

# Richtlinie taktile Signaletik am Bahnhof.

Oktober 2021.



# Inhaltsverzeichnis.

2

<b>1. Allgemeines.</b>	<b>3</b>
1.1 Ausgangslage.	3
<b>2. Gestaltungsraster.</b>	<b>4</b>
2.1. Anordnung und Montage.	4
2.2. Profilschrift.	6
2.3. Brailleschrift.	6
2.4. Pfeile.	6
2.5. Ausprägung und Materialisierung.	7
<b>3. Treppen und Rampen.</b>	<b>8</b>
3.1. Informationen auf der Erschliessungsebene.	8
3.2. Informationen auf der Perronebene.	8
<b>4. Lifte.</b>	<b>9</b>
4.1 Liftkabine.	9
4.2. Informationen auf der Erschliessungsebene.	9
4.3. Informationen auf der Perronebene.	9
<b>5. Ideal Situationen.</b>	<b>11</b>
Mittelperron und Querung.	11
Haus- und Aussenperron, lotrecht.	12
Haus- und Aussenperrons, niveaugleicher Zugang.	13
Haus- und Aussenperron, parallel.	14
Haus- und Aussenperron, Zugang zu entfernten Gleisen.	15
Einsatz von zusätzlichen Informationen.	16

# 1. Allgemeines.

## 1.1 Ausgangslage.

Personen mit Seheinschränkung sind in den Bahnhöfen darauf angewiesen, sich orientieren zu können. Da für sie die visuelle Signaletik nur bedingt zugänglich ist, stellen wir ein taktilen Informationssystem zur Verfügung, das zur Orientierung beiträgt. Im Sinne der Konsistenz der beiden Orientierungssysteme ist es wichtig, dass wir beide Teile aufeinander abstimmen und Widersprüche vermeiden.

Die Auffindbarkeit der Informationsträger spielt eine wichtige Rolle, daher platzieren wir diese genau dort, wo sie von Personen mit Seheinschränkung gesucht werden. Im Speziellen ist dies an Handläufen am Anfang und am Ende von Treppen und Rampen sowie bei den Zugängen von Liftanlagen und in Liftkabinen, die als Zugang zu einem Perron genutzt werden.

Sämtliche taktilen Informationen geben wir mittels Profilschrift (ertastbare Grossbuchstaben) und Brailleschrift (ertastbare Punktschrift) an. Wenn wir weiterführende Ziele angeben, ergänzen wir diese Informationen mit einem vorgelagerten Richtungspfeil.

Die taktilen Informationsträger planen wir in Abhängigkeit mit der lückenlosen Führungskette.

## 2. Gestaltungsraster.

4

Die taktilen Schilder platzieren wir immer so, dass die Brailleschrift an der am Menschen abgewandten Handlaufseite platziert ist. Dies erleichtert das Ertasten der Brailleschrift mit den Fingern bei einer natürlichen Handhaltung «Abb. 1». Die Profilschrift platzieren wir demzufolge immer oben am Handlauf.

### 2.1. Anordnung und Montage.

Die taktilen Informationsträger befestigen wir immer ganz am Anfang oder am Ende des Handlaufs gemäss «Abb. 3». Die genaue Positionierung kann abhängig vom eingesetzten Handlauf und den örtlichen Gegebenheiten leicht variieren. Wir achten darauf, dass die Informationsträger, wenn möglich, nicht in der Nähe von Montagepunkten des Handlaufs platziert werden.

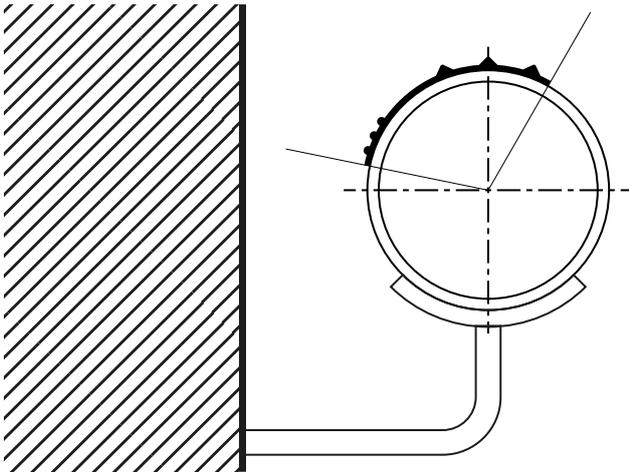


Abbildung 1: Platzierung an rundem Handlauf.

Die zusammengehörenden Schilder montieren wir mit einem Abstand von 10mm zueinander «Abb. 3».

Die zusätzlichen Informationen (Nahverkehr, Point of Interest, Information) platzieren wir losgelöst von den Gleis- und Sektorinformationen auf der schrägen Fläche des Handlaufs «Abb. 3». Damit ermöglichen wir den Personen mit Seheinschränkung, die Informationen einfach zu differenzieren.

Wir platzieren die Informationsträger so, dass die Profilschrift am Scheitelpunkt mittig ausgerichtet ist, siehe Linie A auf «Abb. 2».

## 2. Gestaltungsraster.

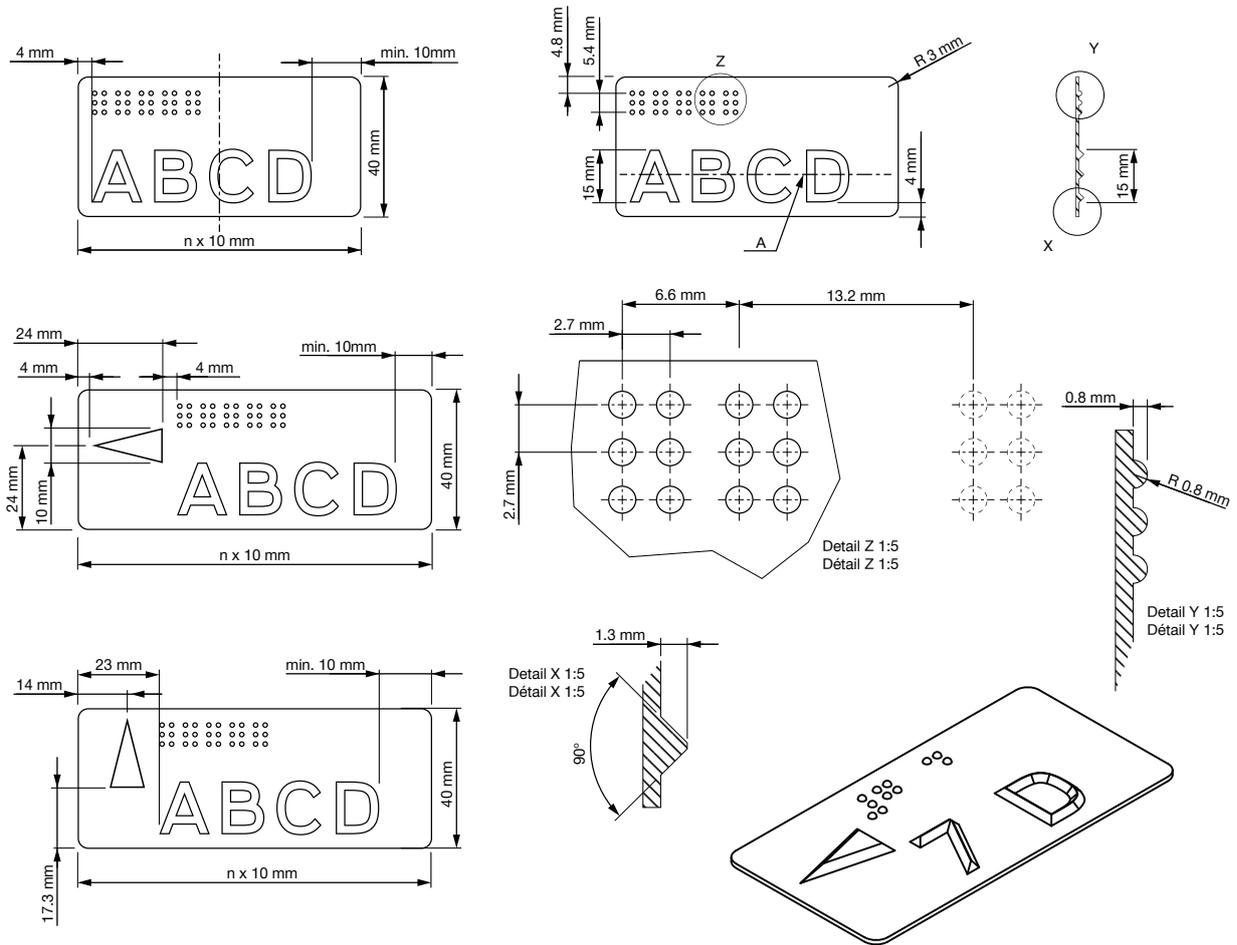


Abbildung 2: Vermassung Schriften und Pfeile auf taktilen Schild.

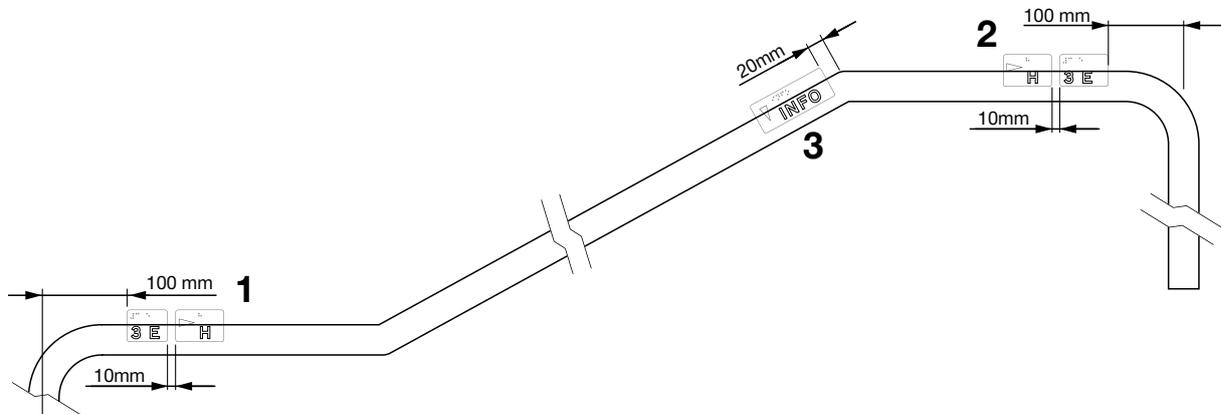


Abbildung 3: Platzierung der Informationsträger am Handlauf.

- 1: Informationen auf der Erschliessungsebene.
- 2: Informationen auf der Perronebene.
- 3: Zusätzliche Informationen auf der Perronebene.

## 2. Gestaltungsraster.

6

### 2.2. Profilschrift.

Als Profilschrift verwenden wir den Schriftschnitt «DBSV\_Profilschrift». Die Schrift wurde speziell für die taktile Erkennung und Unterscheidung von Normalschriftzeichen für blinde und sehingeschränkte Menschen entwickelt und getestet und kann unter [profilschrift.dbsv.org](http://profilschrift.dbsv.org) bezogen werden.

Die taktile Versalhöhe (Höhe des grossen Buchstabens «E») beträgt 12.3 mm gemessen an der Tastkante. Die Reliefhöhe ergibt sich aus der Stärke der Schriftzeichen und der definierten Geometrie und beträgt bei gegebener taktilem Versalhöhe 1.3 mm. Die Masse und Positionierung der Profilschrift gemäss «Abb. 2» halten wir verbindlich ein.

### 2.3. Brailleschrift.

Wir verwenden als Brailleschrift die Braille Vollschrift gemäss DIN 32986:2015-01. Die Masse aus «Abb. 2» halten wir verbindlich ein.

### 2.4. Pfeile.

Je nach dem ob wir einen Pfeil auf eine horizontale Fläche (Informationsträger an Handläufen) oder auf eine vertikale Fläche (Tableau oder Ruftaster bei Liftanlagen) platzieren, gibt er eine unterschiedliche Richtung an. Wir berücksichtigen dies bei der Wahl des Pfeils auf einem taktilen Informationsträger.

Wir beschränken uns aus Gründen der Ertastbarkeit auf die vier Grundrichtungen nach Oben, nach Unten, nach Rechts und nach Links «Abb. 4». Im Realkontext zeigt der Pfeil immer in die Richtung, in der das Ziel zu erreichen ist.

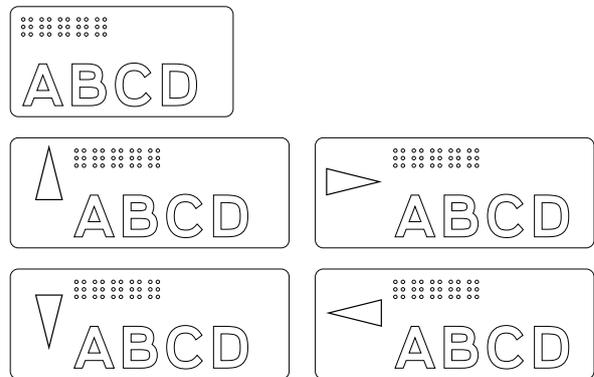


Abbildung 4: Mögliche Anordnung der Pfeile.

## 2. Gestaltungsraster.

### **2.5. Ausprägung und Materialisierung.**

7

#### **Informationsträger an Handläufen.**

Die Informationsträger werden aus Aluminium farblos eloxiert gefertigt. Wenn möglich, kleben wir die Informationsträger auf den Untergrund. Wenn das Kleben nicht möglich ist, können wir auf formschlüssige Verbindungen wie Nieten zurückgegriffen.

Bei geklebten Trägern wählen wir einen Klebstoff, der im ungedeckten Aussenbereich eine Nutzungsdauer von min. 10 Jahren gewährleistet.

#### **Informationsträger an Lifтанlagen und Liftkabinen.**

In Liftkabinen und bei Antritten zu Lifтанlagen verwenden wir kontrastreiche Informationsträger, da diese auch eine visuelle Funktion übernehmen. Um eine grösst mögliche Lesbarkeit zu gewährleisten, verwenden wir eine weisse Schrift auf schwarzem Grund unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben gemäss SN 16584-1:2017.

# 3. Treppen und Rampen.

## 3.1. Informationen auf der Erschliessungsebene.

### Gleisnummern.

Beim Antritt einer Treppe oder Rampe die auf einen Perron führt, kommunizieren wir primär die zu erreichenden Gleise und Sektoren. Diese Informationen dienen der Bestätigung, den richtigen Zugang für das gewünschte Gleis und die gewünschten Sektoren gewählt zu haben.

Bei Zugängen, die parallel zu den Gleisen auf den Perron führen, teilen wir die Gleisnummern auf den rechten und linken Handlauf auf und geben jeweils das näherliegende Gleis an <sup>«Abb. 10»</sup>. Damit geben wir bereits am Antritt des Zugangs die örtliche Aufteilung der Gleise auf dem Perron an.

Wenn der Zugang lotrecht zu den Gleisen auf den Perron führt <sup>«Abb. 11»</sup>, geben wir sämtliche Gleisnummern zusammen mit den Sektoren und Endsektoren (inkl. Richtungspfeil) an. Niveaugleiche lotrechte Zugänge mit nur einem Handlauf beschildern wir gemäss <sup>«Abb. 12»</sup>.

Parallele Zugänge auf einen Aussenperron beschildern wir auf dem dem Gleis zugewandten Handlauf gemäss <sup>«Abb. 13»</sup>.

Wenn der gegebene Perron als Zugang für weitere Gleise dient, die nicht direkt beim Aufgang liegen, geben wir diese Gleise zusätzlich an <sup>«Abb. 14»</sup>. Diese Gleisangaben ergänzen wir mit einem Richtungspfeil. Falls am Anfang dieser Gleise ein Handlauf vorhanden ist, bestätigen wir die Gleisangabe an diesem Punkt gemäss <sup>«Abb. 14»</sup>.

### Sektoren.

Kombiniert mit der Gleisnummer geben wir immer den aktuellen Sektor an, der beim Austritt des jeweiligen Zugangs auf dem Perron vorgefunden wird. Zusätzlich wird der letzte Sektor in Gehrichtung angegeben <sup>«Abb. 10»</sup>. Damit können Menschen mit Seheinschränkung Perronbereiche mit engen Platzverhältnissen ausweichen und sich bereits beim Antritt vergewissern, den richtigen Aufgang gewählt zu haben.

Bei niveaugleichen Zugängen mit nur einem Handlauf geben wir auf Perronseite in beide Richtungen kombiniert mit einem Richtungspfeil den letzten Sektor an <sup>«Abb. 12»</sup>.

## 3.2. Informationen auf der Perronebene.

### Gleis- und Sektorangaben.

Beim Austritt des Zugangs auf dem Perron wiederholen wir die Gleis und Sektor Informationen der Erschliessungsebene. Diese Informationen dienen mitunter auch zur Orientierung von Reisenden, die auf dem gegebenen Perron angekommen sind und umsteigen wollen.

Nebst den Gleis und Sektor Angaben geben wir bei Bedarf zusätzliche Informationen zu Zielen an, die über den gegebenen Abgang erreicht werden können.

### Zusätzliche Informationen.

Bei grossen Bahnhöfen (Klasse [a] der SBB Infrastruktur gemäss R I-50128) bedarf es oft weiteren Informationen zur Orientierung <sup>«Abb. 15»</sup>. Diese Informationen setzen wir zurückhaltend ein und stimmen diese immer mit fachkundigen Personen der regionalen Beratungsstelle für hinderisfreie Architektur ab.

Zusätzliche Informationen geben wir nur auf dem Perron an, auf der Erschliessungsebene verzichten wir darauf.

Zusätzliche Informationen können folgende Ziele enthalten (Liste abschliessend).

- **Nahverkehr:** Falls der Nahverkehr nicht über den zentralen Bahnhofsbereich (oft in Richtung der tiefsten Gleisnummer zu erreichen) liegt, verweisen wir darauf.
- **Point of Interest:** Orte mit grossem öffentlichem Interesse können zu der besseren Orientierung beitragen. Um die Informationsmenge überschaubar zu halten, kommunizieren wir nur Orte, die von vielen Personen mit Seheinschränkung aufgesucht werden. Wir achten darauf, dass nur gängige Abkürzungsformen verwendet werden (z.B. Strasse zu Str.), so können wir gewährleisten, dass auch ortsunkundige Reisende die Informationen nutzen können.
- **Information:** Wenn der zentrale Informationsbereich nicht in Richtung der tiefsten Gleisnummer liegt, verweisen wir mit dem Text «INFO» auf die zentrale Richtung. Diese Information ersetzt die Hinweise zum Nahverkehr, sofern beide Ziele in derselben Richtung liegen.

## 4. Lifte.

### 4.1 Liftkabine.

In der Liftkabine geben wir für jedes zu erreichende Stockwerk Informationen an. Bei der Perron Ebene sind dies die zu erreichenden Gleise, der aktuelle Sektor und der letzte Sektor in eine Richtung inkl. des Richtungspfeils «Abb. 5», «Abb. 6». Bei Liften mit nur einer Tür geben wir den letzten Sektor in Richtung Türe an, bei Liften mit zwei Türen geben wir den letzten Sektor an, der näher an der aktuellen Position liegt.

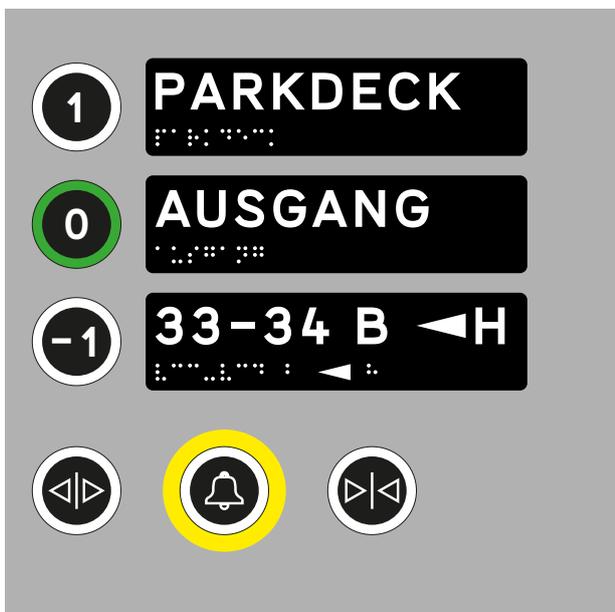


Abbildung 5: Lift Tableau mit Stockwerk Taster.



Abbildung 6: Lift Tableau mit Richtung Taster.

### 4.2. Informationen auf der Erschliessungsebene.

Beim Zutritt zu Liften (ausserhalb der Liftkabine) geben wir die zu erreichenden Gleise und den Sektor an, in dem der Lift auf den Perron führt.

Die Informationen platzieren wir in unmittelbarer Nähe zum Ruftaster «Abb. 7», «Abb. 8».

### 4.3. Informationen auf der Perronebene.

Da wir auf dem Tableau die Ausrichtung der Gleise nicht angeben können (welches Gleis ist auf welcher Seite des Perrons), geben wir diese Information an den Handläufen in der Lift Kabine an. Dabei platzieren wir die Informationen für sämtliche zu erreichenden Gleise am Ende des jeweils rechten Handlaufs beim Verlassen des Lifts «Abb. 9».



Abbildung 7: Ruftaster mit nur einem Ziel.

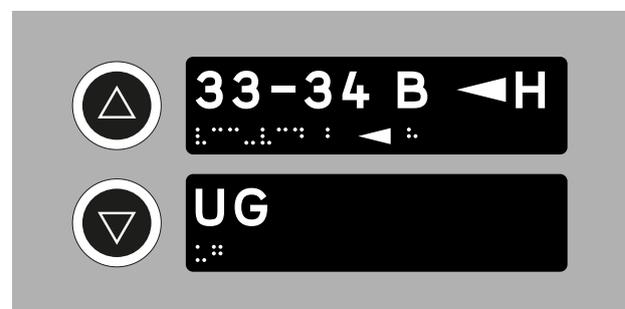


Abbildung 8: Ruftaster mit mehreren Zielen.

# 4. Lifte.

10

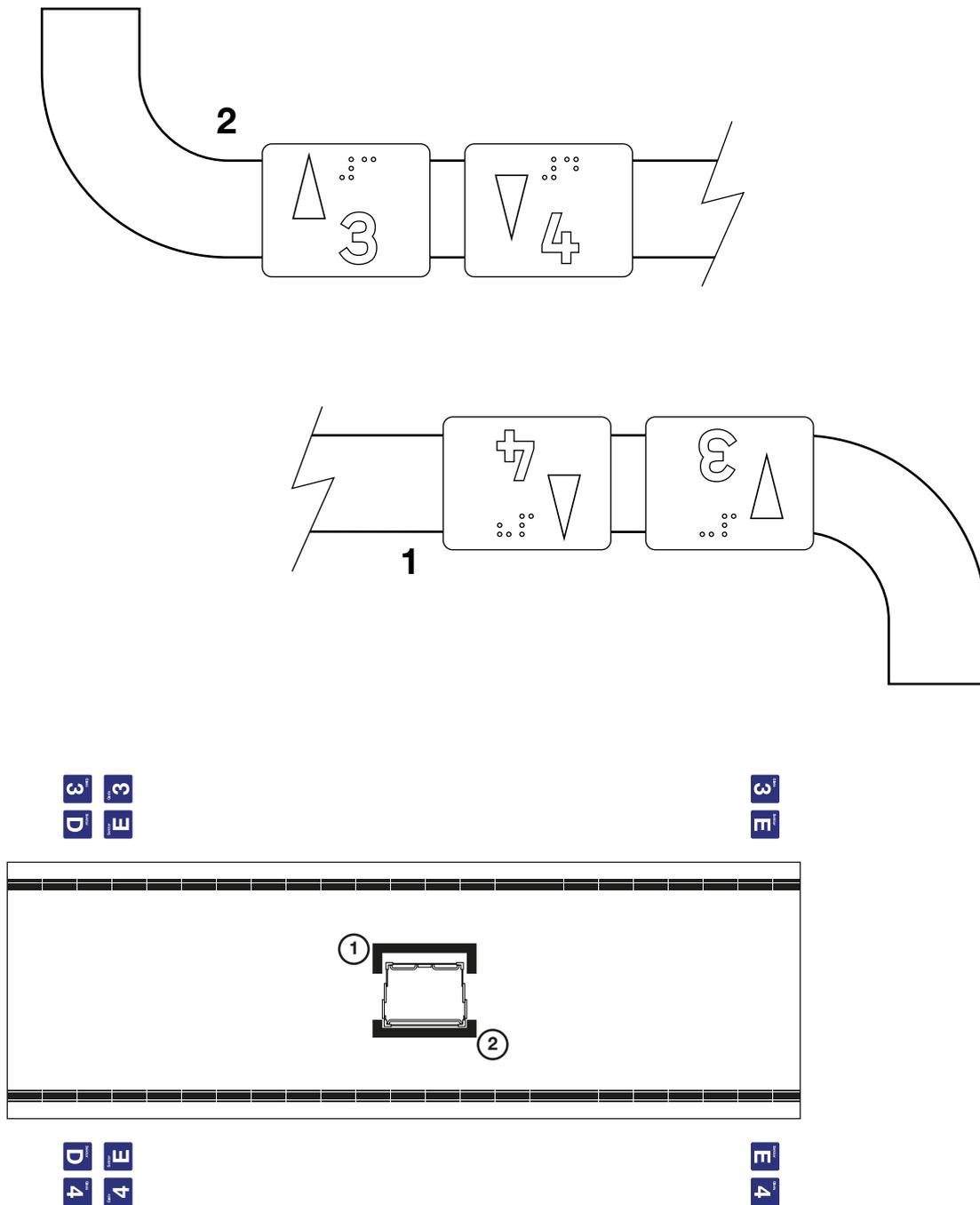


Abbildung 9: Ausrichtung der Gleise in der Lift Kabine.

## 5. Ideal Situationen.

### Mittelperron und Querung.

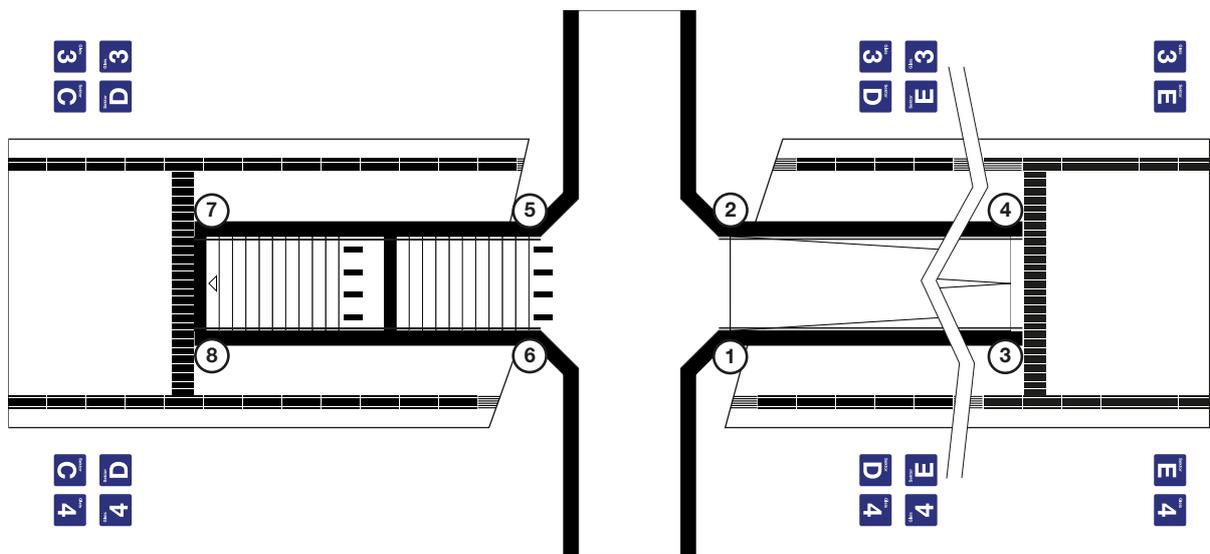
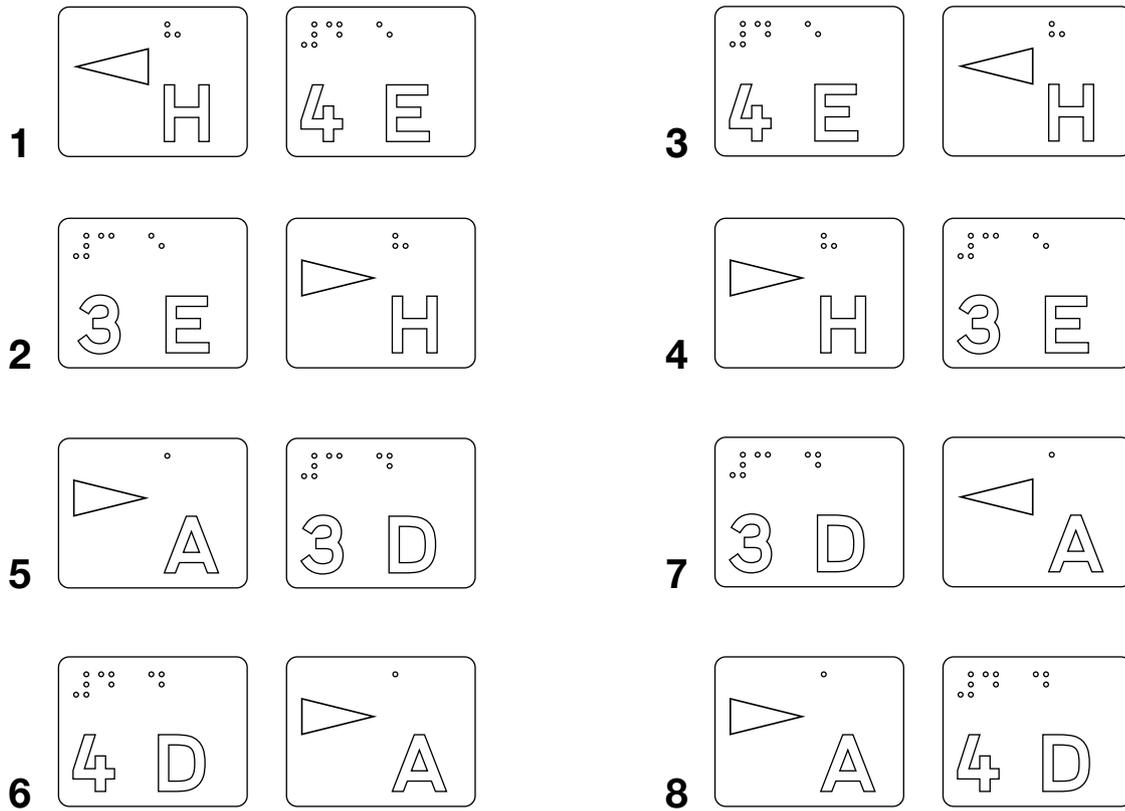


Abbildung 10: Mittelperron mit Treppe und Rampe.

# 5. Ideal Situationen.

12

## Haus- und Aussenperron, lotrecht.

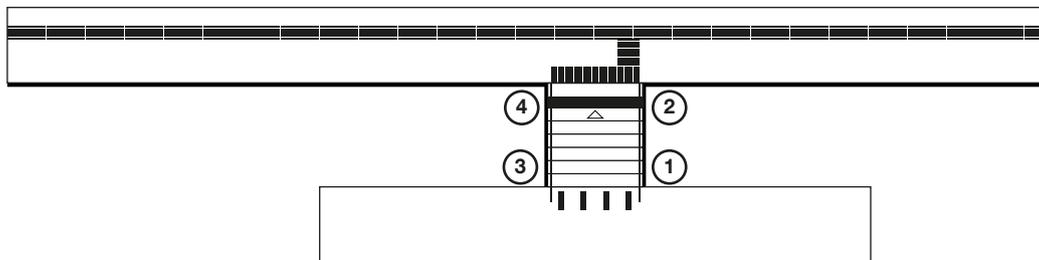
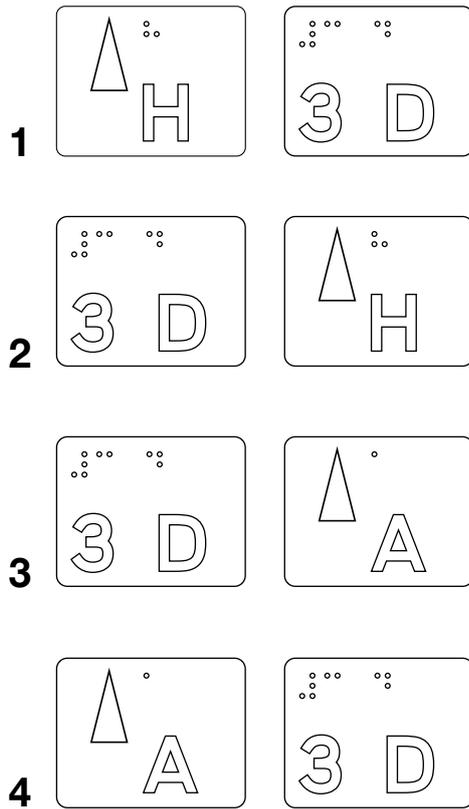


Abbildung 11: Zugang lotrecht zu den Gleisen.

# 5. Ideal Situationen.

Haus- und Aussenperrons, niveaugleicher Zugang.

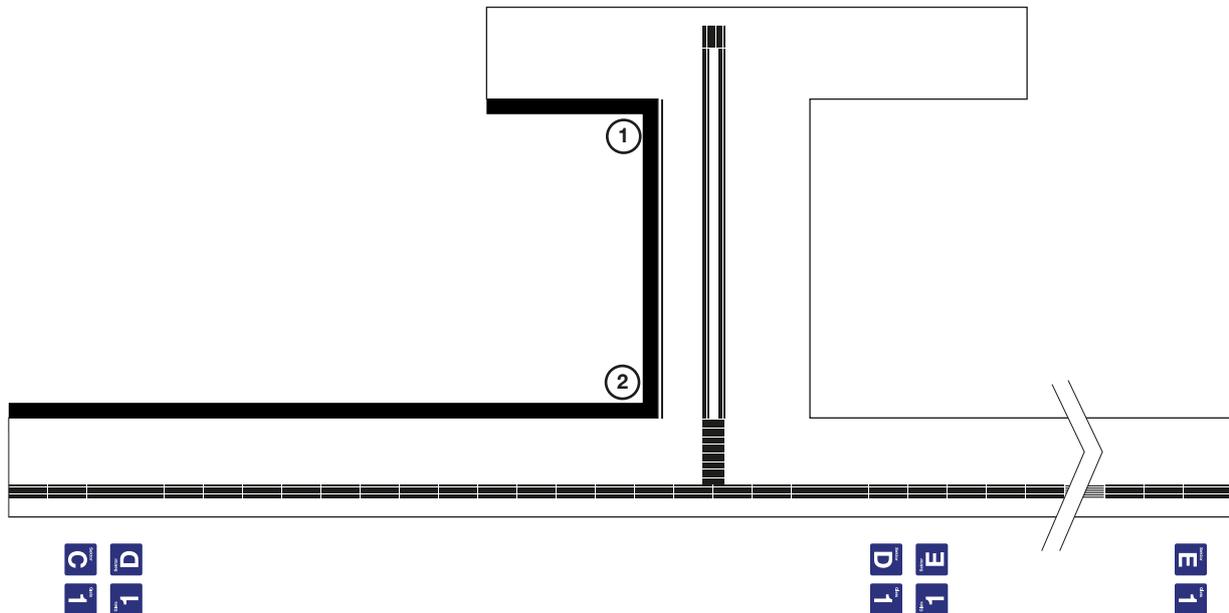
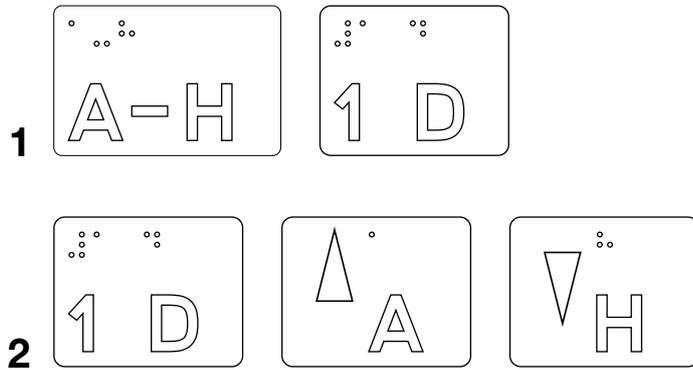


Abbildung 12: Niveaugleicher Zugang zu Aussenperron.

# 5. Ideal Situationen.

14

Haus- und Aussenperron, parallel.

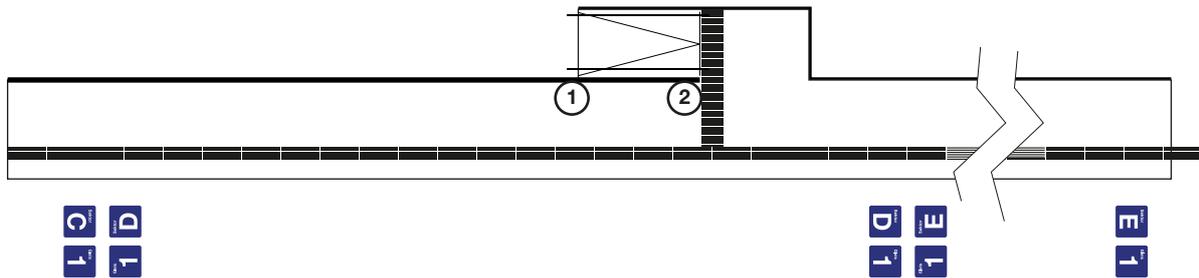
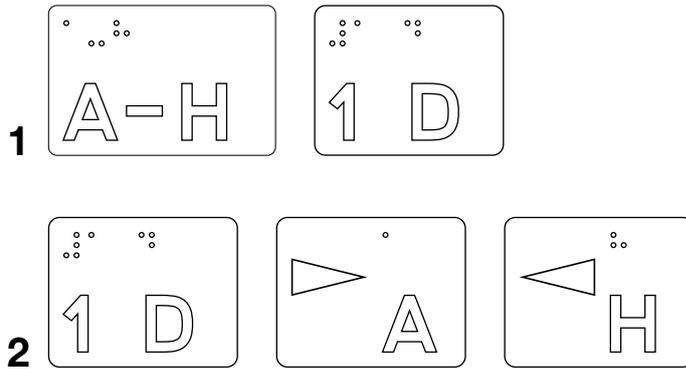


Abbildung 13: Paralleler Zugang zu Aussenperron.

# 5. Ideal Situationen.

Haus- und Aussenperron, Zugang zu entfernten Gleisen.

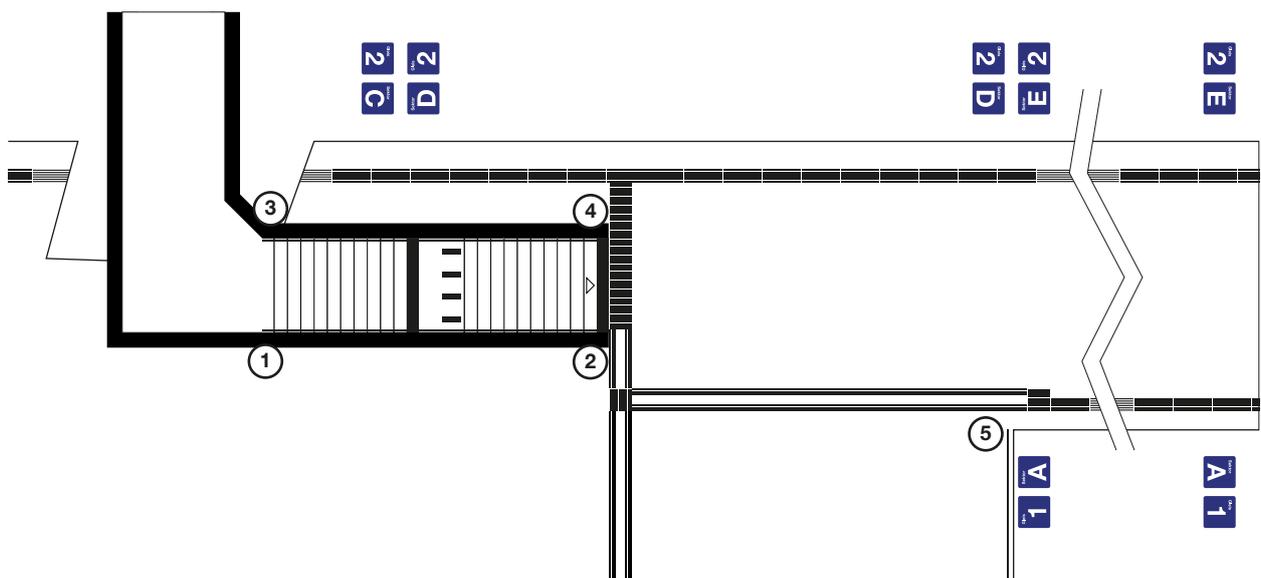
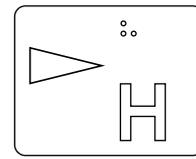
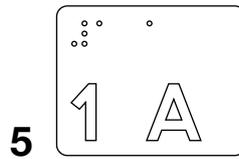
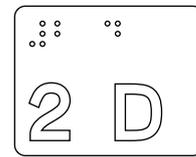
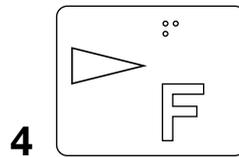
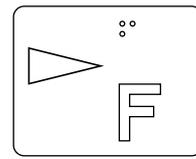
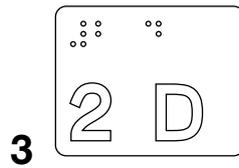
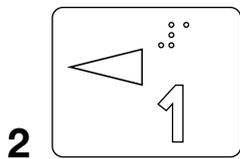
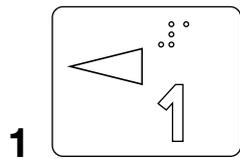


Abbildung 14: Zusätzliche Gleise über Aufgang.

# 5. Ideal Situationen.

16

Einsatz von zusätzlichen Informationen.

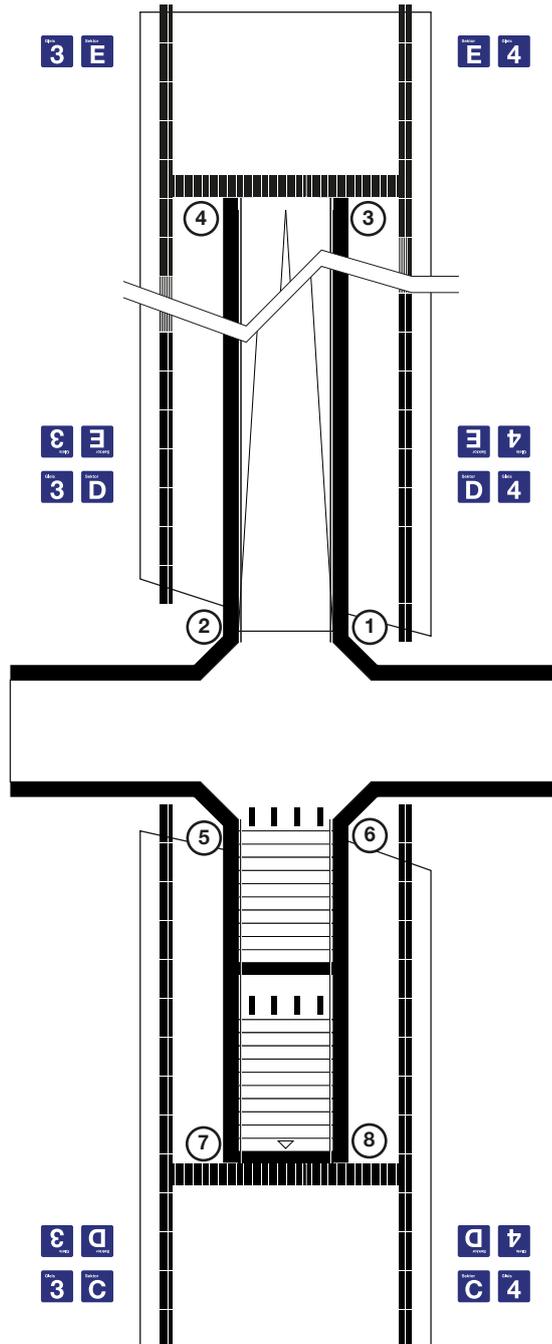
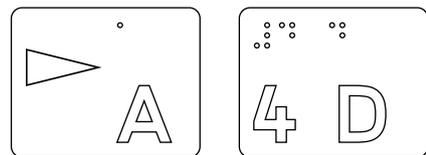
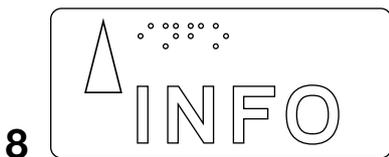
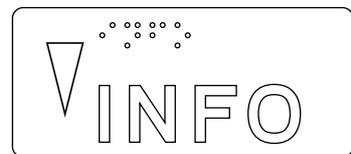
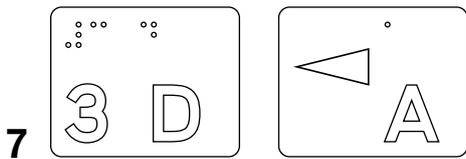
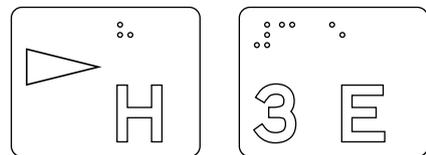
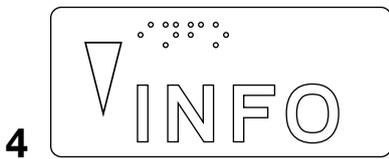
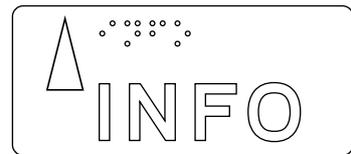
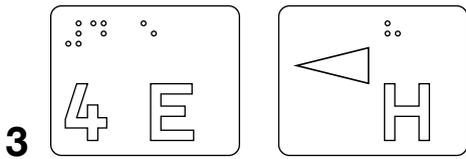
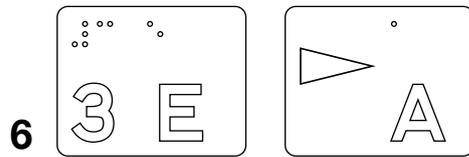
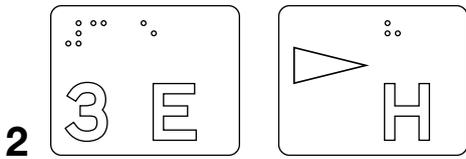
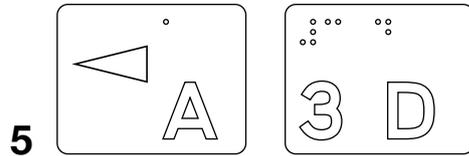
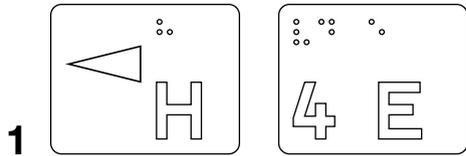


Abbildung 15: Abgang mit Zusätzlichen Informationen (Schilder auf nächster Seite).

## 5. Ideal Situationen.



**SBB AG**

Publikumsanlagen und Gebäude  
Gardistrasse 2  
3000 Bern 65, Schweiz  
entwicklung.bahnhof@sbb.ch  
www.sbb.ch

In Zusammenarbeit mit:

**BG SöV**

**Begleitgruppe "Menschen mit Sehbehinderung im Öffentlichen Verkehr"**  
Schützengasse 4  
9001 St. Gallen  
information@szblind.ch  
www.szblind.ch/soev