



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

HKB

Hochschule der Künste Bern
Haute école des arts de Berne



Wegleitsysteme Fussverkehr

Bahnhof SBB Oerlikon

Empfehlungen

- ↑ Allenmoos 14 min
- ↑ Messe Zürich 11 min
- ↑ Dorflinde 9 min
- ↑ Gubelplatz 6 min
- ↑ Franklinplatz 3 min
- ↑ Sternen Oerlikon 3 min
- ↑ Marktplatz Oerlikon 3 min
- Eishalle Neudorf Oerlikon
- Hallenbad Oerlikon
- Freibad Allenmoos
- Messe Zürich
- Offene Radrennbahn
- Hallenstadion
- Theater 11
- GZ Oerlikon

- Zentrum Dorflinde
- Polizei
- Post
- Züri 11 Shopp

- ↗ Taxi
- ↗ Swissôtel /

- ← Bahnhof S
- ← Bus

- ↖ Kreisbüro

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern, www.langsamverkehr.ch
Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich, www.fussverkehr.ch
HKB, 3027 Bern, 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
www.fussverkehr.ch

© September 2019

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	5
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
2.	Vorgehen	9
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
3.	Strukturelle Aspekte	13
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
4.	Formale Aspekte	17
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
5.	Praxisbeispiele	23
5.1	Dokumentation verschiedener Systeme	23
5.2	Charakterisierung von Beispielen	27
6.	Glossar und Grundlagen	29
6.1	Glossar	29
6.2	Grundlagen	33
	Schriftenreihe Langsamverkehr	37



Innenstadt
**UNTERER BAHNHOF-
PLATZ**

←
Bahnhof 689
Büro City Hotel
Bus und Pendlerstationen
Hauptpost
Info Baden/badenmobat/
Tourist Office
Parkhaus Baden
Döcker Bahnhofplatz
Parkhaus Bahnhof
Parkhaus Lenghaus
Reformierte Kirche
Regionalewerke AG Baden

↑
Bäder-/Römerpartner
Atrium Hotel Blume
Best Western Hotel Du Parc
Grand Centre Baden
Kurpark
Kurtheater Baden
Limmatof Baden AG
Museum Langmatt
Thermalbäder

←
Baden Nord
Tram/Tritopfplatz

Martinsberg

Baden ist.

Innenstadt
UNTERER BAHNHOFPLATZ



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 Farbgabe ist nicht bei allen abgebildeten Beispielen konform mit der Strassenverkehrsgegesetzung.

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 Umsteigzeiten

- zu Fuss
- Velo inkl. E-Bike
- öffentlicher Verkehr
- motorisierte 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 hinderungsfreie 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 dazugehörenden 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 ge-
kennzeichnet werden.

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



Stadt
Luzern

■■■ 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

e
Medi
e

IMPORT

PIZZA
PASTA

ANOL
LIEVENDA

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. Inspiert 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.

2 Vorgehen

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 behördlicherweise 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 qualitätvolles 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.

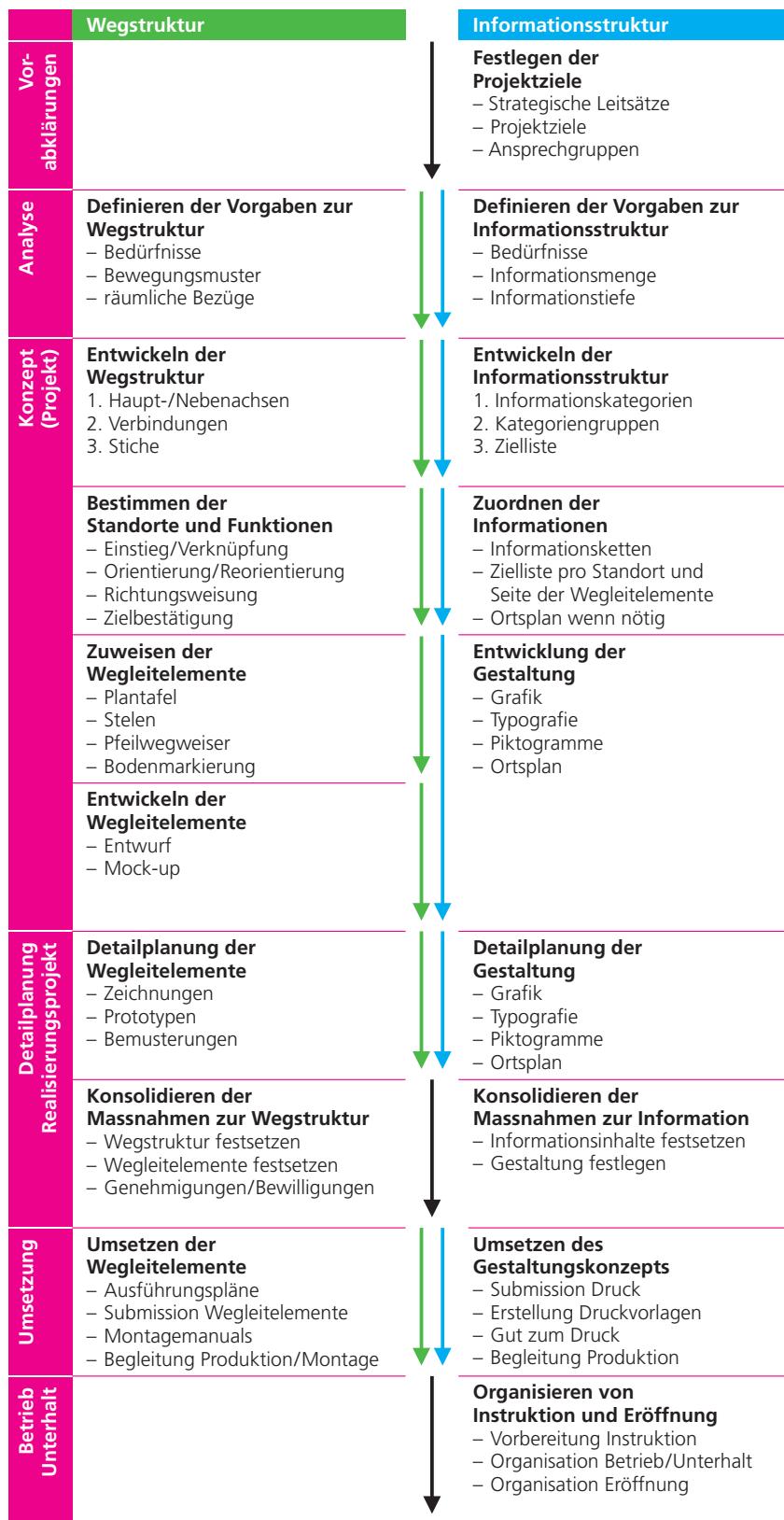
2.5 Umsetzung

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



Zürich-Oerlikon, Standort bestimmen



Zürich-Oerlikon, Eröffnung



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



Fontauna
Placidus a Spescha



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».

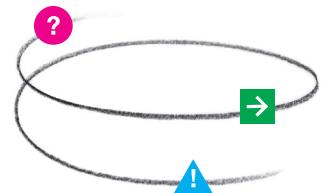
Halte es kurz und einfach. Wer etwas mitteilen will, muss wissen, was die Ansprechgruppe versteht, welche Sprache, welche Zeichen ihr geläufig sind. Und welches Medium – Ortsplan, Stele, Tafel, Wegweiser, Bildschirm – die Botschaft übermitteln kann. Geprägt und differenziert werden Wegleitsysteme für 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:

- ➊ Orientierung – umfassende und differenzierte Übersicht.
- ➋ Richtungsweisung – Führung entlang einer definierten Wegstruktur.
- ➌ 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 Pikogramme 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 Wegleitungssystem 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 Hotelerie, 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

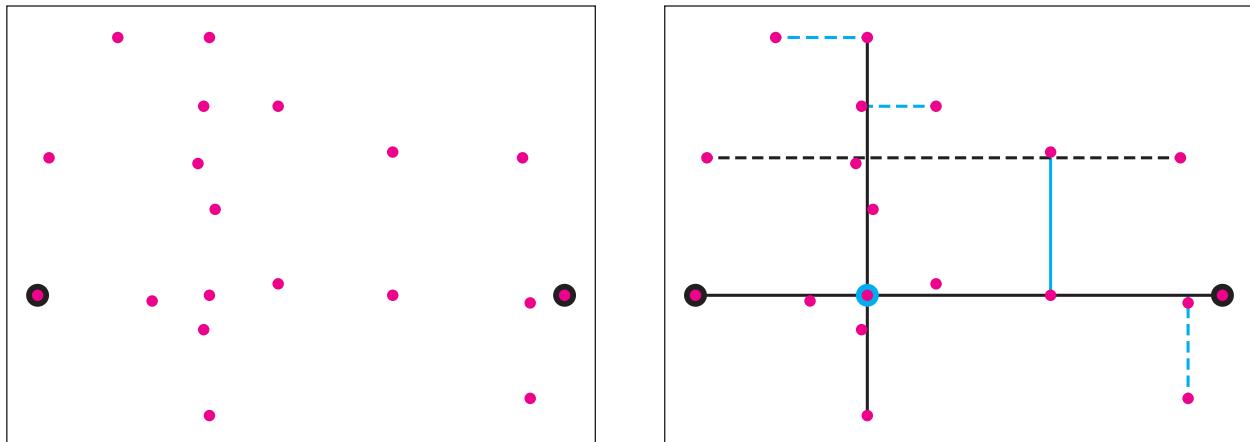
Wegstrukturen sollen ortsspezifische Merkmale wie signifikante Gebäude, Wahrzeichen, Wasserläufe, Brunnen, Alleen, Pflasterungen mit einbeziehen. Diese Merkpunkte leiten Nutzerinnen und Nutzer und unterstützen die Kommunikation.

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, abwechlungsreich, 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.



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

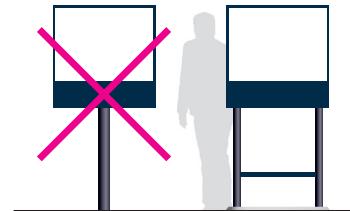
- **Stelen** bieten Platz für komplexe, umfassende Informationen und lassen sich gut mit Ortsplänen auf Tafeln kombinieren. Für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrende sind sie vergleichsweise komfortabel lesbar. Ein spezielles Augenmerk gilt immer der Hindernisfreiheit.
- **Pfeilwegweiser** sind nur für 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.



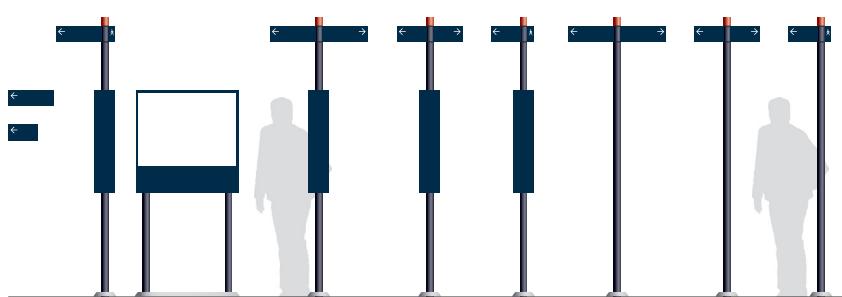
Hindernisfreiheit ist Pflicht

Die Wegleitelemente müssen mit dem Blindenstock tastbar sein. Auskratungen 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.



Familie der Wegleitelemente in Stans, 2018

4 Formale Aspekte



Statische Medien



Dynamische Medien



Interaktive Medien



Stelen



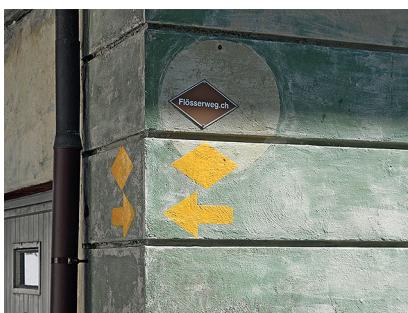
Tafeln



Pfeilwegweiser



Bodenmarkierungen



Wegmarken



Monitore

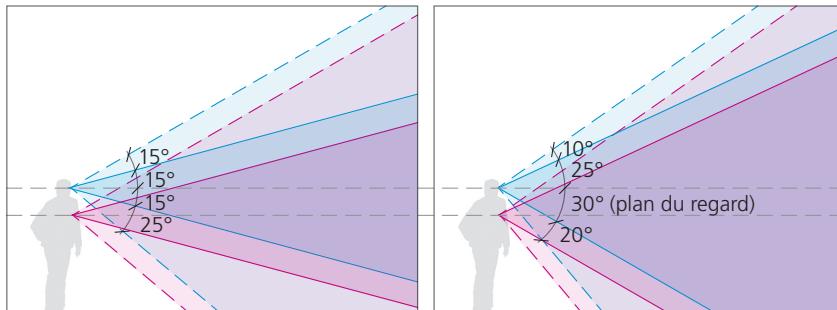
4.2 Anordnung der Informationen

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 160 cm
Rollstuhlfahrende 125 cm

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 l. 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.

**Hlacgijrnp
13689**

**Hlacgijrnp
13689**

Helvetica 65 Bold,
1960, Max Miedinger

**Hlacgijrnp
13689**

**Hlacgijrnp
13689**

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.



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 / bippenland

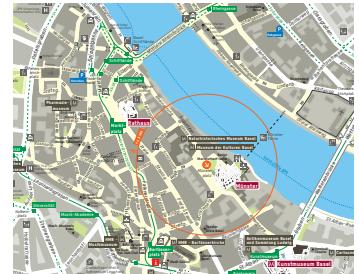
4.5 Ortspläne

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 Massstab bestimmen – nicht zu kleinteilig, nicht zu grob
- Koordinatensystem (dient der Leseführung)
- Alphanumerische 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)



Ortsplan Basel, Ausschnitt



Ortsplan Disentis/Mustér, Ausschnitt



Ortsplan Dübendorf, Ausschnitt



Ortsplan Stans, Ausschnitt



Ortsplan Zürich-Oerlikon, Ausschnitt

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.

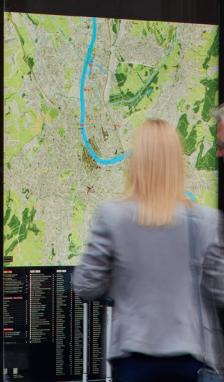


slowUp Basel-Dreiland
16. September 2018
Basel und Umgebung
www.basel.ch

BASEL
INFO

Centralbahnhofplatz

← Altstadt
10 min



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 Systemen 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

Umsetzung	2015
Zielsetzung	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.
Zielgruppe	Vor allem Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen
Zielliste	Verkehr, Verwaltung, Dienste, Kultur, Freizeit, Sport, Hotels
Leitelement	Statische Stelenwegweiser, demontierbar
Anzahl Elemente	2 Orientierungselemente mit Übersichtsplänen 1 Orientierungselement mit touristischen Informationen 9 Stelen 1 Wegweiser
Material	Beschriftungsträger Aluminium mit austauschbaren Lamellen, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter Stahl
Druck / Farbe	Siebdruck / Grundfarben blau und gelb, Schrift weiss, Schmuckfarben (Achtung: Blaue Grundfarbe ist gemäss Signalisationsverordnung SSV für die Verkehrssignalisation reserviert)
Piktogramme	Tourist Center, Bahnhof, ÖV-Haltestelle, Parkplatz, Polizei, Bankomat, WC, Kirche, Kino, Kinderspielplatz/Feuerstelle, Sportanlage, Tennisplatz, Skischule, Entsorgungsstelle
Distanzangabe	keine
Sprache	Deutsch



Wegleitsystem Adelboden:
Standardstele

5 Praxisbeispiele



Wegleitsystem Baden: Standardstele

Wegleitsystem Baden

Umsetzung	2009
Zielsetzung	Ein Bevölkerungsbeteiligungsprozess zum Verkehr zeigte, dass das Gehhen 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.
Zielgruppe	Vor allem Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen
Zielliste	Quartiere, Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Parks, Plätze, Hotels
Leitelement	Statische Stelenwegweiser, demontierbar
Anzahl Elemente	3 Orientierungselemente mit Übersichtsplan 27 Stelen 10 Wegweiser
Material	Beschriftungsträger Aluminium mit austauschbaren Lamellen, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter, lackierter Stahl
Farbe	Grundfarbe grau, Schrift weiss
Piktogramme	Touristoffice, Bahnhof, ÖV-Haltestelle, Parkhaus, Taxistand, Mobility, Polizei, Post
Distanzangabe	keine
Sprache	Deutsch



Wegleitsystem Basel Stadt: Standardstele

Orientierungssystem Basel-Stadt

Umsetzung	2017
Zielsetzung	Die neue Fussgängerorientierung «Basel Info» löste 2017 das alte Fussgängerleitsystem «Basel zu Fuss» ab, welches nach rund 40 Jahren erersetzt 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).
Zielgruppe	Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, Einwohnerinnen und Einwohner
Zielliste	Verkehr, Touristisches, Kultur, Sport, Freizeit, Gesundheit, Bildung, Praktisches
Leitelement	Stelen teilweise mit dynamischer Information, Pfeilwegweiser
Anzahl Elemente	15 Stelen mit Übersichtsplan 30 Infotafeln an Parkhäusern und Standorten in Riehen und Bettingen
Material	Stelen: pulverbeschichtetes Stahlelement, Glasabdeckung teilweise hinterleuchtet Wegweiser/Infotafeln: Direktdruck auf pulverbeschichtetem Blech, Anti-Graffiti-Schutz
Druck / Farbe	Digitaldruck / Grundfarbe anthrazit, Schrift weiss
Piktogramme	Touristoffice, Bahnhof, ÖV-Haltestelle, Parkhaus, Taxistand, Mobility, Polizei, Post, WC, Museum, Kinderspielplatz, Route
Distanzangabe	in Minuten
Sprache	Deutsch

Wegleitsystem Disentis/Mustér

Umsetzung	2015
Zielsetzung	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.
Zielgruppe	Vor allem Touristinnen und Touristen
Zielliste	Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport; QR-Codes für Hotels und Restaurants
Leitelement	Statische Stelenwegweiser, teilweise mit Planannex, Pfeilwegweiser
Anzahl Elemente	10 Stelen mit Planannex 9 Stelen ohne Planannex 12 Pfeilwegweiser
Material	Beschriftungsträger Aluminium als austauschbare Paneele, Anti-Graffiti-Schutz, Wappen und Schmuckelement Emaille, Unterkonstruktion feuerverzinkter Stahl
Druck / Farbe	Digitaldruck / Grundfarbe anthrazit, Schrift weiss, Emaille blau auf weiss
Piktogramme	Information, Bahnhof, Seilbahn, Postauto, Veloverleih, Parkplatz, Gemeindehaus, Polizei, Arzt, Zahnarzt, Apotheke, Post, Bankomat, WC, Reka/Utoring, Camping, Kloster, Kirchen, Museum, Käserei, Wollkarderei, Gymnasium, Veranstaltungsorte, Goldwaschen, Natursee, Kinderspielplatz, Tennisplatz, Bikeroute, Start Loipe, Start Winterwanderweg, Feuerstelle
Distanzangabe	in Minuten
Sprache	Romontsch sursilvan, wichtige Ziele auch Englisch und Deutsch



Wegleitsystem Disentis/Mustér:
Standardstele

Wegleitsystem La Chaux-de-Fonds

Umsetzung	2015
Zielsetzung	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.
Zielgruppe	Vor allem Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, für die LV-Förderung auch die Bevölkerung
Zielliste	UNESCO-Merkmale, Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Parks, Plätze
Leitelement	Statische Stelenwegweiser, demontierbar
Anzahl Elemente	1 Orientierungselement mit Übersichtsplan beim Bahnhof 132 Stelen mit Kreuzsymbol unterwegs, Kreissymbol bei Zielerreichung 4 Wegweiser 45 Tafeln zum UNESCO-Weltkulturerbe
Material	Beschriftungsträger Aluminium mit 6 austauschbaren Schildern pro Stele, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter, lackierter Stahl
Druck / Farbe	Siebdruck / Grundfarbe grau, Schrift schwarz, Pfeile farbig
Piktogramme	Information
Distanzangabe	in Minuten
Sprache	Französisch, als Ergänzung deutscher und englischer Flyer



Wegleitsystem La Chaux-de-Fonds:
Standardstele

5 Praxisbeispiele



Wegleitsystem Zürich-Oerlikon:
Standardstele

Wegleitsystem Zürich-Oerlikon

Umsetzung	2008–2010
Zielsetzung	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).
Zielgruppe	Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, Einwohnerinnen und Einwohner, Neuzügerinnen und Neuzüger, Berufsverkehr
Zielliste	Flur-/Ortsnamen, Verkehr, Verwaltung, Dienste, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Parks, Plätze
Leitelement	Statische Stelenwegweiser und Plantafeln
Anzahl Elemente	44 Grundelemente (Stelen) 9 Planelemente
Material	Beschriftungsträger Aluminium mit 4 austauschbaren Platten pro Stele, Anti-Graffiti-Schutz, Unterkonstruktion feuerverzinkter, lackierter Stahl
Druck / Farbe	Textlisten Digitaldruck, Kopfpaneel Siebdruck / Grundfarbe anthrazit, Schrift weiss, Kopfpaneel zusätzlich hellgrau, Wappen in Quartierfarben
Piktogramme	Information, Bahnhof, Tramhaltestelle, Bushaltestelle, Taxi, Seeschiff, Fluss Schiff, 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°
Distanzangabe	in Minuten
Sprache	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/Muster	La Chaux-de-Fonds	Zürich-Oerlikon
Konzept und Herstellung Eigenentwicklung Systemanbieter	X	X	X	X	X	X
Zielgruppen Touristinnen, Touristen, Besuchende Einwohnerinnen, Einwohner Berufsverkehr Fussverkehr (Förderung)	X	X	X X X	X	X X X	X X X
Räumliche Ausdehnung grosser Perimeter mittlerer Perimeter	X	X	X	X	X	X
Wegweisungssystem zielorientiert routenorientiert	X X	X X	X X	X	X X	X
Wegweisertypen Stelen-/Tabellenwegweiser Tafeln (Ortsplan) Pfeilwegweiser elektronische Systeme	X X X	X X X	X X X	X X X	X X X	X
Ziele UNESCO-Merkmale Quartiere Flur-/Ortsnamen Verkehr Verwaltung Dienste Bildung Kultur, Freizeit, Sport Parks, Plätze Hotels Restaurants		X X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
Hilfselemente Gemeinde-/Quartierwappen Gemeindenname Quartiername Logo/CD-Elemente Zielbestätigung Zielbündelung (Quartiereinteilung) Orts-/Übersichtsplan weitere Elemente		X X X X X X X	X X X X X X X	X X X X X X X		X X X X X X
Piktogramme	14	8	34	37	1	30
Distanzangaben Minuten Meter			X	X	X	X
Sprache	d	d	d	r**/e/d	f	d

*QR-Code ** Romontsch sursilvan



Gare	1
Parc des Crêts	7
Maison du Peuple	8
Club 44	9
Synagogue	10
Parc des Musées	11
Théâtre / Salle de musique	12
Patinoire / Piscine des Mâteliers	13
Espace de l'urbanisme horloger	14
Théâtre Populaire Romand / Beau-Site	15
Espacié	16
Grande fontaine	17
Place du Marché	18
Villa Turque	19
Place de l'Hôtel-de-Ville	20
Temple Saint-Jean	21
Zoo – Bois du Petit-Château	22
Anciens abattoirs	23
Musée payan et artisanal	24
Maison blanche	25
Centre sportif de la Charrue	26
Hôpital	27
Bikini Test	28
Crématoire	29

6 Glossar und Grundlagen

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

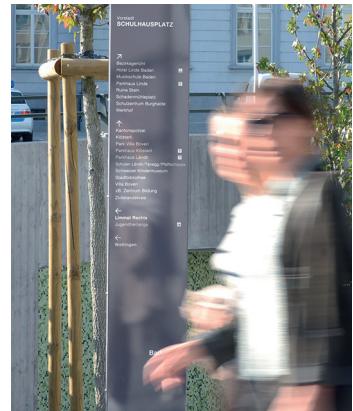
Vertiefte Kenntnisse über das Verhalten und die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger sind im Entwicklungsprozess ebenso gefordert wie systematische, gestalterische und technische Kompetenzen.

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.

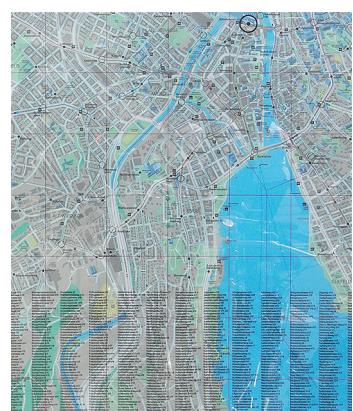
Siehe auch Unterhalt.



Stark spiegelnde Folie



Spiegelung bei gewölbter Oberfläche



Spiegelnde Glasabdeckung,
Text-Bild-Überlagerung

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

6 Glossar und Grundlagen



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-beständige 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 Strassenverkehrsge setzgebung 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 geblendet. 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 Begegnungs zonen 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.



Stans, Lichtkante

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.



Stans, Mock-up

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)

- 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.



Designer und Konstrukteur überprüfen den Prototyp für Stans

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-

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.



La Chaux-de-Fonds, Stele und Tafel

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.



Zuoz, Pfeilwegweiser

Wegstruktur

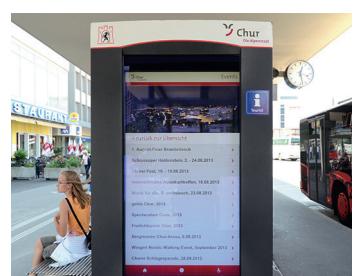
Die Wegstruktur resultiert aus den folgenden Arbeitsschritten: ein Netz von Achsen, Verbindungen und Stichen erarbeiten, funktionelle Punkte bestimmen und Standorte von Wegleitelementen festsetzen.



Gossau, Bodenmarkierung

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.



Chur, interaktives System

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)



Zürich, mobile Systeme

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrs fachleute VSS, Normen

SN 640 070 Fussgängerverkehr – Grundnorm

SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum

6 Glossar und Grundlagen

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

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 (FVG)	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 ₂ -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 Verkehrswägen nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: 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 Verkehrswägen 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 Bundesgerichtsentscheides 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 Verkehrswägen 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 Verkehrswägen IVS: Kantsonehefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch

Jedes Kantsoneft 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 Jurys unter Wahrung der Unabhängigkeit, die Expertise und Beratung von Projekten sowie die Begleitung von Studienaufträgen.

Oerlikon
Stadtteil 11

Stadtplan

