

Hans Mondermann – Nachruf auf einen Pionier des «Shared Space» «Gemeinsam genutzter Raum» für mehr Verkehrssicherheit

Der niederländische Verkehrsplaner Hans Mondermann ist im Januar 2008 im Alter von 62 Jahren gestorben. Er war mit der Idee des «Shared Space» auch in der Schweiz sehr bekannt: Mondermann entdeckte, dass von allen Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzte Verkehrsräume mit möglichst wenigen Regeln und Abgrenzungen zu weniger Unfällen führen. Hier finden Sie einen Nachruf der Times (Englisch) und ein Interview aus dem Jahre 2005. Zudem machen wir Sie gerne auf eine SVI Veranstaltung zum Thema «Shared Space» am 27.05.08 aufmerksam. (Sprachen de, en)

Weitere Informationen zu Shared Space und Begegnungszonen:

[Mobilservice PRAXIS: Zonen mit Tempobeschränkung](#)
www.begegnungszonen.ch
[Dossier auf Mobilität 21](#)
www.shared-space.org

SVI Tagung [Neue Verkehrskultur in Ortszentren – Erfahrungen mit Shared Space](#)

Hans Mondermann – hommage à un pionier du « shared space » L'utilisation commune de l'espace pour plus de sécurité

L'ingénieur de la circulation néerlandais Hans Monderman est mort le 7 janvier 2008, à l'âge de 62 ans. L'auteur du concept de « shared space » (espace partagé) était bien connu également dans notre pays. Monderman avait mis en évidence le fait que peu d'accidents intervenaient dans les espaces partagés par les usagers, ceci d'autant plus en l'absence de trop nombreuses règles et délimitations. Vous trouverez, ci-joint, un hommage du quotidien anglais Times et une interview datant de 2005. Nous vous signalons également le prochain événement organisé le 27.05.08 par l'Association suisse des ingénieurs en transports, sur ce même thème. (langue : allemand & anglais)

Pour plus d'informations :

Journée d'étude de la SVI
Informations sur le concept d'espace partagé
Dossier Mobilservice Pratique

<http://www.svi.ch>
www.shared-space.org
[zones à vitesse limitée](#)

06.03.2008

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion:
Julian Baker
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

redaktion@mobilservice.ch

08. Dezember 2005, 16:41 Uhr

INTERVIEW MIT DEM VERKEHRSPLANER HANS MONDERMANN

Die Axt im Schilderwald

Sein Kahlschlag-Design befreit Straßen von Verkehrsschildern und -regeln. Wo Verkehrsplaner Hans Mondermann am Werk war, kommunizieren Autofahrer, Fußgänger und Radler per Augenkontakt. Sie kommen so sicherer ans Ziel – und werden auch noch zu besseren Bürgern.

SPIEGEL ONLINE:

Als Verkehrsplaner haben Sie in Drachten in Nordholland Ampeln, Vorfahrtsschilder und Fahrbahnmarkierungen abgeschafft. Wie war die Reaktion?



Hans Mondermann:
"Wichtig ist, sich in die Augen zu gucken"

Mondermann: Zuerst haben sich die Leute ein bisschen geärgert. All die Instrumente, an die sie sich so gewöhnt hatten, waren nicht mehr da. Das fanden sie gefährlich. Inzwischen finden es viele besser so. Es gibt keine Staus mehr, sieht besser aus, und man fühlt sich sicherer. Heute passieren dort kaum noch Unfälle.

SPIEGEL ONLINE: Wie erklären Sie sich das?

Mondermann: Das hat etwas mit dem Risiko zu tun. Die Leute wissen nicht mehr genau, was sie tun müssen, was ich auch beabsichtigt hatte. Denn nun suchen sie Augenkontakt. Und sobald der da ist, gibt es eigentlich keine Probleme mehr, weil Augenkontakt nur bei niedriger Geschwindigkeit möglich ist. Und wenn man einander in die Augen blickt, dann kann eigentlich nichts mehr schief gehen.

SPIEGEL ONLINE: Sie wollen wirklich alle Vorschriften kassieren?

Mondermann: Was ich wichtig finde, sind zwei Verkehrsregeln. Erstens, dass man rechts fährt, sonst würde es ja ein riesiges Chaos geben wenn jeder auf einer anderen Seite die Straße benutzt. Und zweitens, dass der von rechts Kommende Vorfahrt hat. Mehr braucht man nicht zu wissen. Wenn man diese einfachen Grundregeln befolgt, braucht man keine Schilder mehr.

SPIEGEL ONLINE: Was läuft falsch in der Verkehrsplanung?

Mondermann: Es ist eine verbreitete Ansicht, dass man Verkehr und Menschen besser trennen sollte als sie zu mischen. Doch grade in Städten, in denen das berücksichtigt wurde, gibt es große Probleme mit der Verkehrssicherheit, weil die Verkehrsteilnehmer, die einander eigentlich gar nicht mehr begegnen sollten, es doch immer wieder tun. Dann kommt es zu Unfällen, weil die Leute nicht damit rechnen, die anderen doch mal zu treffen.

SPIEGEL ONLINE: Sie gelten als der Erfinder des Verkehrskonzepts "Shared Space". Was hat es damit auf sich?

Mondermann: Was Shared Space zeigt, ist, dass es viele Möglichkeiten zum Mischen der Verkehrsteilnehmer gibt. Jeder, der eine kleine Altstadt in Italien besucht, kann das sehen. Dort teilen sich Fußgänger, Rad- und Rollerfahrer und auch der Auto- und Lieferverkehr die Flächen zwischen den Häusern.

SPIEGEL ONLINE: Das ist ein recht unkonventionelles Konzept. Wie ist die Idee dazu entstanden?

Mondermann: Entstanden ist die Idee vor etwa 25 Jahren. Da gab es ein Dorf, das große Probleme mit zu hoher Geschwindigkeit hatte. Ich wurde als Spezialist um Hilfe gebeten obwohl ich nicht viel Erfahrung hatte, aber das wussten die nicht. Und wenn man gefragt wird, muss man natürlich eine Antwort geben. Das Problem war, dass meine Instrumente, also die Schikanen, die ich bis dahin immer zur Verkehrsregulierung genutzt hatte, von meinem Arbeitgeber nicht mehr anerkannt



wurden. Trotzdem erwartete man in dem Ort von mir, etwas zu bauen, was die Geschwindigkeit reduzierte. Gemeinsam mit Leuten vom Städte- und Landschaftsbau legte ich einen ganz einfachen Plan vor: Keine Extras mehr, die den Verkehr bremsen könnten. Ich hatte ja kaum eine andere Wahl.

SPIEGEL ONLINE: Und der Plan setzte sich durch?

Mondermann: Es wurde so gebaut. Dann vergingen einige Monate, in denen ich nichts hörte. Eines Tages fuhr ich mit einem Geschwindigkeitsmesser hin, um das Tempo der Autos zu kontrollieren. Das Ergebnis erstaunte mich. Die Geschwindigkeit war um die Hälfte zurückgegangen. Die Autos fuhren nicht mal mehr 30.

SPIEGEL ONLINE: Also wird es sicherer, wenn es weniger Regeln gibt?

Mondermann: Ja, aber es hat mehr als fünf Jahre gedauert, bis ich verstanden habe warum. Das war anders als alles, was ich je gelernt hatte. Was ich erfahren hatte war einfach, dass sich das Verhalten der Menschen ändert, wenn man ihnen einen anderen Kontext gibt, auf den sie sich bezogen fühlen. Früher zum Beispiel, da sah ein Dorf aus wie ein Dorf, es gab eine Kirche, einen Laden, eine Schule und so weiter, man konnte die Straße lesen wie ein Buch. Aber die Verkehrsingenieure haben unsere Straßen uniform ausgestattet, und so sieht ein Dorf aus Sicht eines Pkw-Fahrers aus wie das andere. Also muss man alles auf Schildern erklären. Das ist doch Wahnsinn.

SPIEGEL ONLINE: In einem EU-Projekt werden jetzt Shared Space-Konzepte in sieben europäischen Städten realisiert. In Deutschland wird der Ortskern von Bohmte in Niedersachsen neu gestaltet. Was soll dort verändert werden?

Mondermann: Was wir dort verändern möchten ist eine Landstraße, die den Ort durchquert. Die ist viel befahren, und es ist nicht besonders angenehm, dort herumzuspazieren oder einkaufen zu gehen. Dabei könnte es ein ganz schöner Ort sein. Die Aufgabe ist also, das soziale Leben zusammen mit dem Verkehr besser funktionieren zu lassen, so dass die Straße wieder zum öffentlichen Raum wird und trotzdem der Verkehr besser fließt. Denn oft geht es langsamer viel schneller. An der Ampel zum Beispiel, dort muss man immer bremsen, warten und anfahren, das macht eigentlich nur Lärm und hat sonst überhaupt keinen Zweck.

SPIEGEL ONLINE: Das heißt, Sie wollen die Ampeln abschaffen?

Mondermann: Ja genau, damit es wieder ein bisschen ruhiger wird in diesem Dorf und der Verkehr zwar fließt, aber nur mit 15 bis 20 Stundenkilometern. Dafür aber kann man an dieser Kreuzung durchfahren. Nächstes Jahr muss der Entwurf stehen, und im Jahr darauf soll das Projekt dann realisiert werden.

SPIEGEL ONLINE: Muss der "shared space" also erst wieder neu erfunden werden?

Mondermann: Manchmal funktioniert es einfach, weil man es nie geändert hat, ohne zu wissen dass das "Shared Space" ist. In San Francisco zum Beispiel, wo das Streetcar, die Straßenbahn, einfach mitten auf der Straße hält und die Leute steigen aus. Und das funktioniert.

SPIEGEL ONLINE: Können Sie sich eigentlich noch als Privatmensch im Straßenverkehr bewegen, oder denkt da immer gleich der Verkehrsplaner über mögliche Verbesserungen nach?

Mondermann: Das müssen Sie meine Frau fragen, die findet, dass ich mich eigentlich immer mit Verkehr beschäftige. Und sie hasst es, weil ich dann immer so still bin.

SPIEGEL ONLINE: Hat sie recht?

Mondermann: Ja, ich kann kaum noch die Fahrt genießen, wie ein normaler Fahrer das macht, sondern analysiere alles um mich herum. Aber in einem Jahr werde ich 60, und dann gehe ich in Rente und kann mich mit anderen Dingen befassen. Meiner Frau zuliebe.

Das Interview führte Kati Borngräber

URL:

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,389289,00.html>

ZUM THEMA AUF SPIEGEL ONLINE:

Das Sicherheits-ABC: Von ABS bis Zentralverriegelung
(18.11.2005)

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,384251,00.html>

Motorrad-Sicherheit: Polster, Protektoren und Plastikpneus
(06.12.2005)

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,388770,00.html>

ZUM THEMA IM INTERNET:

Shared Space

<http://www.shared-space.org>

SPIEGEL ONLINE ist nicht verantwortlich für die Inhalte
externer Internetseiten.

© SPIEGEL ONLINE 2005

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH

From The Times

January 11, 2008

Hans Monderman

Traffic engineer who stripped roads of signs, marking and traffic lights to create a 'shared space' for cars and pedestrians



Hans Monderman pioneered the concept of the “naked street” by removing all the things that were supposed to make it safe for the pedestrian - traffic lights, railings, kerbs and road markings. He thereby created a completely open and even surface on which motorists and pedestrians “negotiated” with each other by eye contact.

Monderman worked tirelessly to prove that such roads are safer and, more than 25 years after his first experiment in the Netherlands, streets all over the world are being redesigned to the Monderman “shared space” model. He passionately believed that segregating cars and pedestrians was wrong and an imposition from the state. Instead, he claimed a natural interaction between the driver and the pedestrian would create a more civilised environment.

His maxim was: “If you treat drivers like idiots, they act as idiots. Never treat anyone in the public realm as an idiot, always assume they have intelligence.”

To prove his point, Monderman was known for boldly walking out on to his naked streets and junctions, turning his back on the moving traffic and walking to the other side to show that drivers would not run him over.

Streets all over the UK are now being stripped of traffic lights, kerbs and other street furniture deemed to be lulling motorists into a false sense of security. New schemes using his ideas include Kensington High Street and Exhibition Road in London and Brighton New Road. There are more than 40 “shared space” streets under development in Britain.

But it was not always thus. Monderman's radical ideas saw him initially vilified as a dangerous maverick by his fellow engineers and he had to overcome the deeply ingrained view of road safety engineering that has held sway since the seminal 1963 Buchanan Report on Traffic in Towns. Since then, British road safety manuals have been crammed with directives on traffic lights, barriers and road markings.

The Department for Transport's Design for Streets manual was recently rewritten to encourage local authorities to redesign on shared space principles and 12 UK councils have pledged wholesale redesign of their streets. In his last UK interview with New Civil Engineer magazine in November, Monderman hailed the “amazing progress” of shared space schemes in Britain.

Even so, his ideas still drew strong opposition and Guide Dogs for the Blind was the latest group to condemn shared space. The charity recently claimed that blind and partially sighted people would be “socially excluded” because they can't make eye contact with drivers and their guide dogs are trained to use kerbs.

Johannes Ieve Monderman was born in the town of Leeuwarden in the province of Friesland in 1945. As a child he had a reputation as a “boy who fixed things” and neighbours would ask him to repair their radios or telephones. His early knack for problem solving and interest in geology led him to train as a civil engineer. Once qualified and employed as a municipal engineer, designing roads in Friesland, he quickly became interested in road accident investigation. His interest developed further when he became a driving instructor in his spare time. His experience observing at close quarters how drivers read roads informed his later work.

Road safety became an important political issue in the Netherlands after a spate of fatal road accidents involving children in the late 1970s. As a result, the Netherlands Government appointed regional road safety investigators throughout the country. In 1982 Monderman was appointed as an investigator for Friesland.

Soon after starting in the role, sudden budget cuts led to the scrapping of planned traffic-calming measures in the village

of Oudehaske, where two children had been killed in road accidents. Monderman suddenly hit upon the idea of stripping out all the remaining highway signs and furniture to create a plain, even surface. To his astonishment he found that drivers cut their speeds by an average of 40 per cent when driving through the village. It was a defining discovery and further experimentation confirmed that naked streets cut speeds far more than speed humps because they increased drivers' awareness of their surroundings and thus caused them to slow down. Monderman developed his approach and has since put in place more than 100 shared space schemes in his native Friesland, and in Groningen and Drenthe provinces.

But it was not until 1992 that the first big urban application of shared space was completed at the town of Makkinga, where every trace of road signs, markings and signals was removed. Monderman's designs went beyond merely stripping out highway measures. The skill was in combining engineering with human psychology and demonstrating an appreciation of a place and how people would read it.

Monderman was virtually unknown outside Friesland until recent years when the public realm, and street design in particular, moved rapidly up the political agenda. In the UK, for example, newly created bodies such as the Commission for Architecture and the Built Environment (CABE) began to champion Monderman's work. Last year the Conservative Party's transport spokesman backed the expansion of shared space in Britain.

There was a new hunger for innovative ideas about public space and road safety, and in 2001 articles on Monderman in the New York Times and International Herald Tribune generated a surge of media interest. It was soon after this that his biggest urban schemes, such as the La Weiplein junction in Drachten, were completed.

A European Union research project into shared space was launched in 2003 and naked streets began to appear in Austria, Belgium, Germany, Sweden, Denmark and Switzerland. The concept has since spread to the USA, Canada, Russia, South Africa, Australia, Japan and Brazil.

Mayors, policymakers and journalists from all over the world started to converge on Friesland, and Monderman spent much of his time in recent years patiently conducting them around his shared space projects.

Monderman was a gentle soul who never broke out of the mould of the quiet and unassuming traffic engineer. Thick-set and bearded with a placid face, Monderman was a man on whom the mantle of a world-famous "shared space guru" never sat comfortably. It was his persistence and patience in implementing shared space schemes in the Netherlands over three decades that finally broke the fierce resistance to his ideas, rather than any obvious charisma.

Nor was he a typical road safety campaigner; he was a "suit and tie man" who loved cars and insisted that the car was part of the solution and not the problem.

And unlike many of the other leading lights of road safety, Monderman was not an academic or a political lobbyist but remained a practising engineer who continued to add to his vast technical knowledge in road design.

The UK's leading shared space consultant, Ben Hamilton-Baillie, wrote of him: "What is so remarkable about the man is that he has achieved such a transformation of traffic engineering (not a profession famed for its profound thinking and original analysis) through remarkable persistence, patience and professional commitment."

Monderman's wife, Tineke, and two sons survive him.

Hans Monderman, civil engineer and road safety expert, was born on November 19, 1945. He died of prostate cancer on January 7, 2008, aged 62

[Contact our advertising team](#) for advertising and sponsorship in Times Online, The Times and The Sunday Times. Search globrix.com to buy or rent UK property.

© Copyright 2008 Times Newspapers Ltd.

This service is provided on Times Newspapers' [standard Terms and Conditions](#). Please read our [Privacy Policy](#). To inquire about a licence to reproduce material from Times Online, The Times or The Sunday Times, click [here](#). This website is published by a member of the News International Group. News International Limited, 1 Virginia St, London E98 1XY, is the holding company for the News International group and is registered in England No 81701. VAT number GB 243 8054 69.

