



**CERTIFICAT DE COMPETENCES EN LANGUES
DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
CLES**

Langue : ALLEMAND

Niveau : CLES 2

Dossier documentaire (textes)

- **Texte 1** « Gefahr ist gut », Die Zeit 05/ 2005
- **Texte 2** « Mehr Sicherheit im Straßenverkehr», Michael Klein, LANS
- **Texte 3** « Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? »
aus der Webseite der GDV, 14.05.2009
- **Texte 4** Aus einem Flugblatt des « Blinden-und-Sehbehinderten-Verband
Brandenburg e.V. (BSVB) », März 2009

Text 1

Gefahr ist gut

Hätte er nicht so freundliche Augen und ein so warmherziges Lächeln, man wäre versucht, den Mann für einen Sadisten zu halten. Da sitzt er, Hans Mondermann, in Sakko¹ und Krawatte in 5 der nordholländischen Stadt Drachten, an der Ecke einer Kreuzung. In dichten Abständen rollen die Autos an ihm vorbei. Sätze der Mann hier lange genug, könnte er pro Tag über 17000 Autos zählen, die die Kreuzung überqueren. Radfahrer fahren vorüber, und aus der Fußgängerzone hinter ihm kommen Passanten. Die Fußgänger, die Fahrräder, die Kleinwagen, die Laster², die Autobusse- sie alle eilen auf die Kreuzung zu, vermengen sich auf ihr und suchen wieder ihren 10 Weg hinaus.

Keine Ampel und kein Vorfahrtsschild helfen ihnen dabei. Es gibt nicht einmal Bürgersteige oder Fahrbahnmarkierungen. Die Kreuzung ist gewissermaßen nackt. Und es war Hans Mondermann, der sie dazu machte, der die Ampeln wegnahm, die Radwege auslöschte und die Menschen in diesen Zustand kompletter Verkehrsanarchie katapultierte.

15 Hans Mondermann will keine Ordnung, er will Verwirrung. Und er will keine Trennung. Er will, dass sich die Menschen die Straße teilen. Shared Space nennt er es, wenn er Autos, Radler, Fußgänger, Mopeds und die übrigen Verkehrsteilnehmer durcheinander wuseln lässt, keinem und damit allen die Vorfahrt gibt und so jeden zwingt, auf seine Mitmenschen aufzupassen. Verkehrsschilder, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Ampeln wiegten die Menschen nur in 20 der falschen Sicherheit, »dass ihnen nichts passieren kann, solange sie sich an die Regeln halten«, sagt Monderman. »Und das stimmt nicht.« Theoretisch gilt auch auf Mondermans Kreuzungen »rechts vor links«, praktisch verlässt sich aber jeder lieber auf den direkten Blickkontakt.

Riskant? Durchaus! Aber das hat der 59-Jährige in den vergangenen zwei Jahrzehnten gelernt: 25 Man muss den Verkehr gefährlicher machen, damit er sicherer wird.

Erstaunliche Dinge lassen sich beobachten. Autos stoppen für Fußgänger. Lasterfahrer stimmen sich mit Radfahrern per Blickkontakt ab. Ein weißhaariger Herr im Rollstuhl kreuzt quer über die Fahrbahn, und niemand hupt. Kaum ein Fahrzeug fährt schneller als 20 30 Stundenkilometer, doch weil fast niemand anhalten muss, dauert es heute nur etwa 10 Minuten, um das Stadtzentrum zu durchqueren, während es früher 20 waren. Und die Unfallstatistiken sind prima. An mittlerweile 107 Straßen und Kreuzungen hat Monderman sein Shared-Space-Konzept umgesetzt. An keiner ereignete sich bisher ein ernster oder gar tödlicher Unfall.

Indem Shared Space die Menschen aktiv ins Verkehrsgeschehen einbindet und nicht nur passive Straßenbenutzer sein lässt, macht es die Umwelt persönlicher und den Umgang mit ihr 35 rücksichtsvoller. Natürlich kann dies nicht überall funktionieren. Auf Autobahnen und Schnellstraßen habe Shared Space nichts zu suchen, so Monderman - dort genießen Pkw zu Recht Vorrang.

¹ das Sakko, -s = *le veston*

² der Laster, - = *le camion*

Text 2

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr

5 Die Sicherheit im Straßenverkehr ist jedem Verkehrsminister ein besonderes Anliegen. Für die Verkehrssicherheit wird viel getan: Das Anlegen eines Sicherheitsgurtes ist Pflicht, Antiblockiersysteme (ABS) und Airbags gehören zum serienmäßigen Standard von Neuwagen. Solche Maßnahmen sollen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen, die Anzahl der Verkehrstoten senken. Sollen, aber sie tun es nicht, behauptet der Psychologieprofessor Gerald Wilde aus Kanada.

10 *Sicherheitsgurt, ABS und Airbag verändern das individuelle Fahrverhalten*

Sicherheitsgurt, ABS und Airbag haben eines gemeinsam: Sie erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass ein Autofahrer einen schweren Unfall überlebt. Dies ist gut so, hat jedoch seinen Preis: Die Autofahrer
15 verändern ihr Fahrverhalten. Der Zugewinn an Sicherheit wird durch eine höhere Risikobereitschaft kompensiert. Durch Gurt, Airbag und ABS geschützte Fahrer, so Gerald Wilde, fahren nun schneller, dem Vordermann bis kurz vor dessen Kofferraum auf und führen gefährlichere Überholmanöver durch.

Wilde's Theorie der Risikoanpassung

20 Jeder Mensch verträgt im täglichen Leben ein bestimmtes Maß an Risiko. Der eine läuft ständig mit Angst herum, weil er befürchtet, ihm könne jederzeit ein Meteorit auf den Kopf fallen. Der andere braucht den Nervenkitzel des free climblings. Das Verhalten beider Menschen ist das Ergebnis ihrer jeweiligen Risikobereitschaft und bestimmter Umweltbedingungen. Dies ist der Kern von
25 Wilde's Risiko-Homeostasis-Theorie.

Wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen Wilde's Theorie

Eine in Holland durchgeführte Studie zeigte: Autofahrer fuhren mit angelegtem Sicherheitsgurt deutlich
30 schneller und dichter auf vorausfahrende Autos und bremsten später vor einem Hindernis als ohne Gurt. Kurz: Sie waren risikobereiter.

Gleiches erbrachte eine in München durchgeführte Untersuchung. Taxifahrer, deren Auto mit ABS ausgerüstet war, hatten mehr Unfälle, fuhren schneller und bremsten später als ihre Kollegen, die kein
35 ABS hatten. Auch hier gilt: Die größere Sicherheit am Auto (ABS) wurde durch riskanteres Fahren wettgemacht.

Mit Zwang lässt sich nichts regeln.

Wilde's Theorie weckt Zweifel an der Wirksamkeit staatlicher Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit
40 im Straßenverkehr: "Staatliche Verkehrsregulierer verschwenden ihre und unsere Zeit und unser Steuergeld", sagt auch Dwight Filley vom Independence Institute in Colorado.

Was also tun, um die Häufigkeit von (tödlichen) Unfällen im Straßenverkehr zu reduzieren?

45 Anstatt Sicherheit im Straßenverkehr erzwingen zu wollen, sollten Autofahrer für sicheres Verhalten im Straßenverkehr belohnt werden. Es wäre ein Leichtes, z.B. ein einjähriges unfallfreies Fahren durch einen steuerlichen Bonus zu belohnen, ist sich Filley sicher. Die Einführung einer Gurt- oder sonstigen Pflicht reduziere nicht die Anzahl von Unfällen. Bestenfalls führe eine solche Maßnahme zur Umverteilung von Unfällen: Nicht mehr die Autofahrer, sondern die Passanten werden zunehmend zum
50 Opfer angeschnallter und risikobereiter Autofahrer.

Nach Michael Klein (© LANS)

Text 3



Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?

- 5 Seit einiger Zeit wird in Deutschland eine intensive Diskussion darüber geführt, ob das sogenannte Shared Space – Prinzip in Klein-, Mittel- und Großstädten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen kann. Die möglichen Vorteile von Shared Space werden dabei von deren Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet.

10 Daher hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine Broschüre mit Beispielen und Empfehlungen für die Praxis zusammen gestellt.

Shared Space soll das soziale Miteinander der Verkehrsarten fördern und dazu führen, dass sich der motorisierte Verkehr als Gast im Straßenraum fühlt, was zu erhöhter Vorsicht und mehr Sicherheit beiträgt. So die Theorie.

15 Bislang liegen allerdings keine aussagekräftigen Untersuchungen vor, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Shared Space bestätigen.



20 In Bohmte, dem einzigen EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland, zeichnet sich bereits einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung sogar eher eine Verschlechterung ab. Alleine in den ersten 11 Monaten nach dem Umbau geschahen hier 16 Unfälle, davon zwei mit leicht verletzten Personen. Das stellte eine deutliche Steigerung zu den Vorjahren dar, in denen sich hier lediglich 5 bis 11 Unfälle je Jahr ereigneten.

25 Besonders besorgniserregend ist, dass sich in 11 Monaten bereits 3 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ereignet haben. In den vier Jahren vor der Umgestaltung gab es insgesamt nur 4 Radverkehrsunfälle. Sollte sich der Trend fortsetzen, müsste Shared Space in Bohmte aus Sicht der Verkehrssicherheit als gescheitert angesehen werden.

30 Die UDV sieht die Gefahr, dass die derzeitige undifferenzierte Diskussion dazu führen könnte, dass öffentlichkeitswirksam von politischer Seite nach Shared Space verlangt wird. Die Leidtragenden könnten die schwächeren Verkehrsteilnehmer sein, insbesondere Kinder, Senioren und Sehbehinderte, die auf gesicherte und deutlich erkennbare Verkehrsführungen angewiesen sind. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) tritt daher dafür ein, die weitgehend emotional geführte Diskussion auf eine sachliche und fundierte Grundlage zu stellen. Dazu ist eine einheitliche Definition von Shared Space erforderlich.

35

Text 4



Blinden-und-Sehbehinderten-Verband Brandenburg e.V. (BSVB)

Warum wir gegen *shared space* sein müssen!

Grundlagen

Wir müssen NEIN zu dieser verkehrsplanerischen Idee sagen, weil wir bei Verwirklichung solcher Projekte vermeidbare Gefährdungen und deutliche Verschlechterungen befürchten müssen. Zu ungleich sind die Geschwindigkeiten von Fußgängern und Fahrzeugen, zu ungleich ist der Schutz, zu sehr werden Fußgänger gezwungen, sich darauf zu verlassen, dass Auto- und Radfahrer sich **immer** rücksichtsvoll verhalten und langsam und defensiv fahren werden.

Shared space ist reine Ideologie !

Die Ideologie von *shared space* setzt ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, vor allem der schnellen, voraus. Gerade in der Anonymität der Stadt nimmt man nur bedingt aufeinander Rücksicht. Bestehende Regeln zum Schutz der Schwächeren werden nur dann beachtet, wenn sie effektiv durchgesetzt werden. Durchsetzen werden sich dann aber wie immer die Starken. Die Schwachen würden die Verlierer sein und ständig Gefahren für Leib und Leben ausgesetzt sein.

Die Befürworter behaupten, durch bewusst geplante Unsicherheit erhöhte Sicherheit erzeugen zu können – ein absurder Gedanke ! - *Shared space* provoziert und befördert das rücksichtslose und verkehrsgefährdende Verhalten.

– *Shared space* ist das gewollte und geplante **Chaos!**

– *Shared space* schafft Räume, in denen sich nicht nur Blinde und Sehbehinderte, sondern ebenso

Kinder, alte und andere behinderte Menschen nicht mehr frei bewegen können.

Blickkontakt

Damit die angestrebte Selbstregulierung des Verkehrs funktionieren kann, betonen alle *shared space* Befürworter die Notwendigkeit des **Blickkontakts** zwischen den Verkehrsteilnehmern, damit diese sich verständigen können. Gerade der **Blickkontakt** ist aber Blinden und Sehbehinderten und auch Kindern, Gebrechlichen und alten Menschen nicht möglich. Wie etwa sollen sie als Blinde aktuelle, schnell wechselnde Situationen erkennen, blitzschnell beurteilen und sofort darauf reagieren?

Shared space als „No-go-area“

Mit dem Bau und Umbau von Verkehrsflächen zu *shared space* Zonen würden Kindern und allen Menschen mit Einschränkungen sensorischer, kognitiver und motorischer Fähigkeiten jede bisherige Sicherheit genommen werden.

Gerade Blinde und Sehbehinderte wären auf die verbliebenen Sinne und allein auf das Vertrauen auf andere Menschen reduziert. Verkehrsflächen nach den Ideen von *shared space* würden so zu „**No-go-areas**“ - Gegenden, die man zur eigenen Sicherheit besser nicht betritt.

Wie aber ist dies mit einer demokratischen Gesellschaft und der bisherigen Integrationspolitik vereinbar, die auf Gleichstellung und Teilhabe setzt ? Artikel 3 unserer Verfassung sagt etwas Anderes: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden !“

45 **Fußgängerzonen statt *shared space***

Wenn mehr Urbanität und Begegnung das Ziel von *shared space* sein sollen, sind verkehrsberuhigte Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen - die aber auch überwacht und durchgesetzt werden müssen! - oder noch besser **Fußgängerzonen** bewährte und angesagte Lösungen. Wozu also *shared space* ???