



Ziel	Abfahrtsplatz	Abfahrtszeit
Bonn Hbf	4A-C	
Flugh Köln/Bonn	4C-E	
Minden (Westf)	1	
Halle (Westf)	5	
Münster (Westf) Hbf	3C-E	
Berlin Ostbahnhof	2	unge Min später
Holzminden	8	
Rahden (Kr Lübbecke)	2	
Detmold	1	
	8	

Fotos: Engel (3)



Fahrgastinformation:

**„Dazu sind wir nicht verpflichtet“**

**Fahrgäste brauchen eine unabhängige und vollständige aktuelle Fahrplanauskunft**

> Der Orkan „Kyrill“ hat gezeigt, dass eine aktuelle und vollständige Fahrgastinformation von öffentlichem Interesse ist – und dass das vorhandene System den Belastungen in Krisensituationen und den Bedürfnissen der Fahrgäste nicht gewachsen ist. Die Ursachen sind mehrschichtig: Das von der DB aufgebaute Informationssystem ist noch nicht krisenerprobt und außerdem – außerhalb der Bahnhöfe – auf DB-Züge beschränkt.

Der Fahrgast, der im vernetzten Bahnverkehr unterwegs ist, erwartet eine Verbindung und eine Auskunft – unabhängig davon, welche Farbe die Bahn hat, gerade dann, wenn es mit dem Betrieb nicht so klappt, wie es im Fahrplan steht. Die DB beweist wieder einmal, dass die Trennung von Netz und Verkehr, aus der Sicht der Fahrgäste, unbedingte Voraussetzung für effizienten Schienenverkehr ist.

*Fotos oben: Aktuell informiert? Nicht nur an den Bahnhöfen erwartet der Fahrgast eine Information über alles, was fährt.*



## ➔ ■ DB-Netz weiß, was fährt

Die Deutsche Bahn AG verfügt mittlerweile über ein fast lückenloses Informationssystem nicht nur über Fahrpläne („Soll-Fahrpläne“), sondern auch über aktuelle Fahrzeiten („Ist-Fahrpläne“). Im Netz der DB AG sammeln dafür Zugnummern-Meldeanlagen automatisch die aktuellen Positionen von Zügen. Nur in Einzelfällen müssen die Daten noch manuell eingegeben werden. DB-Netz weiß also heute immer, wo gerade Züge unterwegs sind – und zwar nicht nur Züge der DB AG, sondern alle Züge, die auf dem DB-Netz fahren.

### ■ Information als Verbesserung der Marktposition

Natürlich hat auch die DB erkannt, dass die automatische Information über die Zugfahrten nicht nur Voraussetzung für den Betrieb ortsferner elektronischer Stellwerke ist, sondern auch notwendige Grundlage für aktuelle Fahrgastinformationen und damit eine notwendige Voraussetzung, um im Konkurrenzkampf der Verkehrsträger zu bestehen. Unter dem Kürzel „RIS“ – Reisenden-Informationssystem – hat die DB mit einem Aufwand von rund 200 Mio. Euro ein System aufgebaut, das in der Lage ist, die betrieblichen Informationen in Fahrgastinformationen umzusetzen. Während sich Verspätungen früher von Stellwerk zu Stellwerk herumsprachen und irgendwann über die Lautsprecher am Bahnsteig auch den Fahrgast erreichten, können heute Informationen elektronisch weiterverarbeitet und verbreitet werden.

### ■ Von Netz zum Fahrgast

Von der betrieblichen Information bis zur Information des Fahrgastes ist es ein weiter Weg. Notwendig ist zunächst der Abgleich der Soll-Fahrzeiten mit den Ist-Fahrzeiten. Daraus lässt sich eine Prognose über die voraussichtlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge ableiten. Aber auch das geht nicht ganz vollautomatisch, beispielsweise müssen Haltezeiten und die Kürzung von Aufenthalten bei Verspätungen von Hand eingegeben werden. Dabei handelt es sich zumindest teilweise um Unternehmensentscheidungen. Genauso müssen Dispositionen und Zusatzinformationen von Hand in das System eingespeist werden. Zugausfälle wegen Streckensperren sind dem Netz noch bekannt, aber nicht, wie das Verkehrsunternehmen aus diesem Grund den Umlauf ändert. Genauso wenig kann das Netz wissen, ob als Ersatz langsamere Fahrzeuge eingesetzt werden.

### ■ Fahrgäste aktuell informiert

Das System macht es heute möglich, einen aktuellen Abfahrts- und Ankunftsplan mit Verspätungsanzeigen zu erstellen und nicht nur auf dem Bahnhof anzuzeigen, sondern auch über Internet und Handy zur Verfügung zu stellen. Der Fahrgast kann so zu Hause wie unterwegs aktuell erfahren, ob ein Zug voraussichtlich verspätet ist und wie viel später er abfährt. Außerdem bieten die Abfahrtstafeln Informationen über verkürzte Zugläufe, Ersatzzüge und gelegentlich auch die Verspätungsursache oder eine umgekehrte Zugreihung der Fernverkehrszüge. So fortschrittlich das Informationsangebot auf den

ersten Blick aussieht, so mangelhaft ist es beim zweiten Hinsehen. (Hierzu die beiden Tabellen auf Seite 14).

### ■ Die DB weiß mehr, als sie preisgibt

Die DB weiß weit mehr, als die Fahrgäste erfahren (dürfen). Das RIS-System gibt Verspätungen minutengenau an – für den Fahrgast werden die Verspätungsdaten (in der Regel nach unten) gerundet. Ein um drei Minuten verspäteter Zug wird daher als pünktlich angezeigt. Auch transportiert RIS die wesentliche Verspätungsursache. Aus dem RIS-System stammt zum Beispiel die oft zu hörende Ansage „Verspätung wegen Verzögerungen im Betriebsablauf“. Diese Angabe ist im System voreingestellt. Ob der Fahrgast mehr erfährt, hängt davon ab, ob jemand die wahre Verspätungsursache manuell in das System eingibt. Wie Computerfreaks schnell herausfanden, ist im RIS-System auch zu erfahren, dass ein Zug verspätet war, wenn die Verspätung mittlerweile abgebaut wurde, und ob ein Zug vor Plan fährt. So kommen Anzeigen zustande wie „eine Minute vor Plan wegen Bauarbeiten“, die eher für Belustigung sorgen als für notwendige Information. Alle diese Daten sind auch heute noch auf den Stellwerken und an den Ansageplätzen verfügbar, aber der Fahrgast erfährt nur einen Bruchteil davon.

## Fahrgäste abgehängt

Die Daten des RIS-Servers der DB waren zunächst frei verfügbar. Vermarktet wurde diese Information allerdings nicht. Zugänglich wurde die Informationsquelle aber über die Internetseiten von Bahnfreaks, die die Nutzungsmöglichkeiten getestet und veröffentlicht hatten.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist diese Informationsquelle aber gesperrt: Die DB verlangt die Eingabe eines Passworts. Auch einen Zugriff über Umwege erkannte die DB und sperrt seit dem 22. Januar 2007 jeden Zugang zu den Daten. Hinter dieser Entscheidung steht die Absicht, mit den Daten Geld zu verdienen. Dass das System die Vielzahl von Einzelabfragen nicht verkraften soll, ist hingegen bei dem heutigen technischen Stand der Servertechnik nicht mehr nachvollziehbar.

Nur in Nordrhein-Westfalen ermöglicht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit seinem „Abfahrtsmonitor“ einen Zugang zu den präzisen aktuellen Abfahrtsdaten. Wie das Beispiel der beiden Abfahrtspläne für Köln Hbf vom selben Tag zeigt, ist aber der Informationsinhalt unterschiedlich.

## Das automatische Informationssystem streikt

Am Freitag nach dem Orkan war das automatische Informationssystem für die Fahrgastinformation über die Abfahrtszeiten der Züge bis Mittag völlig ausgefallen. Wer aktuelle Abfahrtszeiten der Bahn erfragen

wollte, bekam auf der Internetseite zu lesen: „Sehr geehrte Kunden, aufgrund von Server-Umstellungen stehen Ihnen die aktuellen Ankunfts-/Abfahrtstafeln zur Zeit leider nicht zur Verfügung.“ Tatsächlich wurde aber kein Server umgestellt, sondern eine Unzahl von Abfragen brachte den möglicherweise nicht auf diesen Ansturm ausgelegten Server zum Erliegen – ein Zeichen dafür, dass das System, wenn es am nötigsten gebraucht wird, den Anforderungen nicht gewachsen ist. Auszuschließen ist aber auch nicht, dass jemand in der DB-Führung angeordnet hat, dass das System abzuschalten ist. Hätten die Fahrgäste vielleicht sonst zu viele Geschäftsgeheimnisse der DB erfahren können?

Allerdings galt dies nur für die Weiterverarbeitung der Daten für die Fahrgastinformation – die interne Information bei DB-Netz war ununterbrochen verfügbar.

### ■ Keine Information über andere Bahnen

Dem Fahrgast, der sich über Abfahrt und Ankunft im Internet informiert, fällt auf, dass bei DB-Zügen entweder die Angabe „pünktlich“ oder ein Wert für die Verspätung angezeigt wird. Bei Zügen anderer Bahnunternehmen findet sich als Information nur ein Strich oder gar kein Eintrag. Weiß die DB nicht, wo diese Züge sind?

Aus betrieblichen Gründen weiß DB-Netz selbstverständlich auch, wo sich die Züge der „bunten Bahnen“ befinden. Auch die Soll-Fahrpläne sind der DB bekannt – schließlich wird auf der Basis dieser Fahrpläne die Fahrplanauskunft erstellt, die immer umfangreicher wird und auch schon Straßenbahnen und Busse bis hin zum Anruf-Sammel-Taxi enthält. Doch wenn es um die aktuelle Auskunft über Störungen geht, lässt die DB die Fahrgäste im Stich – und zwar nicht nur die der anderen Bahnen, sondern auch die ihrer eigenen, die in die Irre fahren, wenn sie umsteigen müssen.

Die Bahn **DB**

**Kassel-Wilhelmshöhe - Aktuell**  
Abfahrt 20:59 Uhr, 08.02.07

**CAN31951** >> Fulda  
21:14 Gl. 7

**ICE 971** >> Karlsruhe Hbf  
21:17 ca. +15 Gl. 2

**ICE 635** >> Nürnberg Hbf  
21:26 ca. +5 Gl. 2

**ICE 685** >> Nürnberg Hbf  
21:26 pünktl. Gl. 2

**RE 23533** >> Korbach Süd  
21:27 pünktl. Gl. 8

**RE 4114** >> Kassel Hbf  
21:28 ca. +15 Gl. 9

**ICE 732** >> Bremen Hbf  
21:34 ca. +20 Gl. 3

**ICE 782** >> Hamburg-Altona  
21:34 ca. +20 Gl. 3

**RT 5** >> Melsungen  
21:36 pünktl. Gl. 7

**ICE 592** >> Berlin Ostbahnhof  
21:39 pünktl. Gl. 4

► Mehr  
► Ankunft  
► Startseite

*Abfahrtsplan für Kassel-Wilhelmshöhe (Version für Handy): Für den Cantus-Zug nach Fulda gibt es keine Angabe über die Pünktlichkeit, wohl aber für die Regio-Tram nach Melsungen. An der Regio-Tram ist die DB beteiligt, an der Firma Cantus nicht.*

### ■ Keine Information von anderen Bahnen?

Genauso wird es zum Problem, wenn Züge auf die Infrastruktur anderer Bahnen wechseln. Solche Fälle gibt es bereits viele: bei der Euregio-Bahn im Aachener Land, auf den Schienen nach Herrenberg und Bad Urach. Hier endet das einheitliche Informationssystem von DB-Netz, und die Züge werden erst erfasst, wenn sie in das DB-Netz hineinfahren. Man kann sich damit behelfen, dass die Züge selbst die Meldungen in das System einspeisen, aber das ist kein Dauerzustand. Genauso ergibt sich ein Bruch für die Fahrgastinformation an Schnittstellen, an denen zwar die Züge nicht die Infrastruktur wechseln, aber die Fahrgäste umsteigen und auf sichere Anschlüsse angewiesen sind. Elmshorn (siehe Kasten auf gegenüberliegender Seite) ist auch dafür ein Beispiel, denn die AKN-Züge nach Barmstedt fahren auf eigener Infrastruktur.

*Lesen Sie auf Seite 18 weiter.*

*DB-Zug in Stolberg-Altstadt: Die Infrastruktur gehört nicht der DB. Welche Daten liefert der Betreiber?*



Foto: Engel

➔ **■ Geld für Daten – von wem?**

Eigentlich hatte die DB ihr Informationssystem nur für den Fernverkehr aufgebaut. Dort ist die DB nach wie vor so gut wie alleiniger Anbieter. Da aber sowohl die Daten von DB-Netz als auch die Fahrplandaten für den Nahverkehr verfügbar sind, bezog die DB ihre Nahverkehrszüge mit ein. Für die Einbeziehung der Züge anderer Unternehmen bestand aus unternehmerischer Sicht kein Anlass – schon gar nicht ohne Entgelt.

Daten gegen Entgelt zu verkaufen, ist heute üblich. So scheint es auf den ersten Blick ganz normal zu sein, dass auch die DB an ihren aktuellen Fahrzeitdaten verdienen will. Dass die Fahrgäste nichts dafür bezahlen wollen, leuchtet ein, denn sie halten es für einen selbstverständlichen Service, dass sie über Verspätungen informiert werden.

Die DB hingegen hält das keineswegs für selbstverständlich. Wie aus einer Pressemitteilung der DB hervorgeht, handelt es sich um die „Übermittlung aktueller Prognosedaten der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH“ – also um ein Unternehmenseigentum des DB-Konzerns, mit dem dieser nach Belieben verfahren darf.

Eine Schnittstelle zur Weitergabe der Daten hat die DB auf der Messe „Innotrans“ im September 2006 in Berlin vorgestellt, aber bisher gibt es so gut wie keine Interessenten, die diese Daten bei der DB einkaufen und an ihre Fahrgäste weitergeben. Einzig der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr macht eine Ausnahme.

**■ Einpflegen der Daten beim Konkurrenten?**

Die vorgenannte Schnittstelle ermöglicht den Datenaustausch in beide Richtungen. So können andere Unternehmen Daten der DB beziehen, etwa zur Veröffentlichung oder zur Anschlussicherung. Umgekehrt können aber auch die anderen Bahnen Informationen in das System eingeben. Mit deren Zustimmung wäre dann auch eine Veröffentlichung möglich.

**■ Behinderung des Wettbewerbs?**

Wesentliche Teile des Informationssystems sind nicht etwa bei DB-Netz angesiedelt, für das ein diskriminierungsfreier Zugang gewährleistet werden muss. Der Aufbau und die Finanzierung des Informationssystems erfolgte vielmehr durch DB-Fernverkehr. Der Verkauf der Daten wird durch die Abteilung „E-Commerce im DB Personenverkehr“ besorgt. Es ist dieselbe Abteilung, die Vertriebssysteme der DB managt. Die Entwicklung von technischen Lösungen liegt bei DB-Systemen, die sich als Dienstleister mit den Erfahrungen aus Deutschland auch internationale Aufträge sichern kann, wie den Aufbau einer europäischen Fahrplandatenbank für den internationalen Eisenbahnverband (UIC). Diese Unternehmen sind darauf ausgelegt, eigenwirtschaftlich zu arbeiten und unterstehen der uneingeschränkten Führung durch die Konzernspitze. Behinderung des Wettbewerbs anderer Unternehmen bis an die Grenze des Kartellrechts und darüber hinaus ist ganz selbstverständlich das Ziel des Unternehmens. Erinnern wir uns: Die Übernahme des Interconnex-Fahrplans in das DB-Kursbuch musste erst vor Gericht eingeklagt werden.

So wäre es notwendig, dass die Wettbewerber der DB ihre betrieblichen Daten an die Verkehrsunternehmen der DB weitergeben, um bei den Fahrgastinformationen mit den DB-Verkehrsunternehmen gleichzuziehen. Die Verspätungsprognosen für die Bahnhöfe würden nach Vorgaben der DB-Personenverkehrsgesellschaft errechnet, ohne dass die Wettbewerber Einblick haben und feststellen können, ob sie wirklich unternehmensneutral gehandhabt werden. Ungünstige Prognosen können wiederum dazu führen, dass die Züge anderer Bahnen schlechter wegkommen und die Fahrgäste auf DB-Züge umgelenkt werden.

Die Wettbewerber der DB wären genötigt, an DB Personenverkehr Daten zu übermitteln, aus denen die DB auf Schwächen ihrer Wettbewerber schließen und dementsprechend in Ausschreibungen reagieren kann – ein unschätzbare Wettbewerbsvorteil.

Dagegen würde nicht einmal die Übergabe des Systems an DB-Netz einen effizienten Schutz bieten. Erforderlich ist, dass Fahrgastinformation unabhängig vom Verkehrsunternehmen erstellt und verteilt wird – also außerhalb der DB oder durch Trennung des Netzes von den DB-Verkehrsunternehmen.

**■ Die DB verrät Geschäftsgeheimnisse?**

Die DB kennt natürlich das Argument der Behinderung des Wettbewerbs – und dreht den Spieß um. Man bekommt zu hören, dass Pünktlichkeitsdaten oder Prognosen für die Züge anderer Bahnen Geschäftsgeheimnisse der Unternehmen seien und daher nicht eigenmächtig veröffentlicht werden dürften. Das trifft insoweit zu, als nicht ein Bahnunternehmen die Daten anderer Unternehmen ohne Zustimmung veröffentlichen dürften. Das Netz – das diskriminierungsfrei zugänglich sein muss, dürfte das sehr wohl, und erst recht, wenn der Gesetzgeber dies so regeln würde.

Sichtbar wird die Situation auf den Bahnhöfen: Bahnhöfe müssen als Teil der Infrastruktur allen Unternehmen diskriminierungsfrei zugänglich sein. Daher wird hier über Verspätungen direkt aus den Daten informiert, die DB-Netz zur Verfügung stellt. Fallweise gibt es auch Informationen aus dem direkten Kontakt zwischen Triebfahrzeugführern und den Betriebsleitern. Jedenfalls – so die praktische Erfahrung – erfährt der Fahrgast am Bahnsteig von DB-Bahnhöfen auch von Verspätungen anderer Bahnen. Warum hat die Information außerhalb der Bahnhöfe nicht die gleiche Qualität? Weil die DB an den Bahnsteigen Geschäftsgeheimnisse anderer Verkehrsunternehmen verrät?

**■ Scheuen andere Bahnen den Aufwand?**

Eine wichtige Hürde für andere Verkehrsunternehmen ist auch der personelle und organisatorische Aufwand, der betrieben werden muss, um die aktuellen Fahrplandaten auf dem Laufenden zu halten. Es ist durchaus wahrscheinlich, dass auch dieser Aufwand von einigen Unternehmen gescheut wird. Eine reine Anschlussbahn mit einer Stichstrecke ist viel weniger an einer aktuellen Fahrplaninformation interessiert als eine Bahn, die mitten im Durchgangsverkehr tätig ist. Da die Aufgabenträger zunächst vielfach Stichstrecken ausgeschrieben haben, ist das Problem noch recht neu. Doch immer

Die Flugsicherung macht es möglich: unternehmensunabhängige Information auf der Internetseite des Frankfurter Flughafens.

mehr andere Bahnen agieren mitten im Getümmel der großen Bahnhöfe und Strecken: Ob Metronom, Cantus oder VIA S-Bahn und ihre Auftraggeber werden alle früher oder später der Frage stehen, ob sie nachziehen. Sie wollen dies nur durch Auskunft zur Verfügung steht.

### Flugsicherung informiert unabhängig

Ab sofort sind die An- und Abflüge der Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Hamburg und München unter [www.dfs.de](http://www.dfs.de) abrufbar. Auch die Flugverläufe am Frankfurter Flughafen sind auf der Homepage der DFS Deutsche Flugsicherung mit Details versehen. Mit dieser Pressemitteilung wurde die Deutsche Flugsicherung am 24. Januar 2007 auf die Flugsicherung das ist das Netz, und die Flughäfen, die Stationen. Die Flugsicherung befindet sich (noch) im alleinigen Staatsbesitz, und Bundespräsident Köhler hat ein Gesetz zum Verkauf der Flugsicherung einmal für verfassungswidrig erklärt. Die Flughäfen sind überwiegend im Besitz der Erbauer und gehören nicht den Fluglinien. Welch Wunder dass Flugsicherung und Flughafen gemeinsam dafür sorgen, dass der Fahrgast vollständig informiert wird und unabhängig von der Fluggesellschaft. Das könnte natürlich ändern, wenn sich Lufthansa oder andere Gesellschaften an der Flugsicherung beteiligen würden und offenbar noch niemand die Brisanz des Vorgangs erkannt.

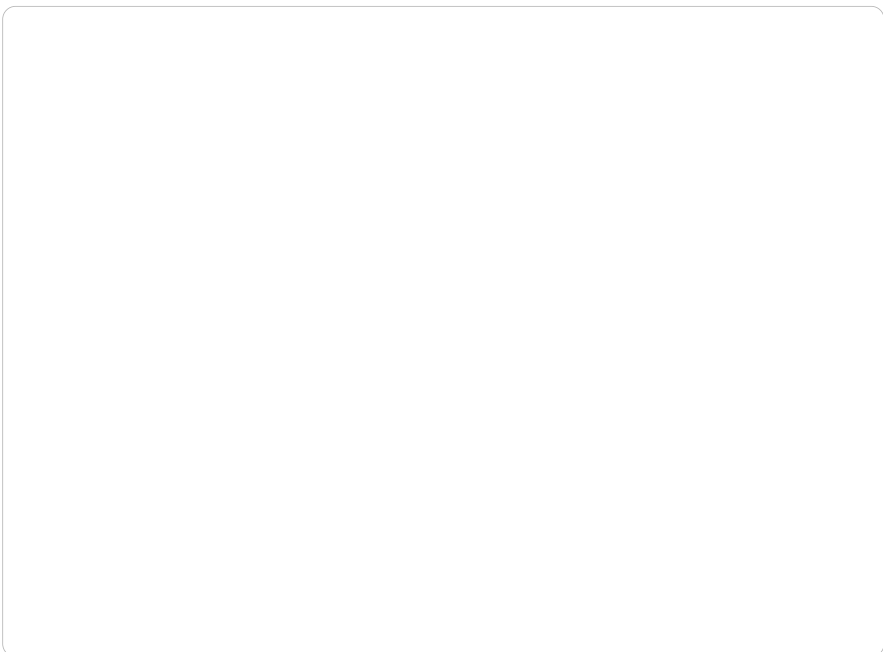
### Staumeldungen aus Steuermitteln

Nicht anders sieht es auch für den Straßenverkehr aus. Hier wird

Information durch Steuergelder bezahlt und ist für die, die die Information verbreiten, kostenlos. So ist auf der Internetseite des Verkehrswarndienstes des Landes Baden-Württemberg nachzulesen: In der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst, einem Teil des Lagezentrums im Innenministerium Baden-Württemberg, werden die Meldungen über Verkehrsstörungen aus dem gesamten Land zentral erfasst, verarbeitet und per EDV an die Rundfunkstationen weitergeleitet. In den anderen Bundesländern wird das genauso gehandhabt.

### Finanzierung durch Trassenpreise!

Das mehr und bessere Information Geld kostet, ist keine Frage, und auch nicht, dass die DB im Bereich der Fahrgastinformation ein gutes Stück Pionierarbeit leistet. Aber warum wählt die DB nicht den Weg, die notwendige Technik für die Fahrgastinformation bei DB-Netz einzurichten und die notwendigen Gelder über die Trassenentgelte und Stationengebühren aufzubringen? Fast alle Züge des Personenverkehrs dienen dem öffentlichen Verkehr, und an der Veröffentlichung der Daten besteht nicht nur ein Interesse der Unternehmen, sondern auch ein öffentliches Interesse. 2,5 Mrd. Euro steckt der Staat jährlich in den Erhalt des Bestandsnetzes, weitere 2,5 Mrd. Euro werden jährlich in Neubauten investiert, und weitere 8 Mrd. Euro gibt der Staat für den Regionalverkehr auf der Schiene aus, die Hälfte davon geht an DB-Netz. 90 % der Reisezüge werden über diese Bundesmittel finanziert. Das wäre eigentlich Grund genug, die Information der Fahrgäste auch auf diesem Wege zu finanzieren. Damit aktuelle Fahrplandaten allen Reisenden zur Verfügung stehen und die Reisenden in den Zügen ohne DB-Rot nicht zu den besten dritten Klasse werden.



Um etwas über Verspätungen anderer Bahnen zu erfahren, muss man zum Bahnhof gehen und hier werden auch Verspätungen anderer Unternehmen angezeigt. Verrät die DB Geschäftsgeheimnisse, wenn sie diese Informationen über das Internet weitergibt?