

100 Jahre Verkehrssicherheitsforschung

Vom Menschen zum Auto und zurück

Dr. Oliver Schwedes, Fachtagung „Stadt bewegt“, 11.07.2024, FES in Berlin

Forschungsstand

1. Kinder sind entwicklungspsychologisch bis zum 13. Lebensjahr nicht in der Lage, komplexe gefährliche Verkehrssituationen kognitiv angemessen zu verarbeiten!
2. Anstatt die Kinder zu einem sicheren Verhalten im unsicheren Verkehr zu erziehen, sollte der Verkehrsraum sicher gestaltet werden!



Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche

Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen

Bernhard Schlag
Susann Richter
Katharina Buchholz
Tina Gehlert

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Historischer Rückblick



Der holprige Siegeszug des

Automobils

1895–1930

Gliederung

1. **Wem gehört die Straße? Von der Fußgänger- zur Autostraße**
2. Wer ist das Problem? Die Zufußgehenden oder die Autofahrenden
3. Wer erzieht wen? Sicheres Verhalten in unsicheren Verhältnissen
4. Wie reagiert die Verkehrsplanung? Poller und andere Hässlichkeiten
5. Fazit

Wem gehört die Straße?

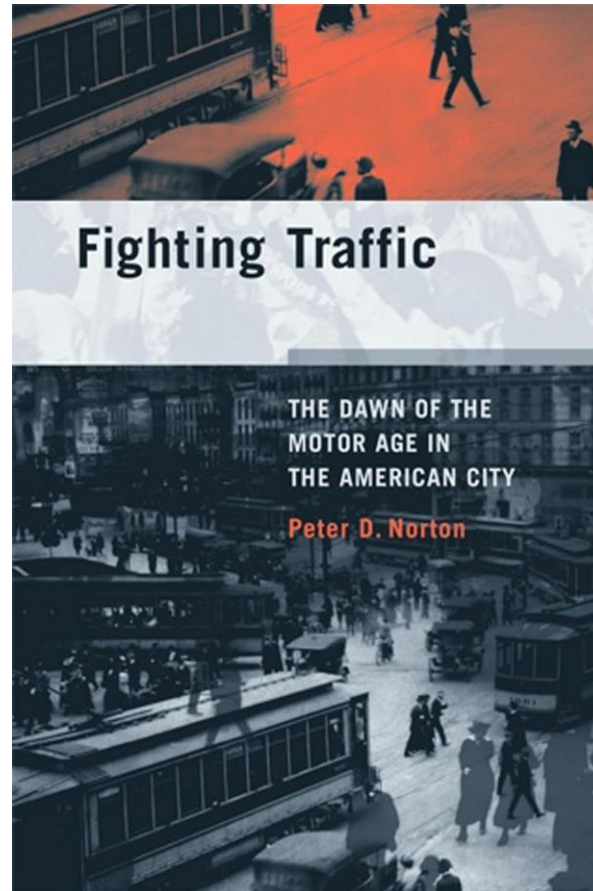


Uwe Fraunholz

Motorphobia

Anti-automobiler Protest
in Kaiserreich und Weimarer Republik

Wem gehört die Straße?



Wem gehört die Straße?

- Zwischen 1910 und 1930 wandelt sich die Sicht auf das Auto vom Hass-Objekt zum Fetisch.
- 1920 in den USA 200.000 Verkehrstote (insbesondere Kinder).
- Die zu Fuß Gehenden wurden anfangs als unschuldige Opfer gesehen.
- Den Autofahrenden wurde ein unmoralisches Verhalten vorgeworfen und die Unfalltote als „Mordopfer“ betrachtet.

Gliederung

1. Wem gehört die Straße? Von der Fußgänger- zur Autostraße
2. **Wer ist das Problem? Die Zufußgehenden oder die Autofahrenden**
3. Wer erzieht wen? Sicheres Verhalten in unsicheren Verhältnissen
4. Wie reagiert die Verkehrsplanung? Poller und andere Hässlichkeiten
5. Fazit

Wer ist das Problem?

- Die Straße galt bis dahin als ein Gemeingut, das von allen Menschen gleichermaßen und ohne Einschränkungen genutzt werden darf.
- Vor diesem Hintergrund sahen alle Beteiligte (Politik, Verwaltung, Polizei und Bürger:innen) das Auto als Eindringling, das aufgrund seiner ungewohnten Geschwindigkeit nicht reinpasste.
- Demgegenüber wurde seit 1920 von Seiten der Autolobby der neue Begriff des ‚Jay Walker‘ geprägt, der tölpelhafte und unberechenbare Fußgänger.
- Dem wurde zunächst mit dem Begriff des ‚Jay Drivers‘ begegnet, bevor sich 1930 eine neue Sicht auf die Straße durchsetzte.

Gliederung

1. Wem gehört die Straße? Von der Fußgänger- zur Autostraße
2. Wer ist das Problem? Die Zufußgehenden oder die Autofahrenden
3. **Wer erzieht wen? Sicheres Verhalten in unsicheren Verhältnissen**
4. Wie reagiert die Verkehrsplanung? Poller und andere Hässlichkeiten
5. Fazit

Wer erzieht wen?

- Die Verantwortung für sichere Verkehrsverhältnisse wurde zunehmend von den Autofahrerenden zu den zu Fuß Gehenden verschoben, indem sie zu neuen Verhaltensweisen aufgefordert wurden.
- Auf das abtrainieren von Gewohnheiten reagierten die Fußgänger:innen mit massiven Widerständen, wie ein Leserbrief zeigt, der auf eine Kampagne reagierte, in der die zu Fuß Gehenden aufgefordert wurden, vor dem Kreuzen der Straße nach rechts und links zu schauen.

Wer erzieht wen?

- In dem Leserbrief heißt es: *„Wenn Sie an die Kreuzung kommen, schauen Sie nach links, ziehen Sie Ihre Automatik aus dem Holster, treten Sie auf die Straße und richten Sie die Waffe auf den kommenden Chauffeur. Wenn Sie sich in der Mitte der Straße befinden, richten Sie die Waffe auf den nächsten Chauffeur, der aus der anderen Richtung kommt.“*
- Den Höhepunkt der Auseinandersetzung bildete 1925 eine Kampagne der Automobilindustrie die sich gegen die Einführung einer Technik zur automatischen Geschwindigkeitsbegrenzung bei Autos richtete.

Wer erzieht wen?

- Von da an wandelte sich die Sicht auf die zu Fuß Gehenden von vormals unschuldigen Opfern zu einem Sicherheitsrisiko.
- Sie sollten Eigenverantwortung übernehmen, um sich im unsicheren Straßenraum sicher zu verhalten.
- Dabei wurden sie durch immer mehr Maßnahmen unterstützt, am eindrucklichsten der eingezäunte Kinderspielplatz (Drängelgitter etc.)

Gliederung

1. Wem gehört die Straße? Von der Fußgänger- zur Autostraße
2. Wer ist das Problem? Die Zufußgehenden oder die Autofahrenden
3. Wer erzieht wen? Sicheres Verhalten in unsicheren Verhältnissen
4. **Wie reagiert die Verkehrsplanung? Poller und andere Hässlichkeiten**
5. Fazit

Wie reagiert die Verkehrsplanung?

„Es sind stumme Polizisten, die ebenso wie die Beamten Verkehrsordnend intervenieren (sollen).“



Wie reagiert die Verkehrsplanung?



Wie reagiert die Verkehrsplanung?



Gliederung

1. Verkehrsgeschichte: Von der Fußgänger- zur Autostraße
2. Wer ist das Problem: Die Zufußgehenden oder die Autofahrenden
3. Verkehrserziehung: Sicheres Verhalten in unsicheren Verhältnissen
4. Wie reagiert die Verkehrsplanung? Poller und andere Hässlichkeiten
5. **Fazit**



Fazit

- Wie zu Beginn der Automobilisierung, erleben wir heute eine kontroverse Diskussion über die Frage einer Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums!
- Es ist nicht die Aufgabe der Wissenschaft, diese Frage zu beantworten!
- Der Anspruch von Demokratien ist es vielmehr, dass möglichst alle gesellschaftlichen Gruppen die Möglichkeit haben, sich an dieser Diskussion zu beteiligen!
- Diese Debatten sind notwendigerweise mit Konflikten verbunden und müssen *politisch* entschieden werden!

Fazit

Fachforum 1: Perspektive Individuum

Fachforum 2: Perspektive Politik/Verwaltung

Fachforum 3: Perspektive Stadt- und Verkehrsplanung

Fachforum 4: Intersektionale Perspektiven: Sichere Mobilität für alle

Vielen Dank!

Dr. Oliver Schwedes

<https://oliver-schwedes.de>

Video

- De Pijp, Amsterdam 1972:

https://www.youtube.com/results?search_query=de+pijp+amsterdam+1972