

Richtlinie SBB Signaletik.

Januar 2024.



Inhaltsverzeichnis.

1. Allgemeines.	3
1.1 Ausgangslage.	3
1.2 Begriffe und Definitionen.	3
1.3 Credo Kundenführung.	4
2. Grundlagen.	5
2.1 Hierarchie.	5
2.2 System.	5
2.3 Informationsvermittlung.	5
2.4 Sprache.	6
3. Piktogramme.	7
3.1 Zuständigkeiten.	7
3.2 Einsatz Piktogramme.	7
3.3 Entwicklung neue Piktogramme.	8
4. Elemente.	10
4.1 Wegweiser.	10
4.2 Zielbestätigung.	12
4.3 Gleis- und Sektorbezeichnungen.	13
4.4 Point of Interest (POI).	14
4.5 Anschlussmobilität/ÖV.	15
4.6 Metroschilder und Bahnhofanschriften.	15
4.7 Richtungspfeile.	16
4.8 Werkzeug «Editor».	16
5. Prinzipien.	17
5.1 Anschriften Grossbahnhof.	17
5.2 Anschriften Mittlere und Kleine Bahnhöfe.	18
5.3 Bahnhof, Zugang.	19
5.4 Gebäude, Wegleitung.	20
5.5 Personenunterführung/Zugang Perron.	21
5.6 Passerelle/Zugang zum Perron.	22
5.7 Perron.	23
5.8 Höhengometrien.	26
6. Weiterführende Dokumente.	27

1. Allgemeines.

1.1 Ausgangslage.

Seit 1982 wird die Kundenführung der SBB unter dem Begriff FIS (Fahrgastinformationssystem) zusammengefasst. Bei der Kundenführung wird heute in der Informationsvermittlung nach «Anwendungsarten» in physische und digitale Anwendungen und nach «Anwendungsorten» in Bahnhöfe, Rollmaterial bzw. in ortsunabhängige, mobile Vermittlung unterschieden. In der Kundenführung ist eine konsistente Informationsvermittlung über die verschiedenen Kanäle zwingend.

1.2 Begriffe und Definitionen.

1.2.1 Kundenführung.

Die SBB verfolgt das Ziel einer bestmöglichen Kundenführung. Mit Kundenführung bezeichnet die SBB ein übergeordnetes Informationssystem, das Kunden der SBB vom Beginn einer Reise bis zum Ziel – von Tür zu Tür – mit Informationen zur Reise versorgt. Die SBB nutzt zur Kundenführung im Wesentlichen die Komponenten «Kundeninformation» und «Signaletik».

Kundeninformation.

Unter Kundeninformationen versteht die SBB sämtliche Informationen, die den Fahrplan und den Bahnverkehr betreffen. Aufgabe der Kundeninformation ist es, Informationen zu Abfahrt und Ankunft sowie Informationen zu Störungen, Verspätungen und Ausfällen im Bahnbetrieb zu kommunizieren. Die Kundeninformation wird zeit-, orts- und situationsgerecht aufbereitet und über verschiedene Medien kommuniziert.

Signaletik.

Unter Signaletik versteht die SBB das etablierte Beschilderungssystem mit weisser Schrift/Zeichen auf blauem Grund. Aufgabe der SBB Signaletik ist es, die Wegweisung am Bahnhof sowie von und zur Anschlussmobilität sicherzustellen. Die Signaletik ist ein für alle SBB Bahnhöfe gleich aufgebautes System.

Kundeninformation und Signaletik stehen räumlich und inhaltlich in enger Beziehung. Beide Komponenten unterstützen sich gegenseitig. Kundeninformation und Signaletik werden in separaten Dokumenten geregelt. Die vorliegende Richtlinie bezieht sich auf die Signaletik.

1.2.2 Kundenlenkung.

Im Ereignisfall werden Kundeninformation und Signaletik durch Personal der SBB ergänzt bzw. ersetzt. In diesen Fällen stehen den SBB Kunden am Bahnhof sog. «Kundenlenker» zur Verfügung, die Reisende persönlich informieren und lenken.

1. Allgemeines.

1.2.3 Informationskette.

Als Informationskette wird die gesamte Informationsvermittlung auf der Reise der SBB Kunden bezeichnet. Alle Bestandteile der Kundenführung sind aufeinander abgestimmt und fügen sich über alle Medien zu einem Gesamtsystem zusammen. Kundeninformation und Signaletik sind Teil der Informationskette zur Kundenführung am Bahnhof.

Kundenführungselemente.

Die Signaletik ist ein System aus räumlich und inhaltlich aufeinander abgestimmten Kundenführungselementen (Schildern). Sie setzt sich aus Wegweisern und Zielbestätigungen zusammen und schliesst alle Elemente der Signaletik am Bahnhof, vom Eingang zum Bahnhof bis zum Perron, ein.

Informationsaufbau.

Die Informationen auf den Schildern bilden über den gesamten Bahnhof ein konsistentes Informationssystem. Die Informationen stellen eine logische und lückenlose Abfolge von Informationen dar. Die Informationen werden für jedes Schild positionsabhängig auf die räumlichen Gegebenheiten festgelegt. Informationen und Positionen der Schilder werden so aufeinander abgestimmt, dass eine eindeutige Wegweisung am Bahnhof möglich ist.

1.2.4 Entscheidungspunkte.

Elemente zur Wegweisung werden an allen Entscheidungspunkten am Bahnhof eingesetzt. Entscheidungspunkte sind Orte, an denen sich die Reisenden auf ihrem Weg durch den Bahnhof für eine Richtung (Ziel) entscheiden müssen. Die wichtigsten Entscheidungspunkte sind Ein-/Ausgänge, Kreuzungen und Treppenanlagen.

1.3 Credo Kundenführung.

«Die Teilsysteme der Kundenführung bilden ein widerspruchsfreies und zusammenhängendes Ganzes, das für den Kunden einfach und klar verständlich ist.»

«Zeit-, orts-, kunden- und situationsgerechte Informationen bilden die Basis der Kundenführung.»

«Die Kundenführung berücksichtigt die gesetzlichen Rahmenbedingungen und unterstützt das barrierefreie Reisen mit dem Öffentlichen Verkehr.»

«Alle Elemente der Kundenführung fügen sich nahtlos in das Gesamtsystem Bahnhof ein und berücksichtigen neben den Bedürfnissen der SBB Kunden auch die Architektur, die Werte der Marke SBB und die Interessen Dritter.»

2. Grundlagen.

2.1 Hierarchie.

Die Elemente der Kundenführung gliedern sich in nachfolgende Hierarchie ein:

1. SBB Marke
2. SBB Kundenführung
3. Transportpartner
4. Fremdwerbenutzung

Die Platzierung der Elemente der Kundenführung folgt den Grundsätzen:

«Die Kundenführung hat am Bahnhof übergeordneten Stellenwert. Sie hat Vorrang vor den Bedürfnissen von Werbung und kommerzieller Nutzung.»

«Die Trennung von Kundenführung und Werbung wird durch räumliche Distanz (3–5 Meter Radius) und angemessene Grössenverhältnisse erzielt.»

«Die Hierarchie der Elemente spiegelt sich in den Lichtstärken der selbstleuchtenden Elemente wider.»

2.2 System.

In der Signaletik werden die Wege eines Bahnhofs als Wegenetz betrachtet. Die Signaletik wird als widerspruchsfreies System von Informationen entlang des Wegenetzes aufgebaut. Zur Planung der Signaletik wird beim Wegenetz in primäre Wege und Alternativwege unterschieden.

Primäre Wege stellen eine leistungsstarke Wegeverbindung zwischen den wichtigsten Zielen eines Bahnhofs her. Primäre Wege sind klar erkennbare Wegeachsen in einem Bahnhof. Sie bilden das Rückgrat des Signaletiksystems. Die Signaletik wird prioritär auf die primären Wege ausgerichtet. Die Signaletik hat entlang der primären Wege übergeordnete Informationen zu den wichtigsten Zielen. Die wichtigsten Ziele in hierarchischer Reihenfolge sind: Zugang Bahn, Anschluss Nahverkehr, zentraler

Bereich im Bahnhof, Points of Interest/Ausgänge. Die Signaletik ist auf die Besucherströme und die Nutzungsfrequenzen abzustimmen.

«Hohe Nutzungsfrequenzen erfordern eine Beschränkung der Informationen auf das Wesentliche. Je höher die Nutzungsfrequenz, desto weniger Informationen können vermittelt werden.»

Sind primäre Wege nicht barrierefrei ausgebaut, werden für Menschen mit eingeschränkter Mobilität alternative Wege wie Rampen, Lifte usw. ausgewiesen. Die Signaletik berücksichtigt die Hierarchie im Wegenetz. Alternativwege werden in der Signaletik untergeordnet ausgewiesen.

Jeder Weg beginnt mit einem Anfangspunkt und hört an einem Endpunkt (Ziel) auf. Entlang eines Wegs liegen zwischen Anfangspunkt und Ziel Entscheidungspunkte, an denen sich Kunden orientieren müssen.

Die Signaletik wird für jeden Bahnhof individuell für das örtliche Wegenetz und die jeweilige Architektur aufgebaut. Die Grundprinzipien für Platzierung und Aufbau der Signaletik bleibt jedoch unverändert.

«Signaletik kommt an allen Entscheidungspunkten und allen Zielpunkten zum Einsatz.»

Bei längeren Wegstrecken oder unübersichtlichen Raumverhältnissen werden dieselben Signaletikelemente in regelmässigen Abständen wiederholend eingesetzt.

«Wegweiser stehen in Sichtweite zueinander.»

2.3 Informationsvermittlung.

In der Signaletik wird im Wesentlichen zwischen Wegweisung und Zielbestätigung unterschieden.

«Wegweisung und Zielbestätigung bilden eine inhaltliche Klammer. Jedes Ziel in der Wegweisung wird durch eine Kennzeichnung am Zielpunkt bestätigt.»

2. Grundlagen.

Um die Informationen der Signaletik so effizient wie möglich zu gestalten, ist folgender Grundsatz zu beachten:

«So viel Beschriftung wie nötig, so wenig wie möglich.»

Dieser Grundsatz gilt sowohl für die Anzahl von Schildern als auch für deren Informationen. Der Aufbau der Informationen erfolgt nach dem Prinzip:

«Piktogramm statt Text.»

Um eine klare und allgemein verständliche Informationsvermittlung zu gewährleisten, werden in der Signaletik überwiegend Piktogramme eingesetzt. Text wird nur für Informationen zur Anschlussmobilität sowie für Ausgänge und touristisch wichtige Ziele (Points of Interest) verwendet.

«Die Signaletik ist eindeutig.»

Die ausgewiesenen Ziele in der Wegweisung in einem Bahnhof werden in der Signaletik unmissverständlich aufgebaut. Ein Ziel wird an einem Entscheidungspunkt der Wegweisung ausschliesslich in eine Richtung angegeben. Die Eindeutigkeit wird durch den immer gleichen Aufbau von Informationen auf den einzelnen Schildern unterstützt.

Der inhaltliche Aufbau von Wegweisern ist hierarchisch festgelegt. Der Aufbau folgt dem Grundsatz:

«Vom Allgemeinen zum Besonderen.»

Dieser Grundsatz gilt neben dem inhaltlichen Aufbau auch für das Zusammenfassen von Informationen. Ziele, die nicht unmittelbar erreicht werden können, sind zu einem Piktogramm als «Fernziel» zusammenzufassen. Im Nahbereich sind die einzelnen Dienstleistungen und Funktionen detailliert auszuweisen. Dies gilt insbesondere für die Wegweiser zum zentralen Bahnhofsbereich (Piktogramm «Information»), zum Zugang zur Bahn sowie zur Anschlussmobilität.



Beispiel Fernziel
zentraler Bereich.



Beispiel Differenzierung Dienstleistungen,
Funktionen.



Beispiel Fernziel
Zugang Bahn.



Beispiel Differenzierung Zugang Perron.



Beispiel Fernziel
Nahverkehr.



Beispiel Differenzierung Nahverkehr.

2.4 Sprache.

In der Signaletik wird in der Regel einsprachig kommuniziert. Die Wahl der Sprache richtet sich nach der lokalen Landessprache der Standorte. Bei zweisprachigen Bahnhöfen werden die Gleis- und Sektorenkennzeichnungen sowie Piktogramme mit Textergänzungen alternierend verwendet.

3. Piktogramme.

3.1 Zuständigkeiten.

Die Signaletik ist im Eigentum der Markenführung und wird Divisionsübergreifend koordiniert. Neue Piktogramme werden in enger Zusammenarbeit der Markenführung und der Fachführung Signaletik der Infrastruktur entwickelt und umgesetzt.

- **Markenführung (MF):** Inhaber der grafischen Elemente der Signaletik und der Grundlagen.
- **Fachführung Signaletik (I-NAT-MHF-TAMM-EPK):** Konzeption und Entwicklung der Signaletik.

3.2 Einsatz Piktogramme.

Die Signaletik der SBB und somit die blau-weissen Piktogramme werden als räumliche Wegweisung in den Bahnhöfen und den Zügen der Schweizer Transportunternehmen eingesetzt. Aber auch auf den digitalen Kanälen der SBB und anderen TU's kommen die Piktogramme zum Einsatz. Siehe dazu auch Empfehlung V580 (Link im Anhang).

Die Schnittstellen zu anderen grafischen Darstellungen wie Icons oder Logos sind in der Richtlinie Logo, Icon und Co definiert (Link im Anhang).

Die Grenze zwischen physisch und digital lässt sich nicht in jedem Fall scharf zeichnen. Diesem Sachverhalt wird jedoch grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Es gelten grundsätzlich die folgenden Regeln.

Standard: mit weissem Rahmen.



- Die Piktogramme mit weissem Rahmen sind die Standardanwendung.
- Vor allem physische Anwendungen auf Wegweisern und Zielbestätigungen. (Schildern, Klebern, Aufdrucke)
- Immer wenn sich ein Piktogramm auf blauem Untergrund befindet.
- Die Piktogramme mit Rahmen werden im Signaletik-editor (Link im Anhang) eingesetzt.

Ausnahmefälle: ohne weissen Rahmen.



- Diese Anwendung muss von der Markenführung freigegeben werden.
- Nur für digitale Anwendungen wie SBB App, sbb.ch und digitalen Karten der SBB.
- Die rahmenlosen Piktogramme sind auf digital.sbb.ch zu finden (Link im Anhang).

3. Piktogramme.

3.3 Entwicklung neue Piktogramme.

3.3.1 Prozess Entwicklung neue Piktogramme.

Die blau-weissen Piktogramme geniessen bei der Schweizer Bevölkerung aber auch International eine breite Bekanntheit. Dies ist das Resultat der grafischen Einfachheit und der Durchgängigkeit des Systems. Durch die schweizweite Verbreitung und die 40-jährige Geschichte haben die Kunden die Signaletiksprache «gelernt». Jedes neu Entwickelte Piktogramm muss über die Verbreitung und die Zeit neu «gelernt» werden.

Vor dem Entwicklungsstart eines neuen Piktogramms müssen aufgrund dieser Faktoren die untenstehenden Anforderungen durch den Antragssteller nachgewiesen werden. Sollte eine Marktforschung für diese Nachweise aufgelegt werden, muss die Markenführung und die Fachführung Signaletik beim MAFO-Kickoff dabei sein.

- **Der Kundennutzen:** Das Piktogramm muss möglichst vielen Kunden einen nachweisbaren Mehrwert bringen.
- **Die Relevanz:** Das Piktogramm muss entweder von vielen orts- und systemunkundigen Kunden gesucht werden (Ziele zur Weiterreise oder lokale Informationen für Touristen), oder eine hohe Relevanz und zeitliche Dringlichkeit für wenige Kunden haben (Bspw. WC).
- **Der Bedarf:** Der Einsatz muss bei einem Grossteil der Bahnhöfe oder/und bei einem Grossteil der Grossbahnhöfe geplant sein.
- **Die Langlebigkeit:** Das Signaletiksystem ist langfristig ausgelegt. Ein neues Piktogramm muss vom Kunden langfristig gelernt werden. Aus diesem Grund muss ein möglichst schweizweit flächendeckender Einsatz nachgewiesen werden.
- **Die Kosten:** Die Entwicklung und die Integration eines neuen Piktogramms in das Signaletiksystem ist kostenintensiv. Die Finanzierung muss nachgewiesen werden.

3.3.2 Timeline.

Aufgrund der vorherigen Nachweise entscheidet die Markenführung zusammen mit der Fachführung Signaletik über die Freigabe der Entwicklung. Nach der Freigabe folgt die Entwicklung in Zusammenarbeit mit dem Antragssteller in mehreren Schritten. In den Klammern ist der ungefähre Zeitaufwand angegeben.

1. Erarbeitung Briefing und Anforderungskatalog für die Grafikagentur (2 Wochen).
2. Ausarbeitung und Auswertung erster Entwürfe (4 Wochen).
3. Überarbeitung der Entwürfe in mehreren Phasen (4–6 Wochen).
4. Freigabe des neuen Piktogramms durch die Markenführung (1 Woche).
5. Integration in die digitale Bibliothek des Markenportals und der digitalen Plattform (1–2 Wochen).

Für die Entwicklung eines Piktogramms inklusive Integration auf den den Plattformen sind 3 bis 4 Monate einzurechnen.

3.3.3 Kosten.

Für die Entwicklung eines neuen Piktogramms sind mit folgenden Kosten zu rechnen (ohne Marktforschung):

- Entwicklung eines Piktogramms inkl. Nutzungsrechte circa 3000.– bis 6000.– Franken.

Die gesamten Kosten für die Entwicklung neuer Piktogramme sowie Marktforschungen werden vom Antragsteller getragen.

3. Piktogramme.

3.3.4 Design Anforderungen.

Die offizielle Signaletik besteht aus einem etablierten und geschützten Beschilderungssystem mit weisser Schrift/ Zeichen auf blauem Grund. Folgende Anforderungen werden an ein Piktogramm gestellt:

- Ein Piktogramm symbolisiert hauptsächlich physische Örtlichkeiten, Dienstleistungen und Kategorien durch eine möglichst stark reduzierte grafische Darstellung.
- Es kann aus Objekten, Szenen, Symbolen, Zahlen oder Textelementen bestehen.
- Piktogramme sind formal durch behördliche oder institutionelle Vorgaben definiert.
- Einfache, reduzierte grafische Sprache welche aus der Ferne gelesen werden kann.
- Die grafische Sprache muss international verständlich sein und sich wo möglich an international etablierte Grafiken anlehnen.
- Auf den Einsatz von Text ist möglichst zu verzichten (Mehrsprachigkeit).
- Die Grafik ist immer zweidimensional.
- Das neue Piktogramm muss sich in die bestehende Bibliothek integrieren.
- Die Grafik muss sehr klein funktionieren (Anwendungen mobile Endgeräte).
- Piktogramme gehören der Allgemeinheit und dürfen auch von anderen Transportanbietern verwendet werden.

4. Elemente.

4.1 Wegweiser.

4.1.1 Wegweiser.

Die Wegweiser sind das wichtigste Instrument der Signaletik. Sie werden vor allem in der Erschliessungszone bzw. im Zirkulationsbereich eingesetzt. Wegweiser werden als horizontale Schilder über Kopf im Raum platziert.

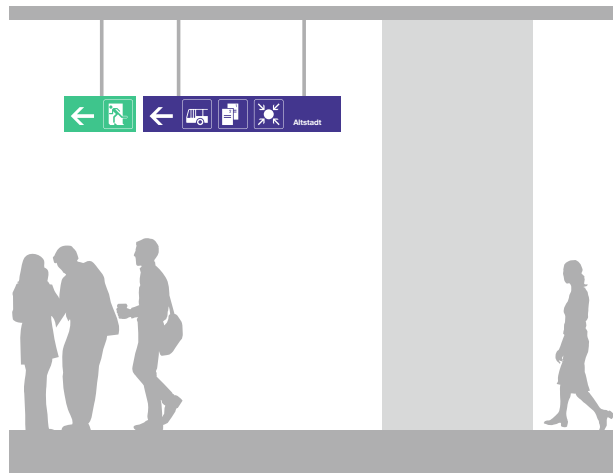
4.1.2 Wegweiser mit Fluchtwegbeschilderung.

Fluchtweg werden als eigenständiges System in Abstimmung mit der Signaletik gekennzeichnet. Für die Kennzeichnung von Fluchtwegen sind die gültigen Piktogramme mit weissen Zeichen auf grünem Grund zu verwenden. Die Fluchtwegbeschilderung basiert auf einem ortsspezifischen Evakuierungskonzept, das mit den kantonalen Behörden abzustimmen ist. Die Elemente für Wegweiser und Fluchtwegbeschilderung ist aufeinander abgestimmt zu platzieren. Die Standorte der Fluchtwegbeschilderung sind sofern möglich mit denen der Wegweiser zu kombinieren. Die Elemente der Fluchtwegbeschilderung werden jedoch baulich getrennt.

10



Beispiele Wegweiser horizontal.



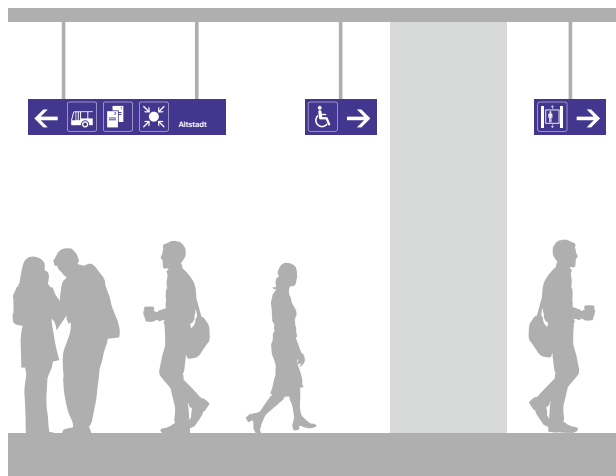
Beispiele Wegweiser, Fluchtwegbeschilderung.

4. Elemente.

4.1.3 Wegweiser, barrierefreie Wege.

Führen an einem Entscheidungspunkt mehrere Wege zum selben Ziel, wird in der Signaletik der primäre Weg ausgewiesen. Im Idealfall sind die primären Wege barrierefrei. Sind primäre Wege nicht barrierefrei ausgebaut, werden für Menschen mit eingeschränkter Mobilität alternative Wege ausgewiesen. Alternative Wege werden wie folgt beschildert:

- barrierefreier Weg mit Rollstuhl-Piktogramm
- Lift mit Lift-Piktogramm



Beispiele Wegweiser mit Hinweis auf alternativen, barrierefreien Weg.

4.1.4 Wegweiser, temporär.

Temporäre Veränderungen in der Wegweisung (Umleitungen) am Bahnhof werden gesondert ausgezeichnet. Die temporären Wegweiser werden hierzu mit einem umlaufenden, orangen Rand dargestellt. Die Prinzipien für den inhaltlichen Aufbau und die Platzierung der Wegweiser bleiben grundsätzlich erhalten. Die Platzierung der temporären Wegweiser muss jedoch häufig situativ festgelegt werden. Der Einsatz von temporären Wegweisern ist auf die Dauer von maximal sechs Monaten begrenzt. Bei einem Einsatz über sechs Monaten wird die Signaletik ohne besondere Hervorhebung (umlaufenden Farbrand) mit den Standardprodukten eingesetzt (Baustellenkommunikation Link im Anhang).



Beispiele Wegweiser, temporär.

4. Elemente.

4.2 Zielbestätigung.

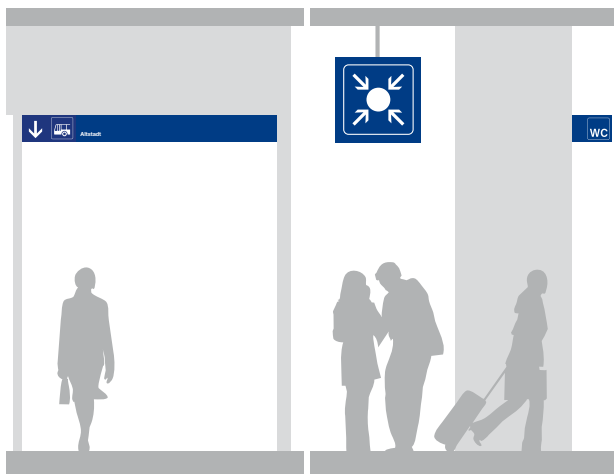
4.2.1 Zielbestätigung, Bahnhof.

Den Abschluss einer Wegweisung bildet die Kennzeichnung des jeweiligen Ziels, d. h. jedes in der Kundenführung aufgeführte Ziel muss als solches gekennzeichnet werden. Die Ziele werden mit entsprechenden Piktogrammen, POI/Ausgänge zusätzlich mit Text gekennzeichnet. Die Ausgänge eines Bahnhofs werden grundsätzlich als Ziel bestätigt. Der Ausgang bildet den Übergang von der Kundenführung der SBB zu den Systemen der lokalen Institutionen (ÖV, Stadt, Gemeinde). Die Richtlinie Signaletik auf Stadtgrund ist aktuell in Bearbeitung.

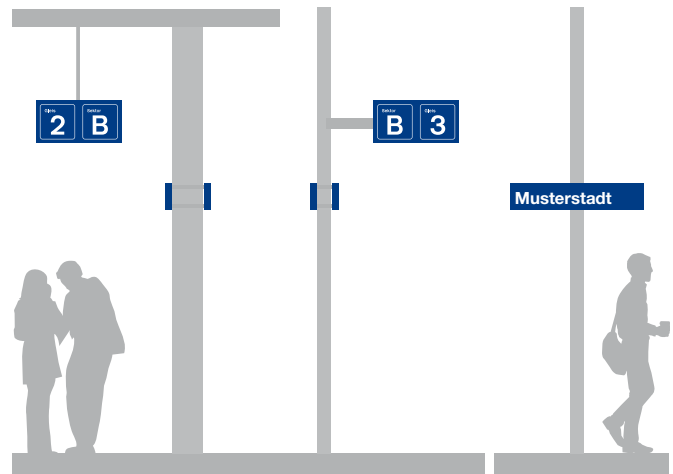
4.2.2 Zielbestätigung, Perron.

Auf dem Perron werden sofern möglich nur Zielbestätigungen eingesetzt. Gekennzeichnet werden Bahnhof, Gleise und Sektoren. Die Metroschilder dienen der Kennzeichnung vom Bahnhof (Bahnhofsname). Sie werden parallel zum Gleis platziert. Die Gleis- und Sektorenkennzeichnung wird quer zum Gleis platziert.

12



Beispiele Zielbestätigung im Bahnhof, Ausgang, Treffpunkt, Funktion.



Beispiele Zielbestätigungen Perron, quer und längs zum Gleis.

4. Elemente.

4.3 Gleis- und Sektorbezeichnungen.

Die Gleis-/Sektorbezeichnung zeigt Reisenden aus einer Distanz von bis zu 45 m Informationen zum Gleis und den Sektoren an.

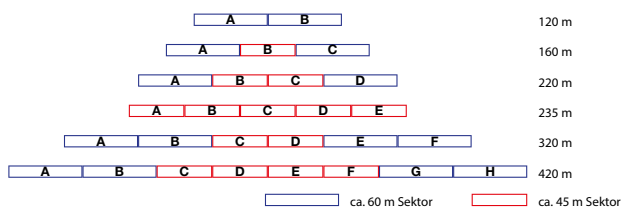
Gleisbezeichnungen geben jedem Gleis eine eindeutige Nummer. Sie beginnen im Regelfall mit **1** und werden fortlaufend nummeriert. Gleise, die über keine Haltekante verfügen, werden auch mit einer Gleisnummer versehen, diese Nummern werden nicht dargestellt.

Sektorbezeichnungen unterteilen jedes Gleis in Längsrichtung. Die Sektoren beginnen immer mit **A** und werden fortlaufend geführt. Die Ausrichtung der Sektoren beim Bahnhof sind der Liste «Sektoren Ausrichtung» zu entnehmen. (Link im Anhang).

Die Länge eines Sektors beträgt standardmässig 45–60 Meter. Der Sektor wird jeweils am Anfang und am Ende gekennzeichnet. Zwischen zwei Sektoren wird somit ein Schild platziert, dass auf jeder Seite den aktuellen Sektor kennzeichnet.

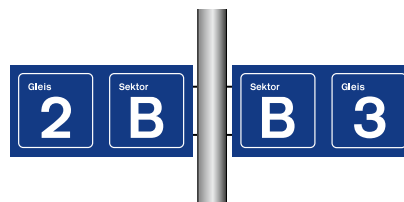
4.3.1 Sektoraufteilung je Standard Perronkantennutzlänge.

Ausserhalb des überdachten Perronbereichs, wird für die Montage der Sektortafeln, wo immer möglich, auf bestehende Stützen oder Kandelaber zurückgegriffen. Um die Sektorlängen dem Raster der Perronbeleuchtung (15 m) anzugleichen, werden Sektoren mit 45 m und 60 m eingesetzt. So kann jede Standard Perronkantennutzlänge in einer Kombination der beiden Sektorgrössen beschildert werden.

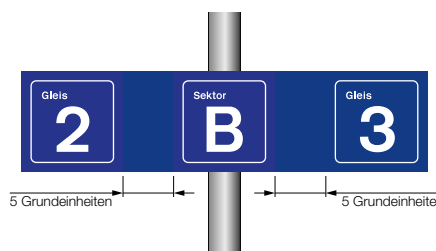


4.3.2 Anordnung der Piktogramme.

Die Gleisnummern werden immer auf der Gleis zugewandten Seite positioniert. Die Sektoren demzufolge immer auf der Perroninnenseite. In Ausnahmesituationen auf Mittelperrons – wenn das Lichtraumprofil verletzt wird – können die beiden Schilder kombiniert und auf das zweite Sektorpiktogramm verzichtet werden. Gleis- und Sektorbezeichnungen werden immer kombiniert an einem Standort angegeben.



Anordnung der Gleis-/Sektorbezeichnungen.



Ausnahmefall mit nur einem Sektorpiktogramm.

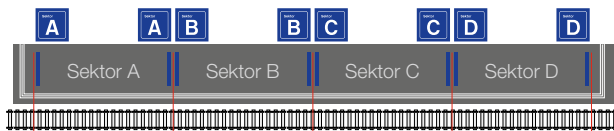
4. Elemente.

4.3.3 Positionierung auf dem Perron.

Die Sektortafeln werden immer an den Sektorgrenzen angebracht. Die Reisenden erkennen so immer die Sektorbezeichnung für den Sektor, in dem sie sich aktuell befinden.

Von jedem Standort auf dem Perron müssen jeweils die beiden Begrenzungen des aktuellen Sektors zu sehen sein.

Um im Bereich der Perronnutzlänge zusätzliche Kandelaber zu vermeiden, können die äussersten Sektorbezeichnungen auf den nächst folgenden Kandelaber verschoben werden, sofern sich ausserhalb dieser Bezeichnung kein Zugang befindet.



4.4 Point of Interest (POI).

Als POI werden Angaben zu wichtigen Zielen im Stadtraum und übergeordnete Einrichtungen am Bahnhof (Police, Tourist Service usw.) bezeichnet. In der Signaletik werden Angaben zu POI als Textinformationen aufgeführt. Es werden alle Ausgänge ausgewiesen. Es können bis zu drei POI in der Wegweisung in einer Spalte erscheinen. Die Reihenfolge der Ausgänge wird über die Wortlänge definiert, wobei das kürzeste Ziel zuoberst genannt wird. Bei mehr als drei Ausgängen werden weitere Spalten angelegt.

Grundsätzlich wird die Schriftgrösse C für Ziele ausserhalb des Bahnhofs verwendet. Die Schriftgrösse B ist für Einrichtungen im Bahnhof einzusetzen. In Ausnahmefällen, wenn nur ein Ziel ausserhalb des Bahnhofs angegeben wird, kann auch die Schriftgrösse B verwendet werden.



Museum

Beispielhafte Darstellung zum Umgang mit Points of Interest (POI).

Ausgänge/Ziele im Stadtraum (links), Einrichtungen am Bahnhof (rechts).

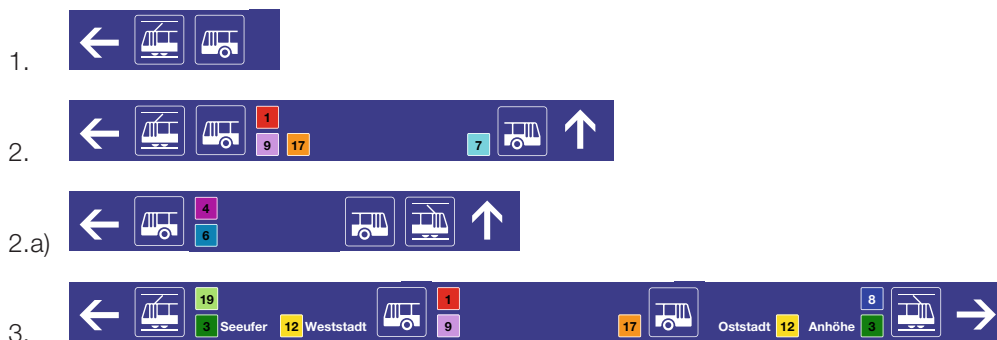
4. Elemente.

4.5 Anschlussmobilität/ÖV.

Die schlüssige Wegweisung vom Gleis zur Anschlussmobilität folgt dem Grundsatz des «Bündelns» von Informationen. Am Anfang des Wegs werden die Informationen mit möglichst wenigen Piktogrammen zusammengefasst. Im Bahnhof werden entlang des Weges die Informationen zur Anschlussmobilität detaillierter dargestellt und situativ auf lokale Gegebenheiten abgestimmt.

Aufbau einer Wegweisung Anschlussmobilität/ÖV

1. Können alle Verkehrsmittel des ÖV unter einer Richtungsangabe zusammengefasst werden, werden nur die Piktogramme der jeweiligen Verkehrsmittel angegeben (Tram, Bus).
2. Befinden sich alle Verkehrsmittel (Tram oder Bus) einer Linie (Nummer) am selben Abfahrtsort, wird die Linie mit der entsprechenden Nummer und der vom jeweiligen Betreiber definierten Kennfarbe angegeben.
 - 2a. Befinden sich die Abfahrtsorte des ÖV an unterschiedlichen Orten, muss in der Wegweisung differenziert werden. Zweigen nur einzelne Linien ab, werden diese mit den Nummern ausgewiesen. Die übrigen Verkehrsmittel des ÖV werden weiterhin mit dem jeweiligen Piktogramm zusammengefasst (Sonderfall).
3. Befinden sich die Verkehrsmittel (Tram oder Bus) einer Linie (Nummer) an unterschiedlichen Abfahrtsorten, wird für jede Fahrtrichtung zusätzlich zur Nummer noch die Zielhaltestelle angegeben.



Beispielhafte Darstellung des Aufbaus eines Pfads für Nahverkehr.

4.6 Metroschilder und Bahnhofanschriften.

15

Das Metroschild zeigt auf dem Perron Reisenden aus einer Distanz von circa 20 m den Bahnhofnamen an.

4.6.1 Grössen und Positionierung.

Die Schilderhöhe beträgt 250 mm. In Ausnahmefällen, ausschliesslich in grossen Gleishallen und an Masten oder Stützen montiert, kann die Schilderhöhe von 500 mm eingesetzt werden.

Die Metroschilder sind parallel zum Gleis montiert und wiederholen sich über die ganze Perronlänge. Der Abstand von Schild zu Schild beträgt 45 bis 60 m.

Metroschilder werden an bestehenden Masten, Stützen oder Kandelabern angebracht. Damit der Bahnhofname von beiden Seiten lesbar ist, werden zwei Schilder jeweils Rücken an Rücken montiert.

Musterstadt

4. Elemente.

4.7 Richtungspfeile.

Alle Wegweiser werden mit einem Richtungspfeil versehen. Der Richtungspfeil wird als übergeordnete Information ohne Umrisslinie dargestellt und allen anderen Informationen vorangestellt. Für das Piktogramm «Pfeil» sind insgesamt acht verschiedene Ausrichtungen verfügbar, die gemäss nachfolgenden Kriterien eingesetzt werden:

	nach links
	nach rechts
	gerade aus (Standard), nach oben
	gerade aus (Sonderfall bei Schildern mit Deckenmontage), nach unten
	nach rechts aufwärts in Verbindung mit Treppen/Rolltreppen/Rampen
	nach links aufwärts in Verbindung mit Treppen/Rolltreppen/Rampen
	nach links abwärts in Verbindung mit Treppen/Rolltreppen/Rampen
	nach rechts abwärts in Verbindung mit Treppen/Rolltreppen/Rampen

4.8 Werkzeug «Editor».

Der «Editor» ist ein Online-Werkzeug zur Unterstützung der Planung und Verwaltung von Signaletikprojekten an SBB Bahnhöfen. Mit dem Editor werden Signaletikprojekte angelegt, Schilder nach Standorten aufgebaut und verwaltet. Der Editor ist kein alleiniges Planungs- oder Verwaltungswerkzeug. Die im Editor angelegten Projekte sind durch Positionspläne, Bilddokumentationen und ggf. weiteren erläuternden Dokumenten zu ergänzen. Für eine verlässliche Verwaltung der Signaletik ist eine sorgfältige Bestandsaufnahme, eine präzise Abstimmung von Inhalten, die Definition von Standorten in Editor und Positionsplan sowie das standortgenaue Prüfen der angelegten Projekte vor Ort erforderlich. Das Anwenden des Editors setzt Fachkompetenz in der Planung von Signaletikprojekten voraus.

Der Editor vereinheitlicht und vereinfacht den Planungsprozess. Er ist zum einen Werkzeug für die Dokumentation von Signaletikprojekten und zum anderen Grundlage für Prüfung von Signaletikprojekten durch die Projektleitung oder Fachstelle.

Handhabung und Verwaltung erfolgen schrittweise nach einem festgelegten Prinzip. Im Editor werden Signaletikprojekte für jeden Bahnhof angelegt. Innerhalb der Projekte werden Standorte definiert. Für jeden Standort werden Wegweiser, Zielbestätigung oder Hinweise angelegt. Die einzelnen Anwendungen werden inhaltlich positionsgenau individuell aufgebaut.

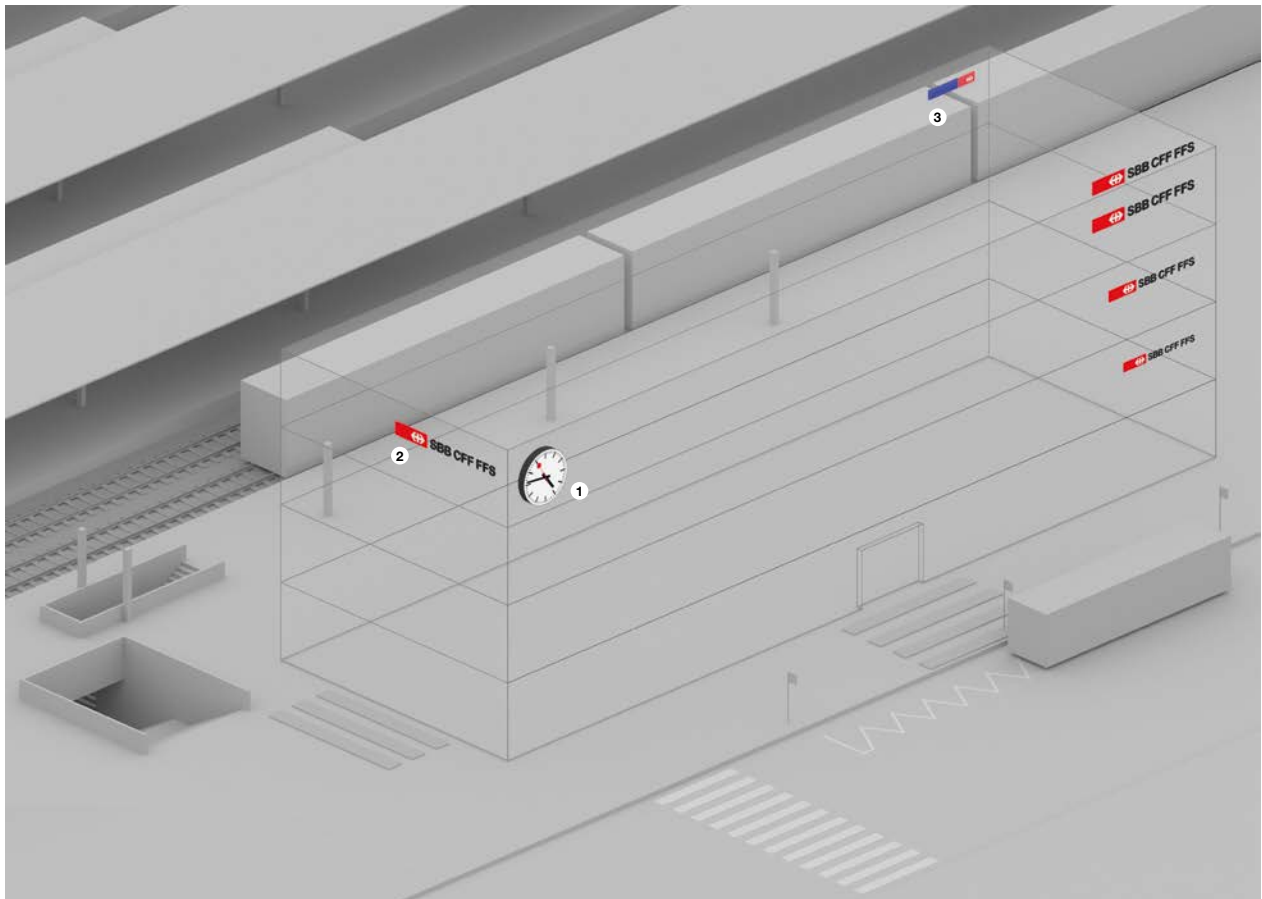
5. Prinzipien.

5.1 Anschriften Grossbahnhof.

Grossbahnhöfe werden zum Stadtraum nur mit dem SBB Leuchtlogo gekennzeichnet (siehe Richtlinie Architektur Link im Anhang). Haupteingänge werden durch das Anbringen einer Uhr betont. Bei Grossbahnhöfen mit mehreren Eingängen werden alle Eingänge mit dem SBB Leuchtlogo gekennzeichnet. Die Anordnung der einzelnen Komponenten erfolgt von links nach rechts. Die Uhr wird links oben, das SBB Leuchtlogo rechts angeordnet. Grösse und Position von Uhr und Logo werden auf die Dimension der Architektur des Bahnhofsbauwerks und die Höhenlage an der Fassade abgestimmt. Ergänzend können bei der Bahnhofeinfahrt Bahnhofsanschriften platziert werden. Dies kann an den Perrondachenden oder an seitlichen Gebäuden und Stützmauern erfolgen (Richtlinie Architektur Link im Anhang).



17



Kennzeichnung von Grossbahnhöfen mit SBB Leuchtlogo und SBB Uhr.

5. Prinzipien.

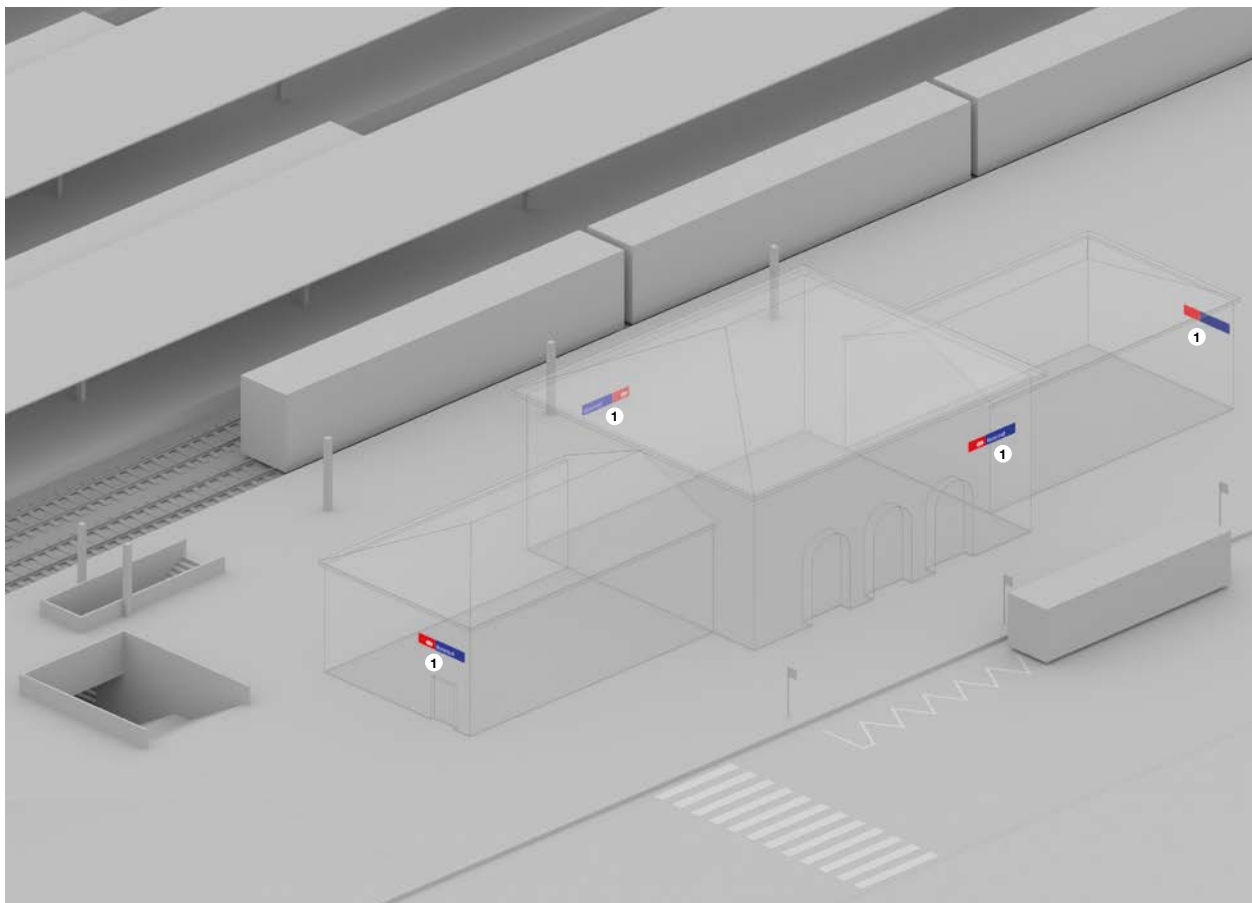
5.2 Anschriften Mittlere und Kleine Bahnhöfe.

①



18

Die Platzierung der Anschrift ist von der Architektur und vom städtebaulichen Kontext des Bahnhofs abhängig. Gekennzeichnet wird grundsätzlich die Hauptfassade des Bahnhofs. Ergänzende Bahnhofanschriften zum Gleis oder in Bereichen des Zugangs zur Bahn sind im Einzelfall zu prüfen. Die Platzierung der Bahnhofanschrift ist situativ auf die Architektur abzustimmen.

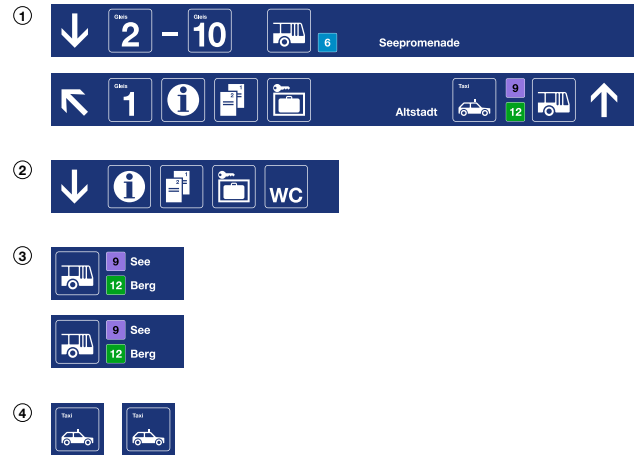


Einsatz Logo mit Bahnhofsnamen zur Kennzeichnung Mittlerer und Kleiner Bahnhöfe.

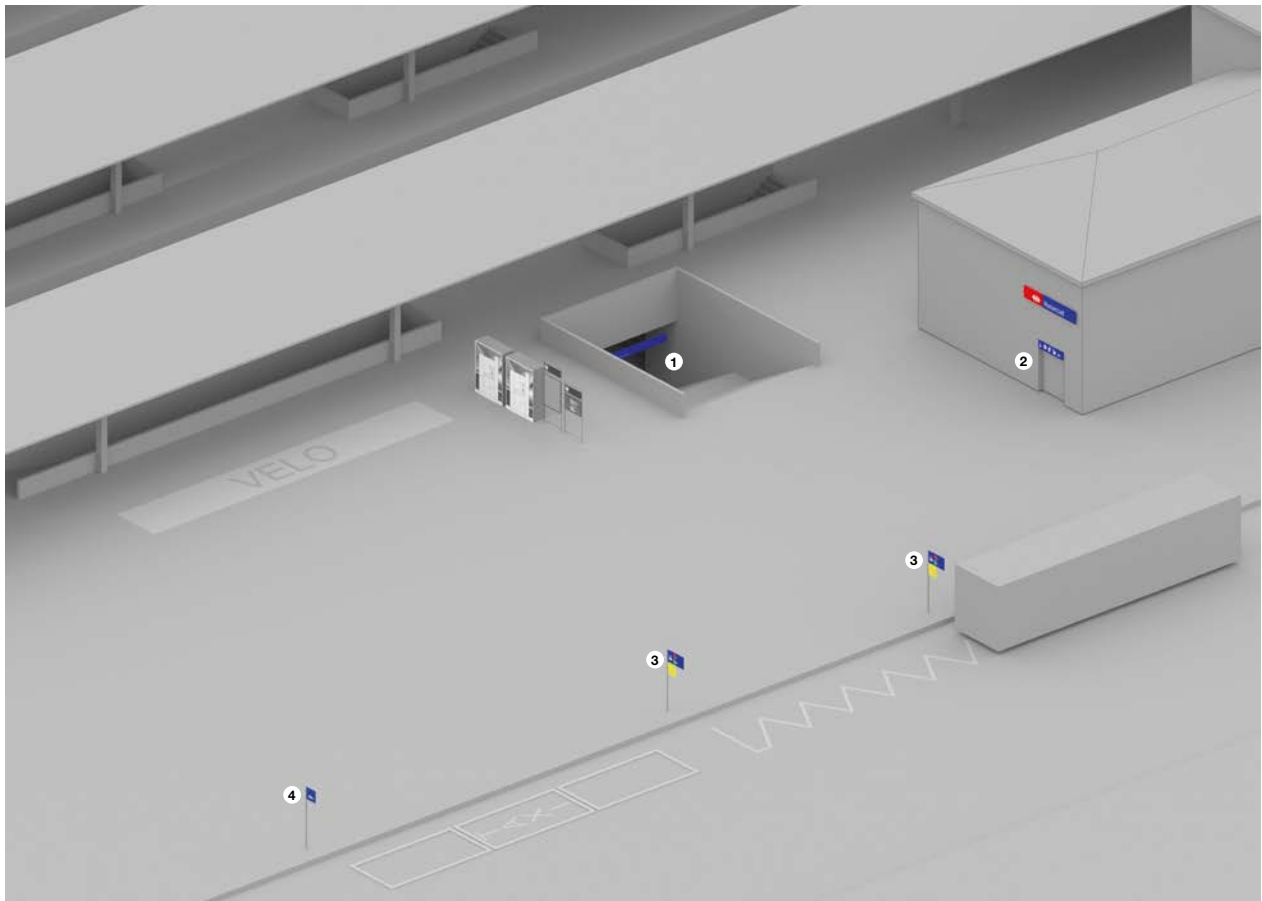
5. Prinzipien.

5.3 Bahnhof, Zugang.

An den Zugängen zum Bahnhof werden die notwendigen Informationen zur Reise und zu den Angeboten des Bahnhofs kommuniziert. An den Ausgängen werden die notwendigen Informationen für die nahtlose Weiterreise zur Anschlussmobilität angeboten. Um einen nahtlosen Übergang zum städtischen Raum und zum ÖV zu gewährleisten, müssen die lokalen Informationssysteme mit der Kundenführung der SBB koordiniert werden. Die Kennzeichnung der Anschlussmobilität des ÖV im unmittelbaren Umfeld des Bahnhof erfolgt wenn möglich über die offiziellen Piktogramme (Zielbestätigung) sowie über die Informationssysteme der lokalen ÖV-Betreiber.



19

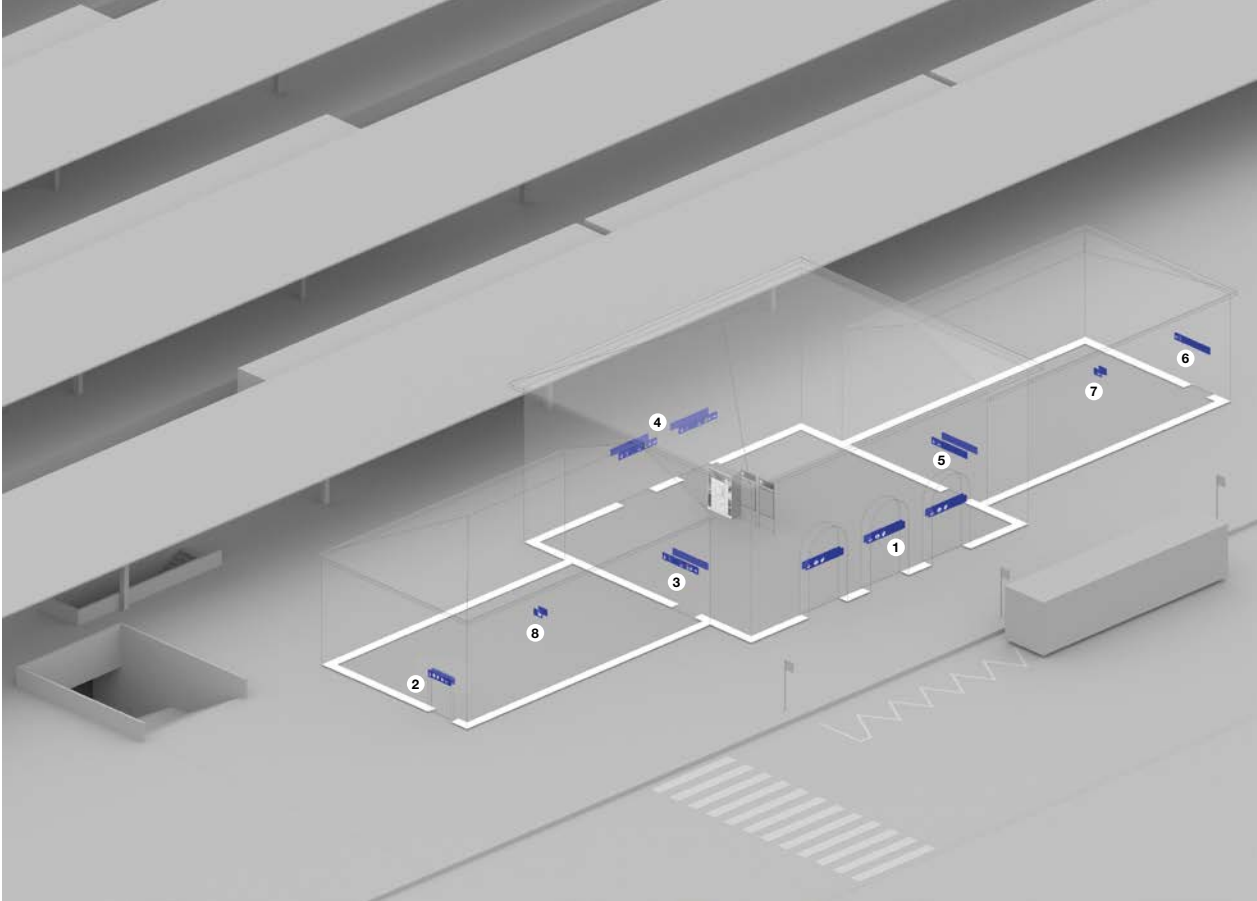
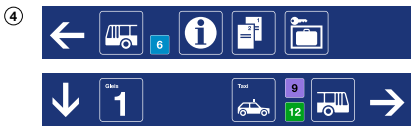
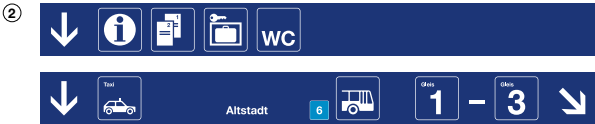
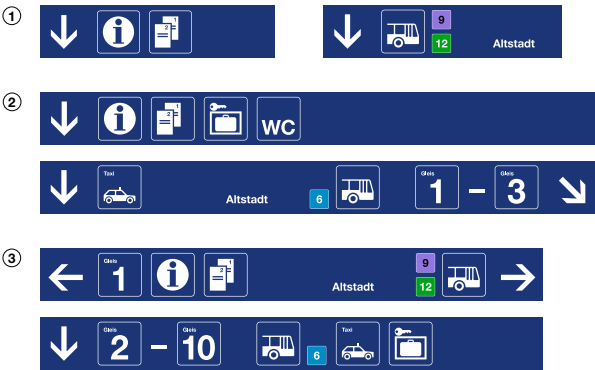


Situation Zugang zum Bahnhof.

5. Prinzipien.

5.4 Gebäude, Wegleitung.

Im Bahnhofsgebäude werden an allen Entscheidungspunkten Wegweiser eingesetzt. Die Wegweiser werden über Kopf quer zum Passantenstrom platziert.

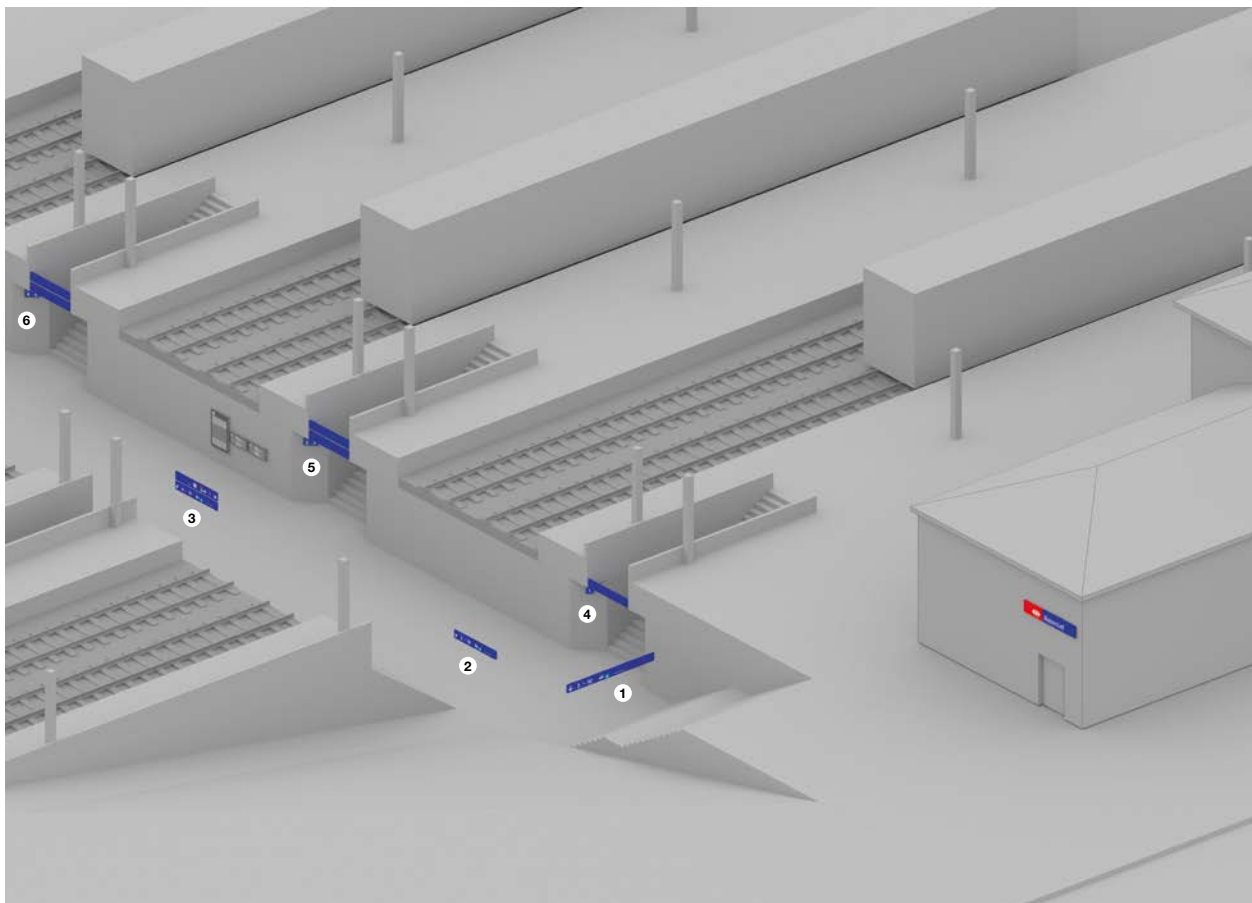
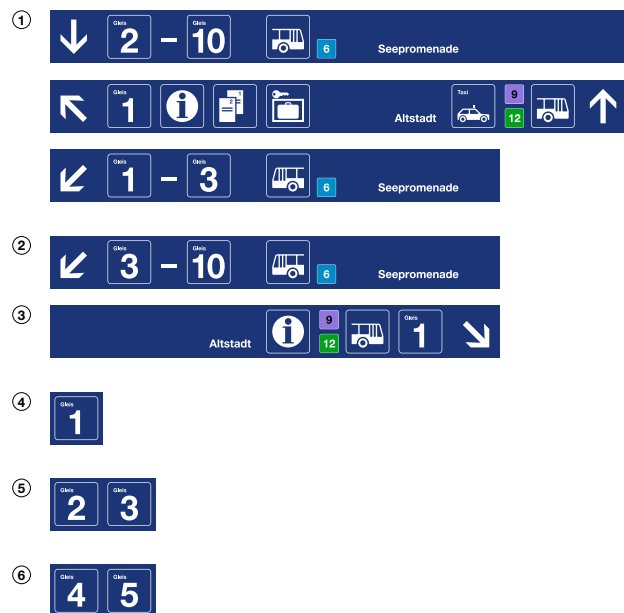


Situation Bahnhofsgebäude.

5. Prinzipien.

5.5 Personenunterführung/Zugang Perron.

In Personenunterführungen (PU) werden die Signaletik-elemente quer zum Passantenstrom platziert. Die Kennzeichnung der Gleise in der PU erfolgt in der Regel als Wandmontage auf den abgeschrägten Wandflächen. Die Wegweisung vom Perron zur Erschliessungszone erfolgt über Kopf quer zum Passantenstrom.

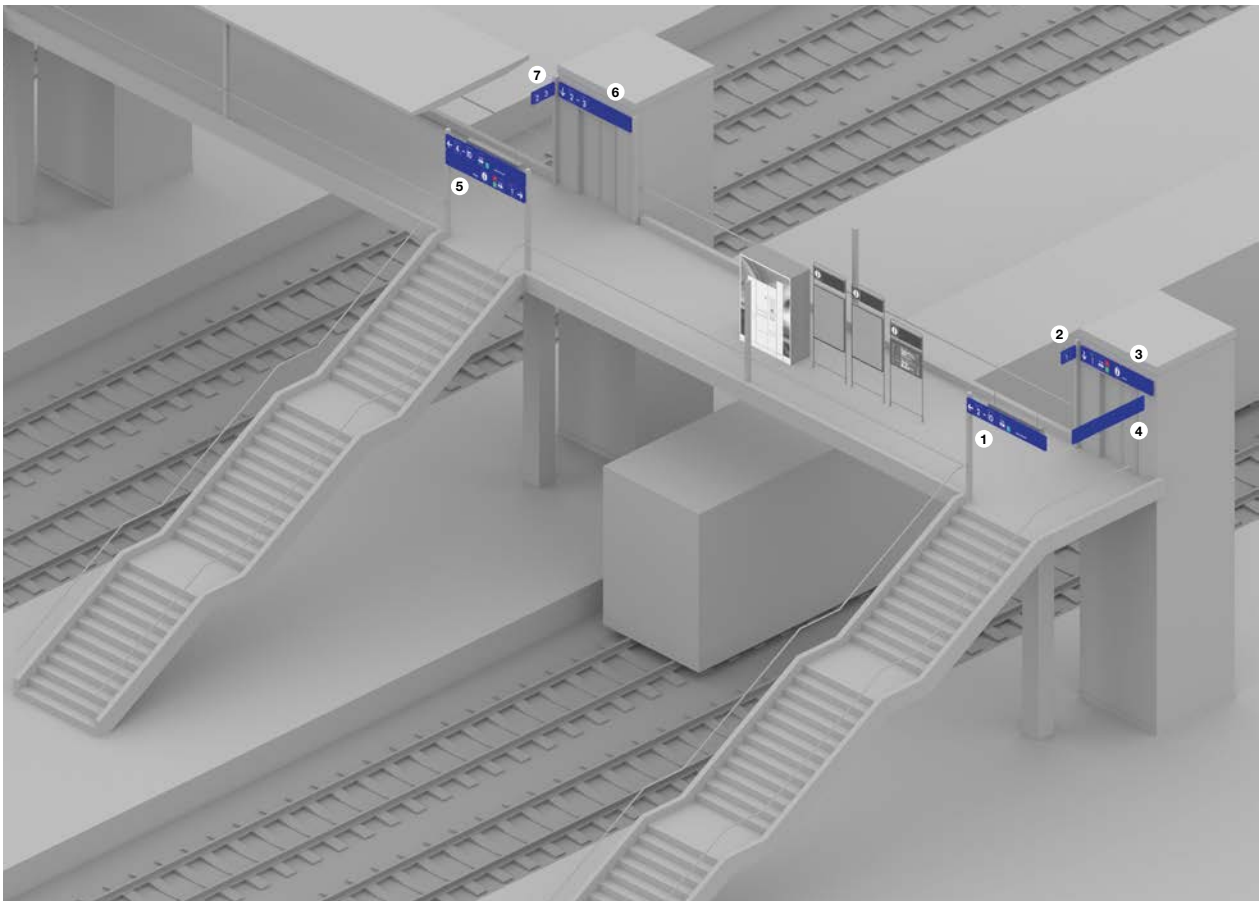
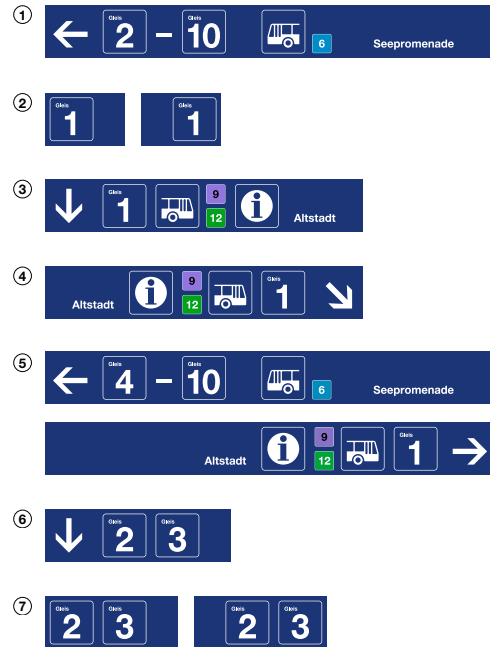


Situation Personenunterführung (PU).

5. Prinzipien.

5.6 Passerelle/Zugang zum Perron.

Die Signaletik auf Passerellen wird – sofern baulich möglich – wie in der Personenunterführung organisiert. Die Informationen der Signaletik werden quer zu den Passantenströmen platziert. Bei der Platzierung sind die konstruktiven Besonderheiten zu berücksichtigen.

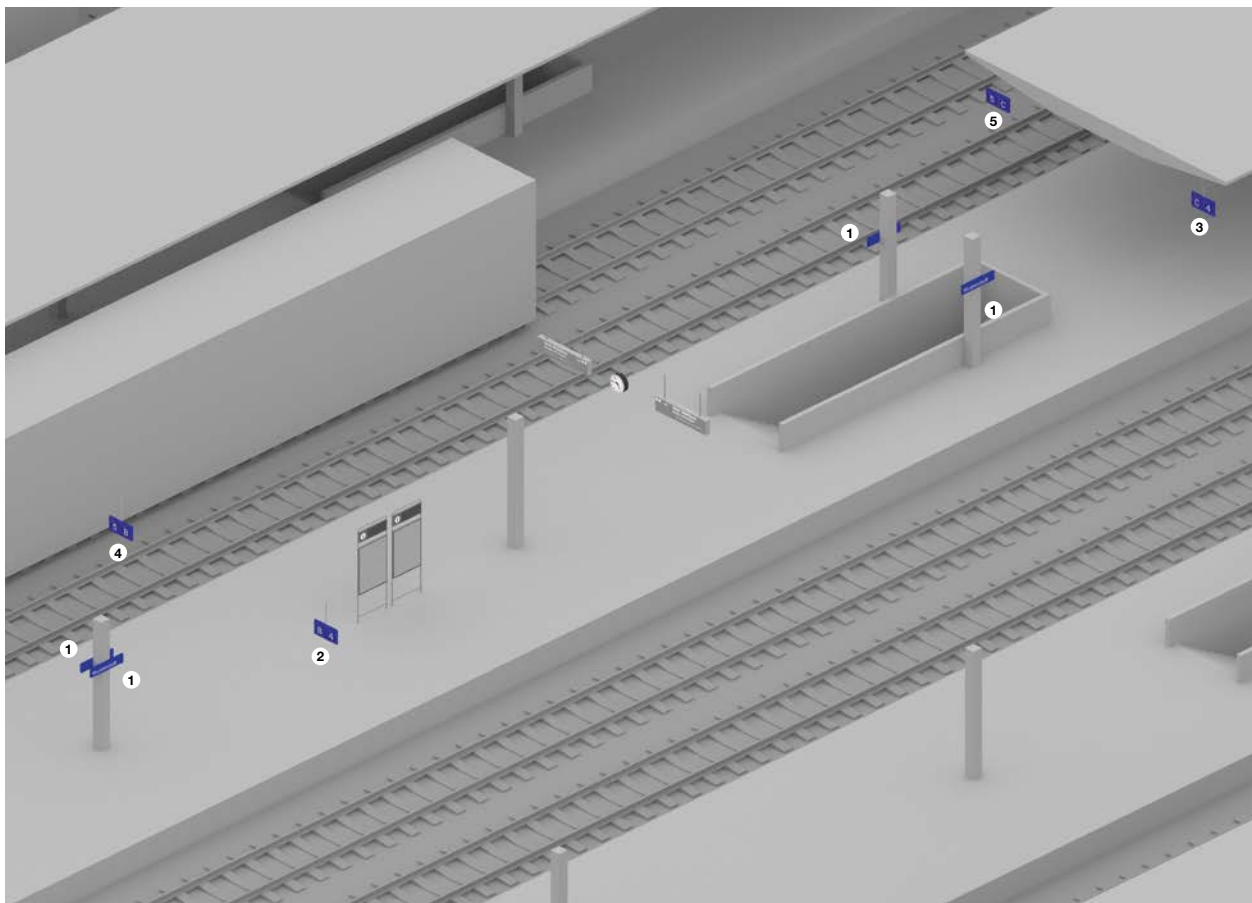


Situation Passerelle.

5. Prinzipien.

5.7 Perron.

Die Signaletik auf Perrons wird auf ein Minimum reduziert. Die Platzierung von Informationen auf dem Perron ist auf die Lage der Zugänge abzustimmen. Wichtige Informationen werden im Nahbereich der Zugänge quer zum Perron platziert. Ergänzende Informationen werden in der Achse längs zum Perron platziert. Die Signaletik auf dem Perron beschränkt sich sofern möglich auf die Kennzeichnung von Bahnhof (Metroschild), Gleisen und Sektoren.

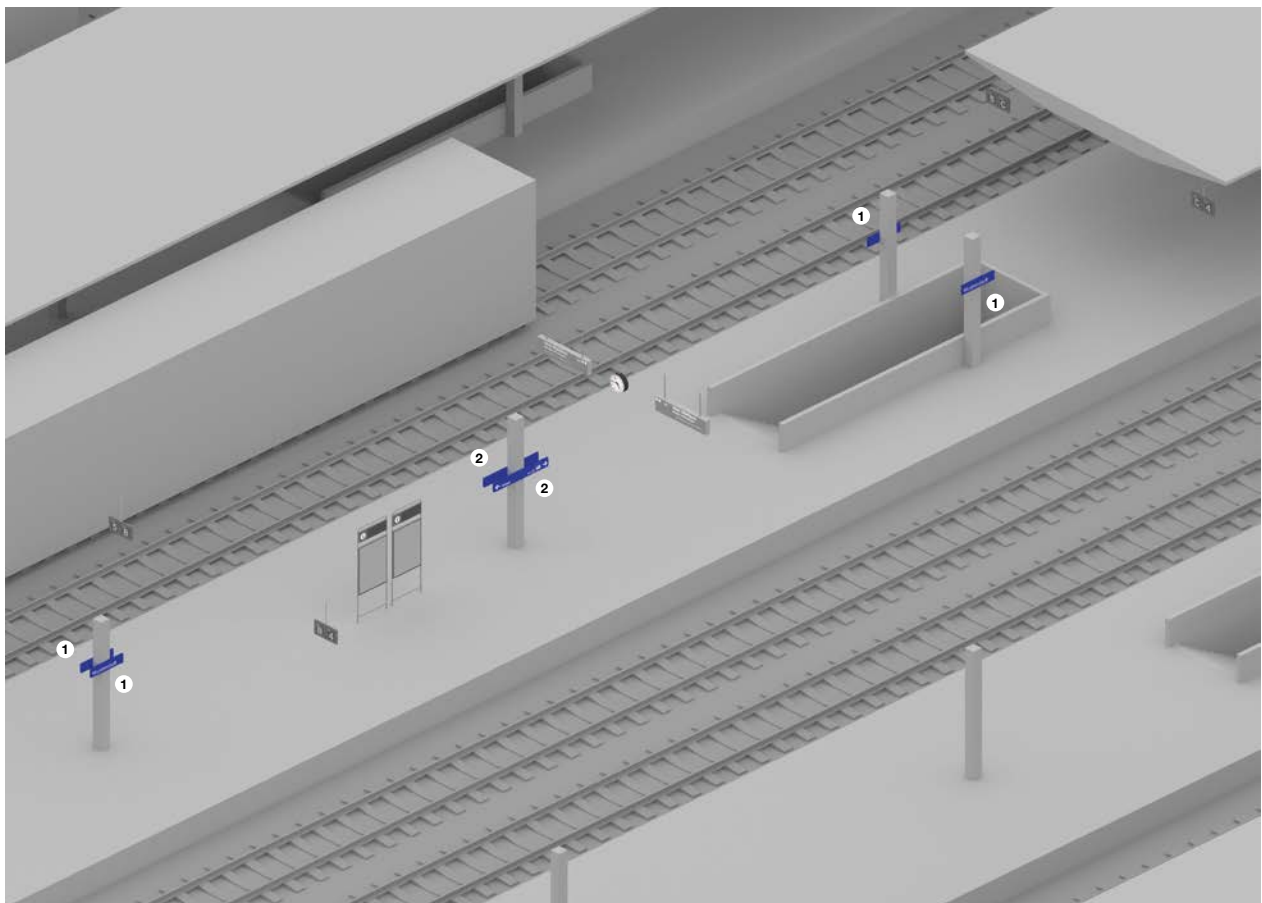


Situation Perron.

5. Prinzipien.

5.7.1 Ausnahmefall Entscheidungspunkt Perron.

Sind Ziele oder Anschlüsse des ÖV nur über bestimmte Ausgänge erreichbar, sind zusätzliche Informationen zur Unterscheidung nötig. Zur Differenzierung der Perronausgänge sind zusätzliche Wegweiser mit Informationen zu den Ausgängen und/oder zu den ÖV-Anschlüssen und/oder zum Bahnhofzentrum vorzusehen. Wegweiser mit detaillierten Informationen auf dem Perron werden nur im Sonderfall eingesetzt. Sie werden alternierend zu den Metroschildern platziert. Bei unübersichtlichen Situationen muss ergänzend auf den barrierefreien Zugang hingewiesen werden.



Situation Perron, Differenzierung Ausgänge.

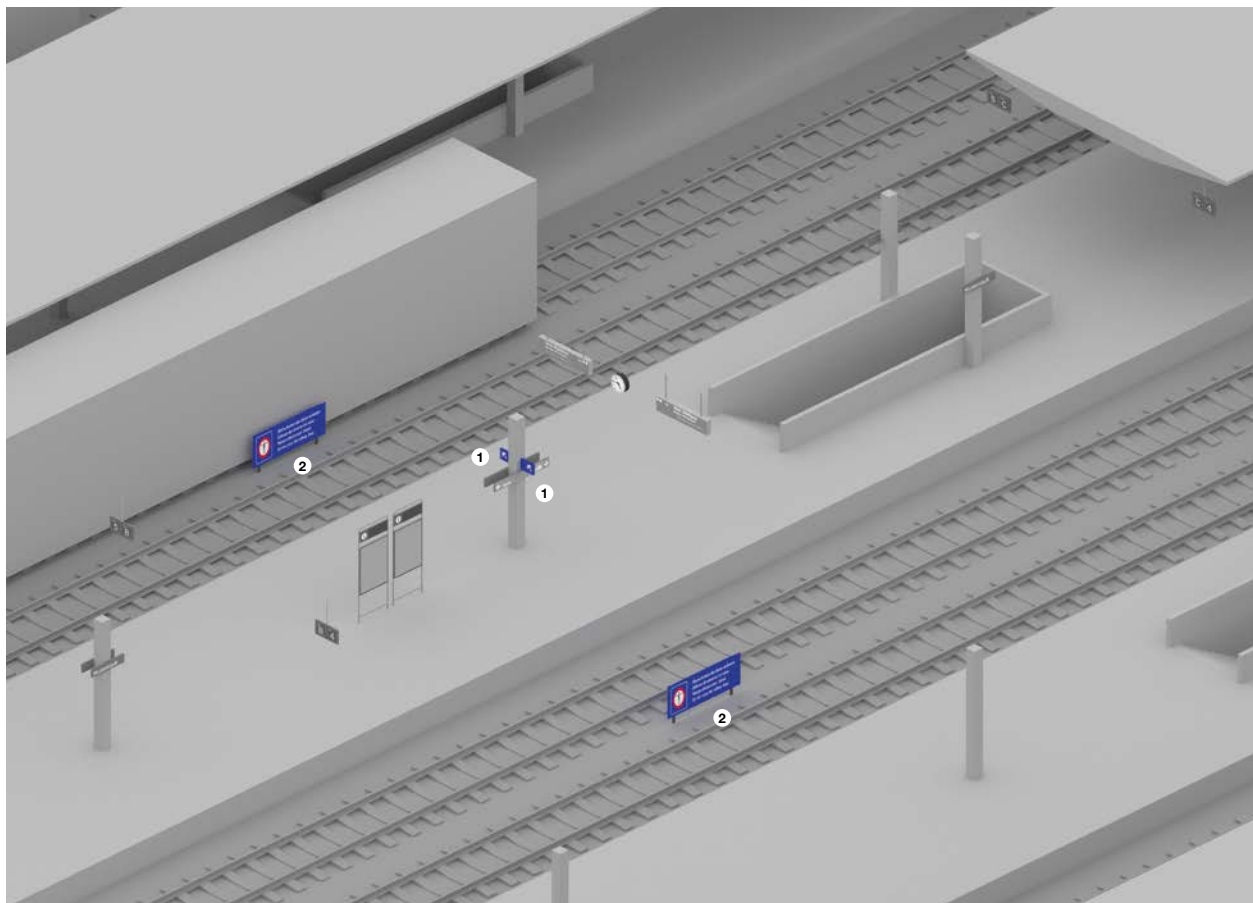
5. Prinzipien.

5.7.2 Perron, Gefahrenhinweise.

Aus Sicherheitsgründen kann sofern nötig auf dem Perron und im Gleisraum auf Gefahren hingewiesen werden. Auf dem Perron wird bei Bedarf das Piktogramm «Achtung Zug» platziert. Im Gleisraum wird die Verbotstafel «Überschreiten der Gleise verboten» eingesetzt.



25



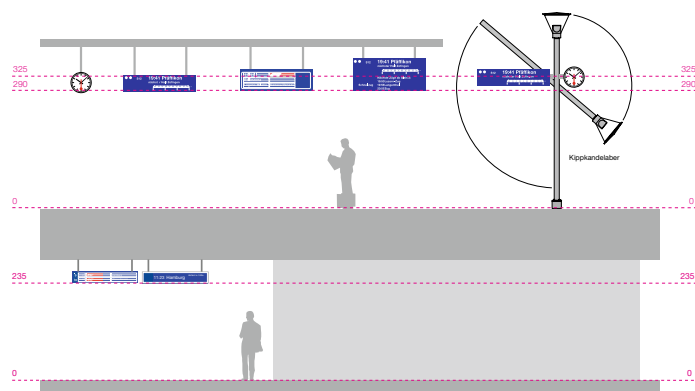
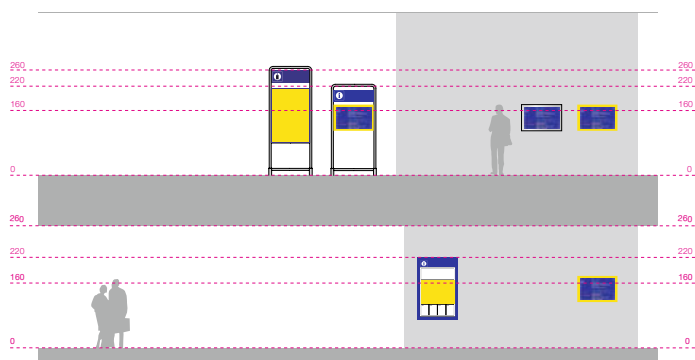
Situation Perron, Gefahrenhinweise.

5. Prinzipien.

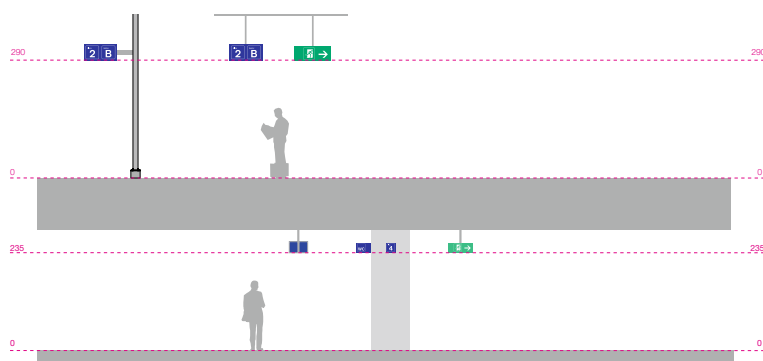
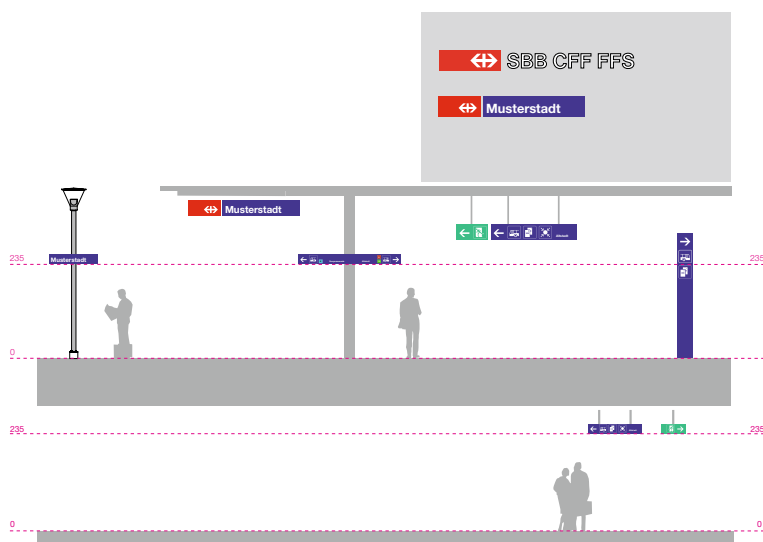
5.8 Höhengeometrien.

26

Die Platzierung der Informationen der Kundenführung am Bahnhof erfolgt nach einer definierten Höhengeometrie, die eine bestmögliche Lesbarkeit der Informationen gewährleistet. Die Höhengeometrie gilt für alle Bahnhöfe unabhängig von deren Grösse. Die Signaletik ist für jede Raumsituation an einem Bahnhof verbindlich an einer Höhenlinie auszurichten.



Höhengeometrie Kundeninformation.



Höhengeometrie Signaletik.

6. Weiterführende Dokumente.

- **SBB Signaletik Editor**
- **SBB Markenportal**
- **Richtlinie SBB Baustellenkommunikation**
- **Liste Sektorenausrichtung**
- **Richtlinie SBB Uhr**
- **Richtlinie Architektur**
- **Richtlinie SBB Shopping im Bahnhof**
- **Digital.sbb.ch**
- **Empfehlung V580**
- **SBB Logo**

SBB AG

Personenflüsse und Architektur
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern 65, Schweiz

entwicklung.bahnhof@sbb.ch
[sbb.ch](https://www.sbb.ch)