

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 62 (1975)  
**Heft:** 6: Gesicht der Strasse = Visage de la rue

**Artikel:** Zeichengebung auf der Strasse : Entwicklung, Aspekte, Bestrebungen  
**Autor:** Müller-Yoshikawa, Shizuko  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-47832>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

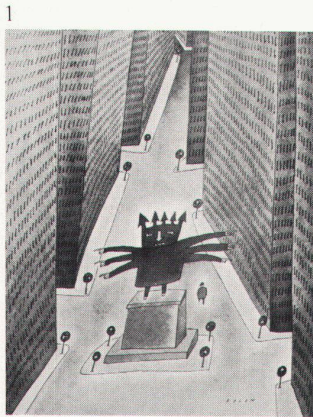
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Zeichengebung auf der Strasse

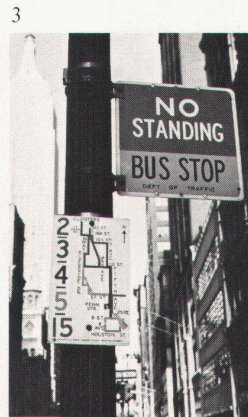
Entwicklung, Aspekte, Bestrebungen  
Von Shizuko Müller-Yoshikawa



«Zeichen in der Stadt» von Jean-Michel Folon



Situation der Zeichengebung in Japan



Strassenzeichen in Chicago



Strassenzeichen in Spanien

Unvorhersagbare Veränderungen der gesellschaftlichen Situation und technischer Fortschritt in diesem Jahrhundert zwingen uns zu ständiger Improvisation in der Dingwelt. Wir sehen eindrückliche Beispiele dafür in der Zeichengebung auf der Strasse. Ein typischer Fall: In New York wurden Ende des 19. Jahrhunderts elektrische Beleuchtungsmasten in den Strassen installiert, an die man erst nachträglich noch Strassenbezeichnungstafeln montierte. Später kamen weitere Tafeln hinzu, wie «not standing», «no parking», «Snow Emergency Street», «...Subway Entrance» usw. Damit wurde aus dem Beleuchtungsmast zusätzlich eine Informationssäule. An diesen bereits mit Zeichen überladenen Mast wurden noch Briefkasten und Papierkorb angehängt. An diesem improvisierten Zustand hat sich bis heute nichts geändert. Alle einzelnen Zeichentafeln haben uneinheitliche Formen und Formate. Sie sind das Resultat der Improvisation und Planlosigkeit. Zu grosse Vielfalt dargebotener Information überfordert unser Wahrnehmungsvermögen. In der Umgebung dieser Säulen machen Tausende von Reklamefeldern privater Unternehmen den Strassenzeichen rücksichtslos Konkurrenz. Selbstverständlich können wir New York mit der europäischen Stadtsituation, die sich über Jahrhunderte hindurch organisch entwickelt hat, nicht vergleichen. Aber sehen wir heute nicht auch in Europa, sogar in Zürich, dasselbe Phänomen? Wir erkennen, dass die Technologisierung im Strassenbereich global gesehen in der Gegenwart überall ähnliche Probleme mit sich bringt. Planlose Zeichengebung ist visuelle Pollution, besonders erschrek-

kend festzustellen in amerikanischen und asiatischen Grossstädten.

Die Aufgabe der Strassenzeichen war ursprünglich, grösstmögliche Sicherheit zwischen Automobilisten und Fussgängern zu garantieren. Heute ist es etwas anders. Die signalisierte Strasse ist identisch mit der «gefährlichen Strasse» geworden. Die zunehmende Zahl der Motorfahrzeuge und eine ungenügende Kommunikation zwischen Zeichen und dessen Empfängern – entweder Schuld der Zeichengebung oder des Strassenbenützers wegen falscher «Orientierungsreaktion»<sup>1</sup> – bewirken in Verbindung mit den Strassenzeichen «gefährliche» Assoziationen. Die Strasse ohne Verkehr funktioniert als menschlicher Kontaktraum, als Spielplatz für Kinder und Erwachsene oder auch als vielfältiger Veranstaltungsraum. Unser Bewegungsspielraum ist unbeschränkt. Sobald Zeichen vorhanden sind, wird unser Verhalten auf der Strasse manipuliert. Was passiert, falls wir die Information der Zeichen nicht befolgen? Die von der Phantasie erzeugte Angstpsychose beherrscht bereits unser Stadtleben als «Zukunftsschock», wie Alvin Toffler es beschreibt.

### Entwicklung der Strassenzeichen

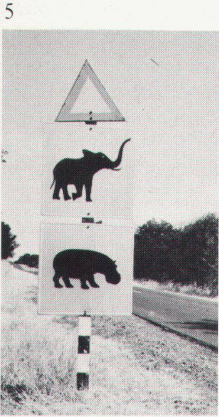
Das Strassenzeichen entwickelte sich eigentlich aus der Eisenbahnsignalisation, deren erste Regeln in der Schweiz aufgestellt wurden.<sup>2</sup> 1847 erliess die Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft eine Codesprache mit farbigen Handfähnchen für den Tag- und

Lämpchen für den Nachtgebrauch: Rot = Fahrverbot, Weiss = freie Fahrt. Mit der Einführung der Elektrizität wurde anstelle von «Weiss» das differenziertere erkennbare «Grün» verwendet.

Mit der Erfindung des Automobils ist das Strassenzeichen zum psychologischen, verkehrstechnischen und gestalterischen Problem geworden. Seither sind wir auf diese neue Zeichensprache angewiesen. Der englische «Motor Car Act» von 1903 präsentiert uns die ersten Vorschriften und Abbildungen über «Wegtafeln» und damit das erste Strassenzeichensystem. Die publizierten Zeichen sind festgelegt in Grösse und Aussehenform: Geschwindigkeitsbegrenzung = Kreis, Warnzeichen = Dreieck und übrige Zeichen = Oktagon. Für das Verbotzeichen wurde die rote Scheibenform gewählt. Die internationalen Bemühungen um ein einheitliches Strassenzeichensystem waren bereits um die Jahrhundertwende aktuell. 1909 bestimmte die Konvention der internationalen Zirkulation des Motorrads in Paris vier Zeichen: Kurve, Kreuzstrasse, Eisenbahnkreuzung und Schlaglöcher. Die Zeichen waren zum Teil verbal, so dass sie für den internationalen Gebrauch ungeeignet waren. 1931 organisierte die UNO in Genf eine Konferenz für «Die Vereinheitlichung der Wegzeichen». Diese legte 26 Zeichen fest, unterteilt in 3 Kategorien: Gefahr-, Hinweis- und Vorschriftzeichen. Aber trotz mehrmaligen Konferenzen für

<sup>1</sup> Alvin Toffler: Der Zukunftsschock, New York 1970

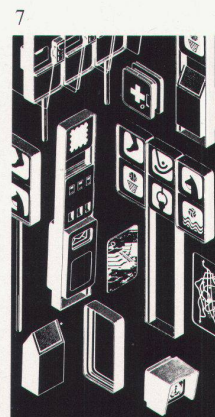
<sup>2</sup> Werner Bosshard: Psychologische Aspekte des Strassenverkehrs, Diplomarbeit, Zürich 1972



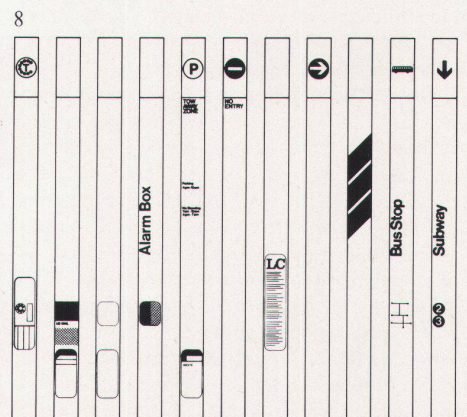
Strassenzeichen in Afrika



Expo '70 Osaka, Piktogramdesign: Masaru Katsumi/Shigeo Fukuda  
Zeichenprogramm: GK Institut, Tokio



Mexiko, Olympiade, 1968  
Zeichenprogramm: Lance Wyman, Peter Murdoch und Eduardo Terrazas



Projekt für Zeichenggebung in der Stadt New York, 1967  
Zeichenprogramm: Unimark International, New York

eine internationale Regelung waren die Bemühungen nicht erfolgreich. Zu oft verfolgten die Organisatoren eigene kommerzielle Interessen. Zudem unterbrach der zweite Weltkrieg die Fortsetzung der Diskussionen. Die UNO-Wirtschaftskommission für Europa legte 1949 in Genf das «Weltabkommen über den Strassenverkehr» und das «Protokoll über Strassenverkehrszeichen» zur Unterzeichnung auf. Die 50 Zeichen wurden von ungefähr 30 Nationen akzeptiert. In den 50er Jahren bemühte sich die UNO nochmals um ein internationales Zeichensystem, leider jedoch ohne Erfolg. 1966 beschloss dann eine europäische Verkehrsministerkonferenz, ein einheitliches Strassenzeichensystem in ganz Europa einzuführen.<sup>3</sup>

Heute werden in der Welt entweder das europäische (Genfer Protokoll von 1949) oder das amerikanische Strassenzeichensystem (Manual on Uniform Traffic Control Devices von 1935) gebraucht. Im europäischen System sind piktografische, im amerikanischen mehr verbale Darstellungen zu finden. Das piktografische System ist nicht nur für Europa mit seinen vielsprachigen Nationen eine Notwendigkeit, sondern ebenso für Afrika, den Vorderen Orient und Asien mit ihren zahlreichen Dialekten.

In der Schweiz wurde 1896 der Touring-Club gegründet, zwei Jahre danach der Automobil-Club. 1905 wurde in Genf die erste Automobil-ausstellung eröffnet. Seit 1920 nahm der Automobilverkehr von Jahr zu Jahr zu: 1910 fuhren 680 Autos im Kanton Zürich, 1925 waren es bereits 6950. Schon früh wurde die Integration der Zeichen und Informationen im Stras-

senbereich angestrebt. Bereits 1903 wurden in der Schweiz die Plakatformate normiert, was als einzigartige Leistung weltweit anerkannt wurde. Im Gegensatz zum bereits normierten Plakatbereich war bis zum Jahre 1932 das Zeichensystem auf der schweizerischen Strasse noch nicht vereinheitlicht. 1933 traten Gesetz und Verordnung in Kraft, in denen die folgenden drei Kategorien mit entsprechenden Formen klassifiziert wurden: 1. Gefahrensignal = Dreieck, 2. Vorschriftssignal = Kreis und 3. Hinweissignal = Rechteck. Mit der Revision von 1963 wurde ein neues Strassenverkehrs-Gesetz (SVG) und eine Strassen-Signalisations-Verordnung (SSV) geschaffen. Aus 24 Strassenzeichen von 1933 wurden jetzt 144 Zeichen. Die Form- und Farbgebung der Zeichen wurde projektiert und normiert von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS), einer privaten Unternehmung, die 1913 gegründet worden war. Das Zeichenschema wird von einem Verkehrsingenieurbüro gezeichnet und von einer VSS-Kommission begutachtet, der die Verkehrspolizei, der Verkehrsbetrieb der Gemeinde und andere offizielle Behörden angehören. Die Beschlüsse der Kommission müssen zuletzt vom Bund genehmigt werden. Die VSS normiert die Zeichen für Strassen, Autostrassen und Autobahnen, die Lichtsignalisation und die Strassenmarkierung. Für die sonstigen Informationen im öffentlichen Strassenbereich sind folgende Instanzen verantwortlich: das Tiefbauamt für die Strassennamensschilder und Hausnummern, der Verkehrsbetrieb der Gemeinde für Tram- und Bushaltestellen, private Taxiunternehmer für

die Taxistationen, die PTT für Telefonkabinen, Postwertzeichenautomaten und Briefkästen.

### Integrierte Zeichensysteme als Design

Neben den Bemühungen von seiten der Automobilclubs und offizieller Organe, die in erster Linie verkehrstechnischer Natur waren, wurde in den 50er Jahren die Gestaltung von Zeichen und das Bewusstsein einer Zeichenumwelt ein aktuelles Problem in Fachkreisen von Grafikern, Produktgestaltern, Architekten und Städteplanern. Parallel dazu nahm die wissenschaftliche Erforschung der Zeichensprache im Bereich der Wahrnehmungspsychologie, Informationstheorie, Semiotik, Semantik und Verhaltensforschung immer mehr an Bedeutung zu. Die Bestrebungen wurden teilweise als interdisziplinäre Aufgabe verstanden.

1953 veranstaltete das Museum of Modern Art in New York eine Ausstellung «Zeichen in der Strasse» («Sign in the Street»). Mildred Constantine, die damalige Kuratorin, machte das Publikum auf die Hässlichkeit der Zeichenflut in der Stadt New York aufmerksam. «Die Anordnung der öffentlichen und privaten Zeichen soll Charakter und Ausdruck haben, die nicht nur der einzelnen Person angemessen sind, sondern auch vorteilhaft für die Gemeinde. Zeichen gehören zum Aufgabenbereich und in die Verantwortung eines Teams, das aus Architekten, Designer, Planer und politischer Be-

<sup>3</sup> Hans Weckerle: Strassenverkehrszeichen, in Zeitschrift Format 16/1968, Stuttgart

hörde zu bestehen hat.»<sup>4</sup> Es war eine relativ kleine Ausstellung, doch wichtig genug, als Appell von den massgebenden Kreisen wahrgenommen zu werden. Die Auswirkung zeigte sich in der Ausstellung «Das öffentliche Zeichen» («The Ubiquitous Sign»), 1967 von der gleichen Initiatorin konzipiert, mit verschiedenen Vorschlägen und Realisationen eines einheitlichen Zeichensystems für den öffentlichen Raum: für Strassen, Untergrundbahn und Parks von New York, das Zeichen- und Beleuchtungssystem von Boston, die Strassen von «Co-Op City», einer neuen Stadt ausserhalb von New York.

Die britische Zeitschrift «The architectural Review» hatte sich seit 1955 für die visuelle Planung der Umwelt engagiert.<sup>5</sup> Die Spezialnummern über dieses Thema bestehen aus kritischen und auch konstruktiven Beiträgen und aus Serien umfangreicher und ernsthafter Analysen der bestehenden visuellen Gestalt der menschlichen Umgebung. «Eine Handvoll gut gestalteter Elemente kann weder eine Landschaft noch eine Stadtlandschaft bilden: sie müssen zueinander relativiert werden.» 1961 wurde zum erstenmal in England eine Zusammenarbeit des staatlichen Transportministeriums mit Designern ermöglicht, um ein Strassenzeichensystem zu entwickeln.<sup>6</sup> Zu diesem Zweck wurde ein Komitee gegründet. Das Grafikerteam Kinneir Associates präsentierte einen Vorschlag, basierend auf dem Genfer Protokoll von 1949, der 1964 erstmals publiziert und seit 1965 allmählich eingeführt worden ist. Das Grafikerteam arbeitete mit dem «Strassenverkehrslaboratorium» zusammen, um die Leserlichkeit der Schriften zu optimieren. Obwohl es eine erfolgreiche Zusammenarbeit war, bekannte Kinneir, dass unglücklicherweise bei der Planung des Zeichensystems die Koordination mit den üblichen «Strassenmöbeln» nicht berücksichtigt worden sei.<sup>7</sup>

Die Aufgabe, das Zeichensystem mit den Strassenmöbeln – Telefon, Lautsprecher, Papierkorb, Nothilfe-Anlage, Briefkasten oder auch Werbung – zu integrieren, wurde in der Mitte der 60er Jahre in der Stadt New York und in Europa an der Hochschule für Gestaltung Ulm in Angriff genommen. Diese Idee wurde für die Olympiade in Mexiko 1968 realisiert. Das System ist einheitlich normiert. Alle Elemente der Zeichen oder der Strassenmöbel sind beliebig kombinierbar und ersetzbar.

In Japan war die Olympiade 1964 in Tokio der Anstoss für einen Beitrag zur Internationalisierung der visuellen Sprache durch Piktogramme.<sup>8</sup> Das Piktogramm ist eine naturgemässe, aber stilisierte Dingform. Die Dinge werden hier flächig und in knappster Weise visuell dargestellt, ohne verbale Hilfe. Das gut gestaltete Piktogramm ermöglicht dem Zeichenempfänger eine klare Kommunikation in kürzester Zeit. Dadurch, dass nur die materielle Form dargestellt wird, ohne abstrakten Denkinhalt, wirkt das Piktogramm einprägsam, und es bleibt nachhaltig im Gedächtnis haften. Das Piktogramm ist eine übernationale Sprache für Erwachsene wie für Kinder. Diese Tokio-Olympiade-Piktogramme wurden an der Expo Osaka 1970 und an der Winterolympiade Sapporo 1972 weiter verbessert, entwickelt und

international beeinflusst. Das Zeichensystem wird heute nicht nur als grafisches Problem erkannt, sondern auch im Rahmen der Produktgestaltung und als integrierter Bestandteil der architektonischen Gesamtplanung. Instruktive Beispiele für diese Entwicklung sind: 1965 Amsterdamer Flughafen Schiphol, Britische Eisenbahn, 1967 Expo Montreal, London BEA Air Terminal, 1968 Olympiade Mexiko, 1970 Expo Osaka, 1972 Olympiade München, Frankfurter Flughafen und 1974 Charles-de-Gaulle-Flughafen in Paris. Dieses Thema wurde in Japan seit der Expo '70 ebenfalls weiterverfolgt. «The Street-Furniture Association», welche von Kenji Ekuan und seinem Produktdesignstudio GK Institut gegründet wurde, betreibt die Forschung der integrierten Zeichengebung und bemüht sich um deren Realisation in japanischen Städten.

Die 1963 gegründete Icograda (The International Council of Graphic Design Associations) stellte eine Kommission für «Internationales Zeichen und Symbol» zusammen, um die Koordination und die Zeichenforschung zu fördern. Es sollte ein international einheitliches Kommunikationssystem durch Zeichen geschaffen und eine zwischenstaatliche Zusammenarbeit organisiert werden. Dies entspricht einer dringenden Notwendigkeit, besonders für die internationalen Verkehrssysteme und Veranstaltungen. Dr. Martin Krampen machte 1969 am Icograda-Kongress in Ulm den Vorschlag, mit Hilfe einer informationstheoretischen Methode eine neue Zeichensprache zu entwickeln. Als Grundlage für dieses Zeichensystem müsse man zuerst das Zeichenrepertoire der verschiedenen Völker analysieren. Zu diesem Zweck wurde ein Fragebogen vorbereitet, auf dem Personen verschiedener Nationalitäten ihre eigene Vorstellung von bestimmten Informationsinhalten zeichnerisch darzustellen hatten. Die Untersuchung der gesammelten Ergebnisse ermöglicht die psychologischen und soziokulturellen Unterschiede zwischen den Rassen oder Religionen festzustellen.<sup>9</sup> Diese Untersuchungsmethode wurde in Montreal an der Expo 1967 erstmals erprobt. Das International Committee for Travel Signs and Symbols (ICTSS) in Paris hat sie als systematische Basisuntersuchung für die Beschaffung einer neuen Zeichensprache akzeptiert.

Wir nehmen täglich die rapide Veränderung unserer Strassenumgebung wahr. Ein warnendes Beispiel bietet die Stadt Los Angeles: 60 bis 70% der Stadtfläche waren Ende der 60er Jahre direkt und indirekt durch Motorfahrzeuge in Beschlag genommen: durch Strassen, Parkplätze und Autobahnen. «Die Autos verschlingen die Räume, wo sich sonst die Menschen treffen könnten.» Ende 1970 erklärte Victor Papanek dazu, dass diese Stadt der erste Ort sei, in der die totale Grundfläche, die für Strassen und Parkanlagen benützt werde, diejenige der menschlichen Wohnfläche übersteige, und ironisierte diesen Zustand als «designed solution». <sup>10</sup> Auch unsere Schweizer Landschaft wird von Verbindungsstrassen zwischen den Städten und den neuen Agglomerationen zerschnitten. Die Vergrösserung der Strassenfläche, der Zuwachs an Autos und die Veränderung der Umwelt bedeuten zunehmend neue

und komplexe Probleme für die Zeichengebung. Ihre Formgestaltung und ihre technische Ausführung sowie die Planung der Aufstellung müssen einerseits neu überdacht werden. Andererseits wird der Mensch von dem zukünftig immer stärker zunehmenden Verkehr in der verstädtlichten Umwelt sensorisch, physisch und psychisch mehr als bisher belastet sein. Zu prüfen, ob und wie weit unser jetziges visuelles Zeichensystem dann noch Gültigkeit haben wird, wäre eine Aufgabe für ein interdisziplinäres Arbeitsteam. An dieser Aufgabe sollten sich Physiologen, Verkehrspsychologen, Verhaltensforscher, Soziologen, Strasseningenieur und -planer, politische Behörden und Designer beteiligen. Wir sollten vor allem abklären, wie wir unser Massentransportsystem in Zukunft lösen könnten. Solange wir aber das «Strassensystem» mit dem individuellen Autofahrersystem beibehalten, sind die Strassenzeichen eine Lebensnotwendigkeit und ist ihre funktionelle Lösung eine besonders schwierige Aufgabe für die Planer.

Demgegenüber muss das allgemeine Informationssystem für den öffentlichen Raum ästhetisch klar und repräsentativ wirken durch seine Typografie, grafische Lösung und Produktgestaltung. In erster Linie ist die Integrierung in die architektonische Umgebung zu beachten. Wir wissen, dass der Zeichenkomplex als Ganzes eine Stadt nicht nur schöner und freundlicher, sondern für den Menschen auch sicherer machen kann. Die Informationen auf der Strasse sollten mit den üblichen Strassenmöbeln koordiniert, in einem flexiblen System vorgeplant sein. Wir haben sie als überlebensfähiges Instrument in der sich verändernden gesellschaftlichen und ökonomischen Struktur und Technik zu entwickeln.

<sup>4</sup> Mildred Constantine and Egbert Jacobson: Sign Language for Buildings and Landscape, New York 1961

<sup>5</sup> Zeitschrift The Architectural Review: Alphabet or Image, No. 717, und Counterattack, No. 719/1956, London

<sup>6</sup> FHK Henrion and Alan Parkin: Design coordination and corporate image, London 1967

<sup>7</sup> Symposium: Where am I going? How do I get there? Museum of Modern Art, New York. Dokumentation dot zero 5, New York 1968

<sup>8</sup> Shizuko Müller-Yoshikawa: Analyse der Olympiade-Piktogramme für Tokio, Mexico und München, im Ausstellungskatalog Sehen und Hören, Design+Kommunikation des Kunstgewerbemuseums Köln, 1974

<sup>9</sup> Martin Krampen: The Production Method in Sign Design Research, in Zeitschrift Print, International Signs and Symbols, Special Icograda Issue, New York 1969

<sup>10</sup> Victor Papanek: Design for the real World, London 1972

Fotonachweis:

2 GK Institut, Tokio; 3 J. Müller-Brockmann, Zürich; 6 P. Andermatt, Zürich; 5 S. Müller-Yoshikawa, Zürich ■