

■ Berlin

Runde Infos für den Ring

aus SIGNAL 04/2003 (August/September 2003), Seite 30-33 (Artikel-Nr: 10002512)
IGEB Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Vorschläge für Grundsätze für die Beschilderung von Zügen

Seit der Wiedereröffnung des Vollringes im Juni 2002 stellt die Fahrgastinformation der Zugziel-Anzeigen nach wie vor ein unbefriedigend gelöstes Problem dar. Die IGEB hat folgende Grundsätze erarbeitet, die für eine gute Fahrgastinformation beachtet werden sollten - nicht nur auf dem Ring, sondern bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Es mag sein, dass sich nach über einem Jahr Betrieb weniger Fahrgäste beschwerten, weil sie nach langem Suchen endlich die für sie wichtigen Informationen herausbekommen haben. Aber spätestens wenn man versucht, einem Uneingeweihten das System zu erklären, sind wieder alle Mängel präsent. Dazu kommen die Unsicherheiten bei der Beschilderung für Bauarbeiten mit Pendelverkehr und/oder verkürzten Linienführungen. Wir haben das Thema deshalb umfassender bearbeitet und möchten alle Punkte, die sich analog auch bei der BVG anwenden lassen, auch dort beachtet sehen. Damit kann eine einheitliche Qualität aller Verkehrsmittel zu gewährleisten werden. Wir gehen hier von einer funktionalen Infrastruktur zur Bereitstellung von Fahrgastinformationen aus. Da zum Beispiel die Zugzielanzeigen auf den S-Bahnsteigen in nächster Zeit erneuert werden sollen, betrachten wir nicht alle Funktionseinschränkungen der derzeit installierten Technik (Zugzielanzeigen auf Bahnsteigen und an und in Zügen). Auch auf unendliche unflexible Softwareprobleme bei vor kurzem oder längerem angeschafften Anzeigesystemen wollen wir hier im Detail nicht eingehen.

Dennoch orientieren wir uns an der vorhandenen Technik, die in einigen Fällen aber technisch angepasst werden müsste.

1. Ziel und Laufwegangaben müssen eindeutig sein.

An der Zugfront, am Zugende, an der Seite des Zuges und am Bahnsteig sollen sich einander bestätigende Informationen gezeigt werden.

Auf den ersten Blick ist die Bahnsteigbeschilderung »Strausberg" mit einem einfahrenden Zug mit Zielschild »Mahlsdorf" verwirrend. Fahrgäste gehen zunächst von einer falschen Anzeige am Bahnsteig aus. Erst die hoffentlich deutlich verständliche Lautsprecher-Durchsage gibt Klarheit: »Zug nach Mahlsdorf mit Anschluss nach Strausberg". Diese Verwirrung ist zu vermeiden.

Zugbeschilderung und Gleisbeschilderung können vom Fahrgast nur für einen kurzen Augenblick gleichzeitig beobachtet werden: bei der Zugeinfahrt. Deshalb sollte die hauptsächliche Information im Zugzielanzeiger am Gleis gegeben werden (Linie, Ziel und Laufweg, außerdem soweit technisch möglich Abfahrtszeit, Verspätung, Anschlüsse).

Am Zug sollte das Fahrtziel angegeben sein. Ausnahmen sind im Abschnitt



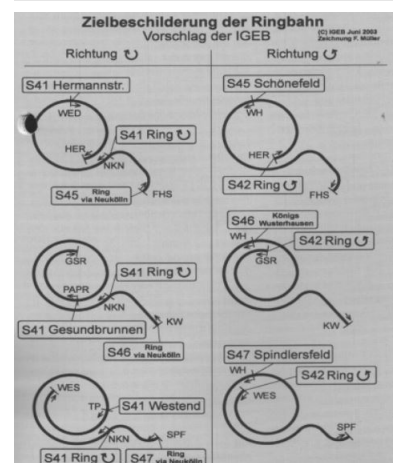
Richtung Neuköln oder nach Gesundbrunnen oder noch viel weiter? Die Kombination der Beschilderung lässt viel Interpretationsspielraum. Die Beschilderung sollte eindeutig sein. Auf den Kurzzug-Halteplatz könnte besser durch Markierungen auf der Stromschiene hingewiesen werden. (Foto: Florian Müller)



Auch alte Pragotron-Anzeiger lassen sich auf die Ringbahn einstellen. Die Drehrichtung des Pfeiles gibt die Fahrrichtung des Zuges auf dem Ring wieder. Die Liniennummer macht die Angabe eindeutig. (Foto: Florian Müller)



Verwirrung auf dem Ring: Am Bahnsteig steht: Gesundbrunnen/Ring, am Zug steht Gesundbrunnen. Endet dieser Zug in Gesundbrunnen oder fährt er weiter? Ein konkreter Bahnhofname sollte auf dem Ring nur gezeigt werden, wenn der Zug dort wirklich endet. Fährt er noch mindestens eine halbe Runde auf dem Ring, sollte Ring geschilddert sein. (Foto: Florian Müller)



Übersicht der Ringlinien S 41, S 42, S 45, S 46, S 47 (gemäß Fahrplan ab 16. Juni 2003) mit Vorschlägen für die Beschilderung am Zug, sowie die Mindestbeschilderung am Bahnsteig. (Grafik: Florian Müller)

»Planmäßiger Zugtausch" angegeben.

Auf Laufschriften oder Wechselanzeigen ist zu verzichten, da die Frontanzeige als bewegliches Objekt schnell aus dem Blickfeld verschwindet und niemand länger als drei Sekunden auf die Frontanzeige schaut. Bei Bedarf sollte verstärkt die eine zweizeilige Anzeige zum Einsatz kommen (Wie bisher schon beim Ziel » Königs Wusterhausen" praktiziert). Ergänzende Hinweise sollen über Lautsprecher gegeben werden, sobald der Zug steht (geringerer Störlärm, Verständlichkeit auch im Zug)

Grundsätzlich wäre eine Zugzielanzeige auch an den Einstiegsseiten des Zuges wünschenswert. Darauf hatte die S-Bahn sowie die U-Bahn in Berlin leider generell verzichtet.

2. Frühzeitige Zugankündigung, Verspätung

Das Fahrziel des nächsten erwarteten Zuges ist am Bahnsteig frühzeitig (sofort nach Ausfahrt des vorherfahrenden Zuges) anzuzeigen.

Auf verspätete Züge, die pünktliche Züge vorgelassen haben und somit in anderer Reihenfolge als auf dem Bahnhofs-Abfahrtsplan angegeben den Bahnhof erreichen, ist hinzuweisen. Dies betrifft vor allem Regional- und Fernzüge sowie die S-Bahn bei Linienbündelung.

Diese Information geschieht auf dem Bahnsteig bisher ausschließlich akustisch, also nur für einen kurzen Zeitraum.

Um eine permanente Information zu geben, sollten verspätete Züge in kleinem Umfang an den Zugzielanzeigern am Bahnsteig gezeigt werden. Dazu ist hier bei einer Neubeschaffung von Zugzielanzeigern eine (begrenzte) Fläche vorzusehen.

Für die umfassendere Information im Verspätungsfall eignen sich Abfahrtstafeln, wie sie vom Fernverkehr bekannt sind. Diese sind aber selten vom Bahnsteig aus lesbar aufgestellt. Man findet sie bisher nur in Eingangsbereichen, wo sie unverzichtbar sind. Auf dem Bahnsteig könnte diese aktuelle Information über einen Monitor gegeben werden. Dieser hat wiederum den Nachteil, dass er aufgrund seiner geringen Größe nur von wenigen Personen gleichzeitig und nur aus unmittelbarer Nähe gesehen werden kann.

Deshalb ist zusätzlich zum nächsten angekündigten Zug ein ständig lesbarer kurzen Hinweis im Zugzielanzeiger nötig (»RE 2 Cottbus folgt ca. 20 Min später").

3. Verknüpfte Linienführungen, speziell auf der Ringbahn⁴

Bei Verknüpfung zweier Linien mit Wagendurchlauf müssen in der Zug- und Bahnsteigbeschilderung die Interessen der Einsteiger Vorrang haben. Deshalb muss es einen sinnvoll angeordneten Überlappungsbereich geben. Die Linienbezeichnung und das Ziel sollten vor dem ersten Bahnhof dieses Bereiches in der jeweiligen Fahrtrichtung wechseln, weil die entscheidende Information das Fahrziel und nicht die Herkunft des Zuges ist.

Liegt vor dem Zug noch mehr als eine halbe Ringrunde, so ist die Beschilderung »S 41 Ring rechts herum" bzw. »S 42 Ring links herum" zu schildern. Die Drehrichtung wird durch einen gebogenen Pfeil dargestellt. Ab einer halben Ringrunde Zuglauf zur Endstation sollte der Endbahnhof gezeigt werden.

Für manche Fahrgäste kann es aus verschiedenen Gründen angenehmer sein, auf dem Ring nicht den kürzesten Weg, sondern einen etwas längeren in der Gegenrichtung zurückzulegen (zum Beispiel bei besserem Anschluß, Vorliebe für eine Strecke, geringerer Füllungsgrad des Fahrzeuges, Direktverbindung ohne Umsteigen). Das sollte bei der Wahl des Bahnhofes, vor dem umgeschildert wird, beachtet werden.

Der Name »Ring" ist als Ziel zu verstehen, nicht als Laufwegbeschreibung. Wenn ein Zug noch einen erheblichen Ringanteil zurückzulegen hat, so ist es ungünstig einen konkreten Bahnhof als Ziel zu schildern, weil damit ein Endbahnhof suggeriert wird. Tatsächlich fährt der Zug aber weiter.

Wenn ein Zug »Ring" geschildert hat, bedeutet das also, dass er noch mehr als eine halbe Runde auf dem Ring zurücklegen wird.

Ein Beispiel: Ein Zug kommt als Linie S47 von Spindlersfeld und fährt ab Neukölln einmal um den gesamten Ring, um dann nach einer weiteren knappen halben Runde in Westend auszusetzen.

Der Zug beginnt in Spindlersfeld mit der Anzeige »S47 Ring via Neukölln". »Ring" ist hier das Ziel, nicht der direkt bevorstehende Laufweg. Auf die Angabe der Drehrichtung ist bei auf den Ringeinzweigenden Linien zu verzichten, da die Kurve zum Ring genau die andere Drehrichtung besitzt als die Drehrichtung im Ring. Das führt zu Missverständnissen und ist zu vermeiden.

Kurz vor dem Erreichen des Ringes, zwischen den Bahnhöfen Köllnische Heide und Neukölln wechselt die Anzeige auf »S41 Ring rechts herum". Die Liniennummer zeigt jetzt den Ringverkehr an. Ab Neukölln ist die Linie S41 maßgeblich, da für Einsteigende interessant ist, dass der Zug noch lange auf dem Ring fährt, weniger jedoch, dass er aus Spindlersfeld kommt.

Viele Menschen haben Probleme mit dem Verständnis der Drehrichtung (»rechts herum"/»links herum"). Deshalb ist hier durch die Angabe der Liniennummer »S 41" / »S 42" für Eineindeutigkeit zu sorgen. Zusätzlich dazu ist die Angabe eines bedeutenden Viabahnhofes wünschenswert (siehe »Anzeige von Via-Stationen).

Etwa eine halbe Runde vor dem Endpunkt in Westend, also vor Treptower Park, wechselt die Anzeige auf »S 41 Westend". Nun wird für die ersten Fahrgäste interessant, auf welchem Bahnhof der Zug auf dem Ring endet. Die Umschilderungen wenden jeweils unterstützt durch deutliche Innenraum-Ansagen und Anzeigen.

In der Gegenrichtung gilt analog, dass der als »S 42 Ring links herum" in Westend gestartete Zug ab Westhafen »S 47 Spindlersfeld" zeigt. Für die Einsteiger ist das Fahrtziel Spindlersfeld und damit die ab Neukölln abzweigende Linienführung entscheidend und nicht die Herkunft vom Vollring. Für Fahrgäste Richtung Schöneweide ist die bisher genutzte Anzeige »Spindlersfeld" bereits ab

Gesundbrunnen zu früh. Über den Ostring ist Spindlersfeld schneller zu erreichen. Es gibt also zwischen Neukölln und Westhafen die Linien S 45, S 46 und S 47 am Zug und auf den Bahnsteigen nur in einer Richtung.

Auf dem Liniennetzplan ist ein Überlappungsbereich der Linien S 41 und S 47 von Neukölln über Westkreuz bis Gesundbrunnen zu sehen. Das ist gut und sollte beibehalten werden. Zusätzlich sollte auf dem Liniennetzplan entlang des Ringes der Name »Ring" mehrfach angegeben werden, um den Linienverlauf und den nicht in der Bahnhofsliste auffindbaren Zielnamen »Ring" zu markieren. Nebenbei: die »Stadtbahn" sollte ebenso namentlich auf dem Plan markiert und in die Ansage einbezogen werden. Das vereinfacht die Kommunikation mit Ortsunkundigen.

Lobenswert ist die in letzter Zeit von den Aufsichten gebrauchte Ansage »Ringbahn S41 über Schönhauser Allee, Ostkreuz". Hier wird deutlich auf den Ringverlauf hingewiesen.

Die bisher praktizierte Beschilderung des Ringes ist verbesserungsbedürftig.

Dazu ein Beispiel: Für Fahrgäste aus Wedding Richtung Osten stellt sich die Situation derzeit wie folgt dar. Züge mit der Beschilderung »S41 Ring rechts herum" sind derzeit die einzigen, die nicht weiter auf dem Ring fahren, sondern in Gesundbrunnen enden. Die Linien S 45, S 46, S 47 mit der Fahrzielanzeige »Gesundbrunnen" fahren alle weiter auf den Ostring. Die Anzeige »Gesundbrunnen/Ring" ist hier auch nur die zweitbeste Lösung, denn immer dann, wenn ein bestimmter Bahnhof genannt wird, steigt damit die Verwirrung. In diesem Fall sollte es also heißen »S 41 Gesundbrunnen" und »S 45 Ring rechtsherum".

4. Anzeige von Via-Stationen

Auf dem S-Bahn-Ring sind die vier Zwischenstationen Gesundbrunnen, Westkreuz, Papestraße, Neukölln (für einzweigende Züge von Schöneweide) und Ostkreuz zur Laufwegkennzeichnung nötig und sollten auf den Bahnsteiganzeigern genutzt werden.

Am Zug wäre der nächste der Knotenpunkte in der zweiten Zeile wünschenswert (zum Beispiel »via Papestraße"). Er wechselt natürlich vor Erreichen des betreffenden Bahnhofs auf den nächsten in Fahrtrichtung liegenden Via-Bahnhof.

5. Wechselnde Ziele

Außer in dem speziellen Fall des S-Bahn-Ringes sind wechselnde Ziele auf ein und derselben Linie nicht sinnvoll und schaffen auch immer bei den Fahrgästen einen erhöhten Informationsbedarf. Linien mit wechselnden Zielen sollten in eigene Liniennummern aufgespalten werden, können der Übersichtlichkeit halber aber in einem gemeinsamen Fahrplanaushang dargestellt werden (zum Beispiel Bus 169 Odernheimer Straße/Gosen oder Bus 107 S-Bahnhof Hermsdorf/Arkenberge).

Um einige Stationen verkürzte Zugläufe (zum Beispiel Strausberg/Strausberg Nord oder Grünau/Zeuthen) sind davon nicht betroffen. Abzweigende Aussetzfahrten mit wenigen Haltestellen und geringer Verkehrsbedeutung auf dem Abzweigast sind davon ebenfalls nicht betroffen (zum Beispiel Bus 245 Seydlitzstraße).

6. Planmäßiger Zugtausch unterwegs

Bei planmäßig und regulär stattfindendem Zugtausch mit unmittelbarem Anschluss auf einem Unterwegsbahnhof: Im Interesse der in den zweiten Zug umsteigenden Fahrgäste muß dessen Ziel auch schon im ersten Zug angezeigt werden. Auf den Bahnsteigen sollten natürlich zusätzlich noch die Umsteigehinweise gegeben werden. Bei Ankunft im Umsteigebahnhof darf der erste Zug nicht mehr das Ziel des zweiten führen.

Ein Zug fährt in Spandau als »S 5 Strausberg" los und endet in Mahlsdorf. Hier steht der Zug »S 5 Strausberg" bereit und fährt nach Strausberg weiter.

Hinweise auf den Umsteigezwang werden vor Erreichen des Bahnhofs Mahlsdorf akustisch gegeben.

7. Beschilderung bei spontanen Fahrplanabweichungen

Um den Ort der Zuglaufunterbrechung eindeutig anzuzeigen, ist in diesem Falle das tatsächliche Fahrziel zu schildern. Auf den Bahnhöfen und in den Zügen sind Fahrtalternativen (auch mit vorzeitigem Umsteigen) unbedingt zu nennen.

Technisch und praktisch sollte es bei einer kommenden Generation von Anzeigesystemen möglich sein, auch ungewöhnliche Informationen anzuzeigen (zum Beispiel unübliche Endbahnhöfe, Umsteigehinweise und Umfahrungsmöglichkeiten im Störfall). So kann auf die beliebte Anzeige »Ansage beachten" häufig verzichtet werden.

8. Beschilderung bei Pendelverkehr

Eine umfassende, direkte und weitergehende Information der Fahrgäste ist gerade in diesem Fall unverzichtbar. Die Züge sollten ihr tatsächliches Fahrziel angeben, um - erstens den vorinformierten Fahrgästen Verwirrung zu ersparen (« Wird nun doch nicht gependelt?") und zweitens den Ortskundigen die Umsteigestelle zu zeigen und dadurch das selbständige Finden von Fahrtalternativen zu erleichtern.

Die außer auf dem Ring nicht genutzte Möglichkeit einer zweiten Zielzeile sollte hier für das erreichbare Linienziel verwendet werden. Generell sind für die weitergehenden Information wie zum Beispiel die Pendelanschlüsse und Umfahrungswege alle Möglichkeiten der modernen elektronischen Anzeigen und Ansagen zu nutzen.

9. Nächster Zug

Auf Bahnhöfen wo Züge einsetzen und mehrere Züge gleichzeitig in eine Fahrtrichtung bereitstehen, sollte der später fahrende Zug am Bahnsteig-Zielanzeiger mit dem Hinweis »Nächster Zug -> (Pfeil zum anderen Gleis)" oder »Nächster Zug von Gleis 2" gezeigt werden. Der zuerst fahrende Zug ist normal mit Unterwegsbahnhöfen zu schildern.

Die bisher praktizierte Anzeige »Zug fährt zuerst" wird nicht wahrgenommen, wenn ein Fahrgast zuerst die Anzeige des später fahrenden Zuges entdeckt hat, die keine Auffälligkeit enthält. Also steigt er unbekümmert in den »normal" beschilderten Zug, und stellt seinen Irrtum erst fest, wenn er den anderen Zug ausfahren sieht.

Die Anzeige »Nächster Zug dort war bis zur Daisy-Einführung jahrzehntelang auf dem U-Bahnhof Ruhleben erfolgreich im Einsatz.

Um die Schwächen der Anzeige »Zug fährt zuerst" gegenüber » Nächter Zug dort" aufzuzeigen hier drei Beispiele.

S-Bahnhof Nordbahnhof, Bahnsteig Richtung Süden. Ein Fahrgast mit Fahrtziel Friedrichstraße betritt den Bahnsteig.

1. Fall

Am Gleis 2 steht ein Zug, geschildert »S 1 Zehlendorf". Der Zugzielanzeiger von Gleis 1 zeigt »S 25 Lichterfelde Süd", jedoch ist kein Zug zu sehen. Der Fahrgast steigt in den Zug auf Gleis 2 und erwartet die Abfahrt. Nach einiger Zeit fährt auf Gleis 1 ein Zug ein, der nun als »S 2 Blankenfelde - Zug fährt zuerst" angeschlagen ist. Er fährt los - und der Fahrgast im stehenden Zug auf Gleis 2 ärgert sich.

2. Fall

Der Blick des Fahrgastes fällt zuerst auf den Zugzielanzeiger von Gleis 2. Hier steht »S 1 Zehlendorf". Der Fahrgast steigt schnell ein und freut sich über den guten Anschluß, bis sich die Türen des Zuges auf Gleis 1 schließen und er ausfährt. Er war geschildert »S 2 Blankenfelde - Zug fährt zuerst"

3. Fall

Am Gleis 1 steht ein Zug, am Gleis 2 steht ebenfalls ein Zug. Der Fahrgast, der nicht weiß, ob alle Züge von hier über Friedrichstraße fahren, schaut auf den Zugzielanzeiger auf Gleis 1. Hier steht »S 2 Blankenfelde - Zug fährt zuerst". Es sind keine Unterwegsbahnhöfe angegeben, da ja an deren Stelle »Zug fährt zuerst" steht. Auf dem Zugzielanzeiger an Gleis 2 steht »S 1 Zehlendorf" die Zwischenbahnhöfe, unter anderem Friedrichstraße, sind angezeigt. Hier steigt der Fahrgast ein - und lässt die S 2 über Friedrichstraße vorausfahren.

10. Relative Richtungsangaben

Auf den Bahnhöfen außerhalb des Ringes sind zusätzlich Angaben in der Art »Richtung Innenstadt" wünschenswert. Innerhalb des Ringes und auf Knotenbahnhöfen können Hinweise wie »Richtung Norden", »Richtung Westen" usw. die Orientierung erleichtern.

In einem so weit verzweigten Schnellbahn-Netz wie in Berlin fällt die Orientierung anhand von Ortsnamen dem nicht geografisch vorgebildeten Fahrgast schwer. Die Richtungswahl wird so vereinfacht.

Diese Informationen können auf festen Schildern neben dem Zugzielanzeiger befestigt werden, wenn die Gleise im Richtungsbetrieb sind.

Dieses kann aber nicht die Angabe des wirklichen Zugzieles ersetzen.

Auf diese Art wird zum Beispiel zur Zeit in Ostkreuz auf die Verbindung zum Bahnhof Lichtenberg hingewiesen. In anderen Städten ist dieses Vorgehen ebenfalls üblich und hat sich gut bewährt. Als Tourist möchte man die Hinweise auf »Northbound" und »Westbound" in der Londoner Underground nicht missen. Derzeit existierende Anzeigen wie »Richtung Neukölln" oder »Richtung Ruhleben" ohne Zusätze sind unzureichend.

11. Umsteigehinweise

In Schnellbahnen sollte bei Linienverzweigungen auf die letzte Übergangsmöglichkeit zu den anderen Linien akustisch hingewiesen werden.

»Nächste Station: Friedrichsfelde Ost. Umsteigemöglichkeit zu den S-Bahn-Linien S 7 und S 75. Dieser Zug fährt weiter als S 5 nach Strausberg."

Generell sollte bei Anzeigen bei Bahn und Bus die Personenzugangsstelle als »Station" bezeichnet werden. Das ist international verständlicher und technisch umfassender als die bisher gebrauchten Begriffe Bahnhof, Haltebahnhof, Halt, Haltestelle, Endhaltestelle und Endbahnhof.

12. Kurzzug

Kurzzüge sind am Bahnsteig als solche anzukündigen, um die Fahrgastwechselzeit zu minimieren.

Dieses ist bisher bei S-Bahn und U-Bahn teilweise schon zufriedenstellend gelöst, kann aber dennoch weiter verbessert werden. An den alten PragoTron-Anzeigern der S-Bahn leuchtet eine Schrift »Kurzzug" und an den neueren Krone-Palettenanzeigern ist »Kurzzug" in rot nach den Via-Stationen angezeigt. Es sollte jedoch keine andere Zusatzinformation (Via-Stationen oder »Nächster Zug dort") durch die Kurzzuganzeige verlorengelassen werden.

Darüber hinaus ist der Haltebereich zu kennzeichnen.

Beim U-Bahn-Daisy erscheint die Unterzeile »Kurzzug hält vorn". Bei der S-Bahn sind am Bahnsteigdach Tafeln aufgehängt mit der Aufschrift »Kurzzug Anfang" und »Kurzzug Ende", die aber nur von aufmerksamen Fahrgästen wahrgenommen werden.

Als günstig hat sich ein in Berlin nicht praktiziertes System bewährt, welches zum Beispiel bei der Münchener U-Bahn angewendet wird. Hier ist auf der Stromschienenabdeckung der Haltebereich eines Kurzzuges auffällig mit Klebeband und Beschriftung markiert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002512>.

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