

PROJEKTARBEIT ZUM ARTEFAKT AMPEL

DOKUMENTATION

Nicole Siakandaris, Marc Eberle, Milena Kuster

24. Mai 2013

Einleitung, Zugang und Fragestellung	3
Vorgehen	4
Ergebnisse	5
Interpretation und Folgerungen	7
Rückblick und Ausblick	8
Quellenverzeichnis	9

Einleitung, Zugang und Fragestellung

Im Rahmen des Theorieseminars *Soziologie und Design* haben wir die Rotlichtampel und das Verhalten der Velofahrer untersucht.

Setzt man sich mit dem Thema auseinander, bekommt man schnell einen schlechten Eindruck von Velofahrern. Sie missachten vermeintlich sämtliche Strassenregeln, kennen nicht einmal den Rechtsvortritt und rasen rücksichtslos über rote Ampeln. In einer Feldstudie wollten wir diesen von den Medien geprägten Eindruck überprüfen.

Anfangs lernt man die Strassen als Kind auf dem Velo kennen und sieht den Verkehr aus der Perspektive des Velofahrers. Man fährt rechts auf dem Velostreifen, falls vorhanden, mit einem gesunden Respekt vor den Autofahrern. Mit heranwachsender Routine fährt man etwas forscher und nimmt Autos allmählich als nichtblinkende Rüpel wahr. Mit dem Erwerben der Fahrprüfung kommt schliesslich eine neue Perspektive. Man lernt das erste Mal den vollen Umfang mit den Strassen-gesetzen. Irgendwann fällt einem auf, dass als Velofahrer Autofahrer und Passanten die Rüpel sind, als Autofahrer die Velofahrer und Fussgänger und als Fussgänger die Auto- und Velofahrer. Momentan wird in den Medien vermehrt das Thema der Velofahrer und deren Rolle als Strassen-Rowdy thematisiert. Doch sind Velofahrer überhaupt so schlimm wie von manch einem behauptet? Wir wollten dem schlechten Ruf in einer Feldforschung auf den Grund gehen.

Wir erwarteten, dass sich der Ruf der Velofahrer erfüllen würde. Konkret haben wir folgende Typen aufgelistet:

Der Korrekte – Er hält, wartet und fährt erst los, wenn die Ampel wieder grün ist.

Der Gestresste – Er hält, beobachtet die Ampel, fährt los, wenn die Ampel auf orange ist.

Der Fussgängerstreifenfahrer – Benutzt bei Möglichkeit das Lichtsignal der Fussgänger.

Der Rebell – Er fährt mit Kontrollblick trotz Rotlicht.

Der Idiot – Er fährt ohne Kontrollblick trotz Rotlicht.

Vorgehen

Wir hielten am 7. Mai 2013 um 8:45 über eine halbe Stunde das Verhalten der Velofahrer am Helvetiaplatz, Zürich, in drei Richtungen fest.

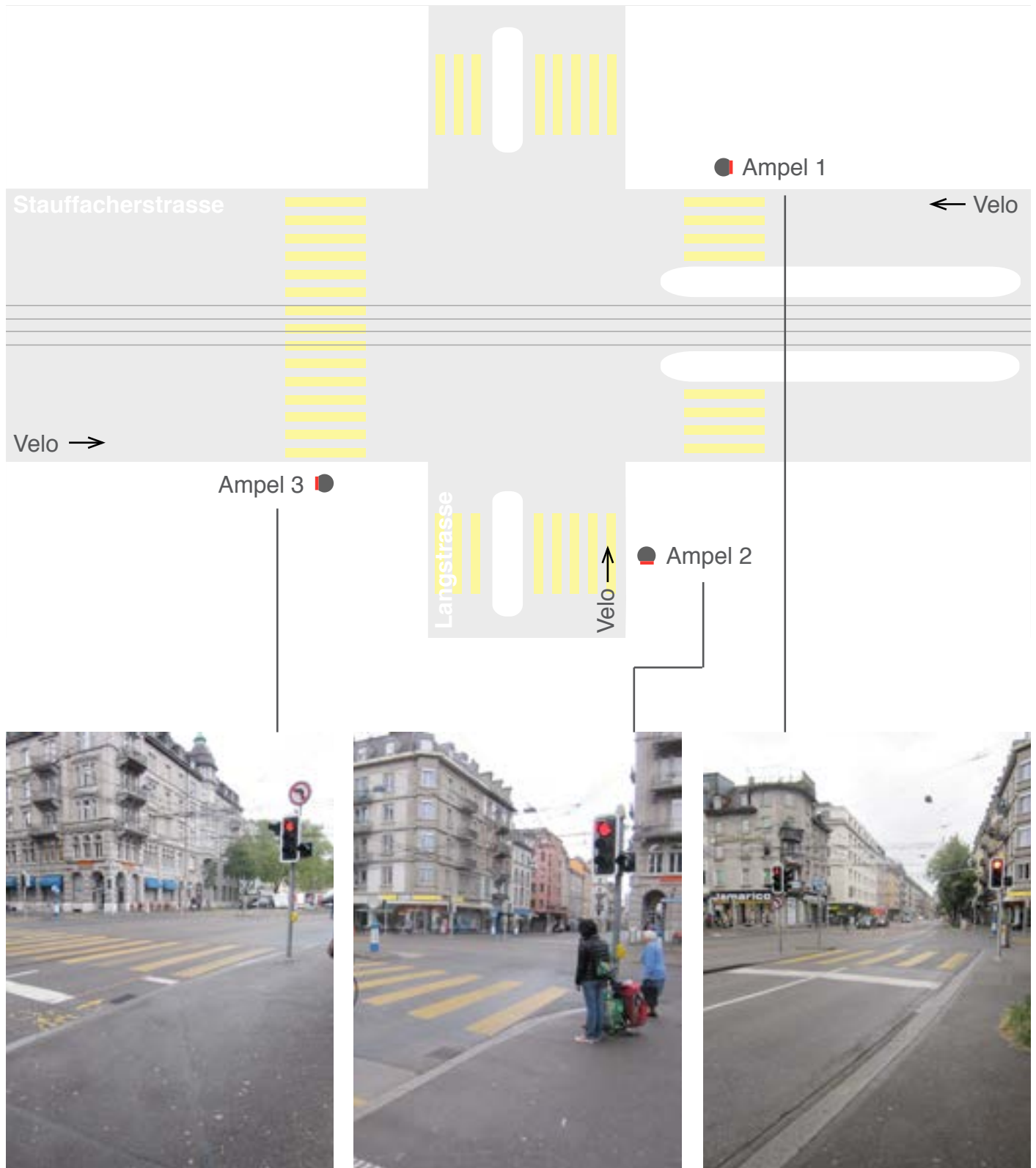


Abb. 1: Die Kreuzung Langstrasse / Stauffacherstrasse und die drei Untersuchungsobjekte

Ergebnisse

	<u>Ampel 1</u>		<u>Ampel 2</u>		<u>Ampel 3</u>		
rot	2	♂ 0 ♀ 2	36	♂ 21 ♀ 15	8	♂ 4 ♀ 4	46
rechts abbiegen bei rot	2	♂ 1 ♀ 1	5	♂ 1 ♀ 4	1	♂ 1 ♀ 0	8
orange	2	♂ 0 ♀ 2	5	♂ 4 ♀ 1	2	♂ 0 ♀ 2	9
Fussgänger- streifen bei rot	12	♂ 9 ♀ 3	4	♂ 2 ♀ 2	1	♂ 0 ♀ 1	17
grün	16	♂ 0 ♀ 2	18	♂ 0 ♀ 2	11	♂ 0 ♀ 2	45

Abb. 2: Auswertung der gesammelten Ergebnisse



Abb. 3: Der Velofahrer nutzt die Gelegenheit, dass die Fussgänger auch rot haben

Verschiedene Nutzungsformen des Artefakts

Es gibt Velofahrer, die ganz anhalten, mit einem Fuss auf dem Boden stehenbleiben und warten, bis die Ampel auf grün wechselt. Andere fahren von weit hinten ganz langsam in Richtung Ampel, sodass sie möglichst nicht absteigen müssen.

Formen der Nicht-Nutzung

Einige Velofahrer sausen mit hohem Tempo bei rot durch, bremsen erst nach dem Rotsignal ab und achten auf den Verkehr. Viele bremsen aber schon vorher ab, fahren langsam über das Rotsignal und sind stets in Bremsbereitschaft.

Formen der Umnutzung

Einige bremsen vor dem Rotsignal ab, wechseln auf das Trottoir, fahren über den Fussgängerstreifen und wechseln danach wieder auf die Strasse. Sie umgehen dadurch das Rotsignal und fahren einen Umweg (der nicht erlaubt ist).

Das untersuchte Artefakt aus der Perspektive der (Nicht-, Um-)Nutzenden

Ein Indikator zeigt an, welche Fahrzeuge fahren dürfen und welche nicht.

Typologie der (Nicht-, Um-)Nutzungsformen

Es ist anstrengender, vom Stand aus zu beschleunigen. Das braucht mehr Energie, als wenn man langsam über das Rotsignal rollt und danach wieder beschleunigt. Weiter sind viele ungeduldig und wollen nicht warten. Besonders bei Regen halten die Velofahrer nicht an, da sie sonst noch länger im Regen fahren müssen.

Wenn wenig Verkehr herrscht, schauen die Velofahrer selber, ob sie fahren können oder nicht.

Typus

Es ist kein Typus auszumachen. Das Geschlecht spielt keine Rolle, sowohl Frauen als auch Männer missachten oder beachten das Rotsignal. Auch beim Alter gibt es keinen Trend, da alle Altersstufen, von 20 bis 50 Jahren, sowohl das Lichtsignal beachten, wie auch nicht beachten. Ältere oder jüngere Personen fahren noch nicht oder nicht mehr aktiv Velo im Strassenverkehr.



Abb. 4: Kein Auto in Sicht - der Velofahrer entscheidet selbst



Abb. 5: Bei Regen hat es der Velofahrer eilig

Interpretation und Folgerungen

Die Rotlichtampel gibt dem Verkehrsteilnehmer ein klares Handlungsprogramm vor: anhalten und warten. Das rote Lichtsignal an sich lässt jedoch unbeschränkt viele Gegenprogramme zu, da es nicht physisch, sondern nur visuell funktioniert. Faktisch hindert den Velofahrer nichts daran, das Signal nicht zu nutzen oder umzunutzen. Das Handlungsprogramm der Rotlichtampel ist nur durch Verkehrsregeln bestimmt. Jedes Gegenprogramm bedeutet ein Verstoss gegen das Gesetz. Die beabsichtigte Nicht-Nutzung des Artefakts ist das Ignorieren des roten Lichtsignals. Der darauffolgende Handlungsablauf kann auf unterschiedliche Art und Weise geschehen. Hier einige beobachtete Beispiele:

- langsames Überqueren des Fussgängerstreifens bis zur Dreiecksmarkierung am Boden, Blick nach rechts ohne den Fuss abzusetzen und weiterfahren, da sich kein Auto in näherer Umgebung befindet
- derselbe Ablauf mit Halt bei der Dreiecksmarkierung
- forsches Überqueren des Fussgängerstreifens und der ersten Strassenhälfte, leichtes Abbremsen und Weiterfahren, da sich kein Auto in näherer Umgebung befindet
- forsches Überqueren des Fussgängerstreifens und der Strasse kurz bevor die Ampel bei den Autos auf grün schaltet
- forsches Überqueren des Fussgängerstreifens und der Strasse kurz nachdem die Ampel von orange auf rot geschaltet hat

Die Geschichte der Verkehrsregulierung durch Lichtsignalanlagen ist eng verbunden mit dem Aufkommen des Privatautos in der fordistischen Gesellschaft. Durch die standardisierte Massenproduktion hat sich die Anzahl Autos auf den Strassen in kürzester Zeit vervielfacht. Nur allgemeingültige Verkehrsregeln, vom Staat verfasst, konnten das Verkehrschaos eindämmen.

Etwas gewagt könnte man sagen, dass der kontrollierte Verkehrsfluss die Übertragung der getakteten Fließbandarbeit auf den öffentlichen Raum ist.

In der heutigen individualisierten Gesellschaft ist das Missachten der Rotlichtampel einerseits die Botschaft: „Jeder schaut für sich selbst“ und andererseits folgt es dem Trend, cool, jung und rebellisch zu sein und gegen den Staat, die Polizei und ihre „sinnlosen“ Regeln zu verstossen.

Das vorgegebene Handlungsprogramm der Ampel könnte dadurch verstärkt werden, dass neben dem Rotsignal ein Countdown bis zur Umschaltung auf grün abläuft. (Solche Ampeln existieren bereits im asiatischen Raum.) Für den Velofahrer wäre schon aus der Ferne sichtbar, wieviel Zeit bis zur Umschaltung noch übrig bleibt. Somit könnte er langsam abbremsen und auf den Moment der Umschaltung wieder beschleunigen. Das mühsame und energieraubende „stop and go“, welches viele Velofahrer zum Missachten der Rotsignale bewegt, könnte dadurch vermindert werden. Ein laufendes Testprojekt mit dem Namen „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ würde mehr Spielräume für die Velofahrer ermöglichen. Ziel des Projektes ist es, Kreuzungen zu bestimmen, auf denen Velofahrer auch bei Rot abbiegen können¹.

¹ siehe *Projektarbeit zum Artefakt Ampel, Teil 1: Recherche*, S. 5

Rückblick und Ausblick

Unsere Vorerwartung wurde nicht vollständig erfüllt. Den völlig rücksichtslosen Velofahrer haben wir gegen unsere Erwartung nie gesehen. Jene, die bei rot die Strasse überquert haben, haben sich zuvor jeweils einen Überblick der Lage geschaffen. Zudem haben sehr viele den Fussgängerstreifen benutzt, was wir auch erwartet haben. Gesamthaft kann man sagen, dass die Verkehrssituation trotz den Überschreitungen geordnet wirkt. Es gab keine Ausschreitungen, jedoch könnte die Rücksichtnahme von allen noch etwas stärker sein.

Es wäre sehr spannend gewesen, einen anderen Platz als Vergleich heranzuziehen. Allerdings waren schon innerhalb des untersuchten Platzes klare Unterschiede zwischen den drei beobachteten Ampeln bemerkbar. Der Helvetiaplatz war also ein optimaler Ort, um unsere Feldforschung durchzuführen.

Für das nächste Mal würden wir die Feldforschung ausbauen. Man könnte andere verkehrsstarke Plätze in Zürich beobachten, Interviews mit verschiedenen Velofahrern führen oder auch mit Polizisten, wie sie die Situation erleben und zu verschiedenen Zeiten, auch Jahreszeiten, die Plätze beobachten.

Quellenverzeichnis

Alle Abbildungen und Grafiken stammen von uns.