

## Wegweisungssysteme für den Fußverkehr

Die Notwendigkeit und Bedeutung einer Wegweisung für den Fußverkehr wurde bisher nur von wenigen Städten erkannt, obwohl jeder vierte Weg zu Fuß zurückgelegt wird und bei Einbeziehung aller Zu- und Abwege der Fußverkehr sogar die bedeutendste Fortbewegungsart in Städten darstellt. Komplexe, sich stetig verändernde Strukturen der Städte und spezifische Bedürfnisse und Eigenschaften des Fußverkehrs erfordern eigenständige Leit- und Informationssysteme für den Fußverkehr.

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr sind mehr als gewöhnliche Orientierungshilfen. Von ihnen sind auch wirtschaftliche Effekte für die Städte, deren Einzelhandel und für die Verkehrsbetriebe zu erwarten. Die Systeme dienen auch als Kommunikationsmedien,

die die Besonderheiten einer Stadt darlegen. Fußgänger ersparen sich unnötige Umwege und eine aufwändige Informationsbeschaffung. Gleichfalls können die Wegweisungssysteme die Identifikation der Einwohner mit ihrer Stadt stärken und somit das Image von Städten und Kommunen verbessern.

Wegen statt. Individuelle Routen lassen sich vom Benutzer (im Alltags- und Freizeitverkehr) relativ einfach zusammenstellen.

Die **routenorientierte Wegweisung** fasst touristische Ziele themenbezogen entlang einer (Rund) Route zusammen (z.B. Sehenswürdigkeiten, Museumsrouten, Geschichtspfade). Die Benutzer können sich im Vorhinein über die verschiedenen Routen informieren. Tagestouristen, die nur eine begrenzte Zeit für den Besuch einer Stadt mitbringen,



Abbildung 1 Beispiel für zielorientierte Wegweiser

### Grundlagen der Wegweisung

Die Wegweisung dient der Orientierung, der Ortsbestimmung, dem richtigen und sicheren Auffinden eines Zieles auf umwegfreien Routen. Sie muss leicht verständlich, begreifbar, gut erkennbar und lesbar sein.

### Formen der Wegweisung

Prinzipiell gibt es zwei Grundformen der Wegweisung: die zielorientierte Wegweisung und die routenorientierte Wegweisung (Abbildungen 1 u. 2).

Bei der **zielorientierten Wegweisung** werden einzelne Ziele ausgewiesen. Die Hin- und Rückwege finden meist auf den gleichen



Abbildung 2 Beispiel für routenorientierte Wegweiser

nehmen touristische Routen gern an, da sie den Besucher ohne große Vorbereitung durch die Stadt führen. Eine individuelle Abwandlung einer Route ist mit Hilfe eines Stadtplanes möglich.

Grundsätzlich sollten barrierefreie Routen ausgewählt werden. Wenn dies nicht möglich ist, sollen Informationen über die Beschaffenheit der Strecke einbezogen und Alternativen aufgezeigt werden. Diese Hinweise sind für mobilitätseingeschränkte/-behinderte Menschen (z. B. Menschen mit Kinderwagen oder Gehstöcken, Rollstuhlfahrer) hilfreich. Bei der Berücksichtigung spezieller Bedürfnisse einzelner Gruppen ist auch an Routen zu denken, die die subjektive Sicherheit positiv beeinflussen. Die Kombination beider Systeme bietet unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile aus Tabelle 1 ein möglichst breites Angebot.

Die Wegeverbindungen sollten folgende Kriterien erfüllen:

- Verbindung aller Ziele
- Auswahl von kurzen, bequemen und/oder angenehmen Wegen
- Orientierung der Wegewahl an den dominierenden Fußwegebeziehungen.

### Konzeption

Bei der ersten Planungsphase werden die anzusprechenden Zielgruppen ausgewählt. Neben Ortsfremden sollte auch die einheimische Bevölkerung angesprochen werden. Es muss festgelegt werden, welcher Bereich in die Wegweisung einbezogen werden soll. In einem ersten Schritt werden alle potenziell für die Wegweisung infrage kommenden Ziele aufgelistet und für diese eine einheitliche Bezeichnung festgelegt (**Einheitlichkeitsregel**). Bei einer zu großen Anzahl von Zielen muss eine Selektion stattfinden. Selektierte Ziele können auf Informationstafeln oder Stadtplänen

| Merkmale                            | Wegweisung     |                  |
|-------------------------------------|----------------|------------------|
|                                     | zielorientiert | routenorientiert |
| Alltagsverkehr                      | ++             | --               |
| Freizeit/Tourismus                  | +              | +                |
| großer, unübersichtlicher Stadtraum | ++             | +/-              |
| kleiner, übersichtlicher Stadtraum  | +/-            | +                |
| Lage der Ziele verstreut            | ++             | --               |
| Lage der Ziele entlang einer Route  | --             | ++               |
| Thematisch verschiedene Ziele       | ++             | --               |
| Thematisch einheitliche Ziele       | -              | +                |
| Einbindung des ÖV                   | ++             | -                |
| Einbindung des Handels              | +              | --               |

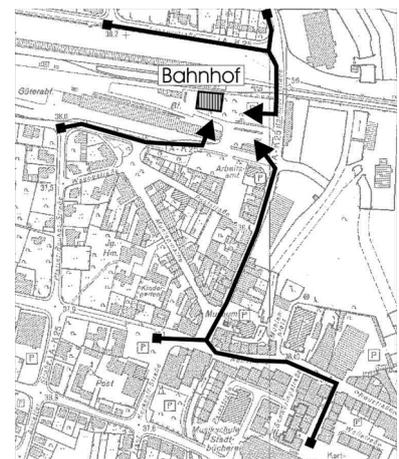
++ sehr gut geeignet / + gut geeignet / +/- geeignet / - schlecht geeignet / -- sehr schlecht geeignet

**Tabelle 1** Einsatz ziel- und routenorientierter Wegweisungssysteme

vermerkt werden. Im Hinblick auf eine Informationsreduktion kann auch eine Zielbündelung infrage kommen. Hierbei wird ein eindeutiger Sammelbegriff (z. B. Zentrum, Innenstadt, Name eines Stadtteils) für mehrere Einzelziele eingesetzt und erst in der Nähe eines Zieltes wird das Einzelziel differenziert ausgewiesen. Eine weitere Möglichkeit der Zielreduktion besteht darin, einzelne Ziele als Piktogramme in die Wegweisung aufzunehmen. Dabei wird einem Ziel ein eindeutiges Piktogramm, z. B. "i" für Informationsstelle, vorweg gestellt. Nach der Festlegung einer selektierten Zielliste müssen deren Ziele nach ihrer Priorität hierarchisch geordnet werden. Dabei sollten vorher festgelegte Hauptzielbereiche und Hauptziele eine höhere Priorität erhalten. Im Gegensatz zu den Zielen, die nur im Nahbereich ausgewiesen werden, müssen die Hauptziele bereits

Grundregeln der Wegweisung für den Fußverkehr:

- Einheitlichkeitsregel
- Kontinuitätsregel
- Wahrnehmbarkeitsregel
- Lesbarkeitsregel
- Anordnungsregel
- Pfeilregel



**Abbildung 3** Zielspinne

aus einer größeren Entfernung in die Wegweisung aufgenommen werden.

Nachdem eine hierarchisch gegliederte Zielliste vorliegt, kann ein idealisiertes Wunschliniennetz zur Verknüpfung der Hauptzielbereiche entwickelt werden. Aus der Umlegung der Wunschlinien auf die Straßen und Wege ergibt sich ein Hauptwegenetz. Diese Hauptwege werden anschließend durch Wegeverbindungen ergänzt.

Für jedes Ziel werden Zielspinnen erstellt, die den Einzugsbereich eines Zieltes aufzeigen (Abbildung 3).

Dabei sollten sich die Startpunkte an Quellen des Fußverkehrs (z.B. Haltestellen, Parkhäuser) orientieren. Die Zielspinnen garantieren, dass die **Kontinuitätsregel** eingehalten wird, die besagt, dass ein einmal aufgenommenes Ziel bis zum Erreichen des Zieles im System aufgeführt wird.

Auf Basis des Wegenetzes und der Zielspinnen werden die Wegweiserstandorte festgelegt. Die Wegweiserstandorte müssen ein lückenloses Leitsystem gewährleisten.

Ein EDV-gestütztes Wegweisungskataster ist bei der Pflege und Wartung nützlich.

### Gestaltung

Bei der Gestaltung sollten Form und Funktion gleichermaßen berücksichtigt werden. Eine Abstimmung zwischen Stadtbild, Erkennbarkeit und Lesbarkeit sowie eine wartungsarme, flexible Gestaltung ist zweckmäßig.

Die Wegweiser sollten eindeutig sein. Dies wird insbesondere bei Pfeilwegweisern gewährleistet, wenn das Schild durch seine Ausrichtung die Gehrichtung anzeigt. Eine eingeschränkte Anzahl der Ziele pro Richtung sollte aufgrund der Eindeutigkeit und der einzuhaltenden lichten Höhe von



Abbildung 4 Gut erkennbarer Pfeilwegweiser (Dortmund)

2,25 m beachtet werden. Diese Vorgaben machen es notwendig, ein Befestigungssystem zu wählen, das es gestattet, mehrere Schilder in derselben Höhe anzubringen.

Die Wegweiser sollten so flexibel gestaltet werden, dass Änderungen in der Zielauswahl, ein Austausch der Schilder und eventuell das Hinzufügen temporär angebrachter Schilder (z. B. Hinweise auf ein Stadtfest) ohne Probleme vollzogen werden können.

Wegweiser müssen in einer Umgebung mit hoher Informationsdichte erkennbar und wahrnehmbar sein (**Wahrnehmbarkeitsregel**). Sie sollten sich daher durch spezielle Merkmale gegenüber dem Umfeld abheben. Maßnahmen in dieser Hinsicht sind eine besondere Gestaltung der Pfosten (Abbildung 4) und der Einsatz einer so genannten Lichtkante (Umrandung). Die Schildergröße trägt auch zur Wahrnehmbarkeit bei. Sie richtet sich vor allem nach der Schriftgröße der Inhalte.

Die Gestaltung der Schilder muss auch den Ansprüchen von Menschen mit einer Sehbehinderung genügen (**Lesbarkeitsregel**). Für die Lesbarkeit sind die Schrift und die Farbkombination hinsichtlich des Kontrastes besonders wichtig. Beim Schrifttyp muss eine klare, serifenlose Schrift gewählt werden. Die Schriftgröße kann z. B. bei einzeiligen Zielangaben 70 mm betragen. Somit können auch Menschen, die zum Erkennen von Schrift einen Sehwinkel von  $1,0^\circ$  benötigen, die Angaben noch aus einer Entfernung von ca. 4,0 m lesen. Neben der Schrift besitzen für die visuelle Wahrnehmbarkeit die Farbkombination bzw. der Kontrast und die Leuchtdichte eine hervorgehobene Bedeutung. Die bereits erwähnte Lichtkante verbessert den Hintergrundkontrast deutlich. Der Hintergrund bzw. das Schildmaterial sollte nicht reflektierend sein, weil Sehbehinderte ansonsten durch mögliche Blendeffekte die



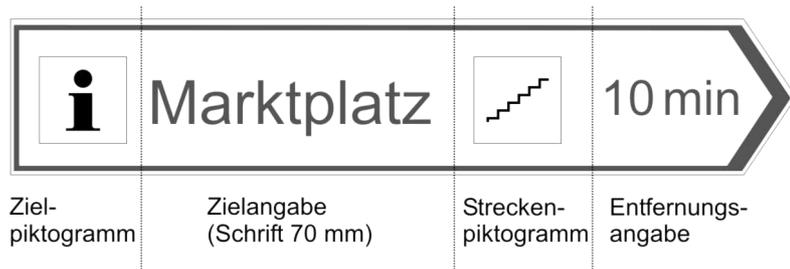
Abbildung 5 Anwendung verschiedener Entfernungsangaben (oben: Duisburg, unten: Basel)

Zielangaben nicht mehr lesen können.

Neben der Zielangabe können einzelne Schilder auch Ziel- und Streckenpiktogramme sowie Entfernungsangaben enthalten. Piktogramme stellen eine eigene Zeichensprache dar und verstehen sich somit nicht allein. Daher sollten nur solche Piktogramme für Ziele oder Streckenbeschaffenheiten verwendet werden, deren Bedeutung eindeutig und allgemein bekannt ist (u. a. die bereits in der StVO vorliegenden Piktogramme). Bei bestimmten Zielangaben und größeren Entfernungen ist es für Fußgänger sinnvoll, Entfernungen in Metern oder Gehminuten anzugeben (Abbildung 5). Für das zu Fuß gehen einladender wirken hierbei Minutenangaben.

Für die Anordnung der Inhalte sollten den einzelnen Zielen feste Felder auf den Schildern zugewiesen werden, um ein einheitliches Bild zu gewährleisten (**Anordnungsregel**). Es gibt dabei zwei Möglichkeiten der Anordnung: in Lese- oder in Pfeilrichtung. Empfohlen wird eine Anordnung in Pfeilrichtung, bei der folgende Reihenfolge immer vom Pfosten als Mittelpunkt ausgehend gilt: Zielpiktogramm - Zielangabe - Streckenpiktogramm - Entfernungsangabe (Abbildung 6).

Gemäß der allgemeinen Wegweisung ist die Pfeilwegweisung (Abbildung 4) die älteste, aber auch die einfachste Schilderart mit einer auffälligen, prägnanten Form. Sie eignet sich für einfache Beschilderungsfälle und hat eine einheitliche Form. Der tabellarisch aufgebaute Wegweiser (Abbildung 1) mit vertikaler Gliederung stellt eine kompakte Beschilderungsart dar. Der Tabellenwegweiser kann in mehrere Felder gegliedert werden, wobei jedem Tabellenfeld eine Richtung und damit ein Richtungspfeil zugewiesen wird (**Pfeilregel**). Entsprechend der Umklappregel aus dem Fahrverkehr wird eine einheitliche Reihenfolge der Richtungsfelder von oben nach unten empfohlen, z. B. oberes Richtungsfeld = geradeaus, mittleres Richtungsfeld = nach links, unteres Richtungsfeld = nach rechts (Tabelle 2).



**Abbildung 6** Gestaltungsvorlage für einen Pfeilwegweiser

**Pfeilwegweiser**

|         |   |
|---------|---|
| positiv | - Anzeige der exakten Gehrichtung<br>- Pro Ziel und Richtung nur ein Schild (Hinweis) notwendig<br>- <b>Abzweigungen deutlich erkennbar</b> |
| negativ | - Zielhinweise in Gehrichtung schlecht erkennbar<br>- Überlagerungen der Schilder   |

**Tabellenwegweiser**

|         |   |
|---------|---|
| positiv | - Erfassung aller Ziele mit einem Blick<br>- bessere Annäherungsmöglichkeit (Augenhöhe)<br>- <b>Ausweisung von mehr Zielen</b>  |
| negativ | - Ziele müssen mehrfach ausgewiesen werden (aus verschiedenen Richtungen)<br>- großer Platzbedarf bei Aufstellung<br>- schlechter Hinweis auf Ziele im Rücken des Betrachters<br>- evtl. undeutliche Richtungsweisung |

**Tabelle 2** Merkmale von Pfeil- und Tabellenwegweisern

**Literatur**

Blase A.; Bräuer D.; Mennicken C.: Wegweisungssysteme für den Fußverkehr. - In: Bracher et al. (Hrsg.), Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (Kap. 5.2.4.1), Heidelberg 2003

Blase A.: Leit- und Informationssysteme für den Fußverkehr. - Diplomarbeit an der Universität Trier, Fachbereich Angewandte Geographie/ Raumentwicklung (Fachbibliothek für Stadt- und Verkehrsplanung der Universität Trier, www.raumentwicklung.de). 2000

Bundesministerium für Gesundheit (Hrsg.): Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum. Handbuch für Planer und Praktiker zur bürgerfreundlichen und behindertengerechten Gestaltung des Kontrasts, der Helligkeit, der Farbe und der Form von optischen Zeichen und Markierungen in Verkehrsräumen und in Gebäuden. Bonn 1996

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000). Bonn 2000

Herzog-Schlagk, B.: Wegenetze machen Wegweiser notwendig. - In: Informationsdienst Verkehr 19, H. 59, S. 53-55. 1999

Keese, T.: Wegweisungssysteme für den Fußgängerverkehr am Beispiel der Stadt Wolfsburg - Diplomarbeit am Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover (www.ivh.uni-hannover.de). 2000

Zec, P.: Orientierung im Raum - Eine Untersuchung zur Gestaltung von Orientierungs- und Leitsystemen? Essen 2002

**Abbildungen**

[1,4,5] Arne Blase  
[3,6] AB Stadtverkehr GbR

**Impressum**

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.  
Homepage: www.fussverkehr.de  
Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel  
Kassel 2004, Auflage: 4.850

**SRL**

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL, Köpenicker Straße 48/49, 10179 Berlin, Tel. 030 / 308620-60, Fax. 030 / 308620-62  
Homepage: www.srl.de

**FUSS e.V.**

Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstraße 20, 13357 Berlin, Tel. 030/ 492-7473, Fax. 030 / 492-7972, Homepage: www.fuss-ev.de

**Mitherausgeber:**

Verkehrsclub Deutschland - VCD, Eifelstraße 2, 53119 Bonn, Tel. 0228 / 98585-0, Fax. 0228 / 98585-10, Homepage: http://www.vcd.org

**Autoren**

Arne Blase, Köln  
Dirk Bräuer, Köln  
Carola Mennicken, Hannover

**Bezug**

Erhältlich ist die fußnote gegen 2.- Euro in Briefmarken oder auf Rechnung für 50 Cent + Porto (ab 5 Exemplaren 25 Cent) bei FUSS e.V. oder als Download unter www.fussverkehr.de