



Verband öffentlicher Verkehr
Projekt FIScommun
Hans-Kaspar Schiesser
Dählhölzliweg 12
3000 Bern 6

Vorab per mail

Projekt FIScommun – Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Schiesser, lieber Hans-Kaspar

Besten Dank für die Einladung zur Vernehmlassung zum Projekt FIScommun. Gerne überlassen wir Ihnen unsere Stellungnahme und den ausgefüllten Fragebogen.

Pro Bahn Schweiz begrüsst die Initiative der Transportunternehmungen, unter dem Dach des VöV solche einheitlichen Richtlinien für die Fahrgastinformation herauszugeben. Wir würdigen dies in unserer nächsten Nummer des Magazins Infoforum ausdrücklich.

Umsetzung muss vorgeschrieben werden

FIScommun regelt zwar die Darstellung der Information. Pro Bahn Schweiz vermisst aber ein klares Bekenntnis, dass solche Systeme bei allen Transportunternehmungen von der SBB über die Privatbahnen bis zu den städtischen Bus- und Trambetrieben auch innerhalb der nächsten 3-4 Jahre eingeführt werden. Wir drängen darauf hin, dass die TU schweizweit eine Absichtserklärung zur Umsetzung abgeben. Nur damit entfalten die Systeme auch ihren vollen Nutzen.

Es ist uns bewusst, dass die Einführung der vernetzten Kunden- und Fahrgastinformationssysteme an Haltepunkten und in den Fahrzeugen mit hohen Investitions- und Betriebskosten verbunden ist. Die notwendigen Mittel dürften von den einzelnen TU nicht vollständig selbst erwirtschaftet werden können. Pro Bahn Schweiz plädiert dafür, dass mit den Bestellern (Kantone / Bund) ebenfalls Gespräche zu führen sind, damit die betroffenen TU zur Einführung verpflichtet werden und die öffentliche Hand auch die nötigen Mittel dazu bereitstellt.

Vernetzung und absolute Zuverlässigkeit sind zwingend

Ein wesentlicher Nutzen solcher Fahrgastssysteme besteht in der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger an den Knotenpunkten. SBB, Privatbahnen, Schmalspurbahnen mit Abfahrt im „Neben-“, Untergrundbahnhof, Tram, Bus und Schiff sollen ersichtlich sein. Ganz besonders gilt dies bei Störungen und Linienunterbrüchen, sodass der Fahrgast auf alternative Reiserouten aufmerksam gemacht wird. Pro Bahn Schweiz plädiert deshalb für eine enge Vernetzung der Informations- und den dahinter stehenden Betriebsleitsystemen der einzelnen TUs.

Absolut zwingend erscheint Pro Bahn diese Forderung wenn verschiedene Verkehrsmittel eine Strecke gemeinsam erschliessen, wie zB TILO S3 und Postauto von Cadenazzo Richtung Luino oder in der March von Pfäffikon SZ aus zwischen S2 und Postauto, etc.

Dass auf eine absolute Zuverlässigkeit dieser Systeme grösste Aufmerksamkeit gelegt wird, braucht wohl nicht speziell erwähnt zu werden. Wir gehen auch davon aus, dass alle fünf bis zehn Jahre eine Reevaluation des Informationsgehaltes durchgeführt wird. Nur so kann auf neue Bedürfnisse reagiert werden.

Projektbeschreibung: Haltestellensegmentierung und Ausrüstung der Haltestellen

Bei den Mindestanforderungen verlangen wir aus der Sicht des Kunden bei zwei Kriterien einen höheren Mindeststandard, und zwar:

Akustische Information: bei allen vier Typen ein Muss; unbediente Bahnhöfe ohne akustische Informationsmittel sind undenkbar!

Dynamische Abfahrtsanzeige: ebenfalls bei Typ 2a notwendig.

Eine bessere Ausrüstung ist vor allem für Bahnhöfe in jedem Falle zu prüfen.

Projektbeschreibung: Soll-Anforderungen

Beim Durchgehen der Soll-Anforderungen haben wir festgestellt, dass bei den Infomitteln auf den Perrons der Bahnhöfe etliche Zusatzinformationen nicht geregelt – oder evtl. vergessen gegangen sind. Wie wird verbindlich angezeigt, wo sich reservierte Plätze für Gruppen befinden, in welchem Sektor der Speisewagen, die Schlafwagen anhalten, wo Raum für Fahrräder oder Rollstühle zu finden sind. Aus eigener Beobachtung stellen wir immer wieder fest, dass „umherirrende“ Fahrgäste die Haltezeit von Zügen verlängern. Im Sinne eines guten Kundendienstes verlangt Pro Bahn Schweiz, auch diesen Details die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

Wir erlauben uns, noch auf zwei **verwandte Informationskreise** hinzuweisen.

Fixe Informationen am Fahrzeug

Wir stellen fest, dass (fixe) Informationen auf den Fahrzeugen sehr unterschiedlich gehandhabt werden, resp. zunehmend nach graphisch/gestalterischen Überlegungen angebracht werden. Dazu gehören: Markierung der 1. Klasse (schlechtes, bereits korrigiertes Beispiel: RhB), Fahrräder, Rollstühle, Toilette, Sitznummern, allenfalls Wagenlaufschilder. Pro Bahn Schweiz beantragt, dass im Rahmen RTE auch hier verbindliche Regelungen getroffen werden.

Übereinstimmung optische / akustische Infomittel

Beim System FIScommun wird die optische Information geregelt. Wie steht es mit der akustischen Information. Dazu ein Beispiel: Bis 2007 wurde in St.Gallen bei den einfahrenden Zügen akustisch auch auf die Anschlüsse der AB und TB verwiesen. Seit Inbetriebnahme des neuen – durch das Betriebsleitsystem der SBB gesteuerte – Infosystems, sind diese Infos weggefallen. Dies ist schlecht. Pro Bahn Schweiz verlangt auch bei der akustischen Fahrgastinformation den gleichen Info-Gehalt wie bei den optischen Informationen – sichergestellt durch eine volle Vernetzung.

Als Kundenvertretung wünscht Pro Bahn diesem Projekt viel Erfolg für die Umsetzung. Für weitere Auskünfte – aber auch eine aktive Mitgestaltung – stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Pro Bahn Schweiz

Kaspar P. Woker
Mitglied Zentralvorstand / Ressort Dienstleistungen

Beilage Fragebogen

Kaspar P. Woker
Mitglied Zentralvorstand
Villastrasse 24
8755 Ennenda

T 055 640 14 55
M 079 506 59 21
ktwoker@bluewin.ch

Pro Bahn Schweiz
Postfach 2224
8021 Zürich
www.pro-bahn.ch