

Welcher Zugteil fährt wohin?



**Vorschläge des Fahrgastverbandes PRO BAHN
zur Verbesserung der Fahrgastinformation
bei den RegionalExpress-Zügen in Nordostbayern**

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Neuordnung des RE-Netzes ab Dezember 2002

In den nächsten Jahren plant die Bayerische Eisenbahngesellschaft eine Neuordnung des RegionalExpress-Netzes in Nordostbayern. Das neue Linienkonzept wurde in einer ersten Stufe zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 eingeführt. In der Endstufe des Konzeptes soll es zwei Linien geben (Zugvereinigung findet mittelfristig symmetrisch zur Zugtrennung statt):

- **Nürnberg - Weiden (/ Amberg)**
Zugteilung in Neukirchen b.S-R im Berufsverkehr
Neu hinzukommen werden mittelfristig Systemhalte in Hartmannshof und Etzelwang
- **Nürnberg - Hof / Bayreuth / Regensburg**
Zugteilung in Hersbruck Richtung Hof/Bayreuth und Regensburg
Zugteilung in Pegnitz Richtung Hof und Bayreuth

Fahrgastinformation muss verbessert werden

Die Flügelungen machen eine entsprechende Information der Fahrgäste erforderlich (welcher Zugteil fährt wohin?). Schon immer gab es hier deutliche Mängel, was dazu führt, dass immer wieder Fahrgäste im falschen Zugteil sitzen. Mit der Dreifachflügelung hat das Risiko, im falschen Zug zu sitzen, erheblich zugenommen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass auf den Zugzielanzeigern maximal zwei Fahrziele angezeigt werden können. Aus diesem Problem heraus wurde zumindest die beste Lösung erreicht, indem beide Zugteile nach „Hof/Bayreuth“ für den Abschnitt A und der Zugteil nach „Schwandorf“ für den Abschnitt B angezeigt werden. So werden die Fahrgäste zumindest für die erste Flügelung in Hersbruck richtig „vorsortiert“. Aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist die Fahrgastinformation aber unbefriedigend und bedarf einer Verbesserung. Zudem sind die Züge oft falsch beschildert. Das nachfolgende Konzept soll Schwachstellen aufzeigen und Lösungsvorschläge zeigen.



Auf den Zugzielanzeigern können aus Platzgründen maximal zwei Fahrziele angezeigt werden.

1. Gestaltung der Bahnsteige

Die bisher praktizierte Teilung der Bahnsteige in zwei Abschnitte (A und B) ist zu ungenau. Fahren beispielsweise drei Triebwagen Richtung Hof/Bayreuth und einer Richtung Schwandorf, stehen der erste und zweite Triebwagen im Abschnitt A, der dritte Zugteil Richtung Bayreuth aber zusammen mit dem Zugteil Richtung Schwandorf zumindest teilweise im Abschnitt B.

Grundsätzlich schlägt PRO BAHN vor, die Bahnsteige in vier Abschnitte (A, B, C, D) mit ca. 52 m Länge zu unterteilen. Hintergrund ist, dass bis zu vier Triebwagen der Baureihen 610/612 zusammen gekuppelt werden können, die jeweils eine Länge von 51,75 m aufweisen. Jedem Zugteil wäre so ein eigener Bahnsteigabschnitt zugeordnet.

Die Abschnitte sind durch entsprechende Beschilderungen und evtl. ergänzende Markierungen auf dem Bahnsteigbelag deutlich kenntlich zu machen.

Zusätzlich sollten pro Bahnsteigabschnitt zwei Zugzielanzeiger vorgesehen werden (also acht pro Bahnsteig bzw. einer pro Wagen). Auf diesen Zugzielanzeigern soll dann nur das Fahrtziel des Zuges angezeigt werden, der im betreffenden Bahnsteigabschnitt steht (möglichst mit allen Zwischenbahnhöfen).

Die drei Trennstellen der jeweiligen Zugteile sollten ebenfalls in geeigneter Form gekennzeichnet werden. In Nürnberg Hbf werden hierfür beispielsweise mobile Tafeln verwendet (siehe Bild). Aufgrund des Personalbedarfs vor Ort scheidet diese Informationsvariante an den übrigen Bahnhöfen jedoch aus. Als Alternative bieten sich dort elektronische Anzeigen an (z.B. ein auffälliges Laufschriftband „*Achtung, hier Zugtrennung: Der Zugteil im Abschnitt A fährt nach Bayreuth, der Zugteil im Abschnitt B fährt nach Hof*“).

In den Bahnhöfen sind die H-Tafeln so zu verlegen, dass die Lokführer ihren Zug im richtigen Bahnsteigabschnitt zum Halten bringen können (Wichtig: bei einem dreiteiligen Zug darf dieser nicht in der Mitte des Bahnsteigs halten, sondern entweder im Abschnitt A, B, C oder B, C, D).

Die o.g. Maßnahmen sollten in einer ersten Stufe in den Bahnhöfen Nürnberg Hbf (zwei Bahnsteiggleise) und Hersbruck r.d.P. (Gleis 2) umgesetzt werden, da dort die größte Gefahr besteht, dass Fahrgäste in den falschen Zugteil einsteigen (viele auswärtige Fahrgäste bzw. Umsteiger). In der zweiten Stufe sollten die Bahnhöfe Pegnitz (Gleis 1) und Neukirchen b.S.R. (Gleis 3) sowie evtl. Etzelwang (Gleis 2) entsprechend ausgerüstet werden. Neuhaus und Hartmannshof sollten im Rahmen der ohnehin geplanten Umbaumaßnahmen ausgestattet werden.

2. Zugzielanzeiger im Bahnhof

Im Nürnberger Hauptbahnhof stellen die neuen Tunnelanzeiger ein Problem dar: hier können maximal zwei Zugteile angezeigt werden. Angezeigt wird derzeit in der oberen Zeile „Hof/Bayreuth Abschnitt A“ und „Schwandorf Abschnitt B“. Wünschenswert wäre auch hier eine Anzeige, bei der alle drei Fahrtziele mit dem jeweiligen Bahnsteigabschnitt angezeigt werden können. Dafür müssen neue Tunnelanzeiger beschafft werden.



Auf den Anzeigen in der Bahnsteigunterführung können nur zwei Zugteile angezeigt werden.

Die Angaben auf der großen Anzeigetafel im Bahnhof sind falsch, da ein Zuglauf „Hersbruck - Neuhaus - Pegnitz - Hof/Bayreuth“ (1. Zeile) bzw. „Schwandorf“ (2. Zeile) angezeigt wird. Dadurch könnte für Ortsfremde der Eindruck entstehen, dass auch der Zugteil nach Schwandorf über Pegnitz fährt.

Auf den großen Zugzielanzeigern in der Haupthalle des Nürnberger Hauptbahnhofes sollte jeder Zugteil für sich mit dem jeweiligen Bahnsteigabschnitt angekündigt werden, also z.B. der Zug nach Bayreuth auf Gleis 17 B-C, der Zug nach Hof auf Gleis 17 A, usw.

3. Durchsagen am Bahnsteig

An den Zwischenbahnhöfen wie Hersbruck, Neuhaus, Pegnitz, Hartmannshof, Etzelwang und Neukirchen b. Sulzbach sind die Fahrgäste vor Einfahrt des Zuges mittels Lautsprecherdurchsage (diese sollte zur Entlastung des Personals elektronisch gesteuert erfolgen) über die Laufwege der einzelnen Zugteile zu informieren.

Beispiel Hersbruck:

„Meine Damen und Herren: auf Gleis 2 fährt ein: der RegionalExpress aus Nürnberg, Ankunft 10:07 Uhr. Bitte beachten Sie: dieser Zug besteht aus mehreren Zugteilen mit verschiedenen Fahrtzielen: der Zugteil im Abschnitt A fährt um 10:09 nach Hof über Neuhaus, Pegnitz, Kirchenlaibach und Marktredwitz, der Zugteil im Abschnitt B-C fährt um 10:09 nach Bayreuth über Neuhaus und Pegnitz, der Zugteil im Abschnitt D fährt um 10:12 Uhr nach Schwandorf über Neukirchen b. Sulzbach-Rosenberg, Sulzbach-Rosenberg, Sulzbach-Rosenberg Hütte und Amberg.“ ggf. 1 x wiederholen

4. Fahrplanaushänge

Die Fahrgäste sollten bereits in der elektronischen Fahrplanauskunft und den Fahrplanaushängen über das Abfahrtsgleis und den betreffenden Bahnsteigabschnitt informiert werden.

Grundsätzlich wäre bei den Fahrplanaushängen die nachfolgend beispielsweise dargestellte Schreibweise denkbar: jeder Zugteil wird als eigener Zug ausgewiesen und mit dem jeweiligen Bahnsteigabschnitt dargestellt. Ob eine solche Information zumutbar darstellbar ist, hängt jedoch davon ab, wie unterschiedlich die Zugbildung an den jeweiligen Wochentagen ist. Eine Darstellung wie unten dargestellt sollte überprüft

werden. Ist sie nicht zumutbar darstellbar, sollte auf den Fahrplanaushängen nur das Gleis ohne den jeweiligen Bahnsteigabschnitt allerdings mit dem Hinweis „vorderer Zugteil nach ...“, „mittlerer Zugteil nach ...“, „hinterer Zugteil nach ...“ erfolgen. Obwohl für Aushangfahrpläne unüblich, sollten - soweit vom Platz her möglich - alle Zwischenbahnhöfe mit angegeben werden.

9.50 RE 3049 Hersbruck (re. Peg) 10.07 - Neuhaus 10.22 - Pegnitz 10.31 - **16 A**
Kirchenlaibach 10.47 - Marktredwitz 11.04 - **Hof 11.28^α**

9.50 RE 3009 Hersbruck (re. Peg) 10.07 - Neuhaus 10.22 - Pegnitz 10.31 - **16 B-C**
Bayreuth 10.52

9.50 RE 3549 Hersbruck (re. Peg) 10.07 - Neukirchen b.S-R 10.25 - **16 D**
Sulzbach-Rosenberg 10.33 - Sulzbach-Rosenberg Hütte
10.38 - Amberg 10.43 - **Schwandorf 10.58**

5. Elektronische Fahrplanauskunft

In der elektronischen Auskunft kann der Bahnsteigabschnitt ohne weiteres mit angezeigt werden. PRO BAHN schlägt dafür die nachfolgend beispielhaft für einen Ausdruck aus KURS 90-EVA abgebildete Schreibweise vor. Der Bahnsteigabschnitt wird nach dem Gleis mit angegeben, zusätzlich erfolgt in einer Fußnote der Hinweis zu welchem Zielort der Zug fährt (teilweise bei Kurs 90 bereits Standard, z.B. Straßenbahn), dass es sich dabei um Kurswagen handelt und deshalb Zugzielanzeiger und Lautsprecheransagen beachtet werden müssen. Wenn ein Ziel (z.B. Hersbruck) abgefragt wird, bei dem egal ist, in welchem Zugteil der Kunde sitzt, kann auf all diese Angaben verzichtet werden.

BAHNHOF		UHR	GLEIS	ZUG	BEM.
Nürnberg Hbf	ab	09:50	17 A-C	RE 3009	a)
Pegnitz	an	10:31			
a) Kurswagen, Richtung Hof und Bayreuth, bitte Zugzielanzeiger und Lautsprecheransagen beachten					
BAHNHOF		UHR	GLEIS	ZUG	BEM.
Nürnberg Hbf	ab	09:50	17	RE 3009	
Hersbruck (re. Peg.)	an	10:07	2		
BAHNHOF		UHR	GLEIS	ZUG	BEM.
Nürnberg Hbf	ab	09:50	17 D	RE 3549	a)
Amberg	an	10:43	1		
a) Kurswagen, Richtung Schwandorf, bitte Zugzielanzeiger und Lautsprecheransagen beachten					

6. Fahrgastinformation am und im Zug

Die Fahrgastinformation am Zug selbst lässt leider erheblich zu wünschen übrig. Die Zugzielanzeigen an den Triebwagen der Baureihe 612 sind sowohl außen am Fahrzeug als auch innen sehr gut lesbar, während beim VT 610 Zuglaufschilder zum Einsatz kommen, auf denen oft ein falsches Fahrziel angegeben ist. Relativ schlecht lesbar sind beim VT 610 die LCD-Anzeigen im Innenraum, prinzipiell gut sind jedoch die Zuglaufschilder, da diesen nicht nur der Zielbahnhof, sondern auch die Zwischenstationen entnommen werden können. Um bei den Zügen der Baureihe 610 die Fahrgastinformation zu verbessern, schlägt PRO BAHN vor, diese Fahrzeuge mit einem neuen Fahrgastinformationssystem auszurüsten. Dazu gehören gut lesbare LCD-Anzeigen (ähnlich wie im VT 612) und der Ersatz der Einsteckschilder außen und innen durch ein Display vergleichbar mit den neueren ICE-Triebwagen auf denen groß das Fahrziel steht und Zwischenstationen ggf. mit einer Laufschrift angezeigt werden.

Im Zug müssen die Fahrgäste per Lautsprecher über den Laufweg des Zuges informiert werden. Einige Zugbegleiter machen bereits heute vorbildliche Durchsagen, die leider nicht in allen Zügen zum Standard gehören. Nachfolgend einige Beispiele für empfehlenswerte Durchsagen:

Nach Abfahrt in Nürnberg Hbf:

[Begrüßung] „Bitte beachten Sie folgenden Hinweis: dieser Zug besteht aus Zugteilen mit verschiedenen Fahrtzielen. In welchem Zugteil Sie sich befinden, entnehmen Sie bitte den Zugzielanzeigen über den Abteiltüren. Der erste Zugteil fährt nach Hof über Hersbruck, Neuhaus, Pegnitz, Kirchenlaibach, Marktredwitz, der zweite und dritte Zugteil fährt nach Bayreuth über Hersbruck, Neuhaus, Pegnitz, der vierte Zugteil nach Schwandorf über Hersbruck, Neukirchen, Sulzbach-Rosenberg, Sulzbach-Rosenberg-Hütte, Amberg.“
ggf. 1 x wiederholen und auch ca. 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges durchsagen

Vor Hersbruck:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

in wenigen Minuten erreichen wir Hersbruck rechts der Pegnitz. Bitte beachten Sie: dieser Zug wird dort getrennt: der erste Zugteil fährt nach Hof über Neuhaus, Pegnitz, Kirchenlaibach, Marktredwitz, der zweite und dritte Zugteil fährt nach Bayreuth über Neuhaus, Pegnitz, der vierte Zugteil nach Schwandorf über Neukirchen, Sulzbach-Rosenberg, Sulzbach-Rosenberg Hütte, Amberg.“ ggf. 1 x wiederholen

Herausgeber: PRO BAHN e.V.
Regionalverband Mittel- und Oberfranken
Bonhoefferweg 23
91058 Erlangen
Stand: 13.01.2003