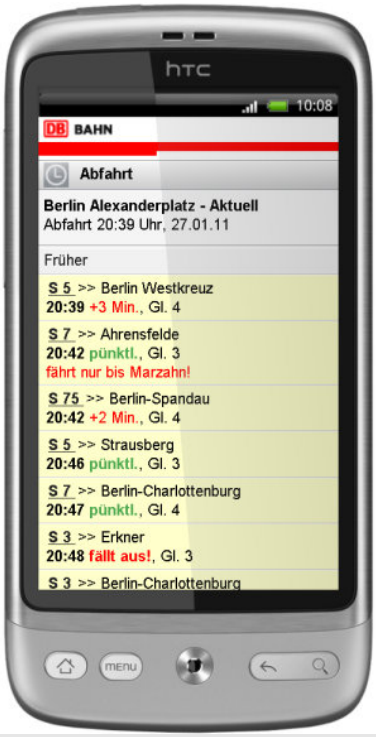
SIGNALARCHIV.DE

Berlin

Echtzeitdaten für die Berliner S-Bahn-Fahrgäste: Jetzt!

aus SIGNAL 01/2011 (März 2011), Seite 13 (Artikel-Nr: 10000600)
IGEB Fahrgastbelange



Bei der S-Bahn kommt die Zukunft etwas später: So hätten Echtzeitinformationen schon seit Jahren für die Berliner S-Bahn zur Verfügung stehen müssen! Bei DB Regio und Fernverkehr (m.bahn.de) sowie bei BVG Bus und Straßenbahn (mobil.bvg.de) ist das schon lange Realität. (Abbildung/Montage: Holger Mertens)

Bessere Fahrgastinformation ist möglich - ein unkonventioneller, aber ernst gemeinter Vorschlag

Die Fahrgäste der Berliner S-Bahn warten seit Jahren auf zeitnahe Informationen über Verspätungen und Zugausfälle - und werden seit Jahren vertröstet. Noch immer gibt es auf vielen S-Bahnhöfen nur Blechschilder statt der erforderlichen dynamischen Zugzielanzeiger. Und noch immer sind die Echtzeitdaten der S-Bahn für die Fahrgäste nicht per Internet zugänglich.

Gerade in größter Not wären diese Informationen für jeden Fahrgast mehr als hilfreich. Doch bereits der 2009 abgelöste S-Bahn-Chef Tobias Heinemann hatte sein Versprechen, man werde die Echtzeitdaten, die bei der S-Bahn ja existieren, innerhalb der nächsten Monate der Öffentlichkeit zugänglich machen, nicht gehalten. Und auch jetzt, fast zwei Jahre später, hat sich an diesem Missstand nichts geändert. Die Gründe bleiben im Dunkeln. Die DB spricht von einer Datenschnittstelle, an der angeblich seit Jahren programmiert wird, die aber nicht zuverlässig funktioniere. Und deren Fertigstellung sich regelmäßig um ein halbes Jahr verschiebt.

Nachvollziehbar ist diese Verzögerung keinesfalls. Die Daten existieren. Aufsichten und die Betriebsleitung können auf den sogenannten Streckenmonitoren genau verfolgen, wo sich ein Zug derzeit befindet. Diese Daten müssen nun nur noch ihren Weg ins Reisenden-Informations-System (RIS) der Bahn finden, von dem aus Zugzielanzeiger und die Internetauskunft gespeist werden.

An den nicht gerade wenigen Chaos-Tagen bei der Berliner S-Bahn hätte beispielsweise die Information, dass die S-Bahn an »meinem« Bahnhof erst in einer halben Stunde kommt, vielen der betroffenen Fahrgäste sehr geholfen. Denn mit solch einer Information bleibt man nicht hoffnungsvoll auf dem eiskalten Bahnsteig stehen, sondern sucht sich Alternativen - sei es der Umstieg auf die BVG oder der Besuch des Cafes nebenan.

Genervt von den Zuständen bei der Berliner S-Bahn haben einige angehende Potsdamer Medieninformatiker das Portal zugausfall.de eingerichtet. Leute, die mit der S-Bahn unterwegs sind, gehen per Mobiltelefon auf diese Seite und melden, ähnlich wie bei Twitter, ihre Zugverspätung. Die läuft dann auf der Seite als Meldung für alle durch. Im Grunde ist die Seite für die Fahrgastinformation wertlos, da sie nur über Zugverspätungen der Vergangenheit informieren kann und ansonsten nur hübsch aussieht. Was sie jedoch zeigt, ist, dass die Veröffentlichung von Echtzeitdaten schon jetzt möglich ist, wenn man nur die nötige Arbeitskraft einsetzt.

Wenn die S-Bahn es tatsächlich ernst meinte mit ihren Versprechungen, alles was zum Wohle der Fahrgäste möglich ist, auch umzusetzen, dann könnte sie etwa zehn Bildschirmarbeitsplätze schaffen, etwa für jede Linie einen, und dort Leute hinsetzen, die die Informationen vom Streckenmonitor in die bereits existierende Datenbank des

DB RIS übertragen. Damit könnte die S-Bahn bereits innerhalb von wenigen Tagen Echtzeitdaten im Internet und demnach auch auf jedem Bahnhof anbieten.

Die Arbeitsplätze wären einfach: ein Rechner und zwei Monitore - auf dem einen der Streckenmonitor, auf dem anderen die Eingabemaske fürs DB RIS. Jeder beobachtet eine Linie und überträgt per Hand die Informationen zu jedem Zug in dem Moment, in dem sie passieren. Sie sollten zusätzlich per Kopfhörer den Betriebsfunk der S-Bahn mithören, um sofort Informationen wie »Die S 9 endet bis auf Weiteres in Treptower Park« sofort übertragen zu können - in dem Moment, in dem diese Entscheidung getroffen wird.

Zehn Arbeitsplätze für zehn Linien oder Liniengruppen im Drei-Schicht-System wären vier Personen je Linie, macht etwa 40 bis 50 mit dieser doch recht einfachen Tätigkeit zu beauftragende Mitarbeiter.

Berlins Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer hat im letzten Winter bessere Fahrgastinformation besonders bei Störungen gefordert. Die S-Bahn hat dies zugesagt. Geld solle angeblich keine Rolle spielen. Stimmt dies, so ist die beschriebene Lösung unverzüglich umzusetzen und so lange zu betreiben, bis sie vom lange versprochenen automatischen System abgelöst werden kann. (hm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000600.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten