



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne Suisse  
Mobilità pedonale Svizzera

HKB

Hochschule der Künste Bern  
Haute école des arts de Berne



Bundesamt für Strassen ASTRA

# Wegleitsysteme Fussverkehr

Bahnhof SBB Oerlikon  
Empfehlungen

- ↑
- Allenmoos 14 min
- Messe Zürich 11 min
- Dorfände 9 min
- Gubelplatz 6 min
- Franklinplatz
- Sternen Oerlikon
- Marktplatz Oerlikon
- Eishalle Neudorf Oerlikon
- Hallenbad Oerlikon
- Freibad Allenmoos
- Messe Zürich
- Offene Radrennbahn
- Hallenstadion
- Theater 11
- GZ Oerlikon
- Zentrum Dorfände
- ☒ Polizei
- ☒ Post
- ☒ Züri 11 Shopping
- ↗ Taxi
- ☒ Swissôtel
- ← Bahnhof
- ☒ Bus
- ↖ Kreisbüro

# Impressum

## **Herausgeber**

Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern, [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)  
Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich, [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)  
HKB, 3027 Bern, [www.hkb.bfh.ch](http://www.hkb.bfh.ch)

## **Verfasser**

Fussverkehr Schweiz  
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

Hochschule der Künste Bern HKB  
Signaletik – Environmental Communication Design  
Fellerstrasse 11, 3027 Bern

## **Konzept und Realisierung**

Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz  
Werner Egli, HKB, Signaletik – Environmental Communication Design

## **Fachliche Begleitung**

Nadine Grüninger, Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt  
Peter Lerch, Tiefbauamt Kanton Bern  
Salomé Mall, Mobilität, Aussenraum, Reinach BL  
Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen ASTRA  
Roman Widmer (bis 31. Juli 2018), Schweizerischer Städteverband  
Paul Schneeberger (ab 1. August 2018), Schweizerischer Städteverband  
Alfred Zumbach, Adelboden Tourismus

## **© Fotos**

Seite 4, Fussverkehr Schweiz; Seiten 18 oben Mitte und 22, Roman Weyeneth; Seite 24, Mark Niedermann; alle weiteren Werner Egli

## **Download**

[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

© September 2019

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>5</b>
1.1	Weshalb diese Empfehlungen? .....	5
1.2	Besonderheiten Fussverkehr .....	6
1.3	Akteure .....	6
1.4	Grundsätze .....	7
1.5	Rechtsgrundlagen und Normen .....	7
<b>2.</b>	<b>Vorgehen</b> .....	<b>9</b>
2.1	Vorabklärungen .....	9
2.2	Analyse .....	9
2.3	Konzept .....	10
2.4	Detailplanung, Realisierungsprojekt .....	10
2.5	Umsetzung .....	10
2.6	Betrieb, Unterhalt .....	10
2.7	Arbeitsschritte .....	11
<b>3.</b>	<b>Strukturelle Aspekte</b> .....	<b>13</b>
3.1	Grundprinzipien der Orientierung .....	13
3.2	Ansprechgruppen .....	13
3.3	Informationsumfang .....	13
3.4	Zeit- und Distanzangaben .....	14
3.5	Zielliste .....	14
3.6	Ortsstrukturen .....	14
3.7	Wegstruktur .....	14
3.8	Medien .....	15
<b>4.</b>	<b>Formale Aspekte</b> .....	<b>17</b>
4.1	Wegleitelemente .....	17
4.2	Anordnung der Information .....	18
4.3	Schrift und Typografie .....	19
4.4	Piktogramme .....	20
4.5	Ortspläne .....	21
4.6	Materialisierung .....	21
<b>5.</b>	<b>Praxisbeispiele</b> .....	<b>23</b>
5.1	Dokumentation verschiedener Systeme .....	23
5.2	Charakterisierung von Beispielen .....	27
<b>6.</b>	<b>Glossar und Grundlagen</b> .....	<b>29</b>
6.1	Glossar .....	29
6.2	Grundlagen .....	33
	<b>Schriftenreihe Langsamverkehr</b> .....	<b>37</b>



Untere Ebene  
**UNTERER BAHNHOF-PLATZ**  
 ←  
 Bahnhof 088  
 Blue City Hotel  
 Bus-/Pkw-Stationen  
 Hauptplatz  
 Info Baden (Information)  
 Tourist Office  
 Karmeliten Kloster  
 Oberer Bahnhofplatz  
 Parkhaus Bahnhof  
 Parkhaus Langhaus  
 Reformierte Kirche  
 Regionalbank AG Baden  
 ↑  
 Baden / Höhenquartier  
 Arcum Hotel Baden  
 Best Western Hotel Du Parc  
 Grand Casino Baden  
 Kurpark  
 Parkhaus Baden  
 Linienbus Station AG  
 Museum Langhaus  
 Theresienbad  
 ←  
 Baden Nord  
 Volkshausplatz  
 Marienberg  
 Baden ist.

Untere Ebene  
**UNTERER BAHNHOF-PLATZ**  
  
 Baden ist.



# 1 Einführung

**Wegleitsysteme für den Fussverkehr helfen Ortsunkundigen sich im öffentlichen Raum zurecht zu finden. Sie führen über attraktive und möglichst hindernisfreie Fusswege sicher zu den Zielen.**

Die hier vorliegenden Empfehlungen geben eine Übersicht über realisierte Systeme und helfen bei zukünftigen Projekten, die Wiedererkennbarkeit sowie die formalen und funktionalen Qualitäten sicherzustellen. Sie richten sich an Städte und Gemeinden sowie an Fachleute und interessierte Kreise.

## 1.1 Weshalb diese Empfehlungen?

Die Wegweisung für den Motorfahrzeugverkehr, aber auch für das Velofahren und Wandern, ist eine Selbstverständlichkeit und durch Rechtsgrundlagen und Normen klar geregelt. Eine intuitive, gut verständliche Orientierungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgängern im Innerortsbereich entspricht zwar ebenfalls einem Bedürfnis, ist aber weniger verbreitet und kaum geregelt. Dementsprechend breit und uneinheitlich ist die Palette der in der Schweiz realisierten Wegleitsysteme für den Fussverkehr.



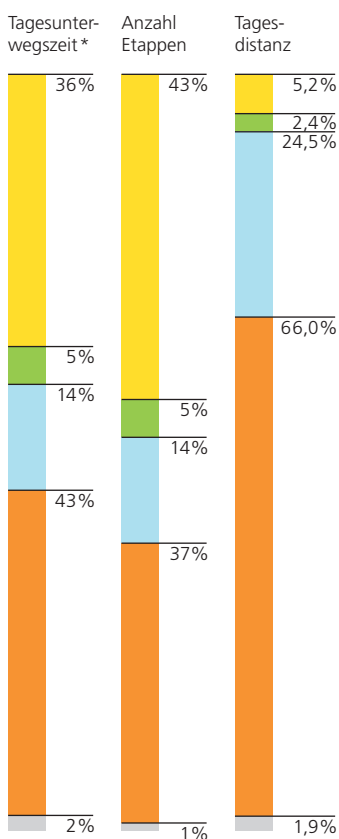
Alle machen das Gleiche: Fussgängerwegleitung in drei verschiedenen Schweizer Kleinstädten: Brugg AG, Le Locle NE und Wil SG. Achtung: Die Farbgebung ist nicht bei allen abgebildeten Beispielen konform mit der Strassenverkehrsgesetzgebung.

Das vorliegende Dokument veranschaulicht Empfehlungen für die innerörtliche Fussgängerwegleitung. Es definiert die wichtigsten Qualitätskriterien, um die formalen und funktionalen Grundanforderungen im Planungs- und Realisierungsprozess einzuhalten. Die Empfehlungen enthalten in aller gebotener Kürze nützliche Informationen für flexible, den ortsspezifischen Bedürfnissen anpassbare Wegleitsysteme. Sie vermitteln den Benutzenden Orientierung und grenzen sich von Wegleitsystemen auf privaten Arealen wie Firmen, Bahnhöfen oder Flughäfen ab. Die Empfehlungen lehnen sich an bestehende Normen über die Signalisation des Langsamverkehrs an und sind örtlichen Entscheidungsträgern eine Planungs- und Umsetzungshilfe.

## 1.2 Besonderheiten Fussverkehr

Je komplexer die Ortsstrukturen sind, desto grösser ist das Orientierungsbedürfnis der Gehenden und desto sinnvoller ist es, ein Wegleitsystem für den Fussverkehr anzubieten.

Verkehrsmittelwahl 2015



\* ohne Warte- und Umsteigezeiten

- zu Fuss
- Velo inkl. E-Bike
- öffentlicher Verkehr
- motorisierter Individualverkehr
- übrige

(Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr MZMV)

### Eigenschaften Fussverkehr

- Gehen ist Verkehr: Die Bedeutung des Fussverkehrs wird meistens unterschätzt. Der Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung zeigt beispielsweise, dass im Durchschnitt 36% der täglichen Unterwegszeit zu Fuss bewältigt wird.
- Fussverkehr als erste und letzte Meile: Alle Menschen sind zu Fuss unterwegs. Auch wer öffentliche Verkehrsmittel, das Auto oder das Velo benutzt, legt vor oder nach den Fahrten einzelne Etappen zu Fuss zurück.
- Gehen im Nahbereich: Der Fussverkehr hat seine Stärken im Nahbereich bei Strecken unter einem Kilometer oder bis 15 Minuten Unterwegszeit. Die akzeptierte Gehdistanz ist individuell verschieden und hängt unter anderem ab von der Kenntnis beziehungsweise von den Informationen zu Länge, Topographie und Attraktivität des Weges.

### Charakteristika Wegleitsysteme

- Tourismus: Nicht nur die Lenkung des Fussverkehrs, auch touristische Bedürfnisse erfordern Wegleitsysteme. Ortsfremde sollen unterstützt und mit Informationen versorgt werden.
- Stadtmöblierung: Wegleitsysteme für den Fussverkehr sind Bestandteil der Gestaltung des öffentlichen Raums und mitprägend für das Bild, beziehungsweise das Profil eines Ortes. Bei der Konzeption spielt daher das Stadtmarketing eine wesentliche Rolle.
- Interdisziplinarität: Die komplexen Prozesse der Planung, Konzeption und Umsetzung von Wegleitsystemen benötigen Know-how aus verschiedenen Fachbereichen (Signaletik, Städtebau, Verkehrsplanung, Design, Marketing etc.).

## 1.3 Akteure

### Städte und Gemeinden

Wegleitsysteme für den Fussverkehr sind eine Aufgabe der öffentlichen Hand. Als auftraggebende und für den Betrieb zuständige Instanz ist sie dafür verantwortlich, dass:

- die politischen, planerischen und finanziellen Leitplanken für ein gleichzeitig attraktives und überschaubares System gesetzt werden;
- eine geeignete Struktur für Konzeption und Planung sowie für die Umsetzung und den späteren Unterhalt zur Verfügung gestellt wird.

### Umsetzungspartner

Für die Konzeption und Umsetzung von Wegleitsystemen empfiehlt es sich, externe Fachleute beizuziehen. Zu unterscheiden ist zwischen:

- Eigenentwicklung: Das Wegleitsystem wird durch beauftragte Fachpersonen (Signaletik, Industrial Design, Grafik etc.) eigens für die

auftraggebende Gemeinde entwickelt. Dies hat den Vorteil, dass das System in Bezug auf Konzeption, Aussehen, Material genau auf die Bedürfnisse abgestimmt werden kann. Dieser Vorteil ist unter Umständen mit einem Mehraufwand verbunden.

- Systemanbieter: Von der Konzeption bis zur Realisierung eines Wegleitsystems können Systemanbieter den Prozess unterstützen. Ihre Wegleitelemente basieren auf definierten Produkten, setzen dadurch der Gestaltung Grenzen. Der Aufwand kann gut abgeschätzt werden.

## 1.4 Grundsätze

Wegleitsysteme für den Fussverkehr im Siedlungsgebiet führen entlang definierter Wegstrecken und vermitteln der Bevölkerung wie Besucherinnen und Besuchern Orientierung. Es gilt folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Zweck:
  - Förderung des Fussverkehrs
  - Vermitteln von räumlicher Information und Orientierung
  - Führen über durchgehende, sichere, attraktive und möglichst hindernisfreie Fusswegverbindungen
  - Lenken der Fussverkehrsströme
- Aufgabe der öffentlichen Hand:
  - Festlegen der Zuständigkeiten und Finanzierung
  - Abstimmen mit Fusswegnetzplänen und kommunalen Richtplänen
  - Sichern der freien Begehbarkeit und der Durchgangsrechte
- Benutzerfreundlichkeit:
  - Elemente sicht- und wahrnehmbar
  - Gestaltung und Farbgebung einheitlich, wiedererkennbar
  - Inhalte verständlich
  - Zielorte gekennzeichnet und über Richtungsweisung erfasst
  - Systematik eindeutig, logisch und stringent
  - Verknüpfung mit bestehenden Systemen gewährleistet (z.B. an Bahnhöfe, Spital- und Schulareale)

## 1.5 Rechtsgrundlagen und Normen

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG bezweckt die Planung, die Anlage und die Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze. Es enthält in Art. 6 sowie in Art. 4 der dazugehörigen Verordnung FWG Bestimmungen zur Kennzeichnung der Fusswegverbindungen.

Bei Fussgängerleitsystemen ist zu beachten: Gemäss Art. 5 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz SVG und Art. 95 ff Signalisationsverordnung SSV dürfen im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden. Die Signalisation der Wanderwege und der Velorouten wird durch die VSS-Norm SN 640 829a «Strassensignale – Signalisation Langsamverkehr» geregelt. In dieser Norm wird die Lenkung und Signalisation des innerörtlichen Fussverkehrs nicht spezifiziert.

FWG Art. 6 Abs. 1:  
Die Kantone sorgen dafür, dass:  
a. Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden.

FWV Art. 4 Abs. 3:  
In Städten und grösseren Ortschaften sind Fussgängerverbindungen, die Teile eines Fusswegnetzes (...) sind, einheitlich zu signalisieren.



Stadt  
Lucerne

■■■ Hirschenplatz



Kasernenplatz  
Mühlenplatz  
Château Gütsch

Historisches Museum

Naturmuseum

Spreuerbrücke

Pädagogische Hochschule

WC

Gütsch

Altstadt



Bahnhofplatz

Theaterplatz

Kornmarkt

Tourist Information

Kapellbrücke

Peterskapelle

Rathaus

WC

Kantonalbank

Dune  
LONDON

Dune  
LONDON



IMPORT



PIZZA PAS

ANCIP  
LUCERNE



## 2 Vorgehen

**Die Entwicklung eines Wegleitsystems ist ein komplexes Unterfangen. Äusserst hilfreich ist dabei der Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe.**

Planungs- und Realisierungsprozesse für Wegleitsysteme werden gerne unterschätzt. Die notwendigen Projektphasen erfordern viel Detailarbeit. Sie können in kleineren Gemeinden rund ein Jahr, in grösseren Städten sogar mehrere Jahre dauern. Basis für eine sorgfältige Prozessabwicklung sind Kenntnisse über die lokalen Bedürfnisse, die technischen und logistischen Anforderungen sowie über die planerischen Perspektiven der Gemeinde. Hilfreich sind dabei die Informationen aus der Begleitgruppe.

Vor Planungsbeginn muss der zukünftige Unterhalt geregelt werden.

### 2.1 Vorabklärungen

Woher kommt der Wunsch nach einem Wegleitsystem für den Fussverkehr? Welche Bedürfnisse sollen damit abgedeckt werden? Kann ein Wegleitsystem diese Anforderungen erfüllen? Unterschiedlichste Motive können der Forderung zugrunde liegen:

- Orientierungshilfe für ortsunkundige Einheimische, Neuzugezogene, Touristinnen und Touristen, Geschäftsleute usw.
- Informationen zur Gemeinde
- Förderung des Fussverkehrs, Bewusstseinsbildung für den Fussverkehr
- Lenkung der Fussverkehrsströme
- Bessere Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Fussverkehr
- Das Gefühl vermitteln, willkommen zu sein
- Attraktivierung der Zielorte
- Imagepflege der Gemeinde

Die notwendige Unterstützung für die anspruchsvolle Planung bekommen Projektverantwortliche der Gemeinden durch Fachpersonen weiterer Ämter und externe Fachleute. In einer Begleitgruppe bringen Vertretungen aus interessierten Kreisen wie Gewerbe, Tourismus, Kultur sowie aus Fachstellen, wie zum Beispiel Behindertenverbände, ihre Bedürfnisse ein.



Luzern, Orientierung

### 2.2 Analyse

Begehungen und Befragungen bilden die Basis für die Situationsanalyse. Inspiziert werden neben dem Fusswegnetz bestehende Signalisationen von Velo- und Wanderrouten wie auch Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sowie Parkierungen für Velos und Autos. Jedes Projekt trifft zudem auf spezifische Herausforderungen. Sie reichen von der Mehrsprachigkeit über komplexe Verkehrsanbindungen zur schwierigen Topografie, vom Ortsbildschutz über temporäre Festanlässe bis zum Vandalismus.

Durch Befragungen lassen sich die Projektziele mit den konkreten Bedürfnissen der Gehenden und weiteren betroffenen Kreisen abgleichen. Aus den Schlussfolgerungen werden die Leitgedanken für die Informationsstruktur und die Wegstruktur abgeleitet.

Um das Verhalten der Gehenden und ihre Bedürfnisse vertieft kennenzulernen, wurde für das Wegleitsystem Zürich-Oerlikon eine Analyse in Auftrag gegeben. Die qualitativ-indikative Analyse fusst auf drei halbstrukturierten Gruppendiskussionen. Dabei zeigte sich, dass sich die Bedürfnisse der Gehenden sowie ihre Wahrnehmung des Orts von den Vorstellungen der Stadtverwaltung und der Begleitgruppe unterscheiden.

Das Fusswegnetz der Gemeinde ist möglichst sicher, attraktiv, direkt, durchgehend und hindernisfrei zu konzipieren und gestalten. Es wird in einem Fusswegnetzplan oder einem Richtplan Fussverkehr behördenverbindlich festgelegt. Die Wegstruktur eines Leitsystems und die Fusswegnetzplanung sind miteinander abzustimmen.



Handbuch Fusswegnetzplanung

### 2.3 Konzept

Ausgehend von den strategischen Leitsätzen, die von den Projektbeteiligten formuliert werden und als Richtschnur für den weiteren Entwicklungsprozess dienen, wird die Informationsstruktur systematisch aufgebaut. Sie muss verständlich, übersichtlich und nicht überladen sein. Aufbauend auf dem örtlichen Fusswegnetz wird die Wegstruktur des Leitsystems gebildet, das dafür verantwortlich ist, wie die Besuchenden den Ort erleben und welche Eindrücke sie mit nach Hause nehmen.

Es werden adäquate, auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmte Wegleitelemente entwickelt, Ausprägung und Proportionen mithilfe von Mock-ups (1:1-Modell) vor Ort überprüft. Für Farben, Typografie, Piktogramme und weitere grafische Elemente wird ein Konzept ausgearbeitet. Falls kein geeigneter Ortsplan vorliegt, wird einer entworfen.

Gestalterische Aspekte werden mit dem Ortsbild verträglich und mit Rücksicht auf qualitativ hochwertiges bestehendes Mobiliar abgestimmt.

### 2.4 Detailplanung, Realisierungsprojekt

Die Wegleitelemente werden weiter entwickelt, Materialien und Farben bemustert, Prototypen erstellt. Grafik, Typografie und Piktogramme werden in Originalgrösse überprüft, die Farben fein abgestimmt. Mit den Mock-ups werden die präzisen Positionen für die Wegleitelemente ermittelt. Die Inhalte werden mehrfach kontrolliert.

Wenn nötig wird ein Submissionsverfahren für die Ausführungsarbeiten abgewickelt. Genehmigungen und Bewilligungen werden nach kantonalem Recht eingeholt. Stehen Wegleitelemente auf privatem Grund, muss die Gemeinde die benötigte Standfläche erwerben oder in einem Zustimmungsverfahren das schriftliche Einverständnis der Eigentümer einholen.

### 2.5 Umsetzung

Ausführungspläne werden gezeichnet und sämtliche Produktionsvorlagen erstellt. Zur Instruktion der Unternehmer werden Manuals verfasst. Mit dem Abnahmeprotokoll und einer Instruktion für die Pflege wird das Projekt abgeschlossen.

### 2.6 Betrieb, Unterhalt

Entscheidend für die Werterhaltung des Wegleitsystems ist eine periodische Aktualisierung und konstante Pflege. Denn veraltete Informationen sind Desinformationen und ein ungepflegtes System schafft weder Vertrauen noch Freude. Für diese Aufgaben wird eine zentrale Koordinationsstelle bestimmt und mit den nötigen Kompetenzen und Mitteln ausgestattet.

## 2.7 Arbeitsschritte

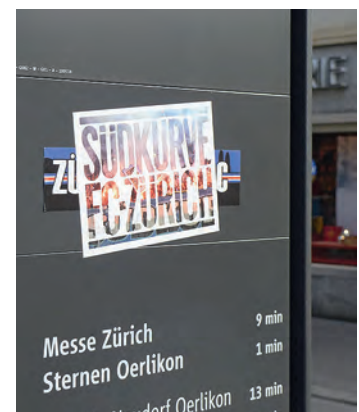
	Wegstruktur	Informationsstruktur
Vor-abklärungen		<b>Festlegen der Projektziele</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Strategische Leitsätze</li> <li>– Projektziele</li> <li>– Ansprechgruppen</li> </ul>
Analyse	<b>Definieren der Vorgaben zur Wegstruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bedürfnisse</li> <li>– Bewegungsmuster</li> <li>– räumliche Bezüge</li> </ul>	<b>Definieren der Vorgaben zur Informationsstruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bedürfnisse</li> <li>– Informationsmenge</li> <li>– Informationstiefe</li> </ul>
Konzept (Projekt)	<b>Entwickeln der Wegstruktur</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Haupt-/Nebenachsen</li> <li>2. Verbindungen</li> <li>3. Stiche</li> </ol>	<b>Entwickeln der Informationsstruktur</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informationskategorien</li> <li>2. Kategoriengruppen</li> <li>3. Zielliste</li> </ol>
Detailplanung Realisierungsprojekt	<b>Bestimmen der Standorte und Funktionen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einstieg/Verknüpfung</li> <li>– Orientierung/Reorientierung</li> <li>– Richtungsweisung</li> <li>– Zielbestätigung</li> </ul>	<b>Zuordnen der Informationen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Informationsketten</li> <li>– Zielliste pro Standort und Seite der Wegleitelemente</li> <li>– Ortsplan wenn nötig</li> </ul>
Detailplanung Realisierungsprojekt	<b>Zuweisen der Wegleitelemente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Plantafel</li> <li>– Stelen</li> <li>– Pfeilwegweiser</li> <li>– Bodenmarkierung</li> </ul>	<b>Entwicklung der Gestaltung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grafik</li> <li>– Typografie</li> <li>– Piktogramme</li> <li>– Ortsplan</li> </ul>
Detailplanung Realisierungsprojekt	<b>Entwickeln der Wegleitelemente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwurf</li> <li>– Mock-up</li> </ul>	
Detailplanung Realisierungsprojekt	<b>Detailplanung der Wegleitelemente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zeichnungen</li> <li>– Prototypen</li> <li>– Bemusterungen</li> </ul>	<b>Detailplanung der Gestaltung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grafik</li> <li>– Typografie</li> <li>– Piktogramme</li> <li>– Ortsplan</li> </ul>
Detailplanung Realisierungsprojekt	<b>Konsolidieren der Massnahmen zur Wegstruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wegstruktur festsetzen</li> <li>– Wegleitelemente festsetzen</li> <li>– Genehmigungen/Bewilligungen</li> </ul>	<b>Konsolidieren der Massnahmen zur Information</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Informationsinhalte festsetzen</li> <li>– Gestaltung festlegen</li> </ul>
Umsetzung	<b>Umsetzen der Wegleitelemente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausführungspläne</li> <li>– Submission Wegleitelemente</li> <li>– Montagemanuals</li> <li>– Begleitung Produktion/Montage</li> </ul>	<b>Umsetzen des Gestaltungskonzepts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Submission Druck</li> <li>– Erstellung Druckvorlagen</li> <li>– Gut zum Druck</li> <li>– Begleitung Produktion</li> </ul>
Betrieb Unterhalt		<b>Organisieren von Instruktion und Eröffnung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorbereitung Instruktion</li> <li>– Organisation Betrieb/Unterhalt</li> <li>– Organisation Eröffnung</li> </ul>



Zürich-Oerlikon, Standort bestimmen



Zürich-Oerlikon, Eröffnung



Zürich-Oerlikon, Kleber, Tags und Sprayfarben müssen möglichst schnell entfernt werden






## 3 Strukturelle Aspekte

**Für eine problemlose Orientierung im öffentlichen Raum sind leicht fassbare Regeln zentral. Grundsätzlich gilt das KISS-Prinzip «keep it short and simple».**

Halte es kurz und einfach. Wer etwas mitteilen will, muss wissen, was die Ansprechgruppe versteht, welche Sprache, welche Zeichen ihr geläufig sind. Und welches Medium – Ortsplan, Stele, Tafel, Wegweiser, Bildschirm – die Botschaft übermitteln kann. Geprägt und differenziert werden Wegleitsysteme für den Fussverkehr über die Art und Weise, wie die Ziele erschlossen werden, die Besonderheiten der Wege, Charakter und Tiefe der Informationen, die verwendeten Medien sowie die Gestaltung der Wegleitelemente und deren technische Konstruktion.

### 3.1 Grundprinzip der Orientierung

Wegleitsysteme basieren auf einem einfachen, leicht verständlichen Grundmuster mit einer Abfolge von drei Informationstypen:

-  Orientierung – umfassende und differenzierte Übersicht.
-  Richtungsweisung – Führung entlang einer definierten Wegstruktur.
-  Zielbestätigung – das Ziel oder Zwischenziel ist erreicht.

Ortsfremde orientieren sich an den Einstiegs- oder Verknüpfungspunkten und folgen den Richtungsweisungen bis zur Bestätigung des nächsten Zwischenziels. Nach einer Reorientierung erfolgt der gleiche Ablauf von Neuem bis zum Zielort.

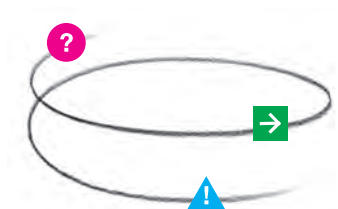
### 3.2 Ansprechgruppen

Besteht Klarheit über die Ansprechgruppen, über deren Eigenheiten und Bedürfnisse? Sollen vor allem Tagesgäste oder Touristinnen und Touristen, die sich länger vor Ort aufhalten, angesprochen werden? Sind es Geschäftsleute oder Neuzugezogene?

### 3.3 Informationsumfang

Das visuelle Klima ist an exponierten Stellen laut. Verkehrssignalisationen, Plakate, Kleber, Tags, Graffiti und Warenauslagen fordern Beachtung. Doch um Informationen zu erfassen, braucht es Ruhe und Zeit.

Daher gilt das KISS-Prinzip «keep it short and simple». Das bezieht sich sowohl auf den Umfang der Zielliste als auch auf ergänzende Informationen. Jede zusätzliche Sprache multipliziert das Volumen. Wenn möglich werden Mehrsprachigkeiten vermieden. Bei zweisprachigen oder stark touristisch geprägten Orten helfen über Sprachgrenzen hinweg verständliche Piktogramme sowie Personen-, Flur- und Sachbezeichnungen. Jede Massnahme zur Reduktion des Textumfangs unterstützt die Informationsaufnahme.



Bern, umfassende Information an zentralen Orten

### 3 Strukturelle Aspekte



Disentis/Mustér, Stele als Listenwegweiser mit Zeitangabe

#### 3.4 Zeit- und Distanzangaben

Sehr hilfreich sind Wegzeiten oder Distanzangaben auf Ziellisten und Ortsplänen. Ortsfremde können damit ihre Wege besser planen. Sie sehen auf einen Blick, wann allenfalls eine Strecke per ÖV ratsam ist.

Die Erfahrungen zeigen: Distanzen können schlechter abgeschätzt werden als Zeiten. Empfohlen wird die Angabe von Minuten.

#### 3.5 Zielliste

Kern der Informationsstruktur ist die Liste aller Ziele, die mit dem Wegleitsystem bedient werden sollen:

- Orientierungspunkte wie zentrale Plätze oder markante Bauten
- Öffentliche Dienste wie Post und Gemeindehaus
- Öffentliche Institutionen mit publikumsrelevantem Leistungsauftrag wie Museum, Schwimmbad, Spital oder Kirche
- Private Institutionen von öffentlicher Bedeutung wie Fussballstadion oder Messegelände

Die Ziele werden nach inhaltlichen Kriterien gruppiert, beispielsweise in Verkehr, Plätze, Sehenswürdigkeiten, markante Bauten, Informationsstellen, öffentliche Dienste, Veranstaltungsorte, Sportanlagen, Museen, Parks, Freizeitanlagen usw.

In Planlegenden schaffen differenzierte Kategorien Übersicht. Auf Stelen hingegen ist diese Vielfalt nicht darstellbar. Die Kategorien werden deshalb in zwei bis drei Gruppen wie etwa in Verkehr, Dienste und alle weiteren Ziele zusammengefasst.

Wichtig ist, die Zahl der Ziele zu beschränken. Bereiche wie Hotellerie, Gastronomie und Gewerbe überfordern mit häufigen Namensänderungen und Geschäftsaufgaben die Logistik. Sie werden besser auf den Ortsplänen mit QR-Codes oder Hinweisen auf die Websites erfasst.

#### 3.6 Ortsstrukturen

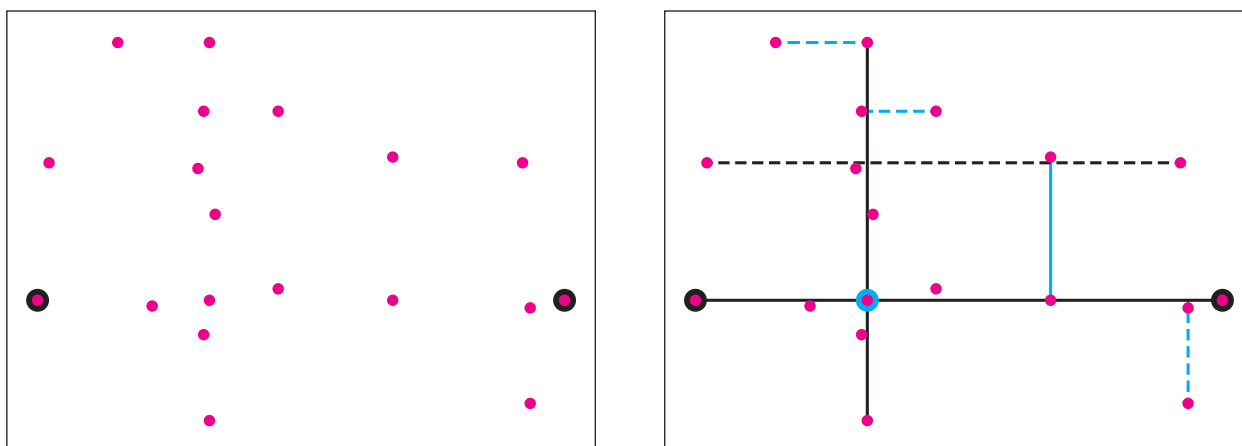
Wegstrukturen sollen ortsspezifische Merkmale wie signifikante Gebäude, Wahrzeichen, Wasserläufe, Brunnen, Alleen, Pflästerungen mit einbeziehen. Diese Merkmale leiten Nutzerinnen und Nutzer und unterstützen die Kommunikation.

#### 3.7 Wegstruktur

Mit der Wegstruktur werden sämtliche Ziele erschlossen. Bewährt hat sich ein Aufbau mit Achsen, Verbindungen und Stichen. Für die Anlage der Achsen empfiehlt sich eine einfach einprägbare Form.



Handbuch Massnahmenplanung Fussverkehr



Welche Wege aus dem örtlichen Fusswegnetz für die Wegstruktur benutzt werden, erschliesst sich aus den Standorten der Ziele, den Qualitätsanforderungen an die Wege und der Ermittlung von Schwachstellen. Überlegungen zur Ortsstruktur und zur Funktion der Wege fließen mit ein.

- Attraktiv: hoher Gehkomfort, hohe Umfeldqualität, abwechslungsreich, mit Verweilmöglichkeiten ausgestattet
- Sicher: subjektiv und objektiv verkehrssicher beziehungsweise sicher vor Übergriffen, Führung durch verkehrsberuhigte Gebiete oder Fussgängerzonen, Umgehung stark frequentierter Verkehrsknoten, Vermeidung von «Angstorten»
- Zusammenhängend und direkt: durchgehende und direkte Verbindungen ohne Schwachstellen
- Hindernisfrei: für möglichst alle benutzbar, behindertengerecht
- Gewerbefreundlich: Führung entlang von Geschäftsstrassen
- Lehrreich: Vermitteln von Kultur und Geschichte auf Pfaden beispielsweise durch die Altstadt

- Hauptachsen bilden das tragende Skelett
- - - Nebenachsen ergänzen die Hauptachsen
- Verbindungen schliessen die Wegstruktur wo nötig
- - - Stiche führen von den Achsen zu einzelnen Zielen
- Ziele
- Orientierung an Einstiegs- oder Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfe, Parkhäuser usw.
- Reorientierung an Kreuzungen usw.

Bei der Planung werden die Bedürfnisse der Gehbeeinträchtigten und Rollstuhlfahrenden mit einbezogen: Ist der Bodenbelag auf den ausgeschilderten Wegen problematisch? Sind Treppen oder Steigungen zu überwinden? Auf Ortsplänen werden Problemstellen speziell dargestellt. Falls nötig werden alternative Routen aufgezeigt.

### 3.8 Medien

Die Wahl der Medien – statische, dynamische, interaktive – gründet auf den lokalen Bedürfnissen, der Zielsetzung des Projekts, den ortsräumlichen und topografischen Gegebenheiten und dem Budget. Die selben Faktoren bestimmen, ob Wegleitelemente dann in Form von Stelen, Pfeilwegweisern, Markierungen, Bildschirmen oder einer Mobile App realisiert werden.

Elektronische Systeme profitieren von tiefen Kosten für die Aktualisierung der Informationen. Aufwändig ist jedoch die kontinuierliche Anpassung an Programm- und System-Updates oder Technologiesprünge.



**Legend**

Gebäude	Park	Wasser
Kirche	Schule	Postamt
Museum	Bibliothek	Rathaus
Polizei	Feuerwehr	Krankenhaus
Kino	Sportplatz	Golfplatz
Schwimmbad	Tennisplatz	Turnhalle
Café	Restaurant	Bar
Hotel	Motel	Pension
Campingplatz	Picknickplatz	Spielplatz
Marktplatz	Rathausplatz	Marktplatz
Brunnen	Denkmal	Statue
Uhrenturm	Glockenturm	Spitze
Turm	Leuchtturm	Observatorium
Justizturm	Leuchtturm	Observatorium



## 4 Formale Aspekte

**Der Druck auf den öffentlichen Raum hat stark zugenommen. Daher ist der Einsatz von Wegleitelementen zurückhaltend zu planen, allenfalls lassen sich andere Elemente entfernen.**

Neben der intensiven Nutzung des öffentlichen Raums werden auch die rasante technologische Entwicklung und zukünftige Medien zu neuen Herausforderungen. Die Lebenszyklen der Systeme werden kürzer.

### 4.1 Wegleitelemente

#### Statische Medien

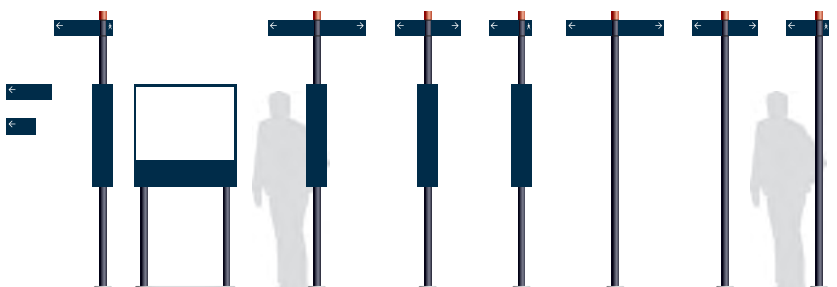
- **Stelen** bieten Platz für komplexe, umfassende Informationen und lassen sich gut mit Ortsplänen auf Tafeln kombinieren. Für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrende sind sie vergleichsweise komfortabel lesbar. Ein spezielles Augenmerk gilt immer der Hindernisfreiheit.
- **Pfeilwegweiser** sind nur für begrenzte Informationsmengen, dafür aber als präzise Richtungsbestätigung geeignet. Betrachtungswinkel und -distanz sind für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrende ungünstig: Ein heller Himmel blendet, die Oberfläche spiegelt. Besonders Rollstuhlfahrende müssen den Wegweiser mühsam umrunden.
- **Bodenmarkierungen** sind nur für reduzierte Informationen brauchbar, allenfalls für temporäre Wegleitungen. Schnee, Laub oder Schmutz, Reflexe bei Regen, aber auch Personenansammlungen beeinträchtigen das Lesen nicht nur für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrende massiv.

Neben Wind und Wetter stellt der Vandalismus hohe Anforderungen an die Wegleitelemente. Deshalb sind stabile Konstruktionen mit bestmöglich versiegelten Oberflächen gefordert. Sie müssen gut zu reinigen sein.

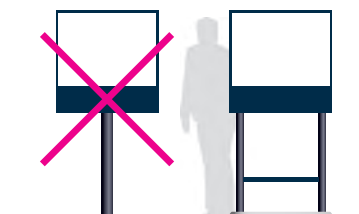
#### Dynamische und/oder interaktive elektronische Medien

Dynamische elektronische Medien lassen sich fortlaufend aktualisieren und neuen Bedürfnissen anpassen. Bei interaktiven Medien entscheidet die Qualität der Nutzendenführung über deren Akzeptanz.

Problematisch sind die kurzen Halbwertszeiten der Technologien. Für eine kontinuierliche Erneuerung der Hard- und Software müssen finanzielle und allenfalls personelle Ressourcen bereit gestellt werden, ebenso für Applikationen zu mobilen elektronischen Medien.



Familie der Wegleitelemente in Stans, 2018



#### Hindernisfreiheit ist Pflicht

Die Wegleitelemente müssen mit dem Blindenstock tastbar sein. Auskragungen sind zu vermeiden. Bei Tafeln mit zwei Stützen ist eine Traverse maximal 30 Zentimeter ab Boden oder ein Sockel von wenigstens 30 Millimeter Höhe einzuplanen.

Grosse Elemente können bei Dunkelheit Angsträume bilden. So empfiehlt sich, den unteren Bereich möglichst offen zu halten.

Taktile Leitlinien unterstützen Sehbehinderte bei der Wegfindung.

Hygiene:  
Hoch frequentierte interaktive  
Bildschirme sind täglich mehrmals  
zu reinigen.

## 4 Formale Aspekte



Statische Medien



Dynamische Medien



Interaktive Medien



Stelen



Tafeln



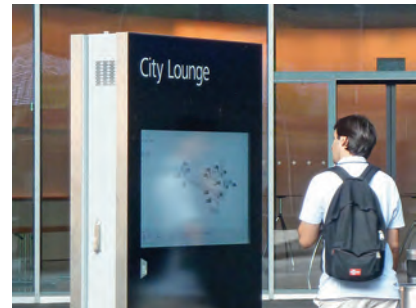
Pfeilwegweiser



Bodenmarkierungen



Wegmarken



Monitore

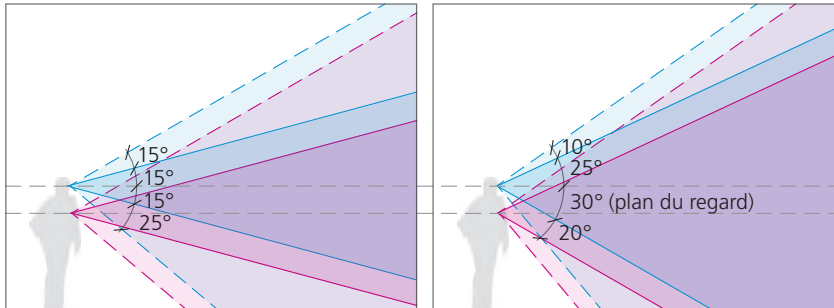
### 4.2 Anordnung der Informationen

Damit Sehbehinderte die Schrift genügend erkennen können, wird eine maximale Lesehöhe von 160 Zentimeter empfohlen. Bei Rollstuhlfahrenden liegt die Augenhöhe auf 125 Zentimeter. Wird die Barrierefreiheit berücksichtigt, bleibt ein knappes Feld für die Informationen.

Auf Stelen und Tafeln lassen sich deshalb die Informationen von oben nach unten betrachtet folgendermassen anordnen:

- Wappen oder Logo – oberhalb Textfeld
- Standortbezeichnung – oberhalb Textfeld
- Zielliste
- Piktogramme oder QR-Codes – unterhalb Textfeld

Für Pfeilwegweiser beträgt das Lichtraumprofil wenn möglich 235cm, mindestens aber 210cm ab Boden. Die Barrierefreiheit wird nicht eingehalten.



Gesichtsfeld nach Methode 1  
Quelle: Edo Smitshuijzen, Signage Design Manual, Lars Müller Publishers

Gesichtsfeld nach Methode 2  
Quelle: Régie Nationale des Usines Renault

Dunkle blaue und rote Fläche:  
empfindlicher, für das Lesen zentraler  
Teil der Retina (Netzhaut des Auges).

Helle blaue und rote Fläche:  
peripherer, für das Lesen akzeptabler  
Teil der Retina.

Augenhöhen:  
Zufussgehende 160cm  
Rollstuhlfahrende 125cm

### Reihenfolge der Informationen auf den Stelen

#### 1. Ordnung nach Richtung

Informationen nach Richtung getrennt in Listen unter dem Richtungspfeil

#### 2. Pfeilfolge

Abfolge der Richtungspfeile im Uhrzeigersinn geradeaus, halbrechts, rechts, links, halblinks. Situativ können abweichende Anordnungen sinnvoll sein.

#### 3. Gliederung

Listen in Bedeutungsebenen gruppiert, von oben nach unten

Ebene 1 – Verkehr

Ebene 2 – Dienstleistungen

Ebene 3 – Kultur, Freizeit, Sport

#### 4. Reihenfolge

Innerhalb der Bedeutungsebenen folgen die Ziele der so genannten Umklappregel: das entfernteste Ziel zuoberst, das nächstgelegene zuunterst.

## 4.3 Schrift und Typografie

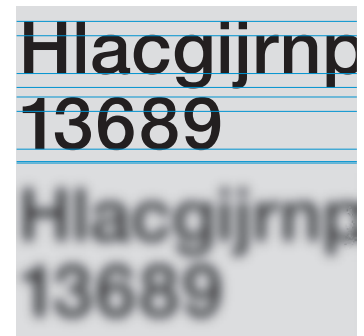
Viele Faktoren beeinflussen die Lesbarkeit von Texten im öffentlichen Raum:

- Detailgestaltung von Zeichen und Ziffern
- Schriftgrösse
- Zeichenabstand (Laufweite), Zeilenabstand und -länge
- Lesedistanz
- Kontrast zwischen Zeichen und Grundfarbe
- Oberflächenbeschaffenheit
- Licht- und Witterungsverhältnisse und weitere mehr.

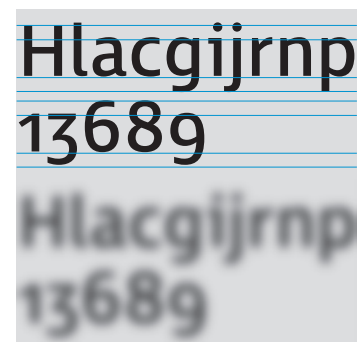
Für Sehbehinderte werden kleine Abweichungen vom Ideal zum Problem.

### Zeichen, Ziffern, Text

Unter schlechten Sichtbedingungen lassen sich Buchstaben mit moderatem Kontrast zwischen vertikalen und horizontalen Strichen sowie mit offenen Innenräumen besser lesen. Ungünstig sind zu feine und zu fette Schriften. Zu nah an die Mittellinie gesetzte i-Punkte schliessen sich zu einem I. In Bezug zur Schrifthöhe eher grosse Kleinbuchstaben verbessern die Lesbarkeit. Über die Grossbuchstaben hinausragende Oberlängen der Kleinbuchstaben wiedergeben das typische Wortbild prägnanter. Unverwechselbar geformte Ziffern erhöhen die Lesesicherheit bei Zahlenreihen.



Helvetica 65 Bold,  
1960, Max Miedinger



FS Millbank Bold,  
2015, Stuart de Rozario

## 4 Formale Aspekte

Geeignet sind eher eng gezeichnete Schriften mit einer relativ weiten Laufweite. Zu knappe wie zu grosse Zeilenabstände behindern den Lesefluss und lassen das Auge stolpern. Kurze Zeilen lassen sich zuverlässig und schnell erfassen. Bei linksbündigen Textblöcken findet das Auge leicht zum Zeilenanfang zurück. Generell eignen sich Schriften mit einem ruhigen, sachlichen Charakter.

### Erscheinungsbild

Neben lesetechnischen Faktoren spielt auch die ästhetische Ausformung eine Rolle. Passt der Schrifttyp zum Wesen des Orts, zur Architektur? Widerspiegelt die Schrift die Eigenart der heimischen Kultur?

Viele Gemeinde folgen strikt einer Corporate Identity, haben ihren visuellen Auftritt bis ins Detail in einem Corporate-Design-Manual verbindlich festgehalten. Für das Wegleitsystem sind die relevanten Aspekte kritisch zu hinterfragen und allenfalls Alternativen anzubieten.

Wegleitsysteme für den Fussverkehr werden für eine Lebensdauer von rund 30 Jahren geplant und überleben viele Corporate-Designs. Trendige Schriften und Elemente werden daher vermieden.

## 4.4 Piktogramme

Die Herausforderung beim Zeichnen einer Piktogrammreihe ist das Formen einer einheitlichen Familie aus unterschiedlich komplexen Zeichen: gleicher Abstraktionsgrad, konsistente Formensprache. Ziel ist – neben der exakten Vermittlung der Bedeutung – eine möglichst konsistente Erscheinung der Piktogramme als Serie sowie im Zusammenspiel mit weiteren Gestaltungselementen wie Schrifttyp oder Pfeil.

Bei frei zugänglichen Piktogrammfamilien fehlen oft einige Zeichen. Dann werden aus diversen Quellen Piktogramme zusammengewürfelt – was bei Schriften niemals akzeptiert würde.

Das American Institute of Graphic Arts AIGA hat ein frei nutzbares Piktogramm-System mit 50 Symbolen entwickelt: [www.aiga.org/symbol-signs](http://www.aiga.org/symbol-signs)



Auswahl aus den Piktogrammfamilien für Zürich-Oerlikon, Disentis/Mustér und Stans / © Werner Egli, Signaletica, Zürich



Auswahl aus der Piktogrammfamilie für die Stadt Basel / © Lengsfeld, designkonzepte / binnenland

## 4.5 Ortspläne

Pläne verschaffen einen unmittelbaren Überblick über einen Ort, seine Ausdehnung, die Topografie und Siedlungsdichte, das Strassennetz, Bahnhöfe oder Schiffsanlegestellen. Wahrzeichen und Sehenswürdigkeiten können herausgehoben werden, ebenso attraktive Wege. Pläne sind daher ein zentrales Element von Wegleitsystemen.

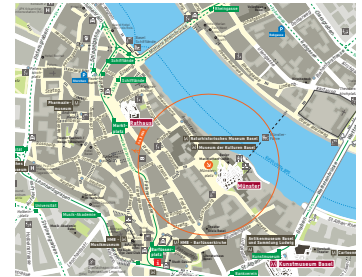
Doch Pläne zu lesen, auf den Raum zu übertragen oder gar in Gedanken zu drehen, bereitet vielen Mühe. Im Auto läuft die Navigation in Fahrtrichtung ab, beim Mobiltelefon dreht sie sich in Gehrichtung. Wanderkarten werden in der Marschrichtung gehalten. Pläne in Wegleitsystemen halten sich an diese Gewohnheiten und sind wenn möglich in Blickrichtung auszurichten.

So verschieden die Anforderungen an ein Wegleitsystem sind, so unterschiedlich wird auch die Gestaltung der Pläne ausfallen. Folgende Aspekte sind zu beachten:

- In Blickrichtung ausrichten
- Geeigneten Masstab bestimmen – nicht zu kleinteilig, nicht zu grob
- Koordinatensystem (dient der Leseführung)
- Alphanummerische Codes in Zielliste und Strassenregister (führen direkt zum richtigen Planfeld)
- Zielörtliche Informationsinhalte (ÖV-Haltestellen, Mobility-Standorte, Parkhäuser/-felder, Velo- und Rollstuhl-Parkanlagen, wichtige Gebäude und Anlagen)
- Stadträumliche Informationsinhalte (Fussgängerzonen, Parkanlagen, Alleen, Wasserflächen, Aussichtspunkte, Wahrzeichen)
- Bezeichnende Informationsinhalte (Strassen und Plätze mit Namen, Quartiere, Informationspunkte, Distanzangaben, Mobilitäts-hindernisse)
- Kartografie (eindeutig und verständliche Darstellungsart, klare Lesbarkeit, einheitliche Darstellung)
- Signaturen und Piktogramme (präzise und schnelle Dekodierbarkeit, einheitliche formale Umsetzung)
- Eventuell plastische Darstellung wichtiger Objekte
- Hindernisfreie Darstellung (keine Überlagerung von Plandarstellung und Legende, Beschriftung nicht zu klein, Legende nicht zu tief platziert)

## 4.6 Materialisierung

Entscheidungen zur technischen und gestalterischen Ausprägung werden die Kosten für Unterhalt und Aktualisierung massgeblich beeinflussen. Anforderungen der Barrierefreiheit (Kapitel 6.1) wie auch die Relevanz von Vandalismus schränken die Möglichkeiten ein. Geeignet sind durchdachte, robuste Konstruktionen, widerstandsfähige Beschichtungen, dunkle Grundfarben und ein angemessener Kontrastumfang. Nur bedingt tauglich sind glänzende Folien. Glasabdeckungen bedürfen einer vorgängigen Prüfung.



Ortsplan Basel, Ausschnitt



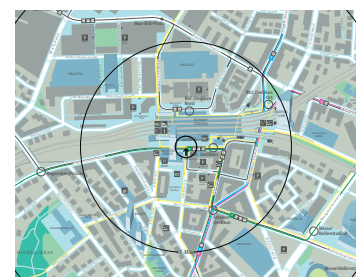
Ortsplan Disentis/Mustér, Ausschnitt



Ortsplan Dübendorf, Ausschnitt



Ortsplan Stans, Ausschnitt



Ortsplan Zürich-Oerlikon, Ausschnitt

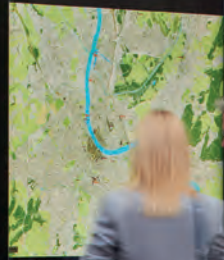


SBB CFF FFS

slowUp Basel-Dreiland  
16. September 2018  
Basel und Umgebung  
[www.basel.ch](http://www.basel.ch)

BASEL   
INFO  
Centralbahnplatz

← Altstadt  
12 min f



Basel  
Centralbahnplatz  
12 min f

## 5 Praxisbeispiele

**Bei der Realisierung von Wegleitsystemen werden ortsspezifische Bedürfnisse und Gegebenheiten wie Verkehrsdichte, Raumverhältnisse, Ortsbild oder Erscheinungsbild beachtet.**

Fakten zu einigen in der Schweiz in den letzten Jahren implementierten Systeme geben Anhaltspunkte, was bei der Entwicklung einer Wegleitung zu berücksichtigen ist.

### 5.1 Dokumentation verschiedener Systeme

Eine systematische Übersicht über die Zahl und die Art der in der Schweiz realisierten Wegleitsysteme für den Fussverkehr existiert nicht. Als Hilfe für Interessierte, die sich in der eigenen Gemeinde oder Stadt mit der Planung eines Systems befassen, werden im Folgenden einige der neueren Projekte portraitiert. Die vorgestellten Beispiele aus Gemeinden unterschiedlicher Grösse aus verschiedenen Sprachregionen liefern wertvolle Anregungen zu Themen wie Netzabdeckung, Zielgruppen, Sprache (ein-/mehrsprachig), zum Einsatz von Wegleitelementen, dem Umgang mit Informationsinhalten und weiteren mehr.

#### Wegleitsystem Adelboden

<b>Umsetzung</b>	2015
<b>Zielsetzung</b>	Mit der Installation eines einfachen Fussgänger-Wegleitsystems wird die Wanderweg-Signalisation ergänzt. Hinfällig und daher eliminiert werden alle privaten Hinweis- und Signalisationstafeln im Dorfbereich. Das Wegleitsystem soll auf das ganze Gemeindegebiet ausbaufähig sein.
<b>Zielgruppe</b>	Vor allem Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen
<b>Zielliste</b>	Verkehr, Verwaltung, Dienste, Kultur, Freizeit, Sport, Hotels
<b>Leitelement</b>	Statische Stelenwegweiser, demontierbar
<b>Anzahl Elemente</b>	2 Orientierungselemente mit Übersichtsplan 1 Orientierungselement mit touristischen Informationen 9 Stelen 1 Wegweiser
<b>Material</b>	Beschriftungsträger Aluminium mit austauschbaren Lamellen, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter Stahl
<b>Druck / Farbe</b>	Siebdruck / Grundfarben blau und gelb, Schrift weiss, Schmuckfarben (Achtung: Blaue Grundfarbe ist gemäss Signalisationsverordnung SSV für die Verkehrssignalisation reserviert)
<b>Piktogramme</b>	Tourist Center, Bahnhof, ÖV-Haltestelle, Parkplatz, Polizei, Bankomat, WC, Kirche, Kino, Kinderspielplatz/Feuerstelle, Sportanlage, Tennisplatz, Skischule, Entsorgungsstelle
<b>Distanzangabe</b>	keine
<b>Sprache</b>	Deutsch



Wegleitsystem Adelboden:  
Standardstele

## 5 Praxisbeispiele



Wegleitsystem Baden: Standardstele

### Wegleitsystem Baden

<b>Umsetzung</b>	2009
<b>Zielsetzung</b>	Ein Bevölkerungsbeteiligungsprozess zum Verkehr zeigte, dass das Gehen in der Stadt als unattraktiv empfunden wurde. Deshalb wurde 2007 ein Fusswegkonzept mit klaren Vorgaben zum Fusswegnetz erarbeitet. Das bereits früher geäusserte Anliegen, die Besucherführung in der Innenstadt zu verbessern, konnte auf dieser strategischen Basis wieder aufgenommen und umgesetzt werden.
<b>Zielgruppe</b>	Vor allem Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen
<b>Zielliste</b>	Quartiere, Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Parks, Plätze, Hotels
<b>Leitelement</b>	Statische Stelenwegweiser, demontierbar
<b>Anzahl Elemente</b>	3 Orientierungselemente mit Übersichtsplan 27 Stelen 10 Wegweiser
<b>Material</b>	Beschriftungsträger Aluminium mit austauschbaren Lamellen, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter, lackierter Stahl
<b>Farbe</b>	Grundfarbe grau, Schrift weiss
<b>Piktogramme</b>	Touristoffice, Bahnhof, ÖV-Haltestelle, Parkhaus, Taxistand, Mobility, Polizei, Post
<b>Distanzangabe</b>	keine
<b>Sprache</b>	Deutsch



Wegleitsystem Basel Stadt: Standardstele

### Orientierungssystem Basel-Stadt

<b>Umsetzung</b>	2017
<b>Zielsetzung</b>	Die neue Fussgängerorientierung «Basel Info» löste 2017 das alte Fussgängerleitsystem «Basel zu Fuss» ab, welches nach rund 40 Jahren ersetzt werden musste. Das Orientierungssystem unterstützt Ortsunkundige einfach, bedürfnisgerecht und zeitgemäss beim Erkunden der Stadt und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt und zur Verminderung von Mobiliar im öffentlichen Raum. Kernelement sind sorgfältig gestaltete Stadtpläne in diversen Formaten (auf Stelen und Tafeln, gedruckte und digitale Karten).
<b>Zielgruppe</b>	Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, Einwohnerinnen und Einwohner
<b>Zielliste</b>	Verkehr, Touristisches, Kultur, Sport, Freizeit, Gesundheit, Bildung, Praktisches
<b>Leitelement</b>	Stelen teilweise mit dynamischer Information, Pfeilwegweiser
<b>Anzahl Elemente</b>	15 Stelen mit Übersichtsplan 30 Infotafeln an Parkhäusern und Standorten in Riehen und Bettingen
<b>Material</b>	Stelen: pulverbeschichtetes Stahlelement, Glasabdeckung teilweise hinterleuchtet Wegweiser/Infotafeln: Direktdruck auf pulverbeschichtetem Blech, Anti-Graffiti-Schutz
<b>Druck / Farbe</b>	Digitaldruck / Grundfarbe anthrazit, Schrift weiss
<b>Piktogramme</b>	Touristoffice, Bahnhof, ÖV-Haltestelle, Parkhaus, Taxistand, Mobility, Polizei, Post, WC, Museum, Kinderspielplatz, Route
<b>Distanzangabe</b>	in Minuten
<b>Sprache</b>	Deutsch



### Wegleitsystem Disentis/Mustér

<b>Umsetzung</b>	2015
<b>Zielsetzung</b>	Im Jubiläumsjahr des 1400-jährigen Bestehens des Klosters initiierte die Gemeinde ein Fussgänger-Wegleitsystem, um den Besucherinnen und Besuchern den Aufenthalt zu erleichtern und den Fokus auch auf weniger bekannte Attraktivitäten zu richten. Zeitangaben ermuntern Glacier-Express-Gäste, bei Kurzaufenthalten ein paar Schritte ins Dorf zu wagen.
<b>Zielgruppe</b>	Vor allem Touristinnen und Touristen
<b>Zielliste</b>	Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport; QR-Codes für Hotels und Restaurants
<b>Leitelement</b>	Statische Stelenwegweiser, teilweise mit Planannex, Pfeilwegweiser
<b>Anzahl Elemente</b>	10 Stelen mit Planannex 9 Stelen ohne Planannex 12 Pfeilwegweiser
<b>Material</b>	Beschriftungsträger Aluminium als austauschbare Paneele, Anti-Graffiti-Schutz, Wappen und Schmuckelement Emaille, Unterkonstruktion feuerverzinkter Stahl
<b>Druck / Farbe</b>	Digitaldruck / Grundfarbe anthrazit, Schrift weiss, Emaille blau auf weiss
<b>Piktogramme</b>	Information, Bahnhof, Seilbahn, Postauto, Veloverleih, Parkplatz, Gemeindehaus, Polizei, Arzt, Zahnarzt, Apotheke, Post, Bankomat, WC, Reka/Utoring, Camping, Kloster, Kirchen, Museum, Käseerei, Wollkarderei, Gymnasium, Veranstaltungsorte, Goldwaschen, Naturssee, Kinderspielplatz, Tennisplatz, Bikeroute, Start Loipe, Start Winterwanderweg, Feuerstelle
<b>Distanzangabe</b>	in Minuten
<b>Sprache</b>	Romontsch sursilvan, wichtige Ziele auch Englisch und Deutsch



Wegleitsystem Disentis/Mustér: Standardstele

### Wegleitsystem La Chaux-de-Fonds

<b>Umsetzung</b>	2015
<b>Zielsetzung</b>	2008 wurde ein Wettbewerb zur Gestaltung des Wegleitsystems lanciert, dann wurden Ziele und Funktionen des Wegleitsystems definiert. Auf dieser strategischen Basis konnte das bereits früher gewählte Design angepasst und umgesetzt werden. Die Ziele: orientieren, den Fussverkehr fördern, sich willkommen fühlen, die UNESCO-Weltkulturerbe-Stadt und deren Standorte präsentieren, Modalsplit zu Gunsten des LVs ändern.
<b>Zielgruppe</b>	Vor allem Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, für die LV-Förderung auch die Bevölkerung
<b>Zielliste</b>	UNESCO-Merkmale, Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Parks, Plätze
<b>Leitelement</b>	Statische Stelenwegweiser, demontierbar
<b>Anzahl Elemente</b>	1 Orientierungselement mit Übersichtsplan beim Bahnhof 132 Stelen mit Kreuzsymbol unterwegs, Kreissymbol bei Zielerreichung 4 Wegweiser 45 Tafeln zum UNESCO-Weltkulturerbe
<b>Material</b>	Beschriftungsträger Aluminium mit 6 austauschbaren Schildern pro Stele, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter, lackierter Stahl
<b>Druck / Farbe</b>	Siebdruck / Grundfarbe grau, Schrift schwarz, Pfeile farbig
<b>Piktogramme</b>	Information
<b>Distanzangabe</b>	in Minuten



Wegleitsystem La Chaux-de-Fonds: Standardstele

## 5 Praxisbeispiele



Wegleitsystem Zürich-Oerlikon:  
Standardstele

### Wegleitsystem Zürich-Oerlikon

<b>Umsetzung</b>	2008–2010
<b>Zielsetzung</b>	Bessere Orientierung für Ortsunkundige, Erklären und Näherbringen der Ortsteile sowie der gesamten Stadt, Förderung des Fussverkehrs, Bewusstseinsbildung für den Fussverkehr, bessere Verknüpfung zwischen öffentlichem und Fussverkehr, Gehenden das Gefühl geben, dass sie willkommen sind, Attraktivierung der Zielorte, Imagepflege der Stadt Zürich (Wegleitsysteme für den Fussverkehr werden generell als attraktiv wahrgenommen).
<b>Zielgruppe</b>	Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, Einwohnerinnen und Einwohner, Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger, Berufsverkehr
<b>Zielliste</b>	Flur-/Ortsnamen, Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Parks, Plätze
<b>Leitelement</b>	Statische Stelenwegweiser und Planaufeln
<b>Anzahl Elemente</b>	44 Grundelemente (Stelen) 9 Planellemente
<b>Material</b>	Beschriftungsträger Aluminium mit 4 austauschbaren Platten pro Stele, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter, lackierter Stahl
<b>Druck / Farbe</b>	Textlisten Digitaldruck, Kopfpaneel Siebdruck / Grundfarbe anthrazit, Schrift weiss, Kopfpaneel zusätzlich hellgrau, Wappen in Quartierfarben
<b>Piktogramme</b>	Information, Bahnhof, Tramhaltestelle, Bushaltestelle, Taxi, Seeschiff, Flussschiff, Parkhaus, Parkfeld, Velofahrer, Fussgänger, Rollstuhl, Treppe auf, Treppe ab, Rolltreppe auf, Rolltreppe ab, Steigung, Polizei, Post, WC, Frau, Mann, Frau/Mann, Spielfeld, Hallenbad, Freibad, Eisfeld, Aussicht 180°, Aussicht 270°, Aussicht 360°
<b>Distanzangabe</b>	in Minuten
<b>Sprache</b>	Deutsch

## 5.2 Charakterisierung von Beispielen

Einige der wichtigsten Aspekte der sechs portraitierten Wegleitsysteme für den Fussverkehr können folgendermassen zusammenfasst werden:

Gemeinde	Adelboden	Baden	Basel-Stadt	Disentis/Mustér	La Chaux-de-Fonds	Zürich-Oerlikon
<b>Konzept und Herstellung</b>						
Eigenentwicklung		X	X	X	X	X
Systemanbieter	X					
<b>Zielgruppen</b>						
Touristinnen, Touristen, Besuchende	X	X	X	X	X	X
Einwohnerinnen, Einwohner			X			X
Berufsverkehr			X			X
Fussverkehr (Förderung)		X	X		X	X
<b>Räumliche Ausdehnung</b>						
grosser Perimeter		X	X	X	X	X
mittlerer Perimeter	X					
<b>Wegweisungssystem</b>						
zielorientiert	X	X	X	X	X	X
routenorientiert	X		X		X	
<b>Wegweisertypen</b>						
Stelen-/Tabellenwegweiser	X	X	X	X	X	X
Tafeln (Ortsplan)	X	X	X	X	X	X
Pfeilwegweiser	X		X	X	X	
elektronische Systeme			X		X	
<b>Ziele</b>						
UNESCO-Merkmale					X	
Quartiere		X				
Flur-/Ortsnamen			X	X		X
Verkehr	X	X	X	X	X	X
Verwaltung	X	X		X	X	X
Dienste	X	X	X	X	X	X
Bildung		X		X	X	X
Kultur, Freizeit, Sport	X	X	X	X	X	X
Parks, Plätze		X	X		X	X
Hotels	X	X		X*		
Restaurants				X*		
<b>Hilfselemente</b>						
Gemeinde-/Quartierwappen				X		X
Gemeindenname		X	X			
Quartiername						X
Logo/CD-Elemente		X	X	X		
Zielbestätigung		X	X	X		X
Zielbündelung (Quartiereinteilung)		X				X
Orts-/Übersichtsplan		X	X	X		X
weitere Elemente		X		X		X
<b>Piktogramme</b>	14	8	34	37	1	30
<b>Distanzangaben</b>						
Minuten			X	X	X	X
Meter						
<b>Sprache</b>	d	d	d	r**/e/d	f	d

\*QR-Code \*\* Romontsch sursilvan



HOTEL CLUB

Liste des lieux

1. Ancien collège
2. Ancien église
3. Appartement d'été, ancien
4. Ancien collège
5. Bâtin Test
6. Centre de culture ABC
7. Centre municipal de Culture
8. Club 44
9. Cimetière
10. Église St-Sauveur
11. Espace de l'urbanisme horloger
12. Espace
13. Espace Tempus
14. Espace
15. Espace
16. Espace
17. Espace
18. Espace
19. Espace
20. Espace
21. Espace
22. Espace
23. Espace
24. Espace
25. Espace
26. Espace
27. Espace
28. Espace
29. Espace
30. Espace
31. Espace
32. Espace
33. Espace
34. Espace
35. Espace
36. Espace
37. Espace
38. Espace
39. Espace
40. Espace
41. Espace
42. Espace

- 0 Gare
- 1 Parc des Crêts
  - 2 Maison du Peuple
  - 3 Club 44
  - 4 Synagogue
  - 5 Parc des Musées
  - 6 Théâtre / Salle de musique
  - 7 Pâtisserie / Pâtisserie des Mères
  - 8 Espace de l'urbanisme horloger
  - 9 Théâtre Populaire Romand / Beau-Sole
  - 10 Espacé
  - 11 Grande fontaine
  - 12 Place du Marché
  - 13 Villa Turque
  - 14 Place de l'Hôtel-de-Ville
  - 15 Temple Saint-Jean
  - 16 Zoo-Bois du Petit-Château
  - 17 Anciens abattoirs
  - 18 Musée paysan et artisanal
  - 19 Maison blanche
  - 20 Centre sportif de la Chaux-de-Fonds
  - 21 Hôpital
  - 22 Bâtin Test
  - 23 Crématorium

## 6 Glossar und Grundlagen

**Möglichst umfassendes Know-how führt zu Wegleitsystemen von hoher Nutzungsqualität und Nachhaltigkeit. Gute Wegleitsysteme entstehen in Teamarbeit.**

Vertiefte Kenntnisse über das Verhalten und die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger sind im Entwicklungsprozess ebenso gefordert wie systematische, gestalterische und technische Kompetenzen.

### 6.1 Glossar

#### Aktualisierung

Veraltete Information ist Desinformation. Wird ein Wegleitsystem für den Fussverkehr eingerichtet, muss zwingend eine Fachstelle bestimmt werden, die Veränderungen im Perimeter des Systems sammelt und periodisch Aktualisierungen einleitet. Diese Fachstelle muss involvierten und interessierten Kreisen sowie der Öffentlichkeit bekannt sein.

Siehe auch Unterhalt.

#### Barrierefreiheit

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) dürfen keine Gruppen von Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raumes ausgegrenzt werden. Wegleitsysteme müssen hindernisfrei angelegt werden, die Informationen für Rollstuhlfahrende frei zugänglich und für Sehbehinderte lesbar sein. Siehe auch Blendfreiheit, Lesedistanz und Zugänglichkeit.

#### Beleuchtung

Idealerweise werden die Wegleitelemente bei Dunkelheit über das Umfeldlicht genügend ausgeleuchtet. Selbstleuchtende Elemente können Sehbehinderte blenden und das Lesen behindern.

#### Bewegungsmuster

Um die Bewegungsmuster der Gehenden und ihre Bedürfnisse vertieft kennenzulernen, wurde für das Wegleitsystem in Zürich-Oerlikon eine Analyse in Auftrag gegeben. Wichtigste Erkenntnis: Begleiten statt nur leiten. Gehende wollen diskret, auf Wunsch auch nachhaltig an der Hand genommen werden, den Weg in dialogischem Modus bewältigen. Learning by going!

#### Blendfreiheit

Unterschiedlichste Ursachen können Sehbehinderte blenden und damit das Lesen verunmöglichen.

- Je nach Sonnenstand reflektieren helle Grundflächen, überstrahlen den Text oder blenden, besser sind negative Schriften auf dunklen Flächen
- Genügender Kontrast zwischen Text- und Grundfarbe ist erforderlich, zu hoher Kontrast beeinträchtigt jedoch die Lesbarkeit
- Gewölbte Flächen erzeugen einen vertikalen Reflex über das Textfeld
- Für Grundflächen maximalen Glanzgrad 30–40 (seidenmatt) einhalten
- Nur entspiegelte Glasabdeckungen sind tauglich, der Text muss unmittelbar hinter dem Glas angebracht sein
- In direktem Sonnenlicht verlieren Bildschirme an Kontrast, reflektieren



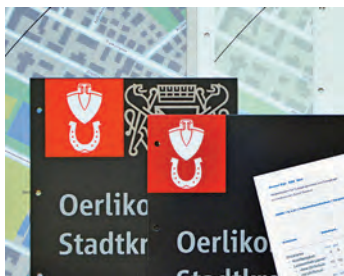
Stark spiegelnde Folie



Spiegelung bei gewölbter Oberfläche



Spiegelnde Glasabdeckung, Text-Bild-Überlagerung



Zürich-Oerlikon, Drucktest



Zürich-Oerlikon, Farbtest

### Druck

Die Technologien für das Bedrucken von Wegleitelementen unterscheiden sich stark. Sie werden entsprechend den jeweiligen Anforderungen eingesetzt. Die technische Entwicklung erfordert bei jedem Projekt neue Tests. Die zurzeit wichtigsten Drucktechnologien:

- Digitaldruck: preiswert, Bilder detailgetreu, Farben weniger kräftig und nur bedingt UV-beständig
- Siebdruck: sehr präzise, kräftige und UV-beständigere Farben, für Bilder weniger geeignet, etwas teuer
- Emaille: sehr UV-beständig, kräftige, aber reduzierte Farbpalette, für feine Details und Bilder nicht geeignet

### Farbe

Farben und Materialien des Umfelds wie auch das Corporate Design der Gemeinde sind Bezugspunkte der Farbgestaltung. Wegleitsysteme für den Fussverkehr müssen jedoch mit den Farbuweisungen der Strassenverkehrsgesetzgebung konform sein. Diesbezüglich eignen sich dunkle Grau- und Anthrazit-Töne. Diese werden auch deutlich seltener verunstaltet als helle Oberflächen. Sehbehinderte werden bei dunklen Flächen weniger geblen-det. Aus diesem Grund muss auch der Dunkel-Hell-Kontrast massvoll gehalten werden. Das Ausbleichen der Farben sowie physische Beanspruchungen stellen hohe technische Anforderungen an Beschichtung und Druck. Siehe auch Druck und Unterhalt.

### Form

Schriftausprägungen, Piktogramme, Pfeilformen und weitere Gestaltungselemente müssen zu einem harmonischen Ganzen geformt werden. Dabei soll auch der kulturelle Kontext beachtet werden.

### Fusswegnetz

Laut FWG wird das Fusswegnetz in einem Fusswegnetzplan oder Richtplan Fussverkehr behördenverbindlich festgelegt. Es ist möglichst sicher, attraktiv, direkt, durchgehend und hindernisfrei zu konzipieren und zu gestalten. Es setzt sich zusammen aus Trottoirs, eigenständigen Fusswegen, Fussgänger- und Begegnungszonen sowie Querungsanlagen des Fussverkehrs (zum Beispiel Lichtsignalanlagen, Fussgängerstreifen mit Mittelinsel).

Siehe auch Wegstruktur

### Hindernisfreiheit

Siehe auch Barrierefreiheit.

### Informationsketten

Ziele werden von einem Wegleitelement zum nächsten weitergeführt, bis zur Zielbestätigung. Informationsketten bilden die Basis der Wegleitung.

Siehe auch Ordnungsprinzipien, Punkt zwei.

### Informationsmenge

Die begrenzte Aufnahmefähigkeit erfordert stark reduzierte Informationen. Siehe auch Kapitel 3.6.

### Informationsstruktur

Die Informationsstruktur ergibt sich aus den folgenden Arbeitsschritten: Informationsmenge und Informationstiefe bestimmen, funktionelle und inhaltliche Gliederung entwickeln, Informationskategorien bilden, Ziellisten sowie Informationsketten gemäss den Ordnungsprinzipien erstellen.

### Kommunikationsmodell

Das allgemein bekannte Modell beschreibt mit drei Begriffen die Funktionsweise der Kommunikation: Sender – Medium – Empfänger. Das heisst für die Planung: An wen richtet sich die Botschaft? Kann das gewählte Medium die Botschaft vermitteln? Wird die Botschaft verstanden?

### Lebenszyklus

Für Wegleitsysteme wird mit einer Lebensdauer von 30 Jahren gerechnet. Die sich rasant entwickelnden Medien und Produktionstechnologien werden den Zyklus verkürzen.

### Lesedistanz

Die Weite des Strassenraums, respektive des Raums für Gehende, sowie die Dichte des Fussverkehrs bestimmen die Lesedistanz. Je kürzer, desto enger das Gesichtsfeld, desto kleiner Schriften und Informationsmengen. Sehbehinderte Personen müssen die Lesedistanz verkürzen und nah herantreten können. Für sie sollen Texte maximal 160cm über dem Boden stehen.

### Lesefreundlichkeit

Sehbehinderte Personen benötigen matte Oberflächen, welche Reflexe und Spiegelungen reduzieren, sowie entspiegelte Gläser mit der Beschriftung direkt dahinter. Gewölbte Flächen reflektieren partiell, sind daher zu vermeiden. Hoher Kontrast und helle Beleuchtung blenden. Angenehm lesen sich Texte mit offenem Schriftbild und gut abgestimmtem Zeilenabstand. Siehe auch Blendfreiheit und Schrift sowie Kapitel 4.3.

### Lichtkante

Bei Pfeilwegweisern verbessert ein Kontraststreifen entlang der oberen vertikalen Kante die optische Wahrnehmung vor dem Hintergrund: heller Wegweiser mit dunklem Streifen, dunkler Wegweiser mit hellem.

### Mock-up

Mit einer massstäblich gefertigten Attrappe werden Grösse und Design der geplanten Wegleitelemente im Strassenraum überprüft. Im Anschluss werden mit dem Mock-up die Standorte der Leitelemente bestimmt. Siehe auch Prototyp.

### Ordnungsprinzipien

Zwei Grundsätze schaffen eine stringente Informationsstruktur:

- Welche Informationen werden in das Wegleitsystem aufgenommen? (Beispielsweise Einstiegs-/Verknüpfungspunkte, öffentliche Dienste, öffentliche Institutionen mit publikumsrelevantem Leistungsauftrag, private Institutionen von öffentlicher Bedeutung, Gebäude, Orte und Anlagen von kultureller oder touristischer Relevanz)



Stans, Lichtkante



Stans, Mock-up

- Wie werden die Informationen auf den Wegleitelementen geführt?  
(Anordnung nach Richtung, Folge der Richtungspfeile, Gliederung der Ziele nach Bedeutung, Anordnung nach Distanz, Informationsradien)

### **Orientierungs-/Reorientierungspunkte**

Gleich nach der Ankunft wollen sich Besucherinnen und Besucher zurechtfinden. Diese Einstiege werden mit Ortsplänen und breiten Informationen zu Orientierungspunkten aufgerüstet. Wichtige Kreuzungen in der Wegstruktur werden mit gleicher Ausstattung zu Reorientierungspunkten.

### **Pfeile**

Die Gestaltung der Richtungspfeile wird auf den Schrifttyp und die Piktogramme abgestimmt. Eindeutige Richtungsweisungen sind auf Stelen nur geradeaus, nach halbrechts und rechts, nach links und halblinks möglich.

### **Prototypen**

Für neue Wegleitelemente werden vor der Serienfertigung Prototypen erstellt. Diese werden gleich wie die spätere Serie angefertigt und dienen der Überprüfung von Funktionen, Design sowie fertigungstechnischer Aspekte. Siehe auch Mock-up.

### **Schrift**

Die Corporate-Design-Vorgaben der Stadt oder Gemeinde werden häufig unreflektiert auf das Wegleitsystem übertragen, die Bedürfnisse sehbehinderter Personen spielen dabei meist kaum eine Rolle. Ein guter Grund, die Corporate-Design-Manuals kritisch zu hinterfragen und für Wegleitsysteme punkto Schrift und Design eine längerfristige Perspektive ins Auge zu fassen und lesetechnische Aspekte höher zu gewichten.

Siehe auch Lesefreundlichkeit sowie Kapitel 4.3.

### **Standorttypen**

Je nach Standort werden unterschiedliche Wegleitelemente wie Stelen oder Pfeilwegweiser eingesetzt. Sie werden auch als Standorttypen bezeichnet. Siehe auch Wegleitelemente.

### **Stelen**

Schmale, hohe Wegleitelemente, mit oder ohne Füße, werden als Stelen bezeichnet. Sie benötigen eine relativ kleine Standfläche und beeinträchtigen das Ortsbild vergleichsweise wenig. Stelen eignen sich für Listenwegweiser oder knappe Informationen mit Text und Bild.

### **Tafeln**

Tafeln sind eher breite, flächige Wegleitelemente, mit oder ohne Füße. Im Gegensatz zu Stelen nehmen sie viel Platz ein und behindern die Sicht. Da sie das Ortsbild stark mitprägen, sind sie sorgfältig auf Raum und Architektur abzustimmen. Ohne Stützen montiert, bilden sie potentielle Verstecke.

### **Unterhalt**

Für eine lange Lebensdauer sind nicht nur Konstruktion und Materialisierung entscheidend, sondern gleichermaßen fachgerechte Unterhaltsmass-



Designer und Konstrukteur überprüfen den Prototyp für Stans



nahmen. Verunreinigungen und Beschädigungen ziehen weitere nach. Eine prompte Reaktion ist zwingend. Personalwechsel sind unvermeidlich, ein Manual mit Angaben zu Unterhalt und Aktualisierung daher sinnvoll.

### Verknüpfungs- und Einstiegspunkte

Als Verknüpfungen (auch Naht- oder Schnittstellen) werden Orte bezeichnet, an denen der Fussverkehr mit anderen Mobilitätsformen zusammentrifft und die entsprechenden Verkehrsflächen miteinander verbunden werden. Folglich sind Bahnhöfe, Parkhäuser, ÖV-Haltestellen für Gehende Einstiegspunkte in das Wegleitsystem.

### Wegleitelemente

Stelen, Tafeln, Pfeilwegweiser, Bodenmarkierungen, Bildschirme sind Wegleitelemente mit unterschiedlichen Eigenheiten. Relevant für ihren Einsatz sind die Vorgaben zu Aktualisierungsfähigkeit, Lebensdauer, Erstellungs- und Unterhaltskosten. Sie müssen die geforderte Informationsmenge bewältigen können und den lokalen Bedürfnissen genügen, auch spezifischen von Kindern, älteren Menschen, Sehbehinderten oder Rollstuhlfahrenden. Siehe auch Aktualisierung.

### Wegstruktur

Die Wegstruktur resultiert aus den folgenden Arbeitsschritten: ein Netz von Achsen, Verbindungen und Stichen erarbeiten, funktionelle Punkte bestimmen und Standorte von Wegleitelementen festsetzen.

### Zugänglichkeit

Wegleitelemente müssen für alle Nutzenden zugänglich sein. Sie werden so positioniert, dass sich in Lesedistanz stehende oder im Rollstuhl sitzende Personen gefahrlos informieren können. Der Trottoirrand und taktile Markierungen für Blinde sind freizuhalten, ebenso Velowege. Der Standort soll möglichst eben und mit hartem Belag versehen sein, damit Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende das Element leicht umrunden können.

## 6.2 Grundlagen

### Rechtsgrundlagen

SR 101 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

(Art. 88 BV): Fuss- und Wanderwegartikel

SR 151.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

SR 704 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)

SR 704.1 Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV)

SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

SR 741.11 Verkehrsregelnverordnung (VRV)

SR 741.21 Signalisationsverordnung (SSV)

### Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Normen

SN 640 070 Fussgängerverkehr – Grundnorm

SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum



La Chaux-de-Fonds, Stele und Tafel



Zuoz, Pfeilwegweiser



Gossau, Bodenmarkierung



Chur, interaktives System



Zürich, mobile Systeme

SN 640 241 Fussgängerverkehr – Fussgängerstreifen

SN 640 827 Strassensignale – Touristische Signalisation an Haupt- und Nebenstrassen

SN 640 829a Strassensignale – Signalisation Langsamverkehr

### Literatur

- Amt für Wirtschaft und Tourismus Graubünden (Hrsg.):  
Orientierung ist mehr als Beschilderung – 10 Schritte für die Lenkung von Fussgängern im Innerortsbereich, Chur, 2015.
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.):  
Verkehrsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel, 2017.
- Bundesamt für Strassen ASTRA, Fussverkehr Schweiz (Hrsg.):  
Fusswegnetzplanung – Handbuch, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 14, Bern und Zürich, 2015.
- Bundesamt für Strassen ASTRA, Fussverkehr Schweiz (Hrsg.):  
Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 16, Bern und Zürich, 2019.
- Bundesamt für Strassen ASTRA, Schweizer Wanderwege (Hrsg.):  
Wanderwegnetzplanung – Handbuch, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 13, Bern, 2014.
- Egli, Werner / Regli, Pascal:  
Informieren, leiten und inspirieren – Informations- und Wegleitsysteme für Fussgänger, in: Kommunalmagazin 2/2017.
- Fussverkehr Schweiz:  
Fussgänger-Wegleitsysteme – Grundsätzliche Anforderungen und Dokumentation von Fallbeispielen, Zürich, 2014.
- Smitshuijzen, Edo:  
Signage Design Manual, Lars Müller Publishers, 2007.

### Quellen Praxisbeispiele

- **Adelboden**  
Signal AG, Fussgängerleitsystem in Adelboden,  
in: Stop 'n Go Nr.1/2016.
- **Baden**  
Fussverkehr Schweiz, Wegleitsysteme für FussgängerInnen – Beispiel Baden, Zürich, 2010.
- **Basel-Stadt**  
Präsidialdepartement Kanton Basel-Stadt – Kantons- und Stadtentwicklung: Die Fussgängerorientierung Basel-Stadt in der Übersicht – Informationsflyer, Basel, 2017.
- **Disentis/Mustér**  
Gemeinde Disentis/Mustér, Signaletik – Konzept, Disentis, 2014.
- **La Chaux-de-Fonds**  
Ville de La Chaux-de-Fonds – Service d'urbanisme et de l'environnement, Signalétique piétonne – Flyer explicatif, La Chaux-de-Fonds, 2015.
- **Zürich-Oerlikon**  
Tiefbauamt Stadt Zürich (Hrsg.), Wegleitsystem für Fussgängerinnen und Fussgänger in Zürich-Oerlikon – Konzept, Zürich, 2008.



## Bahnhofplatz



- ↑ Altstadt  
Stiftsbezirk  
Tourist Information  
Textilmuseum  
Kultur im Lagerhaus
- ← Olma Messen  
Theater/Tonhalle  
Museen  
Marktplatz
- Kreuzbleiche  
Lokremise  
Fachhochschule

UBS



# Schriftenreihe Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

## Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr.	Titel	Jahr	Sprachen			
			d	f	i	e
1	Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL) * ersetzt durch Nr. 6	1992	X	X	X	X
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	X	X	X	X
3	Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL) * ersetzt durch Nr. 11	1995	X	X		
4	Velowegweisung in der Schweiz * ersetzt durch Nr. 10	2003	X	X	X	
5	Planung von Velorouten	2008	X	X	X	
6	Signalisation Wanderwege	2008	X	X	X	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	X	X	X	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	X	X	X	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	X	X	X	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010	X	X	X	
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)	2012	X	X	X	
12	Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	2012	X	X	X	
13	Wanderwegnetzplanung	2014	X	X	X	
14	Fusswegnetzplanung	2015	X	X	X	
15	Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen – Leitfaden		X	X	X	
16	Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch	2019	X	X		

## Materialien Langsamverkehr

Nr.	Titel	Jahr	Sprachen			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL)	1996	X	X	X	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	X	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		X		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	X	X	X	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	X	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	X			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	X	r		r
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr – Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	X			
109	CO <sub>2</sub> -Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	X	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	X	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	X			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	X	X	X	
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	X	X		
114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	X	X		

## Schriftenreihe Langsamverkehr

Nr.	Titel	Jahr	Sprachen			
			d	f	i	e
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	X	r		r
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	X	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	X	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragsätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	X	X	X	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	X	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	X	X	X	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	X	X	X	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	X	X	X	
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz – Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	X	X	X	
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	X	r	r	r
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal	2012	X	X		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheidendes Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	X			
127	Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung	2013	X	X	X	
128	Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz	2013	X	X	X	
129	Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr	2013	X	X		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	X			
131	Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	X	r	r	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	X	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	X	r	r	r
134	Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation	2015	X	X	X	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2015	X	r		r
136	Velobahnen – Grundlagendokument	2015	X	X		
137	Abgrenzung Wanderweg-Kategorien – Entscheidungshilfe für Wanderwegverantwortliche	2017	X	X	X	
138	Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz, Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht	2018	X	X		
139	Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Beispiele zur Koordination des Langsamverkehrs mit Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten	2019	X	X		
140	Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen	2019	X	X		
141	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2019	X	r	r	r

X = Vollversion  
r = Kurzfassung

**Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte**  
Bezugsquelle und Download: [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)  
Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.

### **Fussverkehr Schweiz**

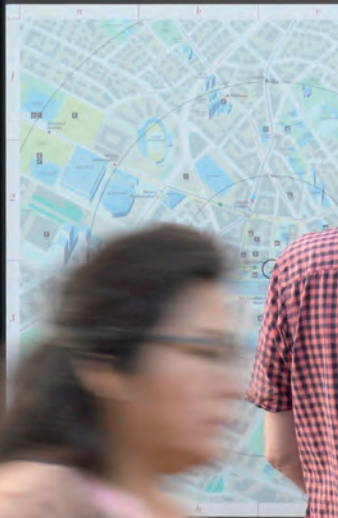
Fussverkehr Schweiz ist der nationale Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger und besteht als privatrechtlicher und unabhängiger Verein seit 1975. Fussverkehr Schweiz ist das Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in den Siedlungsgebieten. Der Verband unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des Fuss- und Wanderweggesetzes. Er berät Fachleute und Einzelpersonen bei folgenden Aufgaben: Information und Beratung zu Fusswegthemen, Fussgängerstreifen, Fusswegplanungen, Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Fussgänger-Wegleitung etc.

### **Hochschule der Künste Bern HKB**

Die Hochschule der Künste Bern HKB bietet den berufsbegleitenden Studiengang Signaletik – Environmental Communication Design an. Das modular aufgebaute Weiterbildungsangebot vermittelt die Grundlagen der Disziplin Signaletik und transformiert dieses Fachwissen in die Praxis. Vom Know-how und Netzwerk der HKB profitieren Institutionen, Behörden, Unternehmen und Einzelpersonen. Neben dem Weiterbildungsstudiengang bietet das Kompetenzzentrum Signaletik der HKB Dienstleistungen an, wie die Organisation und Programmation von Wettbewerben im Bereich Signaletik, die Einsitznahme in Juries unter Wahrung der Unabhängigkeit, die Expertise und Beratung von Projekten sowie die Begleitung von Studienaufträgen.



Oerlikon  
Stadtkreis 11  
Stadtplan



Legend and information text for the map display.