

Die automobilen Utopie von Bohmte

VERKEHR Ein kleiner Ort in Niedersachsen probiert aus, wie es sich ohne Straßenschilder, Ampeln und Bürgersteige lebt. Das Konzept „Shared Space“ verlangsamt Autos und LKW und setzt auf gegenseitige Rücksichtnahme

Von Kai Pfundt

BOHMTTE. In gemächlichem Schritt nähern sich die beiden Teenager auf dem Rücken stämmiger Kaltblüter der Straßeneinmündung. Der von links kommende Fahrer eines niederländischen Sattelschleppers sieht die Reiterinnen, zögert kurz. Dann bremst er ab. Rechts vor links. Diese Grundregel der Straßenverkehrsordnung gilt auch für Verkehrsteilnehmer im Sattel.

Rechts vor links. Im niedersächsischen Bohmte ist diese Regel eine von nur dreien, die seit knapp einem Vierteljahr den innerörtlichen Verkehr bestimmen. Die beiden anderen Gebote: Rechtsverkehr und gegenseitige Rücksichtnahme. Das ist alles. Keine Schilder, die Tempo 50 vorschreiben, das Parken verbieten oder die Vorfahrt gewähren. Keine Ampel, kein Zebrastreifen, kein durch Bordsteinkante abgetrennter Bürgersteig.

Bohmte, der 7 500-Einwohner-Ort nahe Osnabrück: automobiler Anarchie oder verkehrstechnischer Utopia?

Die Zauberformel lautet „Shared Space“, geteilter Raum. Mit Hilfe dieses

„Die Leute hier auf dem Land sind auf das Auto angewiesen“

Konzepts soll von Durchgangsverkehr geplagten Orten Lebensqualität zurückgegeben werden. Autos und Lastwagen sollen nicht länger Vorrang haben vor Menschen, die Bedürfnisse der mobilen Gesellschaft in Einklang gebracht werden mit dem Bedürfnis, die Stadt als Lebensraum zurückzugewinnen. Straßen, Plätze und Kreuzungen sollen nicht länger Orte des Vorbeihastens sein, sondern Aufenthalts- und Wohlfühlorte werden. Nach Bohmte kam Shared Space durch ein EU-Programm, an dem insgesamt sieben Orte mit jeweils spezifischen Verkehrsproblemen teilnehmen.

Das Problem in Bohmte glich der Situation in vielen Städten und Dörfern: Eine stark befahrene Hauptstraße, durch die sich Autos und LKW quälen, die aber zugleich Einkaufsstraße und Mittelpunkt des örtlichen Lebens ist. „Wir haben 12 600 Fahrzeuge täglich gezählt, davon 1 000 Lastwagen“, erinnert sich Bürgermeister Klaus Goedejohann. „Wir hatten jedes Jahr rund 40 Unfälle. So ging es nicht weiter.“ Den Verkehr aus

dem Ort zu verbannen, kam allerdings nicht in Frage, wegen der Geschäfte, die ihre Kunden nicht verlieren wollten. „Die Leute hier auf dem Land sind auf das Auto angewiesen“, sagt Goedejohann, CDU-Mitglied und alles andere als ein umweltbewegter Öko-Aktivist. Eher durch Zufall stießen die Bohmter auf die EU-Initiative Shared Space, die eine Lösung der im Wortsinn verfahrenen Situation verhielt. Allerdings eine ungewöhnliche Lösung. Vor allem für Deutschland, das Land der wuchernden Schilderwälder, der Regelungsgläubigkeit, der zugewinkelten Fußgängerzonen und vierspurigen Umgehungsstraßen.

Ausgedacht hat sich das Konzept der Niederländer Hans Monderman. Der Anfang des Jahres verstorbene Verkehrsplaner hatte zuerst im nordholländischen Drachten Ampeln, Verkehrsschilder und Fahrbahnmarkierungen demontiert. Was vielen als verrücktes Experiment erschien, brachte erstaunliche Ergebnisse.

Das Fehlen eines Regelkorsetts, das nicht nur Verbote auferlegt, sondern auch Rechte gibt, verwirrte die Verkehrsteilnehmer – die sich unversehens risikobewusster, bedächtiger und langsamer im öffentlichen Raum bewegen.

Die Leute hätten plötzlich Augenkontakt gesucht. „Sobald er da ist, gibt es eigentlich keine Probleme mehr“, sagte Monderman in einem „Spiegel“-Interview 2005, „weil Augenkontakt nur bei niedriger Geschwindigkeit möglich ist.“ Mehr Sicherheit durch Regellosigkeit? „Jeder, der eine kleine Altstadt in Italien besucht, kann das sehen“, so Mondermans Erkenntnis. „Dort teilen sich Fußgänger, Rad- und Rollerfahrer und auch der Auto- und Lieferverkehr die Flächen zwischen den Häusern.“

Mit einer italienischen Altstadt hat das niedersächsische Bohmte immer noch wenig gemein. Das Prinzip aber scheint zu funktionieren. In der achtmonatigen Umbauphase ist ein offener, barrierefreier Raum entstanden. Sichtbar wurden entfernt, rostrot gefärbte Pflaster ersetzt grauen Asphalt. 30 Schilder wurden abmontiert. Wo früher eine Ampelanlage stand, erstreckt sich ein weiter



Neues Raumgefühl: Das Ortzentrum von Bohmte nach dem Umbau. Früher stand an der Stelle des Kreisverkehrs eine Ampelanlage.

FOTO: DPA

Platz, durch Muster im Pflaster als Kreisverkehr gestaltet. Die Niveauunterschiede zwischen Straßen und Bürgersteigen wurden eingeebnet, Straßenlaternen und weiße Markierungen kennzeichnen die Fahrbahn. Anfang und Ende der Shared-Space-Zone sind nicht ausdrücklich gekennzeichnet. Trotzdem nehmen Auto- und LKW-Fahrer intuitiv wahr, dass sie sich in einer neuen, ungewohnten Verkehrsumgebung befinden – und nehmen, wie von Monderman beabsichtigt, den Fuß vom Gas. Der Verkehr fließt langsamer als vorher, aber stetiger. Kein Rotlicht mehr, das die Fahrer zum Anhalten zwingt und keine Gelbphase, die zum Gasgeben verführt, um die Ampel noch zu schaffen.

„Ich bin so was von angenehm überrascht“, Brigitte Asshorn, Wirtin des Landgasthauses mit Biergarten mitten im Ortskern, ist von Bohmtes neuem Gesicht begeistert. „Die Laster fahren jetzt

langsamer, aber trotzdem zügig. Und es hat noch keinen einzigen Unfall gegeben.“ Dabei gehörte sie zu den Skeptikern, als die Pläne vorgestellt wurden. „Klar hatte ich anfangs Bedenken“, erinnert sich Asshorn. Schulkinder, Radfahrer und Mütter mit Kinderwagen, die sich den Straßenraum mit schweren LKW teilen müssen? „Je näher der Einweihungstermin rückte, desto größer wurde die Unsicherheit im Ort“, erinnert sich Bürgermeister Goedejohann. Mit Info-Abenden in Kindergarten und Schule und mit intensiver Bürgerbeteiligung versuchten die Planer, die Bürger zu beruhigen. „Die Skepsis war sofort weg, als die Leute gesehen haben: es funktioniert“, sagt Goedejohann. Wie die Reaktion ausgefallen wäre, wenn es in den den ers-

ten Tagen nach der Eröffnung einen schweren Unfall gegeben hätte, mag er sich allerdings nicht vorstellen.

Mittlerweile ist Bohmte für Eingeweihte ein bekannter Name. Zufrieden registriert der Bürgermeister die wachsende Zahl auswärtiger Besuchergruppen. Drei ehrenamtliche Helfer hat er angeworben, die die Interessenten herumführen. Selbst in Berlin sind die Fachleute aufmerksam geworden. „Mit großem Interesse“ verfolgt das Bundesverkehrsministerium nach eigener Aussage das Projekt, dessen Ansatz „plausibel“ erscheine. Allerdings bleiben die Ministerialen vornehm zurückhaltend. „Was in kleineren Kommunen funktionieren mag, könnte für Großstädte durchaus Probleme aufwerfen“,

meint Ministeriumssprecher Sven Ulbrich. Die Grenzen des Konzepts betont auch der ADAC. „Das ist wohl eher was für Wohngebiete“, meint Andreas Hölzel, Sprecher des Automobilclubs. „Man kann sich angesichts der aufwendigen baulichen Maßnahmen nicht vorstellen, dass ganze Städte in dieser Form umgekrempelt werden.“

Tatsächlich kostete das Experiment Shared Space in Bohmte bislang über zwei Millionen Euro. Ein Viertel der Summe steuerte die EU bei, ein weiteres Viertel stammt aus anderen Fördertöpfen. Aber über eine Million Euro brachte die Gemeinde selbst auf. Ein finanzieller Kraftakt. Wo das Geld herkommen soll, um auch den Rest des Ortssentrums zur Shared-Space-Zone umzubauen, weiß Bürgermeister Goedejohann auch noch nicht. „Shared Space ist kein Patentrecht“, sagt er. „Aber unserem Ort konnte nichts Besseres passieren.“

„Das ist wohl eher was für Wohngebiete“

EINE IDEE MACHT KARRIERE

Mehrere Städte in Deutschland überlegen zurzeit, einzelne Straßen oder Quartiere nach dem Shared-Space-Modell umzubauen. Am weitesten ist Hamburg: In der von einer schwarz-grünen Koalition regierten Hansestadt prüfen nach NDR-Angaben alle Bezirke die Einführung schilderloser Straßen. Konkrete Planungen gibt es für eine von täglich 12 000 Fahrzeugen befahrene Straße im Stadtteil Sankt Georg. „Der öffentliche Raum in Hamburg darf nicht allein auf das Auto ausgerichtet sein“, heißt es bei der grün-alternativen

GAL-Fraktion. „Das Überraschende an diesem Konzept: Es passieren weniger Unfälle, die Sicherheit steigt – und alle sind weniger gestresst.“ Allerdings treiben nicht nur die Alternativen Shared-Space-Vorhaben voran, sondern auch die CDU und der ADAC. „Die Stadt kann nur gewinnen“, sagte etwa Klaus-Peter Hesse, CDU-Verkehrsexperte in der Bürgerschaft, dem Hamburger Abendblatt. „Die Lebensqualität verbessert sich, Straßenräume werden aufgewertet, der Verkehr wird neu strukturiert.“ Umbaupläne, die an die

Ideen des Niederländers Hans Monderman anknüpfen, gibt es zudem in den Hamburger Stadtteilen Eimsbüttel, Wandsbek, Altona und im Bezirk Nord.

Auch in der Kölner Innenstadt könnten Shared-Space-Bereiche in absehbarer Zeit realisiert werden. SPD und Grüne treiben ein entsprechendes „gesamtstädtisches Pilotprojekt“ in den Bereichen der Breite Straße und der Ehrenstraße voran, also auf den stark frequentierten Shopping-Meilen im Stadtzentrum. Die Stadtverwaltung wurde in dieser Woche beauftragt,

die Realisierbarkeit zu prüfen. Auch in andere Stadtteilen soll nach Straßen und Plätzen gefahndet werden, die sich für Shared-Space-Zonen eignen, obwohl sich Stadtentwicklungsdezernent Bernd Streitberger skeptisch zeigte. Die Bundesstadt Bonn hat im Gegensatz dazu derzeit kein Vorhaben in der Planung. Man kenne das Konzept und habe von der Umsetzung im niedersächsischen Bohmte gehört, sagte Thomas Böckeler vom Presseamt: „Wir haben Sympathie für das Thema, aber es gibt noch nichts Konkretes.“ pfu



Reiche Ernte: Demontierte Schilder auf dem örtlichen Bauhof. FOTO: DPA

Räumungsverkauf wegen Umbau

50 %
mindestens **20 % Rabatt**
auf das gesamte Schmucksortiment

25 %

SCHUMANN
JUWELIERE & FEINUHRMACHER
SEIT 1904

www.juwelier-schumann.de
gebührenfrei: 0800-juwelier

25 %
20 % Rabatt
auf viele ausgewählte Uhrenmarken

50 %

Bad Godesberg – Alte Bahnhofstraße 12 – (02 28) 36 23 31