

Unterwegs in fremden Umgebungen

Ein praxeologischer Zugang zum „wayfinding“ von Fußgängern

Rainer Kazig · Monika Popp

Eingegangen: 29. Juni 2010 / Angenommen: 21. Dezember 2010 / Online publiziert: 4. Januar 2011
© Springer-Verlag 2010

Zusammenfassung Wie Menschen ihren Weg finden, wird in der englischsprachigen Forschung bereits seit den 1980er Jahren unter dem Stichwort *wayfinding* untersucht. Aufgrund der Einbettung dieser Forschung in die Umweltpsychologie fokussierte sie allerdings stark auf die Informationsverarbeitung während des Orientierungsprozesses. Dementsprechend bleibt die Bedeutung des konkreten räumlichen Kontexts in der *wayfinding*-Forschung unterbelichtet, wodurch sie nur begrenzten Anwendungsbezug für die Stadtplanung erhält. Dieser Beitrag stellt einen praxeologischen Zugang zum *wayfinding* vor, der das praktische Wissen des *wayfinders* sowie die sinnliche Erfahrbarkeit von Umwelt und damit den Kontext des *wayfinding* in den Mittelpunkt rückt. Mit den *kommentierten Parours* wird eine *in situ*-Interviewmethode vorgestellt, die den Anforderungen an einen derartigen Zugang zum *wayfinding* gerecht wird. Zwei Fallbeispiele demonstrieren das Potenzial des alternativen Zugangs.

Schlüsselwörter Fußgänger · Kommentierter Parours · Orientierung · Praxistheorie · *Wayfinding*

Navigating Through Unfamiliar Environments

A Praxiological Approach to Pedestrian *Wayfinding*

Abstract The process how people manage to find their way has been discussed in the Anglo-Saxon literature already since the 1980s using the term *wayfinding*. However, as *wayfinding* research is mainly rooted within environmental psychology, it basically focuses on information processing. Thus, *wayfinding* research does not systematically take into account the influence of distinct settings and therefore it is only of limited use for urban planning. In this article we introduce a praxiological approach which highlights the embodiment and sensuality of *wayfinding* allowing to put a special focus on the relevance of environmental settings for *wayfinding* practices. We then present a method (commented walks), which captures *wayfinding* in situ and by doing so follows the requirements of our approach. The potentials of the praxiological approach for urban planning is finally demonstrated using two case studies.

Keywords Pedestrian · Commented walks · Orientation · Praxiology · *Wayfinding*

1 Einführung

Mit der gestiegenen Mobilität sind Menschen heute vermehrt auch als Fußgänger an ihnen nur flüchtig oder vollkommen unbekannten Orten unterwegs. Im Städtetourismus oder beim Einkaufsausflugsverkehr werden fremde oder zumindest weniger vertraute Städte zum Besichtigen, Einkaufen oder Flanieren freiwillig aufgesucht. Gelegentlich ist der Aufenthalt an fremden Orten aber auch erzwungen, wenn beispielsweise Reisende an Bahnhöfen oder Flughäfen nach

Prof. Dr. R. Kazig (✉) · Dr. M. Popp
Department für Geographie,
Ludwig-Maximilians-Universität München,
Luisenstraße 37, 80333 München, Deutschland
E-Mail: rainer.kazig@geographie.uni-muenchen.de

Dr. M. Popp
E-Mail: monika.popp@geographie.uni-muenchen.de

dem richtigen Zug oder Gate suchen. In Städten ist mit der zunehmenden Mobilität auf jeden Fall der Bedarf gestiegen, ortsfremden Fußgängern in zahlreichen Teilräumen eine leichte Orientierung zu ermöglichen.¹ Entsprechend hat sich jüngst auch die Verkehrsplanung verstärkt der Optimierung von Leitsystemen für Fußgänger zugewandt (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2007). Doch von einer problemlosen Situation kann noch lange nicht ausgegangen werden. Vielmehr hat sich beispielsweise durch die Privatisierung von Bahnhöfen und Flughäfen und der damit einhergehenden Kommerzialisierung die Möglichkeit einer leichten Orientierung dort tendenziell verschlechtert (vgl. Wenzel 1999). Auch bestehen bisher kaum Evaluierungen, in welchem Maß Fußgängerleitsysteme tatsächlich zu einer Verbesserung der Orientierung beitragen (Carpman/Grant 2002: 438). Die Orientierung von Fußgängern in fremden Umgebungen stellt deshalb eine wichtige Problemstellung für die anwendungsbezogene Stadtforschung dar, die an den Bedingungen für leichter zugängliche öffentliche Räume und damit einer sozial nachhaltigen Stadtentwicklung interessiert ist (vgl. Kaspar/Bühler 2006).

Während dieser Problemstellung im deutschsprachigen Raum bisher nur eine geringe Aufmerksamkeit beigemessen wird (vgl. als eine Ausnahme Zec 2002), findet sie in der angelsächsischen Literatur unter dem Begriff des *wayfinding* bereits seit rund 30 Jahren Beachtung. Allerdings sind nach wie vor Defizite hinsichtlich des Anwendungsbezuges festzustellen, die auf die disziplinhistorische Einbettung der Forschung zurückgeführt werden können. Traditionell wird das *wayfinding* in erster Linie als kognitiver Prozess analysiert, der in seinen Regelmäßigkeiten bestimmt werden soll. Durch den Fokus auf den Menschen als Informationsverarbeiter werden deswegen Fragen nach spezifischen räumlichen Kontexten für das *wayfinding* weitgehend ausgeblendet.

An diesem Punkt setzt dieser Beitrag an, indem er mit einer praxeologischen Perspektive einen alternativen Blick auf das *wayfinding* und damit auch ein alternatives methodisches Vorgehen vorschlägt. Damit wird eine derzeit in den Sozialwissenschaften an Bedeutung gewinnende Forschungsperspektive auf die Aktivität des *wayfinding* übertragen, die gerade mit ihrer Sensibilität gegenüber Ortseffekten den Anforderungen an eine anwendungsbezogene Forschung gerecht wird.

¹ Im Autoverkehr hat der Einsatz von GPS-basierten Navigationsgeräten die Möglichkeiten der Zielfindung in fremden Umgebungen grundlegend neu gestaltet und erheblich erleichtert. Auch für Fußgänger sind inzwischen Geräte auf dem Markt. Ihr Einsatz wird in Städten aufgrund von Empfangsschwierigkeiten sowie von Handhabungsschwierigkeiten (keine Befestigungsmöglichkeit wie im Auto, zusätzlich mitgeführte Dinge wie Tüten etc.) wohl auch längerfristig keine annähernd so große Verbreitung finden.

2 Die Konzeption des Fußgängers in der traditionellen „wayfinding“-Forschung

Der Begriff des *wayfinding* hat sich – insbesondere in Folge der Arbeiten von Passini (1980; 1984; 1992) – ab den 1980er Jahren in der angelsächsischen Forschungslandschaft etabliert. Er wurde in Auseinandersetzung mit den Konzepten der kognitiven Karten und der räumlichen Orientierung entwickelt, die zu dieser Zeit die Forschung geprägt haben (Passini 1980). Während diese ältere Forschungstradition in erster Linie der Frage nach der Entstehung kognitiver räumlicher Repräsentationen nachgegangen ist, hat sich die *wayfinding*-Forschung der Frage nach der Zielerreichung im Raum zugewandt (vgl. Arthur/Passini 1992: 22). Bei Passini werden unter dem Begriff des *wayfinding* sowohl die kognitive als auch die sich im konkreten Verhalten ausdrückende Fähigkeit einer Person betrachtet, ein räumliches Ziel zu erreichen (Passini 1984: 154). *Wayfinding* wird dabei als ein räumlicher Problemlösungsprozess verstanden (vgl. Passini 1996: 322). Grundlegend für die Arbeiten von Passini und seinen Mitarbeitern ist dabei ein integriertes Verständnis vom *wayfinding*-Design, nach dem sowohl die mit der räumlichen Planung befassten Professionen als auch Kommunikationsdesigner Erkenntnisse über den *wayfinding*-Prozess systematisch in die räumliche Gestaltung und in die Gestaltung der Leitsysteme einfließen lassen und auf diese Weise Umwelten schaffen, die ein effizientes *wayfinding* ermöglichen (Arthur/Passini 1992: 52).

Mit diesem Ansatz von Passini hat die *wayfinding*-Forschung grundsätzlich einen Planungsbezug erhalten (vgl. Arthur/Passini 1992; Passini 1996; Carpman/Grant 2002: 430). Die kritische Bestandsaufnahme von Carpman und Grant (2002: 438), in der sie sowohl Defizite im *wayfinding*-Design als auch an anwendungsbezogenen Untersuchungen feststellen, zeugt allerdings von einer bisher nur begrenzten Umsetzung des von Arthur und Passini formulierten Prinzips. Die beiden Autoren sehen berechtigterweise einen Grund für dieses Defizit in der Ausrichtung der *wayfinding*-Forschung selbst, deren theoretischen Fokus sie treffend als „individual microprocessing“ kennzeichnen (Carpman/Grant 2002: 438). Denn tatsächlich hat sich die *wayfinding*-Forschung in weiten Bereichen darauf fokussiert, die kognitiven Prozesse der Informationsverarbeitung tiefer gehend zu verstehen. In Anknüpfung an die Tradition der Erforschung räumlicher Orientierung wird beispielsweise weiterhin der Frage nachgegangen, wie räumliches Wissen entsteht und strukturiert ist (vgl. Golledge 1992; Raubal/Egenhofer/Pfoser et al. 1997; Darken/Peterson 2002).

Ein weiteres wichtiges Themenfeld liegt in der Bestimmung der Einflussgrößen auf die *wayfinding*-Fähigkeiten. Hier werden beispielsweise der Orientierungssinn (vgl. Lawton 1996; Hund/Nazarczuk 2009), persönliche Merkmale wie Geschlecht (vgl. Chebat/Gelinas-Chebat/Therrien

2005; Chen/Chang/Chang 2009), Alter (vgl. Head/Isom 2010), aber auch die Beeinträchtigungen der Wahrnehmungsfähigkeit (vgl. Robertson/Dunne 1998) in ihrem Bezug zum *wayfinding* untersucht. Einige Arbeiten beziehen sich auch auf den Einfluss der Architektur auf das *wayfinding* (vgl. Abu-Ghazze 1996; Baskaya/Wilson/Özcan 2004), wobei hier in erster Linie der Frage nachgegangen wird, welche gestalterischen Elemente grundsätzlich das *wayfinding* erleichtern. Das dominierende Interesse an der Bestimmung allgemein gültiger kognitiver Prozesse ist mit ihrer überwiegenden Einbettung in eine psychologische Forschungstradition gut nachvollziehbar. Insofern greift die Forderung von Carpman und Grant (2002: 438) zu kurz, allein durch mehr Untersuchungen *in situ* eine stärkere Relevanz der Forschung für die Planung zu erreichen. Es bedarf vielmehr auch einer anderen theoretischen Grundannahme der Forschung, die dem Vollzug des *wayfinding* im konkreten räumlichen Kontext grundsätzlich mehr Interesse entgegenbringt.

3 „Wayfinding“ aus praxeologischer Perspektive

In den Sozial- und Kulturwissenschaften hat in jüngerer Zeit eine praxeologische Perspektive an Bedeutung gewonnen, die auch für die Untersuchung des *wayfinding* einen viel versprechenden Ausgangspunkt darstellt. Im Unterschied zu den Kognitionswissenschaften, die den *wayfinder* gleichsam als „Informationsverarbeitungsmaschine“ betrachten, wird in den praxeologischen Ansätzen der Fokus auf den Vollzug von Aktivität gelegt (vgl. Reckwitz 2006: 560; Bongaerts 2007: 249). Dabei handelt es sich jedoch um ein eher heterogenes Feld von unterschiedlich akzentuierten Ansätzen, die jeweils spezifische Aspekte von Praktiken in den Vordergrund stellen bzw. unterschiedliche theoretische Einbindungen von Praktiken vornehmen (vgl. Schatzki 1996; Reckwitz 2003; Simonsen 2007). Für das Verständnis der Aktion des *wayfinding* sind insbesondere die Ansätze von Interesse, die sich mit den Bedingungen der Entstehung von Praktiken auseinandersetzen bzw. die Vielfältigkeit von Praktiken betonen. Wir wollen im Folgenden auf drei Aspekte von Praktiken eingehen, an denen ein praxeologischer Zugang zum *wayfinding* anknüpfen kann.

3.1 Praktisches Wissen

An erster Stelle ist das Verständnis von Akteuren als sozialisierte Körper zu nennen, das insbesondere Bourdieu (1979; 2001) in seiner Praxistheorie in den Vordergrund gestellt hat.² Bourdieu distanziert sich damit ausdrücklich

von einer Konzeptionalisierung des sozialen Handelns über eine körper- und geschichtslos gedachte Intentionalität des Handelnden und erhebt Praktiken zum Anknüpfungspunkt seiner Soziologie. Er betont dabei, dass Praktiken immer von Akteuren hervorgebracht werden, indem diese ihren in spezifischer Form sozialisierten Körper zum Einsatz bringen. Insbesondere der Begriff des praktischen Wissens präzisiert dieses Verständnis der sozialisierten Körperlichkeit. Mit praktischem Wissen wird eine spezifische Form von Wissen im Sinn eines *know-how* bezeichnet. Es handelt sich dabei nicht um ein reflexives Wissen, sondern um ein durch wiederholte Erfahrungen inkorporiertes Wissen. Es ist dieses Wissen, „das die Körper handlungsfähig [...] macht“ (Reckwitz 2004: 44). Übertragen auf das Konzept des *wayfinding* wird hiermit das spezifische Können gemeint. Der Aspekt des praktischen Wissens ist hier insofern bedeutend, als infolge unterschiedlicher Erfahrungen mit dem Zurechtfinden in fremden Umgebungen unterschiedliches *wayfinding*-Verhalten angenommen werden kann. Gerade im Hinblick auf die Entwicklung von Fußgängerleitsystemen ist beispielsweise zu prüfen, ob diese überhaupt von allen Personen gleichermaßen genutzt werden. Darüber hinaus stellt sich in der praxeologischen *wayfinding*-Forschung im Gegensatz zur kognitionswissenschaftlichen Perspektive, die Unterschiede im *wayfinding* zwischen vorgegebenen Kategorien von Personen untersucht, die Frage, welche Erfahrungen überhaupt zu unterschiedlich ausgeprägten Fertigkeiten im *wayfinding* führen und ob damit eine soziale Differenzierung im verfügbaren praktischen Wissen begründet werden kann.

3.2 Die sinnliche Erfahrbarkeit der Umwelt

Eine vielleicht noch größere Bedeutung für eine anwendungsbezogene *wayfinding*-Analyse erhält eine praxeologische Konzeption durch ihre Berücksichtigung der sinnlichen Begabung der Akteure bzw. ihres leiblichen Empfindens (vgl. Bourdieu 2001: 180 ff.). Diese Perspektive liegt auch der Atmosphärenforschung zu Grunde. Sie widmet sich grundsätzlich dem Zusammenhang zwischen materieller Umwelt und subjektiver Befindlichkeit und hat jüngst in Teilen eine ausdrücklich praxeologische Ausrichtung erhalten (vgl. Thibaud 2004; Thomas 2005; Kazig 2007: 175). Mit dem Bestimmen von Praktiken als sinnlich-motorischer Aktivität wird aus dieser Perspektive deutlich, dass sich Ausführungen von Aktivität im Zusammenspiel mit den sinnlich erfahrbaren Umgebungselementen entfalten. Wäh-

² Wenn wir im Folgenden von Körper sprechen, folgen wir dem Verständnis von Bourdieu (2001: 180 ff.), der im Zusammenhang mit sei-

nem Habitusbegriff zu einer Integration des Konzept des Körpers als Ausdrückendem und Instrumentellem und des Leibes als Spürendem zum Verständnis eines sozialisierten Körpers gelangt, der entsprechend seiner Sozialisation für das leibliche Empfinden disponiert ist (vgl. auch Alkemeyer 2006: 266). Auf die Bedeutung des Empfindens für das Verständnis von Praktiken wird unter 3.2 eingegangen.

rend Thibaud (2004) die Bedeutung von Atmosphären für den Bewegungsstil betont hat, haben Thomas (2005: 59) und Kazig (2007: 173) herausgestellt, dass Atmosphären auch einen jeweils spezifischen Modus der Aufmerksamkeit anregen können und auf diese Weise den Vollzug von Aktivität berühren. In der deutschsprachigen Atmosphärenforschung wurde außerdem die affektive Dimension von Atmosphären betont (vgl. Hasse 2002: 20). Zur Erläuterung dieser Beziehung kann auf die enge Verbindung zwischen der Emotionalität und Motorik hingewiesen werden (vgl. Waldenfels 2000). Angst beispielsweise kann sich in einer beschleunigten Gehweise oder in einer verschlossenen und eher verkrampften Gestik äußern. Der Zusammenhang kann aber auch allein mit Hilfe der emotionalen Befindlichkeit verständlich gemacht werden, die von der Umgebung angeregt werden kann und im Sinn einer besonderen Gestimmtheit eine Praxis verändert.

Wayfinding erscheint nun als eine Praxis, die in Abhängigkeit von der Erscheinung des sinnlich erfahrbaren Kontextes in spezifischer Form vollzogen wird. Hiermit geraten Situationslogiken des *wayfinding* sowie deren sinnlich-emotionale Dimension in den Fokus der Forschung. Indem mit der praxeologischen Perspektive auf das *wayfinding* auch kleinräumige Zusammenhänge zwischen dem räumlichen Kontext und den zum Einsatz gelangenden Praktiken des *wayfinding* erkennbar werden, entsteht ihr besonderer Wert für anwendungsbezogene Problemstellungen. Hierbei muss allerdings betont werden, dass die Bedeutung des räumlichen Kontextes für die Entfaltung einer Praxis nicht als deterministisch angesehen werden darf, sondern *wayfinding* sich aus dem dynamischen Wechselspiel eines sozialisierten Körpers mit einer sinnlich vermittelten Umgebung entwickelt (vgl. Kap. 3.1).

3.3 Vielfalt der Praktiken

Die Leistung praxeologischer Ansätze wird schließlich auch darin gesehen, dass sie mit ihrem Fokus auf die kleinen Unterschiede in der Ausführung die Formenvielfalt einer auf den ersten Blick klar umrissenen Tätigkeit erkennbar machen (vgl. Coulter/Parsons 1990). Als Folge ungleicher Sozialisation und damit unterschiedlich ausgeprägten praktischen Wissens oder der dynamischen Einpassung in spezifische räumliche Kontexte erschien die Vielfältigkeit von Praktiken bisher jedoch nicht als ein eigener Wert der praxeologischen Perspektive. Sie kann jedoch – und das soll in dieser dritten Annäherung an Praxistheorien hervorgehoben werden – auch als spezifische Stärke dieses Ansatzes gelten, die auch für die Analyse des *wayfinding* genutzt werden kann.

Im Kontext der traditionellen *wayfinding*-Forschung hat Fewings (2001: 179) mit seiner Unterscheidung in „resolute“, „recreational“ und „emergency wayfinding“ bereits

drei Formen des *wayfinding* unterschieden, ohne sich allerdings explizit einem praxeologischen Zugang zuzuordnen. Sein *resolute wayfinding* ist dadurch gekennzeichnet, dass ein Ziel in möglichst effizienter Weise erreicht werden soll. Es wird beispielsweise bei der Suche nach dem Bahnsteig für einen abfahrenden Zug eingesetzt. Beim *recreational wayfinding* hingegen erkunden die Fußgänger ihre Umgebung. Der *wayfinding*-Prozess selbst ist hier mit Vergnügen verbunden. Dies ist beispielsweise beim Besuch eines Labyrinths, bei einem Spaziergang durch eine liebliche Landschaft oder bei einem Stadtbummel der Fall. Der Weg ist hier – vereinfacht gesprochen – das Ziel. Vielfach vermischen sich diese beiden Formen auch oder wechseln sich zum Teil kurzfristig ab. Über dem *resolute* und *recreational wayfinding* schwebt gewissermaßen als dritte Form das Gefahrenszenario des *emergency wayfinding*, das immer und überall plötzlich eintreten kann. Hier ist das schnellstmögliche Verlassen eines Gefahrenbereichs alleiniges Ziel.

Mit dieser Differenzierung hat Fewings drei Grundformen der *wayfinding*-Praxis unterschieden, die durch spezifische Rahmenbedingungen gekennzeichnet sind. Für eine anwendungsorientierte Forschung in praxeologischer Perspektive stellt sich daran anknüpfend die Frage, welche spezifischen Praktiken in jedem der drei unterschiedenen Felder bestehen und wie sie in konkreten Situationen zur Anwendung gebracht werden. Im Bereich des *resolute* und des *emergency wayfinding* stellt die Untersuchung der Nutzung von Leitsystemen bzw. alternativer *wayfinding*-Strategien eine wichtige Problemstellung dar. Für das Verständnis des *recreational wayfinding* ist hingegen von Interesse, wodurch die Attraktivität oder Unattraktivität von Wegen entsteht bzw. wie Passanten die Qualität bestimmter Wege empfinden.

4 „Kommentierte Parcours“ als methodischer Zugang

Eine praxeologische Konzeption des *wayfinding* fordert für die empirische Forschung ein methodisches Vorgehen, das einen Zugang zu den Fußgängern *in situ* ermöglicht: nur so kann nachvollzogen werden, wie sich das *wayfinding* im Zusammenspiel von Akteur und sinnlich erfahrbarer Umgebung gestaltet. Die Tatsache, dass sich die Wahrnehmung der Umgebung darüber hinaus mit jedem Schritt ändert, erfordert es außerdem, ein empirisches Vorgehen zu finden, das bei der Bewegung durch den öffentlichen Raum anwendbar ist.³

³ Interviews in Bewegung haben jüngst einen Boom erfahren: So erforscht Kusenbach (2008) Alltagserfahrungen in Stadtvierteln mit „go alongs“, Jones/Bunce/Evans et al. (2008) experimentieren mit verschiedenen Formen von „walking interviews“ und insbesondere Büscher und Urry (2009: 103) fordern darüber hinaus im Zuge des von ihnen proklamierten „mobilities turn“ generell den vermehrten Einsatz von Methoden in Bewegung im Sinne einer mobilen Ethnographie.

In den französischen Raum- und Sozialwissenschaften, die bereits über eine längere Tradition empirischer Arbeiten zu architektonischen und städtischen Atmosphären zurückblicken können, wurden verschiedene, im Detail leicht unterschiedliche Methoden „kommentierter Parcours“ entwickelt, die es ermöglichen, den Vollzug und das Erleben von Wegen im öffentlichen Raum zu rekonstruieren (vgl. Thibaud 2001; Levy 2001). Thibaud hat mit den „Parcours Commentés“ ein methodisches Vorgehen entwickelt, das in erster Linie darauf abzielt, die Befindlichkeit von Personen bei ihrem Weg durch den öffentlichen Raum zu erheben. Demgegenüber ist die von Levy entwickelte Methodik der „Trajets-Voyageurs Commentés“ ausdrücklich mit Blick auf die Problemstellung des *wayfinding* von Reisenden bezogen. Wir bauen in der folgenden Beschreibung der kommentierten Parcours überwiegend auf Thibaud auf, der die Phase der Erhebung und Auswertung sehr differenziert beschrieben hat. Dabei haben wir einige Elemente des von Levy vorgeschlagenen methodischen Vorgehens integriert, was bei den geteilten Grundannahmen beider Autoren problemlos möglich ist.

4.1 Die Erhebung

Die Methode der kommentierten Parcours setzt sich aus drei Erhebungsschritten zusammen: 1) einer Beschreibung der eigenen *wayfinding*- bzw. Wahrnehmungsaktivität sowie der Befindlichkeiten während des Parcours, 2) einem reflektierenden Gespräch, in dem der Parcours unter ausgewählten Gesichtspunkten rekonstruiert wird und 3) einer Rekontextualisierung.

4.1.1 Der Parcours

Bei der Durchführung des eigentlichen „kommentierten Parcours“ begibt sich der Proband nach einer Einweisung, ausgestattet mit einem Aufnahmegerät sowie einem Kravattenmikrophon, auf den Weg und wird dabei vom Untersuchungsleiter begleitet. Die konkrete Aufgabe, die die Probanden gestellt bekommen, unterscheidet sich je nachdem, ob eine Untersuchung zum *resolute* oder *recreational wayfinding* erfolgt. Bei Untersuchungen zum *resolute wayfinding* besteht sie darin, entsprechend einer authentischen Problemkonstellation ein unbekanntes Ziel zu erreichen. Die reine Zielerreichung kann hierbei noch mit einer üblicherweise hieran gekoppelten Aktion wie beispielsweise dem Kauf einer Fahrkarte verbunden werden (vgl. Levy 2001: 50). Die Probanden werden gebeten, ihre *wayfinding*-Aktivität sowie ihre Befindlichkeiten auf dem gesamten Weg zu beschreiben. Insbesondere sollen sie dabei auf ihre Richtungsentscheidungen eingehen.

Studien zum *recreational wayfinding* setzen einen etwas anderen Schwerpunkt: Sie sollen dazu beitragen, die Auf-

enthaltsqualität auf bestimmten Wegen nachvollziehbar zu machen. Der Weg, den die Probanden zurücklegen sollen, wird dementsprechend in der Regel mit Hilfe einer Karte vorgegeben. Die Aufgabe der Probanden besteht nun darin, ihre Wahrnehmungen und Empfindungen auf diesem Weg zu schildern und dabei insbesondere alle Sinne einzubeziehen.⁴

Wie bereits erwähnt, werden die Probanden auf ihrem Weg vom Untersuchungsleiter begleitet, der hierbei zwei Aufgaben zu erfüllen hat: Für den Fall, dass die Probanden keine Beschreibungen abgeben, soll der Untersuchungsleiter sie dazu anregen. Da die Verbalisierung von Aktivität, Wahrnehmungen und Empfindungen während des Gehens eine ungewöhnliche Aufgabe darstellt, hat sich neben der Erklärung der Aufgabe auch eine kurze Demonstration vor Beginn des eigentlichen Parcours als sinnvolle Hilfestellung erwiesen (vgl. Kazig 2007: 177). Sie verdeutlicht den Untersuchungsteilnehmern, dass die geforderte Aufgabe von anderen Passanten keineswegs registriert wird, sondern von außen betrachtet als eine gewöhnliche Unterhaltung zwischen zwei Personen erscheint. Anhand der Demonstration wird auch erläutert, dass die Probanden ihre Gehgeschwindigkeit entsprechend der für die Schilderungen benötigten Zeit anpassen und – falls sie dies als notwendig erachten – auch stehen bleiben können. Die Demonstration sollte so gelegt werden, dass sie deutlich getrennt vom Ort der eigentlichen Aufgabenstellung stattfindet. Der Untersuchungsleiter macht zudem in regelmäßigen Abständen Angaben zur Position. Hiermit wird gewährleistet, dass bei der Auswertung die Aussagen dem entsprechenden Abschnitt des Parcours zugeordnet werden können und dass letztendlich das Zusammenspiel zwischen *wayfinding*-Vollzug und Umgebung rekonstruiert werden kann.

Kritisch anzumerken ist, dass die Erhebungssituation keine ‚natürliche Situation‘ darstellt. Als wenig problematisch hat sich die ungewohnte Aufgabe der Probanden erwiesen, in Anwesenheit des Untersuchungsleiters die eigenen Wahrnehmungen, Empfindungen und Entscheidungen zu beschreiben. Nach einer kurzen Eingewöhnungsphase verläuft die Durchführung der Parcours in aller Regel problemlos. Problematischer ist jedoch die Tatsache zu beurteilen, dass der Untersuchungsleiter selbst durch seine Anwesenheit den Vollzug des *wayfinding* beeinflusst. In welchem Maß dies der Fall ist, ist weitgehend als blinder Fleck der Methode anzusehen. Zudem können auch subtile Umgebungseffekte bestehen, die von den Probanden nicht wahrgenommen und damit auch nicht verbalisiert werden können, so dass sie auf dem Weg einer Sprachanalyse

⁴ Das *emergency wayfinding* lässt sich mit dieser Methode verständlicherweise nicht nachvollziehen. Teilaspekte können über das *resolute wayfinding* abgedeckt werden, wobei allerdings die Panik und damit ein zentrales Kennzeichen ausgeblendet bleibt.

nicht in Erfahrung gebracht werden können. Hiermit sind grundsätzlich die Grenzen eines methodischen Vorgehens angesprochen, das mittels Sprache Praktiken auf die Spur kommen will. Berücksichtigt man bei der Interpretation von Ergebnissen, die mit dem Einsatz der kommentierten *Parcours* entstanden sind, diese spezifischen Kritikpunkte, stellt die Methode dennoch ein zuverlässiges Instrumentarium dar, das im Vergleich zu der kognitiv orientierten *wayfinding*-Forschung einen klaren Mehrwert in der konkreten, kleinräumigen Kontextualisierung des *wayfinding*-Vollzugs hat und zudem das ganze Spektrum der angewandten *wayfinding*-Praktiken im Detail in den Blick bekommt.

Die Durchführung der kommentierten *Parcours* ist darüber hinaus mit einem großen Aufwand verbunden. Für einen *Parcours* inklusive der Demonstration des Vorgehens und des Nachgesprächs muss durchaus eine Stunde und mehr veranschlagt werden. Eine Rekrutierung der Probanden vor Ort ist deswegen kaum Erfolg versprechend (vgl. Levy 2001: 50; Popp 2010); sie müssen entsprechend der gewünschten Zusammensetzung vorab ausgewählt werden. Wegen des Erhebungsaufwandes ist die Methode vor allem für kleinräumige und klar abgesteckte *wayfinding*-Probleme geeignet.

4.1.2 Die Nachgespräche

Während die Beschreibungen im Verlauf des *Parcours* mit dem Ziel erfolgen, die Wahrnehmungen, *wayfinding*-Aktivität und Befindlichkeiten *in situ* nachvollziehen zu können, erfolgt in den Nachgesprächen ein Perspektivenwechsel in Form einer erinnernden und reflexiven Auseinandersetzung mit dem erlebten Weg. Die Nachgespräche sollen in einer ruhigen Gesprächssituation im unmittelbaren Anschluss an die *Parcours* erfolgen, damit von zuverlässigen Erinnerungen an den *Parcours* ausgegangen werden kann (vgl. Deterding 2008: 332).

Zu Beginn des Nachgesprächs werden die Probanden aufgefordert, den *Parcours* in als weitestgehend einheitlich erlebte Abschnitte zu unterteilen, die Unterteilung zu begründen sowie ihr Erleben der angegebenen Abschnitte des Weges ausführlich zu beschreiben. Diese Aufgabe kann durch die Vorlage einer Karte unterstützt werden. Auf diese Weise kann der Weg als eine Abfolge subjektiver Situationslogiken nachvollzogen werden. Darüber hinaus wird nach besonders markanten bzw. problematischen Abschnitten oder Augenblicken während des *Parcours* gefragt. Auf diese Weise wird nachvollziehbar, welche Ereignisse auf einem Weg hervorstechen und das Erleben des Probanden besonders nachhaltig berühren bzw. den *wayfinding*-Prozess befördert oder behindert haben.

4.1.3 Die Rekontextualisierung

Grundsätzlich erfolgt dieser letzte Arbeitsschritt mit dem Ziel, die Elemente der Umgebung festzuhalten, die für das *wayfinding* von Bedeutung sind. Eine Erhebung der sinnlich erfahrbaren Eigenschaften kann bereits vorbereitend für die Durchführung der *Parcours* sinnvoll sein, erfolgt aber auf jeden Fall nach der Auswertung der Interviews als eigentlicher Teil der Untersuchung.

Erhebungen vor der Durchführung des eigentlichen *Parcours* dienen dazu, die Rhythmik des Raumes, in dem der *Parcours* stattfindet, in Erfahrung zu bringen, denn die sinnliche Erscheinung öffentlicher Räume unterliegt erheblichen Wandlungen, die auch für das *wayfinding* relevant sein können (vgl. Kazig 2007: 176). Der Wandel der Lichtverhältnisse im Tagesverlauf gehört hierbei sicherlich zu den offensichtlichen Veränderungen. Aber auch durch die Geschäftsöffnungs- und Arbeitszeiten verändert sich die Dichte und Zusammensetzung von Passantenströmen und damit die Erscheinung öffentlicher Räume (vgl. Kuhn 1979: 177 ff.). Welche Faktoren tatsächlich für das *wayfinding* von Bedeutung sind, kann lediglich vermutet werden. Entsprechend der Rhythmik des Untersuchungsraumes können Zeitpunkte für die Durchführung der *Parcours* bestimmt werden, die durch spezifische Erscheinungen des Untersuchungsraumes gekennzeichnet sind und deren Bedeutung für das *wayfinding* auf diese Weise untersucht werden kann. Soll von sich wandelnden Umgebungen abgesehen werden, sind die Zeitpunkte für die Durchführung der *Parcours* möglichst weit zu streuen, damit sie vor dem Hintergrund möglichst vielfältiger Erscheinungen des Untersuchungsraumes stattfinden.

Fester Bestandteil der Methode ist die Erhebung der sinnlich erfahrbaren Umgebung nach der Auswertung der Gespräche. Wie im folgenden Punkt geschildert wird, führt die Auswertung auch zu Annahmen darüber, welche Umgebungselemente in den einzelnen Abschnitten das *wayfinding* beeinflussen. Sie sollen mit diesem Erhebungsschritt genauer bestimmt werden, um das Zusammenspiel der Ausführung des *wayfinding* mit der sinnlich erfahrbaren Umgebung rekonstruieren zu können. Mit der Architektur, der Präsenz anderer Personen und deren Interaktionsformen, den vorhandenen Zeichen zur Wegweisung sowie metrologischen Kennziffern (z. B. Helligkeit, Lautstärke, Temperatur) in den einzelnen Abschnitten sind vier zentrale Dimensionen zur Kennzeichnung der Umgebungsqualitäten angesprochen, die grundsätzlich in Betracht gezogen werden können. Welche Aspekte tatsächlich erhoben werden und welche Methoden dabei zum Einsatz kommen, hängt von den nach der Auswertung der *Parcours* formulierten Annahmen sowie der konkreten Fragestellung der Untersuchung ab.

4.2 Die Auswertung der Gespräche

Die Auswertung der transkribierten Gespräche erfolgt in zwei Schritten. Der erste Auswertungsschritt dient dazu, die heterogenen Aussagen der Probanden während der *Parcours* zu systematisieren. Entsprechend dem leicht unterschiedlichen Fokus in den Untersuchungen zum *resolute* und zum *recreational wayfinding* werden jeweils spezifische Aussagen betrachtet.

In Arbeiten zum *resolute wayfinding* ist das Interesse auf das Verständnis der genutzten Ressourcen für die Wegewahl sowie auf die vorhandenen Hindernisse auf dem Weg zu einem bestimmten Ziel gerichtet. Entsprechend werden hier zunächst einmal die Kommentare zur Wegewahl und den genutzten Informationsquellen betrachtet. Reflexive Aussagen über die eigene Motorik (z. B. „ich zögere“, „ich werde mitgezogen“) sowie über Wahrnehmungsgesten (z. B. „ich suche“, „ich schau’ jetzt mal da hinten“) ermöglichen schließlich nachzuvollziehen, wie flüssig oder stockend das *wayfinding* abgelaufen ist bzw. wie sich Ablenkungen motorisch äußern und den Weg zum Ziel erschweren. Beschreibungen zum Vertrauen in den eingeschlagenen Weg lassen erkennen, wie sicher das *wayfinding* in den einzelnen Phasen erfolgte. Sie können durch weitergehende Aussagen über die eigene Befindlichkeit ergänzt werden, um über die Sicherheit hinausgehend den Verlauf des Empfindens auf dem Weg zum angestrebten Ziel erkennbar zu machen.

In Untersuchungen zum *recreational wayfinding* steht die Frage nach dem Erleben eines bestimmten Weges im Vordergrund. Auf der einen Seite sollen deshalb Aussagen herausgestellt werden, die die Befindlichkeit der Probanden kennzeichnen. Neben reflexiven Aussagen zur eigenen Motorik und zu den Wahrnehmungsgesten können hierbei Aussagen zum emotionalen Zustand der Probanden sowie zur Form der Aufmerksamkeit unterschieden werden (vgl. Kazig 2008: 150). Auf der anderen Seite ist von Interesse, welche Sinne jeweils angesprochen werden. Räumlich-sinnliche Assoziationen der Probanden stellen eine weitere relevante Dimension der Beschreibungen dar, da sie Hinweise für eine zusammenfassende Qualifizierung des Erlebens einzelner Raumabschnitte geben (vgl. Thibaud 2001: 86). Die Beschreibung der wahrgenommenen Situationen gibt schließlich Hinweise darauf, von welchen Quellen die jeweils relevanten Empfindungen ausgehen.

Durch das Nachvollziehen der Aussagen entsteht für jeden Probanden ein systematisches Bild vom *wayfinding*-Ablauf entlang des *Parcours*. Die Systematisierung der Aussagen jedes einzelnen Probanden stellt jedoch nur einen ersten Schritt der Auswertung dar. Daran anschließend erfolgt eine Überlagerung der Aussagen der verschiedenen Probanden aus den einzelnen *Parcours* an den jeweiligen Abschnitten zu einem polyglotten *Parcours*. Hierbei ist es sinnvoll, die Aussagen auf der Ebene der unterschiedenen

Dimensionen zusammenzuführen. Mit diesem Schritt kann schließlich herausgearbeitet werden, in welchem Maß und in welchen Abschnitten das *wayfinding* überwiegend in intersubjektiv geteilter Weise bzw. in vielfältigen individuell spezifischen Formen vollzogen wird. Für das *resolute wayfinding* zeigen sich Divergenzen besonders deutlich, wenn unterschiedliche Wege zur Zielerreichung gewählt werden. Bestehen überwiegend ähnliche Beschreibungen entlang bestimmter Abschnitte, sollen insbesondere die Aussagen verwendet werden, die das *wayfinding* in dem jeweiligen Abschnitt besonders deutlich kennzeichnen und auf diese Weise den dominanten Vollzug des *wayfinding* klar zum Ausdruck bringen. Bestehen insgesamt eher heterogene Aussagen, ist die Heterogenität an den entsprechenden Abschnitten zu bewahren. Anknüpfend an die polyglotten Aussagen soll schließlich in synthetischer Form eine kurze Beschreibung des Vollzugs des *wayfinding* in den einzelnen Abschnitten entlang des *Parcours* verfasst werden.

Auf der Grundlage des polyglotten *Parcours* und der synthetischen Beschreibung können schließlich Annahmen formuliert werden, welche Umgebungselemente die jeweils spezifische Form des *wayfinding* bedingt haben. Mit Hilfe dieser Annahmen erfolgt die zuvor bereits beschriebene Rückkehr ins Gelände, um die relevanten Elemente genau zu bestimmen. Als Ergebnis der Analyse entsteht schließlich ein nach Phasen differenziertes Bild vom Ablauf des *wayfinding*, wobei für jede der herausgearbeiteten Phasen das Zusammenspiel der Umgebung auf die jeweilige Ausführung des *wayfinding* erkennbar wird.

5 Anwendungsbeispiele

Im Folgenden werden eine Studie zum *resolute wayfinding* am Beispiel des Münchner Hauptbahnhofs und eine Studie zum *recreational wayfinding* am Beispiel des Weges zum Rhein in Bonn vorgestellt.⁵ Die Ergebnisse der beiden Studien sollen das Potenzial einer praxeologisch fundierten *wayfinding*-Forschung exemplarisch verdeutlichen.

5.1 „Resolute wayfinding“ am Hauptbahnhof in München

Das erste Fallbeispiel (Ott 2006) widmet sich dem *resolute wayfinding* an einem großen und komplexen Verkehrsknotenpunkt. Der Münchner Hauptbahnhof stellt hierfür ein

⁵ Die Anwendungsbeispiele stammen aus Diplomarbeiten, die an der Ludwig-Maximilians-Universität München (Ott 2006) und der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn (Jacobs 2006) entstanden sind. Die kommentierten *Parcours* wurden hier mit Rückgriff auf Levy (2001) und Thibaud (2001) eingesetzt, ohne bereits die praxeologische Dimension näher zu reflektieren. Wir möchten den beiden Autorinnen danken, dass sie uns ihre Arbeiten für eine Sekundäranalyse zur Verfügung gestellt haben.

gutes Beispiel dar, da er nicht in einem Guss entstanden ist. Zu den Olympischen Spielen 1972 wurde ein unterirdischer S-Bahnhof integriert, in den 1980er Jahren folgten zwei U-Bahnhöfe. Darüber hinaus wird der Bahnhof an drei Seiten von Bussen, Straßenbahnen und Taxen angefahren. Insgesamt präsentiert er sich heute als wenig übersichtlicher Komplex mit zum Teil langen und komplizierten Umsteigebeziehungen, der Ortsfremde mitunter vor große Herausforderungen stellt. Ziel der hier vorgestellten *wayfinding*-Studie war es, den Orientierungsprozess Ortsfremder zu analysieren, um daraus Verbesserungsvorschläge für ein leichteres *wayfinding* abzuleiten.

Für die Studie wurden insgesamt vier *wayfinding*-Aufgaben entworfen, die eine intermodale Umsteigebeziehung zwischen der Bahn (Start) und einem Nahverkehrsmittel (Ziel) simulierten. Die Studienteilnehmer wurden per Schneeballverfahren rekrutiert und hatten keine oder nur geringe Ortskenntnis. Insgesamt nahmen 35 Personen an der Untersuchung teil. Die Untersuchungsleiterin begleitete die Probanden bei ihrer Suche nach dem vorgegebenen Ziel, griff aber nicht helfend ein (Ott 2006: 34). Abbildung 1 zeigt exemplarisch die Routenwahl der Teilnehmer, deren Aufgabe es war, eine bestimmte Bushaltestelle zu finden. Die unterschiedliche Routenwahl zeigt bereits, dass bei den Probanden verschiedene *wayfinding*-Praktiken zum Einsatz

gekommen bzw. unterschiedlich erfolgreich in ihrer Ausführung gewesen sein müssen. Generell ist die Aufgabe allen Probanden schwergefallen: Das Auffinden des Ziels dauerte zwischen 7:40 und 17:40 Minuten. Bei einer normalen Gehgeschwindigkeit von 5 km/h wäre das Ziel in unter 5 Minuten zu erreichen gewesen. Hier zeigt sich der unterschiedliche *wayfinding*-Vollzug der Teilnehmer sehr deutlich, die zum Teil mehr als drei Mal so lange gebraucht haben, während andere die Aufgabe ohne großen Zeitverlust bewerkstelligten.

Bei der Analyse des Vollzugs des *wayfinding* war es zuallererst überraschend, welchen geringen Stellenwert die Beschilderung als Orientierungshilfe einnahm: Die Probanden legten erstaunlich lange Wege zurück, ohne auf die Beschilderung zurückzugreifen. Zum Teil erwies sie sich aber auch als unzureichend, so dass andere Praktiken zum Einsatz gelangen mussten. Bei der Suche nach der Bushaltestelle ist es beispielsweise keinem Probanden gelungen, das Ziel mit Hilfe der angebotenen Wegweiser zu finden. Die Notwendigkeit, das Leitsystem zu verbessern, steht außer Zweifel.

Demgegenüber erwiesen sich Passantenströme als überraschend häufig genutzte Leitinformation. Dies wird in München vor allem dadurch begünstigt, dass es sich hier um einen Kopfbahnhof handelt und sich alle Reisenden nach

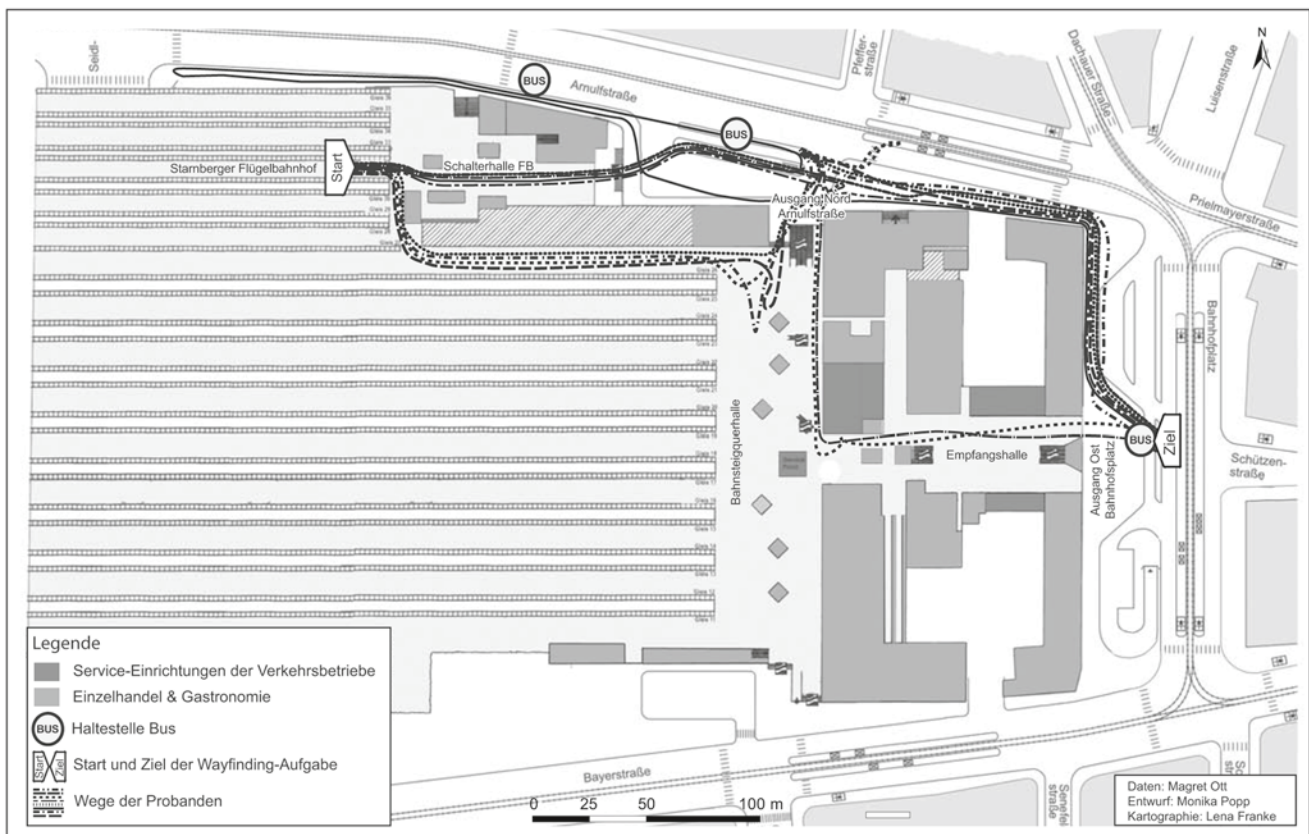


Abb. 1 Zurückgelegte Wege der Probanden am Münchner Hauptbahnhof. (Quelle: Ott (2006: 72), Überarbeitung: Monika Popp)

Ankunft eines Zuges erst einmal in eine Richtung begehen. Auch wenn sich der Passantenstrom später aufteilt, so entschieden sich einige Probanden dafür, erst einmal dem Hauptstrom zu folgen, in der Annahme, auf dem richtigen Weg zu sein. Hiermit konnte ein in der Literatur bisher nicht gewürdigter Vollzug des *wayfinding* aufgezeigt werden, der bei markanten Passantenströmen immer wieder zum Einsatz gelangte.

Während mit den Passantenströmen eine wichtige, aber gleichzeitig nur temporär auftretende Situationslogik angesprochen wurde, zeigen sich zeitlich beständige Situationslogiken vor allem in Bezug auf die Architektur. So entschied sich eine Reihe von Teilnehmern, als sich der Passantenstrom nach der Ankunft in der Haupthalle aufgeteilt hatte, auf der Basis logischer Überlegungen, dass es wohl vernünftiger sei, nicht weiter in den Bahnhof hineinzulaufen, sondern ihn zu verlassen, da Busse in der Regel außerhalb des Bahnhofsgebäudes abfahren. Eine ähnliche Logik liegt der Überlegung von Probanden zu Grunde, einfach in die Mitte des Bahnhofs zu gehen, da sie dort relevante Informationen (Wegweiser, Karten, Informationsschalter) vermuteten. Tatsächlich befinden sich dort allerdings nur ein Informationsschalter der Bahn, die Ankunfts- und Abfahrtspläne der Fernzüge sowie einige Verkaufspavillons – Informationen zur Lage der Anschlussmöglichkeiten gibt es dort nicht. Diese Strategie führte damit in die Irre, weist aber gleichzeitig auch auf das große Potenzial der Architektur für die Erleichterung des *wayfinding* hin. Weitere architektonisch geprägte Situationslogiken ergeben sich beispielsweise durch die bauliche Enge von Treppenhäusern bzw. Verbindungsgängen oder auch durch die mangelhaft empfundene Beleuchtung, die dazu führten, dass bestimmte Wege von den Probanden nicht in Betracht gezogen wurden.

Bei der Erstellung der polyglotten Parours ließen sich darüber hinaus rasch problemlose von frustrierenden Streckenabschnitten unterscheiden. Interessant sind hier insbesondere Hinweise aus den Interviews, dass steigende Frustration die Ausführung des *wayfinding* beeinflusst, wobei infolge der Frustration jeweils andere Strategien in den Vordergrund treten: Einige Probanden versteiften sich beispielsweise auf die Beschilderung, ohne andere Informationsquellen weiter in Betracht zu ziehen. Andere griffen indessen bewusst überhaupt nicht mehr auf die Beschilderung zurück, da sie sich auch bisher nicht als hilfreich erwiesen hatte. Eine Teilnehmerin entschied sich auch, einfach die Straße entlang zu laufen, weil der Bus ja irgendwo abfahren muss. Sie legte dabei rund 250 m in der falschen Richtung zurück, bevor sie die Suche aufgab und umkehrte.

Wie die Ausschnitte aus der Studie zeigen, können mit den kommentierten Parours im Bereich des *resolute wayfinding* Orte mit fehlenden Orientierungsinformationen

sowie generell problembehaftete Streckenabschnitte aus der Nutzerperspektive aufgedeckt werden. Insbesondere ermöglicht es die Methode, die Umgebungsmerkmale, die zu einem problembehafteten *wayfinding* führen, kleinräumig zu erfassen. Die Methode fokussiert dabei nicht nur auf das Leitsystem und sonstige bauliche Gegebenheiten, sondern vermag es, das situative Zusammenspiel von sinnlich wahrnehmbarer Umwelt und Individuum zu erfassen. Dadurch kommen Passantenströme, Geräusche, Licht und vieles mehr potenziell genauso in den Blick wie das praktische Wissen und die Gestimmtheit des *wayfinder*. Für die Planung liefert die Methode damit konkrete Hinweise zur Verbesserung der *wayfinding*-Situation, die auf der Berücksichtigung unterschiedlicher Situationslogiken aufbauen und damit ein problemloses und zügiges *wayfinding* befördern sowie Stress und Frustration vermeiden helfen können.

5.2 „Recreational wayfinding“ in Bonn

Den Ausgangspunkt für das zweite Anwendungsbeispiel bildet eine für Fußgänger unattraktive Wegeverbindung zwischen der Innenstadt von Bonn und dem Rheinufer. Infolge dieses Mankos kann die Bonner Innenstadt von der Nähe zur attraktiven Uferpromenade entlang des Rheins nur unzureichend profitieren. Diese Situation wird als ein Problem bei der Profilierung von Bonn als Stadt am Rhein angesehen. Eines der 14 Entwicklungsziele des integrierten Handlungskonzeptes für die Bonner Innenstadt ist deshalb auch die Verbesserung der Verknüpfung von Innenstadt und Rheinufer durch eine attraktive Wegeverbindung (vgl. Bundesstadt Bonn – Stadtplanungsamt 2001). Das Anwendungsbeispiel setzt an dieser Problemkonstellation an und zielt darauf ab aufzuzeigen, wie die Wege zum Rhein erlebt werden und welche konkreten Umgebungselemente letztendlich ihre geringe Attraktivität ausmachen. Daran anknüpfend sollten planerische Empfehlungen für eine attraktivere Gestaltung der Wegeverbindungen von der Innenstadt zum Rhein formuliert werden.

Analysiert wurden zwei Wege, die beide vom Bonner Marktplatz – der dem Rheinufer am nächsten gelegene, stark frequentierte Platz der Innenstadt – abgehen und vom bestehenden Fußgängerleitsystem als Wege zum Rheinufer ausgewiesen sind. Sie weisen sehr unterschiedliche Charakteristika auf: Während eine Strecke zum Rhein überwiegend als Fußweg entlang von teilweise sehr stark befahrenen Straßen führt, verläuft die andere auf vom Autoverkehr getrennten Wegen zum Rhein. Die Untersuchung wurde mit 20 Probanden durchgeführt, die nacheinander beide Parours zum Rhein gegangen sind.

Bei der Auswertung wurde der Fokus auf die Gemeinsamkeiten unter den Probanden im Erleben der Wege gelegt. Für jeden Weg wurden auf diese Weise unterschiedliche Abschnitte (sechs für den südlichen und sie-

ben für den nördlichen Weg) herausgearbeitet, die durch eine jeweils spezifische Befindlichkeit der Probanden gekennzeichnet sind. Am Beispiel von zwei Abschnitten soll der Charakter der Ergebnisse verdeutlicht werden. Auf dem südlichen entlang von Straßen verlaufenden Weg folgt wenige Schritte nach dem Verlassen des Rathausplatzes ein besonders unattraktiver Abschnitt, der zusammenfassend als „lauter, enger Schlauch“ gekennzeichnet wurde (Jacobs 2006: 34). Für sein Erleben relevante Umgebungselemente sind die starke Verkehrsbelastung, die Enge auf dem Gehweg, die monotonen Fassaden und die geringe Anzahl an Einzelhandelsgeschäften (vgl. Abb. 2). Die durch den Verkehr verursachte und durch die enge Bebauung verstärkte Lärmbelästigung führt zu einem Unwohlsein in diesem Abschnitt („Man kann sich kaum unterhalten, wenn ein Bus vorbeifährt oder ein Motorrad oder so, das ist ziemlich ätzend“, Jacobs 2006: 36). Zudem erlaubt der nur schmale Fußweg kein ungestörtes Nebeneinandergehen, weil bei entgegenkommenden Fußgängern Ausweichbewegungen notwendig sind. Diese Unterbrechungen des eigenen Geh-Rhythmus werden als störend empfunden und stellen eine zweite Quelle für ein Unwohlsein auf diesem Abschnitt dar („Ich mag solche Situationen überhaupt nicht“, Jacobs



Abb. 2 Unattraktiver Abschnitt des südlichen Weges zum Rhein

2006: 35). Auch die monotone und unsaubere Fassade, die auf der einen Straßenseite einen längeren Abschnitt bestimmt, und die wenig attraktiv gestalteten Schaufenster der Geschäfte bieten kaum positive Anregungen, die das negative Erleben ausgleichen könnten. Dadurch wird dieser Abschnitt von den Probanden zudem als monoton erlebt. Alles in allem wird bei den Probanden eine negative Befindlichkeit angeregt, so dass kein durchgehend entspannter Spaziergang zum Rhein möglich wird.

Der nördliche Parcours verläuft vom Marktplatz ausgehend zunächst durch die Fußgängerzone sowie anschließend auf weitgehend vom Autoverkehr getrennten Wegen. Auch für diesen Parcours soll ein Abschnitt vorgestellt werden, der die Problematik der Verbindung zum Rhein verdeutlicht. Er beginnt direkt nach dem Verlassen des Marktplatzes und erstreckt sich über ungefähr 200 m. Zu den wichtigen Umgebungselementen für die Befindlichkeit auf diesem Weg gehört die nach dem Verlassen des Marktplatzes deutlich abnehmende Passantenfrequenz, die Abnahme von Einzelhandelsgeschäften sowie das nach dem ersten Drittel des Abschnittes deutlich sichtbare Aufkommen von Wohnbebauung. Besonders deutlich wird die abnehmende Passantenfrequenz empfunden („Und ab hier hat man das Gefühl, hier hört das Leben auf“, Jacobs 2006: 56), wobei die Ruhe nicht durchweg als negativ empfunden wird. Im weiteren Verlauf wird infolge der Leerstände und der einfachen Schaufenster in Verbindung mit der Bausubstanz aus den 1950er Jahren ein Empfinden von Tristheit verstärkt („Macht alles so 'n bisschen tristen Eindruck und nicht so fröhlich“, Jacobs 2006: 57). Die deutlich sichtbaren Wohnhäuser am Ende des Abschnitts erwecken schließlich den Eindruck, in einem eher am Stadtrand liegenden Wohngebiet angekommen zu sein („Würde ich aber fast eher mit Stadtrandlage verbinden“, Jacobs 2006: 59). Die zusammenfassende Charakterisierung des Abschnitts als „Wohngebietsbarriere“ (Jacobs 2006: 54) bringt gut zum Ausdruck, dass die geringe Attraktivität des Weges hier darin besteht, vermeintlich in einen Gebietstyp zu gelangen, den man nicht mehr mit dem Charakter von Innenstadtbereichen verbindet und als ortsfremder Passant auch nicht mehr selbstverständlich betritt (vgl. Abb. 3).

Indem mit der Methode der kommentierten Parcours nicht nur das Erleben eines Weges durch den öffentlichen Raum, sondern auch die dafür relevanten Umgebungselemente klar benannt werden können, erhält die Methode auch bei Untersuchungen zum *recreational wayfinding* ihre Planungsrelevanz. Für das Anwendungsbeispiel lässt sich aus den Untersuchungsergebnissen ableiten, dass Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung bei den Wegeverbindungen zum Rhein zunächst einmal auf den nördlichen Weg zu legen sind. Während eine hohe Attraktivität für den südlichen Weg nur durch größere städtebauliche Maßnahmen sowie eine Neugestaltung der Verkehrsführung zu erreichen wäre,



Abb. 3 „Wohngebietsbarriere“ auf dem nördlichen Weg zum Rhein

ist sie für den nördlichen Weg bereits durch gestalterische Maßnahmen zu erzielen, die die Barrierewirkung deutlich mindern, indem sie den Passanten die Sicherheit vermittelt, auf dem richtigen Weg zum Rhein zu sein.

6 Fazit und Ausblick

Die beiden empirischen Beispiele haben verdeutlicht, dass ein praxeologischer Zugang zum *wayfinding* gerade für angewandte Problemstellungen eine viel versprechende Grundlage bietet. Im Unterschied zur kognitionswissenschaftlichen *wayfinding*-Forschung kommen hierbei insbesondere die vielfältigen Situationslogiken des *wayfinding* in den Blick. Neben Defiziten in der Platzierung von Hinweisschildern kann mit dieser Methode auch der Einfluss anderer *wayfinding*-Logiken sowie anderer Umgebungselemente bestimmt werden. Auf dieser Basis können schließlich ganzheitliche Optimierungsvorschläge formuliert werden, die das Leitsystem betreffen, aber auch darüber hinaus gehen. Mit Bezug auf das *recreational wayfinding* bestehen die Leistungen in der Beschreibung des Zusammenspiels zwischen dem räumlichen Kontext und dem Erleben von Wegstrecken. Ein derartiges Wissen kann – wie im Beispiel

angedeutet – dafür verwendet werden, die Gründe für die mangelnde Attraktivität von Wegstrecken zu benennen und daran anknüpfend Gestaltungsvorschläge zu formulieren. Für die weitere Forschung besteht mit Blick auf die beiden Formen des *wayfinding* das Ziel darin, über den Einzelfall hinausgehende Situationslogiken des *wayfinding* zu formulieren. Zudem ist auch eine weitere Auseinandersetzung mit der sozialen Differenzierung von verfügbaren *wayfinding*-Praktiken wünschenswert, die in diesem Beitrag nur angedeutet wurde. Hiermit verbunden stellt sich außerdem die Frage nach den Rahmenbedingungen, die zur Herausbildung des praktischen Sinns für das *wayfinding* führen.

Über den Anwendungsbezug hinaus stellt der praxeologische Zugang zum *wayfinding* ein Beispiel für eine grundsätzliche Neukonzeption sozialwissenschaftlicher Stadtforschung dar. Die besondere Bedeutung praxeologischer Ansätze für die Stadtforschung liegt sicherlich in der ausdrücklichen Berücksichtigung der sozialen und materiellen Bedingtheit des Vollzugs von Aktivitäten. Hier kann beispielsweise eine Forschung zu *Urban Design* und ästhetisiertem Stadtumbau anknüpfen, die diese Phänomene diesseits der weit verbreiteten politisch-ökonomischen Interpretation untersucht (vgl. Degen 2008). Mit einem Blick für habitualisierte Handlungsvollzüge stellt der Ansatz außerdem auch für die Mobilitätsforschung einen interessanten Ansatzpunkt dar. Nachdem hier mit Mobilitätsbiographien in jüngerer Zeit bereits das gewohnheitsmäßige Verkehrs-handeln in den Vordergrund gerückt ist (vgl. Prillwitz/Harms/Lanzendorf 2007), ermöglicht der praxeologische Ansatz eine Ergänzung dieser Perspektive für ein tieferes Verständnis einzelner Lebensphasen in den Mobilitätsbiographien. Als ein weiteres Einsatzgebiet sei exemplarisch der Städtetourismus genannt. Praktiken der materiellen wie symbolischen Aneignung einer Stadt aus touristischer Perspektive und Möglichkeiten der Erleichterung dieser Aneignung im Sinne eines Qualitätstourismus stehen hier im Mittelpunkt des Interesses. Insgesamt kann eine praxeologische Perspektive mit ihrer hier vorgestellten Akzentuierung insbesondere auf diejenigen Themenfelder übertragen werden, die auf das sinnlich vermittelte Zusammenspiel von Individuum und Umgebung fokussieren.

Literatur

- Abu-Ghazze, T.M. (1996): Movement and Wayfinding in the King Saud University Built Environment: a Look at Freshman Orientation and Environmental Information. In: Journal of Environmental Psychology 16, 4, 303-318.
- Alkemeyer, T. (2006): Rhythmen, Resonanzen und Missklänge. Über die Körperlichkeit der Produktion des Sozialen im Spiel. In: Gugutzer, R. (Hrsg.): body turn. Perspektiven der Soziologie des Körpers und des Sports. Bielefeld, 265-295.
- Arthur, P.; Passini, R. (1992): Wayfinding. People, Signs, and Architecture. New York.

- Baskaya, A.; Wilson, C.; Özcan, Y. (2004): Wayfinding in an Unfamiliar Environment. Different Spatial Settings of Two Polyclinics. In: *Environment and Behavior* 36, 6, 839-867.
- Bongaerts, G. (2007): Soziale Praxis und Verhalten. Überlegungen zum Practice Turn in Social Theory. In: *Zeitschrift für Soziologie* 36, 4, 246-260.
- Bourdieu, P. (1979): Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyliischen Gesellschaft. Frankfurt am Main.
- Bourdieu, P. (2001): Meditation. Zur Kritik der scholastischen Vernunft. Frankfurt am Main.
- Büscher, M.; Urry, J. (2009): Mobile Methods and the Empirical. In: *European Journal of Social Theory* 12, 1, 99-116.
- Bundesstadt Bonn – Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2001): Integriertes Handlungskonzept Bonn Innenstadt. Bonn.
- Carpman, J.; Grant, M. (2002): Wayfinding: A broad view. In: Bechtel, R.; Churchman, A (Hrsg.): *Handbook of Environmental Psychology*. New York, 427-442.
- Chebat, J.-C.; Gelinas-Chebat, C.; Therrien, K. (2005): Lost in a mall, the effects of gender, familiarity with the shopping mall and the shopping values on shoppers' way finding processes. In: *Journal of Business Research* 58, 11, 1590-1598.
- Chen, C.-H.; Chang, W.-C.; Chang, W.-T. (2009): Gender differences in relation to wayfinding strategies, navigational support design, and task difficulty. In: *Journal of Environmental Psychology* 29, 2, 220-226.
- Coulter, J.; Parsons, E. D. (1990): The praxiology of perception. Visual orientations and practical action. In: *Inquiry* 33, 3, 251-272.
- Darken, R.; Peterson, B. (2002): Spatial orientation, wayfinding and representation. In: Stanney, K. (Hrsg.): *Handbook of virtual environments: Design implementation and applications*. Mahwah, 493-518.
- Degen, M. (2008): Sensing Cities: Urban Aesthetics in a Global Age. London et al.
- Deterding, S. (2008): Introspektion. Begriffe, Verfahren und Einwände in Psychologie und Kognitionswissenschaft. In: Raab, J.; Pfadenhauer, M.; Stegmaier, P et al. (Hrsg.): *Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen*. Wiesbaden, 327-338.
- Fewings, R. (2001): Wayfinding and airport terminal design. In: *The Journal of Navigation* 54, 2, 177-184.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr. Köln. = FGSV-Nr. 259.
- Golledge, R. (1992): Place recognition and wayfinding. Making sense of space. In: *Geoforum* 23, 2, 199-214.
- Hasse, J. (2002): Zum Verhältnis Stadt und Atmosphäre. Wo sind die Räume der Urbanität? In: Hasse, J. (Hrsg.): *Subjektivität in der Stadtforschung*. Frankfurt am Main, 19-40. = *Natur – Raum – Gesellschaft*, Nr. 3.
- Head, D.; Isom, M. (2010): Age effects on wayfinding and route learning skills. In: *Behavioural Brain Research* 209, 1, 49-58.
- Hund, A. M.; Nazarczuk, S. N. (2009): The effects of sense of direction and training experience on wayfinding efficiency. In: *Journal of Environmental Psychology* 29, 1, 151-159.
- Jacobs, S. (2006): Bonn als Stadt am Fluss. Eine wahrnehmungsgeographische Analyse der Fußwege zwischen Marktplatz und Rheinufer als Planungsgrundlage. Diplomarbeit an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn.
- Jones, P.; Bunce, G.; Evans, J. et al. (2008): Exploring Space and Place with Walking Interviews. In: *Journal of Research Practice* 4, 2, 1-9.
- Kaspar, H.; Bühler, E. (2006): Räume und Orte als soziale Konstrukte. Plädoyer für einen verstärkten Einbezug sozialer Aspekte in die Gestaltung städtischer Parkanlagen. In: *RaumPlanung* 125, 91-95.
- Kazig, R. (2007): Atmosphären – Konzept für einen nicht repräsentationellen Zugang zum Raum. In: Berndt, C.; Pütz, R (Hrsg.): *Kulturelle Geographien. Zur Beschäftigung mit Raum und Ort nach dem Cultural Turn*. Bielefeld, 167-188.
- Kazig, R. (2008): Typische Atmosphären städtischer Plätze. Auf dem Weg zu einer anwendungsorientierten Atmosphärenforschung. In: *Die Alte Stadt* 35, 2, 147-160.
- Kuhn, W. (1979): Geschäftsstraßen als Freizeitraum. Synchrone und diachrone Überlagerung von Versorgungs- und Freizeitfunktion, dargestellt an Beispielen aus Nürnberg. Kallmünz. = *Münchener Geographische Hefte*, Nr. 42.
- Kusenbach, M. (2008): Mitgehen als Methode. In: Raab, J.; Pfadenhauer, M.; Stegmaier, P et al. (Hrsg.): *Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen*. Wiesbaden, 349-358.
- Lawton, C. A. (1996): Strategies for indoor wayfinding. The role of orientation. In: *Journal of Environmental Psychology* 16, 2, 137-145.
- Levy, E. (2001): Saisir l'accessibilité. Les trajets-voyageurs à la gare du Nord. In: Grosjean, M.; Thibaud, J.-P. (Hrsg.): *L'espace urbain en méthodes*. Marseille, 47-62.
- Ott, M. (2006): Wegfinden am Münchner Hauptbahnhof. Eine Studie zum Orientierungsverhalten ortsfremder Reisender und dem damit verbundenen Raum-Erleben. Diplomarbeit an der Ludwig-Maximilians-Universität München.
- Passini, R. (1980): Wayfinding: A conceptual framework. In: *Urban Ecology* 5, 1, 17-31.
- Passini, R. (1984): Spatial representations. A wayfinding perspective. In: *Journal of Environmental Psychology* 4, 2, 153-164.
- Passini, R. (1992): Wayfinding in architecture. New York.
- Passini, R. (1996): Wayfinding design: logic, application and some thoughts on universality. In: *Design Studies* 17, 3, 319-331.
- Popp, M. (2010): Mass tourism in historical cities. Effects on the tourists' experience and possible risks for future development. In: *Rivista Geographica Italiana* 117, 2, 351-377.
- Prillwitz, J.; Harms, S.; Lanzendorf, M. (2007): Interactions among Residential Relocations, Life Course Events, and Daily Commute Distances. In: *Transportation Research Record* 2021, 64-69.
- Raubal, M.; Egenhofer, M. J.; Pfoser, D.; Tryfona, N. (1997): Structuring space with image schemata. Wayfinding in airports as a case study. In: Hirtle, S.; Frank, A (Hrsg.): *Proceedings of Spatial Information Theory – A Theoretical Basis for GIS*. International Conference COSIT'97. Berlin, Heidelberg, 85-102. = *Lecture Notes in Computer Science*, Vol. 1329.
- Reckwitz, A. (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozialtheoretische Perspektive. In: *Zeitschrift für Soziologie* 32, 4, 282-300.
- Reckwitz, A. (2004): Die Reproduktion und die Subversion sozialer Praktiken. Zugleich ein Kommentar zu Pierre Bourdieu und Judith Butler. In: Hörning, K.H.; Reuter, J (Hrsg.): *Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und sozialer Praxis*. Bielefeld, 40-54.
- Reckwitz, A. (2006): Die Transformation der Kulturtheorien. Zur Entwicklung eines Theorieprogramms. Weilerswist.
- Robertson, B. S.; Dunne, C. H. (1998): Wayfinding for visually impaired users of public buildings. In: *Journal of Visual Impairment and Blindness* 92, 5, 349-354.
- Schatzki, T. (1996): *Social Practices. A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social*. Cambridge.
- Simonsen, K. (2007): Practice, spatiality and embodied emotions. An outline of a geography of practice. In: *Human Affairs* 17, 2, 168-181.
- Thibaud, J.-P. (2001): La méthode des parcours commentés. In: Grosjean, M.; Thibaud, J.-P. (Hrsg.): *L'espace urbain en méthodes*. Marseille, 79-100.

- Thibaud, J.-P. (2004): Une approche pragmatique des ambiances urbaines. In: Amphoux, P.; Thibaud, J.-P.; Chelkoff, G (Hrsg.): Ambiances en débats. Bernin, 145-161.
- Thomas, R. (2005): Les trajectoires de l'accessibilité. Bernin.
- Waldenfels, B. (2000): Das leibliche Selbst. Vorlesungen zur Phänomenologie des Leibes. Frankfurt am Main.
- Wenzel, P. (1999): Fußgänger-Leitsysteme. Planung von Leitsystemen an Fußgänger-Verkehrsanlagen am Beispiel von Fluggast-Empfangsgebäuden. Stuttgart. = Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart, Nr. 22.
- Zec, P. (2002): Orientierung im Raum. Eine Untersuchung zur Gestaltung von Orientierungs- und Leitsystemen. Soest.