

## **Männchen, made in GDR**

Lichtsignalgeber und ihre Symbole für Fußgänger oder: Wer hat eigentlich die „Ost-Ampelmännchen“ erfunden?

Von Regine Walter-Lehmann

Die Figuren sind grün oder rot, ihr Umfeld schwarz, kreisförmig begrenzt. Sie treten nur in zwei Positionen auf und in vorgeschriebenen Kostümfarben: en face in Rot, écarté in Grün. Ihre Auftritte sind vorprogrammiert, ein gemeinsames Erscheinen unmöglich gemacht. Dafür sorgt ein Heer von Lichtsignalsteuerungsstrategien, das unter mannigfaltigen verkehrs- und regelungstechnischen Gesichtspunkten „die Bewältigung bestimmter Verkehrsmengen sicher und mit geringstmöglicher Behinderung“ gewährleistet (sicherheitsphilosophische Maximalforderung an das Anspruchsniveau des Verkehrsablaufs, „level of service“ genannt).

Zuweilen wird die Verkehrsmenge durch den Menschen selbst als Fußgänger mitbestimmt. Für diesen Sonderfall der Straßenverkehrsleittechnik wurden diese besonderen Figuren erdacht.

(Fast) alle Verkehrsingenieure, Sicherheitsphilosophen der Lichtsignalsteuerung und andere Fachmänner nennen sie privat selbstverständlich auch „Ampelmännchen“. Zumindest im deutschsprachigen Raum.

Weltweit kommunizieren die Symbole der Signale für Fußgänger mit ihrer Teilverkehrsmenge auf die gleiche Art und Weise: Erscheint uns das rote Ampelmännchen auf der uns gegenüberliegenden Straßenseite, ist unsere gewünschte Bewegungsrichtung gesperrt und wir sollten besser stehen bleiben. Nach der Straßenverkehrsordnung müssen wir es sogar. Erscheint uns das grüne Ampelmännchen, dürfen wir ihm entgegenzueilen. Zügig voran und ohne stehenzubleiben, etwa um zu überlegen, ob wir wieder zurückgehen sollten, wenn plötzlich das rote Ampelmännchen erscheint, ohne daß wir das grüne bereits erreicht hätten. Derart systemgerechtes Verhalten ist hier durchaus angebracht, soll es doch unsere Transportqualität innerhalb des Fahrzeugkollektivs sichern. Wir wollen rüber! Und nicht überfahren werden, egal wie heftig die Diskussion

um unsere Stellung innerhalb dieses Kollektivs auch geführt wird („Fußgängerbasisinitiative Schmargendorf“ contra „Tempo 100? – ohne uns! E.V.“).

Internationale Normenkonferenzen verpaßten den Ampeln in Bielefeld, Rio de Janeiro oder Chicago den gleichen Rot- bzw. Grünton, und die RILSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen) schreibt die äußere Form der Masken in millimetergenauen Abmessungen komplett vor. Diese sind weltweit dem Miniatur-Schattenriß von Mega-Schläger-Helden wie J.C. van Damme nicht unähnlich – kurz bevor er alles tun wird (rot) und auf seinem Weg nach Hause (grün).

Weltweit? Wann haben Sie eigentlich zuletzt an einem lichtsignalgeregelten Übergang für Fußgänger in Magdeburg, Suhl oder Berlin-Pankow aufgepaßt?

Der rote, kleine Kerl dort im bodenlangen Talarumriß, der einen Bauchansatz zu verdecken scheint, hält seine dicken Arme weit ausgebreitet und die Fußgänger auf. Und das kann dauern! Während der Hauptverkehrszeit gar erhält der Fußgänger ausreichend Zeit, um sich unter dem breitrempigen, flachen Hut das scheinheilige Grinsen von Pater Brown vorzustellen, der seine wartenden Schäfchen locker im (daumenlosen) Griff hat. Beispielsweise. Selbstverständlich tut das dort niemand mehr, weil die neuen Bundesbürger „ihre Männchen“ schon länger kennen und außerdem die Wartezeit auch lang genug ist, das Merkblatt für Arbeitslose oder die Info-Broschüre für Beamtenanwärter durchzublättern.

Schade nur, daß das grüne Männchen immer so schnell wieder verschwindet: mit geblähten Backen, keck die Nase im Wind, Hut schon fast in den Nacken gerutscht, eilt es mit ausgreifendem Schritt davon, Faust nach vorn. Vorwärts! Niedlich!

„Soweit ich weiß, wurden die Ampelmännchen von Rostocker Kindergärtnerinnen erfunden“, überlegt eine Mitarbeiterin des polizeihistorischen Museums in Berlin-Tempelhof. Neuerdings mißtrauisch gegenüber ihren Erinnerungen, fügt sie hinzu: „Aber wahrscheinlich ist das auch wieder so eine DDR-Legende!“ Es ist eine. Die wahre Geschichte geht ganz anders.

„Er startete und trat aufs Gas, und der Wagen schoß wie ein Projektil los (hinter den Fenstern schwankten Scheibengardinen) und schleuderte kreischend um die

Ecke. Sie fuhren die Hauptstraße hinab, die im rechten Winkel auf die Chaussee stieß; auf der einen Seite der Chaussee erstreckten sich Roggenfelder und Gemüsebeete, auf der anderen ein langer Wohnblock, der wie ein Betonriegel vor der Stadt lag, und hundert Schritt hinter dem Block wucherte eine Laubenkolonie, eine schnell wachsende, fahlgrüne, zäh in den Sand geklammerte Bodenflechte.“

Der da nur wenige Zeilen später einen Sattelschlepper per Lichtlupe drangsaliert, um seinen Wagen mit hundertdreißig über die eroberte Betonbahn zu jagen, heißt Jazwauk, ist 28 Jahre alt und einer der Protagonisten in Brigitte Reimanns Roman „Franziska Linkerhand“. Jazwauk plant und baut die Neustadt, die die Laubenkolonie verschwinden lassen soll, und gibt noch 10 km/h dazu, wenn er gemeinsam mit der jungen Kollegin Linkerhand und 140 Sachen Kopf und Kragen riskiert. „In solchen Augenblicken fand sie ihn liebenswert.“

Architekten, Konstrukteure, Chemiefacharbeiter oder Ingenieure, die in der Prosa über die junge DDR am Aufbau der Städte, an innersozialistischen Konflikten und an der Festigung des Staates beteiligt sind: sie rasen! Traktoren, Mopeds, tomatenrote Wartburgs, Kipper, ja, selbst Dispatcherwagen und Dumper werden in der Regel mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.

Die SED hatte bereits beschlossen, daß wesentliche Aufgaben gelöst seien und der reale Sozialismus von den Massen mit allen Vorzügen und Widersprüchen angenommen worden war. Sie wandte sich einer neuen Epoche zu: der Gestaltung des sozialistischen Hier und Heute. In den Kalten-Kriegs-Medien des Westens schon vorher als „Propagierung des Banausentums“ ausgemacht. Wir befinden uns am Anfang der sechziger Jahre.

Die Mauer steht schon, der 1. Siebenjahrplan ist nach drei Jahren unerfüllt beendet. Chruschtschow nimmt an Walter Ulbrichts 70. Geburtstag teil. In der HO gibt es Anoraks und Blue Jeans zu kaufen. Die drei Ehrentitel ‘Brigade der hervorragenden Leistung’, ‘Brigade der kollektiven Aktivistendarbeit’, ‘Brigade der besten Qualität’ werden durch das ‘Kollektiv der sozialistischen Arbeit’ ersetzt. „Dem Ingeniör ist nichts zu schwör“, tümelet das Volk, und seine Partei läßt sich immer mehr vom Gedanken Lenins leiten: „Der Ingenieur wird über die Ergebnisse seiner Wissenschaft zur Anerkennung des Kommunismus gelangen.“

Das Angebot an Südfrüchten und Wohnungen reicht noch immer nicht aus, Braunkohlebitumen dagegen ist im Überfluß vorhanden, nur fehlt es an Verschleißfestigkeit, und so bleiben die 47.000 km Straßen im großen und ganzen, so wie sie sind, Namensänderungen ausgenommen. „Stalinstadt“ heißt „Eisenhüttenstadt“.

Es gibt 120.000 Lastwagen, 80.000 Traktoren, fast 300.000 PKWs und rund 900.000 Mopeds. Zwischen den größeren Städten werden Wettbewerbe zur Hebung der Verkehrssicherheit und Minderung der Zahl der Verkehrsunfälle durchgeführt, und es gibt noch immer eine gesamtdeutsche Equipe, die sich getrennt auf die olympischen Spiele in Tokio vorbereitet.

Die sechziger Jahre in ihrer besten DDR-Zeit.

Brigitte Reimann beginnt mit ersten Arbeiten an ihrem Roman, und Gertrud Krause schreibt aus der Mark Brandenburg an ihre Enkel in Westberlin: „Die haben alle hier gearbeitet wie die Verrückten. Ein neuer Bahnhof kommt auch noch ganz in unsere Nähe, ja, ja, Priort macht sich und ist eine Reise wert. Aber trotzdem beten die Leute, lieber Gott, mach' mich fromm, daß ich bald nach Spandau komm'!“

Mehr oder weniger erfolgreich – „man schreibt und schreibt, vertut seine ganze Freizeit, und dann landet doch alles nur im Schrank“ (schreibender Arbeiter aus Leipzig) –, mehr oder weniger talentiert erfinden sich Politbüro, Intellektuelle, Schriftsteller und andere Kulturschaffende ihren sozialistischen Mitbürger. Das männliche Modell hat häufig ein Granatkreuz und Literaturkenntnisse, verfügt über ein Planerhirn, hat junge, große Hände und widrige Erfahrungen beim Aufbau bereits verarbeitet.

Wer oder was sollte dieses selbstbewußte Musterstück historischer Überlegenheit hinterm Steuerrad aufhalten können?

Das Mädchen auf der Kreuzung „mit den flinken Fingern einer Tamburinspielerin. Ihr Mützchen segelt schräg auf lacksteifen Wellen“?

„Das Männchen-Schema an sich ist geeignet, um Menschen anzusprechen“, bedenkt noch einmal Karl Peglau seine Vorschläge zu „Fragen der Regelung und

Sicherheit von getrennt zu leitenden Verkehrsströmen im Straßenverkehr“, die er vor mehr als dreißig Jahren formulierte.

Der agile Diplom-Psychologe und Ingenieur im Ruhestand, Jahrgang 1927, verfügt über einen eher feingliedrigen Körperbau, und es ist anzunehmen, daß er auch zu Beginn der sechziger Jahre nicht das „Granatkreuz“ der literarischen Helden seines Landes besaß. Sportlich aktiv war er jedoch schon zu jener Zeit, in der er sich als leitender Mitarbeiter im medizinischen Dienst des Verkehrswesens als Neuerer der „Gesamtampelage“ annahm. (sprich: Gesamtampellahsche)

Im Auswahlkader der Sportvertretung der deutschen Reichsbahn reist der Tennisspieler Peglau u.a. bis nach Südfrankreich. „Cote d’Azur und so. Ich war damals noch so gut, daß ich ein bißchen sogar im europäischen Master mitgespielt habe. Die Vorbereitungskurse und das Training führten mich dann zuweilen etwas von der Arbeit weg. Ein Laster!“ erzählt er bei Kaffee und Keksen in seiner Pankower Wohnung – und zwischen den Spielterminen in der offenen Berliner Tennismeisterschaft ‘93, die er mit einem Sieg im Doppel beendete.

„Meine Vorschläge zur Verbesserung der Straßenverkehrsampeln in der DDR sind im wesentlichen 1961 formuliert worden.“

Als Mitglied und im Auftrag der Ständigen Kommission Verkehr beim Magistrat von Groß-Berlin reicht er ein Jahr später eine „Orientierungsstellungnahme“ ein, die seine Vorstellungen ausführlich darlegt und begründet. „Regelungsversuche an Straßenkreuzungen, gleich welcher Art, sind immer ein Eingeständnis der baulich nicht vollen Bewältigung der Straßengestaltung!“ heißt es da einleitend.

„Das muß mit dieser Klarheit gesagt werden, damit das progressive Denken sich nicht auf die Regelung des Verkehrs beschränkt, sondern diese nur als ein aus ökonomischen Gründen notwendiges *Durchgangsstadium* betrachtet.“

„Ich hatte das alles schon zigmal in der Hand, um es endlich wegzuwerfen.“ Karl Peglau blättert in den inzwischen vergilbten Seiten aus einer Periode des umfassenden Aufbaus des Sozialismus. Dokumente aus einer Zeit, in der nicht nur auf Parteitagsreden mit den „10 Geboten der sozialistischen Moral“ (Walter Ulbricht) das leidenschaftliche Lebensgefühl des sozialistischen Menschen gepriesen wurde.

Auch in der persönlichen Erinnerung der Menschen, die in den 60ern so um die 30 waren, gilt sie als eine stürmische, produktive Zeit, in der vieles möglich war, viel probiert wurde und viel verwirklicht werden konnte. („Janz prima! Hätte ‘n bißchen länger dauern können.“ Kohlenhändler aus Berlin-Weißensee)

„Kreuzungen sind Schnittpunkte von Risiken, die auch deutliche Unfallhäufungsquelle sind. Die Techniker haben sich auf das System ‘Regelung’ festgelegt und dafür wunderschöne elektronische Lösungen gefunden“, erläutert Karl Peglau seine verkehrsphilosophischen Eingangsworte von einst.

„Wir müssen sehen, daß wir das Regelungssystem nicht zu einem Ideal pervertieren. Letzten Endes ist die ganze Straßenverkehrsordnung eine Reglementierungsmaßnahme für ungelöste Probleme. Daß die riesig sind, wissen wir alle. Aber es muß weitergehen.“

Nun kommt es in der Zwischenzeit immer wieder zu unerläßlichen Überschneidungen und damit auch zu Regelungen, die jedoch „den innermenschlichen Bedingungen nicht zuwiderlaufen, sondern deren Tendenzen aufnehmen sollten“, formuliert Peglau 1962.

Aus Versehen, sozusagen, kollidieren zuweilen seine verkehrsphilosophischen Grundlagen mit den grundsätzlichen Voraussetzungen seines Staates.

„Das wurde dann ganz finster gesehen“, erinnert er sich an eine Auseinandersetzung, die ihn fast seine „Stellung gekostet“ hat. „Wir hatten sogenannte Verkehrssicherheitskonferenzen, für die immer auch Referenten gesucht wurden. Ganz kurzfristig wurde ich auch angesprochen und konnte mein Referat nicht mehr vorlegen. Wir mußten eigentlich alles vorlegen, was referiert werden sollte, weil das ja gesellschaftlich große Gremien waren, vor denen man sprach. Ich trug also meine Gedanken vor, dachte, das kann ja nicht schaden, und hatte die eben nicht prüfen lassen. Ich forderte damals, daß man auch mehr Sicherheit dadurch erreichen könnte, indem man an Kreuzungen und Übergängen Gitter, kleine zaunähnliche Gebilde aufstellt, damit die Menschen nicht einfach überlaufen können. Da hab ich dann eins draufgekriegt. Was ich denn für ein negatives Menschenbild hätte, daß ich sie hinter Gitter bringen wollte, daß ich sozusagen Berlin vergittern wolle. Man hatte einfach nicht begriffen, daß man das Risiko verkleinert, indem man Menschen nicht in die Risikozonen läßt!“

Karl Peglau behält seine Stellung, bleibt Mitglied der Ständigen Kommission und listet auch weiterhin heftige Mängel am Menschenbild auf. „Wir haben geistig eingeschränkte Menschen, alte Menschen, aktuell eingeschränkte Menschen, durch Krankheit oder dadurch, daß sie Alkohol getrunken haben, Farbuntüchtige oder einfach junge, bequeme, undisziplinierte Menschen, die können wir nicht vom Verkehr ausschließen, zumindest nicht als Fußgänger.“

Ausschließen wollte er mit seiner Arbeit allein „die Wirksamkeit dieser Mängel“ und sah sich dabei „humanistischen Ansätzen für Reglementierungsmaßnahmen“ verpflichtet.

„Wir wollten durch gestaltpsychologische Elemente erreichen, daß auch dem primitivsten Bürger unter uns klar wird, wie er sich zu verhalten hat!“

Mit dürren Worten kommentiert der Ingenieur Siegfried Kirchner, wie Peglau Jahrgang 1927, das dicke Papier seines ehemaligen Kollegen. Als freier Mitarbeiter der Bundesanstalt für Straßenwesen, Außenstelle Berlin, bleibt er auch im Ruhestand der Neuerer von einst. Aus recyceltem Altglas hat er einen Straßenbelag von ausreichender Verschleißfestigkeit ersonnen, der billig zu produzieren wäre. Leider ist diesmal das Interesse des zuständigen Ministeriums noch nicht sehr deutlich.

Quasi mit der Handkante des Verkehrsingenieurs entlarvt Kirchner die „Geschichte der Ampelmännchen“ als überflüssigen Romantizismus. „Das ist alles Quatsch! Ampeln und demzufolge Ampelmännchen gibt es bei mir nicht. Das sind Lichtsignalanlagen, Lichtsignalgeber, Lichtsignalbilder.“

Und eben diese „Gesamtampelage“ wurde in „enger, freundschaftlicher Zusammenarbeit, die das Fachleben so hat“, erdacht – „es muß alles über den Subcortex einströmen können und eben nicht über den Cortex“ (Peglau) – und konstruiert – „der Mensch muß mit der Technik nicht zurechtkommen, sondern einfach drin leben“ (Kirchner). „Sicherheit schaffen ist besser als Sicherheit fordern!“

„Es war nicht etwa so, daß wir Hinterwäldler waren, abgeschnitten, zugeriegelt vor der Welt.“ Auch Siegfried Kirchner erinnert die sechziger Jahre, in denen auf vielen Ebenen auseinandergedröselst werden mußte, was einst eins war, als eine Zeit, „in der große Freizügigkeit herrschte und auch über die Grenzen der DDR

hinaus gearbeitet werden konnte, bis hinein in die BRD. Im Gegenteil: es mußte doch ständig Weltstandard nachgewiesen werden.“

Der hat sich in Deutschland einstmals ungefähr so eingestellt: Leider konnten die Schupos mit ihren Handzeichen schon bald für nichts mehr garantieren, schon gar nicht die Sicherheit der Fußgänger. Sie konnten auch nicht mehr ausreichend verhindern, daß immer mehr der ca. 20.000 Kraftfahrzeuge im Berlin der zwanziger Jahre immer häufiger ineinanderbrummten oder sich in den zahlreichen Straßenbahnen verhedderten. Zunächst versuchten die Schutzpolizisten sich mit dem parallelen Einsatz von Klingeln, handzubedienenden Hupen und Flüstertüten. Als das weiter auch keinen Eindruck machte, schiffte sich eine Delegation der Berliner Straßenbahngesellschaft 1922 kurzerhand nach Amerika ein, um sich einen Verkehrsturm von der 5th Avenue in New York zu kaufen. Der stattliche, viereckige Turm imponierte mit vier kleinen Leuchten, die hoch oben unter seinem flachen Dach nebeneinander montiert waren und jede seiner vier Seiten zierte. Die rote Leuchte signalisierte den Fahrern 'Achtung', die grüne gab ihnen 'freie Fahrt', während die weißen und gelben Leuchten die Aufmerksamkeit der Fahrer auf die 'freie Fahrt' der Gegenfahrbahn lenkten.

Auf der Rückfahrt kam der Delegation der Turm abhanden, und er mußte zuhause von einer Tempelhofer Stahlbaufirma nachgebaut werden. Sein vorgesehener Standort wurde unterdessen umgebaut. Zwei Jahre nach der ganzen Aufregung stand 1924 die erste Ampelanlage in Deutschland auf dem Potsdamer Platz in Berlin. Als Ersatz für einen Schupo gedacht, demzufolge der preußischen Polizei die Kosten auferlegt wurden. Eine Sonderregelung für Fußgänger freilich konnte der Turm nicht aufweisen. Er paßte auch nicht auf die normalen Kreuzungen, und außerdem hatten sich die deutschen Länder bald nach seiner Aufstellung auf eine Dreifarbenverkehrsregelung geeinigt. Der Turm wurde durch Ampeln ersetzt, die mitten über die Kreuzung gehängt wurden. In den verschiedensten Ausführungen, z.B. in der des Erfinders Rochansky: über eine lackierte Scheibe, an deren Rande kleine Lampen angebracht waren, lief ein dicker Zeiger im Minutentakt über die Farbfelder rot, gelb, grün.

„Eine völlig unflexible Anlage, die es auch noch bis in die fünfziger Jahre hinein in Berlin gab. Für die Fußgänger besonders unpraktisch, da sie ja in der Mitte hing. Aus bestimmten Positionen mußten die Fußgänger sich immer erst

umdrehen, was ihren Weg nicht gerade einfacher und sicherer machte“, berichtet Herbert Liman. Er war der zweite Ingenieur, der im Nachkriegsberlin in das Amt des Verkehrsingenieurs berufen wurde, obwohl er eigentlich hatte Landwirt werden wollen.

Seinen Ruhestand widmet er der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft als 2. Vorsitzender sowie dem „Förderverein Museum für Verkehr und Technik“. Zur Zeit trägt er das Material zur Geschichte der Straßenbeleuchtung am Beispiel der Straße ‘Unter den Linden’ in Berlin zusammen und findet noch Zeit, auf seiner Terrasse zu Kaffee und Sonnenschein Geschichten über die Verkehrsampeln vorzutragen. Ihre neuere Ausführung hat er noch selbst mitgestaltet, „ganz pragmatisch mit der Schnipp-Schnapp-Schere“.

Nach vielen durch persönlichen Geschmack und unterschiedliche technische Standards geregelten Versionen (saloppes grünes Männchen im Rühmann-Stepschritt, properes rotes mit Hut und der Unterschrift HALT!, gar keine Männchen, dafür deutlich kleinere Ampeln mit runden roten, weißen – wahlweise gelben oder dunklen – sowie grünen Scheibchen, zusätzlich aufgestellt, mit Klingeln versehen ...) gibt es seit 1958 im Westteil Deutschlands einheitliche Lichtsignalgeber, auch für Fußgänger, orientiert am internationalen (West-)Niveau. Grünes Lichtzeichen für Fußgänger ist durch ein grünes Sinnbild ersetzt, rotes Lichtzeichen durch ein rotes Sinnbild, jede zusätzliche Beschriftung entfällt. Länger zuvor war man sich bereits über senkrechte Anordnung sowie Zweiphasigkeit einig geworden. (Zweifelsfrei gilt allen Verkehrsingenieuren die quasi archaisch vorgegebene Bedeutung von Rot = Warnung, Grün = Aufforderung.)

Die Einheitsdiskussion der Fußgängerampel begleiten selbstverständlich auch Debatten über ihre Gestaltung. Sollten männliche oder weibliche Figuren abgebildet werden, mit oder ohne Kind? Welche Textsorte sollte gewählt werden, falls es überhaupt einen Text geben sollte?

„‘Halt’ wurde zum Beispiel abgelehnt wegen des Befehlston, der in einer Demokratie nicht mehr angebracht sei. Empfohlen wurde ‘Warte’. Wegen des unangenehmen Beigeschmacks, ähnlich dem, den heute das Wort ‘Spare’ für die Menschen hat, wurde auch dies abgelehnt. Uns Technikern waren die ganzen Auseinandersetzungen ziemlich wurscht. Es ging uns wirklich nur um die Frage,

wie kriegen wir ausreichend Licht durch, und wird das auf der anderen Seite nicht überstrahlt.“

Kehren wir an dieser Stelle zum DDR-Standard zurück.

Um Erscheinungen der Dekadenz und des Verfalls vorzubeugen, gab es 1958 die Anordnung über die Programmgestaltung bei Unterhaltungs- und Tanzmusik. Und eine Anregung zur Entwicklung der Lichtsignalanlagen. Erstere hatte dafür Sorge zu tragen, daß 60% aller aufgeführten Werke von Künstlern geschaffen sein sollten, die ihren Wohnsitz in der DDR, der Sowjetunion etc. haben – und immerhin für die volksdemokratische Caterina Valente in Gestalt Bärbel Wachholz' sorgte. Die 'Anregung' blieb dagegen erst einmal liegen, und es blieb bei den Ampelanlagen aus dem „alten Westen“. Das war nun nicht beunruhigend, da deren Zahl völlig unbedeutend war. Bedeutsamer dagegen die ansteigende Zahl von Verkehrsunfällen. Als im Jahr 1963 an der Kreuzung Greifswalder Ecke Dimitroffstraße in Berlin 20 Verkehrstote zu beklagen waren, stand dort ein Jahr später und sechs Jahre nach ihrer Entwicklungsanregung die erste industriell gefertigte Lichtsignalanlage der DDR. Zu mitternächtlicher Stunde aufgestellt zur großen Freude ihrer Konstrukteure.

„Wir haben uns in den Armen gelegen, als wir sahen, daß alles klappte“, versichert Ingenieur Kirchner glaubwürdig.

„Das größere Problem war nicht die Anzahl der Anlagen, sondern der technische Standard, der außerordentlich gering war, obwohl er theoretisch hätte hoch sein können“, kommentiert Verkehrsingenieur Liman (West) die Arbeit seiner Kollegen (Ost) und spart nicht mit Komplimenten: „Für den Innenstadtbereich hatten sie abenteuerliche Konstruktionen, die ein hohes Können zeigten.“

Die Lichtsignalanlage, die unter derart schwierigen Bedingungen so glücklich errichtet wurde, gehörte aber nicht zu den von Peglau/Kirchner erarbeiteten speziellen Lichtsignalgebern, in deren Konzept auch die Symbole der Fußgängerampel eingebettet waren. „Wir wollten eine Doppelfunktion in die Sicherheit bringen“, begründet Karl Peglau die Erfindung aus verkehrspsychologischer Sicht und mit Verve.

„Die Farbe allein ist das Merkmal. Das zweite Sicherheitsmoment ist ein Formmerkmal. Ein Querbalken für Rot, ein Sperrbalken also, der sich auch in den

ausgebreiteten Armen des roten Männchens wiederfindet. Das gelbe Signal bleibt als Kreis erhalten. Schließlich eine dynamisierte Pfeilform in Grün, die sich auch in der gehenden Tendenz des grünen Männchens zeigt. Farb-Form-Signale!“

Den Vorschlägen, öffentlich vorgetragen und auf Fachkonferenzen diskutiert, räumt die Presse (BZ am Abend, Berliner Zeitung, ND, Sächsisches Tageblatt) kleinere Beiträge ein, und durch eine Umfrage bei Bus- und Taxifahrern werden sie mit einem volksdemokratischen Ergebnis von 99% bestätigt. Das Team Peglau/Kirchner hatte bereits einen ersten Aufstellungsort der deutlich größeren Anlage beschlossen – „nicht ich suche mir die Ampel, sondern die Ampel muß mir ins Auge springen“ (Peglau). Die Geräte waren hergestellt, da wurde ihre moderne Reglementierungsversion durch ihren Innenminister und internationale Anerkennungsbestrebungen gekippt.

„Mit dem Argument, daß wir leider nicht wirtschaftlich mächtig genug sind, um diese Anlage international durchzubringen. Es galt damals, möglichst nichts auffällig Eigenes hervorzubringen, sondern durch Anpassung den politischen Anerkennungskurs leichter zu machen“, interpretiert Karl Peglau das Scheitern der Farb-Form-Signale. Kollege Kirchner bleibt eher prosaisch in der Sprache der Eisenbahner, der historischen Sieger über die Seefahrer, zumindest in bezug auf Farbsymbolik und senkrechte Anordnung ihrer Lichtsignale: „Wenn eben was auf eingefahrenen Gleisen fährt, hebt man den Wagen nicht gern aus! Es war schon ein ganz großer Erfolg, daß wir diese Männchen genehmigt bekamen, die ja auch aus dem internationalen Rahmen herausfielen.“

„Wir hatten damals auch Schwierigkeiten, den Hut durchzubringen. Man hätte sie auch ohne Hut stehen lassen können. Aber es sollten lustige Männchen werden, auch um die bei uns hervortretenden Zwänge, die Uniformiertheit der Gesellschaft aufzulockern. Der Hut ist einfach gemütlicher.“

„Anschauliche Konkretheit“ nennt Karl Peglau sein Prinzip, das ihn nahezu zum klassischen sozialistischen Realisten werden läßt, den Chruschtschow dereinst im Wald wiederfand.

Nikita hatte nämlich im herrlichen russischen Wald, so erzählte er selbst, Sylvester 1962 in natürlicher Schönheit verbracht, die ihn anregte, im März 1963 eine Rede vor Kulturschaffenden der DDR zu halten. Er forderte diese auf, keine

Theater in Form von fünfzackigen Sternen zu bauen, wie es bei ihm zu Hause leider bereits geschehen war – „wie viele überflüssige Ecken gibt es dort“ –, und schon gar nicht die Tannen mit den Wurzeln nach oben zu zeichnen. „Um hinterher zu behaupten, das sei das Neue, das Progressive. Nein, Genossen!“

Doch. Es wurden zwar keine Tannenbäume auf den Kopf gestellt, aber schon bald nach Chruschtschows Rede stand ihr Symbol auf den Straßenverkehrszeichen zur Modernisierung an. Die „Gruppe 4“ der Kunsthochschule Weißensee, die 1973 den Auftrag bekam, mußte sich schon nicht mehr den Vorwürfen des volksfeindlichen Formalismus und „Abstraktionismus“ stellen. Den Auftrag bekam sie von Siegfried Kirchner, als Leiter der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Straßenwesens – „ich war ja damals mehr oder weniger autark in der ganzen DDR zu allen Fragen der Verkehrsleittechnik“.

Der Gebrauchsgraphiker Professor Klaus Wittkugel, dessen führende Gestaltungskraft u.a. eine australische Kunsthallenbesitzerin nach der Wende veranlaßte, einen ganzen Container vollzukaufen mit typisch durchgestylten Gegenständen des täglichen DDR-Bedarfs, jener Professor nahm sich der „Gruppe 4“ an, und gemeinsam novellierten sie die Piktogramme für den gesamten Straßenverkehr, einschließlich der Schrift. Mit der neuen Straßenverkehrsordnung werden die Zeichen 1977 verbindlich für die DDR, und wer sie kennt, wird einige auch nach der Renovierung der ersten gesamtdeutschen Straßenverkehrsordnung wiederfinden.

„Ich habe mit Professor Wittkugel gerungen. Er wollte die größten Abstraktionsmerkmale. Er war so: Dreieck Frau, Viereck Mann. Und ich war sein Gegenspieler, der sagte: ‘Nein, anschauliche Konkretheit!’“ Karl Peglau saß in der Kommission, die die unter der Prämisse „vereinfachende Prägnanz“ erarbeiteten Vorschläge zu begutachten hatte.

„Niemals werden diese Figuren eine derart leichte und freundliche Ansprechung finden“, bedauert Karl Peglau noch heute „diese dürren Männchen“ in den Wittkugelschen Piktogrammen, die „hier und da einen Strich haben“.

Hier und da wird der inzwischen verstorbene Professor schon mal zum Erfinder der Ampelmännchen gemacht. „Mit den Männchen hat Professor Wittkugel

überhaupt nichts zu tun. Bei der Novellierung ging es um Verkehrszeichen, und wir haben Lichtsignalbilder entworfen und konstruiert.“ Basta à la Kirchner.

Und diese Lichtsignalbilder werden durch tatkräftige Unterstützung eines Standardsachbearbeiters der DDR 1974 zum DDR-Standard gemacht, mit rechtsverbindlichem Charakter – TGL 12096, Blatt 4 (Technische Güte- und Lieferbedingungen). Hergestellt wurden sie schon vor dem Jahr 1974, von einer Firma im Thüringischen. Vereinzelt wurden sie auch schon vorher eingesetzt.

„Da es nur einen zentralen Auftraggeber und eine Herstellerfirma gab, war das alles machbar, auch ohne förmliche Verordnung“, plaudert Ingenieur Georg Probiesch, der jetzige Leiter der Forschungsstelle Verkehrstechnik der BAST, aus dem Nähkästchen der „Ehemaligen“. So heißt die DDR bei den neuen Bundesbürgern.

Rumgebaut wurde an den Symbolen auch gern, was Herr Kirchner selbstredend nicht gern sah und sieht.

Georg Probiesch: „Als unsere Dienststelle 1983 umzog, habe ich an alle eine Mitteilung versandt. Auf der hatte ich das grüne Männchen etwas gekippt, so daß es noch mehr läuft und gleichzeitig eine Telefonschnur hinter sich herschleift. Also, man kann die albernsten Dinge damit machen.“

Selbst in aller Öffentlichkeit konnte man es. Das grüne Männchen mit Rucksack und Pfeife auf dem Weg vom Hauptbahnhof zur LPG, mit der Softeistüte in der Hand unterwegs zum Klubhaus oder einfach während eines verregneten Sommers mit Regenschirm bedacht.

Am Fußgängerübergang Johannisstr./Jury-Gagarin-Ring in Erfurt z.B. kann man sie noch heute sehen, die Erfindungen eines Mitarbeiters der Stadtbeleuchtung Erfurt, der immer mal wieder die Schere an die Alu-Maske setzte. Die Kunst dem Volke!

„Wir haben das mit Schmunzeln quittiert und nicht etwa gesagt: ‘Du, du! Das entspricht nicht den Bestimmungen!’“ erinnert sich Herr Probiesch. Jedoch wurden nur Veränderungen am grünen Männchen zugelassen, während das rote tabu blieb.

Mit dem Inkrafttreten der neuen Straßenverkehrsordnung übernimmt 1978 die VEB Signaltechnik in Wildenfels die Herstellung und wird zum Alleinproduzenten der Verkehrsampeln. Überfordert werden die Mitarbeiter des Betriebs, der zu Beginn des Jahrhunderts noch Automobile baute, mit der Fertigung nicht. Zum Ende der DDR gibt es insgesamt 1.200 Ampelanlagen. Zur gleichen Zeit gibt es im Westteil Berlins rund 600 Anlagen mehr und ca. 60.000 in der Bundesrepublik.

Die VEB Signaltechnik heißt nun Signaltechnik GmbH und stellt unter der Leitung ihres ehemaligen Betriebsdirektors Joachim Roßberg und mit einem „abgeschlankten Mitarbeiterstab“ transportable Ampelanlagen, Verkehrszeichen, Warnleuchten und andere Sicherheitsbaken wie Guß-Straßenpoller her und vermietet diese „auch nach ihren Wünschen gestaltet“.

Aber soweit ist die Geschichte noch nicht.

Zunächst einmal gestaltete sich das Leben auf der Kreuzung in der DDR weiter – auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung, unterstützt durch moderne Ge- und Verbotsschilder und zusätzlich geregelt durch Verkehrspolizistinnen. Diese laufen schon mal „im Winter, als alle Verkehrsmittel im Schnee steckten, um zwei Uhr nachts von zu Hause los“, um pünktlich um vier ihr „Leben auf der Kreuzung“ zu beginnen. So jedenfalls liest es sich in der gleichnamigen Reportage von Margarethe Vierjahn über eine Berliner Verkehrspolizistin. Der „Meister der VP“ hatte sich einen Herzenswunsch bereits erfüllt. „Ich wollte das können, was ich bei den sowjetischen Soldaten, die damals mit zwei Fähnchen den Verkehr auf Berlins Straßen lenkten, gesehen hatte.“ Ihr zweiter stand 1997 zur Erfüllung an: „Ich kann mir nicht vorstellen, daß ich eines Tages nicht mehr auf meiner Kreuzung stehe. Was ich mir wünsche? Na, wenige Unfälle natürlich – und noch mehr Autos, die bewältige ich auch noch!“

Die Bewältigung der nachfolgenden Zeit des „reifen Sozialismus“ gestaltet sich indes nicht ganz nach Wunsch, trotz gegenteiliger Beteuerungen ihrer Konstrukteure. Das soll hier jedoch nicht in aller „Breite und Vielfalt“ vertieft werden.

Breit ist jedenfalls die Schlange derer, die auf die Auslieferung des bereits im Jahr der Weltfestspiele der Jugend und Studenten (1973) bestellten Autos warten.

Massenhaft breitet sich die Sehnsucht aus, den getunten Trabi endlich über'm mecklenburgischen Kopfsteinpflaster voll ausfahren zu können. Vielfältig sind die Beschaffungsmaßnahmen der dazu notwendigen Werkzeuge und Ersatzteile.

Der Wunsch der Mehrheit nach kompletten Sätzen von Schraubenschlüsseln vergrätzt besonders die Schriftsteller, die – sofern sie nicht emigriert, verboten, eingewiesen oder ausgebürgert sind – inzwischen zu anerkannten Repräsentanten eines neuen Typs DDR-Literatur avancierten.

Gewissermaßen aus Rache lassen sie ihre Helden zu schmalbrüstigen, graugesichtigen Hanseln herunterkommen, die verschlossen, grüblerisch, krank gar, auf der Autobahn Unfälle bauen. Sie hauen nicht mehr mit der Faust auf den Tisch, sondern schlagen Frauen, z.B. mit dem Handrücken ins Gesicht, wenn diese sie gerade durch einen beherzten Griff ins Steuer vor einem Unfall bewahrt haben.

Und sie schreiben so etwas auf. „Auf dem Bürgersteig vor dem Reisebüro stand ein ausgebranntes Auto, in dem Kinder spielten. Das Dach fehlte. Die Stützschrägen, gekrümmt und mit verkrustetem narbigem Lack bedeckt.“ (Der fremde Freund, Christoph Hein, 1982)

Damit machen sie sich zu Beginn der achtziger Jahre im Westen beliebt. In Wirklichkeit ist es natürlich ganz anders. Nicht die Kinder spielen in Autowracks, sondern spielende Kinder werden von Autos zu Wracks gefahren. In jedem vierten Fall gibt man ihnen auch noch selbst die Schuld: „Hauptursache sind impulsives, unbedachtes und unaufmerksames Betreten der Fahrbahn.“ (Verkehrssicherheit aktuell, 1984)

„Was, ihr habt noch nie gehört, wie man Straßen überquert? Wißt ihr, wer euch helfen kann? Ich, der grüne Ampelmann! Ist mein grünes Licht zu sehn, könnt ihr sicher rübergehn. Seht ihr meinen Freund in Rot, heißt das immer: Gehverbot!“

Finanziert über Haushaltsmittel der Polizei und Gelder der staatlichen Versicherung, organisiert Margarethe Vierjahn, die die Pressearbeit des Verkehrsministeriums mitbestimmt, die Peglau/Kirchnerschen Lichtsignalbilder 1984 als neue „Leitfiguren“. Auch für einige Kulturschaffende. Noch im selben Jahr gewinnen die Kurzfilme von Friedrich Rochow zu der Musik von Reinhard Lakomy auf einem Festival in Karlovy Vary den Sonderpreis der Jury. Die

„Ampelmännchen“ werden als Zeichentrickfiguren lebendig und helfen den real handelnden Kindern „Stiefelchen und Kompaß-Kalle“ sowie dem Hund „Wuff“. Die Texte werden von dem Kinderbuchautor Nils Werner geschrieben, die Filme im Abendgruß des Deutschen Fernseh-Funks gezeigt („Sandmännchen“).

Margarethe Vierjahn, die heute die betriebsinterne Zeitung der Berliner Polizei „im Alleingang, so alle sechs Wochen“ herausgibt, kann die Eingangsverse noch zitieren: „Stiefelchen und Kompaß-Kalle, das sind Kinder wie wir alle ...’ Wenn Sie die Filme finden, die sicher irgendwo auf dem Dachboden des ehemaligen Innenministeriums herumliegen, dann rufen Sie mich an!“ bittet sie.

„Gründen Sie bloß keine Bürgerinitiative zum Erhalt der Ampelmännchen“, bittet dagegen ein Mitarbeiter der Bundesanstalt für Straßenwesen, die Auseinandersetzungen um den „grünen Pfeil“ noch in den Knochen. „Der Weg ist eindeutig: wenn ein zigfaches an Ampelanlagen in den alten Bundesländern existiert, müssen natürlich die umgestellt werden, die zahlenmäßig geringer sind. Die Umstellung erfolgt jedoch sukzessiv, d.h. dort, wo nichts an einer bestehenden Ampelanlage gemacht werden muß, bleiben auch die alten Ampelmännchen dranhängen.“

Und was passiert mit einer alten Ampel, an der „etwas gemacht“ werden muß? „Die kommt auf den Müllplatz der Geschichte!“

Siegfried Kirchner hat einen anderen Vorschlag. „Wir bauen doch das ‘Haus Europa’, und da müssen wir doch das Beste nehmen.“ In diesem Fall kein unangemessenes Eigenlob. Denn das Beste an dieser Geschichte stammt aus der Feder von Anneliese, „Ännchen“ Wehner. Die Hobby-Zeichnerin, die nebenbei auch Glückwunschkarten anfertigte, hat den Männern die „Männchen“ entworfen. Als Sekretärin von Karl Peglau und Mitarbeiterin im Dreierteam. Das wiederum ergäbe eine neue Geschichte.

aus: Ilse Bindseil u. Monika Noll (Hg.), Frauen 6: Erinnern und ., Freiburg (ça ira Verlag) 2000