vor, binde eine weitere Gruppe von Straßennutzern ein, dokumentiere auch deren Anregungen wieder, stelle sie im Betroffenenkreis zur Diskussion, dokumentiere auch das wieder – solange, bis klare Wünsche erkennbar werden. Dieser Prozess könne durchaus zwei, drei Jahre dauern.

Erst mit den so klar formulierten Wünschen und politischen Zielen wenden sich Straßennutzer und Projektmanager dann an Verkehrsingenieure, Stadtplaner und Tiefbauämter. „Ingenieure können alles bauen. Politiker und Straßennutzer müssen ihnen aber sagen, was sie bauen sollen“, so Monderman.

Ist der zu Beginn erarbeitete Konsens zwischen den Nutzern und der politische Wille stark und überzeugt genug so trägt er auch über das Gegrummele Einzelner in der Anfangsphase hinweg. Auf die Dauer überzeuge dann die Praxis und das eigene Erleben sowieso auch den größten Skeptiker.

Shared Space soll als langfristiges Projekt von der bündnisgrünen Arbeitsgemeinschaft Mobile Frauen in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen der Bezirke auf Berlin übertragen und weiterentwickelt werden.

Aktuelles erfahren Sie unter gruene-berlin.de/site/mobile_frauen.html. Oder nehmen Sie Kontakt zu uns auf unter mobile.frauen@gruene-berlin.de