

Shared Space aus der Sicht eines Verkehrspsychologen

Prof. Dr. Bernhard Schlag
TU Dresden

Shared Space

ist keine neue Verkehrssicherheitsidee – aus dieser Richtung kommen eher die Bedenken.

Shared Space ist eine neue Perspektive der Raumentwicklung („Raum für alle“), dient zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf unseren Straßen und Plätzen, zur Rückgewinnung und Re-Urbanisierung von Verkehrsflächen.

Wo dies bereits erfolgt ist, z.B. in Fußgängerbereichen („Fußgängerzonen“) ist SS keine Alternative.

Unstrittiges Ziel – aber ist Shared Space der beste Weg? Sind die Verkehrssicherheitsbedenken auszuräumen? Alternative Wege?



Einige Shared Space Maßnahmen und ihre psychologischen Hintergründe und angenommenen Wirkungen

1. Entfernung aller Verkehrszeichen, Markierungen, Lichtsignalanlagen
2. Regelung durch Kommunikation
3. Veränderung des Fahrbahnbelags und/oder der Farbe
4. Einebnung der Verkehrsflächen und Entfernung der Bordsteine



Schlag
Frankfurt/M.



3

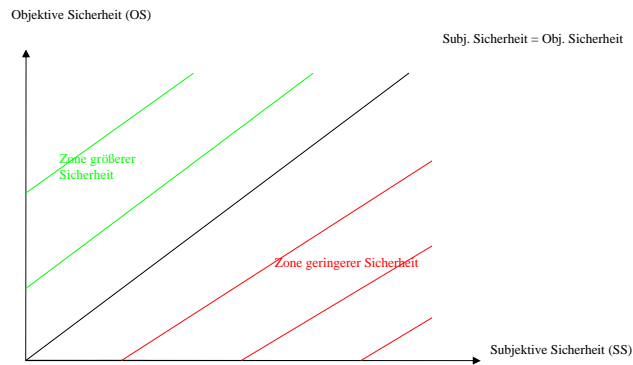
1. Entfernung aller Verkehrszeichen, Markierungen, Lichtsignalanlagen:

Zurücknahme der Führung durch Regeln

- geringere subjektive Sicherheit
- mehr Vorsicht
- Erhöhung der objektiven Sicherheit (Verhaltensadaptation).

Funktioniert das?

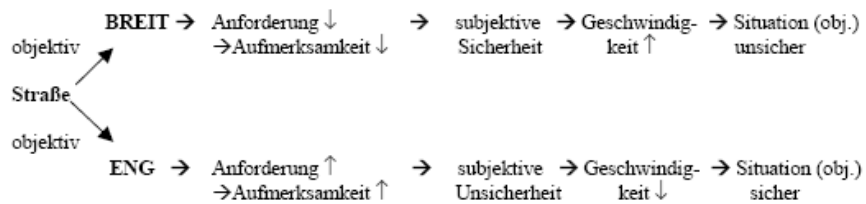
Sicherheit entsteht aus dem Verhältnis von objektiver und subjektiver Sicherheit



nach Klebelsberg

5. Paradoxe Sicherheitswirkung

a) Bei der Gestaltung der Fahrbahnbreite



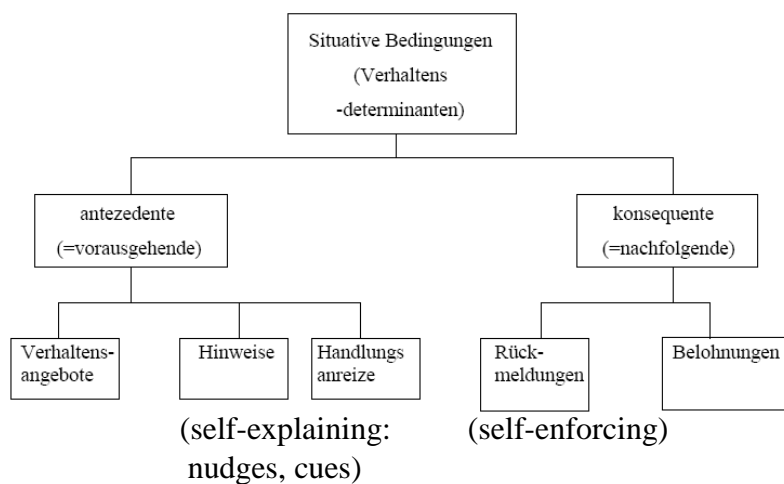
1. Entfernung aller Verkehrszeichen, Markierungen, Lichtsignalanlagen:
Zurücknahme der Führung durch Regeln → geringere subjektive Sicherheit
→ mehr Vorsicht → Erhöhung der objektiven Sicherheit (Verhaltensadaptation)
Frage: Welche Regeln gelten, wenn keine Regeln gelten?

2. Druck zur Regelung durch Kommunikation:
Frage: Kann Kommunikation miteinander den Verkehr rücksichtsvoll regeln
oder wird den Schwächeren der Schutz durch Regeln genommen
(Altruismus vs. Egoismus)?
Kommunikation setzt Kontakt voraus (Blickkontakt). Deshalb: Parkverbot!
Und: Das Aushandeln funktioniert nur bei niedrigen Geschwindigkeiten!

3. **Veränderung des Fahrbahnbelags und/oder der Farbe:**
Wiedererkennbares Erscheinungsbild, das klare Verhaltenserwartungen
(**Verhaltensskripte**) mitteilt: Prinzip der selbst erklärenden Straßen.
Frage: Wo funktioniert das? Falsches Verhalten benötigt Rückmeldung!

4. **Einebnung der Verkehrsoberflächen und Entfernung der Bordsteine:**
Frage: Dadurch Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer?

Verhaltenstheoretisch basierte Interventionsstrategien (nach Schahn, 1993, S.38)



Affordance

- Was kann man damit machen? Und wie geht das? (nudges, cues)



Constraints

- ... und was nicht! Schränkt die Nutzung ein und reduziert die Fehlerwahrscheinlichkeit,
- richtet die Aufmerksamkeit auf die notwendigen Tätigkeiten.



Feedback

- Was ist los? Was geschieht im Moment?
- Unmittelbar (kontingent), mit der Handlung synchronisiert.
- Visuelles, akustisches, haptisch-vibratorisches Feedback.



Alternative?
Begegnungszone:
Explizite Regelung



- n Geschwindigkeitsreduktion: 20 km/h
- n Bevorrechtigung der Fußgänger
- n Regelung des ruhenden Verkehrs

Fahrsimulation an der TU Dresden:

Vergleich

Shared Space – Begegnungszone – Normale Gestaltung

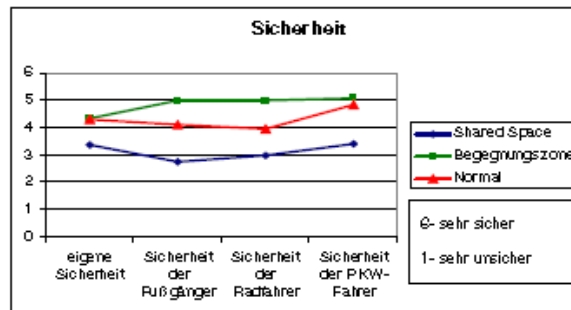
- n Blickbewegungsmessung während einer Fahrsimulation mittels Eye-Tracking-System
- n Festlegung von fünf Messpunkten, an denen Geschwindigkeit registriert wurde
- n Befragung nach jedem Durchgang (Sicherheitsgefühl, Akzeptanz, Schwierigkeit)
- n Wiederholungsmessung (3-fach; Ausbalancierung der Reihenfolge); 20 Autofahrer je 45 Min.

Ergebnisse

Sicherheit

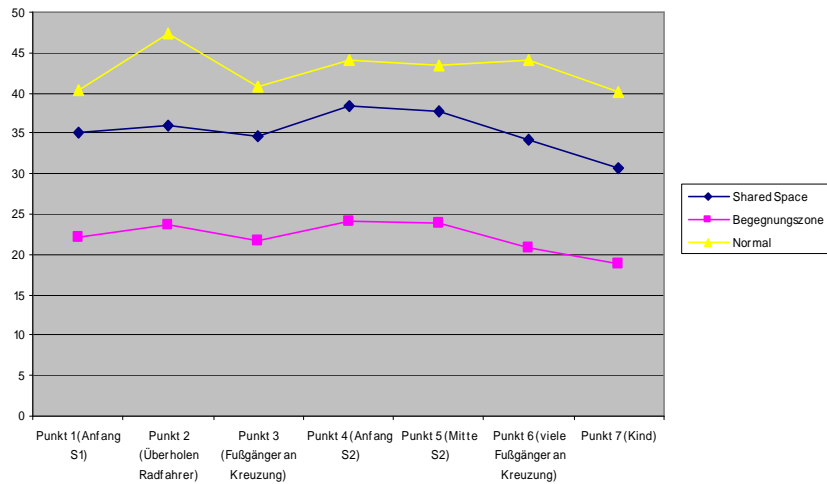
- n Eigenes Sicherheitsgefühl
- n Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern

Shared Space < Normal < Begegnungszone



Geschwindigkeiten

Begegnungszone < Shared Space < Normal



Prof. B. Schlag, ADAC/GDV,
Frankfurt/M. 1.3.2011

- n N vertrauter als BZ und SS
- n Akzeptanz: $SS < BZ = N$
- n Schwierigkeit: $SS > BZ = N$
- n BZ und N angenehmer, eindeutiger und beruhigender als SS

Prof. B. Schlag, ADAC/GDV,
Frankfurt/M. 1.3.2011

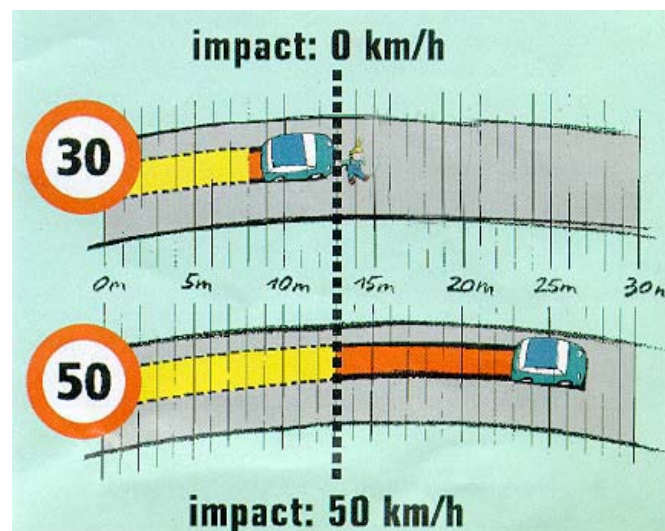
Was wäre wünschenswert?

Stärkung der Aufenthaltsfunktion gerade auch in Geschäftsstraßen:
„win-win-Situation“.

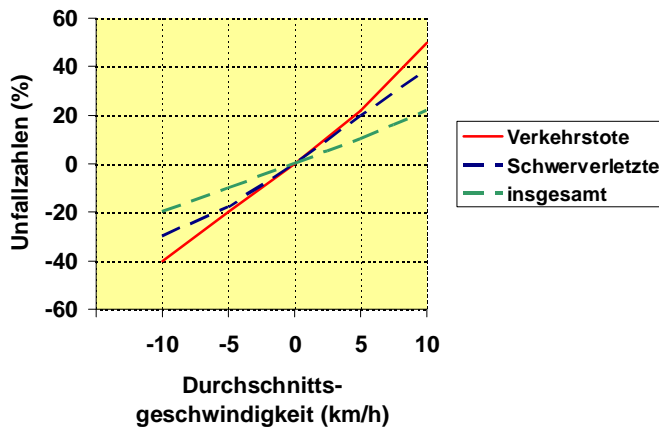
Shared Space mit einigen Basisregeln für die Verkehrssicherheit:

- eindeutig wiedererkennbare Gestaltung(selemente) mit klarem Verhaltensskript „Vorsicht“;
- niedrige Fahrgeschwindigkeiten (Begegnungszonen: 20 km/h): Erreichbarkeit, nicht Durchfahrt;
- klare Sichtbeziehungen: Parkverbot.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



GESCHWINDIGKEITSVERÄNDERUNGEN: AUSWIRKUNGEN AUF UNFÄLLE



5 % Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit führt zu etwa 10 % weniger Unfällen mit Verletzten und 20 % weniger tödlichen Unfällen (u.a.: Nilsson, 2004; OECD, 2006).