



Die Fussgängerampel

Eine Arbeit von Julian Frey
und Simon Oswald
Dozent Christoph Müller
Soziologie
2016
ZHdK

Inhaltsverzeichnis

Einleitung Recherche	3
Fakten	4
Begriffsherkunft	5
Geschichte und Zukunft	6
Farbe	9
Einfluss von Fordismus	10
Dure bi Rot	11
Beobachtete Typen	12
Allgemeine Beobachtungen	14
Verbesserungspotential	15
Quellennachweis	16
Bildverzeichnis	17

Recherche und Beobachtung zum Artefakt Fussgängerampel

Einleitung Recherche

In den nachfolgenden Abschnitten erläutern wir unsere Recherche über das Artefakt „Fussgängerampel“. Unsere Nachforschungen im Zusammenhang mit der Geschichte der Ampel, beziehen sich auf die Ampel als Artefakt im allgemeinen Sinn und nicht spezifisch auf die Ampel für Fussgänger. Die Lichtsignalanlagen für Passanten, auch Fussgängerschutzanlagen genannt, unterscheiden sich nur in wenigen Punkten von den Ampeln für Fahrzeuge. Im Gegensatz zu den Lichtsignalanlagen für den Strassenverkehr können die Fussgängerampeln alternativ von Rot oder Grün auf die Grundstellung „Dunkel“ gestellt werden. Auch

die Symbolik auf den zwei Ampeltypen unterscheidet sich. Während auf der Fahrzeugampel Kreise mit oder ohne Pfeile zu sehen sind, zeigt sich auf der Fussgängerampel ein Piktogramm eines gehenden oder stehenden Menschen. Die piktographischen Darstellungen können sich von Land zu Land unterscheiden. Während in Europa hauptsächlich das Symbol eines stehenden und gehenden Mannes verwendet wird, zeigen beispielsweise die Ampeln in den USA Hände oder Schriftzüge, die den Passanten zu einer Handlung auffordern.



Abb.1

Abb.1: Florian Böhm, 2007, www.hatjecantz.de

Autofahrer stehen durchschnittlich 2 Wochen im Leben vor einem Lichtsignal^{1,2}

Fakten

Während unserer Recherche über die Fussgängerampel sind wir auf erstaunliche und teilweise auch verblüffende Fakten gestossen, die uns bis anhin nicht bewusst waren. Als kurzer Einstieg in die Recherche, listen wir hier einige interessante Fakten über die Ampel auf:

AUTOFAHRER IN DEUTSCHLAND UND IN DER SCHWEIZ STEHEN IM SCHNITT 2 WOCHEN IM LEBEN VOR EINEM LICHTSIGNAL UND WARTEN AUF GRÜN.^{1,2}

*IN ZÜRICH ALLEINE SIND 6'000 AMPELN MIT 400 VERKEHRSREGELUNGSANLAGEN VERTEILT, BEI WELCHEN MINDESTENS 2 AMPELN MITEINANDER KOMMUNIZIEREN.*²

*TRAM UND BUSSE SIND IN DER SCHWEIZ MIT SENDERN AUSGESTATTET, WELCHE CA. 200M VOR DER KREUZUNG ERKANNT WERDEN. DIE AMPELN SIND DARAUFGETRIMMT, DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN MÖGLICHST FREIE FAHRT ZU GEWÄHRLEISTEN.*²

*DIE ERSTE DOKUMENTIERTE VERKEHRSAMPEL IN DER SCHWEIZ WURDE 1926 IN CAROUGE ZU VERSUCHSZWECKEN AUFGESTELLT.*²

*AB 1932 WAR ES IN ARTIKEL 8 IM STRASSENVERKEHRSGESETZ NIEDERGESCHRIEBEN, WIE MAN SICH ALS FAHRER BEI EINER AMPEL ZU VERHALTEN HAT.*²

*ZU BEGINN SORGTEN DIE AMPELN MEHR FÜR VERWIRRUNG ALS HILFE. ES BENÖTIGTE MEHRERE JAHRE BIS SIE TECHNISCH REIF WAREN UND VON DEN VERKEHRSTEILNEHMERN ALS NOTWENDIG WAHRGENOMMEN WURDEN.*²

*VORGÄNGER DER AMPEL IN DER SCHWEIZ WAREN POLIZISTEN, DIE MIT HÄNDEN DIE ANWEISUNGEN GABEN.*²

*ERST ENDE DER 60ER JAHRE PASSIERTE DIE GROSSE MOBILISIERUNG. HEUTE IST ALLES MITEINANDER VERNETZT, UM DEN VERKEHR EINHEITLICH DURCH DIE GANZE STADT ZU FÜHREN.*²

„GELBPHASEN, DIE AUF DIE GRÜNPHASE FOLGEN, SIND BEI FUSSGÄNGERAMPELN IM DEUTSCHSPRACHIGEN TEIL DER SCHWEIZ DER REGELFALL, SONST ÄUSSERST SELTEN [...]“³

¹ vgl. Stahl Stefan (2014): Jeder steht zwei Wochen seines Lebens vor roten Ampeln, Augsburgs Allgemeine, 05. August 2014

¹ vgl. NN (2014), <http://sinedi2.rssing.com>

² vgl. NN (2014): Die Ampel wird 100 – die Geschichte einer Missverständenen, SRF Schweizer Radio und Fernsehen, 05. August 2014

³ NN (überarbeitet 2005), Ampel, www.wikipedia.org

«Von dem bauchigen Vorratsgefäss bis zu der heutigen Verkehrslichtanlage hat die Ampel einen spannenden Weg zurückgelegt»

Begriffsherkunft

In den verkehrsrechtlichen Verordnungen der deutschsprachigen Länder Deutschland, Österreich und der Schweiz wird die Verkehrsampel unterschiedlich bezeichnet. So wird sie in Deutschland als Lichtzeichenanlage (LZA) bezeichnet und in der österreichischen Strassenverkehrsordnung und in der Signalisationsverordnung zum Schweizer Strassenverkehrsgesetz wird die Bezeichnung Lichtsignalanlage (LSA) verwendet. Abgesehen von den unterschiedlichen technischen Bezeichnungen, wird umgangssprachlich im ganzem deutschsprachigen Raum von „der Ampel“ gesprochen.

Die Ampel weist eine sehr interessante Wortgeschichte auf, deren Anfang sich in dem griechischen Wort *Amphore* finden lässt. Das bauchige Vorratsgefäss für Wein und Öl wurde nach den beiden Traghenkeln *amphiphoreus* oder verkürzt *amphoreus* benannt. Das Wort setzt sich aus dem Präfix *amphi-*, beidseits, und aus dem Verbalstamm *pher-/phor-*, tragen, zusammen. In der Antike wurden dann kleinere gläserne Amphoren hergestellt, in welche Parfüm oder Schminke abgefüllt wurden. Im Lateinischen wurden diese kleinen Brüder der *amphora* als *amphorula* bezeichnet, aus welchem bald eine *amporla* und schliesslich eine *ampulla* wurde. Im frühen Mittelalter nimmt die *ampulla* als Gefäss und als Begriff wieder einen anderen Inhalt in sich auf. Anstatt mit Salben und Parfüm wird sie mit Lampenöl gefüllt und bekommt die Bedeutung der „ewigen Lampe“ in der christlichen Kirche. Im 14. Jahrhundert wurde die *ampulla* über den häus-

lichen Esstisch gehängt und wurde so zu der *Ampel*. Im Französischen wurde die Bedeutung des Leuchtkörpers als *ampoule*, Glühlampe, übernommen. In der deutschen Sprache fand die *Ampel* erst in Gestalt der Lichtsignalanlage ihre alte Bedeutung als leuchtender Körper wieder und verschwand bis dahin aus dem alltäglichen Sprachgebrauch.

In ihrer ursprünglichen Bedeutung als Gefäss, lebt die *Ampulle* heute in der Medizin und Pharmazie weiter. Auch in der Kirche hat die *Ampulle* eine Verwendung als Gefäss für Wein während der Messfeier gefunden. Von dem bauchigen Vorratsgefäss über die Hängeleuchte bis hin zu der heutigen Verkehrslichtanlage hat die Ampel einen spannenden Weg zurückgelegt. Interessant wäre zu sehen, wie sich die Ampel als Begrifflichkeit in Zukunft weiterentwickeln wird. Ihrer Geschichte nach zu urteilen, könnte es eine spannende Entwicklung werden.



Abb.2

«Die Ampel der Zukunft soll mit den Fahrzeugen kommunizieren können»

Geschichte und Zukunft

Die erste Lichtsignalanlage der Welt wurde am 10. Dezember 1868 in London auf dem Parliament Square aufgestellt. Mit Gaslicht betrieben, explodierte sie jedoch bereits nach kurzer Zeit und wurde deshalb wieder von den Strassen verbannt. Erst nach der Verbreitung des elektrischen Lichts in den Grosstädten wurden ab 1912 wieder Lichtsignalanlagen zur Verkehrsregelung aufgestellt. Die am 5. August 1914 installierte Lichtsignalanlage in Cleveland, USA, gilt als erste elektrische Verkehrsampel der Welt und hatte nur zwei Lampen, eine rote und eine grüne. Als Erfinder dieses Artefakts gilt der Amerikaner Garrett Morgan, der übrigens auch die Gasmaske entwickelte. Die ersten dreifarbigigen Lichtsignalanlagen, wie sie heute im Strassenverkehr verwendet werden, hielten 1920 in Detroit und New York Einzug.

In Europa wurde die erste dreifarbige Lichtsignalanlage – mit noch mechanischer Steuerung – 1922 in Paris (Rue de Rivoli/Boulevard de Sébastopol) eingerichtet. In Deutschland ging die erste elektrisch gesteuerte, heutigen Ampeln entsprechende Anlage, am 14. November 1925 in Hamburg an der Kreuzung Mönckebergstrasse und Glockengiesserwall in Betrieb. Entwickelt wurde sie vom Hamburger Ingenieur Paul Arnheim. Nur wenige Monate später folgen weitere Ampeln, unter anderem am Stephansplatz, dessen Verkehr bis dahin von sechs mit jeweils zwei Polizisten besetzten Posten geregelt wurde. In den 1920er Jahren hatten die Lichtsignalanlagen ihren grossen Durchbruch im europäischen Verkehr. Die erste Ampel

in Berlin stand ab 1924 auf dem Potsdamer Platz als Verkehrsturm, im November 1925 folgten weitere Anlagen an drei Kreuzungen der Leipziger Strasse. Auch in Städten wie Mailand, Rom, London, Wien, München, Prag, Bremen, Essen, Nürnberg und Barcelona wurde der Verkehr mit Lichtsignalanlagen ergänzt. In den 30er Jahren wurde das Ampelsystem auch in Leningrad, Moskau und Tokio installiert. Zwanzig Jahre später waren auch in kleineren Grosstädten wie Helsinki, Heilbronn aber auch Basel und Luzern Lichtsignalanlagen zu sehen.

Weil sich die Verkehrsteilnehmer erst allmählich an Ampeln gewöhnten und ihre Verbindlichkeit anfangs nicht ernst nahmen, gab es Erfindungen, die das optische Signal durch ein akustisches unterstrichen, wie diese eines Londoner Ingenieurs. Äußerlich unterschied sich die sprechende Verkehrsampel nur wenig von einer gewöhnlichen Anlage. In einem an den Lampenkasten angeschlossenen Gehäuse befand sich eine sehr gedrängt konstruierte kleine Magnetophonapparatur mit einem Band, das als Träger der Verkehrs-Befehle, oder besser -Warnungen dient, die mit sympathischer männlicher oder weiblicher Stimme durch einen eingebauten Lautsprecher angesagt wurden.

Nach der Elektrifizierung unserer Gesellschaft erlebte die Lichtsignalanlage einen grossen Aufschwung und wurde zu einem festen Bestandteil im Strassenver-

(1) vgl. NN (2014), <http://sinedi2.rssing.com>

(2) vgl. NN (2014): Die Ampel wird 100 – die Geschichte einer Missverständenen, SRF Schweizer Radio und Fernsehen, 05. August 2014



Abb.3



Abb.5



Abb.4

Abb.3: Bundesarchiv, 1930, www.wikipedia.org
Abb.4: Bundesarchiv, 1925, www.wikipedia.org
Abb.5: B.Ramm, www.goruma.de

kehr. Heute gehört die Ampel zum Landschaftsbild in Städten und bewohnten Gebieten und ist nicht mehr aus unserem geregelten Alltag wegzudenken. Doch wie sieht die Zukunft der Verkehrsampel aus? Diese Frage beantwortet Nils Schmidt, Siemens-Experte, in einem Interview zu der Geschichte und Zukunft der Lichtsignalanlage. «Die Technik wird weiter voranschreiten, vor allem wohl in Richtung einer intelligenten Vernetzung.» Die Verkehrsanlagen würden künftig mit den Fahrzeugen zusammen arbeiten, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Ampeln könnten wichtige Verkehrsinformationen direkt in Ihr Fahrzeug übermitteln, vor Gefahrensituationen warnen oder Hinweise geben, bei welcher Fahrgeschwindigkeit Sie bei grün über die Kreuzung kommen. An solchen Technologien werde heute schon kräftig geforscht. Auf die Frage, wie Schmidts allgemeine Vision des Verkehrs der Zukunft aussieht, antwortet er mit einem Wunsch für nachhaltigere Mobilität: «Ich hoffe, dass wir eine immer nachhaltigere Mobilität erleben, angepasst an die sich wandelnden Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und zugleich wirtschaftlich und wenig belastend für Mensch und Umwelt. Ich stelle mir vor: Die Verkehrsangebote sind dank technologischer Innovationen über alle Verkehrsmittel intelligent vernetzt. Nicht mehr die Art des gewählten Fortbewegungsmittels steht noch im Vordergrund, sondern wie einfach und sinnvoll es für den Weg von A nach B genutzt werden kann. Die Fahrzeuge kommunizieren untereinander und mit der Infrastruktur an der Straße - für mehr Verkehrssicherheit, einen besseren Verkehrsfluss und einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch.» Die Rolle der Verkehrsampel wird sich in Zukunft auch verändern, sie wird laut Schmidt jedoch ein unerlässlicher Bestandteil des Strassenverkehrs bleiben. «Vielleicht

wird die Ampel „virtualisiert“. Fahrzeuge, die ohne Zutun die Spur halten, auf genügend Abstand achten und selbstständig anhalten, sind nicht die einzige Zukunftsmusik. Solange auf unseren Straßen noch Autos mit Menschen am Steuer unterwegs sind, wird uns die Ampel erhalten bleiben.»

Die Ampel der Zukunft soll mit den Fahrzeugen kommunizieren können. So wäre es beispielsweise vorstellbar, dass die Verkehrsampeln jedem Fahrzeug individuell eine Prognose sendet, die es den Verkehrsteilnehmern erlaubt, die Geschwindigkeit so anzupassen, dass sie die Ampel immer bei grün passieren können. Ein solches Szenario wird bereits im Jahr 2024 realistisch sein. Mittels Radar, Infrarot und Laser können Ampeln bereits heute den Verkehr lesen. Sie bemerken also dank intelligenter Technik, wie viele Autos auf sie zufahren, also wie stark der Verkehr ist. So sind sie von sich aus in der Lage, etwa eine Rot- oder Grünphase zu verkürzen oder zu verlängern. Heute sind Ampeln kleine Rechenwunder, die unendlich viele Signale dank der Mikroprozessoren-Technologie in Echtzeit auswerten. Die Ampel ist ein iPhone im Gehäuse eines altertümlichen C-64-Computers. Doch die äussere Erscheinung der Ampel wird sich in Zukunft auch verändern und sich den technologischen und sozialen Fortschritten anpassen. Beispielsweise wird sich das Thema der Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern auch auf die piktographische Darstellung auf den Ampeln auswirken und das Ampelmännchen wird durch eine neutrale Figur abgelöst werden. In der Schweiz wird sich diese Entwicklung jedoch stark verzögern, da laut Schweizer Recht Symbolbilder nicht einfach geändert werden dürfen.

(1) vgl. NN (2014), <http://sinedi2.rssing.com>

(2) vgl. NN (2014): Die Ampel wird 100 – die Geschichte einer Missverständenen, SRF Schweizer Radio und Fernsehen, 05. August 2014

«Es wird auch darüber spekuliert, dass wir deshalb auf rot und grün so stark reagieren, damit wir die reifen Früchte von den unreifen unterscheiden können.»

Farbe

Die Ampeln im Strassenverkehr leuchten in grün, rot und gelb. Jeder weiss, wie man sich bei welcher Farbe zu verhalten hat. Doch weshalb zeigen die Ampeln ausgerechnet diese drei Farben an? Die ersten Ampeln hatten lediglich ein rotes und ein grünes Feld, welche die Regelung des Verkehrs sicher stellten. Diese beiden Farben gehören zu den wichtigsten Signalfarben in unserer Gesellschaft und können vom Menschen, ausgenommen von Farbenblinden, am besten wahrgenommen werden. Physiologisch lässt sich dieses Phänomen gut erklären. Für die Farbwahrnehmung in unserem Auge sind bestimmte Sinneszellen auf unserer Netzhaut zuständig, die sogenannten Zapfen. Diese werden in L-, S- und M-Zapfen unterteilt. Sie unterscheiden sich hauptsächlich in Bezug auf die Reaktion auf verschiedene Lichtfrequenzen. Die L-Zapfen reagieren sehr stark auf rotes Licht, die M-Zapfen auf grünes und die S-Zapfen auf blau-violettes Licht. Letztere sind die am wenigsten empfindlichen Zapfen. Dies bedeutet, dass wir das rote und grüne Licht stärker wahrnehmen, als das blau-violette. Und weil für rot und grün zwei unterschiedliche Zapfentypen zuständig sind, können wir diese zwei Farben auch besonders gut voneinander unterscheiden. Im Farbkreispektrum liegen sich die rote und grüne Farbe exakt gegenüber und werden auch als sogenannte Komplementärfarben bezeichnet.

Es existieren unterschiedliche Spekulationen darüber, weshalb die Natur unsere Lichtwahrnehmung so eingerichtet hat, dass wir rot und grün besonders intensiv wahrnehmen. So könnte es für unsere Vorfahren beispielsweise wichtig gewesen sein, Blut sofort zu erkennen, damit Verletzungen schneller behandelt werden konnten und die Überlebenschancen sich

verbesserten. Es wird auch darüber spekuliert, dass wir deshalb auf rot und grün so stark reagieren, damit wir die reifen Früchte von den unreifen unterscheiden können.

Zu den anfänglichen zwei Ampelfarben rot und grün wurde in den 20er Jahren die Farbe gelb als Übergangsfarbe hinzugefügt. Ebenfalls als Signalfarbe in unserer Gesellschaft bekannt, liegt gelb im Farbkreispektrum zwischen rot und grün.

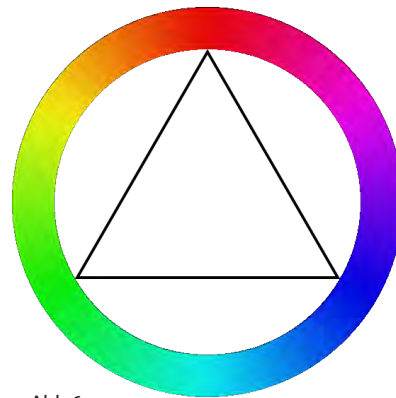


Abb.6

«Das einzige Ziel der Ampeln ist es, den Verkehr so effizient wie möglich zu gestalten.»

Einfluss von Fordismus

Ziemlich gleichzeitig mit der Einführung der ersten Ampeln in den Strassenverkehr begann ein sogenannter Henry Ford die Fließbandproduktion seines T-Modells in seinen Fabriken einzuführen. Dies war der Beginn einer für unsere Gesellschaft sehr prägenden Epoche, die heute unter dem Namen Fordismus bekannt ist. Die Epoche hat diesen Namen natürlich Henry Ford selbst zu verdanken, der mit seinen damals neuartigen Produktionsmethoden eine massive Effizienzsteigerung in der Herstellung von seinen Produkten generierte. Seine Methoden basierten unter anderem auf den Arbeitsstudien von Frederick Winslow Taylor, welcher Arbeitsabläufe durch eine präzise Prozesssteuerung stark optimierte. Durch akribisch genaues Messen des Zeitaufwandes für jeden einzelnen Arbeitsschritt in einer Produktionskette begründete Taylor ein neues Prinzip der Produktionsoptimierung. Die später unter dem Namen Taylorismus bekannte Methode hatte das Medium der Zeit, um die Arbeiter zu besserer Leistung zu zwingen. In der Zeit von Henry Ford übernahm das Fließband diese Funktion und zwang die Arbeiter, in vorgegebenem Tempo zu arbeiten. Dank diesen Produktionsmethoden gelang es nicht nur den vorhergesagten Untergang des Kapitalismus in unserer Gesellschaft zu verhindern, sondern sogar ein gutes Wohlstandsniveau zu erreichen. Deshalb waren die teils auch sehr strikten Methoden von Ford in der Gesellschaft sehr angesehen und wurden auch in vielen anderen Lebensbereichen angewandt.

Da die ersten Ampeln sich zu der gleichen Zeit in unserer Gesellschaft zu etablieren begannen, ist es sehr interessant zu schauen, wie sich der Fordismus auf die Ampel ausgewirkt hat. Dabei lässt sich schon ein Vergleich zu dem vorhergegangenen Taylorismus ziehen, bei welchem das Messen der Zeit eine wichtige Rolle spielte. Denn auch bei der elektronischen Verkehrsregelung durch Ampeln ist das perfekte

Timing ein zentraler Faktor. Das Ziel der dreifarbigigen Verkehrsregelung ist es unter anderem nämlich, den Strassenverkehr so zu beeinflussen, dass er möglichst ohne Störungen oder Stockungen verläuft. So kann es beispielsweise aber auch geschehen, dass in einigen Stadtteilen die Ampeln gefühlsmässig andauernd auf rot stehen. Diese bewusste Steuerung der Anlagen führt zwar punktuell zu kurzen Wartezeiten, aber ermöglicht Stadtweit dafür einen flüssigen Verkehr. Es geht um eine möglichst grosse Effizienzsteigerung. Dies war bekanntlich auch das erklärte Ziel von Taylor und Ford. Immer effizienter und immer mehr zu produzieren und in der Folge auch zu konsumieren scheint ein geteiltes Ideal der fordistischen Gesellschaft gewesen zu sein. Diesem Ideal verdankt die Lichtsignalanlage schlussendlich auch ihre Daseinsberechtigung. Denn das einzige Ziel der Ampeln ist es, den Verkehr so effizient wie möglich zu gestalten.

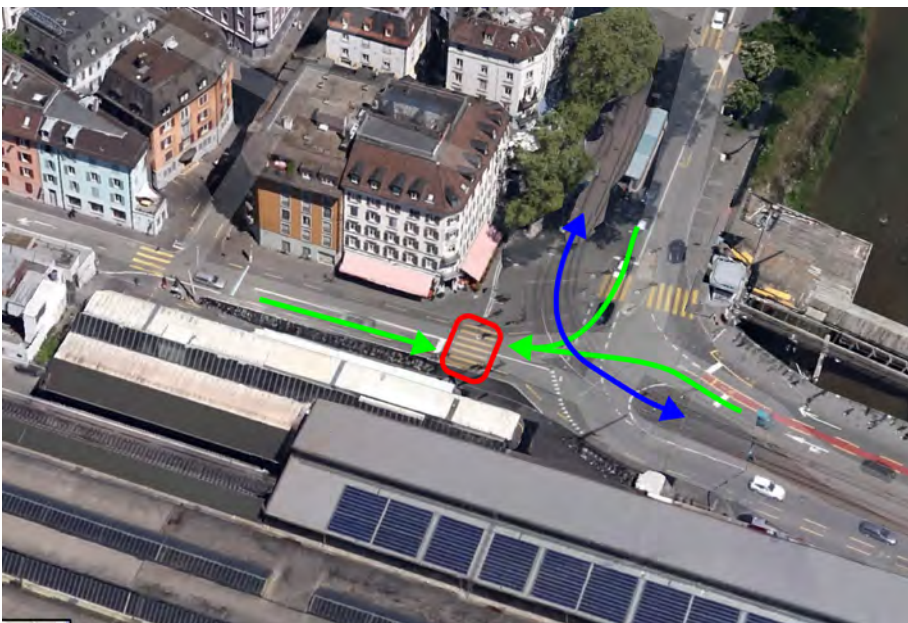
Dure bi Rot!

Eine Beobachtung

Einleitung Beobachtung

Für unsere Beobachtung wählten wir die Kreuzung zwischen dem Hauptbahnhof Zürich und der Tramhaltestelle Sihlquai (17.05.2016, 13-15 Uhr, sonnig). Leicht versteckt hinter einer Baustellenabspernung, setzten wir uns gemütlich nieder um die Strassenüberquerung zu belauern. Wir wählten bewusst diese Kreuzung, da sie aus Eigenerfahrung oft von den Fussgängern bei Rot überschritten wird. Speziell als Fahrradfahrer ist hier Aufmerksamkeit geboten, da Rotgänger oftmals bloss auf die Autos achten. Die ins Visier genommene Strassenüberquerung passiert zwei Strassen, wobei bei der Einten die Autos bei Rotlicht unmittelbar Fussgängerstreifen halten. Von der anderen Seite können Autos aus zwei verschiedenen Strassen einbiegen. Die eingezeichneten Linien auf dem Boden sind für unerfahrene Autofahrer unübersichtlich, des Weiteren erschwert die Strassenbahn teilweise die Sicht auf kommende Fahrzeuge.

Unzählige Faktoren, wie die Situation und die Umgebung, beeinflussen den Anteil an Rotgänger. Deshalb entschieden wir uns, statt einer Statistik, eine qualitative allgemeingültige Beobachtung zu machen. Dabei konzentrierten wir uns auf die verschiedenen Typen von Fussgänger, da Verhaltensweisen unabhängig von der Verkehrssituation und bei jeder Fussgängerampel anzutreffen sind. Eine Person kann je nach eigener Situation und der Umgebung einen anderen Typus einnehmen, als in jenem Szenario, in welchem wir Sie beobachteten. So verhalten sich beispielsweise die meisten Leute bei den grösseren und gut befahrenen Kreuzungen korrekter.



Rot:
beobachteter
Fussgängerstreifen

Grün:
Autos

Blau:
Strassenbahn

Abb.7

Abb.7: Bild bearbeitet, Julian Frey, 2016, www.google.ch/maps

«Der Typus *Höriger* ist in unserer Gesellschaft sehr weit verbreitet.»

Typen

Wir haben versucht, unsere Beobachtungen zu bündeln und verschiedene Typen von Fussgängern zu bilden. Die Definitionen haben keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit und beruhen lediglich auf unseren persönlichen Beobachtungen.

Der Mitläufer

Der Name beschreibt diesen Typ von Fussgänger ziemlich gut: er läuft mit. Und dies tut er ungeachtet der Farbe des Lichtsignals. Sobald jemand die Strasse überquert, folgt der Mitläufer ohne zu Überlegen oder die Situation selbst einzuschätzen. Selbst wenn er zuvor bei Rotlicht korrekterweise wartet, schliesst er sich anderen Rotgängern an, sobald sie die Strasse überqueren.

Der Korrekte

Der korrekte Fussgänger verhält sich auch so an der Lichtsignalanlage. Rot bedeutet stehen und grün bedeutet gehen. Auch wenn andere das Gehverbot der Ampel missachten und bei rot über die Strasse gehen, der Korrekte bleibt trotzdem stehen. Wenn die Ampel auf grün schaltet, läuft er zügig über den Fussgängerstreifen.

Der Angsthase

Eigentlich würde dieser Typ von Fussgänger auch bei rot über die Strasse laufen. Doch sobald er die ersten paar Schritte auf dem Fussgänger gemacht hat, ist

ihm nicht mehr ganz geheuer und er zieht sich wieder auf die Strassenseite zurück, von der er losgelaufen ist und wartet, bis das Lichtsignal auf grün schaltet. Gehen jedoch andere Personen bei rot über die Strasse, fühlt sich der Angsthase genug sicher, um ebenfalls die Strasse verbotenerweise zu überqueren. Oftmals nimmt er dann die erste Hälfte der Strasse ziemlich rassig. Sobald er sieht dass nichts mehr passieren kann, verlangsamt er auf normales Tempo für die zweite Strassenhälfte.

Der Schelm

Dieser Fussgängertyp steht nicht unter Zeitdruck, aber missachtet trotzdem das Gehverbot der Fussgängerampel und läuft über die Strasse. Wenn er das tut, hat er vorher die Strassensituation mit mehreren Kontrollblicken analysiert, damit er die Strasse sicher überqueren kann.

Der Gestresste

Der Gemütszustand dieses Typs bestimmt auch sein Verhalten. Er fühlt sich gestresst und steht offensichtlich auch unter Zeitdruck, weshalb er auch beim sehr zügigen Überqueren der Strasse das rote Lichtsignal missachtet. Mit meist hektischen Seitenblicken versucht er die Strassensituation einzuschätzen und übersieht manchmal einige Gefahren. Teilweise bremst er sein Tempo beim Betreten der Strasse für den Kontrollblick etwas ab und beschleunigt danach wieder.

Der Streber

Wenn der Streber an ein Lichtsignal kommt, bleibt er ungeachtet der Farbe der Ampel kurz stehen. Der Ampel zu vertrauen ist natürlich gut, aber selbst die Kontrolle zu haben, ist besser. Sobald die grüne Farbe aufleuchtet, vergewissert sich der Streber vor dem Gehen mit einem Seitenblick rechts und einem Seitenblick links, ob die Strasse auch wirklich sicher zu überqueren ist. Während er über den Fussgänger läuft, dreht er den Kopf abwechselnd in beide Strassenrichtungen, um allfällige Gefahren weiter ausschliessen zu können. Falls sich die Ampel während der Überquerung plötzlich auf orange schaltet, beschleunigt er seinen Schritt stark und rettet sich ans andere Strassenufer.

Der Unschuldige

Normalerweise überquert dieser Fussgängertyp die Strasse bei grünem Lichtsignal. Doch wenn es mal auf rot steht, schreitet er trotzdem auf den Fussgänger und beschleunigt dann mit überzeichnet eiligen Schritten und verzieht schuldbewusst das Gesicht. Auf der anderen Strassenseite angekommen zuckt er mit den Schultern und setzt nochmals seine Unschuldsmiene auf um allen zu zeigen, dass er eigentlich schon weiss, dass die Strasse nicht bei rot überquert werden darf.

Der Hörige

Dieser Typus ist in unserer Gesellschaft sehr verbreitet. Die Lichtsignalanlagen zeigen uns an, ob wir die Strasse sicher überqueren können, oder ob wir noch warten müssen. Sobald die Ampel das Zeichen zum Laufen gibt, senkt dieser Fussgängertyp den Blick und vertraut blind auf die Ampel. Seine Aufmerksamkeit gilt während dem Überqueren der Strasse seinem Smartphone oder seiner Gratiszeitung. Im Normalfall funktioniert dieses Vertrauensprinzip auch sehr gut, doch sobald nur ein Verkehrsteilnehmer sein Ampelzeichen missachtet, kann es zu einer gefährlichen Kollision führen.

«Es würde sich lohnen, die Rotläufer zu büssen.»

Allgemeine Beobachtungen

Gegen Schluss unserer Beobachtung fiel uns noch eine Polizistin auf, welche dieselbe Kreuzung kontrollierte und auf Geschehnis wartete. Auf die Frage hin, auf was sie sich genau achtet, meinte sie die allgemeine Lage im Auge zu behalten und Rotgänger zu büssen. Nach genaueren Nachfragen zeigte sich aber, dass sie bloss an Fahrrad- und Autofahrern interessiert war - Fussgänger könne man unmöglich alle büssen, erklärte sie uns.

Es würde sich aber extrem lohnen, denn ein Rotläufer müsste in Zürich mit ca. 30CHF Busse rechnen. Während unseren Beobachtungen hätte dies pro Stunde ca 3'420CHF eingebracht.

In Bern wurden einst tatsächlich Fussgänger unter die Lupe genommen. Jedoch konnte die berner Polizei weniger viel Gewinn machen, da die Rotüberquerer nur 20CHF und Leute, welche abseits des Zebrastreifen die Strasse überqueren, 10CHF bezahlen müssen.⁴

Während unseren Beobachtungen fielen uns noch einige spezielle Einzelfälle auf und auch allgemeine Sichtungen:

- Eine Dame drückt auf die blinde Hilfe an der Ampel, obwohl kein Knopf angebracht ist. Die knopfähnliche Wölbung auf dem Kästchen kann für Fussgänger verwirrend sein (siehe Bild).
- Fast unabhängig davon, ob bereits einige Leute vor dem Rotlicht warteten, passierten oft 1-2 Rotgänger die Strasse.
- Die meisten Rotgänger sind alleine unterwegs. Wenn zwei oder mehr Leute miteinander unterwegs waren, blieben sie normalerweise bei Rotlicht stehen.
- Wenn bereits einige Fussgänger vor roter Licht-

signalanlage stehen, schauen viel weniger Leute zur Ampel. Die meisten sehen es im Augenwinkel, wenn die anderen Fussgänger loslaufen und schliessen sich dann ohne richtigen Kontrollblick an.

- Wenn ein Auto unmittelbar am Fussgängerstreifen auf grün wartet, traut sich höchstselten ein Fussgänger die Strasse bei Rot zu überqueren.
- Wenn herbeikommende Personen den Wechsel von Rot auf Grün nicht gesehen haben, beschleunigen sie oftmals ihr Schrittempo. Vermutlich, weil sie nicht wissen wie lange die Ampel noch auf Grün bleibt, aber keine Lust haben, allenfalls warten zu müssen. Oft wird dann auch bei Orange noch passiert.

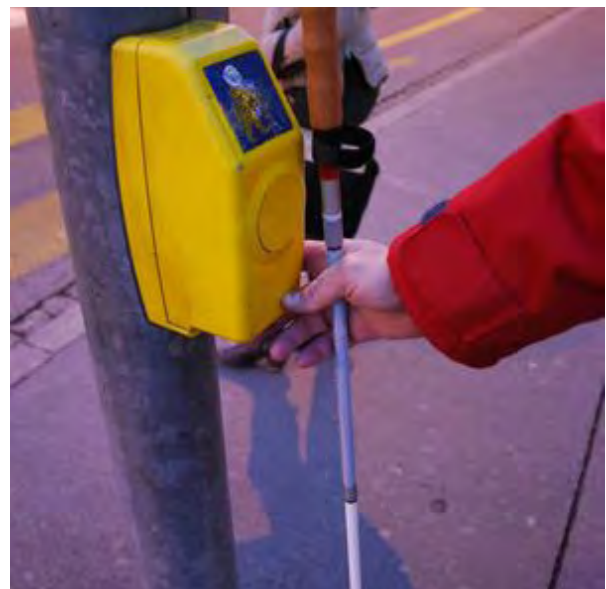


Abb.8

⁴ vgl. NN (2012), www.bernerzeitung.ch

Abb.8: Clarissa Rohrbach, 2015, www.tagblattzuerich.ch

«Ampeln sind kleine Rechenwunder geworden.»

Verbesserungspotential

Das Design der Ampel ist alt und wurde optisch kaum überarbeitet. Das Piktogramm des Ampelmännchens hingegen wurde in vergangener Zeit oft verändert, angepasst und debattiert, während die Hülle der Ampel stets ähnlich blieb. Auch die eingebaute Technik ist heutzutage viel fortschrittlicher als bei der Einführung. Ampeln sind kleine Rechenwunder geworden, welche auch untereinander kommunizieren können. Auch die Lichttechnik hat sich angepasst, sodass die Leuchtmittel beinahe keinen Platz mehr benötigen. Trotz all dem ist das Gehäuse der Ampel immer noch sehr klobig und kantig geblieben. Einzig in Augsburg wurde kürzlich eine Bodenampel getestet. Ziel war es,

allgemein bei den Passanten mehr Aufmerksamkeit zu erwecken, vor allem bei den sogenannten Smombies - Personen die Ihren Blick kaum vom Smartphone lassen können. Laut Bericht von Taff interessierte sich jedoch kaum jemand für die neuartige und innovative Ampel. Über 50% der Passanten liefen auch bei Rot über die Strassenbahngeleise.⁵



Abb.9

⁵ vgl. Taff (2016), www.prosieben.ch

Abb.9: Thomas Hosemann, 2016, <http://de.sputniknews.com>

Quellennachweis

Bücher

Klaus Bartels (1987), *Wie die Amphore zur Ampel wurde*, Deutscher Taschenbuchverlag, München, ISBN 9783423108362, S.14-16

Aus dem Internet

- 1 Jeder steht zwei Wochen seines Lebens vor roten Ampeln, Stahl Stefan, 05. August 2014
<http://www.augsburger-allgemeine.de/wirtschaft/Jeder-steht-zwei-Wochen-seines-Lebens-vor-roten-Ampeln-id30907737.html>, Stand vom 25. Mai 2016
- 1 100 Jahre Ampel | „Wechsellichtzeichenanlage“ & der Pawlow-Hund, NN, 05. August 2014
http://sinedi2.rssing.com/chan-8720313/all_p41.html, Stand vom 25. Mai 2016
- 2 Die Ampel wird 100 – die Geschichte einer Missverständenen, NN, 05. August 2014
<http://www.srf.ch/news/panorama/die-ampel-wird-100-die-geschichte-einer-missverstandenen>,
Audiodateien mit Interviews, Stand vom 25. Mai 2016
- 3 Ampel, NN, überarbeitet 2, November 2005
<https://de.wikipedia.org/wiki/Ampel#Rotlicht>, Stand vom 25. Mai 2016
- 4 Bei Rot über Strasse: Polizei büsst Berner Fussgänger, NN, 01. März 2012,
<http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Bei-Rot-ueber-Strasse-Polizei-buesst-Berner-Fussgaenger/story/22038729>, Stand vom 25. Mai 2016
- 5 Irres Detail: So sollten Smartphone-Süchtige sicherer leben, Taff, 22. April 2016, <http://www.prosieben.ch/tv/taff/video/201616-irres-detail-so-sollen-smartphone-suechtige-sicherer-leben-clip>,
Stand vom 25. Mai 2016

Bildverzeichnis

Abbildungen

- Abb.1 Wait for Walk, Florian Böhm, Hatje Cantz Verlag -> Fotografie
<http://www.hatjecantz.de/florian-boehm-1841-0.html>, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.2 Bauchamphore des Andokides-Malers, NN, https://de.wikipedia.org/wiki/Amphore#/media/File:Athena_Herakles_Staatliche_Antikensammlungen_2301_A_full.jpg, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.3 Ampel im Jahr 1930 (Berlin, Postdamer Platz), Bundesarchiv, https://de.wikipedia.org/wiki/Ampel#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146-1998-012-36A,_Potsdamer_Platz.jpg, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.4 Erster Verkehrsturm (Ampel) auf dem Potsdamer Platz in Berlin, 1925, Bundesarchiv, https://de.wikipedia.org/wiki/Ampel#/media/File:Bundesarchiv_Bild_102-01702,_Berlin,_Ampel_am_Potsdamer_Platz.jpg, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.5 Nachbau der Amplanlage von 1924, B.Ramm, http://www.goruma.de/export/sites/www.goruma.de/Globale_Inhalte/Bilder/Content/B/Berlin/Berlin_Besonderheiten_Ampelanlage_1200.jpg, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.6 Die Triade der Grundfarben, Ellywa, https://de.wikipedia.org/wiki/Farbkreis#/media/File:Kleuren_cirkel2.png, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.7 Bearbeiteter Screenshot, Julian Frey, <https://www.google.ch/maps/place/Schweizerisches+Nationalmuseum/@47.3776071,8.5371976,227a,20y,45t/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x0000000000000000:0xff1df55a58200ecc!8m2!3d47.379057!4d8.5405505>, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.8 Sichtbar unsichtbare Wege, Clarissa Rohrbach, http://www.tagblattzuerich.ch/fileadmin/_migrated/RTE/RTEmagicC_blinde3.JPG.jpg, Stand vom 25. Mai 2016
- Abb.9 Lebensschutz für Smartphone-Leser: Augsburg testet Bodenampeln, Thomas Hoesmann, <http://cdn1.img.de.sputniknews.com/images/30947/13/309471368.jpg>, Stand vom 25. Mai 2016