

■ Berlin

RBL- ein Riesen BLuff?

aus SIGNAL 01-02/2001 (März 2001), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10001983)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Das Rechnergestützte Betriebsleitsystem der BVG (RBL bei Bus und Straßenbahn, LISY bei der U-Bahn) soll wahre Wunderdinge vollbringen: Alles wird schick und modern, Fahrgastinformation soll künftig aktuell und mit Inhalten versehen sein, außerdem wird der Betrieb rationeller und sicherer. Gibt's nicht? Sie haben recht, in Berlin gibt's das noch immer nicht.

Dabei hätte es so schön werden sollen: in den einschlägigen Werbebroschüren waren schon 1998 unter dem Stichwort »Information für alle" Bus- und Straßenbahnhaltestellen zu sehen, an denen sich glücklich lachende Fahrgäste über korrekt angezeigte Verspätungen freuten.

Es ist zwar inzwischen so, daß der Betrieb weitestgehend von Computern in Leitstellen koordiniert wird. Die Zentralen wissen nun in der Regel, wo sich die einzelnen Fahrzeuge im Linieneinsatz tatsächlich befinden. Nur um die »Abfallprodukte" - so werden sie zumindest von der BVG behandelt - des RBL in Form von Fahrgastinformation und Serviceangeboten steht es nach wie vor schlecht.

So wurden zwar die U-Bahnhöfe mit neuen dynamischen Zugzielanzeigern ausgerüstet (DAISY). Ausgenommen davon bleiben aber wieder einmal die ohnehin vernachlässigten Problemlinien des Betriebsbereiches Ost, U5 und U8. Auf diesen ist seit zehn Jahren die Zeit stehengeblieben, was man nicht nur dem Mauerwerk ansieht, sondern auch dem Umstand, daß die Fahrgastinformation ausschließlich durch Zugzielanzeiger in Form von fest verdrahteten Glaskästen erfolgt. Störungsinfo oder sonstige Zusatzangebote: Fehlanzeige! Auf der U5 reicht es noch nicht einmal zur Anzeige aller fahrplanmäßigen Ziele!

Aber selbst die Bahnhöfe, die mit den moderneren LED-Anzeigern ausgerüstet wurden, kommen nicht in den Genuß dessen, was mit derartigen Systemen (andernorts) möglich ist. Sicher, es wird die geschätzte Ankunftszeit eines Zuges vorhergesagt - sogar relativ genau. Allein diese Angabe hat interessanterweise zu einem signifikanten Anstieg der »gefühlten" Pünktlichkeit bei den Fahrgästen geführt - die reale Pünktlichkeit der U-Bahn ist dabei übrigens unverändert geblieben. Dieses Beispiel belegt eindrucksvoll, wie positiv sich eine verbesserte Fahrgastinformation auf die Einschätzung der Fahrgäste auswirken kann, ohne daß sich an den Zuständen etwas geändert hat.

Leider ist das aber auch schon alles, was an sinnvoller Information auf die Kunden der BVG einströmt. Die restlichen Anzeigefelder der Displays werden nämlich ausschließlich dazu genutzt, auf das Rauchverbot hinzuweisen, den »Fahrgästen Frohe Weihnachten" zu wünschen oder das Ziel des übernächsten Zuges anzugeben. Insbesondere letztere Angabe ist im Berliner U-Bahnnetz weitestgehend überflüssig, da hier bis auf die Ausnahme der Strecke Wittenbergplatz - Warschauer Straße »linienrein" gefahren wird, das heißt, alle Züge, die einen Bahnhof passieren, befahren auch die gleiche Strecke. Bei der S-Bahn sähe die Angelegenheit schon anders aus. Wünschenswert wären aber Angaben über die Unterwegsbahnhöfe,



Der Besuch des U-Bahn-Museums mag interessant sein, viel informativer wäre aber die Angabe von Unterwegsbahnhöfen! (Foto: Alexander Frenzel, Februar 2001)

Umsteigemöglichkeiten und eventuelle Fahralternativen bei Betriebsstörungen.

Ebenfalls wäre es mit RBL möglich, die Anschlußsicherung durch eine Signalisation in den Führerstand der Züge in ganz neue Dimensionen zu heben. Dies gilt insbesondere auf den U-Bahnhöfen im Netz, wo keine Sichtbeziehung zwischen den Linien besteht (Berliner Straße, Bismarckstraße, Hermannplatz etc.). Aber auch das geschieht nicht. Die Fahrer fertigen ihre Züge ohne Kenntnis der anderen Linie ab und fahren los, auch wenn dutzende Umsteiger im Anmarsch sind.

Im Straßenbahnbereich sieht es am schlechtesten aus, was die Nutzung der RBL-Daten für die Fahrgastinformation anbelangt. Es gibt nicht eine Haltestelle an der Zugzielanzeiger und Abfahrtstafeln installiert wären. Und somit stehen die Fahrgäste an der Prenzlauer Allee bei den häufigen Betriebsunterbrechungen weiterhin uninformiert im Regen, warten Kunden in Hohenschönhausen vergeblich auf ihre Bahnen und rätseln potentielle BVG-Benutzer in Johannisthal einmal mehr, warum die Straßenbahn wieder einmal 25 Minuten nicht gefahren ist.

Beim Bus hat man es immerhin geschafft, Ansage und Anzeige der Haltestellennamen dank RBL auf ein akzeptables Niveau zu bringen (die Straßenbahn hatte dies schon früher technisch anders gelöst). Das war es aber auch schon. Anschlußsicherung wird - wenn überhaupt - nur zwischen RBL-Bussen praktiziert. Verkehrt aber auf einer Linie ein Fahrzeug mit konventioneller Ausrüstung - was im Abendverkehr noch häufiger als am Tage vorkommt -, so können sich diese Busse nicht gegenseitig anfunken. Nicht einmal die Betriebsleitstelle scheint dazu in der Lage zu sein. Anschlüsse kann man unter diesen Umständen vergessen.

Jedes technische System benötigt eine Einführungsphase, in der Kinderkrankheiten erkannt und beseitigt werden. Das ist in der Regel nur im Einsatz unter realen Bedingungen möglich. Und je komplexer das System ist, desto mehr Fehlermöglichkeiten gibt es. Ganz schlimm wird es, wenn Computernetze aufgebaut werden sollen. Denn neben rein »elektrischen« Schaltfehlern kommt hier der Umstand zum Tragen, daß es scheinbar unmöglich ist, fehlerfreie Software zu erstellen. Komponenten und Programme, die man zu kennen glaubte, verhalten sich plötzlich ganz anders, wenn sie in Netzwerken eingesetzt werden sollen. Allerdings ist angesichts der recht häufigen Störungen zu fragen, ob die BVG bei der Auswahl ihrer Lieferanten eine glückliche Hand hatte. Vielleicht hätten die Verantwortlichen des zuständigen Bereiches einmal einen Blick aus den Windows (englisch für Fenster) riskieren und sich nach stabileren Alternativen umsehen sollen.

Da dieser Weg aber nicht beschritten wurde, wird man als Fahrgast immer wie der mit Ausfällen und Problemen konfrontiert, die eigentlich nicht sein müssten. Jeder hat sich schon mal gewundert, warum manchmal die Ankunftszeit des nächsten Zuges nicht angezeigt wird, sondern nur der rudimentäre Schriftzug »Richtung xyz« erscheint. Die Antwort ist einfach: wenn dieser Text erscheint, dann ist entweder die Datenverbindung Bahnhof-Zentrale gestört oder ein Leitrechner in der Zentrale ist zusammengebrochen. Und das scheint doch häufiger der Fall zu sein, als dies einem professionellen System zusteht. Außerdem drängt sich der Verdacht auf, daß es sich beim Berliner DAISY um ein Sparprodukt der alleruntersten Ausbaustufe handelt. Wenn selbst die Änderung der zunächst unlesbaren Anzeigeschrift nur unter großen Anstrengungen möglich war, die Anzeige von Zusatzinformationen wie

Umsteigemöglichkeiten oder Unterwegsbahnhöfen aber angeblich unmöglich ist, dann liegt es auf der Hand, daß bei der Anschaffung an der falschen Ecke gespart wurde. Vielleicht hätte die BVG die Fahrgäste fragen sollen, welche Anzeigen sinnvoll und wünschenswert sind.

Aber auch ganz simple Fragen sind nicht gründlich bedacht worden. Was nützen auf dem U-Bahnhof Kurfürstendamm auf den Bahnsteigen der Linie U15 Anzeigetafeln, die am östlichen Bahnsteigende montiert sind, während der Hauptstrom der Zu- und Umsteiger von den westlichen Treppen kommt? Nichts, aus dieser Entfernung sind die Texte unlesbar. Und nach welchen Kriterien wurden eigentlich die Übergangszeiten festgelegt, die bei der Anzeige von Anschlußzügen zum Beispiel auf den Bahnhöfen Möckernbrücke oder Stadtmitte eine wichtige Rolle spielen? Praxisnahe können es nicht gewesen sein, denn immer wieder erreicht man Anschlüsse mit normaler Schrittgeschwindigkeit, die auf den Tafeln nicht mehr gemeldet wurden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001983>.

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