



## **Fußgängerleitsystem für die Wiesbadener Innenstadt**

März 2010



**AB Stadtverkehr GbR · Büro für Stadtverkehrsplanung  
W. Angenendt · A. Blase**

# Landeshauptstadt Wiesbaden

## Fußgängerleitsystem für die Wiesbadener Innenstadt

Auftraggeber: Landeshauptstadt Wiesbaden  
Stadtplanungsamt

Die Bearbeitung erfolgte in begleitender Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe „Fußgängerleitsystem für die Wiesbadener Innenstadt“.

Projektleiterin: Sabine Elberfeld - Amt 61 (Stadtplanungsamt)

Mitglieder: Thomas Bäder - Amt 67 (Amt für Grünflächen, Landwirtschaft und Forsten)  
Gerald Berg - Amt 66 (Tiefbauamt)  
Jürgen Bischoff - Amt 51 (Amt für soziale Arbeit)  
Simone, Burger - Wiesbaden Marketing GmbH  
Dr. Uwe Conrad - Amt 66 (Tiefbauamt)  
Christine Geigengack - Amt 66 (Tiefbauamt)  
Reinhold Heinz - Amt 66 (Tiefbauamt)  
Birgit Knetsch - Amt 80 (Amt für Wirtschaft und Liegenschaften)  
Gabriele Kotzke - Amt 61 (Stadtplanungsamt)  
Björn Lindgren – ESWE Verkehrs GmbH  
Thomas Metz - Amt 61 (Stadtplanungsamt)  
Martin Michel – Wiesbaden Marketing GmbH  
Franz Rösler - Amt 66 (Tiefbauamt)

Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr GbR Thomas-Mann-Straße 29 53111 Bonn	Telefon	02 28 – 390 50 90	E-Mail	bonn@ab-stadtverkehr.de
		Fax	02 28 – 390 50 91	Homepage	www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase				

März 2010

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Projektgrundlagen und Projektstruktur</b>	<b>4</b>
2.1.	Historie	4
2.2.	Leit- und Informationssysteme im Bestand	4
2.3.	Projektbegleitende Arbeitsgruppe	5
2.4.	Projekthinhalte und Projektablauf	6
<b>3.</b>	<b>Grundkonzept</b>	<b>7</b>
3.1.	Konzeptionelle Festlegungen	7
3.1.1.	Aufgabe des Fußgängerleitsystems	7
3.1.2.	Zielgruppen	7
3.1.3.	Räumliche Ausdehnung	8
3.1.4.	Ziele und Zielsystem	8
3.1.5.	Beschilderungselemente	9
3.1.6.	Barrierefreiheit	11
3.1.7.	Entfernungsangaben	12
3.1.8.	Piktogramme	12
3.2.	Gestalterische und funktionale Festlegungen	13
3.2.1.	Erkennbarkeit	13
3.2.2.	Konstruktion	14
3.2.3.	Anordnung der Inhalte auf den Wegweisern	15
3.2.4.	Höhe der Beschilderung und Informationen	16
3.2.5.	Schrift	16
3.2.6.	Farben	17
<b>4.</b>	<b>Interessenbekundungsverfahren</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>Konzept zur Umsetzung des Fußgängerleitsystems</b>	<b>18</b>
5.1.	Ziele	18
5.2.	Piktogramme	22
5.3.	Wegweisungsnetz	24
5.4.	Zielspinnen	25
5.5.	Standortwahl	26
5.6.	Informationstafeln	26

## Anhang

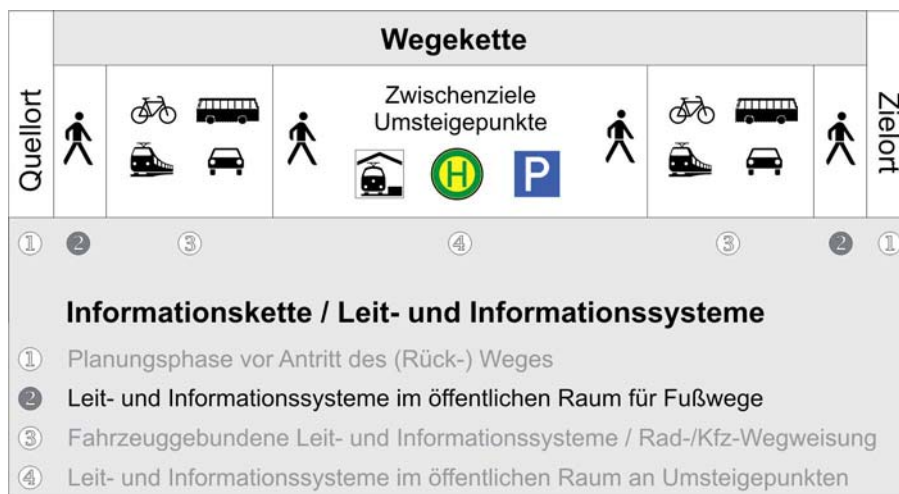
ab Seite 31

## 1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist Anlaufpunkt zahlreicher Gäste aus der nahen und fernen Region, die Wiesbaden zum ersten Mal oder nur ab und zu besuchen. Jährlich 960.000 Übernachtungen zeugen von einer bedeutenden Funktion als Kur-, Konferenz- und Landeshauptstadt für auswärtige Besucher.

Die auswärtigen Besuchergruppen kennen sich räumlich nicht in Wiesbaden aus, oder besitzen höchstens ein begrenztes Wissen über räumliche Zusammenhänge in der Wiesbadener Innenstadt. Die Landeshauptstadt Wiesbaden will ihre Gäste zukünftig mehr denn je willkommen heißen, indem diese mit Hilfe eines Leit- und Informationssystems empfangen und in der ihnen ‚fremden‘ Stadt über ein Fußgängerwegweisungssystem geleitet werden sollen. Neben der reinen Orientierungsfunktion soll das Leit- und Informationssystem aber auch das Ziel verfolgen, die Sehenswürdigkeiten Wiesbadens in angemessener Weise zu präsentieren.

Grundsätzlich soll mit dem Fußgängerleitsystem die Abschnitte einer Wegekette eines Verkehrsteilnehmers durch eine Informationskette begleitet werden, die zu Fuß zurückgelegt werden. Dabei sollen nicht nur Verkehrsteilnehmer informiert sondern auch animiert werden, Wege zu Fuß zurückzulegen.



**Abb. 1 Fußgängerleitsysteme als Begleitung der Wegekette**

Das vorliegende Konzept dient der Umsetzung eines qualitativ hochwertigen und nutzerfreundlichen Leit- und Informationssystems für Fußgänger. Angepasst auf die spezifischen Bedürfnisse des Fußverkehrs in Wiesbaden orientiert es sich an den allgemeingültigen Regeln für Wegweisungen, wie sie in dem FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr M WBF<sup>1</sup> festgeschrieben sind.

Neben der Konzeption eines solchen Fußgängerleitsystems für die Wiesbadener Innenstadt behandeln die vorliegenden Ausführungen auch die Auswahl eines Beschilderungssystems über ein Interessenbekundungsverfahren.

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr – M WBF. Köln 2007

## 2. Projektgrundlagen und Projektstruktur

### 2.1. Historie

Auf Grundlage eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 20.09.2007, in dem ein umfassendes Wegeleitkonzept zu touristisch relevanten Orten für verschiedene Verkehrsmittel gefordert wurde, hat eine städtische Arbeitsgruppe im Jahr 2008 grundlegende Gedanken zum Thema „Stadtinformations- und Stadtleitsystem“ diskutiert. Die Arbeitsgruppe hatte sich aufgrund der Themenvielfalt darauf verständigt, dass vordringlich ein Fußgängerleitsystem entwickelt werden soll

### 2.2. Leit- und Informationssysteme im Bestand

Bisher gibt es in Wiesbaden nur vereinzelte Hinweise und Informationsmöglichkeiten für Fußgänger, um sich zu orientieren. Ein Problem besteht dabei nicht nur in der geringen Anzahl bzw. Dichte dieser Hinweise, sondern auch darin, dass diese nicht einem einheitlichen System zuzuordnen sind, und dass zum Großteil keine kontinuierliche Pflege dieser Beschilderungen erfolgt. (vgl. Abb. 2)

Noch aus Anfang der 90er Jahre stammen sog. **Stadtinformationsanlagen**, die auf einer Seite Werbung und auf der anderen Seite einen Stadtplanausschnitt aufweisen. Die Anlagen sind Teil des Vertrages mit dem städtischen Werbepartner DSM / Ströer Media. Von den anfänglich neun Standorten existieren noch vier an den Standorten Rhein-Main-Hallen, Ecke Wilhelmstraße/Theaterkolonnaden, Luisenplatz und Platz der deutschen Einheit.

Vereinzelte **Wegweiser** weisen heute nur auf die Altstadt, die Tourist Information und auf Toiletten hin. Außerdem gibt es eine private Hinweisbeschilderung auf das Aktive Museum Spiegelgasse.



Abb. 2 Bestand an Leitsystemen

Aus gesundheitlichen Beweggründen wurde im August 2008 der „**3000-Schritte-Pfad**“ eröffnet und mit kleinen Wegweisern ausgeschildert. Die Aktion basiert auf einer Initiative des

Bundesgesundheitsministeriums und wurde vom Forum Demenz Wiesbaden aufgegriffen, um auf die die gesundheitliche Wirkung des zu Fuß Gehens aufmerksam zu machen.



Mit Stelen an Gedenkortern („**Authentische Orte**“) besteht in Wiesbaden ein geschichtlich orientiertes Informationssystem, das an die Verbrechen in der Zeit des Nationalsozialismus erinnert.

Die sog. „Flussroute“ und „Talroute“ der überregionalen **Route der Industriekultur** weist in verschiedenen Stadtbereichen auf industriegeschichtliche Sehenswürdigkeiten – teilweise auch über Beschilderungen - hin.

**Abb. 3 links: Orte der Erinnerung; rechts: Route der Industriekultur**

### 2.3. Projektbegleitende Arbeitsgruppe

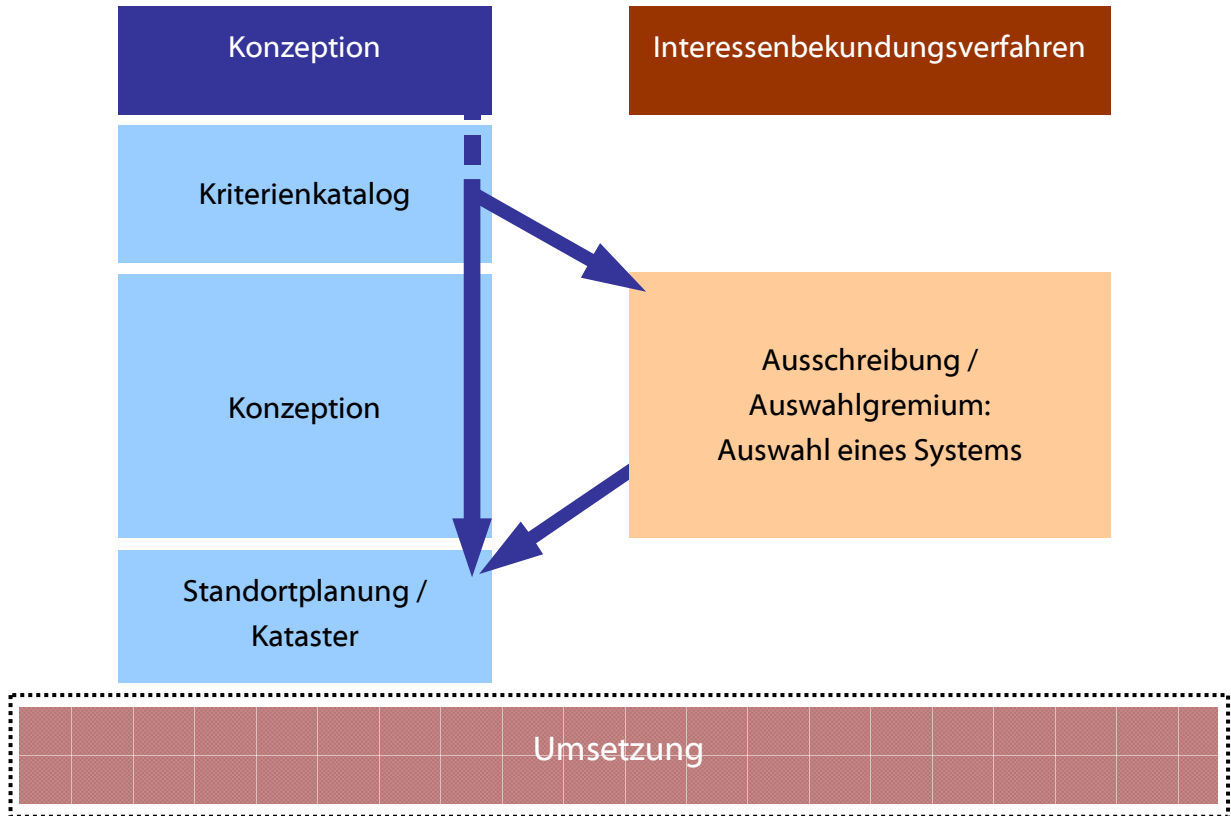
Für die inhaltliche Begleitung des Projektes wurde eine Arbeitsgruppe gebildet. In den jeweiligen Arbeitsgruppensitzungen wurde die Konzeption diskutiert und abgestimmt. Unter Leitung des Stadtplanungsamtes waren Vertreter folgender Ämter und Institutionen beteiligt:

- Amt 51: Amt für soziale Arbeit
- Amt 61: Stadtplanungsamt
- Amt 66: Tiefbauamt
- Amt 67: Amt für Grünflächen, Landwirtschaft und Forsten
- Amt 80: Amt für Wirtschaft und Liegenschaften
- ESWE Verkehrs GmbH
- Wiesbaden Marketing GmbH

Die Protokolle zu den Arbeitsgruppensitzungen finden sich im Anhang.

## 2.4. Projektinhalte und Projektablauf

Das Projekt gliedert sich in zwei Hauptbereiche, die zum großen Teil aufeinander aufbauen und parallel bearbeitet wurden:



**Abb. 4 Projektinhalte und Projektablauf**

Als Basis aller weiteren Planungsschritte wurden anfangs in der konzeptionellen Phase grundlegende Festlegungen bezüglich des zukünftigen Fußgängerleitsystems getroffen. Diese in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe festgelegten Anforderungen mündeten in einem Kriterienkatalog, der die Grundlage für das Interessenbekundungsverfahren und damit für die Auswahl eines geeigneten Beschilderungssystems darstellte.

Weitere Bearbeitungsschritte der Konzeption betrafen die Auswahl auszuschildernder Ziele, die Wegweisungsrouten und letztendlich die Festlegung von Wegweiserstandorten sowie die Anfertigung eines Wegweisungskatasters.

Mit dem vorliegenden Kataster kann die Herstellung und Montage der Beschilderung beauftragt werden, so dass es zu einer Umsetzung des Fußgängerleitsystems kommen kann.

### 3. Grundkonzept

#### 3.1. Konzeptionelle Festlegungen

##### 3.1.1. Aufgabe des Fußgängerleitsystems

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat aufgrund ihrer zahlreichen Sehenswürdigkeiten und bedeutenden kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Einrichtungen eine große Bedeutung für den freizeit- und geschäftsorientierten Reiseverkehr. Die Stadtstruktur und die räumliche Lage dieser Besucherziele sowie des Hauptbahnhofs haben aber zur Folge, dass diese Ziele für Fußgänger nicht unmittelbar zu erkennen bzw. leicht aufzufinden sind.

Viele dieser Einrichtungen sind vom Fußgängerbereich bzw. dem Hauptbahnhof aus in fußläufiger Entfernung bequem erreichbar. Den Touristen und Besuchern der Innenstadt sollen direkte, komfortable, sichere und barrierefreie Fußwege dorthin aufgezeigt werden. Ausgehend von den Leitpunkten

#### **ORIENTIERUNG - INFORMATION - MOTIVATION – IMAGE**

lassen sich folgenden Aufgaben des Systems ableiten:

- Unterstützung der Wiesbadener Gäste – insbesondere der Touristen - bei der Orientierung und Suche nach speziellen Zielen (Sehenswürdigkeiten).
- Bereitstellung eines dezentralen Informationsservices (neben der Tourist Information).
- Motivationssteigerung der Gäste und Bürgerschaft zur Entdeckung bisher wenig bekannter oder sogar unbekannter Ziele, Wege und fußläufiger Verbindungen.
- Beitrag zur positiven Imagebildung für die Landeshauptstadt Wiesbaden, indem den Gästen vermittelt wird, dass sie in Wiesbaden willkommen geheißen und in der Stadt begleitet werden.
- Identifikationsunterstützung der Bürgerschaft mit ihrer Stadt.

##### 3.1.2. Zielgruppen

Die primäre Zielgruppe des Leitsystems sind auswärtige Besucher. Neben Touristen, die sich für einen Tag oder auch längere Zeit in Wiesbaden aufhalten, zählen hierzu insbesondere die Gruppen der Tagesbesucher, die sich aus geschäftlichen Gründen oder aufgrund von Veranstaltungen in Wiesbaden aufhalten.

Diese Zielgruppen besitzen in der Regel nur wenige bzw. unsystematische Informationen über Wiesbaden und keine kognitive Karte über fußläufige Wegeverbindungen und Entfernungen zwischen den Zielen.

Als eine weitere Zielgruppe, die nicht explizit angesprochen wird, stellen die Wiesbadener Einwohner dar, die in der Innenstadt unterwegs sind und offen dafür sind, ihre Stadt zu Fuß



zu erkunden, um vielleicht weniger beachtete Ziele oder auch Wegeverbindungen zu entdecken.

### 3.1.3. Räumliche Ausdehnung

Die vorliegende Konzeption des Fußgängerleitsystems ist auf Bereiche der Innenstadt begrenzt, die vom Hauptbahnhof bzw. dem Fußgängerbereich (Fußgängerzone) aus gesehen, in fußläufiger Entfernung liegen. Den räumlichen Schwerpunkt bildet der Bereich des sog. Historischen Fünfecks in der Verknüpfung zum Hauptbahnhof. Berücksichtigt wurden dabei auch die Stadträume zwischen dem inneren Ring (Bismarckring, Kaiser-Friedrich-Ring) und

der Friedrich-Ebert-Allee sowie der Bereich der westlichen Kuranlagen (Kurhaus, Warmer Damm). Eine nördliche Erweiterung findet das System mit dem Neroberg / der Nerobergbahn und in Richtung Süden mit dem Bereich Mainzer Straße (Justiz- und Verwaltungszentrum, Kulturzentrum Schlachthof) (vgl. Abb. 5).

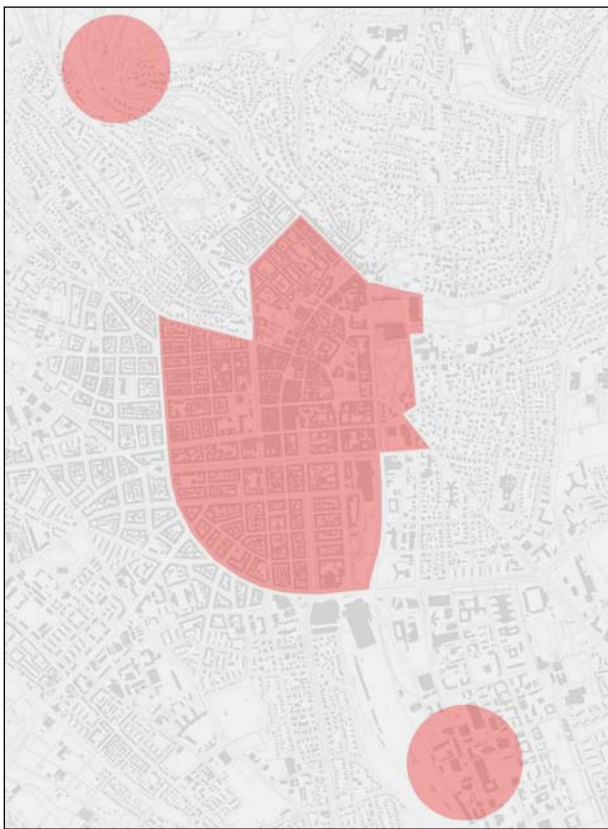


Abb. 5 Planungsbereich

An einzelnen Standorten, an denen Informationstafeln vorgesehen sind, soll auf weiter entfernte Ziele hingewiesen werden. Dabei soll die jeweilige Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angegeben werden. Eine Wegweisungsbeschilderung zu diesen Zielen ist im jetzigen Planungsstand nicht vorgesehen, es ist jedoch jederzeit möglich, das Beschilderungssystem auch in weiteren Stadtbereichen einzusetzen.

### 3.1.4. Ziele und Zielsystem

Das Zielsystem für die Wiesbadener Innenstadt berücksichtigt die für die o. a. Zielgruppen relevanten Ziele. Um eine Überfrachtung der Wegweisung zu verhindern, wird eine Beschränkung auf die für den Planungsraum wichtigen Ziele vorgenommen. Innerhalb der Wegweisung werden vornehmlich Einzelziele (Sehenswürdigkeiten, Institutionen, etc.) aufgenommen. Das Wiesbadener Fußgängerleitsystem stellt somit eine „**zielorientierte Wegweisung**“ dar.

Bei den Einzelzielen erfolgt eine Hierarchiebildung über die Bedeutung des Ziels für die anzusprechenden Zielgruppen. Die Hierarchie gibt einen Anhaltspunkt für den Umfang der Ausweisung eines Ziels (nahräumliche bzw. fernräumlich Ausweisung). Da ein statisches Beschilderungssystem begrenzt in der Aufnahmefähigkeit bei der Anzahl der Ziele ist, dient die Hierarchiebildung auch bei einer potenziellen Reduzierung des Ausschilderungsumfangs eines Ziels. Ziele, die sich in Bereichen mit einer hohen (Einzel-) Zielkonzentration befinden, werden auch bei hoher Priorität erst nahräumlich ausgeschildert. Zunächst erfolgt die Ausschilderung des übergeordneten Bereichs (z.B. Historisches Fünfeck / Innenstadt), erst bei Erreichen des übergeordneten Zielbereichs erfolgt eine Aufgliederung in Einzelziele.

Auf Übersichtsplänen sollen zudem Stadtbereiche / Quartiere gekennzeichnet werden. Kein Bestandteil des Leitsystems sind private kommerzielle Einrichtungen ohne herausragende (kulturelle) Bedeutung.

Einzelne Ziele liegen außerhalb des Planungsraumes, sind aber für Wiesbaden so bedeutend, dass sie in das System aufgenommen werden sollen. Auf diese Ziele wird an zentralen ÖPNV-Haltestellen mit Angabe des Linienweges hingewiesen.

Als wichtiger Grundsatz für die Zielausweisung gilt das Kontinuitätsprinzip, nach dem ein einmal in die Wegweisung aufgenommenes Ziel bis zu seinem Erreichen im System aufgeführt wird. Die Plausibilitätsüberprüfung der Zielsystematik erfolgt mittels sog. Zielspinnen (vgl. Kapitel 5).

Im vorliegenden Konzepte wurde die Planung und Einpassung einer „**routenorientierten Wegweisung**“ nicht berücksichtigt. Bei dieser Form der Wegweisung werden Fußgänger meist mit Hilfe von Symbolen über spezielle Routen geführt, die in der Regel einen spezifischen, thematisch und räumlich begrenzten Bezug besitzen (Themenrouten) oder in der Art eines Stadtspaziergangs bedeutende Sehenswürdigkeiten abhandeln.

### 3.1.5. Beschilderungselemente

Das Fußgängerleitsystem soll sich aus verschiedenen Beschilderungselementen zusammensetzen, die unterschiedliche Funktionen erfüllen und je nach spezifischem Bedarf eingesetzt werden sollen.

#### **Wegweiser**

Wegweiser dienen der Führung von Fußgängern entlang der ausgewählten Wege des Wegweisungsnetzes. Je nach Informationsdichte bzw. Anzahl der aufzuführenden Ziele sind unterschiedliche Elemente der Wegweisung einzusetzen:

#### Pfeilwegweiser

Pfostengebundene Pfeilwegweiser gestatten eine exakte Richtungsweisung und stellen eine flexible und kostengünstige Form der Wegweisung dar. Es ist aber nicht erwünscht, ausgesprochene „Schilderbäume“ zu erzeugen. Daher sollten ausgehend von der lichten Höhe (2,25 m) möglichst nicht mehr als vier Schilder übereinander befestigt werden. Höher ange-

brachte Schilder gewähren auch keine ausreichende Lesbarkeit. Es sollte konstruktionstechnisch die Voraussetzung gegeben sein, mehrere Schilder niveaugleich anbringen zu können.

Wenn diese Kriterien z.B. aufgrund der auszuschildernden Zielanzahl nicht einzuhalten sind, werden Wegweiserstelen eingesetzt.

### Wegweiserstelen

Die Aufstellung von Stelen ist an Schnittstellen des Wegweisungsnetzes vorgesehen, an denen auf besonders viele Ziele hingewiesen werden soll. Die Wegweiserstelen sollten optional mit Übersichtsplänen bzw. mit einem frei verfügbaren „Informationsfeld“ ausgestattet werden können.

### Themenrouten-Beschilderung

Für die potenziell zukünftige Ausweisung von Themenrouten sollen kleine Sonderschilder zum Einsatz kommen.

Bei den Pfeilwegweisern und Wegweiserstelen sollte eine Möglichkeit zur Integration der Symbole von Themenrouten vorhanden sein.

### Temporäre Ausstellungs- / Veranstaltungshinweise

Pfeilwegweiser und Wegweiserstelen sollten separate Beschilderungen / Beschilderungselemente aufweisen, die jeweils kurzfristig und möglichst einfach hinzugefügt und mit temporären Ausstellungs- und Veranstaltungshinweisen beschriftet werden können (nicht zu verwechseln mit den mobilen Wegweiser- und Informationselementen; siehe unten). Diese ergänzenden Zusatzbeschilderungen sind insbesondere für regelmäßig wiederkehrende Veranstaltungen anzufertigen und einzusetzen.

## **Informationsstelen**

Informationsstelen sollen an Standorten stehen, die Schnittstellen zwischen Fußwegeachsen darstellen oder als Quell-/Zielort eine wichtige Funktion für den Fußverkehr haben und somit weitreichendere Informationen notwendig machen. Die verschiedenen Standorte können im Einzelfall unterschiedliche Ausstattungen aufweisen:

- Stadtplan (Gesamtstadt)
- Übersichtsplan / Umgebungsplan (unmittelbare Umgebung bzw. Stadtteil)
- textliche/tabellarische Informationen (z.B. stadtgeschichtlich, verkehrliche Hinweise, etc.)
- Hinweis auf weiter entfernt liegende Ziele und deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

## **Objektbeschilderung**

Mit Hilfe von Objektbeschilderungen sollen Ziele (Gebäude bzw. Institutionen, Parkanlagen, etc.) gekennzeichnet und näher erläutert werden. Objektbeschilderungen dienen auch dazu, dass Fußgänger, die der Wegweisung folgen, erkennen, dass sie das Ziel erreicht haben.

Bei Gebäuden sind diese Beschilderungen an der Fassade bzw. alternativ als separate Beschilderung vor der Fassade anzubringen.

### **Mobile Wegweiser-/Informationselemente**

Bei Veranstaltungen und Events müssen Fußgänger oft nur kurzfristig entlang bestimmter Wege gewiesen werden bzw. ist es notwendig, dass ihnen ausgewählte Informationen übermittelt werden. Hierfür sind mobile Wegweiser-/Informationselemente vorgesehen, die flexibel mit den spezifischen Informationen bestückt werden können.

#### **3.1.6. Barrierefreiheit**

Aspekte der Barrierefreiheit sind bei heutigen Planungen zu berücksichtigen, damit Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen abgebaut und die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet werden kann. In § 3 Abs. 1 des Hessischen Behinderten-Gleichstellungsgesetzes HessBGG heißt es zur Barrierefreiheit: „Barrierefrei sind [...] akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“.

Diese Festlegungen haben zur Konsequenz, dass auch das Wiesbadener Fußgängerleitsystem (möglichst) barrierefrei auszuführen ist. Eine vollständige Barrierefreiheit für alle Menschen ist aus heutiger Perspektive technisch (noch) nicht realisierbar. Es ist jedoch anzustreben, der großen Gruppe von Menschen mit einer Seh- oder Gehbehinderung ein System anzubieten, das weitestgehend ihre Bedürfnisse erfüllt.

Von dieser Ausgangslage ausgehend, sind Anforderungen bezüglich der Barrierefreiheit insbesondere mit nachfolgend aufgeführten Punkten zu erfüllen:

- Die ausgeschilderten Wegstrecken sollten barrierefrei (ohne Treppen, ohne starke Steigungen, etc.) sein. Ggf. sind – wenn möglich - barrierefreie Alternativstrecken auszuschildern.
- Die Entfernungen einer Wegstrecke sind anzugeben (vgl. Kapitel 3.1.7).
- Sollten entlang eines Weges Barrieren vorhanden sein, ist darauf rechtzeitig – ab dem Entscheidungspunkt für eine potenzielle Wegewahl – über Streckenpiktogramme hinzuweisen (vgl. Kapitel 3.1.8).
- Es sind Kriterien für eine möglichst gute Lesbarkeit zu berücksichtigen. Dies betrifft den Schrifttyp und die Schriftgröße ebenso wie den Farb- bzw. Leuchtdichtekontrast (vgl. Kapitel 3.2).
- Die Beschilderung darf kein Verletzungsrisiko für sehbehinderte bzw. blinde Menschen darstellen, indem z.B. Schilder nicht rechtzeitig mit dem Langstock ertastet werden können.

### 3.1.7. Entfernungangaben

Der Fußverkehr ist die Verkehrsart mit der größten Spanne bei der Leistungsfähigkeit ihrer Verkehrsteilnehmer. Die Gehgeschwindigkeit und die Länge der zurückgelegten Fußwege weisen eine starke Abhängigkeit vom Wegezweck und der Fitness bzw. den körperlichen Fähigkeiten der Fußgänger auf. Die Entfernung zum Ziel ist daher ein wichtiges Entscheidungskriterium, ob ein Weg zu Fuß in Angriff genommen wird.

Viele Menschen besitzen Probleme damit, räumliche Entfernungen einzuschätzen. Sie haben kein Empfinden dafür, ob z.B. ein 600 m langer Weg gut zu Fuß zurückgelegt werden kann und wie lange sie dafür brauchen. Fußgänger besitzen gegenüber Fahrzeugen auch keinen Tachometer bzw. Kilometerzähler. Dahingegen besitzen die meisten Fußgänger eine Uhr und wissen, was für ein Zeitbudget sie haben, bis z.B. der Zug oder Reisebus fährt oder ein Termin beginnt. Daher ist eine Zeitangabe fußgängergerechter als die Angabe einer Wegstrecke in Meter bzw. Kilometer.

Da die Gehgeschwindigkeiten zwischen den einzelnen Fußgängern stark variieren, wird die 85%-Geschwindigkeit gewählt, also die Geschwindigkeit, die zu 85% der Fußgänger eingehalten werden kann. Diese liegt bei ca. 1,0 bis 1,1 m/s. Berücksichtigt man Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (Ampeln) und andere Hindernisse, so ergibt der niedrigere Wert von 1,0 m/s für die Berechnung einer Zeitangabe einen vernünftigen Anhaltspunkt für Fußgänger. Ähnlich wie bei der Wanderwegweisung können die Nutzer schnell einschätzen, wie ihre persönlichen Gehgeschwindigkeiten zu den Zeitangaben in Relation stehen. Ein Mensch mit Gehbehinderung merkt sich, dass er in der Regel die doppelte Zeit benötigt, ein schnell gehender Mensch weiß, dass er gegenüber der angegebenen Zeitangabe einen Spielraum besitzt und auf jeden Fall nicht länger benötigt.

Entfernungen werden in Minuten angegeben und mit einer angenommenen Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s berechnet. Bei einer Gehzeit von  $\geq 1$  Stunde, erfolgt die Angabe in Stunden und Minuten. Entfernungangaben unter einer Minute werden nicht angezeigt.

### 3.1.8. Piktogramme

Als Vorteil von Piktogrammen gilt, dass sie schnell wahrgenommen und von vielen Menschen gut verstanden werden sowie weitgehend unabhängig von Sprachen einzusetzen sind. Daher werden Piktogramme in vielen internationalen und räumlichen Kontexten eingesetzt. Obwohl Piktogramme aber sprachunabhängig sein können, sind sie keineswegs selbsterklärend. Bereits das Verstehen von scheinbar einfachen Piktogrammen setzt oft eine ausgereifte semiotische Kompetenz voraus. Aus diesem Grund sollten nur international standardisierte Piktogramme eingesetzt werden, die weitgehend eine sprachliche und kulturelle Neutralität aufweisen oder Piktogramme, die allgemein verständlich sind.

Bei den Piktogrammen gibt es zwei übergeordnete Kategorien: Zielpiktogramme und Streckenpiktogramme. **Zielpiktogramme** kennzeichnen ein Ziel, wobei das Piktogramm das ausgedruckte Ziel symbolhaft ergänzen kann (z.B. das „i“-Piktogramm bei dem Ziel „Tourist Information“). Hierdurch kann das Ziel schneller erfasst und international verständlich werden. Ein Zielpiktogramm kann aber auch eine Zielbezeichnung inhaltlich ergänzen (z.B. das „WC“-Piktogramm bei einer Platzbezeichnung). **Streckenpiktogramme** dahingegen geben den Fußgängern Informationen über die Streckenbeschaffenheit auf dem Weg zu einem Ziel. Insbesondere Menschen mit einer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sind darauf angewiesen, frühzeitig zu erfahren, ob auf dem Weg mit starken Steigungen oder Treppen zu rechnen ist, die das Erreichen des Ziels ggf. unmöglich machen. Wenn vorhanden, sollten in diesen Fällen Alternativstrecken aufgezeigt werden.

Es gelten folgende Grundregeln:

- Es werden nur standardisierte Piktogramme verwendet, die (international) eindeutig und allgemein verständlich sind.
- In Abhängigkeit von der Art des Ziels stehen die Piktogramme zusammen mit einer textlichen Zielangabe. Wenn möglich sollen Piktogramme aber ohne textliche Erläuterung „für sich sprechen“.
- Bei großräumigen Zielangaben (z.B. Plätze) können durch die Verwendung von Piktogrammen weitere punktuelle Ziele (z. B. Haltestellen) gekennzeichnet werden.
- Neben Ziel-Piktogrammen sollen Strecken-Piktogramme verwendet werden, die Aussagen zur Streckenbeschaffenheit machen (z. B. Treppe, Rolltreppe, Aufzug, Rollstuhl-Piktogramm).
- Streckenpiktogramme sollten auf der Beschilderung klar von den Zielpiktogrammen zu unterscheiden und räumlich oder farblich von diesen abgesetzt sein.

### 3.2. Gestalterische und funktionale Festlegungen

Während die konzeptionellen Festlegungen den planerischen Bereich ansprechen, besitzen die gestalterischen und funktionalen Festlegungen die Aufgabe, eine weitgehende Balance zwischen Form (Design) und Funktion des späteren Beschilderungssystems sicherzustellen. Die nachfolgend aufgeführten Hinweise fungierten den Teilnehmern des Interessenbekundungsverfahrens – Schilderhersteller und Designer – als Vorgaben und sind als Maximalforderung zu verstehen. Mit Hilfe des gewählten Auswahlverfahrens wurde letztendlich das System ausgewählt, das die Vorgaben in den meisten Punkten erfüllt.

#### 3.2.1. Erkennbarkeit

Das System soll sich aus den in Kapitel 3.1.5 aufgeführten Elementen zusammensetzen. Für die späteren Nutzer ist es notwendig, dass diese unterschiedlichsten Schildelemente erkenn-

bar als zusammengehörige Einheit wahrgenommen werden. Dies macht eine einheitliche Gestaltungslinie des Gesamtsystems erforderlich.

Hinzu kommt die Anforderung, dass sich das Leitsystem harmonisch in den hochwertig gestalteten Stadtraum einfügen muss. Auch hierbei muss eine Balance gefunden werden zwischen angepasster Abstimmung auf das bestehende Stadtmobiliar und erkennbarer Abhebung vom Stadtraum, so dass das System deutlich als Orientierungshilfe für Fußgänger erkennbar ist.

Die Gestaltung des Leitsystems sollte die Wiesbadener Identität widerspiegeln und das Corporate Design der Landeshauptstadt Wiesbaden berücksichtigen.

### **3.2.2. Konstruktion**

Die Konstruktion des Beschilderungssystems ist ein besonders wichtiger Baustein bei der Ausführung eines Leitsystems, da hierdurch die Funktionalität, Wartungsintensität und äußere Gestalt beeinflusst werden.

Gerade im touristisch sehr bedeutsamen Bereich des Historischen Fünfecks besitzt Wiesbaden kein orthogonal aufgebautes Straßennetz sondern ein unregelmäßiges Straßen- und Wegenetz der mittelalterlichen Stadt. Für diese Stadträume ist es notwendig, dass die Schilderbefestigung bei den Pfeilwegweisern eine möglichst große Variabilität in der Richtungseinstellung erlaubt. Eine starre 90°-Einstellung ist nicht ausreichend, da ansonsten nicht die exakte Laufrichtung ausgewiesen werden kann.

So genannte Schilderbäume sind nicht nur aus gestalterischen Gründen abzulehnen. Aufgrund der sich aufstapelnden Schilder in größere Anbringungshöhen, leidet auch in starkem Maße die Lesbarkeit. Bei den Pfeilwegweisern müssen daher mehrere Schilder – in verschiedene Richtungen weisend - niveaugleich auf einer Höhe anzubringen sein.

Informationen und Zielangaben bei den Beschilderungselementen sollten ohne großen (finanziellen und technischen) Aufwand erneuert, ausgetauscht bzw. ergänzt werden können. Dies erfordert eine Konstruktion, bei der sich einzelne Schilder oder die Beschriftung leicht auswechseln lassen.

Themenroutensymbole sollen in das Beschilderungssystem möglichst flexibel integriert werden können (evtl. Folie, Einschub, etc.). Da Themenrouten ggf. erst noch entwickelt werden sollen, sollte eine nachträgliche Bestückung der Beschilderung mit Themenroutensymbolen in einfacher Weise möglich sein.

Das Beschilderungssystem sollte eine Möglichkeit aufweisen, die es gestattet, temporäre Ausstellungs- und Veranstaltungshinweise einfach zu ergänzen.

Für eine geringe Wartungsintensität ist es notwendig, dass das Beschilderungssystem möglichst robust, vandalismusresistent, witterungsbeständig und leicht zu reinigen ist. Das Aufbringen einer Anti-Spray-Beschichtung (auch Folie) sollte zumindest bei der bodennahen Beschilderung (Stelen, Informationstafeln, etc.) vorgesehen werden. Außerdem sollte für die

Beschilderung und Beschriftung eine möglichst lange, mindestens aber 5-jährige UV-Beständigkeit (Farbechtheit) garantiert werden.









Bei der Konstruktion und Materialität sind die Belange behinderter Menschen zu berücksichtigen. Reflektierende/spiegelnde Schildoberflächen (siehe auch: Abschnitt Farben) und freitragende, einseitig an einem Pfosten befestigte Stelen, die von blinden und sehbehinderten Menschen nicht ertastet werden können, sind nicht einzusetzen. Die Unterkante von Stelen sollte maximal eine Höhe von 0,25 m aufweisen, ansonsten muss das Ertasten für blinde/sehbehinderte Menschen mit Hilfe des Langstocks über eine Tastkante oder ähnliche Konstruktionen ermöglicht werden.

### 3.2.3. Anordnung der Inhalte auf den Wegweisern

Fußgänger sind zwar relativ langsame Verkehrsteilnehmer, die Wegweiserinhalte nicht wie Fahrverkehre Inhalte in wenigen Sekunden erkennen müssen, aber die einheitliche und systematische Anordnung der Beschilderungsinhalte ist dennoch wichtig, damit die Informationen wahrgenommen und richtig interpretiert werden.

Insbesondere bei den Wegweiserstelen ist es wichtig den Richtungshinweis eindeutig einer Gehrichtung zuzuordnen zu können. Für eine bessere Wahrnehmung der angezeigten Laufrichtung werden Richtungsblöcke gebildet. Ziele, die im Rücken des Betrachters liegen, können auf Stelen nur auf der gegenüberliegenden Stelenseite ausgeschildert werden. Auf eine rückwärtige Wegweisung (z.B. Pfeil nach unten) wird in diesem Fall verzichtet. Die Richtungsblöcke weisen folgende vertikale Reihenfolge auf:

**Tab. 1 vertikale Anordnung von Richtungsblöcken bei Wegweiserstelen**

	Gehrichtung geradeaus
 	schräg links / schräg rechts / Treppe oder Rampe hinauf
 	links / rechts
	Gehrichtung nach unten, nur oberhalb von Treppen / Rampen (Überkopfbeschilderung); keine Verwendung für rückwärtige Wegweisung!
 	Gehrichtung Treppe / Rampe hinab (Wegweiser steht davor bzw. daneben)

Ziel- und Streckenpiktogramme müssen in ihrer unterschiedlichen Bedeutung wahrgenommen werden. Das kann auch bedeuten, dass diesen Piktogrammformen unterschiedliche Platzhalter auf den Beschilderungen zugewiesen werden.



Die englische Bezeichnung oder begriffliche Zielergänzung wird in der zweiten Zeile angeordnet.

### **3.2.4. Höhe der Beschilderung und Informationen**

Bei den Pfeilwegweisern sollen ausgehend von der lichten Höhe (2,25 m) im Regelfall nicht mehr als vier Schilder übereinander befestigt werden bzw. eine Höhe von 2,85 m (Schildoberkante) nicht überschritten werden, um noch eine ausreichende Lesbarkeit gewähren zu können.

Die Wegweiserstelen sollten so hoch sein, dass sie auch bei dichten Fußgängerströmen in stark frequentierten Bereichen wahrgenommen werden. Auf Stelen sollte das höchst angebrachte Ziel jedoch nicht über 2,0 m liegen, damit bei Verwendung einer kleineren Schrift die Lesbarkeit noch gegeben ist.

Stadtpläne und sonstige Informationen, an die ggf. nah herangetreten werden muss, sollen in einer Höhe angebracht werden, dass diese für durchschnittlich große ebenso wie kleinwüchsige Menschen, Kinder und Rollstuhlfahrer nutzbar sind. Hierfür hat sich eine mittlere Anbringungshöhe von 1,30 m bewährt. Als grober Orientierungswert kann eine Anbringungshöhe von Informationen zwischen 1,00 m (Unterkante) und 1,70 m (max. Oberkante) gewählt werden.

### **3.2.5. Schrift**

Bei der Schrift wird auf die Corporate Design Richtlinien der Landeshauptstadt Wiesbaden zurückgegriffen, so dass die Verwendung der (Agfa) Rotis vorgesehen ist. Bei den Zielbezeichnungen des Fußgängerleitsystems wird sie ohne Serifen eingesetzt. In dieser Form ist sie gut lesbar und als Schrift für eine Wegweisung einsetzbar. Neben dem Verzicht auf Serifen ist es für eine bessere Lesbarkeit förderlich, wenn Groß- und Kleinbuchstaben Verwendung finden.

Da Nutzer an Stelen näher herantreten können, kann hier eine kleinere Schrift eingesetzt werden. Generell sollte eine möglichst große Schrift mit ausreichender Laufweite (möglichst keine Engschrift) zum Einsatz kommen. Die Versalhöhe (Höhe der Großbuchstaben) sollte in Relation zur längsten Zielbezeichnung und zur Schildbreite gewählt werden. Sie sollte aber nicht zu stark von den empfohlenen Versalhöhen (Wegweiserstele: 35 mm / Pfeilwegweiser: 45 mm) abweichen. Die Versalhöhe von Schrift auf Informationsstelen, Stadtplänen etc., an die auch nah herangetreten werden kann, sollte mindestens 5 mm betragen.

Ausführungen zu Piktogrammen siehe Kapitel 3.1.8 und 5.2.

### 3.2.6. Farben

Bei der farblichen Gestaltung sollten die Corporate Design Richtlinien und das vorhandene Stadtmobiliar (Farbe: DB 703 Eisenglimmer) beachtet werden. Aber insbesondere sind die Belange der Barrierefreiheit, insbesondere der Kontrastoptimierung für Sehbehinderte (Farbsinnstörungen: z.B. Rot-Grün-Störung) konsequent zu berücksichtigen. Außerdem darf die Schildoberfläche nicht reflektieren bzw. spiegeln.

## 4. Interessenbekundungsverfahren

Neben der Konzeption eines Leitsystems war es erforderlich, ein Beschilderungssystem auszuwählen, das den im Kapitel 3 von der projektbegleitenden Arbeitsgruppe definierten Anforderungen gerecht wird. Hierfür wurde im Juni 2009 ein Interessenbekundungsverfahren als Auswahlverfahren eingeleitet.

Nachfolgend wird das Auswahlverfahren in kurzer Form erläuternd vorgestellt. Alle ausführlichen Auswertungsunterlagen und Protokolle zum Interessenbekundungsverfahren finden sich im Anhang.

In einem ersten Schritt wurde in der Hessischen Ausschreibungsdatenbank über das Interessenbekundungsverfahren öffentlich informiert. Außerdem wurden bundesweit zahlreiche potenzielle Interessenten (82 Designer sowie Werbe- und Herstellerfirmen von Stadtmobiliar) angeschrieben und über das Auswahlverfahren in Kenntnis gesetzt. Bei Interesse an der Teilnahme konnte ein Exposé (mit Anlagen), das inhaltlich auf dem Grundkonzept basiert, angefordert werden. Mit den zur Verfügung gestellten Informationen wurden organisatorische und inhaltliche Vorgaben für die Teilnahme und die einzureichenden Arbeiten gemacht. Insgesamt forderten 20 Interessenten das Exposé an. Diesen Interessenten wurde die Möglichkeit eingeräumt, Rückfragen zu stellen. Nach Beantwortung der Fragen an alle Interessenten nahmen letztendlich 14 Bewerber mit der Abgabe eines Beitrags an dem Auswahlverfahren teil.

### Tab. 2 Ablauf des Interessenbekundungsverfahrens

Veröffentlichung in der Hessischen Ausschreibungsdatenbank HAD:	02.07.2009
Anforderung des Exposés:	bis zum 31.07.2009
Versand des Exposés:	05.08.2009
Möglichkeit für Rückfragen:	bis zum 19.08.2009
Beantwortung der Rückfragen:	27.08.2009
Abgabefrist für das Interessenbekundungsverfahren:	02.10.2009 (12:00 Uhr)
Vorprüfung und gutachterliche Auswertung der Beiträge:	bis zum 23.10.2009
Sitzung 1. Auswahlgremium:	29.10.2009
Sitzung 2. Auswahlgremium / Modellpräsentation:	10.02.2010

Nachdem die abgegebenen Beiträge zum Interessenbekundungsverfahren formal geprüft und inhaltlich ausgewertet wurden, fand Ende Oktober die erste Sitzung des einberufenen Auswahlgremiums statt. In dieser Sitzung sollte eine Auswahl oder Vorauswahl von bis zu drei Systemen erfolgen. Neben der ständigen projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurden politische Vertreter, Interessenvertreter und Experten aus dem Bereich Stadtplanung / Architektur aus Wiesbaden eingeladen. Als Fachberater nahmen mit den Herren Professor Voelker und Abele zwei bundesweit renommierte Kommunikationsdesigner am Auswahlgremium teil.

Das Auswahlgremium bestätigte zunächst das Ergebnis der gutachterlichen Vorprüfung, nach der der Ausschluss eines Bewerbers empfohlen wurde, da wichtige geforderte Kriterien nicht eingehalten wurden. Nach einer Vorstellungsrunde und zwei Diskussionsrunden einigte sich das Auswahlgremium darauf, eine Vorauswahl von zwei Beschilderungssystemen zu treffen, die sich gestalterisch und funktional deutlich von den anderen Beiträgen abhoben. Es wurde die Empfehlung ausgesprochen, von den ausgewählten Systemen Prototypen (1:1-Modelle) herstellen zu lassen.

Die beiden ausgewählten Beschilderungssysteme sind von den Bewerbern

- Benz & Fischer GmbH / eckedesign und
- Vangenhassend GmbH.

Nachdem Modelle hergestellt worden sind, wurden diese von den beiden Bewerbern einem zweiten Auswahlgremium Anfang Februar 2010 präsentiert. Aufgrund von Stärken in Konstruktion und Funktion wurde vom Auswahlgremium einstimmig empfohlen, dass die Verwaltung mit dem System von Benz & Fischer / eckedesign weiterarbeiten solle.

## **5. Konzept zur Umsetzung des Fußgängerleitsystems**

Mit dem Konzept zur Umsetzung des Fußgängerleitsystems werden die konkreten inhaltlichen Vorgaben für die Beschilderung und die Standortwahl der Wegweiser behandelt. Ergebnis der konzeptionellen Ausarbeitung ist ein Wegweisungskataster (vergl. Anhang), das als Vorlage zur Herstellung und zur Pflege und Wartung des Systems herangezogen werden kann.

Die konzeptionellen Festlegungen wurden mit den Mitgliedern der projektbegleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt.

### **5.1. Ziele**

#### **Auswahl der Ziele**

Die Auswahl der Ziele orientiert sich an den in Kapitel 3.1.2 anzusprechenden Zielgruppen des Leitsystems. Insgesamt werden 66 verschiedenen Zielbezeichnungen verwendet. Neben „Einzelzielen“ wie Sehenswürdigkeiten oder wichtigen Einrichtungen (z.B. Altes Rathaus, Deutsches Filmhaus) werden auch Plätze und Straßenzüge (z.B. Luisenplatz, Wilhelmstraße)

sowie übergeordnete Stadtbereiche (z.B. Historisches Fünfeck, Neroberg) als Ziele aufgeführt.

**Tab. 3 Zielliste des Fußgängerleitsystems**

Nr. Ziele	Priorität [h / m / n]	nur als Piktogramm	Bemerkung	Nr. Ziele	Priorität [h / m / n]	nur als Piktogramm	Bemerkung
1 Aktives Museum Spiegelgasse	m			34 Luisenplatz	n		
2 Altes Rathaus <i>Old Town Hall</i>	m			35 Lutherkirche	m		
3 Bergkirche	m			36 Marktkirche	m		
4 Bowling Green	m			37 Mauritiusplatz	m		
5 Bushaltestellen (ausgewählte: Platz d. dtsch. Einheit, Luisenplatz, Dern'sches Gelände, Hauptbahnhof)	n	x	Piktogramme werden den entsprechenden Zielen zugeordnet	38 "Namentliches Gedenken"	m		Arbeitstitel (Platzhalter)
6 Caligari Filmbühne <i>Cinera</i>	m			39 Nassauischer Kunstverein	m		
7 Casino	m			40 Neroberg	m		
8 Casino-Gesellschaft	n			41 Nerobergbahn	m	(x)	Piktogramm wird auch dem Ziel "Neroberg" zugeordnet
9 Dern'sches Gelände <i>Wochenmarkt</i>	m			42 Öffentliche Toiletten (Neugasse, Schlossplatz, Am Warmen Damm)	n	x	Piktogramme werden anderen Zielen zugeordnet
10 Deutsches Filmhaus	m			43 Opelbad	n		
11 Englische Kirche <i>St Augustine of Canterbury</i>	m			44 Pariser Hoftheater	m		
12 Frauenmuseum	m			45 Platz der deutschen Einheit	n		
13 Freizeit- und Kulturpark	h			46 Polizei	n	x	Piktogramm wird dem Ziel "Platz der deutschen Einheit" zugeordnet
14 Hauptbahnhof <i>Central Station</i>	h			47 Rathaus <i>Town Hall</i>	n		
15 Hess. Landesbibliothek <i>State Library</i>	m			48 Rhein-Main-Hallen	h		
16 Hess. Landesmuseum <i>State Museum</i>	h			49 Ringkirche	m		
17 Hess. Landtag <i>State Parliament</i>	h			50 Römertor / Heidenmauer <i>Roman Wall</i>	m		
18 Hess. Staatskanzlei	m			51 Russisch-Orthodoxe Kirche <i>Griechische Kapelle</i>	m		
19 Hess. Staatstheater <i>State Theatre</i>	h			52 Schiffchen <i>Altstadt</i>	m		
20 Historisches Fünfeck <i>Innenstadt</i>	h			53 Schlossplatz	m		
21 Innenstadt <i>City Centre</i>	h			54 Sporthalle (geplant; Platz der deutschen Einheit)	n	x	Arbeitstitel (Platzhalter); Piktogramm wird dem Ziel "Platz der deutschen Einheit" zugeordnet
22 Justizzentrum	m			55 St. Bonifatius	m		
23 Justiz- und Verwaltungszentrum <i>Mainzer Straße</i>	m			56 Stadtbibliothek	n		
24 Kaiser-Friedrich-Therme	h			57 Stadtmuseum	h		Arbeitstitel (Platzhalter)
25 Kochbrunnen <i>Hot Fountain</i>	h			58 Stadtschloss <i>Hess. Landtag</i>	m		
26 Kranzplatz	m			59 Taunusstraße	m		
27 Kranzplatz <i>Taunusstraße</i>	m			60 Thermine	n	(x)	Piktogramm wird auch dem Ziel "Tourist Information" zugeordnet
28 Kulturforum	n			61 Tiefgarage "Dern'sches Gelände"	n	x	Piktogramm wird dem Ziel "Dern'sches Gelände" zugeordnet
29 Kulturzentrum Schlachthof	h			62 Tourist Information	h		
30 Kuranlagen	h			63 Verwaltungszentrum	m		
31 Kurhaus	h			64 Warmer Damm	m		
32 Kurpark	h			65 Wartburg	n		
33 Literaturhaus Villa Clementine	n			66 Wilhelmstraße	m		
Grau hinterlegte Ziele befinden sich im Planungsstadium bzw. deren Realisierung ist zukünftig vorgesehen. Diese Ziele wurden in der Wegweisungskonzeption berücksichtigt, die Ausschilderung muss nach Realisierung nachgerüstet werden.							

Die in Tab. 3 grau hinterlegten Ziele existieren derzeit noch nicht. Die geplante Gedenkstätte „Namentliches Gedenken“, das Stadtmuseum und die Sporthalle am Platz der deutschen Einheit wurden aber bei der Konzeption berücksichtigt. Die entsprechenden Wegweiserstandorte müssen nach Realisierung der Ziele abgeändert bzw. ergänzt werden.

Einzelne Ziele besitzen vornehmlich eine Servicefunktion für Fußgänger, diese Ziele werden lediglich als Piktogramme dargestellt. Die Piktogramme werden anderen Zielen zugeordnet. Zu diesen Zielen gehören bedeutende Busumsteigehaltstellen, die Tiefgarage unter dem Dern`schen Gelände, öffentliche Toiletten, die Polizei und ggf. die geplante Sporthalle am Platz der Deutschen Einheit. Die Nerobergbahn und Haltestellen der „Thermine“ werden – wenn möglich – als Piktogramm anderen Zielbezeichnungen zugeordnet, tlw. werden sie aber auch als gesonderte Zielbezeichnung aufgeführt.

Unter der Prämisse, dass die Zahl der Ziele pro Richtung und Standort aufgrund einer begrenzten Aufnahmefähigkeit der Wegweisungsbeschilderung an den einzelnen Standorten begrenzt ist, musste die Zielauswahl eingeschränkt werden. Die Auswahl in der Tab. 3 ist das Ergebnis einer mehrfachen und intensiven Abwägung und Abstimmung in der Arbeitsgruppe. Eine Vielzahl an weiteren Zielen konnte keine Aufnahme finden, da die Kapazität eines solchen Systems begrenzt ist.

Nicht enthalten sind solche Ziele, die zusätzlich bzw. geeigneter auf Stadtplänen oder in sonstigen (digitalen) Stadtinformationsanlagen aufgenommen werden können. Ebenso können private kommerzielle Einrichtungen in einem solchen System keine Berücksichtigung finden.

**Tab. 4 Übersicht nicht ausgewählter Ziele**

nicht in das Leitsystem aufgenommene Ziele	Begründung
Amts- und Landgericht	Auszug des Gerichts, ggf. neue Beurteilung bei Einzug der European Business School (EBS)
Brita-Arena	Polizei sieht Bedenken, weil Fanggruppen über gesonderte Route geleitet werden
Freizeitpark "Alter Friedhof"	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen"
Goldgasse	Auswahl stattdessen "Schiffchen (Altstadt)"
Herbertanlage	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen"
IHK Erbprinzenpalais	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen"
Landeshaus / Ministerialgebäude	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen", Vielzahl der Gebäude würde zur Überfrachtung des Systems führen
Nerotalanlagen	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen", Führung Richtung "Neroberg"
Reisinger-Anlage	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen"
Thermalbad Aukammtal	Keine fußläufige Entfernung
Villa Söhnlein-Pabst	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen"
Wasserturm	Derzeit keine Nutzung, ggf. neue Beurteilung bei Nutzungsänderung
Weingut der Stadt (Neroberg)	Keine Relevanz für Zielgruppe "Touristen"

Einzelne Ziele liegen außerhalb des Planungsraumes. Auf diese Ziele soll an zentralen ÖPNV-Haltestellen auf Übersichtsplänen mit Angabe des Linienweges hingewiesen werden. Aber auch für Ziele wie z.B. das Historische Fünfeck / Innenstadt oder die Talstation der Nerobergbahn sollte zusätzlich eine Busverbindung auf Informationstafeln angegeben werden. Zum Auffinden der Ziele von der jeweiligen Haltestelle in anderen Stadtbereichen kann zukünftig über eine räumliche Erweiterung des Systems nachgedacht werden.

**Tab. 5 Übersicht der Ziele mit Ausweisung über eine Busverbindung**

1 Apothekegarten	12 Nassauische Touristik-Bahn
2 Brauerei Wuth	13 Nerobergbahn (Angabe der Saisonzeiten)
3 Burg Frauenstein	14 Reduitkaserne
4 Burg Sonnenberg	15 Schloss Biebrich
5 Fasanerie	16 Schloss Freudenberg
6 Harlekinäum	17 Schiersteiner Hafen
7 Hauptbahnhof	18 Sektkellerei Henkell & Co
8 Henkell-Kunsteisbahn	19 Solmsschlösschen
9 Hess. Staatstheater	20 Sternwarte
10 Innenstadt (Dern`ches Gelände)	21 Thermalbad Aukammtal
11 Jagdschloss Platte	22 Wasserturm Biebrich

### Mehrsprachigkeit

Das Leitsystem sollte weitgehend international verständlich sein, damit es auch von ausländischen Besuchern der Stadt sowie Mitgliedern der US-Streitkräfte verstanden werden kann. Um das System aber nicht mit Schrift zu überfrachten, erhalten nur ausgewählte Ziele eine englischsprachige Zusatzbezeichnung. Stadtprägende Begrifflichkeiten und Eigennamen wie Historisches Fünfeck, Kurhaus, Kirchennamen werden nicht übersetzt.

Zudem erleichtert die zusätzliche Verwendung eindeutiger Piktogramme die internationale Verständlichkeit des Systems (vergl. Kapitel 5.2).

### Zielhierarchie

Bereits mit der eingeschränkten Auswahl von Zielen wird ein erster Schritt unternommen, das Gesamtsystem funktionstüchtig zu halten. Ein weiterer Schritt besteht in der Bildung einer Zielhierarchie, die dazu dient, an den einzelnen Wegweiserstandorten eine begründete Zielreduktion durchführen zu können, damit die rein technische Aufnahmefähigkeit der Beschilderung eingehalten werden kann.

- **Ziele mit hoher Priorität** werden über eine größere Entfernung ausgewiesen. Hierzu gehören z.B. der Hauptbahnhof, bedeutende Sehenswürdigkeiten sowie wichtige Stadtgebiete. Diese Örtlichkeiten sind zentrale Anlaufpunkte und besitzen zumeist auch eine

Verteilfunktion für die untergeordneten Ziele. Dadurch stellen sie Schnittstellen im Hauptwegenetz des Fußverkehrs dar.

- **Ziele mit mittlerer Priorität** umfassen etwas weniger zentrale bzw. städtebaulich bedeutsame Plätze und Straßen sowie touristisch weniger bedeutende Anlaufpunkte. Auch diese Ziele können eine Verteilfunktion in Bezug auf den näheren Umkreis des jeweiligen Ziels besitzen.
- **Ziele mit niedriger Priorität** werden bei starken Zielüberlagerungen im Routenverlauf erst kurz vorher, also im Nahbereich, oder an einem Abzweigungspunkt von einer Fußgängerachse wegführend ausgeschildert.







An den einzelnen Wegweiserstandorten erhalten Ziele höherer Priorität Vorrang vor Zielen niedrigerer Priorität. Bei starken Zielüberlagerungen, werden zunächst Ziele niedriger Priorität gestrichen. Die Anwendung der Zielhierarchie kommt bei der Festlegung der Zielspinnen (vergl. Kapitel 5.4) zum Einsatz.

## 5.2. Piktogramme

Piktogramme werden entsprechend der Vorgaben aus Kapitel 3.1.8 eingesetzt. Die Art und Zuordnung der verwendeten Zielpiktogramme zeigt Tab. 7, potenziell zu verwendende Streckenpiktogramme sind in Tab. 6 dargestellt. Für das derzeitig geplante Leitsystem werden jedoch nur Streckenpiktogramme eingesetzt, die ein Gefälle bzw. eine Steigung anzeigen. Bei einer ggf. zukünftigen Erweiterung des Systems können aber auch weitere Streckenpiktogramme zum Einsatz kommen.















Bis auf wenige Ausnahmen sind alle dargestellten Piktogramme aus dem Verkehrswesen bekannt und dadurch auch (international) verständlich. Alle Darstellungen sind jedoch nur exemplarisch aufgeführt, sie sollten an die allgemeine Gestaltung des Beschilderungssystems angepasst werden, dürfen dabei aber nicht ihre Eindeutigkeit einbüßen.

**Tab. 6 Übersicht der Streckenpiktogramme**

Piktogramm	Bedeutung	Piktogramm	Bedeutung
	barrierefreier Weg		Fahrstuhl
	Treppe aufwärts		Steigung
	Treppe abwärts		Gefälle

Die Piktogramme sind beispielhaft dargestellt; sie sollten an die Gesamtgestaltung angepasst werden!

Tab. 7 Übersicht der Zielpiktogramme

Piktogramm	Bedeutung	zugeordnete Ziele	Bemerkung
	Bahnhof	- Hauptbahnhof	
	Bushaltestelle (bedeutende Umsteigehaltestelle)	- Dern`ches Gelände - Hauptbahnhof - Luisenplatz - Platz der deutschen Einheit	
	Kirche	- Bergkirche - Englische Kirche - Lutherkirche - Marktkirche - Ringkirche	
	Kuranlage	- Kuranlagen - Kurhaus - Kurpark	
	Museum	- Aktives Museum Spiegelgasse - Frauenmuseum - Hess. Landesmuseum - Nassauischer Kunstverein - "Stadtmuseum"	
	Öffentl. Toilette		
	Öffentl. Toilette (zugänglich f. Rollstuhlfahrer)		
	Polizei	- Platz der deutschen Einheit	
	Brunnen / Quelle / Therme	- Kaiser-Friedrich-Therme - Kochbrunnen	
	<i>Sporthalle</i>	- <i>Platz der deutschen Einheit</i>	
	Therme (Haltestelle)	- Therme - Tourist Information	
	Tiefgarage / Parkhaus	- Dern`ches Gelände	
	Information	- Tourist Information	
	Stadt-/Ortszentrum	- Historisches Fünfeck - Innenstadt	
	Die Realisierung der Sporthalle und des Stadtmuseums ist zukünftig vorgesehen. Diese Ziele wurden in der Wegweisungskonzeption berücksichtigt, die Ausschilderung muss nach Realisierung nachgerüstet werden.		

Die Piktogramme sind beispielhaft dargestellt; sie sollten an die Gesamtgestaltung angepasst werden!



### 5.3. Wegweisungsnetz

Die Auswahl der Wegweisungsrouten orientiert sich an der Lage der auszuweisenden Ziele, dem straßenräumlichen Umfeld und verkehrlichen (Querungs-) Möglichkeiten. Es werden möglichst direkte und angenehm zu begehende Wege ausgewählt. Wenn topographisch möglich, werden auch barrierefreie Routen gewählt.

Die Darstellung des Wegweisungsnetzes findet sich im Anhang.

Bei der Begehung des Netzes sind folgende Defizite im Fußwegenetz deutlich geworden, deren Behebung eine deutliche Qualitätssteigerung und auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich bringen würde.

#### ① Nerotal / Nerotalanlage

Fahrbahnüberquerung ist für Fußgänger durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge erschwert, für Menschen mit einer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende ggf. auch unmöglich.

→ Anlage einer Überquerungsstelle durch Vorziehen des Seitenraums, wodurch eine Lücke zwischen dem ruhenden Verkehr geschaffen wird und die Sicht auf den fließenden Verkehr verbessert wird.

#### ② Wilhelmstraße: Höhe Bowling Green

Überquerungsbedarf für Fußgänger vorhanden, da signalisierte Überquerungsstelle in Höhe Burgstraße nicht in der Laufachse der Fußgänger liegt.

→ Anlage einer Überquerungsstelle sollte überprüft werden (ggf. Mittelinsel)

#### ③ Lessingstraße / Fr.-Ebert-Straße

Überquerungsbedarf für Fußgänger über Lessingstraße vorhanden. Fehlende Überquerungsmöglichkeit führt zu langen Umwegen in der wichtigen Fußgängerverbindung.

→ Anlage einer Überquerungsstelle sollte überprüft werden (Einpassung in Signalanlage, ggf. Mittelinsel mit Fußgängerüberweg)

#### ④ Gehweg entlang Fr.-Ebert-Straße / Reisinger-Anlage im Abschnitt Kaiser-Friedrich-Ring – Rhein-Main-Hallen

Belagsschäden der Deckschicht ohne Bindemittel führen dazu, dass bei nasser Witterung der Weg kaum begangen werden kann, für Rollstuhlnutzende ist der Weg nur schwerlich nutzbar

→ Oberfläche ausbessern, besser: Weg asphaltieren oder pflastern

#### ⑤ Kultur- und Freizeitpark: Bereich südlich des Kulturzentrums

In der derzeitigen Wegweisungskonzeption musste die Gartenfeldstraße als Verbindung zur Mainzer Straße in das Wegweisungsnetz aufgenommen werden. Hierdurch muss in

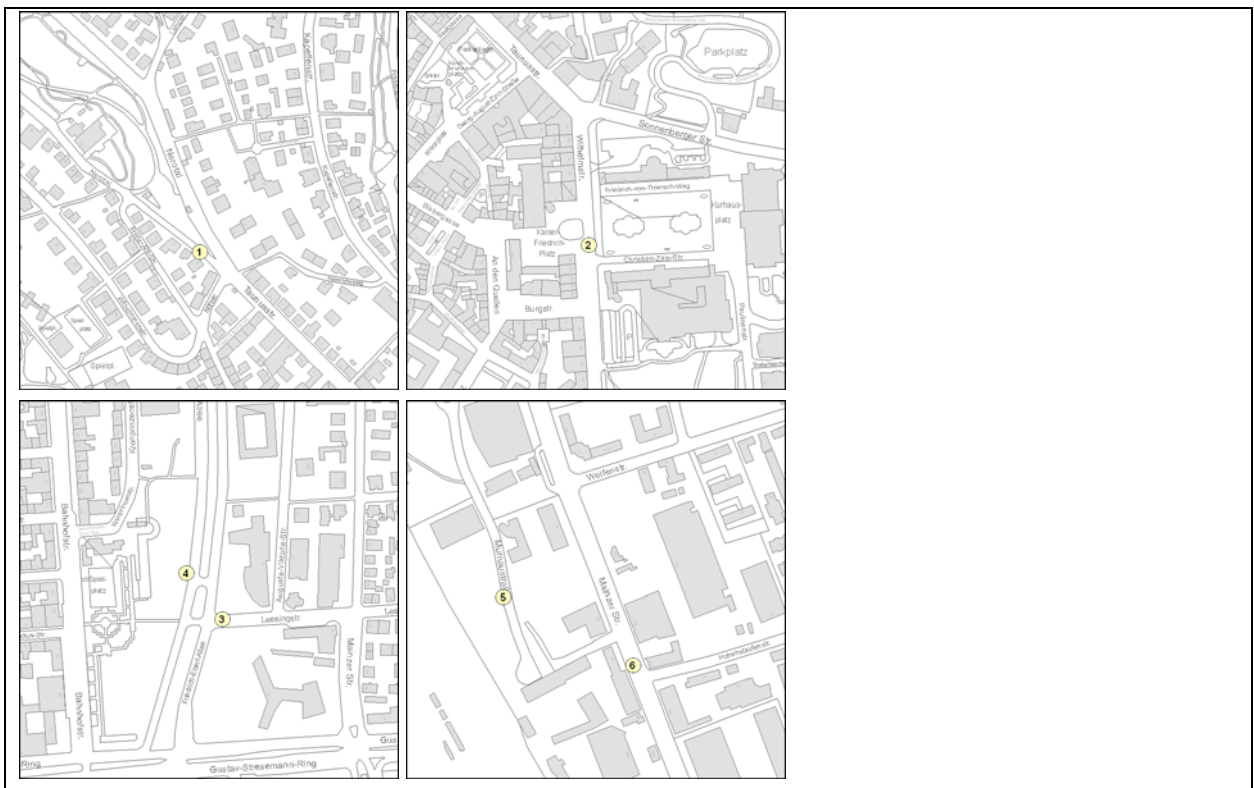
Richtung Justiz- und Verwaltungszentrum ein langer Wegabschnitt entlang der stark verkehrlich geprägten Mainzer Straße zurückgelegt werden.

→ Bei baulichen Veränderungen sollte ein barrierefreier Fußweg / Verbindungsweg in Richtung Mainzer Straße bzw. Justiz- und Verwaltungszentrum berücksichtigt werden.

#### ⑥ Mainzer Straße: Abschnitt Welfenstraße - Weidenbornstraße

Überquerungsbedarf für Fußgänger über Lessingstraße vorhanden. Die Mainzer Straße besitzt in dem Abschnitt eine große Barrierewirkung, da auf einer Länge von ca. 560 m keine Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger vorhanden ist.

→ Anlage einer Überquerungsstelle in Höhe Hohenstufenstraße sollte überprüft werden (ggf. Fußgänger-Signalanlage ohne Vollsignalisierung des Knotenpunkts).



**Abb. 6 Übersicht festgestellter Defizite im Fußwegenetz**

### 5.4. Zielspinnen

Die sogenannten Zielspinnen dienen zur Festlegung des Beschilderungsumfangs eines einzelnen Zieles. Mit deren Hilfe wird also bestimmt, ab welchem Wegweiserstandort ein bestimmtes Ziel in die Wegweisung aufgenommen wird. Entsprechend der Kontinuitätsregel wird dieses Ziel dann bis zum Erreichen des Ziels auf jedem weiteren Wegweiserstandort aufgeführt.

Zielspinnen helfen auch dabei, den Umfang der Wegweiserinhalte auf die technischen Möglichkeiten zu begrenzen. Bei Überlagerung aller Zielspinnen wird deutlich, wie viele Ziele an den Wegweiserstandorten in eine jeweilige Richtung auszuweisen sind. Da die Anzahl der

Ziele bei Pfeilwegweiserstandorten auf vier pro Richtung und bei Stelenstandorten auf ca. zehn Zielhinweise pro Stelenseite beschränkt ist, muss in der Planungsphase auf Basis der Zielhierarchie bei einzelnen Zielen eine Verkürzung der Zielspinne erfolgen. Dieses Vorgehen wird so lange durchgeführt, bis an jedem Standort höchstens die maximale Anzahl auszuweisenden Zielen pro Richtung oder Stelenseite erreicht ist.

Die abgestimmten Zielspinnen finden sich im Anhang.

### **5.5. Standortwahl**

Wegweiser werden innerhalb des Wegweisungsnetzes nur an den Standorten vorgesehen, an denen eine Entscheidung über den weiteren Fußweg getroffen werden muss und somit eine Orientierungshilfe unerlässlich ist. Die Wahl der Wegweiserstandorte wurde dabei so festgelegt, dass diese sichtbar sind und bei Tag und möglichst auch bei Nacht erkannt und gelesen werden können.

Bei den jeweiligen Standortvorschlägen wurde darauf geachtet, dass der notwendige Licht- und Mindestbreiten des Gehbereiches eingehalten werden, sowie Fahrgassen z.B. des Anlieferverkehrs freigehalten werden.

Bei weiträumigen Straßenzügen wurde die Wegweisung nach Möglichkeit auf einer Straßenseite ausgeführt. Kriterien für die Bestimmung der Seite waren dabei die Lage und Anbindung wichtiger Ziele, die Erreichbarkeit günstiger Querungsbeziehungen im weiteren Verlauf, Barrierefreiheit sowie eine ggf. unterschiedliche Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität auf beiden Straßenseiten.

### **5.6. Informationstafeln**

Stadtpläne bzw. Informationstafeln ergänzen auf einer höheren Informationsebene die wegweisende Beschilderung. Die Pläne und Tafeln sollten punktuell an Schnittstellen der bedeutenden Fußwegeachsen und Busumsteigehaltstellen bereitgestellt, an denen die Nutzer ergänzende Informationen wünschen. Umgebungspläne sind insbesondere an den Ausgangspunkten des Fußverkehrs (z.B. Haltestellen) oder an exponierten Plätzen mit einer hohen Zieldichte notwendig. Wenn möglich, werden Umgebungspläne in die Wegweiserstelen integriert.

Besonders geeignete Standorte für Informationstafeln sind:

- Hauptbahnhof
- Dern`ches Gelände
- Luisenplatz
- Mauritiusplatz
- Kranzplatz
- Kurhausplatz

- Rhein-Main-Hallen
- Faulbrunnenplatz

Die Informationstafeln können aus mehreren Bestandteilen inhaltlich aufgebaut sein, die in Kombination oder jeweils für sich alleine stehen können. Ein übersichtlicher Innenstadtplan mit Kennzeichnung des Standortes sollte dabei obligatorisch sein.

Exemplarisch könnte eine Informationstafel folgendermaßen aufgebaut sein.

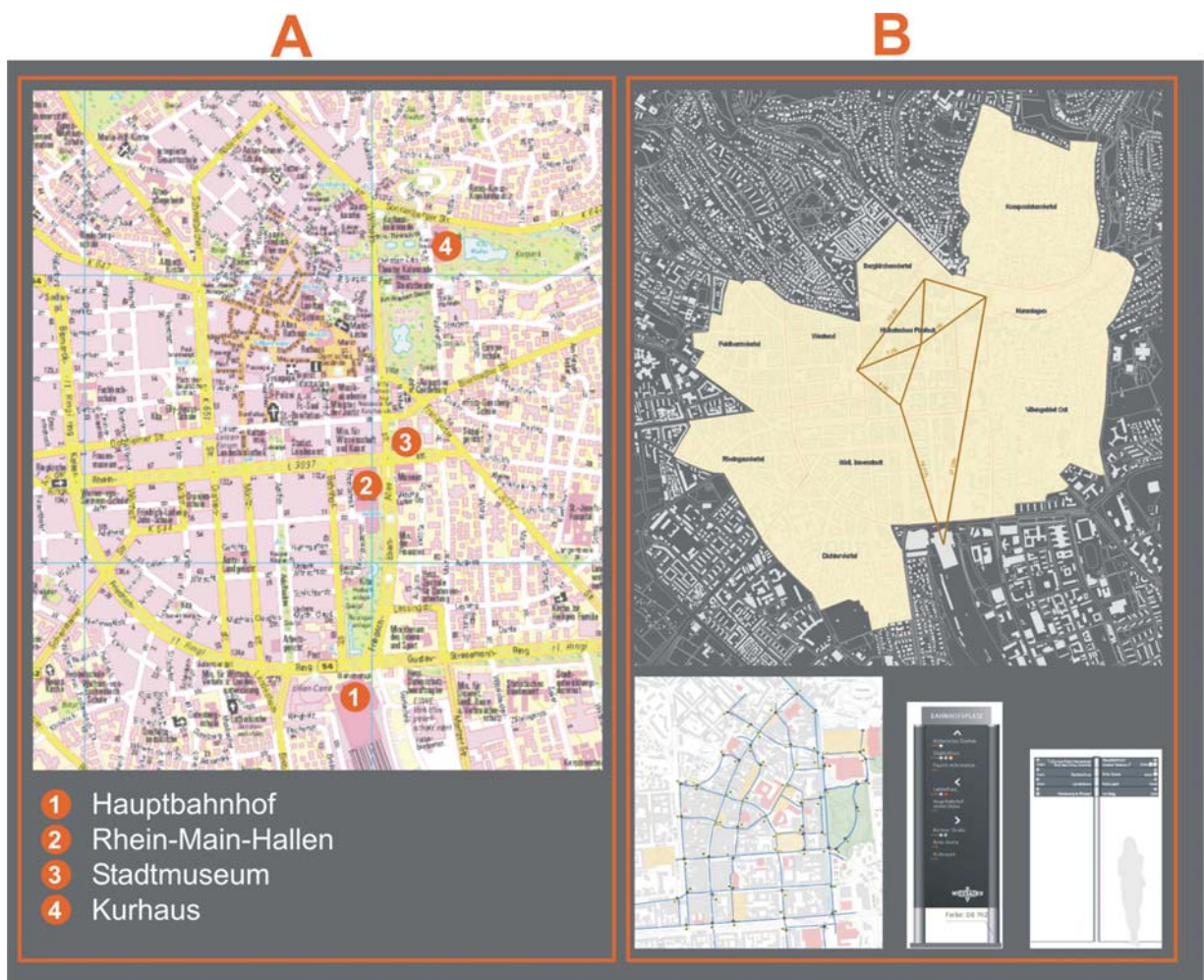


Abb. 7 exemplarische Vorderseite einer Informationstafel

#### A Umgebungs- / Innenstadtplan

- Darstellung eines räumlich enger gefassten Bereichs, möglichst einschließlich des „Historisches Fünfecks“ und des Hauptbahnhofs
- Der touristische Stadtplan „Wiesbaden auf einen Blick“ der Wiesbaden Marketing GmbH bietet eine gute Kartengrundlage

- Folgende Inhalte auf dem Innenstadtplan sind für Fußgänger besonders relevant:
  - Fußgängerbereich (Fußgängerzone)
  - Sehenswürdigkeiten bzw. Ziele der Wegweisung nummeriert und mit Beschreibung in Legende
  - Standortmarkierung („Sie befinden sich hier“)
  - öffentliche Toiletten
  - Taxistände
  - Parkhäuser, Tiefgaragen, etc.
  - Haltestellen der Thermine

## **B frei gestalteter Bereich**

### **Stadtquartiersplan**

- Darstellung der Stadtquartiere im Innenstadtbereich mit textlicher Erläuterung bzw. stadthistorischem Hintergrund zu den Quartieren.

### **Distanzplan**

- Darstellung von wichtigen Verbindungsdistancen in Gehminuten auf Grundlage von 3,6 km/h (wie bei der Wegweisung angewendet) und 5 km/h für schnellere Geher in Klammer.
- Für Nutzer sollte der Hinweis angebracht werden: „Dieser Plan zeigt die Distanzen in Gehminuten bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 3,6 km/h. Diese Geschwindigkeit kann von 85% aller Fußgänger erreicht werden. In Klammer sind die Minuten für schnellere Fußgänger (5 km/h) angegeben.“
- Die Darstellung kann als gerade Luftlinie oder als „Korridor“ entsprechend des Straßenverlaufs erfolgen.

Distanz- und Stadtquartiersplan können auch miteinander kombiniert werden.

### **Übersicht und Information zum Leitsystem (Wegweisung)**

- Darstellung eines grob strukturierten Übersichtsplans (Wegweisungsnetz mit Wegweiserstandorten), das den räumlichen Umfang des Leitsystems aufzeigt.
- Kurze Erläuterung des Leitsystems mit Fotos von Beispielwegweisern, Erläuterung der Piktogramme, etc.



## Stadtgeschichtliche / touristische Informationen

- In Bezug zum Standort der Informationstafel können stadtgeschichtliche Informationen zu dem Platz, zu den umliegenden Gebäuden, zum Historischen Fünfeck, Ereignissen, etc. vermittelt werden.

C

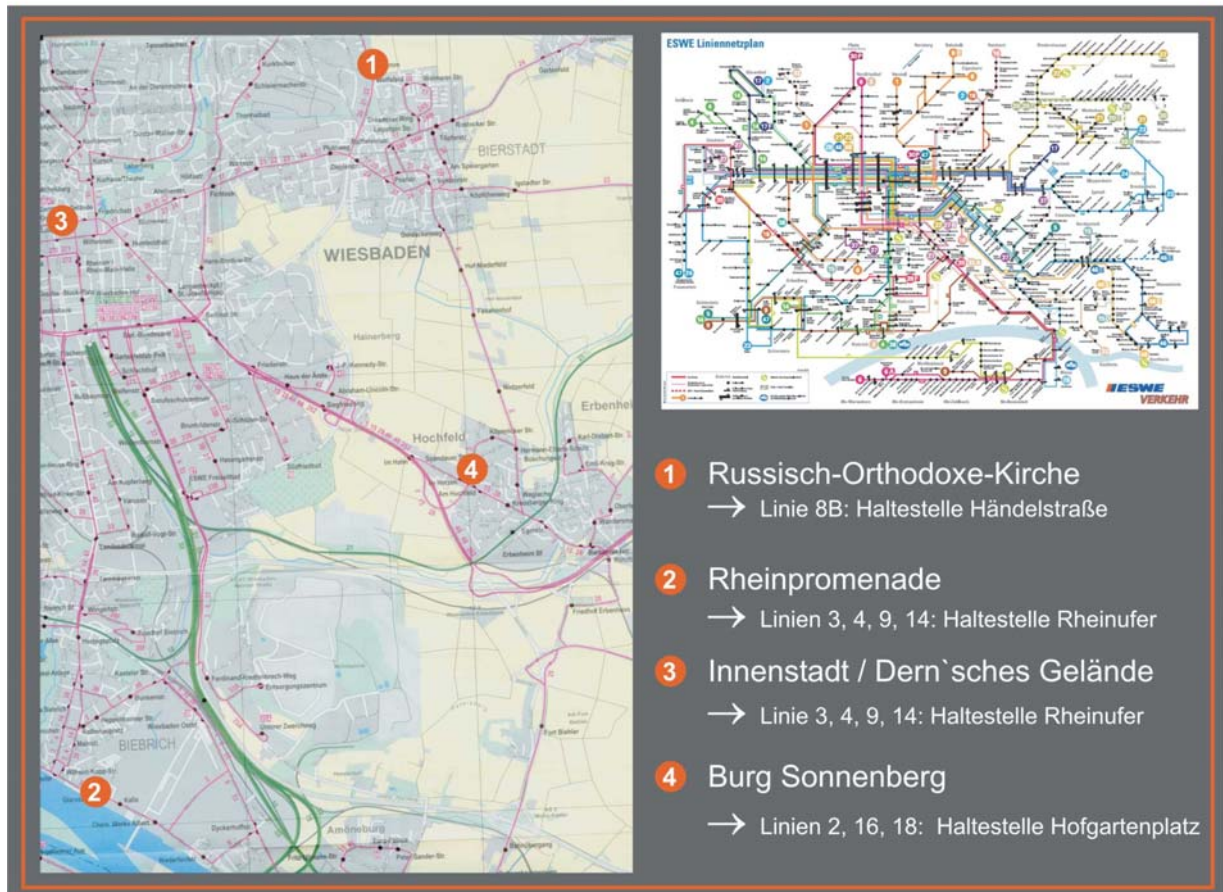


Abb. 8 exemplarische Rückseite einer Informationstafel

## C Stadtplan / Liniennetzplan

- Auf der Rückseite könnte das gesamte Stadtgebiet mit Darstellung des Busliniennetzes (ÖV-Netz) dargestellt werden.
- Der topographische Liniennetzplan der ESWE bietet eine gute Kartengrundlage. Auf jeden Fall sollte der Stadtplan farblich weniger differenziert sein wie der Innenstadtplan auf der Vorderseite.
- Folgende Inhalte auf dem Stadtplan sind für Fußgänger besonders relevant:
  - Bus-/Bahnlinien mit Liniennummer

- ausgewählte Sehenswürdigkeiten / Ziele nummeriert und mit Beschreibung in Legende (u.a. auch Beschreibung der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr)
- Zusätzlich bietet ein schematischer Liniennetzplan eine gute Übersicht über das Linienangebot und Umsteigestellen des öffentlichen Verkehrs.

Bei den über eine Busverbindung bzw. Verbindung des öffentlichen Verkehrs auszuweisenden Zielen vergl. Kapitel 5.1. Generell sollten auch für fußläufig weiter entfernte, wichtige Zielbereiche innerhalb des Wiesbadener Zentrums, die bereits in der Fußgängerwegweisung enthalten sind (z.B. vom Hauptbahnhof zum Historischen Fünfeck oder zur Nerobergbahn, etc.), Busverbindungen aufgezeigt werden.

Bei diesen nur mit dem öffentlichen Verkehr erreichbaren Zielen ist es besonders wichtig, einschränkende Öffnungs- und Betriebszeiten (z.B. Betrieb Nerobergbahn April – Oktober) auf der Informationstafel kenntlich zu machen, um unnötige Wege vermeiden zu helfen.

## **Anhang**

### **A.1 Interessenbekundungsverfahren**

- A.1.1 Exposé mit Anlagen
- A.1.2 Ergebnis der Vorprüfung der Einzelbeiträge der Teilnehmer am Interessenbekundungsverfahren **(nur zur internen Verwendung!)**
- A.1.3 Auswertung der Einzelbeiträge der Teilnehmer am Interessenbekundungsverfahren **(nur zur internen Verwendung!)**
- A.1.4 Protokoll zur Sitzung des Auswahlgremiums vom 29.10.2009
- A.1.5 Protokoll zur Modellpräsentation vom 10.02.2010

### **A.2 Arbeitsgruppe zum Fußgängerleitsystem**

- A.2.1 Protokoll zur 1. Sitzung der Arbeitsgruppe vom 28.05.2009
- A.2.2 Protokoll zur 2. Sitzung der Arbeitsgruppe vom 01.07.2009
- A.2.3 Protokoll zur 3. Sitzung der Arbeitsgruppe vom 26.08.2009
- A.2.4 Protokoll zur 4. Sitzung der Arbeitsgruppe vom 26.10.2009
- A.2.5 Protokoll zur 5. Sitzung der Arbeitsgruppe vom 10.02.2010

### **A.3 Wegweisungskonzeption**

- A.3.1 Zielkatalog
- A.3.2 Wegweisungsnetz
- A.3.3 Zielspinnen

### **A.4 Wegweisungskataster**

- A.4.1 Beschilderungsplan
- A.4.2 Kataster