



- 01 AIGA (American Institute of Graphic Arts) and the U.S. Department of Transportation (DOT): Signs and Symbols, 1974 z.B.: Philadelphia airport
- 02 »Aufzug«: Heiko Barmbold, Jork
- 03 »Customs«: AIGA and DOT: Signs and Symbols, 1974 z.B.: Philadelphia Airport
- 04 »ERCO pictogram: N° 0165: »Passenger«: ERCO GmbH; Lüdenscheid, Germany z.B. Frankfurt/Main Airport
- 05 »Information«: ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen: »Piktogramme zur Orientierung auf Flughäfen«, Stuttgart 1974
- 06 »Lost children«: China National Standards (GB): GB/T 10001. 2-2002. I*. Public information graphical symbols for use on sign
- 07 »toilet«
- 08 »departure«: Cheongju International Airport (South-Korea)
- 10 »exit«: AIGA and DOT: Signs and Symbols, 1974 z.B.: Philadelphia Airport
- 11 »exit«: China National Standards (GB): GB/T 10001. 2-2002. I*. Public information graphical symbols for use on sign
- 12 »arrival«: ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen: »Piktogramme zur Orientierung auf Flughäfen«, Stuttgart 1974

VON UNERREICHBAREN ZIELEN

Die Lesbarkeit der Zeichen steht im Zentrum der Dissertationsarbeit von Markus Schröppel – einen Auszug davon stellen wir Ihnen an dieser Stelle gerne vor.

Der Hals ist trocken, der Puls hämmernd, Adrenalin und Anspannung wie bei einem Pokerspiel. Innerhalb der nächsten Minuten entscheidend sich das Wohl und Wehe des gesamten Jahresurlaubs – irgendwo in einem Internationalen Airport Terminal auf der verzweifelten Suche nach dem richtigen Gate. Bei täglich weltweit dreizehn Millionen Passagieren durchzuckt dieses Gefühl statistisch in jeder Sekunde siebenunddreißig Personen in einem internationalen Flughafengebäude.

Trotz einem Rückgang der Passagierzahlen boomen Fernreisen durch die gesunkenen Preise. Dank der ausgeklügelten Transportlogistik: Fluggesellschaften schalten Transitflughäfen zwischen Start- und Flugziel um so mit Partnergesellschaften das Passagieraufkommen kostengünstig zu bewältigen. Das Ergebnis – Menschenmengen, die plötzlich ein Flughafen-Terminal bevölkern, ohne mit dem »access interface« vertraut zu sein. Für die Flughafenbetreiber bedeutet das konkret den Verlust von umsatzstarken Kunden in den Geschäften und Gastronomiebetrieben der angegliederten »Airport Shops«.

Unzählige Studien bestätigen die Schwierigkeit der Fluggäste, sich mit Hilfe von einem zeichen- und textbasierten Leitsystem in einer fremden und stark frequentierten Umgebung zurechtzufinden. Unstimmigkeiten zu gewohnten Orientierungsstrategien, gepaart mit Müdigkeit, Streß und Zeitdruck, führen schnell zu Frustration und Unbehagen der Passagiere. Dabei setzen die Betreiber, Architekten und Flughafenplaner auf bewährte Wegführungselemente: Schilder, Stelen und zuletzt Informationsschalter.

Was aber erst auf den zweiten Blick auffällt: die verwendeten Piktogramme für Passagier-Leitsysteme in Flughafen-Terminals sind nicht international einheitlich. In den sechziger Jahren hat die ADV (Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen) mit Herbert W. Kapitzki ein logisches System klarer, leicht erfassbarer, einprägsamer und allge-

meinverständlicher Zeichen entwickelt, ähnlich der erfolgreichen Piktogramme, die während der Olympiaden in Tokyo 1964 (Katsumi Masaru) und München 1972 (Otl Aicher) verwendet wurden. Zeitgleich wurde von UNESCO und Icograda (International Council of Graphic Design Associations) ein Design-Wettbewerb initiiert unter dem Motto »Breaking the Language Barrier with Signs and Symbols«.

Heute existieren unabhängig voneinander Standard-Sets von Symbolen vom American National Standards Institute (ANSI) und der International Standards Organization (ISO). Diese werden aber nicht zwingend von Flughafenbetreibern verwendet, teilweise zum Glück, sonst könnte das vielgerühmte Erscheinungsbild des Flughafens Köln/Bonn nicht zeigen, daß ein Orientierungssystem auch funktionieren kann.

»Ein großes Problem ist, daß Designer nicht darüber nachdenken, wie Menschen Piktogramme benutzen, sondern über deren Design«, sagt Paul Mijksenaar. In seinen Untersuchungen zum Re-Design des Leitsystems der New Yorker Flughäfen stellte er fest, daß in einem anderen Kulturkreis ein Zeichen völlig unterschiedlich oder unverständlich aufgenommen wird. Das scheint im Zeitalter der Globalisierung und Internationalisierung fast unmöglich. Und doch gehe ich gerade deshalb in meiner Dissertationsarbeit an der Universität von Lapland, Rovaniemi, der Frage nach, ob eine gemeinsame kulturelle Semiotik der Zeichensysteme und Zeichenprozesse entwickelt werden kann. Die oftmals leichtfertig verwendeten Motive unserer westlichen Denkweise sollen so auf ihren internationalen Einsatz als Piktogramme hinterfragt oder bei Bedarf durch brauchbare »Symbols To Help World Citizens« getreu Barry Gray (Chair of ISO/TC 145), ersetzt werden. Auch Sie können dieses Ziel aktiv unterstützen, in dem Sie online aktuelle Piktogramme bewerten. *markus schröppel*

OF SIGNS AND SENSE

The legibility of signs is the central concern of the dissertation submitted by Markus Schröppel for his degree. We have pleasure in presenting this excerpt.

Throat dry, pulse hammering, adrenaline, tension like in a game of poker. The next few minutes will bring joy or utter disaster, the loss of your entire annual holiday. You are somewhere in some international airport terminal, hunting desperately for the departure gate. Given 13 million passengers passing through international airports daily, this state of dread slams into 37 minds per second, every day.

Although passenger numbers are down, longhaul travel is booming as a result of reduced fares. This is achieved by ingenious logistics: operating companies juggle the transit airports used between origin and destination of a journey, as this enables them to economise by using partner companies to help shift the passengers. Result – airport terminals suddenly populated by hordes of people unfamiliar with the local »access interface«. And airport operators missing out on well-heeled customers who might instead be frequenting the shops and refreshment outlets of the airport malls.

Innumerable studies attest the difficulty experienced by airline passengers trying to navigate their way through an unfamiliar and crowded environment with the help of a symbol- and text-based signage system. Local variations mean that learnt strategies for finding one's way may fail, and such setbacks in combination with fatigue, stress and lack of time will quickly build up passenger frustration and distress. Yet airport operators, architects and planners continue to rely on well-trying aids – signs, whether wall-mounted, suspended or free-standing, and, in the last resort, information desks.

A point not usually taken in until second glance is that the pictograms used in passenger signage systems in airports are not standardised internationally. During the 1960s, in collaboration with Herbert W. Kapitzki, the ADV (German Civil Airports Working Group) developed a logical system of clear, readily absorbed, memorable and generally understood

symbols, similar to the successful pictograms used at the Tokyo Olympic Games in 1964 (Katsumi Masaru) and the Olympics in Munich in 1972 (Otl Aicher). At this time also, UNESCO and Icograda (International Council of Graphic Design Associations) launched a design competition entitled »Breaking the Language Barrier with Signs and Symbols«. Today, two standard sets of symbols exist independently of one another: those of the American National Standards Institute (ANSI) and those of the International Standards Organization (ISO). Airport operators are not in fact obliged to use either of them. This is not entirely a bad thing, as otherwise it would not have been possible for the much-praised visual design of Cologne-Bonn airport to demonstrate that a wayfinding system can actually work.

»It's a major problem that designers won't focus on how people use pictograms, but only on the designs themselves,« says Paul Mijksenaar. His studies in preparation for the redesign of the New York airports' wayfinding systems established that a symbol current in one culture may prove, in another culture, to be understood quite differently or not at all. In the age of internationalisation and globalisation, that might seem almost impossible. And yet it is the reason why I am devoting my University of Lapland, Rovaniemi, dissertation to the issue of whether it is possible to develop a common cultural semiotic embracing sign systems and sign processes. The motifs familiar to our western mode of thinking, so often used unreflectingly in international contexts, should be re-evaluated in terms of their effectiveness as universal pictograms, and when necessary replaced by the more useful »Symbols To Help World Citizens« called for by Barry Gray, Chair of ISO/TC 145. You can contribute personally to the achievement of this goal by giving your own verdict online on pictograms in current use. *markus schröppel*

www.airportsignage.de