

Anwendungsbereiche der Thematischen Kartographie: Programm 4

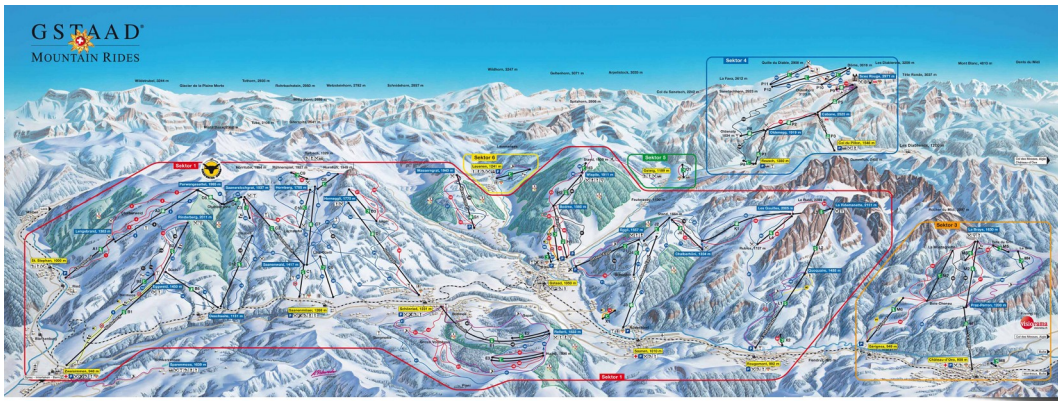


Abbildung 1: Übersicht: gesamte Karte (verkleinert)

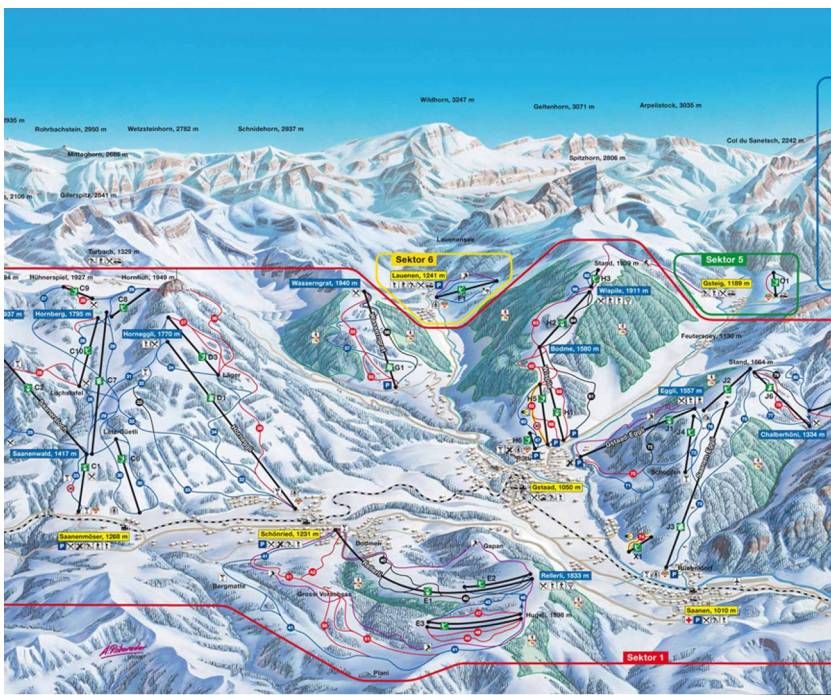


Abbildung 2: Ausschnitt - Originalgröße

Pistenplan Gstaad Mountain Rides

BAUER, M., B. KÜHBECK & T. OBERLEITNER (2004-2009): Gstaad Mountain Rides – Information über das Skigebiet. online: <http://www.skigebiete-test.de/skiurlaub/gstaad-mountain-rides.html> (zuletzt abgerufen 2009-07-28)

Vorliegende Karte ist ein Pistenplan des Schweizer Schigebiets „Gstaad Mountain Rides“, das unter anderem im Internet abrufbar ist. In der dort zu findenden Auflösung ist sie allerdings mehr zum Zeigen der Größe des Resorts als zur Orientierungs-Verwendung gedacht. Nichtsdestotrotz ist auch dies eine Art räumlicher Kommunikation.

Als Grundkarte dient ein winterliches Vogelschaubild, in das die Straßen und die Bebauung „realistisch“ eingefügt sind. Die einzige nicht direkt zum Ski-Angebot gehörige Ebene bildet die Eisenbahn, die als „typische“ Liniensignatur plus punkthaften Signaturen für die Bahnstationen dargestellt wird.

Darüber folgen linienhafte Signaturen für die Liftanlagen, kategorisiert mittels Piktogrammen, und für die Pisten, die durch die Farbgebung (schwarz-rot-blau) nach ihrem Schwierigkeitsgrad diskriminiert werden. Sowohl Lifte als auch Abfahrten tragen Indices aus Nummern und Buchstaben. Einige der Lifte sind zusätzlich mit ihrem Namen beschriftet, Pisten mit Flutlichtanlage sind mit einem „Glare“ hinterlegt.

Die nächste Ebene zeigt für den Ski-Touristen typische Points of Interest (POI): Berggasthöfe und Schutzhütten, Parkplätze, Halfpipes und Funparks, etc. pp.) Sie alle sind durch gute gewählte, eindeutige Piktogramme punkthaft verortet.

Der folgende Layer stellt das Namengut in verschiedenen Kategorien da: ohne rechteckige, farbige Hinterlegungen finden sich Berggipfel und Talorte, Liftstationen sind blau, Bahnstationen gelb hinterlegt. Jede Benennung enthält auch die jeweilige Seehöhe des Orts.

Schließlich und endlich teilt die oberste Kartenebene das gesamte Schigebiet in „Sektoren“, die offenbar der Orientierung im Tal dienen, da sie am Bergweg nicht verbunden scheinen. Sie sind als farbige Boxen mit abgerundeten Ecken gezeichnet und fassen sozusagen jeweils einen zusammenhängenden Bereich des Schigebiets ein.

Die Verwendung von allgemein verständlichen Piktogrammen – ähnlich den berühmten von Otl Aicher – für Punktsignaturen in Karten wie der vorliegenden ist positiv zu sehen. Denn gerade Pistenpläne müssen oft ohne wirkliche Legenden auskommen und in kürzestmöglicher Zeit manchmal auch komplexere räumliche Sachverhalte kommunizieren. Leider führt die Vereinfachung auf Piktogramme und deren unzureichende Kombinationsmöglichkeiten an einigen Orten zwangsläufig zu Häufungen. Sind beispielsweise an einem Gipfel ein Gasthaus, ein Kinderlift, eine Bergstation und eine Loipe zu finden, leidet darunter sowohl die Verortung als auch die Lesbarkeit.

Ebenfalls positiv anzumerken sind die gut gelöste Kategorisierung der Liftanlagen und der Pisten. Auf den ersten Blick sind Lifte eindeutig als solche erkennbar, die Kategorie tritt bis zum zweiten Blick in der Hintergrund und erlaubt so einen guten Überblick. Auch bei den Pisten ist zuerst die wichtige Unterteilung nach Schwierigkeitsgrad wichtig, erst in zweiter Linie interessiert die Nummer der Abfahrt.

Auch die „Sektoren“-Abgrenzung ist sehr gefällig gelöst. Die Kästchen treten beim normalen Gebrauch in den Hintergrund, sind trotzdem sehr gut erkennbar und einfach zu verstehen.

Quellen

BAUER, M., B. KÜHBECK & T. OBERLEITNER (2004-2009): Gstaad Mountain Rides – Information über das Skigebiet. online: <http://www.skigebiete-test.de/skiurlaub/gstaad-mountain-rides.html> (zuletzt abgerufen 2009-07-28)

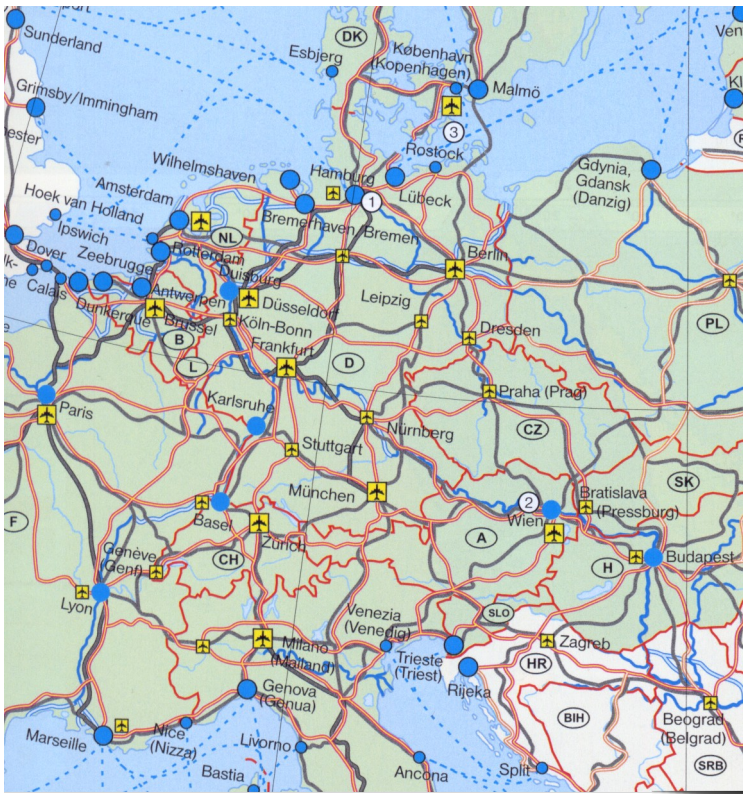


Abbildung 3: Kartenausschnitt

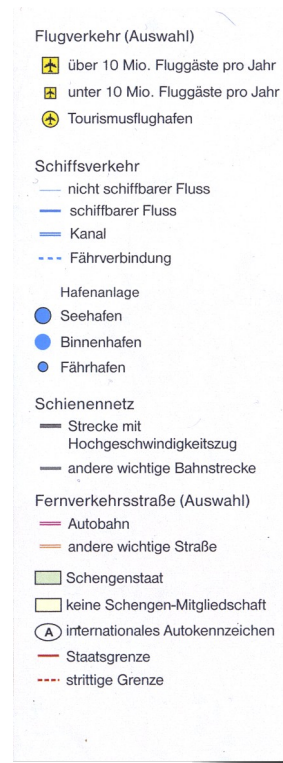


Abbildung 4: Legende

Verkehrskarte aus einem Schulatlas

Österreichischer Schulatlas (2008¹), Freytag & Berndt und öbv, Wien.

Die umseitige Karte stammt aus dem neuen Unterstufen-Schulatlas des öbv und Freytag & Berndts. Ihr Titel lautet „Europa – Verkehr“, sie füllt im Maßstab 1:15 Mio. gemeinsam mit einer kleineren Einsatzkarte „Energie“ eine Doppelseite.

Die Grundkarte ist eine Choroplethenkarte auf Basis von Länderpolygonen, kategorisiert nach Schengen-Mitgliedschaft. Die Polygon- = Ländergrenzen sind zusätzlich linienhaft dargestellt und werden nach internationaler Anerkennung unterschieden – den Status „strittige Grenze“ erhalten beispielsweise die Waffenstillstandslinien auf den Golanhöhen zwischen Israel und Jordanien. Die nächsten Ebenen stellen mittels linienhafter Signaturen das Straßen-, das Eisenbahn- und das Gewässernetz dar, die beiden ersteren jeweils unterschieden in zwei Rangstufen, die allerdings in ihrer Zeichnung nicht besonders weit differieren. Das Gewässernetz wird unterschieden in schiffbare und nicht schiffbare Flüsse und Kanäle, auch Fährverbindungen über Meeresflächen werden ähnlich dargestellt. Dass nicht schiffbare Flüsse überhaupt Aufnahme in eine Verkehrskarte der vorliegenden Informations- und Zeichendichte finden, ist am ehesten über die Funktion als Unterrichtskarte zu erklären.

Der folgende Layer zeigt mittels Punktsignaturen die wichtigsten Häfen im Kartenausschnitt, wobei zwischen Seehafen, Binnenhafen und (offensichtlich maritimem) Fährhafen unterschieden wird. Im selben Duktus folgen die Flughäfen, die nach Verkehrsaufkommen unterschieden werden, wobei reinen „Tourismusflughäfen“ eine eigene Signatur ohne Wertung des Transportvolumens zugedacht wird.

Zu guter Letzt fehlt noch das Namengut, das zwar stellenweise etwas ungeschickt positioniert oder nicht perfekt ins Gradnetz rotiert (Bremen, Gdansk) beziehungsweise ohne Vorkenntnisse nicht wirklich verständlich ist (dass Gdynia und Gdansk als ein gemeinsamer Ort beschriftet sind, trägt sicher nicht zum nachhaltigen Lernerfolg bei), punktet aber etwa bei der vorrangig endonymen Benennung, die leider in Schulkarten noch immer nicht selbstverständlich ist.

Die Ländernamen sind ersetzt durch internationale Autokennzeichen, die als Punktsignaturen am Schwerpunkt des jeweiligen Staatsgebiets gesetzt sind. Das ist angesichts des Maßstabs vertretbar. Schließlich und endlich sei noch eine zusätzliche eines Schulatlanten typische Ebene erwähnt: mittels punkthafter Signaturen mit Indexnummer werden die am Rande der Karte befindlichen Beispielfotos von typischen Verkehrsträgern (Hafen, Autobahn, Flughafen) verortet.

Natürlich ist bei der Kritik ob der Signaturenwahl zu bedenken, dass diese Karte Teil eines Atlanten ist und der Kartograph deshalb keinen eigenständigen Zeichenschatz implementieren kann. Dies trifft hier vor allem auf die Grenzsignaturen zu, die in ihrer Linienstärke und ihrem auffälligen Rot für diese Karte etwas zu aufdringlich sind und mit den anderen linienhaften Signaturen interferieren. Bleiben wir bei den linienhaften Signaturen: leider ist sowohl bei den Eisenbahn- als auch bei den Straßensignaturen die Unterscheidung zwischen höher- und niederrangigeren Verbindungen graphisch nicht besonders eindeutig gelöst. Herrscht hier zu viel Ähnlichkeit, hat man beim Gewässernetz wiederum etwas übertrieben: So ist etwa die Signatur für Kanäle relativ zu den anderen Wasserwegen schier überdimensioniert. Auch die Punktsignaturen, besonders die für Flughäfen, sind leider teilweise unglücklich: so sehen sie oft „windschief“ aus, da sie als eines der wenigen Kartenelemente nicht ins Gradnetz gedreht sind, und die Klassifizierung nach Volumen ist im „Tourismusflughafen“ nicht stringent. Alles in allem könnte der Signatureschatz und seine Verwendung in der Karte sehr viel besser konzipiert werden.

Quellen

Österreichischer Schulatlas (2008¹), Freytag & Berndt und öbv, Wien.