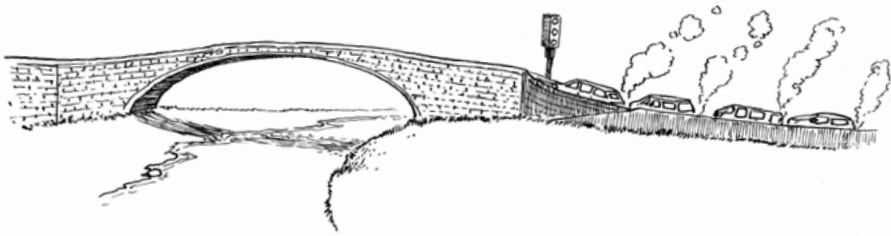


Ampel



In dem toskanischen Dorf Vicchio, das meine zweite Heimat geworden ist, führt eine Brücke aus gotischer Zeit über einen Nebenfluss des Arno. Sie überspannt das Kiesbett in einem eselsbuckligen, schmalen Bogen. Die zwei massigen Pfeiler tragen Schrammen von den Baumstämmen, die während der Sieve-Überschwemmungen mitgerissen werden. Ich kenne diese Brücke seit 1965 und fahre jedes Mal, wenn ich in den Ort will, über sie. Durch die Wölbung ist die schmale Fahrbahn sehr unübersichtlich. Zwei Autos können nicht aneinander vorbei.

Viele Jahre lang regelte sich der Verkehr spontan. Wer zuerst die Brückenhöhe erreichte und wieder buckelab fuhr, brachte den entgegenkommenden Kraftfahrer dazu, den Rückwärtsgang einzulegen. Ich habe nie erlebt, dass es dabei Schwierigkeiten gab.

Jetzt regelt eine Ampel den Verkehr zu den vielleicht hundert Seelen von Pontavicchio. Sie ist so träge geschaltet, dass ich meist vor der Brücke stehe und überlege, ob ich den Motor abschalte oder nicht.

Natürlich hat diese Regelung Vorteile. Der alte Sport schneidiger Fahrer, die Brückenhöhe vor einem »Gegner« zu erreichen, ist abgeschafft. Für einen Gewinn an Regelung und technischer Obrigkeit, die in immer feinere Verzweigungen eindringt, wird die früher selbstverständliche Übung geopfert, rücksichtsvoll miteinander umzugehen. In der Tat meine ich, in Italien etwas wie eine Entwicklung zu einem Normenfanatismus mitzerleben, dessen Mangel ich früher in diesem Land als Vorzug gegenüber der Haltung deutscher Autofahrer empfand.

An die Stelle der informellen Regelungen, die Geschick und Höflichkeit trainierten, treten Maßgaben, in denen der Spielraum und damit die potenzielle Selbstdisziplin der Verkehrsteilnehmer mehr und mehr durch äußere Eingriffe ersetzt werden. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser? Sie ist es keineswegs, sie verspricht es nur so lange zu sein, wie noch nicht bemerkbar ist, was angerichtet wurde. Die gegenwärtige Gesetzgebung tendiert in solchen Fällen durchweg dazu, die Misserfolge in psychologischer oder erzieherischer Sicht durch Verschärfung der Kontrollen, nicht durch eine Wiederherstellung des früheren, weniger geregelten Zustandes anzugehen.

Die Ampel von Pontavicchio zwingt allen Bewohnern eine Mehrbelastung an Treibstoffverbrauch und Abgasen auf. Vor der kleinen Kneipe dicht an der Brücke saßen früher die alten Männer auf einem steinernen Bänkchen in der Sonne und tranken ihr Glas Wein. Sie sitzen jetzt in den Abgasen der wartenden Autos.

Lange nachdem ich meine Gedanken zur Ampel von Pontavicchio aufgeschrieben hatte, lernte ich die Arbeit von Hans Monderman kennen. Er ist der Begründer eines gemeinschaftlich genutzten Raums (Shared Space) im dörflichen und städtischen Verkehr.

Monderman war Bauingenieur und Verkehrsplaner. Er hat viele Unfälle analysiert und begann, immer mehr an den konventionellen Methoden der Verkehrsplanung zu zweifeln, die von einer strikten Trennung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und einem Höchstmaß an Kontrolle durch einen regelrechten Schilderwald und Ampelschunegel ausging. Mondermans zentraler Gedanke ist, dass ein Übermaß an Regeln und Regelungen den Verkehrsteilnehmern so viel Verantwortung abnimmt, dass die Zahl der Unfälle steigt.

Mitte der 1980er-Jahre verlangsamte Monderman den Verkehr im Dorf Oudekaste in Friesland ohne die sonst üblichen Verkehrszeichen, Schwellen, Schranken, Blumenkübel oder Poller. Er ließ den Asphalt durch Klinkersteine ersetzen, verschlechterte die Sicht auf eine Kreuzung und verzichtete auf Schilder. Monderman erklärt, dass er zunächst selbst Angst vor seiner eigenen Idee hatte. Doch ihr Erfolg überzeugte: Die Autofahrer fuhren erheblich langsamer, Unfälle gab es keine. Aus dieser Erfahrung entwickelte Monderman seine Idee eines nicht durch die Obrigkeit, sondern durch die Teilnehmer selbst geregelten Verkehrs in einem offenen Raum, in dem nur rechts vor links und allgemeine Rücksichtnahme gilt. Seine Idee wurde vielfältig aufgegriffen und scheint sich allmählich durchzusetzen. Die Erfahrungen sind überwiegend positiv – weniger Unfälle, weniger Lärm, besserer Verkehrsfluss.

Die Herrschaft des Autos und der »autogerechten Stadt« wird abgeschafft, alle Menschen besetzen den Raum und regeln ihre Teilnahme an ihm. Straßen sind nicht mehr Kanäle, sondern Persönlichkeiten, Orte, wo Menschen lernen, Rücksicht zu nehmen und aufeinander zu achten.