

WZ FM 8.1.2016



Lückenhafte Information: LCD-Anzeigen am St. Galler Hauptbahnhof.

Bild: Benjamin Manser

Drei Züge nach irgendwo

Die SBB bauen ihr Zugsangebot stetig aus – auch in der Ostschweiz. Doch verlässliche Angaben, wo diese Züge unterwegs halten, können die neuen Anzeiger und Monitore in den Bahnhöfen nicht liefern. Zum Ärger der Reisenden.

PETER HUMMEL

ST. GALLEN. Bahnkunden sind seit Jahrzehnten mit dem Rascheln der bewährten Fallblattanzeigen vertraut: Sie vermittelten in kompakter Form sämtliche nötigen Informationen. Weil aber die Lieferanten nicht mehr in der Schweiz vertreten und Reparaturen und Unterhalt aufwendig geworden sind, ist die Umstellung der rund 2000 Fallblattmodelle auf LCD-Anzeiger im Gang. In St. Gallen erfolgte der Austausch der Perronanzeigen 2014.

«Lückenhafte Darstellung»

Für die Schweizer Eisenbahn-Revue sind die neuen Geräte ein Rückschritt: «Man könnte erwarten, dass die mit moderner Technologie arbeitenden, flexibel programmierbaren Anzeiger eine Verbesserung der Informationsqualität erlauben. Doch das Gegenteil ist der Fall: Es werden weniger Informationen vermittelt und die Darstellung wirkt unübersichtlich; der Zuglauf wird lückenhaft und nicht mehr

chronologisch dargestellt.» Die aktuelle Darstellung auf den Anzeigenmodellen wie in St. Gallen beruht allerdings auf einem Kompromiss: Vertreter von Behindertenverbänden monierten vor gut zwei Jahren bei den SBB, dass die neuen LCD-Anzeiger

nicht den Anforderungen des Behindertengesetzes genügen. Darauf erklärten sich die SBB bereit, die ursprünglich mehrzeiligen und ausführlichen, aber kleiner geschriebenen Via-Bahnhöfe in gleicher Grösse wie das Ziel anzugeben; auf der einzigen

verbleibenden Zeile ist freilich nur noch Platz für zwei bis drei Halte. Für die drei Schnellzüge nach Zürich bedeutet dies konkret, dass beim Sprinter als Via Winterthur aufgeführt wird, und bei den andern beiden Gossau und Winterthur – nicht aber Wil

und Flawil/Uzwil. Was keinem Reisenden plausibel erscheint, beruht auf zwei Kriterien im SBB-Manual: «Im Fernverkehr wird immer der erste Halt angezeigt» und «Unterwegsbahnhöfe aufgrund ihrer Priorität».

Fehlende Hinweise

Die Perronanzeigen sind das eine – doch da sind auch noch die Monitore und die Fallblatt-Generalanzeige beim Treffpunkt. Diese Anzeige soll erst mit Abschluss des Bahnhofumbaus ersetzt werden. Problematisch: Die Darstellung ist überall unterschiedlich. Ausser den Fürstentümer Via-Halten fehlt auch ein Hinweis auf die temporär verschobene Haltestelle nach Trogen. Immerhin bietet die alte Fallblatt-Generalanzeige Bern oder Biel als Via in die Westschweiz – eine sinnvolle Zusatzangabe für die beiden unterschiedlichen Zugläufe. Vollständige und schlüssige Angaben zu den Haltestationen bietet einzig der gute alte gelbe Plakatfahrplan.

Schnell und direkt ist relativ

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist auf der Strecke St. Gallen–Zürich ein neues Bahnzeitalter angebrochen: Jede Stunde verkehren drei Schnellzüge. «Zürich ist so nah wie nie zuvor», verkündeten die SBB – was so jedoch nicht stimmt: In den 1960er- und 1970er-Jahren fuhren der TEE Bavaria und der Isar-Rhone-Express schon unter einer Stunde nach Zürich – allerdings noch nicht über den Flughafen. Mit diesem Umweg hätte jene Fahrzeit etwa den 62 Minuten entsprochen, welche nun die neuen «Sprinter» benötigen. Eine Zeit, welche die letzten

Münchner Züge aber schon jahrelang erreichten. Auch die Neuheit der direkten Schnellzüge nach Basel muss relativiert werden: Erstens gab es auch die schon früher, zweitens sind neben den Einheitswagen IV zur Verstärkung rund 40jährige Umbauwagen eingereiht, und drittens ist die Reisezeit nicht sehr attraktiv: Die Direktfahrt muss mit einer halben Stunde mehr Fahrzeit erkaufte werden; wegen der vier Halte zwischen Zürich und Basel sind sie denn auch nur als Interregio klassiert. Der dritte stündliche Zürcher Schnellzug schliesslich ist nur von beschei-

denem Nutzen: Er ermöglicht nicht etwa einen attraktiven 20-Minuten-Takt, sondern ist nur ein Vorläufer des Sprinters; bei 13 Minuten früherer Abfahrtszeit in St. Gallen kommt er ganze vier Minuten vorher in Zürich an. Immerhin ist er der einzige, der in Flawil und Uzwil hält, und dank des neuerdings eingesetzten Neigezugs ICN braucht er nicht mal länger als der Zug, der nur in Gossau und Wil hält. Nur wissen müsste man das: Auf den Perronanzeigen ist nicht ersichtlich, welcher der drei Schnellzüge wo im Fürstentland hält. (hh)

Befragt

Proportionen nicht sehr ausgewogen



Ruedi Tachezy
Gestalter und Signalteker
St. Gallen

Ganz grundsätzlich: Funktioniert die SBB-Signalisierung?
Die aktuelle Signalistik der SBB wurde schon 1980 eingeführt, entworfen von Josef Müller-Brockmann, einem international rezipierten Grafikdesigner aus Rapperswil. Sie ist an sich bis heute beispielhaft – funktional gedacht und stringent ausgearbeitet. Die Helvetica-Schrift ist zeitlos und sehr leserlich. Sie wurde seinerzeit für die British Rail entworfen.

Passen die neuen Anzeigen zur bekannten SBB-Signalistik?
Leider können wir heute den Kreativeur nicht mehr fragen, ob die modernen technischen Umsetzungen noch seinen vorbildlichen Gestaltungsrichtlinien entsprechen.

Gibt es Optimierungsbedarf?
Ja, zum Beispiel an den Displays beim Kontrast; die Leserlichkeit war bei den Fallblattanzeigen mindestens tagsüber wesentlich besser. Dann finde ich die Proportionen nicht sehr ausgewogen: Während die erste, wichtigste Zeile ganz oben am Rahmen hängt, ist der Abstand zur zweiten übergross.

Was missfällt Ihnen?

Es ist unschön, dass diese Zeile irgendwo, unter der vierten Ziffer der Abfahrtszeit, beginnt. Der unwissende Bahnfahrer kann ja nicht errahnen, dass der Platz davor wie auch der grosse Raum unter dem Wagenstandanzeiger für Verspätungsangaben und ausserordentliche Informationen vorgesehen ist. (hh)