ISR Impulse Online
Institut für Stadt- und Regionalplanung

Marcel Steller

„Einsteigen, bitte?" Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins

67

Marcel Steller

„Einsteigen, bitte?"
Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins

ISR Impulse Online
Hrsg.: Technische Universität Berlin, Fakultät VI: Planen, Bauen, Umwelt
Institut für Stadt- und Regionalplanung

ISR Impulse Online | 67

Marcel Steller

„Einsteigen, bitte?" Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins

Universitätsverlag der TU Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de/ abrufbar.

Die Beiträge dieser Schriftenreihe dienen der Publikation von Arbeiten im Internet, die aktuelle wissenschaftlich oder planungsbezogen relevante Themen aufgreifen und sich mit unterschiedlichen Positionen im Bereich der Stadt- und Regionalplanung, Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, des Wohnungswesens und des Planungs- und Baurechts auseinandersetzen. In dieser Reihe finden Sie u. a. Abschlussarbeiten, Tagungs- und Veranstaltungsdokumentationen oder Forschungsberichte.

Vorgänger der Schriftenreihe ISR Impulse Online ist die ISR Graue Reihe.

Universitätsverlag der TU Berlin, 2020
http://verlag.tu-berlin.de

Fasanenstr. 88, 10623 Berlin
Tel.: +49 (0)30 314 76131 / Fax: -76133
E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Teilw. zugl.: Berlin, Techn. Univ., Masterarbeit, 2017

Diese Veröffentlichung – ausgenommen Zitate und alle Abbildungen Dritter – ist unter der CC-Lizenz CC BY lizenziert.
Lizenzvertrag: Creative Commons International 4.0
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

Layout & Satz
Marcel Steller

Koordination & Umschlaggestaltung
Lara Stöhlmacher, Robin Hüppe
Publikationsstelle
Institut für Stadt- und Regionalplanung
E-Mail: publikationen@isr.tu-berlin.de

Titelbild
„Berlin: Maria Mart (Tänzerin) vor U-Bahnplan; Potsdamer Platz“; Willy Pragher; 09/1942

ISSN 2199-8728 (online)

ISBN 978-3-7983-3117-4 (online)

Online veröffentlicht auf dem institutionellen Repositorium
der Technischen Universität Berlin:
DOI 10.14279/depositonce-9091
http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-9091

Zusammenfassung

„Einsteigen, bitte?“ Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins

Zwar ist die technische Geschichte des Berliner Nahverkehrs recht gut erforscht, doch bislang hat sich niemand intensiv mit der Fahrgastinformation und so mit der Stellung des Fahrgastes in dem komplexen Gefüge aus Verkehrsbetrieben, Politik und Wirtschaft auseinandergesetzt.
Diese Publikation stellt die erste Forschungsarbeit zu diesem Thema und somit ein Desiderat dar.
Sie beschäftigt sich mit der Geschichte und Entwicklung der Fahrgastinformation des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin von etwa 1800 bis in die Gegenwart Bezug nehmend auf die Position des Fahrgastes und den Einfluss von Politik und Wirtschaft auf die Informationen.
Neben einer umfassenden Beschreibung der geschichtlichen Zusammenhänge, in denen die Position des Fahrgastes – wo immer das quellenbedingt möglich war – hervorgehoben wird, verfolgt die Arbeit auch die Emanzipation des Fahrgastes in den 1980er Jahren, die durch die Folgeerscheinungen der autogerechten Stadt und zunehmender Partizipation der Bürger angeschoben wurde. Begleitend dazu werden die technischen Möglichkeiten der Fahrgastinformation vom Beginn der Digitalisierung bis in die Gegenwart vorgestellt, wobei die vielfältigen Auswirkungen und Möglichkeiten des Internet berücksichtigt werden.
Ein weiterer Schwerpunkt besteht in der Analyse der politischen und wirtschaftlichen Einflussnahme auf die Qualität der Fahrgastinformation. Herangezogen werden dazu zeitgenössische Dokumente, die Entstehungsgeschichte von Haltestellenpfosten und Liniennetzpläne seit Beginn des 20. Jahrhunderts. Es wird aufgezeigt, welche ideologisch motivierten Maßnahmen zur Beeinflussung der Reisenden in den jeweiligen politischen Systemen ergriffen wurden und werden. Die Umbenennung von Bahnhöfen und Haltestellen spielt dabei ebenso eine Rolle wie die Verquickung kapitalistischer Interessen mit ihrer Einflussnahme auf den Passagier. Dabei wird herausgearbeitet, welche Stellung der Fahrgast zu den verschiedenen Perioden innehatte und wo er heute steht.
Die Unterscheidung in grundlegende und erweiterte Fahrt-Information ermöglicht dieser Publikation auch vermeintlich periphere Hinweise wie Schriftarten, Farben und das Corporate Design zu berücksichtigen.
Um die Vielfalt der Möglichkeiten und Hindernisse zu veranschaulichen, widmet sich ein Kapitel Beispielen der Anwendung aller behandelten Epochen.
Abgeschlossen wird die Arbeit mit einem Fazit über Chancen, Gefahren und Ausblicke zu diesem Gebiet.

Abstract

„All aboard, please?“ The development of passenger information in public transport using Berlin as an example

Although the technical history of local public transport in Berlin has been well researched, so far no one has dealt intensively with passenger information and thus with the position of the passenger in the complex structure of transport companies, politics and the economy.
This publication represents the first research work on this topic and is a desideratum.
It deals with the history and development of passenger information in local public transport in Berlin from around 1800 to the present day with reference to the position of the passenger and the influence of politics and business on the information.
There will be a comprehensive description of the historical context in which the position of the passenger - wherever possible due to the source - is emphasized. Adittionally, we will pursue the emancipation of the passenger in the 1980s, which was triggered by the consequences of the car-friendly city and the increasing participation of citizens. Accompanying this, the technical possibilities of passenger information from the beginning of digitalisation to the present will be presented, taking into account the manifold effects and possibilities of the Internet.
A further focus is the analysis of the political and economic influence on the quality of passenger information. Contemporary documents, the history of bus stop signs and route network plans since the beginning of the 20th century will be used. This shows us which ideologically motivated measures were and are taken to influence travellers in the respective political systems. The renaming of stations and stops plays just as important a role as the combination of capitalist interests with their influence on passengers. It will be worked out which position the passenger has had in various periods and where they stand today.
The distinction between basic and extended journey information also enables this publication to take supposedly peripheral information such as fonts, colours and corporate design into account.
In order to illustrate the variety of possibilities and obstacles, a chapter is dedicated to examples of the application of all the epochs covered.
The work concludes with a summary of opportunities, dangers and prospects in this area.

Inhalt

Zusammenfassung....8

Inhalt....9

Einführung....12

Quellen und Methoden....15

Zur Systematik....16

1. Fahrgastinformation – Definition eines vielfältigen Begriffes....18

1.1 Technische Informationen (Sicherheit und Barrierefreiheit)....19

1.2 Werbung....22

1.3 Fahrgastinformation als Information für die unmittelbare Fahrt....24

2. Geschichtliche Zusammenhänge....28

2.1 Geschichte des ÖPNV in Berlin....29

2.2 Der Beförderungsfall wird zum Kunden....40

3. Elektronische Fahrgastinformation....46

3.1 Beginn der elektronischen Fahrgastinformation....47

3.1.1 Bildschirmtext....47

3.1.1.1 Exkurs: TIP-Info....50

3.2 Mobile elektronische Fahrplanauskunft....51

3.3 Digitale stationäre Anzeiger....55

4. Grundlegende Fahrtinformation.....60

4.1 Haltestellenpfosten.....61

4.2 Netzpläne.....69

4.2.1 Exkurs: Bahnhofsnamen unter politischem Einfluss.....85

5. Erweiterte Fahrgastinformation.....88

5.1 Public Design und Corporate Identity 89

5.2 Schriftarten.....94

5.3 Farben.....97

5.4 Piktogramme.....99

5.5 Ansagen.....101

5.6 Liniennummern.....103

5.7 Haltestellennamen.....104

5.8 Anwendungsbeispiele.....107

6. Zusammenfassung und Fazit.....114

Quellen.....122

Abbildungsverzeichnis.....134

EINFÜHRUNG

Einführung

Der Titel dieser Arbeit lässt kaum erahnen, wie sehr er die Geschichte des Fahrgastes widerspiegelt. Der in frühen Jahren verwendete Zuruf „Einsteigen!“ war die bloße und sachlich formulierte Aufforderung, dass der bald abfahrende Zug, der unumstößlich als Meisterleistung der Ingenieurkunst im Mittelpunkt stand, keinesfalls auf einzelne und individuelle Reisende Rücksicht nehmen würde. Diese Aufforderung, eine technische Maschine zu betreten, wurde alsbald nur durch den Zuruf „Zurückbleiben!“ verstärkt, dessen Dominanz das Ungleichgewicht von Fahrgast und Betrieb nicht viel deutlicher machen konnte. Er bedeutet nicht, dass der Passagier schlicht nicht mitfahren kann, sondern er wird gewarnt, dass er *zurück bleibt*.
Erst rund 100 Jahre später kam das „*Bitte*“ hinzu. Der emanzipierte Fahrgast wird nicht mehr *aufgefordert*, sondern *gebeten*, den Zug zu betreten – denn der Passagier ist ein Fahr-*Gast* geworden, den es zu werben gilt.
Das Fragezeichen im Titel steht stellvertretend für die unweigerlich aufkommende Frage, welche Position der Fahrgast im Nahverkehr denn nun inne hat. Wird er als Individuum gebeten, einzusteigen? Wird er als Beförderungsfall gar aufgefordert, einzusteigen? Oder ist er nur ein lebendes Frachtgut, das zur Gewinnmaximierung massenweise aufgenommen wird?
An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass ausschließlich der besseren Lesbarkeit wegen in dieser Arbeit das generische Maskulinum verwendet wird. Frauen werden selbstverständlich in gleicher Weise angesprochen.

Warum lohnt es, sich mit der Entwicklung der Fahrgastinformation auseinanderzusetzen?
Besonders in Berlin ist die technische Geschichte des Nahverkehrs dank vieler akribischer Hobbyforscher außerordentlich gut dokumentiert. Baureihen, Bauplanungen, Streckeneröffnungen und technische Neuerungen sind meist sehr präzise beschrieben. Viele Internetseiten und diverse populärwissenschaftliche Literatur beschäftigen sich mit diesen und ähnlichen Themen. Auch wurde sich mitunter bereits mit historischen Netzplänen auseinandergesetzt. Doch genau hier fällt etwas besonders auf: Fast immer fehlt der Fahrgast. Er taucht – wenn überhaupt – oft nur als am Rande erwähnenswerte Komponente auf. Der Passagier wird als selbstverständlich hingenommen. Das ist die Krux. Der Fahrgast begründet erst die Notwendigkeit für einen Nahverkehr.
Um sich diesem Phänomen zu nähern und den Fahrgast als wichtigen Teil eines komplexen Gefüges aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft einordnen zu können, benötigt die Forschung eine Konstante. Deshalb muss ein Anknüpfungspunkt gefunden werden, der in verschiedenen Zeiten mit unterschiedlichen technischen und gesellschaftlichen Voraussetzun-

gen immer in der selben Weise abgefragt werden kann. Dieser Anknüpfungspunkt muss das Bindeglied sein zwischen den Interessen der Politik, die maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des ÖPNV hat und den Verkehrsgesellschaften mit ihren wirtschaftlichen Interessen auf der einen und den Interessen und Bedürfnissen des Fahrgastes auf der anderen Seite.
Da drängt sich eine Frage geradezu auf:
Welche Informationen erhält ein Reisender für seine Fahrt zu welcher Zeit – und welche nicht?
Die Frage nach der Fahrgastinformation kann zu jeder Zeit und Epoche gleichermaßen gestellt werden. So sind zur Beantwortung immer die gleichen Voraussetzungen geschaffen. Und es gibt noch einen weiteren Vorteil: Während oftmals eine Unterteilung in beispielsweise schienen- oder straßengebundene Verkehrsmittel unternommen werden muss, ist die Frage nach der Information für den Fahrgast völlig unabhängig. Sie kann den öffentlichen Personennahverkehr als Ganzes betrachten. Somit rückt die Fragestellung bewusst ein Stück von überbordenden technischen Belangen ab und wendet sich den Belangen der gesellschaftlichen Entwicklung zu.
Erstaunlicherweise – und das ist ein weiterer wesentlicher Grund, sich mit dieser Thematik auseinanderzusetzen – gibt es für die Entwicklung der Fahrgastinformation weder zu Deutschland noch zu Berlin im Speziellen Forschungsergebnisse oder Literatur (siehe weiter unten). Daher ist es erforderlich, diesen Gegenstand, der mitunter massive Auswirkungen auf die Alltagsmobilität und habitualisierte Routinen der Bevölkerung in der Stadt hat, eingehend zu untersuchen und Entwicklungen aufzuzeigen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der ÖPNV in seiner ständigen Konkurrenz zum Individualverkehr und ohne eine starke Lobby zukünftig noch stärker Maßstäbe in Sachen Innovationsdruck und Kundengewinnung setzen muss, dürfte dieses Thema außerordentlich wegweisend für eine weitere wissenschaftliche Betrachtung sein.

Quellen und Methoden

Im Reiz des Themas liegt zunächst auch seine größte Herausforderung.
Bisher hat sich fast niemand mit dem Thema der Entwicklung der Fahrgastinformation in Deutschland ernsthaft auseinandergesetzt. Und wenn es vereinzelte Artikel zu kleinen Ausschnitten des Themenkomplexes in der Populärliteratur gibt, sind sie nahezu ausschließlich auf technische Grundlagen und keinesfalls auf die sie begründende Gesellschaft und die Entwicklung bedacht.
Um das Ausmaß dieser Arbeit nicht exorbitant steigen zu lassen, musste sich bei der Analyse zum allergrößten Teil auf Berlin beschränkt werden – wegen der politischen Sonderstellung in der Geschichte Deutschlands ist das jedoch eine beispielhafte Wahl im Vergleich mit anderen Regionen.
Der Begriff der Fahrgastinformation wird in dieser Arbeit weiterhin in Werbeinformation, technische Information und Barrierefreiheit sowie Fahrtinformation unterteilt. Sie wird sich, wie noch beschrieben wird, weitgehend mit der grundlegenden und erweiterten Fahrtinformation beschäftigen.
Nichtsdestoweniger gestaltete sich die Quellensuche und Recherche als außerordentlich diffizil. Es gibt weder eine Grundlagenliteratur zum Thema, noch sind einzelne Bereiche bisher ausführlich behandelt worden. Als Quellen kommen daher fast ausschließlich Primärquellen in Frage. Zeitgenössische Fotografien und Liniennetze wurden dabei – meist vergleichend – ebenso herangezogen wie historische Broschüren der Verkehrsbetriebe und anderer Organisationen.
Als besonders problematisch hat sich der Zugang zu den Quellen erwiesen. Die *Deutsche Bahn AG* und ihre Tochter, die *S-Bahn Berlin GmbH*, haben trotz wiederholter und eindringlicher Bemühungen des Verfassers leider jedwede Kooperation abgelehnt und fachliche Fragen unzureichend oder offensichtlich inkorrekt beantwortet. Die zuständigen Stellen waren anscheinend völlig mit dem Anliegen überfordert. Ähnlich verhielt es sich beim *S-Bahn-Museum* in Berlin-Griebnitzsee. Auch die *BVG* zeigte zunächst kein Interesse an dieser Forschung; erst die Intervention der Technischen Universität Berlin und mehrere persönliche Gespräche führten schließlich zur Genehmigung der Nutzung des BVG-Archivs.
An dieser Stelle muss daher ausdrücklich bemerkt werden, dass die vorgenannten Gründe sowie Verluste durch den zweiten Weltkrieg und mehrfache Umstrukturierungen der BVG dazu geführt haben, dass viele Quellen verloren gegangen sind.[1] Hinzu kommt, dass das

1 Besonders die zahlreichen Neustrukturierungen und Umlagen von Abteilungen und Zuständigkeiten innerhalb der Berliner Verkehrsbetriebe wurden neben den Kriegsverlusten beklagt und als Hauptgrund für die großen Lücken im Archiv genannt (Drößler, 14. Juli 2016).

Archiv der BVG erst vor wenigen Jahren die Arbeit aufgenommen hat und noch immer etliche Archivalien ungesichtet sind und deren Inhalt völlig unbekannt ist.
All dies führt in der Konsequenz dazu, dass diese Arbeit in keinem Fall einen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann und einige Bereiche mangels jeglicher Quellen nicht abgedeckt werden konnten.
Als Glücksfall kann gesehen werden, dass der Berliner Nahverkehr immerhin seit jeher ein beliebtes Fotoobjekt war und die BVG als einst größtes Nahverkehrsunternehmen der Welt in seiner Geschichte sicherlich mehr Spuren hinterlassen hat, als dies in anderen Städten der Fall wäre.
Das Hauptaugenmerk dieser Forschung fällt, soweit möglich, auf den historischen Abgleich der gesellschaftlichen Situation mit seiner Spiegelung in der Fahrgastinformation. Oder anders formuliert: Können die Informationen, die ein Verkehrsunternehmen dem Fahrgast zur Verfügung stellt etwas über die Zeit aussagen, in der er sich befindet?

Zur Systematik

Die Arbeit ist in fünf Hauptteile gegliedert, die sich themenbedingt immer wieder überschneiden. An gegebener Stelle wird auf weiterführende Informationen in anderen Kapiteln hingewiesen.
Der erste Teil beschäftigt sich mit der hier verwendeten Definition der Fahrgastinformation. Da es keine Grundlagen gibt, musste der Begriff zunächst definiert werden. Werbung, technische Hinweise und jene zur Barrierefreiheit sind zwar dem Passagier zugänglich gemachte Informationen, sie sind jedoch nicht unabdingbar für eine tatsächliche Fahrt im ÖPNV. Diese wird abgegrenzt.
Der zweite Teil schildert die Geschichte des Nahverkehrs in Berlin und hebt – wo immer das quellenbedingt möglich war – die Position des Fahrgastes hervor. Dieses Grundverständnis der historischen Abläufe in Wirtschaft und Politik ist besonders relevant für das Erkennen des Werdegangs des Fahrgastes und dessen Emanzipation in den 1980er Jahren, dem sich ein weiteres Unterkapitel ausführlich widmet. Dort wird die Brücke zum dritten Teil geschlagen, der sich mit dem technischen Fortschritt in dieser Zeit befasst: der elektronischen Fahrgastinformation und dessen Fortentwicklung bis zum Jahr 2019.
Der vierte und fünfte Teil beschäftigt sich dann mit den im ersten Teil abgegrenzten Informationen noch einmal ausführlich.

Als grundlegende Fahrtinformation (viertes Kapitel) sind die wesentlichen und unbedingten Informationen, die eine Person für eine definierte Fahrt benötigt, beschrieben. Der Start- und Endpunkt sowie der Linienverlauf werden durch die Geschichte der Haltestellenpfosten und die Entwicklung der Netzpläne vertreten. In diesem Kapitel war der Mangel an Primärquellen besonders hoch. So konnten beispielsweise besonders zur Anfangszeit am Beginn des letzten Jahrhunderts weder Vorgaben zu Hinweisschildern und Schriftarten oder Hinweise zu Haltepunkten, noch zeitgenössische Kritik von Fahrgästen ausführlich untersucht werden.

Das Kapitel Fünf befasst sich mit den erweiterten Fahrgastinformationen. Dazu zählen alle Informationen, die der Passagier im Zuge der Fahrtinformation erhält, die aber nicht direkt den Erfolg der Fahrt beeinflussen, wie Farben oder Liniennummern. Diese der hintergründigen Identifikation mit Fahrtmitteln und Verkehrsgesellschaften dienlichen Informationen wurden seit den 1990er Jahren intensiviert. Sie erhalten mit „Public Design und Corporate Identity“ ein eigenes Unterkapitel.

Um die Verschiedenartigkeit der Informationen anschaulich zu demonstrieren, widmet sich das letzte Unterkapitel im fünften Teil einer Gegenüberstellung von Informationen, den Anwendungsbeispielen.

FAHRGASTINFORMATION DEFINITION EINES VIELFÄLTIGEN BEGRIFFS

1. Fahrgastinformation – Definition eines vielfältigen Begriffes

Der Begriff der Fahrgastinformation scheint nur auf den ersten Blick trennscharf zu sein. Seit dem Beginn des öffentlichen Personentransports als Massenverkehrsmittel zur Wende des vorigen Jahrhunderts stieg die Fülle an Informationen, mit denen der Reisende konfrontiert wurde, massiv an.
Interessanter Weise war die Werbung die erste große Quelle von Informationen für den Fahrgast, und nicht etwa die Fahrtinformation oder technische Hinweise zum Gebrauch der neuen und unbekannten Fahrzeuge und Verkehrswege. Dies erklärt sich mit der nach der Gründerzeit kapitalistisch geprägten Industrialisierung, die insbesondere in Großstädten wie Berlin zu massiv eingesetzter Reklame führte. Es kann anschaulich festgestellt werden, dass der Fahrgast nicht oft als Kunde des Beförderungswesens verstanden wurde, sondern gleichwohl auch als Subjekt der Konsumgesellschaft, das es zu werben galt – insbesondere an Orten, die täglich aufgesucht wurden und an denen der Passagier gezwungenermaßen verweilen musste.
Grundsätzlich können neben der Werbung aber noch zwei weitere Arten von Informationsgruppen ausgemacht werden, mit denen ein Fahrgast konfrontiert wird.

1.1 Technische Informationen (Sicherheit und Barrierefreiheit)

Es sind technische Informationen verfügbar, die in erster Linie dem Fahrgast und nicht dem Betriebspersonal zur Verfügung gestellt werden. Diese technischen Informationen teilen sich auf in den Bereich der Informationen, die die Sicherheit aller Passagiere betreffen und in Informationen, die einen Teil der Passagiere betrifft, die aufgrund ihrer körperlichen Fähigkeiten bestimmte technische Informationen zu ihrem Transport benötigen, nämlich zur Barrierefreiheit.
Diese Informationsgruppe beginnt schon beim Zuruf „Zurückbleiben“, der mit dem automatisierten Schließen der Türen in den Zügen größere Wichtigkeit erfuhr, später verstärkt durch einen mechanischen oder elektrischen/elektronischen Warnton bzw. ein Warnlicht.
Als Informationen zur Sicherheit sind auch insbesondere alle Hinweise auf Rettungs- und Hilfseinrichtungen gemeint.[2] Eine beispielhafte Auflistung zeigt, dass es viele Hinweise gibt,

2 Entgegen der englischen Formulierungen „Safety“ („Angriffssicherheit“) und „Security“ („Betriebssicherheit“) gibt es im Deutschen nur das Wort „Sicherheit“. Deshalb wird Abhilfe geschaffen

die während einer normalen Fahrt gar nicht wahrgenommen werden müssen und wegen ihrer Fülle nicht wahrgenommen werden können: Notbremse (Alarmgriff[3]) mit Rufstelle („Fahrgasthilferuf“), Notsignalschalter auf Bahnsteigen, Nothammer, Feuerlöscher, Notausgänge und Rettungs- und Fluchtwege, Türnotöffnungen, Sprechsäulen, Handbremse in Nahverkehrszügen, Videoüberwachung, Verbandskasten, Warnleuchten, Notausstieg sowie viele Hinweise für die Ordnung des Fahrbetriebes, die in der Regel von den meisten Fahrgästen nur am Rande wahrgenommen werden, wie „Im Oberdeck keine Stehplätze“, „Türen schließen selbsttätig“, „An kalten Tagen bitte Türen schließen“, „Fahrausweise beim Fahrer erhältlich“ oder der nicht mehr eingesetzte Spruch an Rolltreppen:„Rechts stehen – links gehen“.

Abb. 1: *Zusammenstellung verschiedener Informationen wie Videoüberwachung, Kneelingwunsch-Taster, Tür-Nothahn, Sitzplätze für Schwangere und Gebrechliche, Notbrems-Einrichtung mit Notsprechstelle, zum Festhalten mahnender Aufkleber, weitere Symbole für Beeinträchtigtensitzplätze.*

Der Übersichtlichkeit und Platzersparnis wegen sind sämtliche Bildquellen ausschließlich im Abbildungsverzeichnis aufgeführt.

Seit Juni 2006 setzt die BVG auf Klebefolien ein Maskottchen („Betty“) ein, um Fahrgästen Hinweise zur Einhaltung allgemeiner Ordnung und Tipps zum freundlichen Umgang der Fahrgäste untereinander zu geben (beispielsweise: „Psst, kleiner Tipp: ein Handy ist kein Lautsprecher!“).[4] 2007 gewann diese Figur den ersten Preis des weltweiten Verkehrsverbands UITP als beste ÖPNV-Marketingkampagne.[5]

Die andere Untergruppe der technischen Informationen sind solche zur Barrierefreiheit. Sie werden grundsätzlich nicht von allen Passagieren benötigt, sind aber für einen Teil der Fahrgäste von großer Wichtigkeit. Hierunter fallen Hinweise, die den Transport von Personen mit Beeinträchtigungen erleichtern oder erst ermöglichen, wie Hinweise auf Rampen oder Fahr-

durch die Formulierung „Rettungs- und Hilfseinrichtungen“.

3 Der Alarmgriff führt entgegen landläufiger Meinung in Stadtverkehrszügen nicht sofort zum Halt, sondern verhindert die Weiterfahrt vom nächsten Bahnhof, ehe das Betriebspersonal ihn manuell wieder aufgeschlossen hat. So wird verhindert, dass Züge im Notfall auf einer für Rettungskräfte schlecht zugänglichen offenen Strecke oder gar im Tunnel stehen bleiben.

4 Plus12_2007 2007, 19.

5 Ebd.

stühle, ferner Blindenleitstreifen etc. Diese Gruppe von Passagieren wurde lange vernachlässigt und taucht erst seit den 1980er Jahren langsam in den entstehenden Bemühungen um Inklusion[6] und Teilhabe als eigenständige Gruppe mit eigenen Bedürfnissen auf, wobei die Emanzipationsbestrebungen Beeinträchtigter in hohem Maße ein Gehör in der Öffentlichkeit fanden,[7] ebenso wie die durch die demographische Entwicklung bedingte Alterung der Bevölkerung. Diese Faktoren waren maßgeblich verantwortlich für ein Umdenken beim Bau von Fahrzeugen und Einrichtungen, um auch alten Fahrgästen die Fahrt zu ermöglichen, und die Partizipation von Mobilitätseingeschränkten im öffentlichen Leben voranzutreiben. In einer Abhandlung über technische Verbesserungen im Nahverkehr von 1988 heißt es beispielsweise:

> *„Da die Bequemlichkeit des Ein- und Aussteigens – auch für Behinderte – wachsende Beachtung genießt, sind in neuerer Zeit eine ganze Reihe von Stadtbahnwagen konzipiert, entwickelt und gebaut worden, die diesem Ziel Rechnung tragen.“*[8]

Diese Entwicklung galt gleichfalls für alle anderen Fahrzeuge, so etwa beim Bus.[9] Bei U- und S-Bahn dauert die Entwicklung wegen der wesentlich höheren Kosten, wie dem Angleichen von Bahnsteigen, an. Mitte der 1990er Jahre wurden die ersten Niederflur-Straßenbahnen und -Doppeldeckerbusse beschafft.[10] Die von den Herstellern bereitgestellten Modelle konnten von Vertretern der Blinden- bzw. Behindertenvereine zuvor besichtigt werden.
Nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Umgebung mit ihren Hinweisen sollte nach Meinung von Behindertenverbänden barrierefreier werden. Die Forderung zu einer akustischen Fahrgastinformation an Straßenbahn- und Bushaltestellen wird im Kapitel 5.1.5 präziser behandelt.
2019 sind in Berlin fast alle Fahrzeuge barrierefrei ausgestattet; Neubeschaffungen sind grundsätzlich barrierefrei, auch bei der S-Bahn. Akustische Linien- und Zielansagen an Haltestellen existieren weiterhin nur bei U- und S-Bahnen.[11]

---

6 Der Begriff der Inklusion umfasste ursprünglich nur das Schulwesen. Er wurde geprägt in den 1980er Jahren durch die Schulreform in Großbritannien und verbreitete sich von dort nicht nur räumlich nach Deutschland sondern auch bei den Anwendungsfeldern. (siehe auch: http://www.verband-sonderpaedagogik.de/vds-mv/AG1_-_Inklusionsbegriff.pdf) *Letzte Zugriffsdaten sämtlicher Internetseiten: siehe Quellenverzeichnis.*

7 http://www.bpb.de/apuz/32707/die-geschichte-der-behindertenpolitik-in-der-bundesrepublik-aus-sicht-der-disability-history?p=all.

8 Kramer, R. 1989, 13.

9 Schubert 1989, 26.

10 Im Tempo der Großstadt o. J.

11 http://www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/technik_neue_fahrzeuge.htm.

Die Informationen für mobilitätseingeschränkte Passagiere sind umfassend. Es gibt in und an Fahrzeugen farblich gekennzeichnete Beschriftungen[12] und Hinweise, dass beispielsweise Kinderwagen und Rollstühle gegen wegrollen zu sichern sind, oder Druckknöpfe, die über den Haltewunsch hinaus die Kneelingfunktion oder die Hilfe des Fahrpersonals anfordern.
Weiterhin gibt es in der Online-Fahrplanauskunft die Möglichkeit, ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge und Stationen zu nutzen. Diese Auskunft ist z. T. verknüpft mit den Verkehrsmeldungen (Störungs- und Umleitungsmeldungen in Echtzeit) und den Meldungen zu Aufzugstörungen, die ebenfalls ständig aktualisiert werden. Weiterhin bietet die BVG mehrmals im Jahr Mobilitätstrainings an, bei denen sich Fahrgäste über Hilfsmittel und Barrierefreiheit informieren können.[13] Bis 2020 sollen alle Bahnhöfe, Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefrei sein.[14]
Diese Informations- und Notrufsäulen (siehe Abb. 2) wurden nach dem kostenbedingten Abzug des Personals auf U-Bahnhöfen aufgestellt. Die Grafik zeigt die farbliche Unterteilung für die Anforderung von Hilfe und Rettung (rot), Informationen (gelb) und barrierefreier Information und Hilfeanforderung (blau). Taube Fahrgäste dieser kameraüberwachten Säule können durch Auflegen der Hände auf die Ohren zeigen, dass sie die Antwort der Leitstelle nicht verstehen. In diesem Fall kommt ein Mitarbeiter binnen 15 Minuten zum Ort.

Abb. 2:
Sprechsäule

1.2 Werbung

Die zweite Gruppe von Informationen, die ein Fahrgast im Nahverkehr erhalten kann, ist die Werbung. Es kann grundsätzlich unterschieden werden, ob es sich um Werbung in eigener Sache oder um Fremdwerbung handelt.
Zum Beginn der Werbung an Berliner Transportmitteln gibt es keine Quelle, allerdings kann durch den Vergleich von Fotografien davon ausgegangen werden, dass sie seit dem zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zum alltäglichen Bild gehört hat,[15] während einzelne Pferdeomnibusse bereits 1870 eine Teil-Werbefläche besaßen.[16] Entgegen anderen Metropolen

12 Siehe Kapitel: Farben.
13 https://www.bvg.de/de/Willkommen/Barrierefreies-Reisen sowie http://fahrinfo.bvg.de/barrierefrei/bin/query.bin/dn sowie https://www.bvg.de/de/Service/Service-fuer-unterwegs/Mobilitaetshilfen.
14 Berlin. Barrierefrei 2016 2016, 2.
15 vgl. Sichelschmidt 1982 / Grothe 1987.
16 http://www.tagesspiegel.de/berlin/werbung-auf-verkehrsmitteln-in-berlin-auf-dem-100er-bus-ist-reklame-am-teuersten/10247916.html.

wie New York, wo Werbetafeln[17] in der neu eröffneten Subway Stürme der Entrüstung bei den Fahrgästen ausgelöst hatten,[18] scheint dieser Protest in Berlin ausgeblieben zu sein.
Seit den 1980er Jahren werben Verkehrsbetriebe in Deutschland verstärkt um Kunden.[19] Werbung steht gelegentlich im direkten Widerspruch zu den Interessen des Fahrgastes, z. B. wenn die Orientierung der Passagiere durch Lochfolien erschwert wird.

Abb. 3a und 3b: *Bild a zeigt eine Vollwerbung, die die Position der Mitteltür schwerer erkennen lässt. Bild b zeigt Werbefolie, die den Fahrtzielanzeiger verdeckt.*

Insbesondere Monitore in den Fahrzeugen eignen sich gut, um Werbung einzublenden. Allerdings zeigten sich in der Anfangszeit negative Begleiterscheinungen. In Köln beispielsweise wurden in den 1980er Jahren in der Straßenbahn Informations-Monitore aufgestellt, die sich durch eingeblendete Werbung selbst finanzieren sollten. Jedoch konnten diese sich nicht durchsetzen, weil sie vom Fahrgast nicht als Informationsquelle, sondern als Werbeträger wahrgenommen wurden.[20] Das Problem von Monitoren, die Fahrtinformation und Werbung gleichermaßen einsetzen und so nicht von den Fahrgästen akzeptiert werden, ist teilweise noch sichtbar. Im Berliner Umland beispielsweise sind in Bussen der *Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH Potsdam* und anderer Gesellschaften Monitore angebracht, die den Fahrtweg darstellen; allerdings wird die Anzeige paradoxerweise oft durch die Einblendung der Informationshotline des Verkehrsbetriebes unterbrochen.

17 Werbetafeln standen in höchstem Maß für den bis in die Subway gelangenden Konsumismus (Höhne o. J., 197 ff.).
18 Höhne o. J., 197 ff.
19 Siehe Kapitel: Vom Beförderungsfall zum Kunden.
20 Rahn 1989, 37.

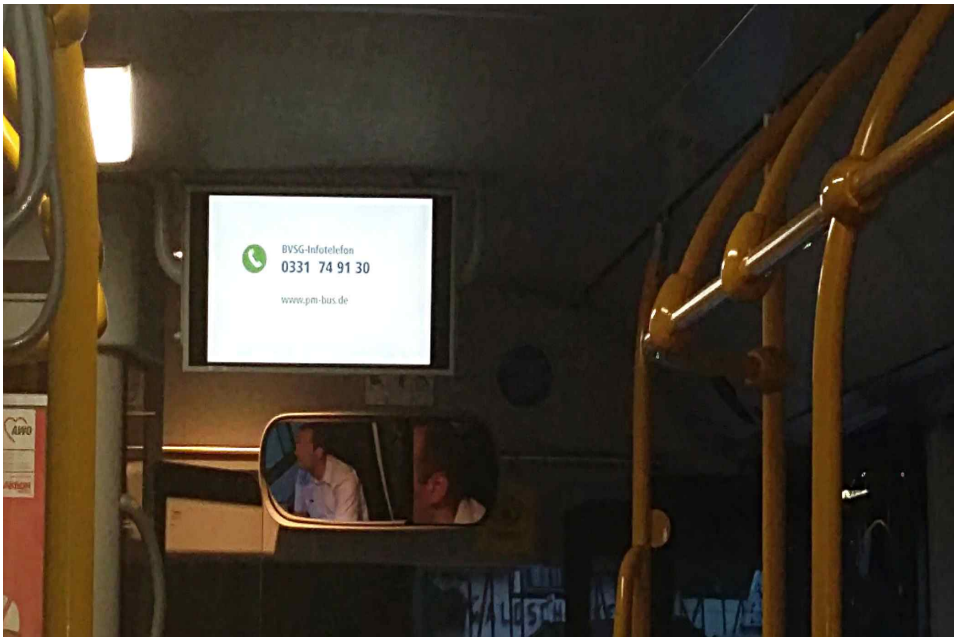


Abb. 4: *Zu sehen ist ein Monitor, der anstatt der folgenden Haltestelle eine Service-Hotline der Verkehrsbetriebe anzeigt.*

Ähnlich verhält es sich zum Teil noch in Nahverkehrszügen der *Deutschen Bahn AG*, in denen die Monitore über Echtzeit-Anschlussverbindungen der folgenden Bahnhöfe verfügen, diese aber zugunsten von Eigenwerbung oder unkommentierten Bildern von Eisenbahnen ausgeblendet werden.

1.3 Fahrgastinformation als Information für die unmittelbare Fahrt

Um den Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht zu sprengen, wird diese sich nur am Rande mit den erstgenannten beiden Informationstypen beschäftigen können. Der Fokus wird auf der Fahrgastinformation im Sinne einer Fahrtinformation liegen. Dazu zählen die Informationen, die für eine definierte Fahrt in jedem Fall benötigt werden. Im Lauf der Zeit haben sich diese Informationen zwar verschoben, da sich die gesellschaftlichen Anforderungen an ein Verkehrsmittel gewandelt haben. Aber im Kern wird eine Fahrtinformation nach wie vor definiert aus folgenden Punkten:

- Informationen zum Streckenverlauf und zu Umsteigemöglichkeiten vor Fahrtantritt.
  Dazu gehören sowohl die von zu Hause bzw. vom Ursprungspunkt erreichbaren Informationen, als auch die einer gekennzeichneten Haltestelle, an der die Fahrt begonnen

wird. Zu beidem zählen Auskunftsdienste via Internet, Telefon oder anderer Medien beziehungsweise Fahrpläne, Linien- und Netzpläne, Wegweiser, Abfahrtanzeiger, Lautsprecherdurchsagen und Informationen durch das Betriebspersonal.[21]

- Informationen während der Fahrt, die zum Aus- oder Umsteigen notwendig sind.
  Dazu gehören vor allem ein Linienverlaufsplan (sog. Perlschnur) und das Anzeigen der folgenden Haltestelle, optimalerweise mit Umsteigemöglichkeiten.
- Informationen am Zielort.
  Sie helfen beim Erreichen des Zielortes oder Umsteigeverkehrsmittels. Hier sind Umgebungspläne, Wegweiser wie Beschilderungen zum Ausgang und örtlichen Gegebenheiten sowie akustische Durchsagen einzuordnen.

Während des gesamten Vorgangs sollen sowohl optische als auch akustische Informationsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dies dient der Barrierefreiheit und der Partizipation von eingeschränkten Fahrgästen.

Die nachstehende Grafik zeigt eine Auswahl an Informationsmöglichkeiten eines einzelnen Verkehrsunternehmens oder Dachverbandes bzw. einer Verkehrs- oder Tarifgemeinschaft. Eine übergreifende Informationsmöglichkeit zu anderen Verkehrsgesellschaften findet nicht statt. Somit entsprechen die für eine Fahrtkette benötigten Informationen nicht automatisch der dargestellten Informationskette. Für den Fahrgast bedeutet dies, dass eine Gesamtinformation für eine Fahrt aus mehreren Teilauskünften zusammengesetzt werden muss. In den 1990er Jahren wurde die Herausforderung erkannt, dem Passagier von vorn herein eine vollständige Informationskette bieten zu können.[22] Dies musste vor allem vor dem Hintergrund geschehen, dass die Länge der Pendlerwege stetig zunahm und weiter zunimmt[23] und so die Wahrscheinlichkeit, auf mehr als einen Verkehrsbetrieb angewiesen zu sein, anstieg. Diese Herausforderung ist weiterhin aktuell, insbesondere da Online-Fahrplanauskünfte auf die Integration von Daten zum Erstellen einer individuellen Fahrt angewiesen sind. Die Erwartungshaltung des Fahrgastes ist es also immer öfter, von verschiedenen Verkehrs-gesellschaften oder -verbünden integrierte Informationen erhalten zu können. Oftmals können diese Informationen, besonders Tarifinformationen, Verknüpfungen mit dem Fernverkehr oder das (tarifliche) überfahren einer Verbundgrenze noch nicht erbracht werden.

21 Außerdem sind Kenntnisse zu Tarifen und Tarifgebieten von Wichtigkeit, bevor der Passagier eine Fahrt antritt. Diese können aber nur am Rand beschrieben werden, da die Behandlung dessen, gerade in Bezug auf die wechselhafte Geschichte Berlins, an dieser Stelle bei Weitem zu umfangreich wäre.

22 Dobeschinsky 1991, 16.

23 https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_01_mobilitaet_0910_43300.pdf.

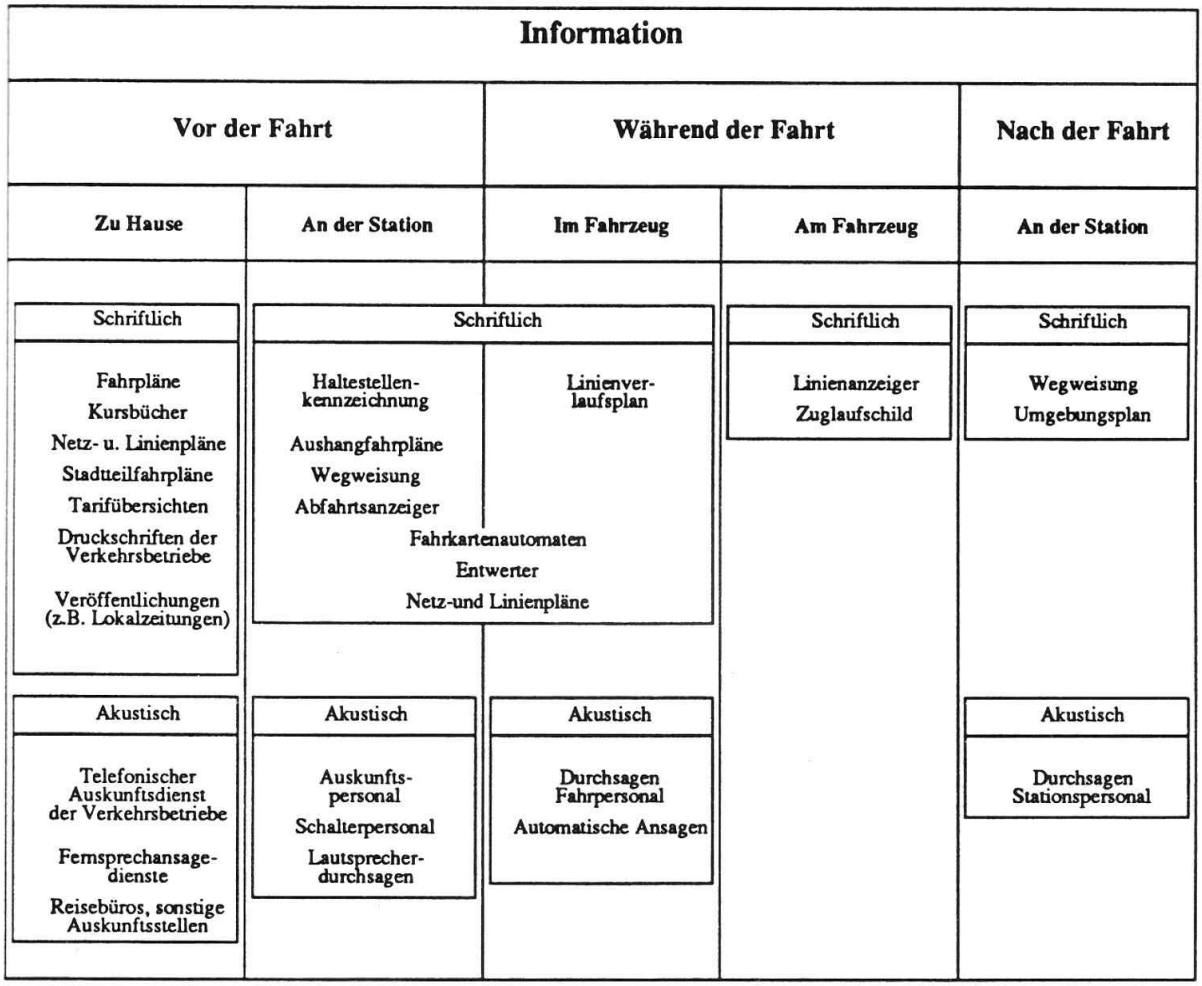


Abb. 5: *Diese Grafik von 1991 stellt die vorgenannten Informationsmöglichkeiten im Nahverkehr detailliert dar. Online- und Echtzeitinformationen sind im Jahr 1991 gewiss noch nicht bedacht.*

GESCHICHTLICHE ZUSAMMENHÄNGE

2. Geschichtliche Zusammenhänge

Um die Entstehung und den Bedarf von Fahrgastinformationen verstehen zu können, ist es unabdingbar, sich intensiv mit der Geschichte des Berliner Nahverkehrs insgesamt auseinanderzusetzen. Nur so kann die Position des Fahrgastes innerhalb dieses komplexen Gefüges aus Politik, technischem Fortschritt, den Verkehrsbetrieben ihrer Zeit und dessen Absichten differenziert dargestellt werden. Der erste Teil des zweiten Kapitels befasst sich deshalb schwerpunktmäßig mit den allgemeinen Zusammenhängen dieser Entwicklung, während der zweite Teil sich dezidiert mit der rapiden Emanzipation seit den 1980er Jahren beschäftigt, die zum einen durch die Folgen der autogerechten Stadt sowie dem Würdigen der Verkehrsbetriebe ihrer Fahrgäste als „Kunden“ und zum anderen durch die erstarkten partizipativen Bewegungen der Bürger hervorgerufen wurde.

2.1 Geschichte des ÖPNV in Berlin

Im 18. Jahrhundert hatten Berliner Fuhrleute, die sich zur Fiacre-Gesellschaft zusammenschlossen, innerhalb Berlins das Privileg zur Personenbeförderung. Da die Fiaker in der Bevölkerung wegen mangelnder Wartung der Fahrzeuge und dem *„anstoßerregenden Verhalten der Kutscher wenig Anklang fanden“*[24], mussten sie 1794[25] ihren Betrieb wieder einstellen.[26] Das unfreundliche Verhalten der Kutscher mit ihrer berüchtigten Berliner Mundart blieb lange Zeit bestehen. Ihrer Schlagfertigkeit war kaum ein Auswärtiger gewachsen, so gab es oft Streit um den Fahrpreis, der erst mit Einführung des Taxameters behoben werden konnte.[27]

Durch diese Diskrepanz zwischen dem Auftreten der Kutscher und den zu befördernden Fahrgästen wird deutlich, dass in der öffentlichen Personenbeförderung des 18. bzw. 19. Jahrhunderts weder eine Verknüpfung zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem Gewinn von Kunden noch dem Erscheinungsbild des Betriebes nach Außen und der unmittelbaren Beför-

24 Bendikat 1999, 102.

25 Ebd.

26 Nach anderer Quelle wurde der Fuhrbetrieb bereits 1783 wegen der starken Konkurrenz untereinander und wegen der für die Allgemeinheit zur hohen Preise und dem Auftauchen wilder Fiaker wieder eingestellt. (Innung des Berliner Taxigewerbes (Hrsg.): Das Berliner Taxigewerbe 1900-1975. Sonderausgabe. Herausgegeben zum 75jährigen Bestehen der Innung des Berliner Taxigewerbes. Lichtwitz. Berlin 1975. In: Krokotsch 1991, 49 sowie historisches Archiv der BVG).

27 Sichelschmidt 1982, o. S.

derung von Personen hergestellt wurde. Erst rund 100 Jahre später bricht dieser Konflikt immer mehr auf und es kommt langsam zu einer gegenseitigen Einflussnahme von Fahrgästen, der Stadt und den einzelnen Betrieben.

1846 wurde erstmals ein fahrplan- und linienmäßig gebundener Linienverkehr auf insgesamt fünf Linien innerhalb der Stadt aufgenommen.[28] Der Bedarf im öffentlichen Nahverkehr war jedoch gering und im Jahr 1848 musste das Unternehmen revolutionsbedingt Konkurs anmelden. In der Folgezeit stieg die Bevölkerungszahl in Berlin stark an, es kam zu einer Neufestlegung der Weichbildgrenze Berlins und damit einhergehend zu einem Abbruch der Zollmauer.

Die Beseitigung der mitunter desaströsen Straßenverhältnisse konnte ab 1876 in Angriff genommen werden, als eine Kabinettsorder sämtliche Straßen und Plätze in den Besitz der Stadt Berlin übertrug. So konnten quantitative und qualitative Verbesserungen durch Maßnahmen wie dem Ausbau der Infrastruktur (Asphaltierungen, Straßenerweiterungen und -durchbrüche etc.), die dem Öffentlichen Personennahverkehr zugute kamen, erfolgen.[29]

Der Bau der Ring-, „Stadt-“ und „Wannsee-“bahn in den Jahren 1871 bis 1891 führte zu einer besseren Verknüpfung von Umsteigepunkten durch Pferdebahnen und -busse. Die Ringbahn erhielt erst mit der Verbindung zur „Stadtbahn“ einen Aufschwung der Fahrgastzahlen – sie war ursprünglich nur für den Güterverkehr geplant gewesen.[30] Dies war der Beginn der massenhaften Randwanderung der Industriebetriebe und der ersten großen Suburbanisierungswelle. Die „Stadtbahn“ war das erste in seinen Betriebseinrichtungen für eine Großstadt ausgelegte Massenverkehrsmittel, sowohl die Schnelligkeit als auch Zugfolge betreffend. Die Folge daraus war, dass aufgrund der größer werdenden Entfernungen von Zielen in und am Rand der Stadt der Berliner Magistrat in Verhandlungen mit privaten Unternehmern zum Zwecke des Ausbaus eines Pferdestraßenbahnnetzes trat. Hieraus konstituierte sich 1871 die *Große Berliner Pferde-Eisenbahn AG*.

Das preußische Handelsministerium setzte durch, dass die Vorschläge des Magistrats in Bezug auf Betriebsführung, Fahrpreis- und Fahrplangestaltung berücksichtigt wurden. Dies war der erste Schritt hin zu einem öffentlichen Dienstleistungsgedanken im Straßenbahnwesen.[31]

Weitere Fortschritte konnten erzielt werden, als neue Linien eröffnet wurden und sich im Jahr 1876 die *Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft* konstituierte. Sie erschloss dann den Osten der Stadt.[32] Mit steigender Beliebtheit dieses Verkehrsmittels waren die Bedenken

28 Die Konzession erhielten die zwei Kaufleute Heckscher und Freiberg, die die *Concessionierte Berliner Omnibus-Compagnie* gründeten.

29 Bendikat 1999, 104.

30 Ebd., 105.

31 Ebd., 108.

32 1878 wurde zusätzlich die *Große Internationale Pferde-Eisenbahn* gegründet. Die Zustimmungsverträge bzw.

gegenüber verkehrstechnischer Belange zurück gegangen. Berlin verfügte 1875 über 75 km Gleislänge, 1890 waren es bereits 242 km![33]

Dass diese Gesellschaften jedoch größtenteils nicht im Interesse der Fahrgäste und der Stadt handelten, sondern die kaufmännischen Aspekte in den Vordergrund schoben, zeigte sich an zahlreichen Auseinandersetzungen mit der Politik. Dies wirkte sich auch dahingehend aus, dass unzählige unterschiedliche Tarife der verschiedenen Gesellschaften nicht vereinheitlicht werden konnten. Der Einheitstarif von 10 Pfennig (der trotzdem nicht zum Umsteigen oder Wechseln der Transportgesellschaft berechtigte) wurde erst 1911 eingeführt. Mehrfahrtenkarten bzw. das Kaufen im Voraus stießen noch auf großes Misstrauen in der Bevölkerung.[34] So konstatierte der sozialdemokratische Stadtverordnete Vogtherr 1894:

> *„Es ist wiederholt und nicht nur von unserer Seite betont worden, daß die Gesellschaft das Interesse des Publikums und der Stadt erst in zweiter und dritter Reihe folgen läßt, daß sie in erster Reihe ihr kaufmännisches Unternehmen fördert und sich allen Anregungen gegenüber ablehnend verhält."*[35]

Das rasante Wachstum der Stadt und der Verkehrsgesellschaften darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass viele Arbeiter und Handwerker sich dieses Verkehrsmittel nicht leisten konnten. Zwar gab es bereits Kurzstreckentarife, allerdings konnten diese Distanzen dann auch zu Fuß zurück gelegt werden.

Werner von Siemens stellte auf der Gewerbeausstellung 1879 eine elektrische Schienenbahn vor und nahm 1881 die erste elektrische Straßenbahn[36] in Berlin-Lichterfelde in Betrieb.[37] Das ausgehende 19. Jahrhundert war geprägt von immer öfter erreichten Kapazitätsgrenzen, insbesondere zu den Stoßzeiten. Dieser Zustand wurde stark kritisiert. Mit Siemens' Erfindung bahnte sich ein Ausweg an, zumal der testweise erprobte Dampfbetrieb aus umweltpolitischen Gründen 1880 verboten wurde.[38]

Zur Jahrhundertwende wandte sich der Konkurrenzkampf der beiden Monopolisten aus Omnibus- und Straßenbahnverkehr seinem Höhepunkt zu. Allerdings zeichnete sich bald ab, dass der Busverkehr wegen seiner geringen Geschwindigkeiten und Beförderungskapazitäten sowie dem berüchtigten Berliner Kopfsteinpflaster seinen Rückzug antreten würde. Schon

Konzessionen wurden in den meisten Fällen verlängert, so konnte die Straßenbahn nach und nach in die Vororte und den Stadtkern vordringen.

33 Ebd., 108 f.
34 Ebd., 367 ff.
35 Stadtverordnetenversammlung von Berlin, 6. September 1894, 339, zit. n. Bendikat, 1999, 351.
36 Der Begriff „Straßenbahn" setzte sich erst mit der Elektrifizierung der meisten Strecken endgültig durch.
37 Risch / Lademann 1957, 6.
38 Bendikat 1999, 110.

sehr bald wurden hier massiv Linien stillgelegt. Wegen seiner niedrigeren Tarife wurde der Bus zu einem volkstümlichen Verkehrsmittel zweiter Klasse. Entlastet wurde der straßengebundene Nahverkehr seit der Wende zum 20. Jahrhundert immer mehr durch die „Stadt-“ und Ringbahn.

Die Elektrifizierung der Straßenbahn vollzog sich sehr schnell. Der Versuch, einen Akkumulatorenbetrieb einzurichten, scheiterte an der Störanfälligkeit sowie an den Folgen der Säuredämpfe für die Passagiere.[39] Außerdem wurde 1897 durch den Magistrat festgelegt, an den Endstellen im Winter beheizte Warteräume für die Fahrgäste zu errichten. Die Fahrzeuge selbst durften nämlich aus feuerpolizeilichen Gründen nicht beheizt werden. Erstmals gab der Magistrat in diesem Fall Beschwerden von Fahrgästen nach.

Bedingt durch die Elektrifizierung konnten nun auch Durchmesserlinien geschaffen werden, da die Schonung der Pferde wegfiel. Allerdings führte das stärkere Verkehrsaufkommen insbesondere an den Knotenpunkten immer öfter zu Verkehrsstaus. Die Ausdehnung der Stadt war nunmehr so weit fortgeschritten, dass der elektrische Betrieb keine Abhilfe zu schaffen vermochte – die Fahrzeiten wurden zu lang.

Das sich vergrößernde Liniennetz führte dazu, dass Fahrgäste immer häufiger die Orientierung verloren, insbesondere die Straßenbahn war hiervon betroffen. 1902 wurde daher ein Zahlsystem zur Linienkennzeichnung eingeführt. Die Aufschlüsselung der Zahlen ermöglichte ein Verzeichnis der Linien, welches beim Schaffner erworben werden konnte. Anfänglich wurde der Zielort nur an den Seiten der Wagen angebracht, während die Nummer an den Stirnseiten sichtbar war. Fahrgäste beschwerten sich nun darüber, dass sie sich die Zahlen merken mussten. Es wurde argumentiert, dass eine Fahrtziel-Tafel an der Stirnseite der Wagen den Touristen die Orientierung erleichtere.[40]

Eine Hochbahn wurde zunächst aus ästhetischen Gründen und der Tatsache, dass viele Straßen zu eng für deren Bau waren, abgelehnt. Behördliche Vorgänge, der sandige Untergrund mit hohem Grundwasserspiegel sowie die Klage Charlottenburgs gegen eine Hochbahn, welche in Charlottenburg in eine Untergrundbahn umgewandelt werden musste, verzögerten den Bau. 1902 war der erste Streckenabschnitt Warschauer Brücke – Knie[41] schließlich fertiggestellt worden.[42] Der Impuls für die dann verhältnismäßig flächige Ausbreitung des U-Bahn-

39 Ebd., 113.

40 Berliner Tageblatt, 15. August 1902 (Lokalteil) sowie Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung 1905, 367, beides zit. n. Bendikat 1999, 487.

41 heute Ernst-Reuter-Platz.

42 Das Konzept einer von der *Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen* erdachten Schwebebahn wurde ebenso wie ein tiefes Röhrensystem wie es in London bereits existierte zugunsten einer in weiten Teilen als Unterpflasterbahn ausgeführten Hoch- und Untergrundbahn verworfen. Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges wurden zahlreiche Strecken (U1, U3, U4 und Kernbereiche der heutigen U2, U6 und U8) fertiggestellt.

netzes war sicherlich die immer mehr überforderte Straßenbahn, deren Kapazitäten am Ende standen, zumal die Vermehrung von Wagen zu immer größeren Verkehrsstaus führte.[43] Der Berliner Stadtbaurat Krause konnte durchsetzen, dass die einzelnen U-Bahn-Linien „*im Interesse der Betriebssicherheit und schnellen Zugfolge*“[44] eigenständig betrieben werden sollten. Diese Entscheidung erschwerte im Nachhinein Flexibilisierungen von Linienläufen wie Abzweiglinien, und stand kurzen Umsteigewegen und der Übersichtlichkeit von (unterirdischen) Bahnhofsanlagen in hohem Maß gegenüber.

Im Jahr 1909 gab die Hochbahngesellschaft dem Druck der Fahrgäste nach und gab einen „Schnellbahn-Führer“ heraus, in dem Angaben zu Fahrplan und Tarifen enthalten waren. Er enthielt Informationen zu erreichbaren Sehenswürdigkeiten, die sowohl dem traditionellen Ausflugsverkehr als auch den Touristen dienlich waren.[45]

Die noch wenige Jahre zuvor für eine Utopie gehaltene Ingenieurleistung einer Untergrundbahn spiegelte sich im Stolz des Baurats und Direktors der *Berliner Hochbahngesellschaft*, Paul Wittig, 1909 wider:

> *„Von den Störungen des Straßenverkehrs losgelöst, der Straßenbahn an Schnelligkeit, den Dampfbahnen durch größere Anpassung an die Gestaltung des Stadtbildes und an die Ansprüche der Bevölkerung überlegen, hat sich die elektrische Schnellbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel für die Großstadt entwickelt ... es ist eine neue unterirdische Verkehrswelt geschaffen worden.“*[46]

Da dieser Verkehrsträger entlang der Hauptstraßen verlief, konnten die Tunnel und Brücken zusätzlich Versorgungsinfrastrukturen wie Kabel, Gas- und Wasserleitungen aufnehmen. Die anfänglichen Vorbehalte der Bevölkerung wandelten sich zunehmend in Bewunderung für die technische Leistung, allerdings kam es in den Anfangsjahren der U-Bahn immer wieder zu Kritik über die viel zu dunkle Bahnsteigbeleuchtung auf Untergrundbahnhöfen. Sie war mitunter so dunkel, dass allein das Lesen des Stationsnamens (!) Schwierigkeiten bereitete.[47]

43 Bendikat 1999, 117 ff.
44 Ebd., 358.
45 Ebd., 487.
46 Wittig, P.: die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr, Berlin 1909, 7, zit. n. Bendikat 1999, 121.
47 Berliner Tageblatt 8. August 1907 (Lokalteil), zit. n. Bendikat 1999, 488 f.

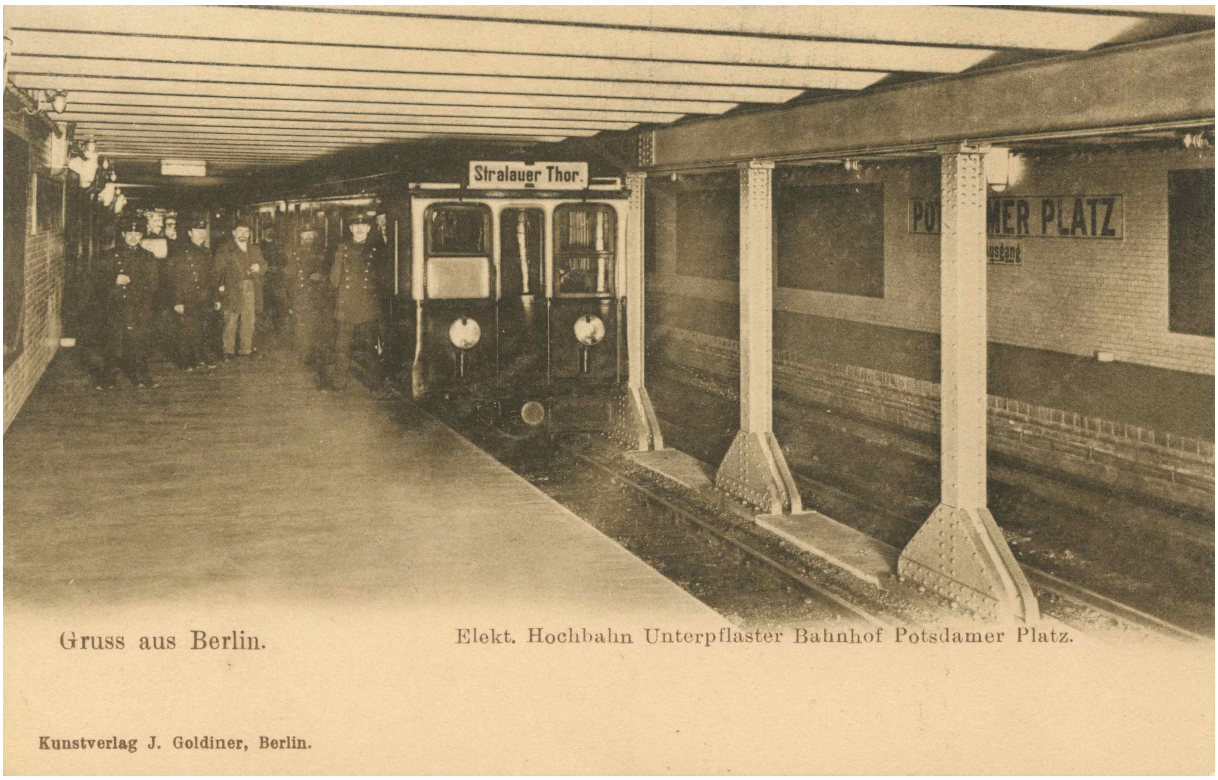


Abb. 6: *Die Dunkelheit auf den Bahnhöfen in den ersten Jahren können wir auf dieser Fotografie aus dem Jahr 1902 (ca.) trotz des fotografischen Blitzlichts gut erahnen.*

Ähnlich dem Konkurrenzkampf der Pferdebahn- und Omnibusgesellschaften standen ebenfalls bei den Kleinbahnen des Kleinbahngesetzes (Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaften) die wirtschaftlichen Belange über denen der Fahrgäste:

> *„[...] überall Kampf um eigene Interessen, nirgends ein Zusammengehen zu einheitlichem Ziel. Die dem Eisenbahnminister auf Grund des Kleinbahngesetzes zustehende Macht ist zu gering, um ein planmäßiges Vorgehen zu veranlassen; er muß sich darauf beschränken, die ärgsten Schäden des Konkurrenzkampfes abzuwenden.“*[48]

Das zeigt, dass bei diesem Verkehrsträger die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Potentials zunächst nicht erkannt wurde. Durch Zusammenarbeit und Vereinfachung von Tarifen sowie besserer Informationspolitik den Fahrgästen gegenüber hätten wesentlich höhere Fahrgastzahlen generiert werden können.

48 Deutsche Bauzeitung, 1909, 687, zit. n.: Bendikat 1999, 431 f.

1912 wurde nach den beheizten Wartehäusern und dem „Schnellbahn-Führer“ ein weiterer Meilenstein erfolgreich durch das „Publikum“ beantragt: die Aufstellung von Haltestellenpfosten.[49]

Der oftmals gebrauchte Begriff der „Verkehrsnot“ und seine Folgen wie Staus, Umweltverschmutzung und Unfälle zwang die Stadtplanung zum Umdenken. Die zu Spitzenzeiten völlig überlasteten Verkehrsmittel führten zu einer von Handel und Industrie geführten Kampagne „Recht auf Fahrt zur Arbeitsstätte“, die erstmals flächendeckenden Druck auf die Transportgesellschaften ausübte, die unmittelbare Beförderung von Fahrgästen durchzusetzen, ohne lange auf freie (Steh-)Plätze warten zu müssen.[50] Im November 1913 bilanzierte der *Berliner Lokal-Anzeiger* die Nahverkehrslage in Berlin: „*Berlin ist also im Laufe der letzten Zeit in das Jahrhundert des steckengebliebenen Verkehrs hineingeraten, und das empfinden täglich Tausende bitter.*“[51]

Diese Überlastungsprobleme gab es auch bei der späteren S-Bahn. Die Züge überschritten regelmäßig die polizeilichen Beförderungsgrenzen und die Vororte drängten nach einer besseren Anbindung. Es wurden Versuche mit Elektrifizierungen unternommen, allerdings konnten Baumaßnahmen wegen eines Vetos des Abgeordnetenhauses erst nach dem ersten Weltkrieg in Angriff genommen werden. Der Omnibus konnte sein Tief allmählich überwinden; 1914 fuhren bereits 400 Autobusse auf knapp zwei Drittel der Linien, dieser Anstieg erklärt sich mit den seit 1905 immer stärker eingesetzten Motoromnibussen und führte in der Entwicklung dazu, dass der Verkehr mit Pferden weitgehend auf Nachtzeiten beschränkt und schließlich 1923 verboten und eingestellt wurde.

Nach der Motorisierung bzw. Elektrifizierung der straßengebundenen Verkehrsmittel war die Schnellbahn die Antwort auf die sich immer weiter verdichtende Stadt, in dem sie die Verkehrsströme nach und nach planerisch vertikal trennte.[52]

Die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts waren vor allem durch die „große Elektrisierung“ der ganzen Gesellschaft und durch das sich stetig vergrößernde Stadtschnellbahnnetz der späteren S-Bahn geprägt. Der Plan zur „Elektrisierung“ der Strecken wurde 1926 durch die *Deutsche Reichsbahn* beschlossen. Als die Elektrifizierung in großen Teilen abgeschlossen war und die verschiedenen Bahnen rechtlich und tariflich zusammengeschlossen wurden, entstand nachdem bereits 1924 die *Deutsche Reichsbahn (DR)* aus den verschiedenen Reichsbahnen der Deutschen Länder hervorgegangen war, die Berliner S-Bahn als einheitliches

49 Siehe Kapitel: Haltestellenpfosten.

50 Bendikat 1999, 486.

51 Berliner Lokal-Anzeiger, 25. November 1913, 1, zit. n. Bendikat 1999, 121.

52 Zwar wurde die „Stadtbahn“ auch zum größten Teil bereits als Damm ausgeführt, jedoch war die Eisenbahn insgesamt, so auch die „Wannseebahn“ und in weiten Teilen damals noch die Ringbahn grundsätzlich mehr oder weniger niveaugleich mit dem Straßenpflaster ausgeführt.

juristisches und für den Fahrgast wahrnehmbares Verkehrsmittel.[53] 1930 wurde das S-Bahn-Logo zur Wiedererkennung eingeführt, jedoch ist umstritten, wofür das *„S“* steht. Ob der Name der vom Ostbahnhof nach Charlottenburg verlaufenden Stadtbahn auf nunmehr alle Linien übertragen wurde, ob die ursprünglich für die U-Bahn verwendete Bezeichnung Schnellbahn gemeint ist, oder die seit 1928 auftauchende Bezeichnung Stadtschnellbahn (SS-Bahn) nur verkürzt wurde, ist ebenso wie die Entwurfsphase des Logos wohl nicht belegbar.[54]
In der Weimarer Zeit wurde angesichts des sich stark ausweitenden Nahverkehrs der neben der Reichsbahn existierenden Verkehrsgesellschaften eine stärkere Zusammenarbeit durch den damaligen Verkehrssenator Ernst Reuter angestrebt. Er war ein ausdrücklicher Befürworter der weiteren zukunftsorientierten Entwicklung des ÖPNV in Berlin.[55] Dies bedeutete neben der organisatorischen Zusammenführung der *Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin*, der *Allgemeinen Berliner Omnibus-Actiengesellschaft (ABOAG)* sowie der *Straßenbahn-Betriebs-GmbH* zu den *Berliner Verkehrs-Betrieben (BVG)* eine damit einhergehende Optimierung der Linienführungen und Auslastungen sowie die Möglichkeit, durch die erreichte Effizienz möglichst niedrige Tarife anbieten zu können.[56] Durch diese Zusammenführung entstand am 1. Januar 1929 das seinerzeit größte Nahverkehrsunternehmen der Welt.[57]
Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 begann ein weiterer Ausbau von S-Bahn und Reichsbahn, während der der Verkehrssysteme U- und Straßenbahn zum Erliegen kam.[58]
Nach anderer Quelle wurden die Bestrebungen des Magistrats von 1930, das U-Bahnnetz längenmäßig zu verdoppeln, zwar fortgesetzt. Jedoch konnten bis Kriegsende keine Pläne vorgelegt werden, die im Nachkriegs-Berlin hätten berücksichtigt werden können.[59]
Der infrastrukturell sehr wichtige Nordsüd-S-Bahn-Tunnel wurde bis 1939 vollendet.
Die propagandistisch genutzten Bauten des Nah- und Fernverkehrs, die für Berlin geplant und teils schon gebaut wurden, berücksichtigten in keinster Weise die Bedürfnisse einzelner Fahrgäste, fast einzig der schnellstmögliche Transport zu und von Großveranstaltungen wurde

53 Bahn-Special 1995, 23.
54 Bahn-Special 1995, 4 sowie Grothe 1987, 82 sowie
http://www.stadtschnellbahn-berlin.de/geschichte/logo/index.php, sowie
http://www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/historie_teil1.htm.
55 Reuter 1929, 214 ff.
56 Wie funktioniert die Stadt? O. J.
57 Im Tempo der Großstadt o. J.
58 http://unternehmen.bvg.de/de/Unternehmen/Profil/Geschichte.
59 Kalender 2014, 162.

bedacht: *„An erster Stelle steht die Architektur, an zweiter der Verkehr, an dritter der Betrieb.“*[60]

Mit stärker werdenden Kriegsfolgen wurde die Straßenbahn immer wichtiger, da die mitunter massiven Schäden an S- und U-Bahnstrecken nicht mehr behoben werden konnten.[61] So wurden in Straßenbahnen immer öfter Güter des täglichen Gebrauchs wie Nahrungsmittel und Zeitungen transportiert.[62] Da der Verkehr in den Kriegsjahren stark zunahm[63] und die Wagenzahl zerstörungsbedingt mehr und mehr sank, wurden so genannte „Stehwagen“ eingesetzt: Straßenbahnen, in denen die Sitze entfernt wurden, um so wesentlich mehr Personen zu transportieren.[64]

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Kriegsschäden sehr rasch beseitigt; einige nicht effiziente Strecken wurden nicht wieder befahren.

1949 wurde die BVG getrennt. Im Ostteil nahm eine eigene Verwaltung die Arbeit auf, ab 1953 wurde der grenzüberschreitende Straßenbahnverkehr eingestellt. Im Jahr 1969 wurde in Ostberlin das Kombinat *Berliner Verkehrsbetriebe* [*BVB*] gegründet.[65]

In den 1950er Jahren wurden die unterschiedlichen politischen Systeme in Berlin immer deutlicher im Stadtbild erkennbar, insbesondere bei den Verkehrsmitteln. Im Westteil wurde eine zunehmende Zahl von Automobilen registriert und Straßenaus- und neubauten zugunsten des Individualverkehrs weit mehr gefördert als der ÖPNV[66], nicht zuletzt durch den lange anhaltenden massiven Druck der Autoindustrie[67] und einer gegen den Individualverkehr-freundlichen Senat nicht durchsetzungsfähigen BVG-Führung.[68]

Im Ostteil hingegen wurde der ÖPNV weiter gefördert, besonders das Straßenbahnnetz wurde ausgebaut und in den später entstehenden Trabantensiedlungen entstanden Schnellstraßenbahnen.[69]

Die wesentlichen Unterschiede waren also – sehr kurz zusammengefasst – im Westen der Abbau der Straßenbahn zugunsten des Autoverkehrs[70] und eine Konzentration auf den Aus-

60 Albert Speer im Gespräch mit Reichsbahnvertretern zum Thema Südbahnhof am 22. Juli 1937 (Bundesarchiv R 4606/58, Blatt 196), zit. n. Kalender 2014, 162.

61 http://www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/historie_teil1.htm.

62 Treuhandgesellschaft für kommunale Unternehmungen A.G. 1942, o. S.

63 Seit April 1941 existierte ein vollständig durchgehender Nachtverkehr in Berlin.

64 Treuhandgesellschaft für kommunale Unternehmungen A.G. 1942, 3.

65 Im Tempo der Großstadt o. J.

66 Wangemann 1984, 25 f.

67 „*Kein Ministerium steht so unter dem Druck der Lobby wie unseres.*“ (Pressereferentin des Bundesministeriums für Verkehr, Renate Lotze), in: Der Spiegel Nr. 14, o. O. 1978, 57, zit. n.: Wangemann 1984, 25.

68 Wangemann 1984, 171.

69 Ebd., 27 ff.

70 Bereits 1953 wurde in Westberlin die Entscheidung getroffen, neue Omnibusse anstatt Straßenbahnwagen zu bestellen. Dies war die ursprüngliche und weitreichende Entscheidung zum stetigen Abbau der Straßenbahn im Westen.

bau der U-Bahn seit den beginnenden 1960er Jahren und im Osten die Entstehung eines weit verzweigten Tramnetzes mit S-Bahn-Anbindung.[71]

Der Modal Split von 70 % Öffentlichem Verkehr (ÖV) und 30 % Individualverkehr (IV) kehrte sich im Westen in den Jahren 1963 bis 1976 auf 30 % ÖV und 70 % IV um. Die so entstandene Abwärtsspirale von einer Ausdünnung des Angebots zugunsten des IV führte zu fern bleibenden Fahrgästen und dadurch steigenden Fahrpreisen, die wiederum die Attraktivität des ÖV verringerten.[72]

Das in der Gesellschaft erkannte mögliche Ende eines wirtschaftlichen Wachstums bremste diese Entwicklung. Insbesondere seit den Siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts war die Stadtplanung bemüht, dem ÖPNV wieder eine Priorisierung einzuräumen.[73] Neben der Einführung von Busspuren in Berlin 1970[74] wurde auch zunehmend der Fokus auf Komfort, Umweltbewusstsein und den Ausbau von Strecken und Takten gelegt. Nicht mehr nur Schnelligkeit sondern insbesondere die „Bequeme Fahrt“[75] wurden Thema der Systemverbesserung. Dazu gehörten neben Heizungen und der Optimierung von Streckenführungen (Umsteigeverbindungen etc.) in hohem Maße die Fahrgastinformation.[76] Das erste Mal setzte bei Politik und Verkehrsbetrieben ein Umdenken ein, dass Fahrgäste nicht mehr nur Beförderungsfälle waren, sondern Kunden, um die sich die Verkehrsunternehmen bemühen wollten. Werbung für den ÖPNV und die Einführung von Informationsdiensten wurden in diesem Zusammenhang erstmals massiv erprobt, um Kunden zurückzugewinnen[77], oder als Teil des Park & Ride-Systems – in der DDR Parken & Pendeln – teilweise zu gewinnen.[78] In Westberlin stand dieser Aspekt wegen der geringen Stadtfläche nicht im Fokus der Planung. Erst nach der Maueröffnung wurde das P & R-Konzept einheitlich in Ost und West behandelt. 1993 wurde eine flächendeckende Anbindung an die U-Bahnhöfe geplant und durchgeführt. In der Planung stellten sich unklare Besitzverhältnisse als Problem dar.[79] In der Praxis wurde durch eine Studie festgestellt, dass P & R-Flächen den motorisierten Individualverkehr (MIV) eher fördere, weil

71 Im Tempo der Großstadt o. J.
72 Schmucki 2001, 154 ff.
73 Die Übervorteilung des MIV gegenüber dem ÖPNV war bereits Mitte der 1960er Jahre in Fachkreisen bekannt, wie aus einer Ausstellungsdokumentation der „Ersten Weltausstellung des Verkehrs“ in München im Oktober 1965 ausdrücklich hervorgeht. Es sollte jedoch noch zwei Jahrzehnte dauern, bis sich die Kernforderungen größtenteils durchgesetzt hatten. Dass sich die Fahrgastinformation jedoch massiv verbessern musste um das Ziel zu erreichen, den Verkehr auf den ÖPNV umzulagern, wurde damals aber offenbar noch nicht erkannt.
(Vgl. ausführlich: Stadtverkehr gestern heute morgen 1965).
74 Im Tempo der Großstadt o. J.
75 Schmucki 2001, 161.
76 Ebd., 161.
77 Ebd., 159 ff.
78 Ebd., 176 ff.
79 Historisches Archiv der BVG.

nun statt der Zubringerbusse zur U-Bahn verstärkt der PKW genutzt wurde.[80] Deshalb wurden die Flächen seit 1974 zusätzlich als „Parkplatz für BVG-Nutzer“ ausgewiesen.

Die Berliner S-Bahn stellte während der Zeit der Teilung ein Kuriosum dar, denn sie gehörte zur Deutschen Reichsbahn und damit zum Hoheitsbereich der DDR. Dies galt insbesondere für Bahnanlagen in West-Berlin. Im Westen wurde konsequent politischer Druck auf die Bevölkerung ausgeübt, nicht durch die Nutzung der S-Bahn zum „Ulbricht-Handlanger“ zu werden. Dieser Druck erfolgte neben den so genannten Boykott-Buslinien, die parallel zu S-Bahn-Linien fuhren, in der bewussten Irreführung bei Fahrgastinformationen. Beispielsweise wurden Hinweise auf Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn in Fahrplänen und Netzplänen entfernt. Oder es wurden Bushaltestellen, insbesondere Endstellen, umbenannt, um nicht mehr auf diese Umsteigemöglichkeit hinzuweisen.[81] Diese Vorgehensweise stand in starkem Kontrast zur sonst vorbildlichen Beschilderung des ÖPNV in der Bundesrepublik.[82]

Das im Westen verbreitete Gerücht, dass die Einnahmen durch Fahrkarten den Mauerbau mitfinanzieren würden, war faktisch unwahr. Trotz des stark defizitären Geschäfts in West-Berlin bestand eine gesetzliche Betriebspflicht, der nachzukommen war.[83]

Nach der angekündigten Streckenausdünnung zum Fahrplanwechsel 1980/´81 kam es wegen des damit einhergehenden Personalabbaus zu Streiks in der Verwaltung der S-Bahn.[84] Folge war, dass einige Strecken überhaupt nicht mehr bedient wurden. Mit dem neu eingesetzten Senat ab 1981 setzte endlich ein Umdenken zur Integration der S-Bahn in das Westberliner Verkehrssystem ein; 1984 wurde dann die im Westteil Berlins verkehrende S-Bahn schlussendlich der BVG überschrieben.[85] Nach der Wiedervereinigung ging die S-Bahn kurzzeitig wieder vollständig in den Besitz der DR über, ehe 1994 durch den Zusammenschluss von *Deutscher Bundesbahn (DB)* und *DR* die *Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG)* gegründet wurde. Ein Jahr später entstand die *S-Bahn Berlin GmbH*. 1999 ging sie an das Tochterunternehmen *DB Stadtverkehr* der *Deutschen Bahn AG*, in dem 2019 alle S-Bahnen der Deutschen Bahn zusammengefasst sind.[86]

Mit dem Fall der Mauer verschmolzen die BVG (West) und die BVB (Ost) im Jahr 1992 wieder zu einem Betrieb und gingen ein Jahr später vom Eigenbetrieb der Stadt Berlin in eine Anstalt des Öffentlichen Rechts über.

80 Ebd.
81 Wangemann 1984, 271.
82 Siehe Kapitel: Haltestellennamen.
83 Wangemann 1984, 255 ff.
84 Bahn-Special 1995, 24.
85 Ebd., 22.
86 Henze 2005, Folie 2 ff.

Die teilungsbedingt isolierten Planungen der beiden Stadthälften führten zu einem Rückstand, besonders in Ost-West-Relationen, den die 1993 neu eingeführten Expressbusse teilweise vorerst nicht zu beheben vermochten.[87]
Seit den 1990er Jahren sind sowohl bei der S-Bahn als auch bei der BVG für den Fahrgast visuell wahrnehmbare Schwerpunkte auf eine Corporate Identity und eine elektronische Fahrplan- und Echtzeit-Abfahrtauskunft gesetzt worden. Ebenfalls hat die Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste weiter stark zugenommen; 1994 wurde zum Beispiel die erste Niederflurstraßenbahn und 1995 der erste Niederflurdoppeldecker der Welt in Dienst gestellt.[88]
Die Weiterentwicklung jener Schwerpunkte hat sich bis in die Gegenwart fortgesetzt.

2.2 Der Beförderungsfall wird zum Kunden

Seit der flächendeckenden Individualmotorisierung steht der öffentliche Nahverkehr immer wieder in massiver Konkurrenz zum Auto. Bereits in den 1930er Jahren wurde Infrastruktur als Herrschaftsinstrument genutzt und missbraucht. Dies betraf zwar massiv die Schienenwege, allerdings rückte das Auto durch den öffentlichkeitswirksam propagierten Reichsautobahn-Bau und die Produktion des KdF-Wagens in das Bewusstsein der Bevölkerung.
Nach den verheerenden Zerstörungen des zweiten Weltkrieges setzte in den 1950er Jahren eine starke Suburbanisierungswelle ein. Hinzu kam eine in Politik und Wissenschaft völlig überschätzte Förderung des PKW und seiner Infrastrukturen mit dem Argument der Hindernisbeseitigung – das Hindernis für eine freie Fahrt mit dem PKW war der Fußgänger! Er wurde im öffentlichen Raum oftmals durch Tunnel unter die Erde verdrängt.[89] Einhergehend mit dieser PKW-freundlichen Entwicklung wurde der ÖPNV weitgehend aus Planungen verdrängt und völlig unzureichend finanziert und galt damit als immer weniger attraktiv für den Fahrgast. Verschärfend kam 1960 die zweckgebundene Mineralölsteuer hinzu: Die Steuereinnahmen durften ausschließlich für den Fernstraßenbau verwendet werden. Diese Entwicklungen zeichneten sich auch international ab. Erst mit der Senkung der PKW-Steuer in Großbritannien und einem dadurch einsetzenden Auto-Boom wurde beispielsweise dort die Presse auf massive den ÖPNV und die Umwelt betreffende Missstände aufmerksam.[90] Zuneh-

87 Signal 1/1994, Berlin 1994, 14.
88 Im Tempo der Großstadt o. J.
89 Haefeli 2008, 224 ff.
90 Gunn 2002, 524 ff.

mend wurde in Deutschland das Klima kritischer. Dennoch drangen die Bedenken oftmals nicht bis in die Stadtplanungsbüros vor, es wurde an Altem festgehalten. Die nach wie vor betriebene Entmischung des Verkehrs und die Nicht-Förderung des ÖPNV führten in einen Kreislauf von Ausdünnung der Takte und Einstellung von Teilstrecken, die die Fahrgastzahlen negativ beeinflussten. Daraus resultierte ein weiterer Anstieg der Fahrpreise, der wiederum weniger Beförderungsfälle zur Folge hatte. In der geteilten Stadt Berlin wurde diese Situation durch die bereits beschriebene Situation des S-Bahn-Boykotts verschärft.

Ende der 1960er Jahre und Anfang der 1970er Jahre lief die Entwicklung derart auseinander, dass ein enormer Handlungsbedarf immer öfter erkannt wurde. In dieser Zeit war zwar die massivste Ausbauphase der Straßeninfrastruktur, allerdings wurde erkannt, dass die Arbeiter nach wie vor auf den ÖPNV angewiesen waren und die ersten Bürgerinitiativen vertraten, von Großbritannien ausgehend, immer stärker umweltpolitische Interessen und Planungswünsche zugunsten des Nahverkehrs. Hervorgegangen waren diese Veränderungen vornehmlich aus der Wirtschaftskrise von 1966/67 und der Erkenntnis des Auto-Raum-Problems:[91] Der private PKW nimmt ein vielfaches an Raum gegenüber einem öffentlichem Transportmittel ein und wird im Verhältnis wesentlich weniger genutzt. Dieser Zustand veränderte sich immer mehr zu einem Mensch-Umwelt-Problem. Besonders im wachstumsbeschränkten West-Berlin wurde zunehmend um den öffentlichen Personennahverkehr geworben.[92]

Der Osten der Stadt war von der gesamten Entwicklung weniger betroffen, zum einen weil es wegen der wirtschaftlichen Situation wesentlich weniger PKW gab und zum anderen weil es keine Autolobby gab, die versuchte Fördermittel umzulenken.[93]

Im Wesentlichen können wir seit Mitte der 1970er Jahre davon sprechen, dass die Erkenntnis zunahm, den ÖPNV wieder auszubauen und aktiv um Fahrgäste zu werben. So wurde, ähnlich wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts, wieder darauf geachtet, Fahrgäste (jetzt: „Kunden“) durch Komfort zu gewinnen, um der erneut entstandenen „Verkehrsnot“ zu begegnen. Zu diesem Komfort zählten die Beschleunigung durch Vorteilsschaltungen an Lichtzeichenanlagen und Busspuren.[94] Um die Integration des Nahverkehrs weiter voranzutreiben und der Entmischung und Verdrängung zu begegnen, wurden Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen und das Park & Ride[95] System eingeführt,[96] auf das die Fahrgäste aktiv, beispielsweise auf Transitkarten, hingewiesen wurden.

91 Schmucki 2001, 156.
92 Ebd., 161 ff.
93 Siehe ausführlich: ebd., 153–181.
94 Erste Busspur in Berlin: 1970.
95 In der DDR: „Parken und Pendeln“.
96 Guggenthaler 1991, 30 ff.

Problematisch war und ist trotz dieser Bestrebungen die Tatsache, dass der PKW eine große Konkurrenz darstellt. Prognosen in den 1980er Jahren sahen einen kontinuierlichen Fahrgastverlust bis nach dem Jahr 2000 voraus. Um dem entgegenzuwirken, wurden am Ende des Jahrzehnts die Maßnahmen zur Kundengewinnung intensiviert. Es wurden zunehmend strategische Managements berufen, die das Leistungsangebot, Tarife, Kommunikation und Information, Störquellen und das Image analysierten. EDV-basierte Systeme wie Grünanforderungen an Ampeln, sowie Fahrgastwünsche wie Leit- und Informationssysteme und die Verlustzeitenreduzierung wurden initiiert. Verkehrskonzepte wurden bereits im Vorfeld in Flächennutzungspläne und Bebauungspläne integriert.[97] Besonders wichtig ist dies, um beispielsweise begleitende Maßnahmen wie Freiflächen für P & R-Stellplätze im Vorfeld mitplanen zu können.

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fahrgäste (insbesondere die Information für eine Fahrt bzw. Angebotsverbesserungen) führte zu einer steigenden Nachfrage.

Besonders auswärtige Fahrgäste mussten wesentlich besser informiert werden: So ist beispielsweise alleine der Fahrscheinkauf in jeder Stadt anders. Muss der Fahrausweis entwertet werden? In welcher Tarifzone befinde ich mich? Welcher Tarif ist wann und wohin gültig? Welche Zahlungsmittel akzeptiert ein Automat? Diese Fragen werden in allen Städten anders beantwortet. Dazu gab es in Berlin dringenden Optimierungsbedarf. Allerdings war die Masse an Informationen, die nach und nach bereitgestellt wurde aufgrund der Verschiedenartigkeit der Beförderungsbedingungen oft sehr unübersichtlich.[98] Dieses Problem besteht zum Teil bis in die Gegenwart. Berlin war ein Sonderfall: In West-Berlin gab es abgesehen von der Reichsbahn nur *einen* Nahverkehrsanbieter und Fahrten ins Umland und damit in das Geltungsgebiet anderer Tarifgemeinschaften waren ausgeschlossen. In Ost-Berlin waren Tarife und Gebiete einheitlich staatlich organisiert.

Als Teil der Fahrgastfreundlichkeit wurde angestrebt, die Informationen in Fahrzeugen zu verbessern.

Der Vorteil des Busses ist gegenüber schienengebundenen Verkehrsmitteln seine praktisch uneingeschränkte Flexibilität. Der Nachteil ist jedoch, die komplexen Informationen zum Fahrtweg einer Linie, der Anzahl der Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten darstellen zu können. Ohne die Anwendungsmöglichkeit von EDV waren diese praktisch nicht vorhanden.[99]

97 Schubert 1989, 19.
98 Ebd.
99 Ebd.

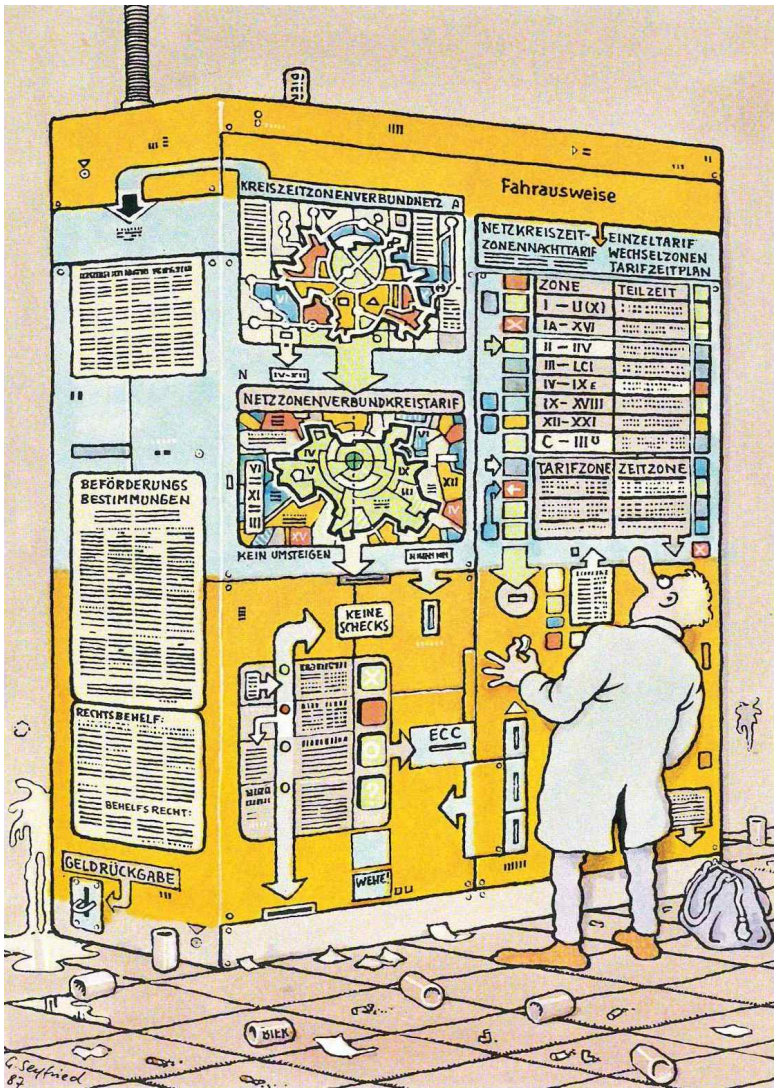


Abb. 7: *Diese Karikatur Gerhard Seyfrieds aus dem Jahr 1987 zeigt eindrücklich das Problem, die vielfältigen Tarifinformationen darzustellen.*

Als Maßnahme zur Bereitstellung von Informationen in Verkehrsmitteln wurde deshalb vorgeschlagen, die Anzeige der nächsten Haltestelle, Laufschriften für touristische Hinweise und Monitore im Fahrzeug zu installieren. Bei schienengebundenen Verkehrsmitteln sollten im Zuge des angestrebten automatisierten Fahrbetriebes Zugbegleiter anstelle der Fahrer auf den Linien eingesetzt werden. Der letztgenannte Vorschlag aus der Wissenschaft lief allerdings der Intention des führerlosen Fahrbetriebes zuwider: nämlich der Personaleinsparung. Weiterhin sollte eine „Informationssteckdose“[100] in Fahrzeugen eingeführt werden.[101] Die BVG war bei der digitalen Anzeige der folgenden Haltestelle in Bussen mittels Matrixanzeigern ein Vorreiter in Deutschland. Interessanterweise wurde dieses Konzept probeweise

100 Erklärung siehe Kapitel: Bildschirmtext.
101 Rahn 1989, 37.

auch in den Wagen der U-Bahnlinie 4 eingesetzt,[102] aber aus Kostengründen später wieder abgebaut. Erst nach 2017 (!) wurde begonnen, in Altbauwagen der Berliner U-Bahn optische Informationen zum folgenden Bahnhof über die Fahrgastmonitore zu implementieren.
Akustische Ansagen hingegen wurden mit dem Einbau von elektronischen Lautsprechern für den Türwarnton automatisiert. Vorher wurde auf Bahnhöfen der Bahnhofsname durch den Abfertiger bei Ankunft des Zuges ausgerufen; im Bus passierte dies durch den Schaffner.
Die übergeordneten Entwicklungsziele im Bereich Bus waren um 1990 die Optimierung von Wirtschaftlichkeit, Fahrgastfreundlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit,[103] doch auch die generellen Chancen wurden erkannt:

> *„Die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs und damit eng verbunden die Entscheidung über die Benutzung öffentlicher oder individueller Verkehrsmittel wird ganz wesentlich durch die Qualität der Information über die Verkehrsmittel beeinflusst."*[104]

Besonders der Kritik ausgesetzt waren im Bereich Fahrgastfreundlichkeit: die Zugänge zu Haltestellen sicherer zu machen, Helligkeit insbesondere unterirdisch zu erhöhen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und der Einsatz von mehr Informationen. Als Ziel wurde veranschlagt, Fahrpläne kostenlos bereitzustellen. Diese sollten wesentlich verständlicher sein als bisher. Außerdem sollten haltestellenbezogene Zielpläne und Perlschnüre und stadtteilbezogene Fahrpläne herausgegeben werden.[105]
Als weiteres zukünftiges Ziel wurde Ende der 1980er Jahre der „individualisierte ÖPNV" benannt, der einbezogen und koordiniert werden musste. Im Fokus stand, dem Fahrgast eine größtmögliche Flexibilität und Individualität zu gewährleisten, um Vorteile des Individualverkehrs aufzugreifen[106] und eine weitreichende Wahrnehmung und Information der Bevölkerung zu gewährleisten.

> *„Diese Chance muß die leider viel zu kleine, oft nicht selbstbewußt auftretende Lobby des öffentlichen Personennahverkehrs nutzen, damit eine weitere Verweigerung der Chancengleichheit für die Nahverkehrsunternehmen nicht geschieht, sondern grünes Licht gegeben wird für eine Zukunft des ÖPNV auch im 21. Jahrhundert."*[107]

102 Ebd.
103 Schubert 1989, 21.
104 Heimerl 1991, 2.
105 Schmidt-Kolhaas 1989, 51.
106 Zemlin 1989, 47.
107 Schmidt-Kolhaas 1989, 52.

Der Trend hin zur Individualisierung war seit den späten 1980er Jahren in Deutschland immer mehr zu spüren. Demonstrationen, Bürgerinitiativen und Protestbewegungen nahmen deutlich zu. Der Bürger wollte zunehmend weniger durch staatliche Organe, wozu die meisten Verkehrsbetriebe als städtische Gesellschaften zählten, bevormundet werden. Immer stärker war der Wunsch nach Selbstbestimmung und Individualisierung. Das Interesse eines Einflusses im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs nahm stetig zu. Die *Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin e. V. (IGEB)*[108] wurde beispielsweise 1980 in Berlin-Charlottenburg gegründet.[109] Ursprünglich entstanden, um Belange der Westberliner Reisenden in Bezug auf die Reichsbahn durchzusetzen, ist der Verband eine einflussreiche Größe bei Fahrgastanliegen im Nahverkehr geblieben.

Dieser in der Gesellschaft erstarkte Individualisierungsgedanke hatte im Bereich der Fahrgastinformation zur Folge, dass Kunden ihre Anfragen zu Verbindungsrelationen nicht mehr nur auf Umsteigebeziehungen beschränkten, sondern eine Haus-zu-Haus-Abfrage wünschten. Eine Analyse der telefonischen Auskunftsdienste ergab 1991,[110] dass nahezu alle Anfragewünsche mit automatisierten elektronischen Systemen beantwortet werden konnten. Zu den Anfragen gehörten hauptsächlich jene nach der generellen Relation (bei Haus-zu-Haus-Verbindungen), ob und wann eine Route bedient wird und Tarif- und Fahrplaninformationen.[111]

Der Beginn dieser elektronischen Möglichkeiten markierte zugleich eine massive Reduzierung des Telefondienstes, da dieser teurer war und länger zur Auskunftserteilung benötigte.

Durch das entstehende Internet wurde es den Fahrgästen immer schneller und präziser möglich, individuelle Fahrtinformationen abzurufen. Besonders das Mobiltelefon trat als Informationsquelle in den Vordergrund und sorgte erstmals dafür, dass der Fahrgast nicht auf stationäre Informationen angewiesen war, sondern sie jederzeit mobil zur Verfügung hatte.

108 heute: *IGEB Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.*

109 http://www.igeb.org/wersindwir.html.

110 Auswertung von 55.000 Anfragen bei Auskunftsstellen des Nah- und Fernverkehrs (vgl. Dobeschinsky 1991, 112 ff.).

111 Dobeschinsky 1991, 117.

ELEKTRONISCHE FAHRGASTINFORMATION

3. Elektronische Fahrgastinformation

3.1 Beginn der elektronischen Fahrgastinformation

Maßgeblich für den Wandel hinzu Förderungen zugunsten des ÖPNV waren seit den 1970er Jahren die EDV-Systeme, die ein dynamisches Nutzerverhalten analysieren konnten und mit deren Hilfe der Nahverkehr ökonomischer und fahrgastfreundlicher geplant und durchgeführt werden konnte. Dies markiert den Beginn der gezielten und dynamischen Information zu Betriebsabläufen und Planungen auf der einen und Störungsinformationen, Fahrten und Zielen auf der anderen Seite und wurde der wichtigste Standpfeiler für Fahrgastinformation.[112]

> *„Ende der siebziger Jahre wurde das Kunstwort Telematik als Synonym für ein modernes und zukunftsweisendes Konzept zur Überwindung von Verkehrsproblemen kreiert. Die praktische Anwendung eines solchen Konzeptes im Verkehrsbereich wird als Verkehrstelematik bezeichnet. In diesem Zusammenhang werden die Potentiale aus den Bereichen Telekommunikation und Informatik für die Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen und Betriebsoptimierungen nutzbar gemacht."*[113]

3.1.1 Bildschirmtext

Eine der ersten Maßnahmen, die eingeführt werden sollte, war die Einbindung von BTX-Geräten. Das 1974 im Vereinigten Königreich entwickelte System war ein „Datensichtgerät" mit dem Medium Fernseher und den Daten via Telefonleitung. Es hatte den Vorteil, dass beide Medien – Fernsehgerät und Telefon – dem Kunden bereits bekannt waren.[114] Auf der Funkausstellung 1977 wurde es unter dem Namen „Bildschirmtext" (BTX) in Berlin vorgestellt. Das aufzubauende BTX-Netz wurde über regionale Vermittlungsstellen gespeist, die Original-Daten waren zentral auf einem Rechner in Ulm gespeichert. Es war in der Lage aktuelle Informationen wiederzugeben und sollte neben überbetrieblicher gewerblicher und innerbetrieblicher Kommunikation öffentliche Kommunikations- und Informations-Systeme anzeigen können.

112 Schmucki 2001, 170.
113 Wittowsky 2009, 7.
114 Dobeschinsky 1991, 23.

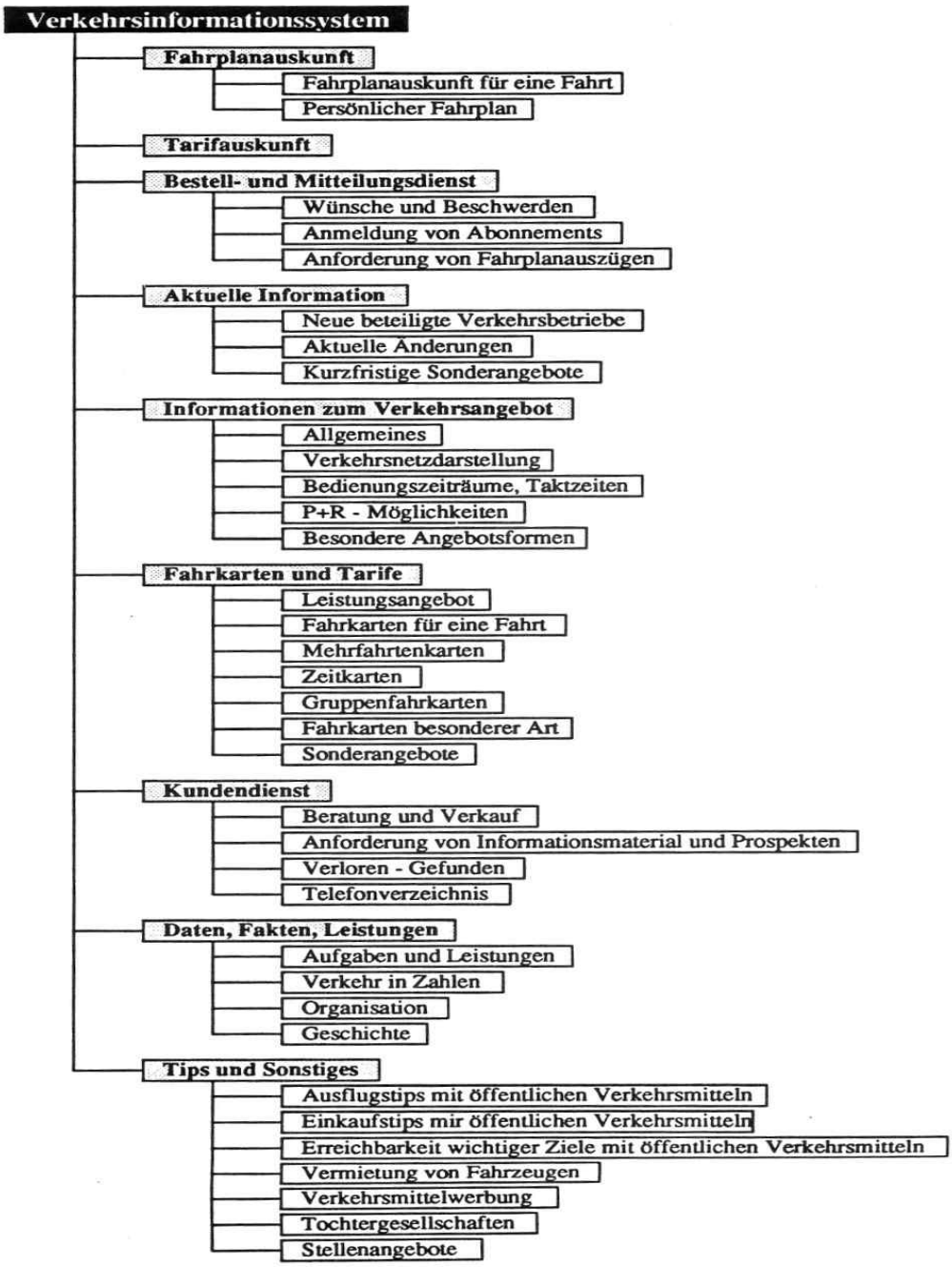


Abb. 8: *Dieses Struktogramm aus dem Jahr 1991 zeigt die verschiedenen denkbaren Abfragerouten des BTX-Systems, spezifiziert als Verkehrsinformationssystem. Es veranschaulicht auch wie sehr die Struktur dem Aufbau einer heutigen Website eines Verkehrsunternehmens ähnelt.*

Dazu zählten behördliche Auskunftsdienste, Archiv- und Bibliotheksinformationen, Arbeitsmarktinformationen, volkswirtschaftliche Daten des Statistischen Bundesamtes sowie Wetter- und Verkehrsinformationen.[115] Berlin und Neuss waren Vorreiter in der Testphase mit

115 Die Post informiert über Bildschirmtext 1984, 2 ff.

dem Aufbau von 5.000 Geräten. 1983 wurde der Staatsvertrag über Bildschirmtext von den Ministerpräsidenten unterzeichnet.

Die private Nutzung mit der Speicherung von bis zu 20 Seiten und einer monatlichen Nutzungsdauer von maximal vier Stunden sollte 1885 98 DM kosten.[116]

Die BVG beteiligte sich zusammen mit sechs weiteren Institutionen, darunter die Technische Universität Berlin, an der Initiative „Bildschirmtext als Bürger-Service“. In der Einführungszeit ebenfalls neu war die Inklusion von Beeinträchtigten, die über spezielle Seiten erstmals aktuelle Informationen beispielsweise zu Fahrdiensten abrufen konnten.[117]

Noch 1989 war dieses System als zukunftsweisend für den Einbau in der überwiegenden Zahl von Wohnungen empfunden worden.[118] Diese Prognose beruhte wahrscheinlich nicht zuletzt auf dem Erfolg, den das BTX-System in Frankreich zu dieser Zeit hatte. Dort waren 1991 bereits die Hälfte der Telefonkunden BTX-Nutzer. Im eklatanten Unterschied zu Deutschland jedoch wurde dort die erforderliche Installation durch die französische Post sowie die Bereitstellung der erforderlichen Geräte kostenlos zur Verfügung gestellt. Es fielen lediglich die tatsächlichen Nutzungsgebühren an.[119]

Kritik an den deutschen Übertragungsgeschwindigkeiten, den Gebührenregelungen und der teils schwerfälligen Bedienung wurden damals schon laut.[120] Sehr ähnliche Vorwürfe gelten hierzulande das Internet betreffend fortwährend. Dies ist bemerkenswert, da moderne Fahrgastinformation ohne das Internet praktisch nicht auskommt.

Neben der Verwendung von BTX-Geräten in Privathaushalten und Betrieben wurde eine Nutzung an Haltestellen angestrebt. Als wichtige Teile der Fahrgastinformation an Haltestellen waren neben BTX-Terminals Sprechsäulen mit Verbindung zu einer zentralen Informationsstelle, ein Fahrgastinformationsanzeiger und Auskunftsterminals mit Informationen zu Fahrplan-, Fahrweg-, und Tarifauskünften sowie sog. Informationssteckdosen angedacht. An diese Steckdose sollte ein *„genormtes Abfragegerät, das in Zukunft jeder wie eine Scheckkarte bei sich trägt“*[121] angeschlossen werden können. Das elektronische System sollte nun in der Lage sein, Informationen über Wahlschalter auf das angeschlossene Gerät zu übertragen.

116 Ebd., 13
117 Ebd., 12.
118 Rahn 1989, 33.
119 Dobeschinsky 1991, 23.
120 Ebd., 120.
121 Rahn 1989, 37.

3.1.1.1 Exkurs: TIP-Info

1992 wurde im Zusammenhang mit der weiteren Integration von elektronischen Fahrgastinformationen bzw. der Fortentwicklung von BTX das System „tip compact“ von der Firma Mabeg entwickelt.
Bereits Mitte 1993 wurden vier dieser Auskunftssäulen in Berlin an wichtigen Umsteigebahnhöfen (Wittenbergplatz, Alexanderplatz, Zoologischer Garten, Flughafen Tegel) aufgestellt. Reichsbahn und BVG hatten gleichermaßen ein Interesse an der von der BVG initiierten Aufstellung, so dass die Nutzung von Reichsbahn-Flächen schnell möglich wurde.[122]
Das System verfügte über einen Touchscreen, eine siebensprachige (deutsch, englisch, französisch, niederländisch, polnisch, türkisch, spanisch) Bedienung[123] und die Möglichkeit die Fahrtinformation auszudrucken.[124] Es enthielt die elektronischen Kursbücher der Reichsbahn (das schloss die Berliner S-Bahn ein) sowie die Fahrplanhefte aller Verkehrsunternehmen Berlins und des Umlandes, weiterhin 350 Berliner Sehenswürdigkeiten und alle Hausadressen Berlins. Ebenfalls war eine Übersetzung von Fußweg-Distanz in Minuten vorhanden.
Das System wurde von Berlinern mit Neugier und von der Presse überwiegend positiv aufgenommen. Kritik bestand darin, dass nur Zielrelationen vom Gerätestandort eingegeben werden konnten. Dies war so beabsichtigt, da das Gerät vor allem für Ortsunkundige gedacht war und um längere Warteschlangen vor den Geräten zu vermeiden. Weiterhin wurde der Kosten-Nutzen-Faktor in Frage gestellt[125] (*„Welcher Autofahrer lässt schon sein Auto stehen, nur weil er sich seine Anschlüsse nach Mitte ausdrucken lassen kann?“*[126]). Darüber hinaus wurde die Aufstellung eines fünften Gerätes im Abgeordnetenhaus kritisiert, da kaum ein Bedarf für dieses Gerät bestand.[127] Ein Gerät kostete 55.000 DM, die mehrmonatige Testphase sollte klären, ob im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten weitere Geräte angeschafft werden können. Dies war nicht der Fall.
Die zeitweise Aufstellung dieser Computer vermochte jedoch nicht den Rückstand der Fahrgastinformation zu beheben, wie die BVG hoffte.[128]

122 Historisches Archiv der BVG.
123 Schlauer Computer hilft weiter. In: Der Tagesspiegel vom 30. Juli 1993 sowie
Per Fingerzeig durch das BVG-Liniengeflecht. In: Neue Zeit vom 30. Juli 1993.
124 Anspruchsvolles Stadtmobiliar und Informationssysteme 1993, o. S.
125 Viel Technik für überflüssige Spielereien. In: Neues Deutschland vom 30. Juli 1993.
126 Ebd.
127 Ebd.
128 Hartmut Schmidt (ehem. Leiter der BVG-Direktionsabteiung Betriebs- und Absatzplanung). In: ebd.

3.2 Mobile elektronische Fahrplanauskunft

Seit der Anwendung von BTX-Systemen wie den Tip-Info-Stationen hat der Aufbau elektronischer Informationsdienste für Fahrgäste massiv zugenommen. Dies ist zum einen dem starken und nach wie vor ungebrochenen Innovationsdrang zu verdanken, der neben den neuen Entwicklungen aus der Industrie auch dem Kampf nach Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen untereinander zuzuschreiben ist. Zum anderen wurde und wird die in der Gesellschaft immer mehr eintretende Individualisierung jedes Einzelnen immer mehr gefördert. Dies führt zu einem Bedürfnis der Fahrgäste nach aktueller Echtzeit-Information und nicht nach dem präzisen Abbild geplanter Zeiten und Routen.
Seit spätestens 2005 gab es die Möglichkeit, Echtzeit-Abfahrtszeiten über eine Nummer auf dem Haltestellenaushang des Fahrplans abzufragen: die Nummer wurde per SMS an die BVG gesendet, und der Kunde erhielt eine Antwort-SMS mit den aktuellen Daten der nächsten Abfahrten.[129] Das kostenpflichtige Senden einer SMS ist durch die Nutzung des Internet in Verbindung mit einem auf jedem Aushang angebrachten QR-Code ersetzt worden. Dieser Code wird eingelesen und kann nunmehr über eine mobile Internetverbindung Fahrplan- und Störungsmeldungen anzeigen.
Die über das Internet abrufbaren Informationen sind außerordentlich vielfältig. Sowohl über diverse Applikationen (Apps) auf dem Smartphone, als auch über Desktop-Anwendungen können 2019 weit über Fahrtinformation hinausgehende Informationen empfangen werden. Wie umfangreich diese für den Fahrgast verfügbaren und optisch oft in OSM-Karten[130] aufbereiteten Daten sind, zeigen die folgenden Screenshots:

129 Wie funktioniert die Stadt? O. J.

130 OSM steht für Open Street Map. Diese Karten sind oft genauer als bspw. Google-Karten und verfügen über kein klassisches Copyright, da sie mit Open Data-Ressourcen arbeiten. Dies erspart im Vergleich zu anderen Karten Lizenzkosten.

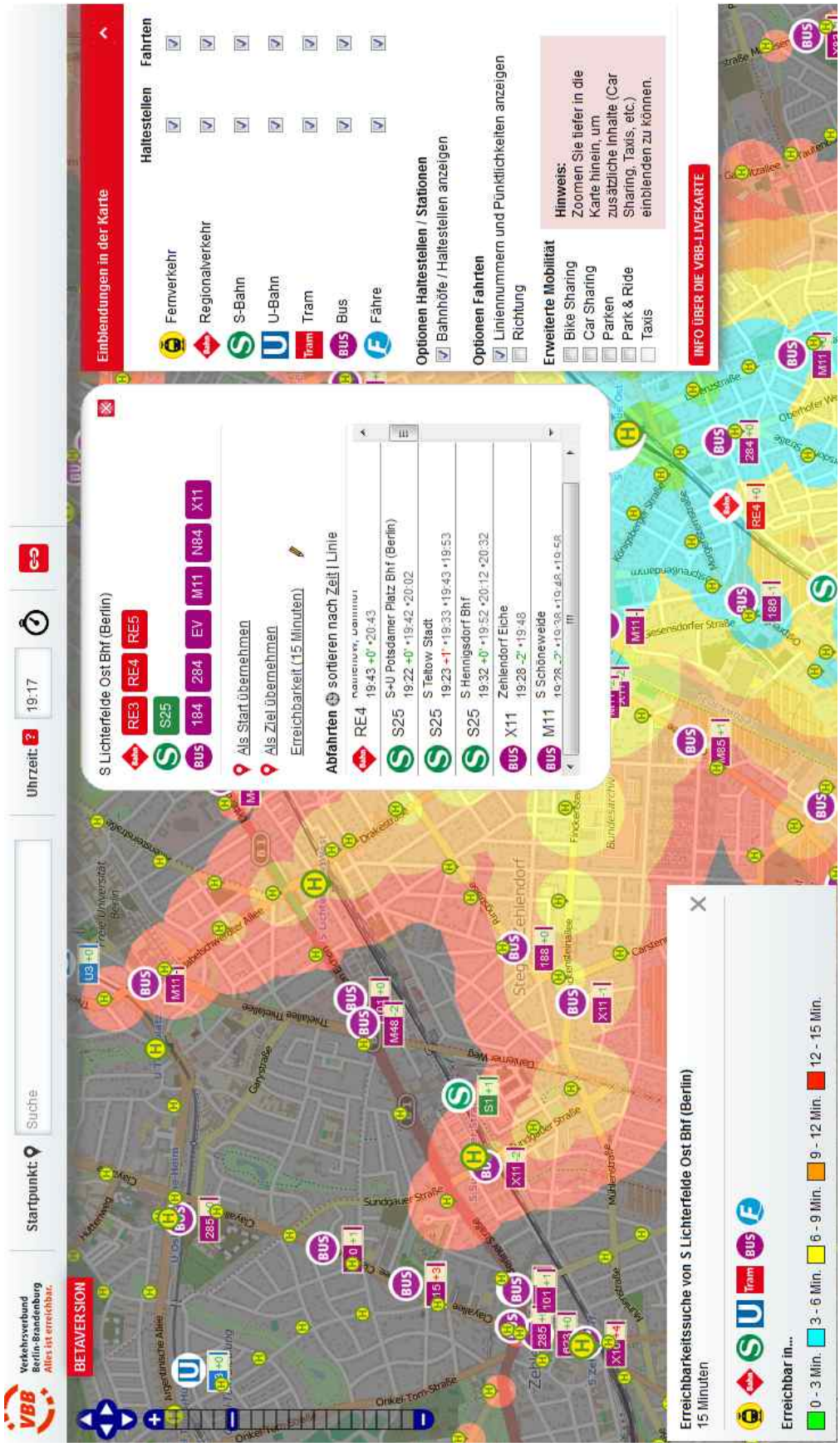


Abb. 9: *Datenvielfalt am Beispiel Berlin-Lichterfelde Ost*

Am Beispiel des Bahnhofs Lichterfelde Ost und seiner Umgebung sind die folgenden Daten integriert: sämtliche Fahrten und Positionen aller Verkehrsmittel anhand von Echtzeitinformationen (Verspätungen und Verfrühungen sind ebenfalls dargestellt), die Erreichbarkeit des Bahnhofes wird minutengenau farblich unterlegt. Weiterhin können Routenverlauf, Anschlüsse an beliebigen Stationen sowie deren Pünktlichkeit, Fahrtdauer und Routen dargestellt werden und beim Hineinzoomen werden Fahrradleihstationen, Auto-Sharing-Dienste (mit den örtlich verfügbaren KFZ), Parkplätze, Park & Ride-Anlagen sowie die Verfügbarkeit von Taxen dargestellt (folgender Screenshot).

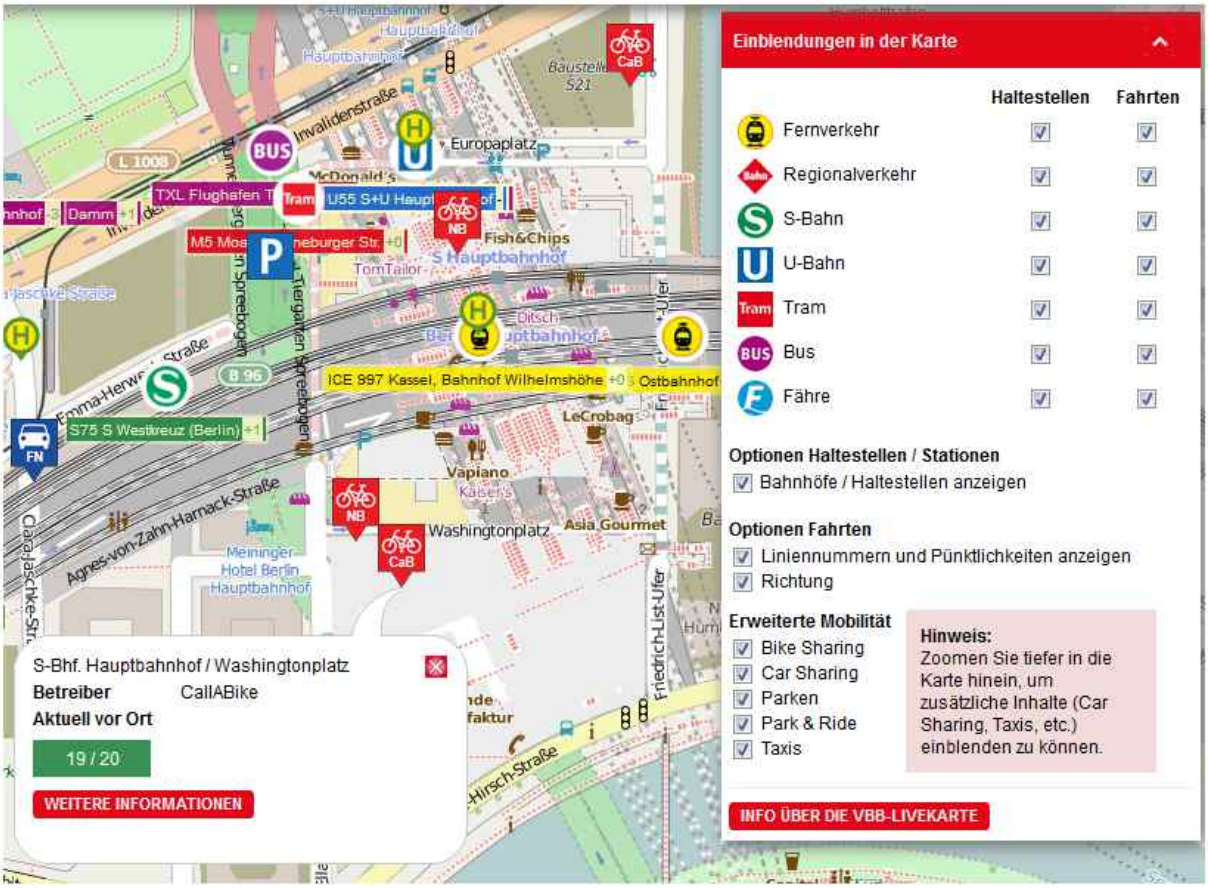


Abb. 10: *Möglichkeiten der Datendarstellung im Detail*

Diese Maßnahmen führen zu einer weitgehenden Vernetzung von Verkehrsträgern und zur fortschreitenden Integration mehrerer Transportmittel. Der Kunde kann während der Fahrt spontan Änderungen seiner Route herbeiführen und die Transportmittel wechseln. Die Informationen sind so umfassend, dass der Begriff der Fahrgastinformation nicht mehr reicht. Es sind so viele Daten verfügbar, dass der Nutzer vorher noch gar nicht festgelegt sein muss, überhaupt Fahrgast zu werden, sondern beispielsweise ein Rad entleihen kann – umgekehrt funktioniert dies gewiss auch. Es wird zukünftig eine Herausforderung für die Verkehrsbe-

triebe sein, die Informationen über ihre Verkehrsmittel so zu präsentieren, dass der Nutzer der elektronischen Auskünfte sich zugunsten des ÖPNV entscheidet, oder zumindest einen Teil seiner Strecke mit ihm zurücklegt und nicht auf Angebote, die ebenso präsent sind, zurückgreift.

Die Verkehrsbetriebe erkennen erstmals, dass die Menge der verfügbaren digitalen Informationen nicht für jeden Nutzer geeignet und überschaubar ist. Verbunden mit einem stärker werdenden Sicherheitsbedürfnis in der Bevölkerung hat dies dazu geführt, dass erstmals eine App für die Zielgruppe der Grundschulkinder entwickelt wurde („VBB Jump“). Sie können mit einfachen Symbolen ihre Fahrziele zu Acht verschiedenen Orten eingeben. Karten wurden nicht implementiert, da Kinder diese noch nicht verstehen können. Die Nutzer sind außerdem in der Lage durch GPS-Positionsdaten Hilfe der Eltern an ihren Standort anzufordern.[131]

Ein nicht zu unterschätzender Vorteil von individualisierbaren Anwendungen ist ohne Zweifel, dass Nutzer sich nicht mit der Flut aller Informationen auseinandersetzen müssen, sondern zielgerichtet ihren Bedürfnissen entsprechend Fahrgastinformationen entnehmen können. Der folgende Screenshot (Abb. 11) zeigt als Gegenpol zu den vorherigen, dass überflüssige Informationen ausgeblendet werden können, und so möglicherweise Nutzungs-Anfänger digitaler Anwendungen ermutigt werden können, den Nahverkehr verstärkt zu nutzen.

Abbildung 11 zeigt eine weitere Variation der VBB-Livekarte, in der allein die Fahrtroute und die Pünktlichkeit des Verkehrsmittels angezeigt wird.

Grundsätzlich sind die Informationen für den Kunden jedoch nur lesbar, weil dieser über die Jahrzehnte hindurch in einem langsamen Prozess kontinuierlich immer mehr Informationen erhalten hat und dessen Verarbeitung erlernen konnte. Insbesondere die rapide Entwicklung des Internets hat aber leider dafür gesorgt, dass viele, besonders ältere, Fahrgäste keinen Zugriff zu Informationen dieser Art erhalten können, weil sie niemals den Zugang zu ihnen erlernt haben.

131 https://www.vbb.de/fahrplan/vbb-app/vbb-jump-die-app-fr-kinder

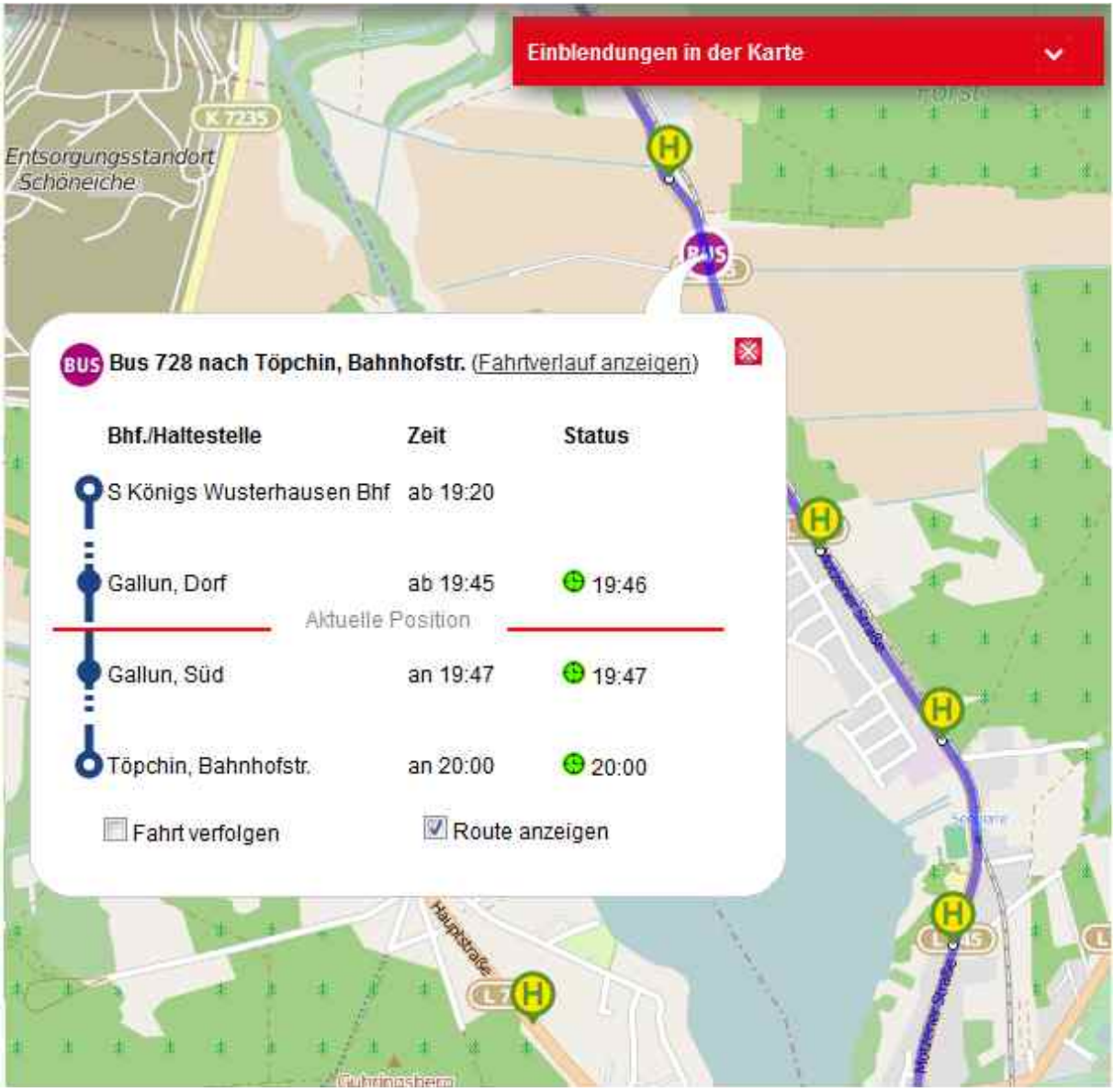


Abb. 11: *Fahrtverlauf in Echtzeit*

3.3 Digitale stationäre Anzeiger

Anzeiger auf Bahnhöfen müssen in der Lage sein, verschiedene Ereignisse anzuzeigen und verschiedene Betriebssituationen darzustellen. Die ersten mechanischen Zugzielanzeiger gab es seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Sie wurden wegen ihrem ähnlichen technischen Aufbau fast ausschließlich nach ihrem umgangssprachlichen Namen als „Hampelmann“ bezeichnet. Seriöse Quellen zu den ersten Zugzielanzeigern, deren Aufstellung oder Vorgaben zum Informationsgehalt konnten trotz sehr intensiver Suche nicht gefunden werden. Es ist, bedingt durch die damaligen Strukturen in der Verwaltung und die unterschiedlichen Unter-

nehmen, anzunehmen, dass es keine Vorschriften oder übergreifende Regelungen zum Beschriften und Aufstellen gab. Sie wurden nach und nach durch Faltblattanzeiger oder hinterleuchtete Anzeigetafeln ersetzt.

***Abb. 12:** „Hampelmann"*

Während die mechanischen Zugzielanzeiger stets manuell bedient werden mussten, konnten hinterleuchtete oder Faltblattanzeiger aus der Ferne bedient werden. Das Problem war, dass nur eine bestimmte Anzahl von vorgegebenen möglichen Ereignissen dargestellt werden konnte. Ebenfalls problematisch war, dass im Fall von Linien-, Namens- oder Bahnhofsänderungen die Anzeiger manuell ergänzt werden mussten.

Den hohen Kosten geschuldet war ferner der Abzug von Aufsehern und Abfertigern auf S-Bahn-, Regionalbahn- und U-Bahnhöfen. Das Personal fehlte fortan als Quelle für Informationen zu Störungen und Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf. Neben der Entwicklung der soeben beschriebenen Online-Informationen mussten nun die Fahrgäste auf den Bahnsteigen und an Haltestellen mit genaueren Angaben versorgt werden. Bei der BVG wurde das Anzeigesystem „DAISY – Dynamisches Anzeige- und Informationssystem“ eingeführt:

> *„Die Einführung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) bei der U-Bahn und bei Omnibus und Straßenbahn haben die BVG erstmalig in die Lage versetzt, die aktuellen Daten zu Fahrplanlage und betrieblichen Vorkommnissen auf einen Blick zur Verfügung zu haben. Somit wurde es möglich, diese Daten auch an die Fahrgäste weiter zu geben. Es wurden lange Untersuchungen durchgeführt, bei denen dann festgelegt wurde, was den Fahrgästen in bestimmten betrieblichen Situationen angezeigt werden soll."*[132]

Mit dem Einbau von digitalen Anzeigern zur Jahrtausendwende konnten die Verkehrsbetriebe den vorstehend genannten Schwierigkeiten begegnen und gleichzeitig aktuelle Fahrgastinformationen implementieren.[133] Da die Umsetzung dieses Projekts mit hohen Kosten verbunden war, wurden dynamische Anzeiger nur auf U-Bahnhöfen und an Haltestellen mit mehr als 2000 Ein- und Umsteigern pro Tag aufgestellt.[134] Die dynamische elektronische Information der Fahrgäste geschah bei der BVG wesentlich entschiedener als bei der S-Bahn und der Deutschen Bahn im Regionalverkehr.[135] Erst mit der S-Bahn-Krise in Berlin ab 2009 erkannte die Führung der S-Bahn die Wichtigkeit von digitalen, dynamischen Anzeigern. Im Rahmen der darauf folgenden „Qualitätsoffensive" stellte die Deutsche Bahn 20 Millionen Euro für die Beschaffung von Anzeigern im Raum Berlin zur Verfügung.[136] Die Aufstellung erfolgte in mehreren Schritten, gestaffelt nach der Wichtigkeit der Bahnhöfe resp. Haltepunkte und danach, ob sie sich in Berlin oder Brandenburg befinden, wie die folgende Grafik aus dem Jahr 2009 zeigt.

132 Schneider, E-Mail vom 7. Juni 2016.
133 Ebd.
134 Ebd.
135 Die Deutsche Bahn AG klagte sogar gegen die „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr", aus der eindeutig hervorgeht: *„Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen."* (Kapitel IV, Artikel 18, ebd.). Nachdem die Deutsche Bahn Station & Service AG (eine 100-prozentige Tochter der DB AG) nach Gesprächen mit dem Eisenbahn-Bundesamt im Jahr 2010 dennoch nicht im Sinne der Verordnung handelte, klagte die Deutsche Bahn Station & Service AG. Das Verwaltungsgericht Köln wies jedoch die Klage der Deutschen Bahn gegen die fristgemäße Umsetzung dieser Verordnung ab. Tatsächlich bemängelte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bereits Jahre vorher und auch noch bis mindestens 2013, dass oftmals aktuelle Informationen fehlten (vgl. ausführlicher: Signal 2/2013, Berlin 2013, 10 f.).
Auch fehlen noch gelegentlich ortsabhängige Informationen auf Bahnsteigen, so sind die dafür vorgesehenen Flächen bspw. auf dem Prestige-Bahnhof Potsdamer Platz bis 2019 (!) leer geblieben.
136 Signal 5/2009, Berlin 2009, 5.

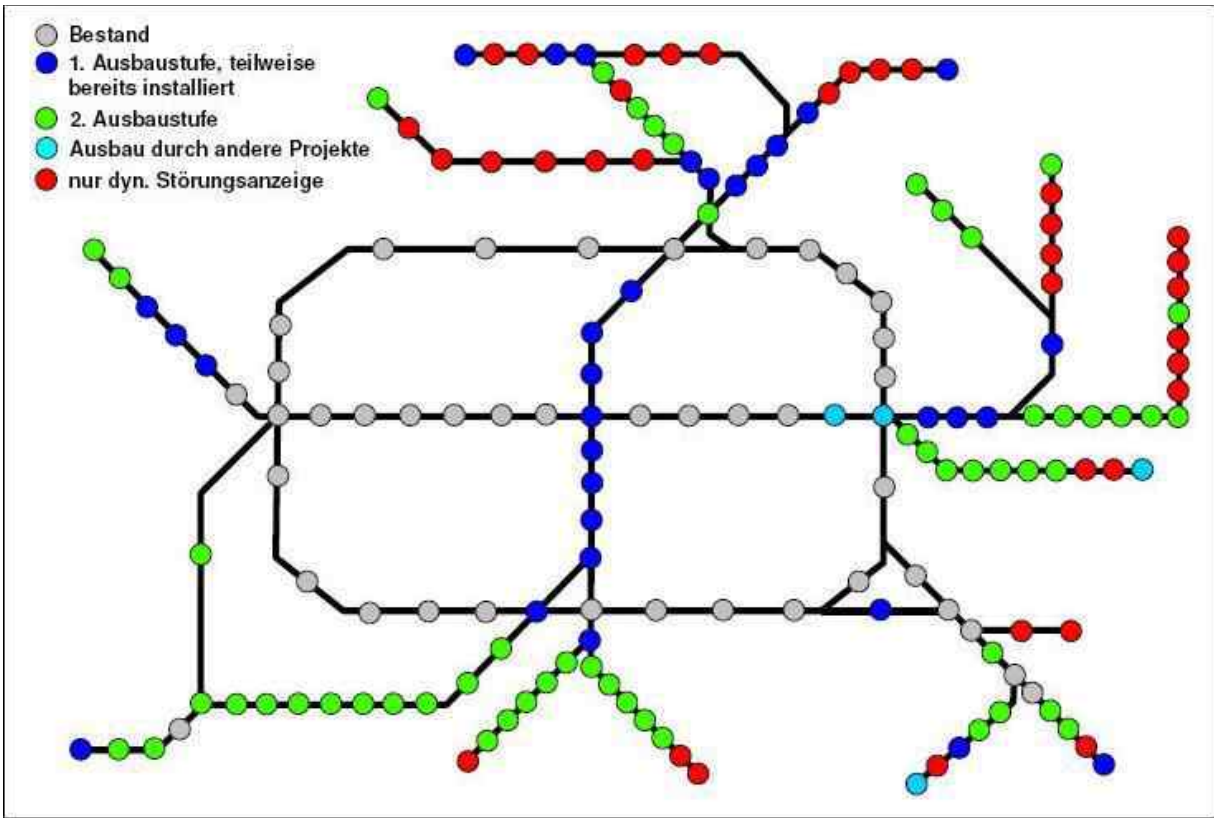
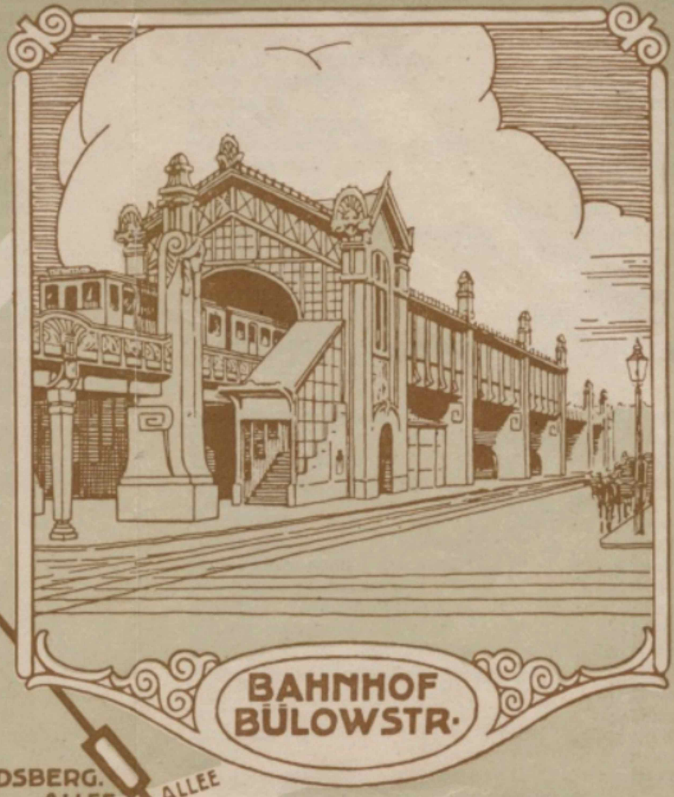


Abb. 13: *Die Ausbaustufen der digitalen Anzeiger auf den S-Bahnhöfen mit Stand von 2009*

Digitale Anzeiger, die Echtzeit-Fahrplan- und Anschlussdaten zur Verfügung stellen, gibt es in neuen Generationen von Regionalzügen. In den neuesten Generationen von U-Bahn und Bus (BVG) sind die Anzeiger zwar vorhanden, aber die Informationen werden noch nicht implementiert. Sie werden durch die planmäßig erreichbaren Linien am nächsten Bahnhof ersetzt, nicht jedoch werden Zeiten oder sog. Echtzeiten dargestellt. Diese Entwicklung ist so neu und kurzfristig eingetreten, dass abgewartet werden muss, wie sich die Technik hinsichtlich Benutzerfreundlichkeit und Störanfälligkeit entwickelt und welche Innovationen sie anstößt.



GRUNDLEGENDE FAHRGASTINFORMATION

4. Grundlegende Fahrtinformation

Um eine definierte Fahrt im Nahverkehr zu vollbringen sind zwei Dinge von unabdingbarem Nutzen. Die festgelegten Punkte, die den Fahrtbeginn und das Fahrtende definieren sowie die Kenntnis des Fahrtweges. Deshalb wird diesen beiden grundlegenden Quellen zur Fahrtinformation hier gesonderte Aufmerksamkeit geschenkt – den Haltestellenpfosten und den Liniennetzplänen.
Alle darüber hinaus gehenden Informationen sind als erweiterte Informationen zu betrachten. Sie sind für eine anzutretende Fahrt nicht unabdingbar und können daher eher den erweiterten Fahrtinformationen zugerechnet werden. Sie werden an anderer Stelle dieser Arbeit betrachtet.

4.1 Haltestellenpfosten

Die im Folgenden beschriebene Entwicklung der Haltestelle fokussiert sich auf die Haltestellen des Omnibusses, da der Fahrgast keine andere Möglichkeit hat, den Zugang zu einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erahnen. Es fehlen die sichtbaren Bahnsteige oder Eingänge zur S- bzw. U-Bahn und die Schienen bzw. Oberleitungen der Straßenbahn.[137]
Mit der Einrichtung der ersten Omnibuslinie in Berlin 1846 musste die Bevölkerung auf die Möglichkeit eines neuen Transportmittels hingewiesen und eingeführt werden. Verhaltensweisen mussten erst erlernt werden, wie dieser Zeitungsartikel zur Einführung der neuen Linie aus dem Jahr 1846 aufzeigt:

> *„Jeder anständig und reinlich Gekleidete, welcher irgendwo auf der ganzen Tour einzusteigen wünscht, braucht nur dem Conducteur, welcher hinten auf dem Wagen steht, oder dem Kutscher ein Zeichen zu geben, um den Wagen halten zu lassen und aufgenommen zu werden. Ebenso kann jeder Fahrgast, der auszusteigen wünscht, halten lassen, wann und wo er es verlangt. Jedoch sind die Conducteure angewiesen, keinen Betrunkenen, keinen unreinlich Bekleideten, welcher die übrigen Fahrgäste belästigen würde, keinen Fahrgast mit größeren Paketen, welche Andere genieren würden, aufzunehmen. Eben so wenig dürfen sie leiden, daß im Inneren des Wagens geraucht oder laut gesungen werde; auch dürfen keine Hunde mit in den Wagen gebracht werden.“*[138]

137 Die Quellenlage Straßenbahnhaltestellen betreffend ist ausgesprochen schlecht.
138 Spenersche Zeitung Nr. 305 vom 30. Dezember 1846, o. S., zit. n.: Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 21.

Die noch gültigen Kriterien eines öffentlichen Personennahverkehrs wurden damals erstmals erfüllt: Tarife, Fahrplan und Linienführung waren festgelegt und wurden in der Tagespresse veröffentlicht. Haltestellen gab es nicht. Die Fahrpläne waren sehr unübersichtlich und wenig detailliert.[139]

Durch die geringe Fahrtgeschwindigkeit konnte während der Fahrt auf- und abgestiegen werden. Dies verkürzte die Fahrzeit, da den Pferden das langsame Anfahren erspart wurde, war aber auch mit Gefahren für die Fahrgäste verbunden, die gelegentlich verunglückten.[140]

Die erste versuchsweise Markierung von festgelegten Haltepunkten ist mit der Einführung von Kraftomnibussen im Jahr 1905 belegt: Angestellte der Verkehrsgesellschaft trugen Tafeln. Diese Praxis wurde bald durch feste Haltestellenpfosten mit einem roten Signalarm ähnlich einem Eisenbahn-Flügelsignal abgelöst. Jene Form setzte sich als Grundform mit der Straßenverkehrsordnung von 1971 durch.[141] Über die Farben der Anfangszeit kann aber generell keine verlässliche Aussage getroffen werden, da nur Schwarzweiß-Fotografien vorliegen und Zeitzeugen unterschiedliche Aufzeichnungen hinterlassen haben.[142]

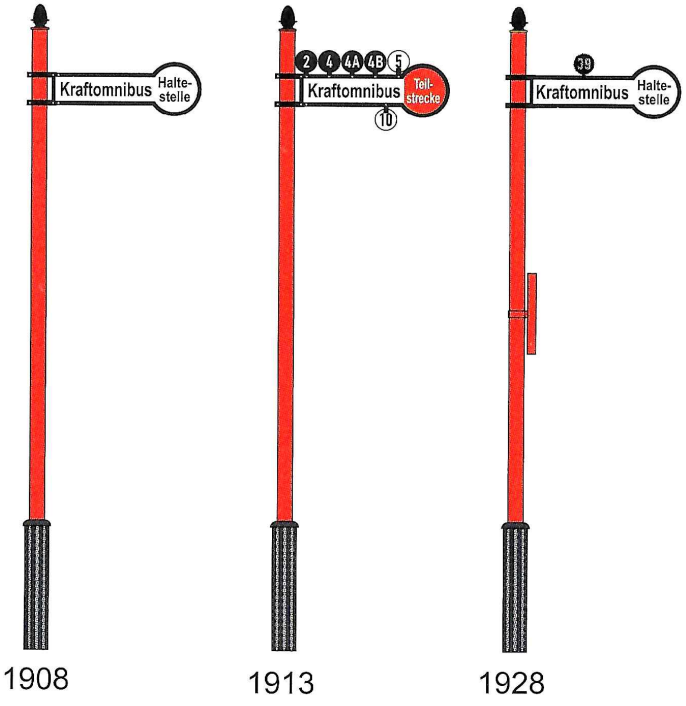


Abb. 14

Die Haltestelle von 1908 ist eine der ersten fassbaren, wenn auch nicht flächendeckenden, Standardisierungen. Mit der Einführung des Teilstreckentarifes sowie einem Anstieg der

139 Siehe Fahrplanausschnitt im Kapitel: Anwendungsbeispiele.
140 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 22.
141 Ebd.
142 Ebd., 22 f.

Linien, bedingt durch die Motorisierung, wurde um 1913 an den Schildern erstmals auf Tarifgebiete, Teilstrecken und durch Reiter auf den Schildern auf die bedienenden Linien hingewiesen, was die obige Abbildung mittig demonstriert. Nachdem nämlich bereits 1904[143] Liniennummern eingeführt wurden, gab es keine direkte Identifizierung mehr mit dem richtigen Bus, wenn der Passagier die Linienführungen nicht auswendig wusste.[144] Durch den Einsatz der Reiter wurde dem Fahrgast immerhin die Liniennummer als Information angeboten. Es wurde noch nicht erkannt, dass die Angabe der Fahrziele durchaus hätte Kunden gewinnen können.

Ernst Reuter übernahm im Berliner Magistrat 1926 das Verkehrsressort,[145] mit dem dadurch vorangetriebenen Einheitstarif von 1927 konnten die Hinweise auf Teilstrecken wieder abgeschafft werden, was der Haltestellenpfosten von 1928 zeigt.[146]

Ab diesem Jahr hatten Fahrgäste das erste Mal die Möglichkeit, den Fahrplan an der Haltestelle zur Kenntnis zu nehmen: Versuchsweise wurden an einigen Stationen Fahrplankästen angebracht. Die damals gewählte Form von länglichen Streifen, die zunächst nur den ersten und letzten Wagen sowie die Wagenfolge in Minuten angab, und später die einzelnen Abfahrtszeiten, setzte sich bis in die 1950er Jahre durch.[147]

Durch das Ende des langsamen Pferdeomnibusses ging die Ära des beliebigen Ein- und Aussteigens zu Ende, Haltestellenpfosten gewannen dadurch an Wichtigkeit und an Präsenz im öffentlichen Straßenraum.

Die Reiter auf den Fahnen (Signalarmen) der Schilder waren neben den nicht überall vorhandenen Fahrplankästen bis zur Einführung der einheitlichen modularen Haltestellensysteme in den späten 1980er Jahren die wichtigste Informationsquelle für den Fahrgast. Sie gaben Aufschluss über Tarifgebiete, Linien und deren Eigenschaften. Die Notwendigkeit dieser Einrichtung lässt sich durch folgenden Zeitungsartikel von 1929 dokumentieren:

> *„Eine Neue Verkehrserleichterung. Die Liniennummern an den Autobussen werden jetzt noch durch Buchstaben ergänzt, die anzeigen, ob es sich um eine Expreß- (E), Luxus- (L) oder Umsteigelinie (A) handelt“* [148]

143 Nach anderer Quelle wurde das Zahlensystem 1902 eingeführt (vgl. Bendikat 1999, 487).
144 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 20.
145 https://www.berlin.de/rbmskzl/regierender-buergermeister/buergermeister-von-berlin/buergermeistergalerie/artikel.4572.php.
146 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 26.
147 Ebd.
148 Berliner Lokalanzeiger vom 22.September 1929, zit. n.: Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 29.

Das Bedürfnis nach mehr Informationen zum immer komplexer werdenden Streckennetz und die Herausstellung von Luxus der oberen Bevölkerungsschicht lässt sich dort ebenso herauslesen, wie das viel beschriebene Phänomen der „Zeitnot“, einer Folge der Industrialisierung, und der „Verkostbarung“ von Zeit.
Das erfolgreiche System der Reiter gab bis zur Modulhaltestelle von 1997 teilweise über Ersatzverkehre, Busse der Alliierten Streitkräfte, Schulbus-, Nacht- und zuschlagpflichtige Linien wie denen des Ausflugsverkehrs Auskunft.[149]

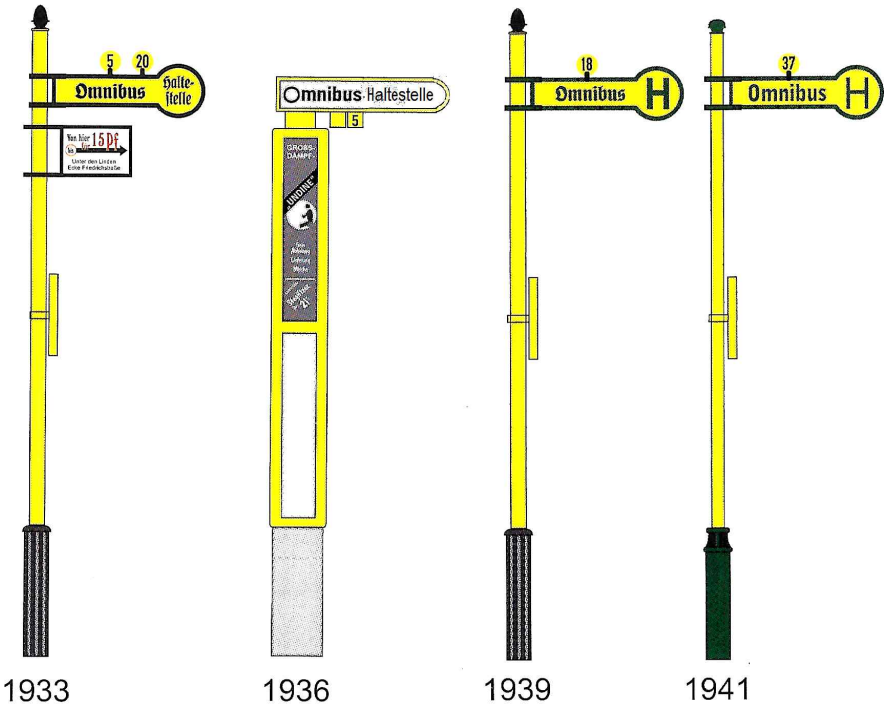


Abb. 15

Seit 1933 war die Gestaltung der Haltestellen durch die nationalsozialistische Führung politisch geprägt. Neben der Vereinheitlichung der Schilder und dem erstmals konsequent verwendeten gelben Anstrich der Pfosten wurde die Schrift von serifenloser Antiqua auf Fraktur umgestellt. Ideologisch begründet wurde dies damit, dass die gebrochenen die eigentlichen „Deutschen“ Schriften seien.[150] Kurz darauf wurden die ersten beleuchteten Haltestellensäulen aufgestellt, die sowohl Fahrtinformation als auch Werbeinformation kombinierten. Hierfür wurde eigens die *Haltestellen-Reklame-AG (HASTRAG)* gegründet. Auf der obigen Abbildung zeigt die Haltestelle von 1936 ein solches Beispiel.

149 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 44 f.
150 Siehe auch: Kapitel Schriftarten und Kapitel Netzpläne.

1939 wird das Haltestellenschild einem amtlichen Verkehrszeichen gleichgestellt. Dieses Piktogramm ist das national einheitliche und für Fahrgäste sofort wieder erkennbare grüne „H“ mit grünem Ring auf gelbem Grund.

Die im Deutschen Reich vorherrschende Individualität der Verkehrsbetriebe beim Erstellen von Haltestellenschildern, die oft eher Kunstwerken glichen, war politisch nicht gewollt und wurde 1937 gleichgeschaltet.[151] Bis 1941 sollten alle Schilder deutschlandweit ausgewechselt werden. Die Arbeit wurde jedoch 1939 als nicht kriegswichtig eingestellt.

1941 wurde die Fraktur zugunsten der „Normalschrift“ wieder in Drucksachen und auf den Schildern entfernt. Mit dem in Angriff genommenen Umbau Berlins zu Germania sollte es nun Ziel sein, dass alle Ausländer und Fremden, die in die Stadt kamen, alle Hinweise lesen können sollten.[152] Das Ergebnis zeigt die Gegenüberstellung der Schilder von 1939 und 1941.

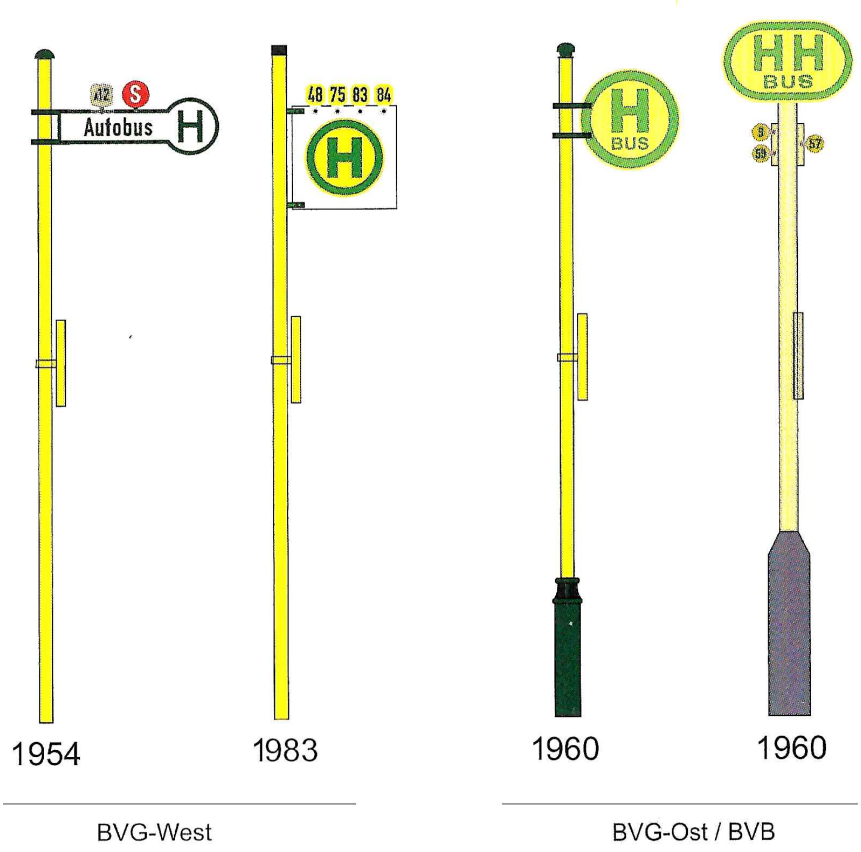


Abb. 16

Nach dem Krieg wurden zunächst alle vorhandenen Versionen von Schildern, egal ob für Straßenbahn oder Bus, weitergenutzt. Die neue Straßenverkehrsordnung verlangte ab 1950 jedoch die Fortsetzung des Anbringens des von den Nationalsozialisten entworfenen Ver-

151 Ebd, 30 f.

152 Weitere Informationen zu Schriftarten, auch zum Frakturverbot von 1941, siehe Kapitel: Schriftarten.

kehrszeichens „Haltestelle“ (Zeichen 226 [mit Signalarm]),[153] wie das Schild von 1954 demonstriert.

In den 1960er Jahren kamen dann erstmals die Vorreiter der heutigen Perlschnüre zum Einsatz. Sie zeigten in geraffter Form die bedienten Straßen einer Linie mit den Straßennamen, aber ohne die Haltestellennamen, denn diese expliziten Alleinstellungsmerkmale gab es noch nicht. Sie waren nicht notwendig, da es keine elektronischen Auskünfte gab, bei denen es hätte zu Missverständnissen kommen können.

Ab 1977 wurde im Westen die Vermarktung der kombinierten Werbe- und Haltestellensäulen vorangetrieben – eine zusätzliche Information konnte nun an vielen Haltestellen dieser Bauart entnommen werden: die Zeit, durch eine aufgesetzte Uhr.[154] Sie verfolgte neben dem Ziel, den Fahrgästen die Zeit anzuzeigen, das Ziel, die Aufmerksamkeit auf die Haltestelle mit ihrer Werbung zu ziehen.

Durch die einfachere Möglichkeit von Werbenden, immer größere Flächen in Anspruch zu nehmen, wurde die Haltestellensäule in den 1980er Jahren zunehmend unattraktiv. In dieser Zeit entstanden die ersten Schritte zum modularen Haltestellensystem, das den Fahrgästen mehr Informationen in einheitlicher und übersichtlicher Form anbieten konnte.[155]

Mit dem Aufschwung des ÖPNV in den 1980er Jahren im Westen wurde auch die Straßenverkehrsordnung 1983 bezüglich des Omnibusverkehrs in einigen Punkten überarbeitet.[156] Das neue, einheitliche Verkehrszeichen für Haltestellen von Bussen und Straßenbahnen war, wie die vorstehende Abbildung zeigt, das Zeichen 224 (ohne Signalarm).

In Ost-Berlin war die Phase der Vereinheitlichung der Haltestellenschilder wesentlich länger und wurde niemals abgeschlossen. Die rechten beiden Grafiken vorstehender Abbildung geben einen Eindruck davon. Nach der Wiedervereinigung wurden die verschiedenen, zum Teil improvisierten, Schilder nach und nach durch neue ersetzt.[157]

Die nicht zuletzt durch den erstarkten Fahrgastverbund hervorgehobene Forderung nach besseren Fahrgastinformationen hatte 1991 zur Entwicklung des Haltestellenkubus geführt. Er ist hinterleuchtet und bietet Platz für mehr Informationen. Für weniger stark frequentierte Linien wurde neben dem Kubus auch eine flache Säule entwickelt. Damit einhergehend wurden die Fahrplanstreifen gegen DIN-A3-Aushänge getauscht. Sie enthalten alle Abfahrtszeiten und die sog. Perlschnur mit dem Linienverlauf und allen Umsteigemöglichkeiten. Weiterhin wurden im oberen Modul alle Linien und deren Ziel deutlich sichtbar und übersichtlich ange-

153 Mit dem Aufschwung des ÖPNV in den 1980er Jahren bekamen Bus- und Straßenbahnhaltestellen ein neues, einheitliches Verkehrszeichen (Zeichen 224 [ohne Signalarm]).

154 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 40.

155 Ebd., 42 f.

156 Bundesgesetzblatt 1983, 949–950.

157 Die Dokumentation der Haltestellen in Ost-Berlin weist starke Lücken auf.

ordnet. Die einfachen Haltestellen bestanden nun aus dem Haltestellensymbol mit aufgesetzten Reitern und einem so genannten Unterhänger, der den Namen der Haltestelle zeigte. 1995 war dieser Prozess abgeschlossen.[158]

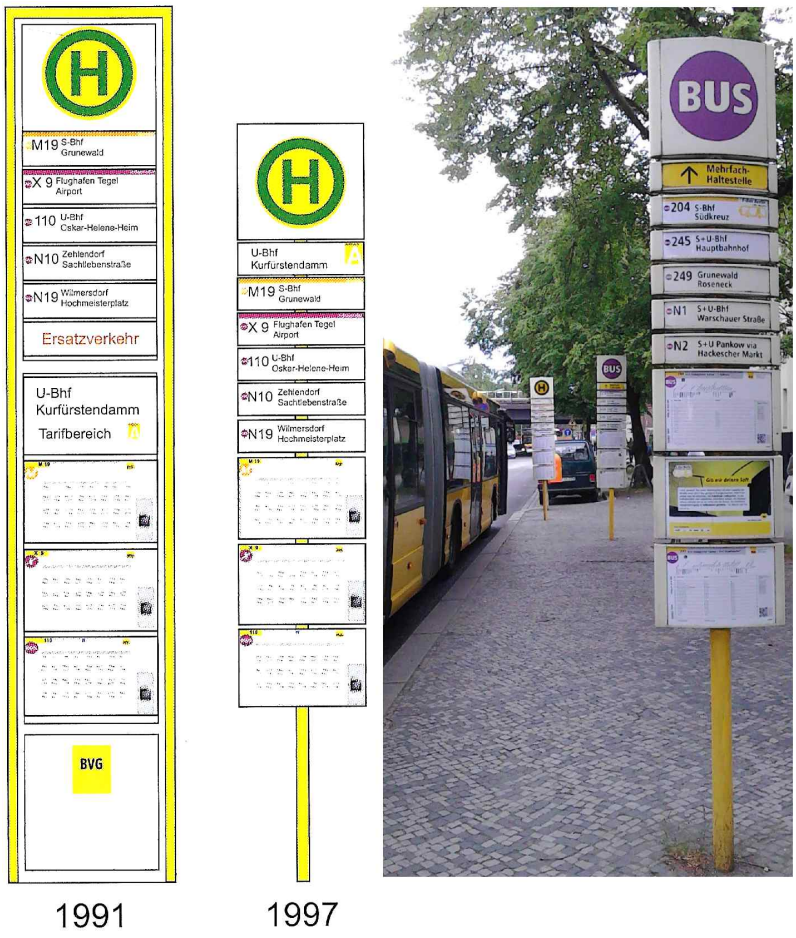


Abb. 17

Zwei Jahre später begann die Aufstellung der Modulhaltestelle als einzelner Haltestellenmast (siehe Abbildung 17 mittig und rechts). Aufgebaut sind diese wie die Kuben und flachen Säulen. Von oben nach unten enthalten sie folgende Informationen für den Fahrgast: Haltestellensymbol Zeichen 224, Name der Haltestelle mit Tarifzone, Linien mit ihren Eigenschaften (durch Buchstaben und Farben hervorgehoben) sowie deren Ziele, Fahrpläne mit Perlschnur und, wenn Platz zur Verfügung steht, auch Tarifinformationen. Das Foto in vorstehender Abbildung zeigt eine Mehrfachhaltestelle, an der nur das erste Schild das Zeichen 224 trägt. Das im Vordergrund stehende Schild trägt das Bus-Signet, die Kennzeichnung „Mehrfachhaltestelle“, enthält die Liniennummern und Fahrtziele sowie die Fahrpläne und weist auf den Elektrobetrieb der Linie 204 zusätzlich durch ein Infomodul hin. Dieses Beispiel ver-

158 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 8 f.

deutlicht die Flexibilität und Übersichtlichkeit des Modulsystems – die Modulbauweise dieses Baukastensystems ermöglicht eine optische Trennung der einzelnen Informationen.
Der Austausch aller Schilder dauerte bis zum Jahr 2000. Sodann waren alle Haltestellen in Berlin zum ersten Mal vollständig einheitlich, was die Routine und den Wiedererkennungswert für die Fahrgäste wesentlich verbesserte.[159] Diese Entwicklung ist besonders im Zusammenhang mit dem Corporate Design der BVG zu sehen.[160]
Zur Beleuchtung von Einfachhaltestellen wurden 1998 bzw. 2002 zwei Versuche unternommen: zum einen eine Haltestelle mit aufgesetztem Solarmodul, das bei Dunkelheit auf Knopfdruck eine Modulhinterleuchtung ermöglichte, zum anderen eine dauerhafte Beleuchtung über die Stromzufuhr aus dem Haltestellenhäuschen. Beide Versuche wurden wegen eines für die Fahrgäste nicht messbaren Vorteils wieder eingestellt.[161]

Die Geschichte der Haltestellenpfosten spiegelt, ähnlich wie die der Liniennetze, in ungewöhnlicher Art die gesellschaftliche Situation, in der sich der Berliner Nahverkehr befand, wider.
In der Anfangszeit waren die Fahrgeschwindigkeiten so gering, dass der Passagier während der Fahrt ein- und aussteigen konnte, feste Haltestellen – im Wortsinn – waren also gar nicht notwendig. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeit durch die Motorisierung, die viele Bereiche der Gesellschaft ergriff, fiel diese Möglichkeit weg. Die Markierung von festen Haltepunkten wurde notwendig und zunächst durch Angestellte durchgeführt. Diese Maßnahme war, und das wurde alsbald erkannt, aber wesentlich teurer, als ein Haltestellenmast. Er war wichtig; der Fahrgast musste das Verhalten beim Ein- und Aussteigen erst erlernen.
Die Gleichschaltung des Dritten Reiches sorgte für eine Vereinheitlichung der Haltestelle im gesamten Reich. Die gewünschte Repräsentationskraft wurde durch die hinzukommende Beleuchtung verstärkt.
In den 1960er Jahren kamen die Vorläufer der Perlschnüre hinzu. Da es noch keine Haltestellennamen gab, mussten diese Perlschnüre die Straßen und Plätze, die durchfahren wurden, noch stadtplanähnlich darstellen, um eine Orientierung zum Haltepunkt zu erhalten. Das Problem, Haltestellennamen als Unikate vergeben zu müssen, um die Orientierung zu erleichtern, wurde nicht erkannt, denn weder der Anspruch des Fahrgastes stand in dieser Zeit im Fokus, noch bedingten elektronische Systeme eine zwingende Vergabe von Namen.
Erst in den 1980er Jahren wurde das Interesse an der Zufriedenheit der Fahrgäste größer, nicht zuletzt durch das Erstarken von Bürgerbewegungen mit größerer Durchsetzungskraft. In

159 Ebd., 9 ff.
160 Siehe Kapitel: Corporate Identity.
161 Ebd., 12.

dieser Zeit wurden die ersten Modulhaltestellen eingeführt, die erstmals mehr und übersichtlichere Informationen für die Fahrgäste bereithielten. Dieses Interesse an mehr Informationen wurde seit den 1990er Jahren verstärkt; der Druck des Fahrgastverbandes IGEB sowie die durch die Wiedervereinigung und die zwei verschiedenen Nahverkehrssysteme bedingten Mehr-Informationen führten schließlich zur Einführung des Haltestellen-Kubus, der diesem Informationsbedürfnis gerecht werden sollte. Aktuell steht der Fahrgast mit seinem Drang nach Individualisierung im Vordergrund. Nicht mehr die vom Verkehrsbetrieb geplanten und vorgegebenen Abfahrten möchte der Kunde sehen, sondern die tatsächliche Abfahrt, die er im Augenblick seines Fahrtwunsches benötigt. Echtzeit-Abfahrten werden oftmals zusätzlich an Haltestellen angebracht. Solche Informationen sind, ebenso wie die Lage der nächsten Haltestellen, auch über das Internet abrufbar.[162]

Die fortschreitende Digitalisierung und Individualisierung der Reisenden kann in Verbindung mit noch höherer Effizienz durch bessere Berechnungen künftig dazu führen, dass Haltestellenpfosten obsolet werden. Ride-Pooling-Unternehmen und deren Verknüpfung mit dem ÖPNV könnten bewirken, dass straßengebundener Nahverkehr in Verbindung mit Echtzeit- und Standortdaten der Nutzer überwiegend ohne gebaute Haltestellen auskommt. In Berlin gibt es seit 2018 das Ride-Sharing-Angebot „Berlkönig“, das als Rufbus on-damand fungiert. Zwar sind Haltestellen *auch* Haltepunkte, aber das System bietet weit mehr Abfahrts- und Ankunftsorte an, die per App angezeigt und entsprechend der Fahrtroute individuell berechnet werden.[163]

4.2 Netzpläne

Das Entstehen und die fortwährende Entwicklung von Liniennetzen zeigt in besonderer Weise und sehr einprägsam die verschiedenen Stadien, die der Nahverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung passiert hat und welche politischen Einflüsse er über sich ergehen lassen musste und muss.

Die ersten Linien wurden auf Stadtplänen eingezeichnet und durch kartographische Institute vertrieben. Insbesondere die Hochbahngesellschaft hatte jedoch ein Interesse daran, eigene Pläne herauszugeben, um höhere Fahrgastzahlen zu generieren. Diese Karten waren im Gegensatz zu den vorher verfügbaren Karten kostenlos und enthielten weitere Informationen, die dem Zweck dienten, weiterhin die Untergrund- bzw. Hochbahn zu nutzen.

162 Siehe Kapitel: Beginn der elektronischen Fahrgastinformation.
163 https://www.berlkoenig.de/

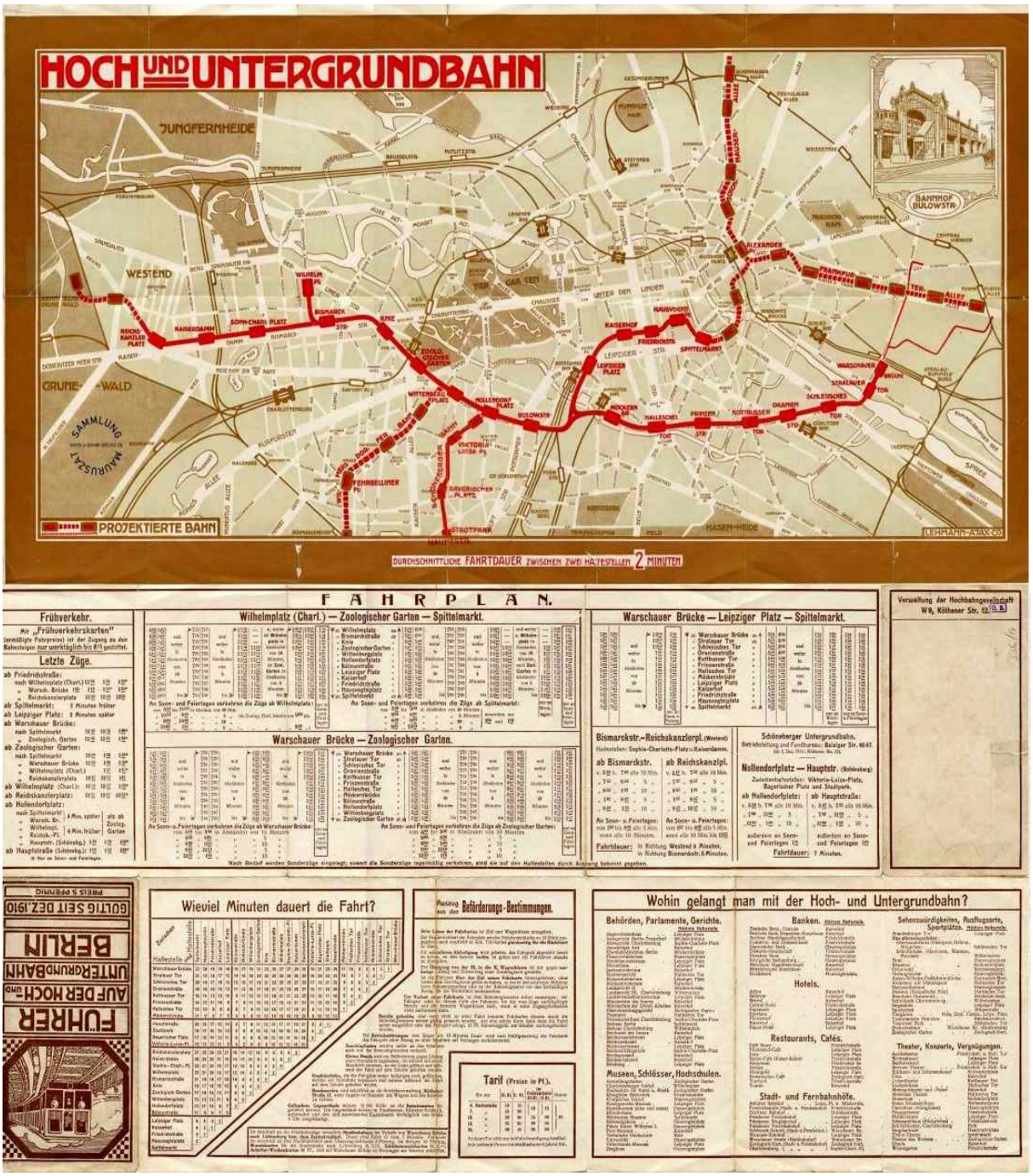


Abb. 18: *Liniennetz von 1910*

Die vorstehende Abbildung zeigt das erste Liniennetz der Hoch- und Untergrundbahn. Auf der Vorderseite erkennen wir in rot die Linien (noch ohne Linienkennung) mit den einzelnen Bahnhöfen. Um die Orientierung zu erleichtern, sind die Linien mit einem recht detaillierten Stadtplan im Hintergrund versehen. Die Fahrtdauer dieses neuen Verkehrsmittels wird ebenfalls angegeben, um dem Passagier einen Eindruck der größeren Schnelligkeit im Vergleich zu

den bereits bestehenden Verkehrsmitteln zu geben.[164] Die Eisenbahn hatte seit dem Ende des 19. Jahrhunderts der traditionellen Wahrnehmung von Zeit und Raum ein Ende gesetzt. Nie zuvor war der Mensch in der Lage, sich so schnell fortzubewegen – ferne Räume wurden schnell erreicht, während die Zwischen-Räume verschwanden. Diese neue Wahrnehmung war eine Herausforderung für die menschliche Psyche.[165] Georg Simmel beispielsweise beschrieb dieses Phänomen der großstädtischen Wahrnehmung als „Steigerung des Nervenlebens“[166], hervorgerufen durch die schnellere Abfolge von Eindrücken.[167]

Der Stolz auf diese in damaliger Zeit beeindruckende Ingenieurleistung und Bahnarchitektur, den auch große Teile der Bevölkerung erfasst hat, spiegelt sich in dem abgebildeten Hochbahnhof Bülowstraße (Vorderseite rechts oben) wider.

Die Zukunftsorientierung dieses Unternehmens wird klar, wenn wir die fast ebenso deutlich wie die fertigen Linien gekennzeichneten projektierten Linien betrachten. Die bereits nutzbaren S-Bahnlinien hingegen sind nur sehr unscheinbar dargestellt, Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn werden nicht angegeben. Zum einen liegt dies an der baulichen Situation, denn die Planungen des U-Bahn-Baus waren nicht mit den Bahnhöfen der S- und Fernbahn abgestimmt und somit nicht auf fahrgastfreundliche kurze Umsteigewege ausgelegt und zum anderen stellte die S-Bahn eine Konkurrenz zur U-Bahn dar, der die Unternehmer im Plan keinen Vorteil einräumen wollten.

Die Rückseite zeigt einen für die Verhältnisse seiner Zeit sehr detaillierten Fahrplan. Weder die S-Bahn noch der Omnibus oder die Straßenbahn verfügten damals über Taschenfahrpläne. Weiterhin finden sich die Tarife, Beförderungsbedingungen und diverse öffentliche Ziele auf der Rückseite. Die große Anzahl an Gebäuden und anderen Zielen soll dem Passagier die Nützlichkeit dieses Verkehrsmittels für geschäftliche und private Zwecke vor Augen führen, zusammen mit einer Auflistung der kurzen Fahrzeit in einer Tabelle rechts.

164 Der Verweis auf die durchschnittliche Fahrtzeit taucht das letzte Mal auf dem Liniennetz von 1953 auf. Die Prioritäten der Fahrgäste haben sich entsprechend der gesellschaftlichen Veränderung nach dem Krieg verschoben. Die durch die Hochindustrialisierung verursachte „Zeitnot“ zu Beginn des Jahrhunderts wurde nach dem Ende des Krieges von anderen Prioritäten verdrängt und die hohe Geschwindigkeit der Eisenbahn wurde zur Selbstverständlichkeit. Zeit als Information war nicht mehr das ausschlaggebende Kriterium für die Fahrt in den Jahren nach dem Krieg. Pläne mit den eingetragenen Fahrzeiten gab es erst ab den 1970er Jahren wieder, und zwar nur die S-Bahn in Ost-Berlin betreffend.

165 Schivelbusch 2015, 36 ff., 44, 55.

166 Simmel 1903, o. S.

167 Zum überaus aufschlussreichen Thema der Wirkung der schnellen Geschwindigkeit der Eisenbahn auf den Menschen, dessen Psyche und Sozialverhalten siehe ausführlich: Schivelbusch 1977 (2015), 35–45, 51–66.

Abb. 19: *Liniennetz von 1913*

Im Jahre 1913 wurden erstmals die Umsteigebahnhöfe der U-Bahn untereinander gekennzeichnet (vorige Abbildung). Dies war nötig geworden, da es verschiedene Linien gab, die aber keine für den Fahrgast ersichtliche Linienkennzeichnung hatten, also weder Nummer noch Farbe. Die Fahrzeit wird jetzt deutlicher hervorgehoben. Das Phänomen der „Zeitnot" war allgegenwärtig:

> „[...] *it was an era marked by the explosive and erratic expansion of the economy, the final stages of its colonization, the internationalization of capital, and the emergence of the world market. Rapid technological change, the transformation of process of labor, and the ascendance of the modern corporation led to occupational redistribution within tradional industries,* [...]*".*[168]

Hervorzuheben ist besonders, dass der Stadtplan, auf dem sich das Lininennetz befindet, im Gegensatz zum Plan von 1910 wesentlich undetaillierter und nur schemenhaft dargestellt wird, allerdings werden Grünflächen nun farbig dargestellt. Der Fahrgast erhält so weniger Informationen zu konkreten Straßen und Plätzen, dafür aber mehr Informationen zu Erho-

168 Hadlaw 2003, 28.

lungsflächen. Diese Umkehrung wird in den Karten von 1934 und 1939 noch deutlicher. Sie zeigt das immer stärker wachsende Bedürfnis der großstädtischen Bevölkerung nach Erholungsflächen, dem so genannten sanitären Grün.

> *„Die allmähliche Verbesserung der Arbeits- und Einkommensverhältnisse für breitere Volksschichten begünstigte das (nach der Jahrhundertwende deutlich zunehmende) allgemeine Interesse an Erholungseinrichtungen, zunächst natürlich an Kleingärten, aber auch an Spiel- und Sportmöglichkeiten."*[169]

So waren Wälder und Parks als Erholungsflächen ein immer stärker im öffentlichen Verkehr gefragtes Ziel der Passagiere.[170]
Mit dem zunehmenden Netzausbau werden die Umsteigemöglichkeiten mehr hervorgehoben und die Darstellung des Stadtplans wird, wie folgend gezeigt, völlig aufgegeben.

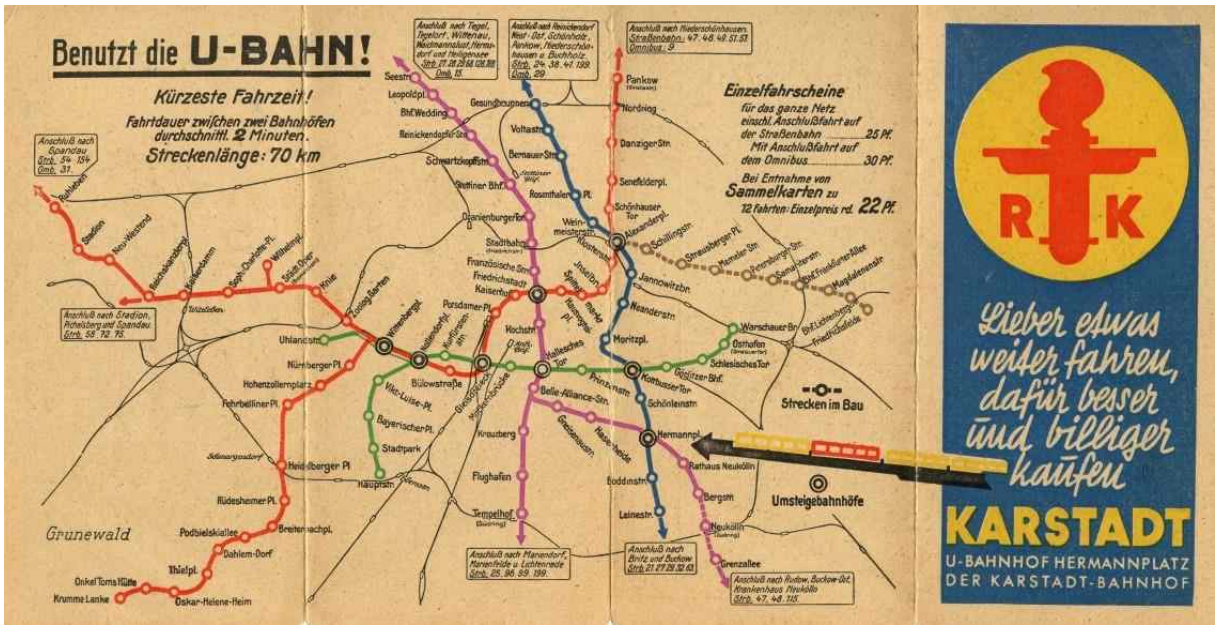


Abb. 20: *Liniennetz von 1930*

Der Einzug und die Macht des internationalen Kapitals in Berlin lässt sich auf diesem Plan von 1930 erahnen (Abb. 20). Das sieben Jahre zuvor[171] erbaute und mit einem US-Kapital in Höhe

169 Zit. n.: Hennebo 1970, in: Posener 1979, 294.
170 Zur Diskussion von dekorativem und sanitärem Grün sowie zur Gartenstadtbewegung, die in diese Zeit fiel und ausschlaggebend war für die großzügige Anlage von Grünflächen, in die U-Bahnhöfe integriert wurden (z. B. Rüdesheimer Platz), vgl. ausführlich: Posener 1979, 289–310 sowie Bodenschatz / Nägelke 2010, 38–43.
171 Reinhardt 2015, 367.

von 15 Millionen US-Dollar[172] unterstützte Karstadt-Gebäude am Hermannplatz war seinerzeit ein sowohl architektonisches als auch gesellschaftliches Vorzeigeobjekt der Moderne. Das Kaufhaus Karstadt hatte einen direkten Zugang aus dem U-Bahnhof und stand samt der Werbung auf dem U-Bahn-Netzplan wegweisend für die Verknüpfung aller Lebensbereiche mit der (fordistischen) Konsumkultur des westlichen Kapitalismus.[173] Dieses Zusammenspiel eines modernen unterirdischen Umsteigebahnhofes, der auch über die ersten Rolltreppen in Berlin verfügte[174] und dem direkten Übergang in ein großes, angesehenes Kaufhaus in Verbindung mit seiner prunkvollen Architektur und dem belebten oberirdischen Platz ließ die Station und den Hermannplatz selbst zu einem weit beachteten Weltstadtplatz werden. Gemeint ist die insbesondere in den USA bereits oft angewendete Stahlskelett-Bauweise. Verbunden mit der sog. Lichtarchitektur, d. h. dem betonen der Architektur durch die massive Anwendung von Außenlampen während der Morgen- und Abendstunden wirkt das Gebäude und der ganze Platz besonders prunkvoll und zukunftsweisend, also fortschrittlich. An diesem Netzplan ist also nicht nur die Verknüpfung von Fahrgastinformation und Werbung zu sehen, sondern damit einhergehend die weit bekannte Verknüpfung mit der Assoziation von Moderne und Fortschritt sowie dem kapitalistischen Konsumgedanken.

Im Folgejahr 1931 wurde ein werbender Hinweis beibehalten. Allerdings wurde nicht für den Karstadt am Hermannplatz, sondern für die verschiedenen Häuser der Hotelkette Kempinski geworben. Die modernen Fassaden sind als schwarze Silhouetten mit einem Pfeil zur nächsten U-Bahnstation abgebildet.[175]

Der U-Bahnplan von 1930 zeigt keinen Stadtplan als Hintergrund, außerdem sind die Linien farbig unterschieden (Nummern haben sie dennoch nicht). Die S-Bahn ist zwar nur schwach abgebildet, kommt aber durch den weißen Hintergrund besser zur Geltung. Umsteigebahnhöfe sind nach wie vor nur zwischen U-Bahnlinien deutlich hervorgehoben, nicht jedoch zur S-Bahn.

Die Gestaltung der Liniennetze seit Beginn der 1930er Jahre erfuhr grundlegende Änderungen. Es wurde erkannt, dass die Priorität eines Netzplanes nicht mehr die Darstellung der Umgebung der realen Welt anzeigen brauchte, sondern vielmehr den neu entstandenen Bedürfnissen der Nutzer genügen musste. Und diese Werte waren grundlegend von der Industrialisierung beeinflusst: *„The requirements of mass-production elevated efficiency, functionality, and standardization as a new social values representative of the modern era.“*[176]

172 Scarpa 1986, 87.
173 Vgl. ausführlich: Höhne o. J., 221–224.
174 Reinhardt 2015, 367.
175 Gottwaldt 1994, 23.
176 Hadlaw 2003, 29.

Ein weiterer Aspekt der Gestaltung von Plänen und Drucksachen war im Bereich des Nahverkehrs die erstmals massenhaft zur Anwendung kommende Kreierung von Corporate Designs.

> *„Increasingly, industry and commerce looked to art and design to create products that appealed to the modern consumer or to create corporate identities that embraced these modern concepts* [...].*“*[177]

Im Jahr 1931 entwarf ein Angestellter der London Transport, Harry Beck, ein Liniennetz für die Londoner U-Bahn, das ausschließlich aus im 45°- oder 90°-Winkel verlaufenden Linien bestand. Der Fluss Themse wurde ebenfalls diesem Schema angepasst; der geographische Wert der Karte ging vollständig verloren. Die Abstände der Stationen wurden in gleicher Länge angegeben und entsprachen nicht mehr der realen Entfernung. Beck legte den Entwurf 1931 seinen Vorgesetzten vor, die ihn aber als zu revolutionär verwarfen. („[...] *its abstract rendering of the transit lines would be incomprehensible to the public.“*[178]) Zwei Jahre später wurde der Entwurf versuchsweise publiziert und sofort begeistert von der Londoner Bevölkerung aufgenommen, die keine Probleme hatte, den abstrakten Plan zu verstehen.[179] Harry Beck verstand den Zeitgeist und begründete die Idee zu seinem revolutionären Design folgendermaßen: *„If you‘re going underground, why do you need bother about geography. It‘s not so important. Connections are the thing.“*[180]
In der Tat waren die Verbindungen wichtiger geworden als die Geographie. Besonders der Zug von Arbeiterfamilien ins Umland der Großstädte ließ die Grenzen zwischen Stadt und Land verschwimmen. In Berlin wurde diese Entwicklung durch das gut ausgebaute Netz der Vorort- (später S-) Bahnen beschleunigt. Besondere Beachtung verdient die zügige Elektrifizierung zahlreicher Strecken, die die Bahn attraktiver machten. Die folgende Karte zeigt die übergeordnete Wichtigkeit von Verbindungen und Stationen auf der Strecke gegenüber geographischen Gegebenheiten deutlich. Aus vorgenanntem Grund wird eine Unterscheidung zwischen dampf- und strombetriebenen Linien vorgenommen.

177 Ebd.
178 Ebd., 30 f.
179 Ebd., 31.
180 Zit. n.: Garland, K., in: Design Classics. In: Hadlaw, 2003, 32.

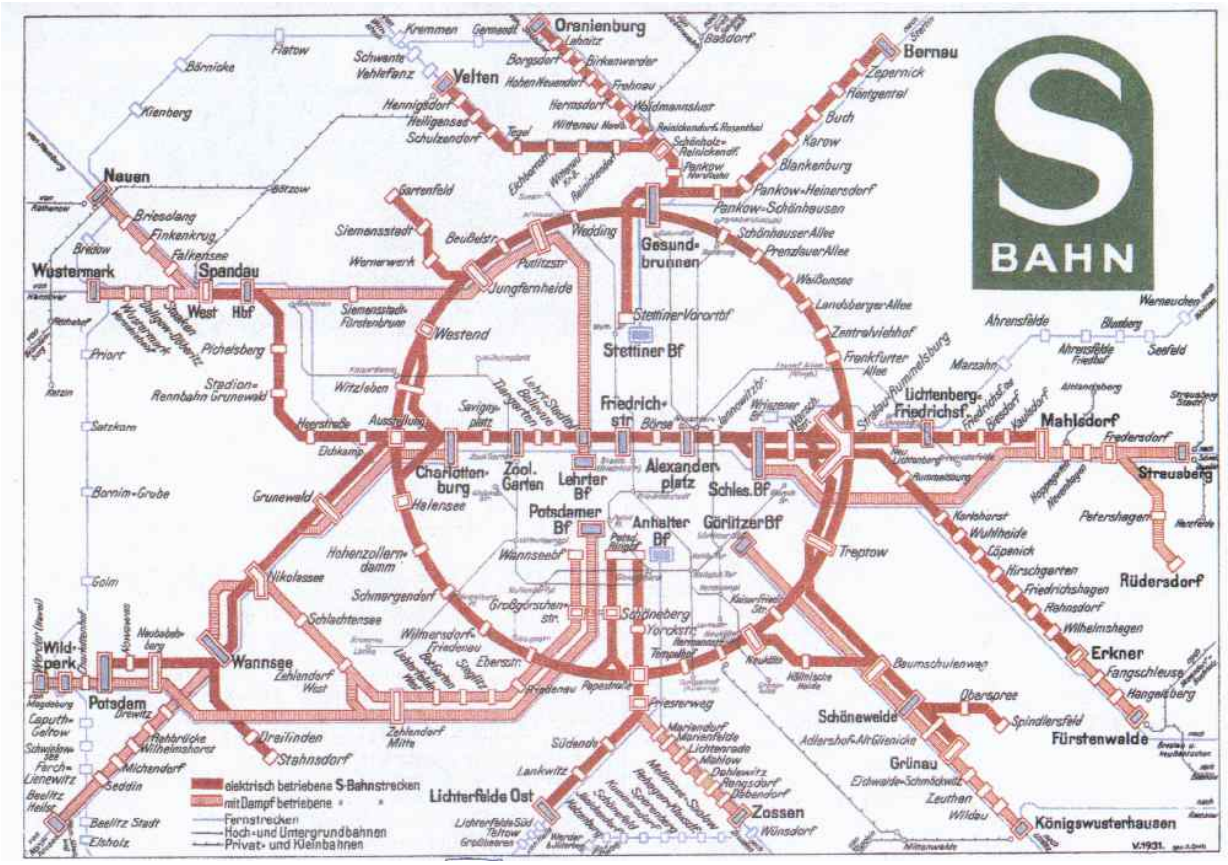


Abb. 21: *Liniennetz von 1931*

Erstaunlicher Weise ist dieses Liniennetz bereits 1931 publiziert worden, also vor dem Netz von Harry Beck. Demnach ist also wahrscheinlich nicht Harry Beck der Erfinder des später so bezeichneten „Information Design“[181], sondern ein nicht bekannter Zeichner der Deutschen Reichsbahn. Der Unterschied zu Becks Grafik besteht in der farbigen Unterscheidung der Linien, die nicht zur Anwendung kommt, die es aber durchaus in Berlin – zumindest bei der U-Bahn – schon gegeben hat.

Der sog. „Hundekopf“[182] der Berliner Ringbahn wurde erstmals als tatsächlicher Ring dargestellt. Dieses grafische Schema entwickelte sich zu einem entschiedenen Merkmal der Berliner S-Bahn-Karten.

Die U-Bahnlinien sind, ähnlich wie umgekehrt, nur schemenhaft dargestellt.

181 Hadlaw 2003, 31.

182 Die Bezeichnung „Hundekopf“ rührt daher, dass der S-Bahn-Ring aussieht, wie die Silhouette eines nach Westen blickenden Hundes.

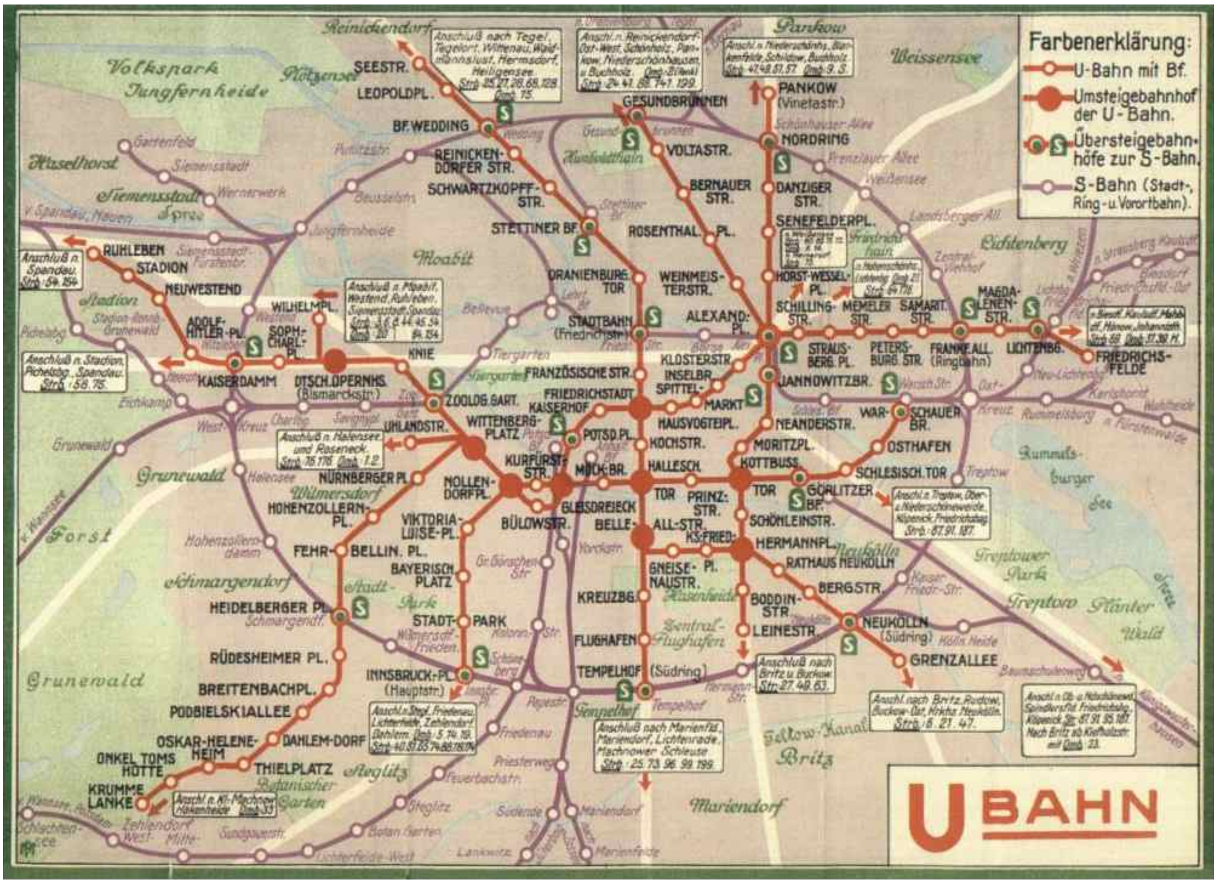


Abb. 22: *Liniennetz von 1934*

Als Kontrast zu den Netzen von 1931 (s. o.) und 1936 (s. u.) sei dieser Plan von 1934 gezeigt. Er enthält wieder Grünflächen mit dessen ausgeschriebenem Namen (!), jedoch keinen Stadtplan. Dies ist wahrscheinlich im Zusammenhang mit der „Kraft-durch-Freude-Politik" der Nationalsozialisten zu sehen, die die Lösungsansätze der durch Fordismus und Taylorismus entstandenen Gesundheitsprobleme wieder aufgriff bzw. weiterführen zu versuchte, allerdings auf hochpolitischer Ebene.

Ebenfalls neu auf dieser Karte ist die grafische Gleichstellung von S- und U-Bahn. Sie ist die erste und bis 1984 die einzige Darstellung dieser Art . Erst 1984 werden sowohl in West- als auch Ost-Berlin nach der Übernahme der S-Bahn in West-Berlin die S- und U-Bahnstrecken gleichberechtigt grafisch dargestellt.

Wenngleich beide Netze dargestellt werden, ist die farbliche Unterscheidung von S- und U-Bahn untereinander ein Rückschritt; die einzelnen Linien müssten wieder farblich gekennzeichnet werden, wie dies seit 1930 schon der Fall war.

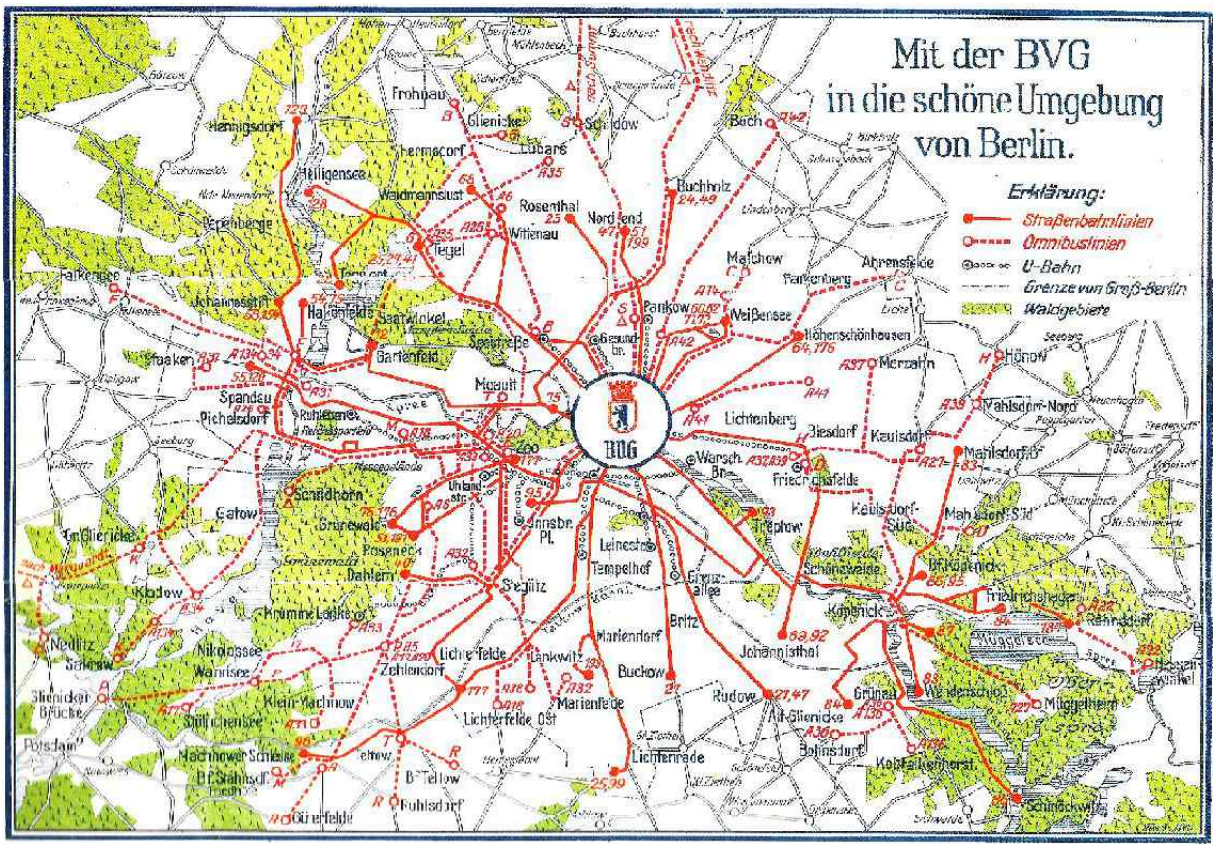


Abb. 23: *Liniennetz von 1939*

Unter dem Titel *„Mit der BVG in die schöne Umgebung von Berlin“ gab* die BVG diese Sonderkarte heraus, die die Zubringerlinien in die Umgebung Berlins darstellt. Die bei den Berlinern traditionelle *„Fahrt ins Jrüne“* am Wochenende ist seit dem Beginn des öffentlichen Transports in Berlin sehr beliebt.[183] Es gab schon Ausflugskarten als Sonderdrucke aus der Zeit vor 1933, allerdings ist bei dieser, ähnlich wie bei der Karte von 1934, von einem erhöhten politischen Einfluss auszugehen.

183 Siehe auch im Kapitel: Geschichte des ÖPNV in Berlin.

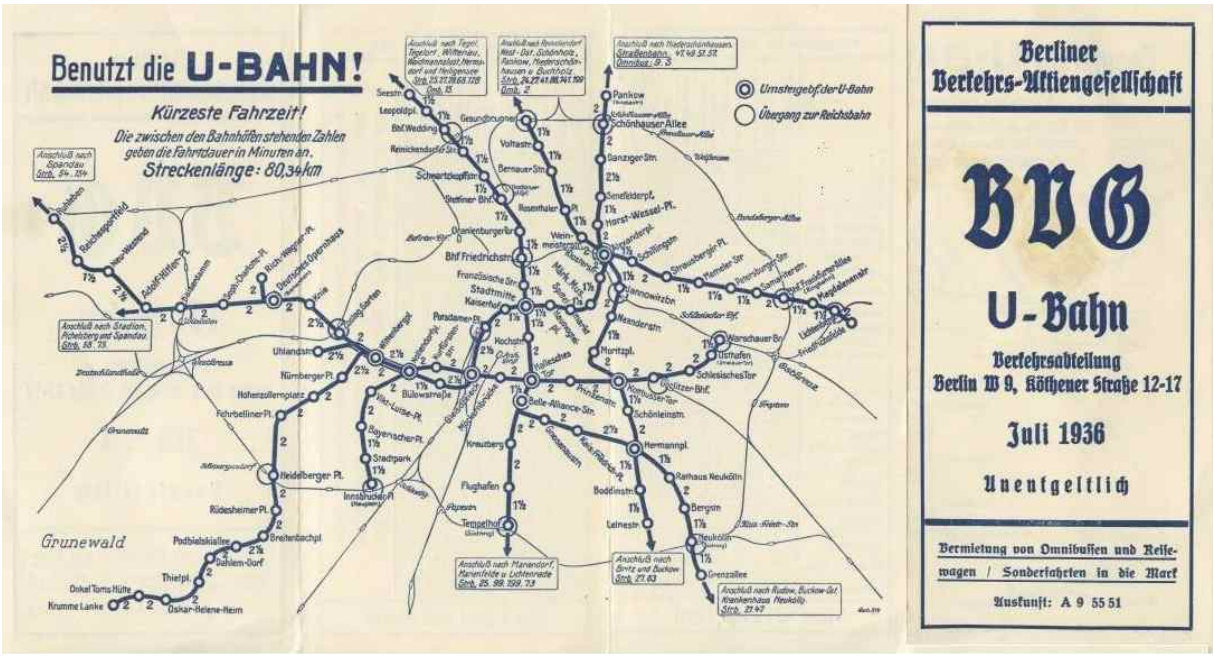
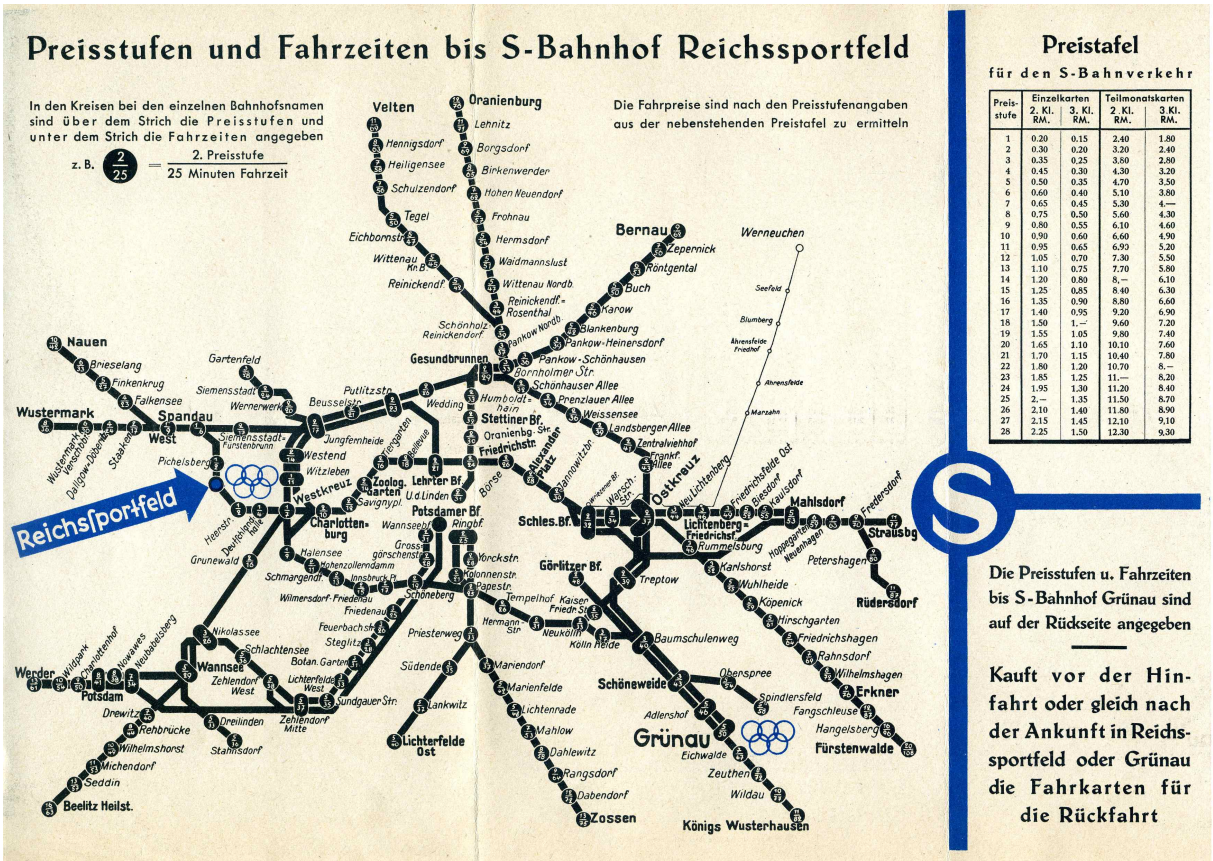


Abb. 24: *U-Bahn-Lininennetz von 1936*



Preisstufe	Einzelkarten 2. Kl. RM.	Einzelkarten 3. Kl. RM.	Teilmonatskarten 2. Kl. RM.	Teilmonatskarten 3. Kl. RM.
1	0.20	0.15	2.40	1.80
2	0.30	0.20	3.20	2.40
3	0.35	0.25	3.60	2.80
4	0.45	0.30	4.30	3.20
5	0.50	0.35	4.70	3.50
6	0.60	0.40	5.10	3.80
7	0.65	0.45	5.30	4.—
8	0.75	0.50	5.60	4.30
9	0.80	0.55	6.10	4.60
10	0.90	0.60	6.60	4.90
11	0.95	0.65	6.90	5.20
12	1.05	0.70	7.30	5.50
13	1.10	0.75	7.70	5.80
14	1.20	0.80	8.—	6.10
15	1.25	0.85	8.40	6.30
16	1.35	0.90	8.80	6.60
17	1.40	0.95	9.20	6.90
18	1.50	1.—	9.60	7.20
19	1.55	1.05	9.80	7.40
20	1.65	1.10	10.10	7.60
21	1.70	1.15	10.40	7.80
22	1.80	1.20	10.70	8.—
23	1.85	1.25	11.—	8.20
24	1.95	1.30	11.20	8.40
25	2.—	1.35	11.50	8.70
26	2.10	1.40	11.80	8.90
27	2.15	1.45	12.10	9.10
28	2.25	1.50	12.30	9.30

Abb. 25: *S-Bahn-Lininennetz von 1936*

Die politische Macht der Nationalsozialisten lässt sich, wenn auch diffus, ebenfalls in diesen beiden Netzplänen aus dem Olympiajahr 1936 auf mehrere Weisen erkennen. Der U-Bahn-Taschenplan verfügt als erster Plan seit Entstehen der U-Bahn über die „Deutsche“ gebrochene Schrift.[184] Weiterhin lässt sich die Bevorzugung der S-Bahn gegenüber der U-Bahn in der nationalsozialistischen Ideologie erkennen: das U-Bahnnetz enthält Umsteigehinweise zur S-Bahn (hier: „Reichsbahn“), das S-Bahnnetz umgekehrt jedoch nicht.[185] Vor allem ist die Absicht, ausschließlich die S-Bahn als Massenverkehrsmittel bei Großveranstaltungen einzusetzen, klar zu erkennen. Während der U-Bahn-Plan keinen Hinweis auf die Spielstätten der Olympiade erhielt, sind die Stationen auf dem S-Bahn-Plan deutlich gekennzeichnet. Die Fahrzeit in Minuten ist mit den jeweiligen Stätten als Ausgangspunkt angegeben. Der straff durchorganisierte Ablauf von solchen Großkundgebungen, ob rein politisch oder auch sportlich, der in jedem Fall mit der Bewältigung einer sehr großen Menschenmasse zurecht kommen musste, wird durch den Hinweis *„Kauft vor der Hinfahrt oder gleich nach der Ankunft in Reichssportfeld oder Grünau Fahrkarten für die Rückfahrt“*[186] deutlich.
Völlig unverständlich hingegen ist die Tatsache, dass beide Pläne einfarbig erschienen sind, wenngleich farblich hervorgehobene Linien die Orientierung, gerade für die ortsunkundigen Besucher, erheblich vereinfacht hätten.

Die folgenden Karten in Abb. 26 und 27 aus den 1960er Jahren zeigen eine andere Dimension, die Transitkarten innehaben können, auf. Die räumliche Verzerrung zugunsten des jeweiligen Stadtteils mit seinem politischen System ist besonders sichtbar. Die obere Karte zeigt das Netz Ostberlins im Jahr 1964. Der Westteil ist völlig weggelassen, der Alexanderplatz scheint die Mitte der Stadt zu sein. Nichts erinnert an die zahlreichen S-Bahnlinien, die die Grenze überqueren und in den Westteil der Stadt fahren.
Die Karte unten entstammt dem Jahr 1968. Sie wurde herausgegeben von der BVG in Berlin (West). Hier ist West-Berlin wesentlich größer dargestellt, die Bahnhöfe in Ost-Berlin, auf denen Züge nicht hielten, sind im Gegensatz zur anderen Karte vergleichsweise deutlich dargestellt und durchgestrichen. Die Sektorengrenze ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, fast mahnend, angegeben. Besonders fallen die in Ostberlin aus politischen Gründen umbenannten Bahnhöfe auf: deren neuer Name ist lediglich in Klammern dargestellt, während der angegebene Name längst ungültig ist.

184 Siehe ausführlicher im Kapitel: Schriftarten.
185 Straßenbahnen sollten wegen ihrer Oberleitungen und Schienen, die das Stadtbild störten, im Zentrum nicht ausgebaut werden. S-Bahnen waren im Hinblick auf die geplante Riesen-Stadt wesentlich leistungsfähiger als U-Bahnen.
186 S-Bahn-Netzplan, Deutsche Reichsbahn, Berlin 1936.

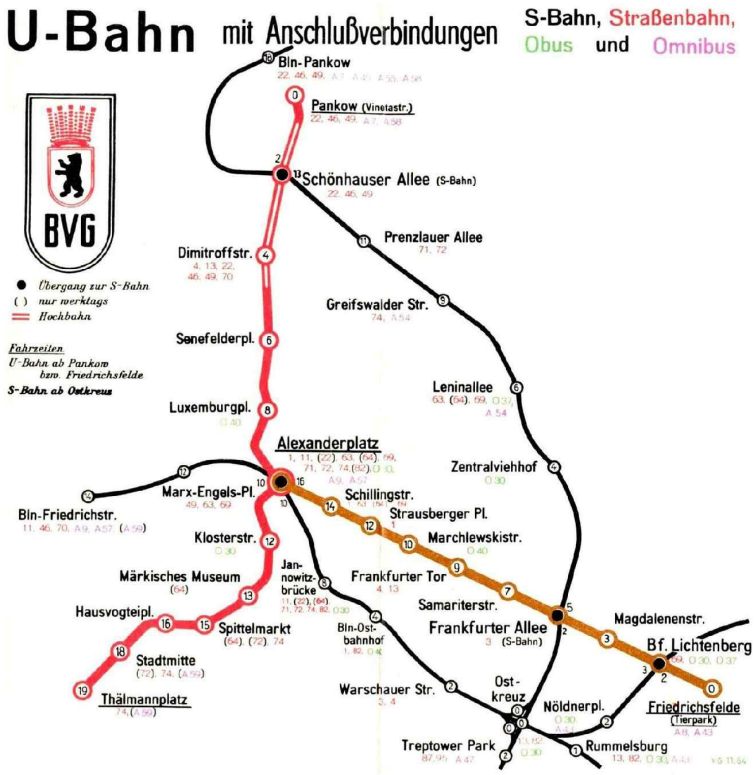


Abb. 26: *Liniennetz von Ost-Berlin von 1964*

Abb. 27: *Liniennetz von Berlin West von 1968*

Noch immer wurden Umsteigebahnhöfe auf beiden Karten in besonderer Art hervorgehoben, obwohl (insbesondere auf der unteren Karte) die historisch entstandenen baulichen Schwierigkeiten, die das Umsteigen bisweilen behinderten, gerade bei den neuen Linien, gar nicht mehr existieren und der Umstieg selbstverständlich geworden war.[187]

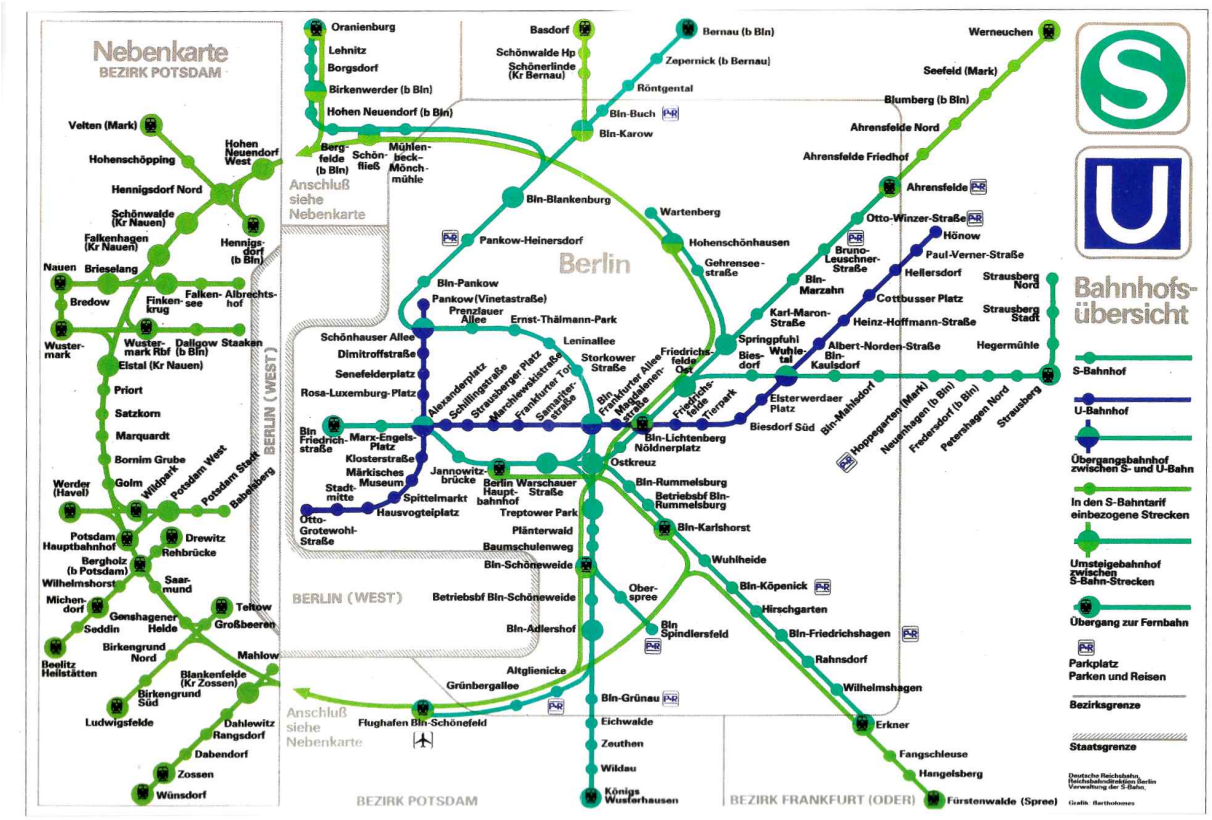


Abb. 28: *Liniennetz von 1988 (Ost-Berlin)*

Dieses Liniennetz in Abb. 28 zeigt in besonderer Weise das Ausmaß an ideologisch begründeter Verzerrung von Transitkarten. Der traditionelle Berliner S-Bahnring, der seit der Karte von 1931 regelmäßig als Kreis dargestellt und so ein Teil des gesellschaftlichen Gedächtnisses wurde, wird seit dem Mauerbau nicht mehr dargestellt.[188] Dieses Problem wurde in dieser Karte geschickt umgangen, in dem einfach der Berliner Außenring, den die S-Bahn gar nicht bedient hatte, stattdessen benutzt wurde. Berlin (West) wurde durch die Verwendung einer „Nebenkarte“, die eigentlich gar keine ist, sondern nur die Geographie zu verzerren sucht, fast vollständig verschluckt.

187 Vgl. besonders der Umsteigebahnhof zwischen U7 und U9: er wurde baulich extra auf Umsteigeverkehr abgestimmt.

188 Siehe Karte von 1931.

Ein weiteres Merkmal ist die Abbildung des P & R-Symbols[189], das mit der Kompensierung des MIV und der Maßnahme der Schaffung eines integrierten Verkehrs zu sehen ist.[190] Es tauchte entsprechend der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung schon seit 1974 auch auf dem Westnetz auf.[191]

Abb. 29: *Liniennetz von 1992 (Ausschnitt)*

Um den Kontrast zu den vorhergegangenen Netzplänen zu verdeutlichen, ist auf der vorstehenden Abbildung das erste Liniennetz ausschnittsweise abgebildet, das aus den Corporate-Identity-Bemühungen hervorging. Es stammt aus dem Jahr 1992. Dies ist insofern wichtig, als dass die allermeisten angewendeten Änderungen und Vereinfachungen, die den Fahrgästen zugute kommen, Anwendung finden. Diese sind: optische Gleichberechtigung von S-und U-Bahn (denn es gibt einheitliche Tarife), Hervorhebung von Anbindungen zu Flughäfen und zur Fernbahn, P & R-Möglichkeiten, behindertengerechte und -freundliche Zugänge sowie telefonische Dienste der Verkehrsunternehmen. Bemerkenswert: Noch 1992 ist der Verlauf der Zonengrenze schemenhaft abgebildet.

Die Weiterentwicklung von Karten wird zukünftig zunehmend auf die Fortentwicklung interaktiver Karten verschoben werden, in die aktuelle Informationen wie Aufzugstörungen importiert werden können. Das Internet macht diese Implikation möglich,[192] jedoch bedeutet das nicht, dass sich Design, Maßstab und geographischer Raum auf Karten nicht weiterhin ändern können, sei es durch baubedingte, gesellschaftliche, oder politische Einflüsse.
Die behandelten Pläne lassen drei verschiedene Räume erkennen:

189 Während im Westteil die originale englische Bezeichnung Park & Ride verwendet wurde, gab es im Osten zunächst die Bezeichnung „Parken & Pendeln“, und später, wie hier, die Bezeichnung „Parken und Reisen“.
190 Schmucki 2001, 176 ff.
191 Siehe auch Kapitel: Geschichte des ÖPNV in Berlin.
192 Siehe auch Kapitel: Mobile elektronische Fahrplanauskunft.

- den geographischen Raum, der entweder, wie in der Anfangszeit die Verortung der einzelnen Linien im Stadtraum ermöglichen sollte, oder in Sonderfällen Ausflugsziele oder Grünflächen zur Erholung darstellte.
- den maßstäblichen Raum, der längere Distanzen oder bestimmte reale Räume bewusst verzerren kann, sei es aus politischen Gründen oder um die zurückgelegte Zeit besser (oder schlechter, wenn andere Informationen bevorzugt werden) darstellen zu können.
- den Raum für das Design, welches als Bindeglied zwischen der Verständlichkeit für die Passagiere und dem beabsichtigten Zweck des Herstellers dient. Hierunter fallen neben dem Corporate Design auch Einflüsse aus der Politik.

Daraus lässt sich folgendes ableiten:

> *„A map is a device by which particular meanings can be imposed on the world: it orders priorities and naturalizes hierarchies of place. Because these factors all collaborate to act its criteria and its discursive strategy, a map is both a practical and ideological document."*[193]

Ein aktuelles Beispiel für diese Aneinanderreihung ist das Ende 2018 veröffentlichte Buslinienennetz Berlins. Es beinhaltet alle beschriebenen Räume exemplarisch.
Der geographische Raum ist mit Grünflächen, Gewässern und markanten Bauten dargestellt, wobei die Entscheidung hierfür aus Gründen der grafischen Vereinfachung erfolgte. Die Menge an Informationen durch die Unterlegung eines schon bekannten Netzes hätte die Orientierung erschwert.[194]
Der maßstäbliche Raum wurde aus ähnlichen Gründen bewusst verzerrt: Die Detailliertheit des hervorgehobenen Innenstadtbereichs hätte sonst nicht so dargestellt werden können.
Offensichtlich ist die Verwendung des Information Design im Stil der Corporate Identity der BVG, welches den Wiedererkennungswert der Marke sicherstellt, aber gleichsam durch die Lesegewohnheiten der Nutzer die Verständlichkeit verbessert.

> *„Es* [schematisches Busliniennetz, Anm. d. Verf.] g*alt allerdings in der ganzen Zeit als zu komplex, um es fahrgastfreundlich zu visualisieren.* [...] *Jedoch hätte das Hintergrundnetz im Zentrumsbereich so stark skaliert werden müssen um alle Linien darstellen zu können* [...], *sodass es zu extremen Verzerrungen/Abständen im Randbe-*

193 Hadlaw 2003, 26.
194 Hoes, E-Mail vom 4. März 2019.

reich Berlins bei den Haltestellen gekommen wäre. Es wurde auch versucht auf Basis des neuen Busliniennetz die S- und U-Bahnlinien neu einzuzeichnen. Jedoch kamen wir dabei zu dem Entschluss, dass [...] *die sich daraus entwickelten Linien in Ihrer Form keinen Wiedererkennungswert mit dem bestehenden S-/U-Bahnplan für den Fahrgast hätten und somit zu Verwirrungen führen könnten* [...]*."* [195]

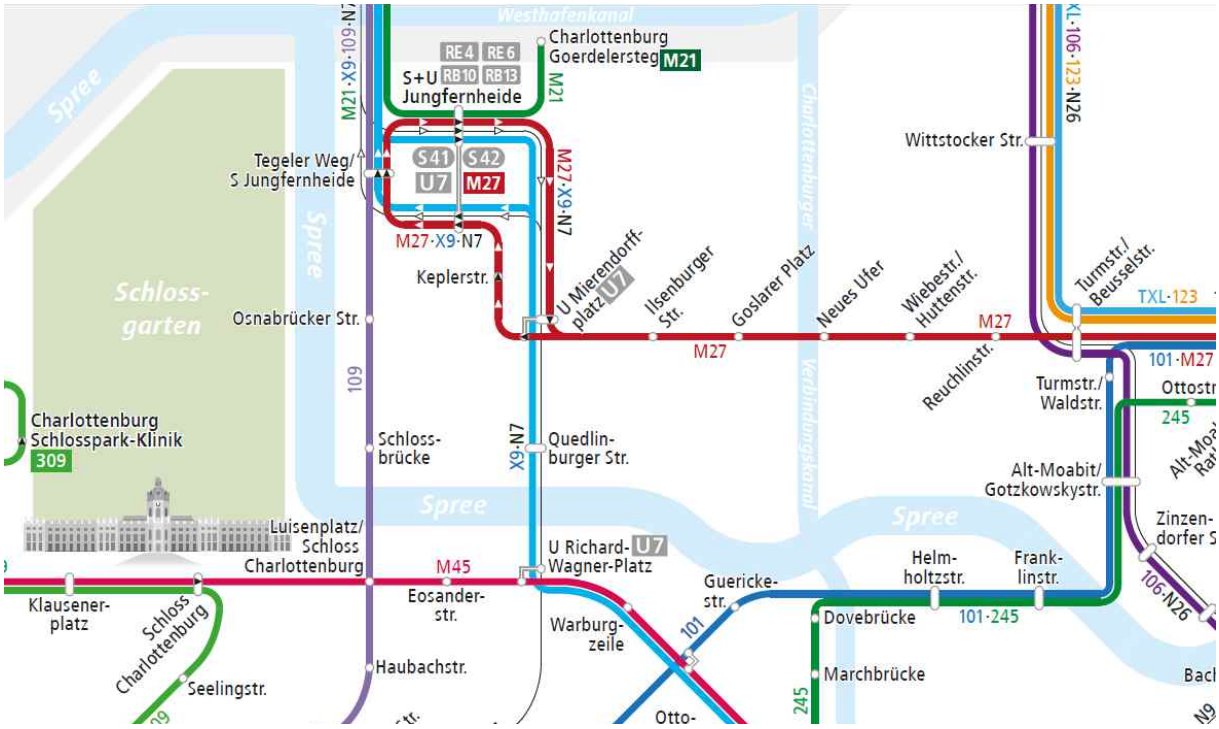


Abb. 30: *Busliniennetz der BVG von 2018 (Ausschnitt)*

4.2.1 Exkurs: Bahnhofsnamen unter politischem Einfluss

An dieser Stelle soll einmal auf die Benennung von Bahnhofsnamen[196] und den politischen Einfluss eingegangen werden. Dieses Thema ausführlich zu behandeln, würde allein eine ganze Studie begründen, deshalb sei dies an einigen Beispielen exemplarisch erläutert.

Viele historisch aus den Dörfern oder Ortslagen begründete Bahnhöfe erhielten zunächst deren Namen. Nachdem die Stadt zusammengewachsen war und insbesondere durch die Neustrukturierungen während und nach der Deutschen Teilung wurden Bahnhöfe in die sie erschließenden Straßen oder Plätze umbenannt, um eine präzisere Verortung zu gewährleis-

195 Ebd.

196 Zu Namen von Haltestellen siehe Kapitel: Haltestellennamen.

ten (vgl. u. a.: Bundesplatz statt Wilmersdorf), allerdings gibt es auch weitergehende Eingriffe aus politischen und wirtschaftlichen Gründen:

Witzleben und *Eichkamp*: Diese beiden Bahnhöfe der S-Bahn wurden 2003 in Messe Nord/ ICC bzw. Messe Süd umbenannt. Die Messegesellschaft trug die Kosten dafür.[197] Mit der zunehmenden Internationalisierung haben große Unternehmen immer öfter Einfluss, wie die Messegesellschaft.[198]

Rosa-Luxemburg-Platz: Bedingt durch die historischen Grenzverhältnisse wurde der Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz 1913 als Schönhauser Tor eröffnet. 1934 wurde er nach Horst Wessel, einem im Dritten Reich als Märtyrer gefeierten SA-Sturmführer umbenannt. Die politische Symbolwirkung versteht sich von selbst; nicht lange auf sich warten ließ eine Umbenennung des nach dem Krieg zunächst wieder Schönhauser Tor heißenden Bahnhofs. Der politischen Ideologie der DDR folgend wurde er 1950 in Luxemburgplatz umbenannt, und um Verwechselungen mit dem gleichnamigen Land vorzubeugen, 1978 in Rosa-Luxemburg-Platz. Nach dem Mauerfall beantwortete der Berliner Senat eine kleine Anfrage der Abgeordneten Sibyll-Anka Klotz (Grüne) zur Frage einer möglichen Umbenennung, da die Namensträgerin eine Kommunistin war, wie folgt:

> *„Die Umbenennung dieses U-Bahnhofes ist derzeit nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund, daß dieser Bahnhof Ende der 40er/Anfang der 50er Jahre seinen alten Namen verloren hat, möchte der Senat die Diskussion bei den Fahrgästen anregen, ob die Station ihre historische Bezeichnung ‚Schönhauser Tor' zurückerhalten soll."* [199]

Der Bahnhof behielt seinen Namen.

Theodor-Heuss-Platz: Der 1908 mit dem Namen Reichskanzlerplatz eröffnete Bahnhof wurde nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Adolf-Hitler-Platz umbenannt. Der Platz liegt prominent an der durch ganz Berlin führenden Ost-West-Achse, die von den Nationalsozialisten häufig für ihre mächtige Propaganda genutzt wurde. Nach dem Krieg wurde der Bahnhof zunächst rückbenannt und 1963 nach Theodor Heuss, dem ersten Bundespräsidenten der neuen Bundesrepublik benannt. Der Bahnhof liegt im Westteil der Stadt und

197 Signal 3/2003, Berlin 2003, 22.
198 Vgl. auch Otisstraße und Kochstraße (Checkpoint Charlie), siehe auch Kapitel: Haltestellennamen.
199 http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/12/PlenarPr/p12016.pdf Seite 191 f.

damit im Einflussbereich der damaligen Bundesrepublik – ein anschauliches Gegenbeispiel zum vorgenannten Rosa-Luxemburg-Platz.

Mohrenstraße: Ähnlich den vorangegangenen Beispielen wurde dieser Bahnhof mehrmals umbenannt. 1908 wurde er als Kaiserhof eröffnet. Da dieser Bahnhof im politischen Ostteil der Stadt lag, erfolgten 1950 die Umbenennung in Thälmannplatz bzw. 1986 Otto-Grotewohl-Straße. 1991 folgte eine weitere Umbenennung in die parallel verlaufende Mohrenstraße.

Die Auseinandersetzung des Senats mit Bahnhofs(um)benennungen aus politischen Gründen ist immer wieder aktuell, zumal sich die Bevölkerung in diesem Diskurs zunehmend und immer engagierter beteiligt. Seit Längerem schwelt der Konflikt über eine Umbenennung der Mohrenstraße und des gleichnamigen U-Bahnhofs, da der Name von Teilen der afrikanischen Gemeinschaft und linken Gruppierungen als rassistisch – insbesondere mit Blick auf die Kolonialgeschichte – eingestuft wird. In den Medien[200] wird der Diskurs sehr unterschiedlich bewertet, zumal die Straße eine der ältesten Berlins und die tatsächliche Herkunft des Namens nach wie vor umstritten ist. Für die Zukunft dürfte daher spannend bleiben, ob sich die Argumente hinsichtlich Rassismus und Kolonialismus oder jene für die Erhaltung historischer Straßennamen im rechtlichen Rahmen und Aufklärung durch Informationstafeln bei Politik und Bevölkerung durchsetzen werden.

200 Vgl. ausführlich: http://www.tagesspiegel.de/berlin/streit-um-strassennamen-warum-heisst-die-mohrenstrasse-mohrenstrasse/7332938.html sowie
http://www.taz.de/1/archiv/digitaz/artikel/?ressort=ba&dig=2014%2F08%2F22%2Fa0124&cHash=b1cd7ba03a486642f08f5769364471f5 sowie
https://2010sdafrika.wordpress.com/2014/02/21/streit-um-nelson-mandela-strase-in-berlin/ sowie
http://www.lonam.de/die-mohrenstrasse-wegen-rassismus-geschlossen/.

ERWEITERTE FAHRGASTINFORMATION

5. Erweiterte Fahrgastinformation

Zur erweiterten Fahrgastinformation zählen alle Hinweise, die der Passagier nicht unmittelbar benötigt, um eine Fahrt antreten zu können, die ihm aber die Fahrt bzw. das Erkennen und die Aufnahme von Informationen erleichtern können.

5.1 Public Design und Corporate Identity

Der moderne Begriff des Public Design beschreibt eine verbreitete Möglichkeit, Darbietungsformen und Sinngebungen öffentlicher Hoheitsakte sowie Gebietskörperschaften, Dienstleistungen und staatliche Einrichtungen zu beschreiben. So war die Symbolisierung hoheitlicher Organe eine bekannte Methode herrschaftlicher Selbstdarstellung. Erste Nachweise für eine solche Anwendung sind der Skarabäus als Symbol des Gottkönigs Ägyptens oder die Buchstabenfolge SPQR als Staats- und Feldzeichen des Römischen Reiches. Diese Kennzeichnungen würden im heutigen Verständnis Logos bzw. Signets des Public (Grafic) Designs darstellen.[201]
Die Anwendung des Public Design auf Verkehrsträger begann mit der massenhaften Nutzung verschiedener Verkehrsträger. So ist beispielsweise in weiten Teilen Mitteleuropas die Farbe Gelb und das Horn unverkennbar mit der Post verbunden.[202]
Im Besonderen das Fuhrgewerbe und die Verkehrsinformation waren und sind immer stärker auf ein Public Design angewiesen. Diese Entwicklung zeigte sich mit dem zunehmenden Wettbewerb und der Konkurrenz im Fuhrgewerbe. Während Verkehrsinformationen bis zum Mittelalter geheime Informationen zugunsten von Händlern, Herrschern und dem Militär waren, verbreiteten sie sich mit dem Beginn der Neuzeit und dem Erstarken der Gewerbe, die zunehmend auf Mobilität angewiesen waren: Arbeitsteilung der frühen Hauswirtschaften, der Merkantilismus und später auch die Massenfabrikationen beschleunigten die Verbreitung von Verkehrsinformationen gleichsam wie die mit der Industrialisierung einsetzende Suburbanisierung.[203]
Standardisierte und typisierte Signets dienten nicht nur der reinen Information, sondern konnten auch mit der Qualität, Effizienz, Zuverlässigkeit und dergleichen in Verbindung

201 Lorenzen 1993, 3 ff. Historisches Archiv der BVG.
202 Ebd., 8 ff.
203 Ebd., 10 f.

gebracht werden, waren somit also Träger der Repräsentation eines Unternehmens nach Außen.
Die von staatlicher Seite vergebenen Konzessionen an Verkehrsunternehmen waren der Vorläufer des Personenbeförderungsgesetzes. Durch viele Bestimmungen wird das Erscheinungsbild eines Nahverkehrsunternehmens festgelegt und geprägt (Beispielsweise: Betriebs-, Fahrplan-, Beförderungs- und Tarifpflicht).[204]

> *„Öffentlicher Personennahverkehr ist heute neben allen gesetzlichen und behördlichen Auflagen nur noch vorstellbar, wenn auch Formen des modernen Designs zur Anwendung kommen. Dabei ist es erforderlich, alle Bereiche der Nutzung des ÖPNV durch den Bürger zu erfassen. Die gesamte Nutzungskette vom Beginn der Fahrt bis zu ihrem Ende, die gesamte Bedienoberfläche, die dem ÖPNV-Kunden zur Verfügung dargeboten wird, ist gutem Design zu unterwerfen.“*[205]

Dies setzt voraus, dass die äußere Erscheinung mit den Ansprüchen und dem tatsächlichen Service übereinstimmt. (*„Der Inhalt muß halten, was die Verpackung verspricht!“*[206]) An erster Stelle steht nach der Definition die Kundenfreundlichkeit, die eng verknüpft ist mit der Servicenorm Fahrgastinformation. Das Public Design ist mit der Corporate Identity von Unternehmen definitorisch stark verknüpft.
Während es sich bei der Corporate Identity um die Gesamtheit, also die Identität eines Unternehmens handelt, ist das Design das nach außen wahrnehmbare Erscheinungsbild. Es wird durch alle mit dem Unternehmen verbundenen Produkte in Beziehung gestellt. Die Corporate Identity hat demnach die anspruchsvolle Aufgabe, Identität in Design zu übersetzen. Alle Unternehmensbereiche, Veröffentlichungen und sichtbaren Strukturen werden einbezogen, insbesondere – im Fall von Verkehrsunternehmen – Veröffentlichungen wie Fahrgastinformationen sowie Drucksachen (Bauinformationen, Kundenzeitungen etc.), Farben an Fahrzeugen und Gebäuden und so weiter. Das Verkehrsunternehmen BVG unternahm 1988 einen ersten Versuch, den öffentlichen Auftritt grundlegend zu reformieren. Die neue Hausfarbe sollte demnach weiß werden. Der massive Protest der Berliner Bevölkerung und aus Teilen des Senats, die die traditionelle Farbe der BVG – gelb – in hohem Maße schätzte, führte zum Abbruch der Kampagne.[207]

204 Ebd., 7 f.
205 Ebd., 13.
206 Ebd.
207 Historisches Archiv der BVG.

Nach der Öffnung der Mauer war eine der dringlichsten Aufgaben der Verkehrsbetriebe die Harmonisierung der Fahrgastinformationen. Den einzelnen Betriebsteilen der verschiedenen Verkehrsbetriebe wurden eindeutige Zeichen zugewiesen sowie Farben und Schriftarten festgelegt. Die Arbeiten hierzu intensivierten sich insbesondere mit der Fusion von BVG und BVB 1992[208] und der Vereinigung von DB und DR 1994 sowie der zweiten Stufe der Bahnreform 1999.[209]

Erik Spiekermann, der mit dem Entwerfen eines neuen einheitlichen Designs beauftragt wurde, gibt die Ausgangslage recht prägnant wider:[210]

> *„Berlin's subway system is 100 years old. Some of the stations have been closed since the last war. After reunification many old stations were reopened. The budget is very low with no money for renovation. Old stations are simply cleaned up, with new lightning and a few new signs installed. The interior and fittings come from different periods of history and don't always fit togehter too well. Our role was to design a signage system which would be applied to existing signs as well as new fixtures.* [...] *The information system uses colors and certain elements to lead the passenger. Top priority is the exit sign*[211]*, which is allways amphasized by a yellow band. Passengers who are making transfers find their information under a band of yellow squares*[212]*."*[213]

Neben der verbesserten Orientierung und Information war ein wesentlicher Faktor für das schnelle Vorantreiben des Corporate Design auch eine massive Kosteneinsparung. Dies galt sowohl für die BVG als auch für die DB, welche gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben in Deutschland eine Harmonisierung durch die Stärken der DB-Leitsysteme und der der anderen Betriebe erarbeitete.[214] Insbesondere gemeint sind hier Synergien, die durch Lagerkostenreduzierung entstehen, der geringere Werbeaufwand mit gleichem Design sowie die Reduzierung der Herstellungskosten. Nicht mehr die Firmen geben Designs und Bedienung vor, sondern der Verkehrsbetrieb kann nach bestimmten Vorgaben Herstellungen ausschreiben. Außerdem werden Herstellungsprozesse durch immer gleiche Routinen und Teile beschleunigt. Die Wettbewerbsfähigkeit, steigende Kosten bzw. immer engere Spielräume der öffentlichen Hand und die Konkurrenz zum PKW mussten bedacht werden:[215]

208 Ebd.
209 Henze 2005, Folie 2 ff.
210 Siehe auch Kapitel: Schriftarten.
211 Siehe auch Kapitel: Piktogramme.
212 Siehe auch Kapitel: Farben.
213 Spiekermann in Axis o. J., historisches Archiv der BVG.
214 Baumgardt / Krause in: Der Nahverkehr 1993, 66 f.
215 Ebd., 64.

> *„Public transport has an important role to play in the survival of our cities. It competes with individual transport, and car manifacturers use all the means available in today's marketing mix to persuade people to buy their products and use them. Stations will have to compete with car showrooms; but, tram and train interiors should be measured against the interiors of motorcars, and printed pieces like timetables and maps need to compete with the brochures and information produced by the car industries.* [...] *Corporate Design is a powerful tool to communicate the goals and desired image of a company to the public."*[216]

Die Verkehrsbetriebe im Raum Berlin konnten sich auf die Vereinheitlichung folgender weiterer Punkte einigen: einheitliche Liniennummern, Leitsysteme (Infobänder, Leitbänder, Perlschnüre), abgestimmte und vereinheitlichte Fahrpläne, Liniennetze und Umgebungspläne sowie Fahrkartenautomaten.[217]
Sowohl das Trägersystem für die Informations- und Leitsysteme („ARCUS-System"), welches durch die Firma Mabeg entwickelt wurde, als auch das Corporate Design (CD), welches durch Meta-Design entwickelt wurde, erhielten mehrere Design-Preise.[218]
Das von Mabeg entwickelte Informations- und Leitsystem mit markant gewölbten Flächen erfüllte die Bedürfnisse der BVG:

> *„Gewölbte Schilder werden schon seit 200 Jahren als Informationsträger eingesetzt. Die Wölbung ist ein unverwechselbares Zeichen und wird auch in stark differenzierter Umgebung leicht erkannt. Gewölbte Flächen passen sich Verkehrs- und Passantenströmen an."*[219]

Als besondere Herausforderung galt das Zusammenführen verschiedenster Designs der Verkehrsmittel und Hinweise. Die Umgestaltung im Sinne des CD war bei den (auch bedingt durch die deutsche Teilung) unterschiedlichen Voraussetzungen nicht einfach.

> *„Die Vielfalt der einzelnen Modelle bei einheitlichem Erscheinungsbild ermöglicht dem Verkehrsträger die Realisierung einer Corporate Identity auch bei unterschiedlichen Voraussetzungen."*[220]

216 Spiekermann in: Axis o. J., historisches Archiv der BVG.
217 Historisches Archiv der BVG.
218 Baumgardt / Krause in: Der Nahverkehr 1993, 67.
219 Anspruchsvolles Stadtmobiliar und Informationssysteme 1993.
220 Ebd.

Die Schnittstelle zum Public Design ergibt sich hierbei: Der Kunde der Verkehrsbetriebe erlebt als Person im öffentlichen Raum (public space) *„eine einfache, überzeugende Führung durch das gesamte System“*[221], wobei dieses Design sich wie eine Bedienungsanleitung verhält.[222]
Da Umfragen in der Wendezeit ergaben, dass *„der ÖPNV erhebliche Defizite gerade im emotional-subjektiven Bereich aufweist“*[223], wurde versucht über einfache Bedienung eine positive Emotion bei den Benutzern zu erzeugen. Das Sinnbild schlechthin für diese Bemühungen sind die Maskottchen, die die Deutsche Bahn und die BVG bei für die Fahrgäste mit negativen Assoziationen besetzen Baustellen einsetzen. Die BVG benutzt eine Playmobil-Figur namens „*Harry Schotter*“ und die DB seit 2002[224] einen gezeichneten Maulwurf mit dem Namen „*Max*“.[225]

Abb. 31: *Der Maulwurf als Sympathieträger bei einer Baustelle der S-Bahn, verknüpft mit dem Versprechen nach noch „mehr Service.“*

221 Baumgardt / Krause in: Der Nahverkehr 1993, 64.
222 Ebd.
223 Ebd, 65.
224 Bley 2003, 165.
225 Berliner U-Bahn-Chronik 2007, 24.

5.2 Schriftarten

Der besseren und schnelleren Lesbarkeit wegen und wahrscheinlich dem Internationalisierungsbestreben dieser Zeit geschuldet wurde bei Beschriftungen bereits seit Beginn der Fahrgastinformation im ausgehenden 19. Jahrhundert oftmals eine serifenlose Antiqua einer Fraktur gegenüber bevorzugt. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass einheitliche Drucksachen oft nicht möglich waren; großformatige Schilder wie Fahrtzielanzeiger wurden mitunter von Hand bemalt. Mit der Verbesserung der Drucktechnik setzte sich diese Verfahrensweise fort.[226]

Bemerkenswert ist die Vorgehensweise der Nationalsozialisten bei der Verwendung der Schrifttypen. Zunächst wurde 1933 die Fraktur als „völkische“ bzw. „Deutsche“ Schrift gefördert. Bereits seit den 1920er Jahren wurden im Zuge der internationalistisch-modernistischen frühen Weimarer Zeit neue Fraktur-Schriften entwickelt.[227]

Die entwickelten gebrochenen Schriftarten im Dritten Reich, wie Tannenberg, waren, ähnlich wie die Machtarchitektur Berlins, zumeist wuchtig, kantig, fett und schmucklos.[228] Dies erleichterte im Vergleich zu früheren gebrochenen Schriftarten die Lesbarkeit. So setzten sie sich teilweise bei der Beschilderung der S-Bahnhöfe durch die Reichsbahn durch. Allerdings wurde 1941 durch einen persönlichen Erlass Hitlers eine völlige Kehrtwende vollzogen. Dies war damit zu erklären, dass durch die gebrochene Schrift Hitlers Ansicht nach „[...] *die Weltgeltung der deutschen Sprache in Gestalt gedruckter Erzeugnisse gefährdet werde, weil Fraktur im Ausland nicht gelesen werden konnte.“*[229]

Dass dieser Schrifterlass erst 1941 herausgegeben wurde, ist insofern relevant, weil die schlechtere Lesbarkeit der Fraktur vorher – also auch bei Großereignissen mit vielen ausländischen Besuchern wie der Olympiade 1936 – keine Rolle bei der Fahrgastinformation gespielt hatte. Es ist kaum ein besseres Beispiel für die politische Implikation von Schrift vorstellbar. Gerade bei Informationen für die vielen Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr der Deutschen Hauptstadt trifft diese politische Maßnahme sämtliche Reisende und ist immer präsent.

Nach dem Ende der nationalsozialistischen Herrschaft wurde die Nutzung der Antiqua beibehalten; es existierten aber keine Regeln zum Gebrauch von Schriftarten. Weder bei der späteren BVG West (bis in die 1980er Jahre, als die Bestrebungen des Corporate Identity

226 Es gibt praktisch keine Quellen zu als Fahrgastinformation verwendeten Schriftarten, dessen Vorgaben oder Anwendungen für die Zeit vor dem Nationalsozialismus. Es ist davon auszugehen, dass zu keinem Zeitpunkt eine einheitliche Schrift angestrebt war.

227 Polenz 1999, 46.

228 Ebd.

229 Benz 1997, 466.

beginnen), noch bei der BVB Ost gab es festgelegte Schriftarten. Diese variierten von Zeit zu Zeit und teilweise von Station zu Station, was eine nahezu unendliche Fülle an Typen einbrachte. Einige von ihnen, besonders im Westen, waren dem Bauboom seit den 1970er Jahren geschuldet, der neben neuen architektonischen Formen auch mit Farben und neuen Schriften experimentierte und diese in die neuen Bahnhöfe entsprechend einzugliedern versuchte.[230]

Abb. 32: *Diese Zusammenstellung von Stationsschildern zeugt von der vielfältigen Kreativität der Schriftarten und dem Zusammenspiel mit der Architektur der Bahnhöfe ihrer Zeit.*

230 Der U-Bahnhof Schloßstraße und die dort angewendete Schriftfarbe und Schriftart ist hierfür ein sehr gutes Beispiel. Siehe Kapitel: Anwendungsbeispiele.

Nach der Wiedervereinigung kam in den Nahverkehrsbetrieben der Region Berlin erstmals eine weitgehende Vereinheitlichung der Schriftart zur Anwendung. Sie einigten sich auf eine serifenlose Linearantiqua. Speziell für die BVG wurde eine komplette Schriftfamilie durch Erik Spiekermann und die Firma Meta Design entwickelt, die zum einen für Drucksachen und zum anderen für Leit- und Informationssysteme ausgelegt ist.

> *„One of the most important elements of an information system is the typeface. It is also a dominating factor in the implementation of a corporate design program.* [...] *For Berlin we chose a typeface designed for the Charles De Gaulle airport in Paris in 1976 by Adrian Frutiger* [...]*, which is namend after him.“*[231]

Für Drucksachen kommen die allgemein verfügbaren Schriftarten Frutiger und Concorde zur Anwendung. Für Informationen, die meist großformatig sind, wurde eine besondere Headliner-Schriftart entwickelt. Sie ist an die Anforderungen für solche Zwecke optimiert. Es existieren die Schriftarten BVG PosAuf und BVG NegAuf für aufbeleuchtete und BVG NegHin sowie BVG PosHin für hinterleuchtete Flächen.[232]
Die Deutsche Bahn bzw. in Berlin die S-Bahn hat im Zuge der Bahnreform eine eigene Schriftfamilie entwickelt. Ursprünglich wurde überwiegend die Schrift Helvetica genutzt, allerdings wird sie vom BMW (Bayrische Motoren Werke) und der Lufthansa verwendet, so dass sich das Markenprofil der *Deutschen Bundesbahn* (später *DB AG*) nicht genügend herausbilden konnte. Daher wurde eine Hausschrift entwickelt. DB Head wurde für Überschriften und großformatige Schrift, DB Sans Condensed für Tabellen und DB Sans für Fließtexte designt.

> *„Selbst eine neue Schrift muß zu 90% so aussehen, wie alle anderen Schriften. Jeder andere Ansatz würde die Lesbarkeit und die Akzeptanz beim Empfänger gefährden. Schrift darf sich nicht in den Vordergrund drängen, muß aber präsent sein, um markenprägend zu wirken.“*[233]

Mit der Einführung von Punktmatrizen in Form bistabiler Elemente oder Punktdioden-Anzeigen musste eine besonders klare Buchstabenform gewählt werden; Sonderzeichen wie Piktogramme sind erst mit Flüssigkristall (LCD)- Anzeigern möglich geworden.[234]

231 Spiekermann in: Axis o. J.
232 Historisches Archiv der BVG.
233 Henze 2005, Folie 34 ff.
234 Die Verbesserungen der Übersichtlichkeit durch ein einheitliches Schriftbild und die Wirkung als Marke sowie andere Beispiele zu Schriftarten, siehe Kapitel: Anwendungsbeispiele.

5.3 Farben [235]

Der erste bewusst politisch motivierte Einsatz von Farbe wurde mit dem Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft verfolgt. Das Bestreben hin zur politischen Gleichschaltung war in allen Bereichen des öffentlichen Lebens spürbar. Jede Form des Symbolismus zum Zwecke der Machtdemonstration schien gelegen zu sein. Diese Bestrebungen zur Vereinheitlichung spiegelten sich sogar in der Farbe von beispielsweise Haltestellenpfosten wider. Im gesamten Deutschen Reich sollten die Haltestellenpfosten[236] nun einheitlich gelb werden.[237]
Ähnlich wie bei den Schriftarten sind Farben ein Teil des Corporate Designs.[238] Die Farben praktisch sämtlicher zu verbauender Teile sind vorgeschrieben,[239] ein Vorgang den der Fahrgast zwar unterschwellig wahrnimmt, aber in vielen Situationen gar nicht die Tragweite oder den dahinter stehenden Zweck entdecken kann. Neben festgelegten Farben und Mustern u. a. für Fußbodenbeläge und Sitzbezüge, die einen rein funktionellen Zweck im Sinne des CD erfüllen, kommt die Vereinheitlichung von Bedien- und Informationselementen hinzu. So wurden im Planungsprozess 1993 den verschiedenen Nutzungen zunächst verschiedene Farben zugewiesen.[240]
Im Ergebnis wurden die Gruppierungen 1995 im Zuge der Definition der Basiselemente der Fahrgastinformation überarbeitet:[241]

Allgemeine Benutzungshinweise	Verkehrsgelb (RAL 1023)
Gefahrenbekämpfung	Verkehrsrot (RAL 3020)
Einrichtungen für Benachteiligte	Verkehrsblau (RAL 5017)
Gefahrenschutz	Verkehrsgrün (RAL 6024)
Betriebliche Beschriftungen	Schiefergrau (RAL 7015)

235 Eine sehr eindrückliche und textlose Collage zur Wirkung von Farbgebungen auf Berliner U-Bahnhöfen wurde von Lauren Randolph geschaffen. Sie zeigt auch den farblichen Bezug zu den verschiedenen Architekturstilen seiner Zeit. Siehe: http://www.photolauren.com/#/chromalogical-order-berlin/ (vgl. Quellenverzeichnis).

236 Siehe ausführlicher im Kapitel: Haltestellenpfosten.

237 Die Quellenlage zu Farbgebungen im Berliner Nahverkehr vor der NS-Zeit ist sehr schlecht. Lediglich sind Farbgebungen historischer Fahrzeuge oder vereinzelter Hinweisschilder überliefert. Die Schwarzweiß-Fotografie eignet sich nicht als Quelle. Es ist davon auszugehen, dass es keine einheitlichen Farbgebungen im Sinne der Verbesserung der Fahrgastinformation gegeben hat, mit Ausnahme der Unterscheidung Blau (U-Bahn) und Grün (S-Bahn).

238 Wenngleich Farbgebungen von beispielsweise Linienkennzeichnungen eine Fahrtinformation darstellen, können andere Festlegungen durchaus auch der Gruppe der technischen Informationen zugeschrieben werden.

239 Historisches Archiv der BVG.

240 Ebd.

241 Ebd.

Die Farben für Produkt- und Liniensignets wurden einheitlich vorgeschrieben und gelten mit Ausnahme der Signets für die Regionalverkehre der Deutsche Bahn (ehemals Mintgrün, RAL 6033) weiterhin.[242]

Bei den Fahrzeugen der BVG und der S-Bahn ist die Farbgebung schon von Anfang an ein wichtiges Thema für die Betriebe. In einem Workshop von BVG und Meta Design (um 1992) wurden mehrere Farbvarianten diskutiert.

Variante 1a: alle Fahrzeuge behalten ihre ursprüngliche Farbe und werden durch einen breiten Streifen in der jeweiligen Farbe des Produktsignets (Purpur: Bus, Blau: U-Bahn, Grün: S-Bahn, Rot: Tram) ergänzt.

Variante 1b: Die Fahrzeuge werden vollständig in den Farben des Produktsignets umlackiert.

Variante 2: Die Fahrzeuge werden weiß mit gelber Stirn lackiert (In Anlehnung an das gescheiterte Corporate Design von 1988).

Variante 3: Die Fahrzeuge werden weiß lackiert, erhalten aber einen identitätsstiftenden gelben breiten Streifen.

Variante 4: Die Fahrzeuge werden vollständig gelb lackiert.[243]

Die BVG entschied sich für die vollständig gelbe Lackierung, die die Identität des Betriebes hervorhob, und nicht für die Färbung nach Produkt. Diese Wahl hat Vor- und Nachteile.

Der Nachteil besteht darin, dass die Fahrgäste nicht an den Farben der Fahrzeuge das Verkehrsmittel erkennen können, was insbesondere für Ortsunkundige ein Hindernis in der Orientierung darstellt. Außerdem werden die Betriebsteile nicht klar voneinander abgegrenzt. Der Vorteil besteht darin, dass der Kunde sich mit der Marke BVG identifizieren kann und so die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Ganzes in den Vordergrund rückt. Weitere Vorteile sind die Identitätsstiftung, die die Farbe Gelb inne hat und die damit verbundene hohe Akzeptanz in der Berliner Bevölkerung sowie eine hohe Kosteneinsparung.

Ähnliche Verbundenheit der Berliner Bevölkerung mit der Farbgebung gibt es bei der Berliner S-Bahn. Seit den 1920er Jahren ist die traditionelle Farbe der S-Bahn Rot/Ocker. In der DDR wurde dies geringfügig in Rehbraun/Elfenbein abgeändert,[244] was nach der Wiedervereinigung wieder geändert wurde.[245] Mit der Neubeschaffung der Baureihe 480 ab 1987 durch die BVG, rief diese die West-Berliner zur „Farbwahl“ auf. Nachdem die ersten beiden Halbzüge in kristallblau geliefert wurden und bei der Bevölkerung keine Zustimmung erfuhren, wurden die Berliner im Oktober 1987 in Tageszeitungen und der Kundenzeitung zur Abstimmung zwi-

242 Ebd.

243 Ebd.

244 Neubauzüge wurden Rot geliefert, diese wurden nach der Wiedervereinigung ebenfalls in die Traditionsfarben umlackiert.

245 Bahn-Special 1995, 23.

schen kristallblau und sandgelb/rubinrot aufgefordert.[246] Die Berliner entschieden sich mehrheitlich für die Traditionsfarben. Dieses Beispiel zeigt, dass Verkehrsbetriebe damals und in zunehmendem Maße die Fahrgäste in Entscheidungsprozesse einbinden, um den Identifikationsfaktor mit dem Verkehrsmittel zu erhöhen.
Insbesondere nach dem Mauerfall wurde diese Thematik unumgänglich. Die Genehmigung zur Neulackierung der Fahrzeugflotte der BVB in das Westberliner Sandgelb (Busse) und Orange (U-Bahn) wurde 1991 erteilt, während der damalige Senator für Verkehr und Betriebe, Professor Haase, die Genehmigungsanfrage zur Neulackierung der Straßenbahnen so beantwortete:

> *„Da der Straßenbahnverkehr bekanntlich noch auf die östlichen Bezirke beschränkt ist und der überwiegende Teil der Fahrzeuge eine einheitliche Farbgebung besitzt, die durchaus mit der bei der BVG üblichen Farbgebung harmonisiert, halten wir zur Zeit eine Neulackierung in einem anderen Farbton nicht für sinnvoll. Stattdessen sollten die finanziellen Mittel zur Verbesserung der Fahrgastinformationen an den Haltestellen verwandt werden.“*[247]

Dieser Briefwechsel zeigt den offensichtlichen Rückstand der Fahrgastinformationen in Ost-Berlin. Bedingt durch das politische System waren sowohl ortsunkundige Touristen als auch reisende DDR-Bürger nicht das Hauptaugenmerk der Führung der *BVB*.

5.4 Piktogramme[248]

Im Verlauf der 1980er Jahre mit der zunehmenden Internationalisierung und Inklusion wurden verstärkt auch Piktogramme eingesetzt. Sie haben viele Vorteile gegenüber ausgeschriebenen Beschriftungen. Der offensichtlichste Grund ist, dass Personen, die der Deutschen Sprache nicht mächtig sind, Hinweise verstehen können. Sei es, weil die Person aus dem Ausland kommt und kein Deutsch verstehen kann oder weil die Person nicht lesen kann. Weitere Gründe sind eine massive Verbesserung der Übersichtlichkeit von Hinweisen – nicht zuletzt, weil der Standard für Piktogramme in den meisten Fällen international ein ähnlicher ist und

246 BVG Aktuell 1987, kommentiert in: http://s-bahn-galerie.de/S_Bahn_Berlin/480/Baureihe_480.htm.
247 Historisches Archiv der BVG.
248 *„Illustrative und figürliche Zeichen sind die Vorläufer vieler heute verwendeter Piktogramme. Für die Funktion der Richtungsweisung waren ursprünglich Darstellungen von laufenden Figuren, richtungszeigenden Händen oder Fingern etc. zuständig.“* (Historisches Archiv der BVG).

so eine gewisse Routine im Lesen und Verstehen bei den Fahrgästen entsteht. Ein anderer wesentlicher Vorteil ist die Platzersparnis auf Flächen, die für Hinweise vorgesehen sind. So entstehen klare und nicht überladene Tafeln oder Anordnungen von Hinweisen. Eine besondere Priorität kommt dem Symbol für Ausgang zu, da es den wichtigsten Hinweis in einer geschlossenen Anlage darstellt.

> *„Die Philosophie im Informations- und Leitsystems* [sic!] *der BVG ist es, dem Fahrgast möglichst schnell die wichtigsten Informationen zu vermitteln und größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten. Daher muß der Kennzeichnung von Fluchtwegen größte Priorität eingeräumt werden. Fluchtwege müssen noch signalhafter als alle anderen Informationen gestaltet sein.“*[249]

Die verwendeten Piktogramme entsprechen den Anforderungen des Corporate Designs der verschiedenen Verkehrsbetriebe. Am Beispiel der BVG wird dies deutlich. Es werden für die verschiedenen Funktionen eines Piktogramms die festgelegten Farbschemata sowie eine eigene Hausschriftart benutzt (PictEins und PictZwo).[250]

> *„Die Piktogramme verwenden eine Formensprache, die international eingeführt ist. Sie wurden auf einem Raster mit 24 x 24 Einheiten gezeichnet. Dabei bildet eine Rastereinheit das Grundmaß für eine einheitliche Strichdicke.“* [251]

Die Balance zwischen Verständlichkeit und Corporate Design muss hierbei allerdings gewahrt bleiben. Die nebenstehende Abbildung zeigt zwei Piktogramme. Während das Symbol einer Schwangeren gut als solches interpretiert werden kann, wäre die Gehhilfe der Person oben besser mit einem halbrunden Griff versehen worden. Dieses Detail widerspricht aber der möglichst schlichten Darstellung im CD der Deutschen Bahn.

Abb. 33

Eine deutliche Verbesserung der Informationen für den Fahrgast wurde durch die Verwendung von Hinweis-Piktogrammen[252] insgesamt erreicht. Dieser Prozess, der in den ausgehenden 1980er Jahren begann, dauert an. Die Passa-

249 Historisches Archiv der BVG.
Die Wichtigkeit der Piktogramme für „Ausgang“ und „Notausgang“ wird deutlich, wenn wir uns vor Augen führen, dass alleine zu diesen beiden Symbolen ein umfangreiches Werk mit Richtlinien zu Gestaltung und Anordnung herausgegeben wurde.

250 Ebd.

251 Ebd.

252 Piktogramme wie Linien- und Produktsignets (siehe z. B. S-Bahn-Logo) existieren bereits wesentlich länger als Piktogramme zu Einrichtungen und räumlichen Gegebenheiten. Deren Vereinheitlichung fand jedoch

giere wurden nach und nach mit neuen Zeichen konfrontiert, die es zu verstehen und erlernen galt, aber da in vielen Fällen eine ausgeschriebene Form des Hinweises existiert bzw. die Zeichen internationalisiert sind, war die langsame Umstellung nicht problematisch.

5.5 Ansagen

Bis zur Einführung elektronischer bzw. automatisierter Ansagen in Fahrzeugen wurden Haltestellen durch den Schaffner bzw. durch das Fahrpersonal angesagt, in S- und U-Bahnen durch die Aufseher und Abfertiger nach Eintreffen des Zuges im Bahnhof.[253]
1993 wurden die Grundfestlegungen für die Haltestellenansagen getroffen. Eine Richtschnur der BVG verlangte, dass vor jedem Bahnhof die Übergänge zu anderen S- und U-Bahnen mit jeweiliger Linie sowie zum Regionalverkehr angesagt werden sollen. Angekündigt wird die Ansage von einem Gong. *Deutsche Bahn* (*S-Bahn*) und *BVG* wichen geringfügig von der Richtschnur ab.[254] Während bei der BVG auch auf besondere Buslinien (z. B. TXL zum Flughafen Tegel), aber nicht zu den einzelnen Linien der S-Bahn hingewiesen wird, gibt es in der S-Bahn Hinweise zu den einzelnen U-Bahn-Linien, aber nicht zum Bus. Dieser Missstand ist bis 2019 nicht behoben worden.
Die Forderung nach einer akustischen Fahrgastinformation auch an Bus- und Tramhaltestellen wird erstmals greifbar durch eine Stellungnahme der BVG 1993:

> *„Von dem Kreis der Blinden und Sehbehinderten ist uns die Forderung nach Ansage der Linien und Fahrtziele durch Außenlautsprecher bei Bus und Bahn seit langem bekannt. Unsere Argumente hinsichtlich Ruhestörung und ständiger Belästigung von Anwohnern im Haltestellenbereich konnten die Behinderten nicht überzeugen, sind für uns aber von übergeordneter Bedeutung.* [...] *Ansagen sind nur bei Notfällen vorzunehmen.* [...] *Im Rahmen unserer in Auftrag gegebenen Untersuchung über die behindertenfreundliche Gestaltung des ÖPNV in Berlin empfahl der Gutachter, von der Ausrüstung des gesamten Wagenparks mit Außenlautsprechern für Fahrgastansagen Abstand zu nehmen.“*[255]

weitgehend erst mit Corporate Design-Überlegungen bzw. einer zunehmenden Absprache der Verkehrsbetriebe nach der Wiedervereinigung statt.

253 Die Quellenlage zu akustischen Fahrgastinformationen ist sowohl bei der BVG als auch bei der S-Bahn außerordentlich schlecht und kann daher hier leider nur bruchstückhaft dargelegt werden.

254 Historisches Archiv der BVG.

255 Ebd.

Stattdessen sollten Blinde andere Fahrgäste oder das Personal fragen. Die BVG schlug jedoch eine örtlich sehr begrenzte „Ansagedusche“[256] , die an den aufzustellenden LCD-Anzeigern installiert werden sollte, vor.

Einen großen Fortschritt konnte die BVG erzielen, als im Februar 2018 ein einjähriges Testprojekt zu akustischer Fahrgastinformation angestoßen wurde. Der Berliner Senat stellte hierfür 2 Millionen Euro zur Verfügung.[257] Das Projekt „2-Sinne-Prinzip bei Bus und Straßenbahn“ zielt auf die inklusiven Belange sehbehinderter und blinder Menschen ab. Konkret wurden die Möglichkeiten zur akustischen Information an Bus- und Straßenbahnhalstestellen getestet, die sehbehinderten Menschen das Erkennen ihres Verkehrsmittels erleichtern. Dazu wurden drei Grundideen mit jeweils verschiedenen Systemen auf zwei Linien (Bus 186 und Tram M4) erprobt.

„Sprechendes Fahrzeug“: Nach dem Halten des Fahrzeuges wurden an der Einstiegstür Linie und Fahrziel automatisch nach außen hin hörbar angesagt.

„Sprechende Haltestelle“: Der Fahrgast betätigte einen an der Haltestelle angebrachten Druckknopf. Ein Lautsprecher gab daraufhin Kenntnis über die nächsten Abfahrten der Linien mit Fahrtziel und erwarteter Abfahrtzeit (Echtzeit). Außerdem kündigte er die einfahrenden Fahrzeuge an.

„Sprechendes Smartphone“: Eine Test-App erkannte durch GPS-Koordinaten den Standort und die Haltestelle des Nutzers. Durch ein am Fahrzeug angebrachtes Beacon (dt.: Funkbake) kann mit den bereitgestellten Echtzeit-Daten der nächste ankommende Bus erkannt werden, was die App akustisch an den Nutzer weitergibt. Zusätzlich kann die App auch über Baumaßnahmen informieren.

Die bereits 1993 berücksichtigte Kritik an einer potentiellen Lärmbelästigung der Anwohner beantwortete Manfred Scharbach, Geschäftsführer des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenvereins Berlin (ABSV), zum aktuellen Test so: *„Die Busse sollen uns ja nicht anbrüllen, sondern uns etwas flüstern.“*[258] Im gleichen Gespräch bekräftigte er jedoch auch: *„Richtig zufrieden bin ich aber erst, wenn jeder Bus und jede Bahn umgerüstet ist und die Ansagen auch bei jedem Wetter verständlich sind.“*[259]

Insbesondere bei regennasser Fahrbahn müssten die Ansagen deutlich lauter sein, um bei dem stark erhöhten Geräuschpegel der vorbeifahrenden Fahrzeuge überhaupt verständlich zu sein. Es bleibt abzuwarten, welche Lösungen gefunden werden, um beide berechtigten

256 Ebd.

257 http://www.tvb.de/sendungen/181/3368/BVG_testet_akustische_Fahrgastinformationen_ Nahaufnahme.html

258 https://www.morgenpost.de/berlin/article213412789/BVG-will-Bussen-und-Strassenbahnen-das-Sprechen-beibringen.html

259 Ebd.

Belange, die der Anwohner und die der Sehbehinderten, zufriedenstellend zu berücksichtigen.
Der Modellversuch wurde im Februar 2019 abgeschlossen und während der gesamten Zeit von einer wissenschaftlichen Studie begleitet. Diese wird derzeit (Stand Mai 2019) ausgewertet.[260]
Das Beispiel zeigt deutlich, mit welchen komplexen Herausforderungen die Fahrgastinformation künftig umgehen können muss. Die Schließung von Kompromissen darf keine berechtigte Gruppe zu stark bevorzugen und keine berechtigte Gruppe vernachlässigen, ohne dass es in unserer sensibilisierten Gesellschaft zu massiver Kritik kommen würde. Die Gefahr von politisch beeinflussten Gewichtungen steigt damit.

5.6 Liniennummern

Die Vergabe von Liniennummern ist in Berlin historisch gewachsen und hat sich mehrfach gewandelt. (Vgl. hierzu auch Kapitel *Geschichte des ÖPNV in Berlin.*)
Das im Juni 1991 eingeführte Nummernsystem hatte erstmals das Ziel, klare Strukturen, Unverwechselbarkeit und Überschaubarkeit zu gewährleisten. Die im Raum Berlin verkehrenden Regionalbahnlinien der DR erhielten die Kennzeichnung R1 bis R14.[261] S-Bahn-Linien der BVG und der DR erhielten die Nummern 1 - 9, von der Stammstrecke abzweigende Linien erhielten eine 5 bzw. 6 zur Kennzeichnung (S75, S85, S86).[262]
Die U-Bahn-Linien behielten ihre Nummern, die Linien A und E der BVB wurden bereits unmittelbar nach der Vereinigung der beiden Staaten in U2 und U5 umbenannt, obwohl die U2 nach wie vor eine zweigeteilte Linie war. Diese schnelle Reaktion zeugt von der nach der Wende sofort entfachten Euphorie des Aufholens und der angestrebten vollständigen Einheit beider deutscher Staaten und dem Zusammenwachsen Berlins.
Die Tramlinien behielten ebenfalls weitgehend ihre Nummern. Bei Linien ins Umland wurde die erste Ziffer zur Kennziffer für die Region (beispielsweise 91 - 99 für Potsdam).

260 https://www.bvg.de/de/Aktuell/FGI-Akustisch
261 Die Unterscheidung in Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB) gab es 1991 noch nicht.
262 Baumgardt in: der Nahverkehr 1991, 32 ff.

> *„In den Busnetzen der beiden Stadthälften gibt es viele Liniennummern doppelt. Die Nummern sind irgendwann einmal vergeben, oft geändert und nach der Teilung nicht mehr miteinander abgestimmt worden. Um heute Verwechslungen zu vermeiden, muß deshalb die Nummerierung komplett umgestellt werden.“*[263]

Die Berliner Tages-Buslinien bekamen die Nummern 100 - 499 zugesprochen, wobei die ersten Ziffern 1 - 4 die Wichtigkeit der Linie in absteigender Form darstellten. Sonderverkehre erhielten die Nummern 500 - 599. Die Busse des Stadtverkehrs Potsdam tragen die Nummern 600 - 699, die übrigen Busse des Umlandes erhielten die Nummern 700 - 999. Die Einführung der dreistelligen Nummern wurde nötig, weil es nunmehr weit mehr als 99 Buslinien gab.

Die drei-ziffrigen Buslinien enthalten noch mehr Informationen. Die erste Ziffer zeigt wie beschrieben den Großraum, die zweite Ziffer den lokalen Bereich Berlins. Die parallel verlaufenden Linien erhielten dann die dritte Stelle zur Unterscheidung.[264] Anschaulich wird dieses Konzept beispielsweise an den Buslinien in Steglitz: Bus 184 gibt Aufschluss, dass er eine Hauptlinie ist (1), in Steglitz verkehrt (8) und unter anderem parallel zur (ehemaligen) Linie 185 verläuft. Linie 283 ist eine Nebenlinie mit geringerer Taktfrequenz, Linie 380 hat sogar nur eine zeitweise Bedienung während der Verkehrsspitzen. Dieses Konzept besteht in seinem Grundgerüst fort, allerdings wurden mit der Einführung von Metrobus-Linien (Hauptlinien mit 24-Stunden-Betrieb) und Expresslinien nach 1991 Veränderungen vorgenommen. Der Fahrgast hingegen wird über dieses ursprüngliche Informationskonzept der Liniennummern nicht mehr informiert, denn es gibt mittlerweile zahlreiche Abweichungen.[265] Das System ist nicht mehr präzise genug, um es den Fahrgästen als Hilfestellung anzubieten.

5.7 Haltestellennamen

Wenngleich viele Benennungen seit Beginn eine politische Aussage darstellten – erstmals bedienten sich die Nationalsozialisten massiv dieser Möglichkeit politischen Einwirkens in den öffentlichen Raum. Umbenennungen von Bahnhöfen aus politischen Gründen sind ein

263 Ebd, 38.
264 Ebd.
265 Beispielsweise Linie 112: Sie ist keine Hauptlinie, verkehrt ebenfalls in Steglitz und läuft mit den Linien M11 und X11 parallel und nicht, wie die 2 andeutet, mit der ehemaligen Linie 111.

gern genutztes Mittel, die Stadt und die Gesellschaft zu prägen. Im Kapitel Netzpläne wird darauf besonders eingegangen.

Wie im Kapitel zur Geschichte des Nahverkehrs beschrieben, wurden auch Informationen auf Westberliner Haltestellen bewusst weggelassen oder gar Haltestellen umbenannt, um keinen Hinweis auf eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn, die durch die Deutsche Reichsbahn (DR) betrieben wurde, zu geben. So wurde die Bushaltestelle „S-Bahnhof Wannsee“ in „Wannsee, Kronprinzessinenweg“ umbenannt (Buslinie 6) oder es hieß „Frohnau, Zeltinger Platz“ anstatt „S-Bahnhof Frohnau“ (Buslinie 12).[266]

Während die Namen von S- und U-Bahnhöfen in allen Anwendungsfällen bekannt sind und waren (Stadtpläne, Transitkarten etc.), gab es bis zur Anwendung elektronischer Systeme keine einheitliche und unverwechselbare Kennzeichnung von Bus- und Tramhaltestellen. Die Anzeigen und Ansagen in den Fahrzeugen, die Fahrermappe, der Aushangfahrplan, das Haltestellenschild, das Kursbuch, der Linien- und der Nachtnetzplan sowie andere Anwendungsfälle arbeiteten nicht mit übereinstimmenden Varianten. Dies machte den Fahrgästen die Orientierung teils erheblich schwer, insbesondere da auf Stadtplänen die Haltestellennamen nicht verzeichnet waren. Dieser Zustand musste mit der elektronischen Datenverarbeitung, die unbedingt unverwechselbare Eingaben benötigt, behoben werden. Es wurden verschiedene Kriterien festgelegt, um die Orientierung und das Alleinstellungsmerkmal zu gewährleisten: Der Name darf nur ein Mal vorkommen, soll einprägsam und möglichst kurz sein und gegebenenfalls auf Örtlichkeiten in der Nähe verweisen.

Da im Berliner Stadtgebiet viele Straßennamen mehrfach vergeben und einige Straßen sehr lang sind, besteht das Dilemma darin zu entscheiden, entweder die Hauptstraße zu benennen oder eine verhältnismäßig unbekannte Nebenstraße. Doppel-Straßennamen sollten möglichst vermieden werden, und zwar aus zwei Gründen: die elektronische Anwendung des Kursbuches ließ nur 32 Zeichen[267] je Haltestelle zu[268] und lange Namen sind schwerer zu lesen und merken. Dies führte dazu, dass viele Haltestellen wider Erwarten der Passagiere nach kleinen, unbekannten Straßen benannt wurden und nicht nach Hauptstraßen.[269] Jener Zustand führt bei der Berliner Bevölkerung nach wie vor gelegentlich zur Erheiterung.[270]

In den Richtlinien zur Haltestellenbenennung von 1991 heißt es:

266 Wangemann 1984, 271.
267 Stand: 1991.
268 Historisches Archiv der BVG.
269 Der Name U Zinnowitzer Straße veranschaulicht dies. Die Zinnowitzer Straße ist im Verhältnis zur Chausseestraße unbedeutend. Der Bahnhof wurde 2009 in U Naturkundemuseum umbenannt.
270 Signal 1/2003, Berlin 2003, 20.

> *„Der günstigste Fall der Namensgebung liegt vor, wenn die Haltestellen an einem Platz (mit Namen) o. ä. liegen, wenn eine sehr kurze Straße durchfahren wird, in der nur einmal gehalten wird, wenn markante öffentliche Einrichtungen in der Nähe liegen oder wenn der Name einer Querstraße in Berlin nur einmal vorkommt.“*[271]

Ist dies nicht der Fall bleibt nur ein Doppelname, der allerdings im Falle des Einmündens von drei oder mehr Straßen mit unterschiedlichen Namen zu Problemen führt.
Die mittlerweile festgelegten Definitionen für einen Haltestellennamen sind umfangreich. Der Name sollte nach wie vor 32 Zeichen nicht überschreiten. Haltestellen an Bahnhöfen beispielsweise werden immer nach diesem mit seinen Verkehrsmitteln benannt, Haltestellen außerhalb Berlins mit dem vorstehenden Ort. Die Maßnahmen dienen der Übersichtlichkeit und Klarheit, wohin der Fahrgast umsteigen kann oder ggf. in welchem Tarifgebiet er sich befindet.[272]
Von einer konsequent einheitlichen Umsetzung der Vorgaben kann dennoch nicht gesprochen werden, insbesondere wenn wir den Informationswert eines Haltestellennamens mit berücksichtigen. Folgende Beispiele bezeugen dies:
So gibt es an verschiedenen Stellen in Berlin die Haltepunkte „S+U Zoologischer Garten“, „S Tiergarten“, „Kleiner Tiergarten“, „U Tierpark“. Einen tatsächlichen Verweis auf einen Zoologischen Garten bzw. Tierpark kann ein Auswärtiger nicht erkennen.
Während „U Kottbusser Tor“ und „U Cottbusser Platz“ weiterhin existieren, wurde der „U Kottbusser Damm“ 1992 wegen einer Verwechslungsgefahr in „U Schönleinstraße“ umbenannt. „U Kurfürstendamm“ und „U Kurfürstenstraße“ existieren weiterhin.
Zum Teil ist das Abweichen von den Richtlinien aber auch die einzig vernünftige Lösung. So müsste die Haltestelle „S Südkreuz/ Ostseite“ eigentlich „S Südkreuz Bhf./ Erika-Gräfin-von-Brockdorff-Platz“ heißen.
Stationen wie „Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark“, „S Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik“ oder „Treskowallee/ HTW“ („Treskowallee/ Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin“) könnten jedoch gekürzt werden bzw. sind bereits abgekürzt worden.
Die räumliche Präzisierung der Bahnhöfe durch Untertitel in Klammern wie in „Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof)“ und „Kurfürstendamm (Joachimstaler Straße)“ wurde aufgegeben, wenngleich Ausnahmen gemacht werden wie bei „Kochstraße (Checkpoint Charlie)“: dort drängte eine Investorengruppe auf die zusätzliche Information im Bahnhofsnamen und konnte sie

271 Baumgardt in: der Nahverkehr 1991, 39.
272 Der Wechsel des Tarifgebietes wird in Fahrzeugen nur durch Netzpläne deutlich, einzig in einigen Bussen wird akustisch auf Deutsch und Englisch auf den Wechsel von Tarifbereich Berlin B nach Tarifbereich C hingewiesen.

durchsetzen.[273] Auf Namen, die auf privatwirtschaftliche Unternehmen hindeuten, verzichten die Verkehrsbetriebe in und um Berlin weitgehend, aber nicht ausschließlich.
Der Name von Haltestellen ist jedoch nach wie vor ein Symbol politischen Einflusses und eine Umbenennung sollte, wenn überhaupt, nur sehr behutsam geschehen.[274]

5.8 Anwendungsbeispiele

Der Weg zur Vereinheitlichung und das uneingeschränkte Interesse, dem Fahrgast so viele übersichtliche Informationen wie angemessen und möglich zu geben war zwar etwa seit dem vierten Viertel des 20. Jahrhunderts in Ansätzen präsent, wurde jedoch erst mit der Übernahme der BVB Ost und den Bemühungen um eine Corporate Identity wirklich in den Vordergrund gerückt. Besonders in den 1990er Jahren nahm die Kritik sowohl bei der S-Bahn als auch bei der BVG zu. Zahlreiche Leserbriefe und Artikel in der Tagespresse oder Beschwerden von Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen zeugen davon:

> *„Die Bahn informiert ihre S-Bahn-Kunden – und wie. Auf einigen Bahnhöfen hängen Hinweise* [...] *gleich im Dutzend, auf anderen fehlen sie vollständig. Findet man sie doch, erfordert das Verstehen der im Fachjargon abgefaßten Texte zudem fast einen Volkshochschulkurs.* [...] *Nicht viel besser sieht es bei der BVG aus. Sie hat auf Bahnhöfen zwar extra Flächen angebracht, wo Betriebseinschränkungen angekündigt werden sollen. Zu finden sind die Hinweise dort aber fast nie.“*[275]

Um die in den vorigen Kapiteln beschriebenen Vereinheitlichungen, die Lesbarkeit und Orientierungsmöglichkeiten verschiedener zuvor gezeigter Systeme zu verdeutlichen und deren Probleme aufzuzeigen, werden im Folgenden einige Abbildungen zusammengestellt, um dies zu visualisieren.
Bei der Betrachtung der Gegenüberstellung sollten sich folgende Fragen gestellt werden:
Wie finden Besucher, die kein Deutsch sprechen, sich zurecht? Genügt ein Schild am betreffenden Ort (z. B. Ausgang), oder benötigt der Fahrgast vorher bereits Hinweise? Haben bestimmte Informationen eine unterschiedliche Wichtigkeit und sind ggf. hervorzuheben? Ist

273 Vgl. auch: Otisstraße. Der Bahnhof Seidelstraße wurde 2003 nach der Firmengruppe Otis umbenannt. Das Unternehmen trug die Kosten.
274 Siehe Kapitel: Netzpläne.
275 Informationen, die keine sind. In: Tagesspiegel vom 5. Februar 1994.

die Höhe gut gewählt? Ist das Schild groß genug? Ist der Hinweis ausreichend beleuchtet (stören Spiegelungen)? Braucht der Fahrgast den *ganzen* Text und ist die Schriftart gut lesbar?

Diese Auswahl an Fragen verdeutlicht die Schwierigkeiten, die beim Entwerfen bzw. Anbringen von Hinweisschildern entstehen können. Die vorangegangen beschriebene Kritik der Presse und Beschwerden der Kunden sowie die neuen Gestaltungsvorgaben beeinflussten sich gegenseitig; das Interesse an einer Veränderung der Informationen war aber schon weit vorher spür- und erkennbar, nicht zuletzt durch politische Vorgaben.[276]

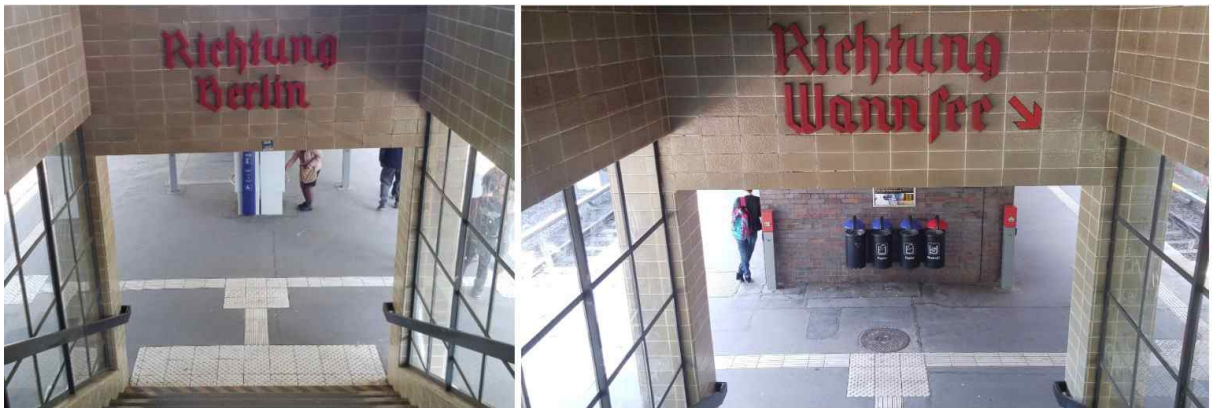


Abb. 34: *Sundgauer Straße*

Der historisch wiederhergestellte S-Bahnhof Sundgauer Straße zeigt in Frakturschrift die Richtungen der S-Bahnen an. Problematisch ist, dass die Richtung der Züge nicht am Bahnsteiggleis angebracht sind, sondern in Laufrichtung der Treppen, die der Fahrgast zum Bahnsteig herunter geht. Vom Passagier wird die gedankliche Transferleistung verlangt, dass die eigene Laufrichtung gleichzeitig die Fahrtrichtung des Zuges darstellt. Zur Verbesserung der Orientierung wurde die Abfahrt der Züge nach Wannsee nachträglich durch einen Pfeil präzisiert (wobei Wannsee dennoch auch in Berlin liegt).

276 Siehe auch Kapitel: Netzpläne.

Abb. 35: *Nordbahnhof*

Diese Gegenüberstellung offenbart gleich mehrere zuvor beschriebene Phänomene. Das historische Hinweisschild ist farblich mit dem originalen Interieur des Bahnhofs abgestimmt. Es ergibt sich so ein einheitliches Bild, wenn der Passagier den gesamten Bahnhof als Bauwerk betrachtet. Das moderne Schild unterliegt den Vorgaben der Corporate Identity – es bildet ebenfalls ein einheitliches Bild, allerdings mit dem Public Design des Verkehrsunternehmens, hier der *Deutschen Bahn*. Erstaunlicherweise ist die Frakturschrift etwa genau so gut zu lesen, wie die oben gewählte Schriftart DB WLS.[277] Dies hat mehrere Ursachen: Die verwendete Fraktur ist schmucklos und wesentlich größer, außerdem ist sie eher in Augenhöhe angebracht und weniger mit Blendwirkung der Beleuchtung konfrontiert.

Problematisch ist dort das Fehlen von Linienbezeichnungen.

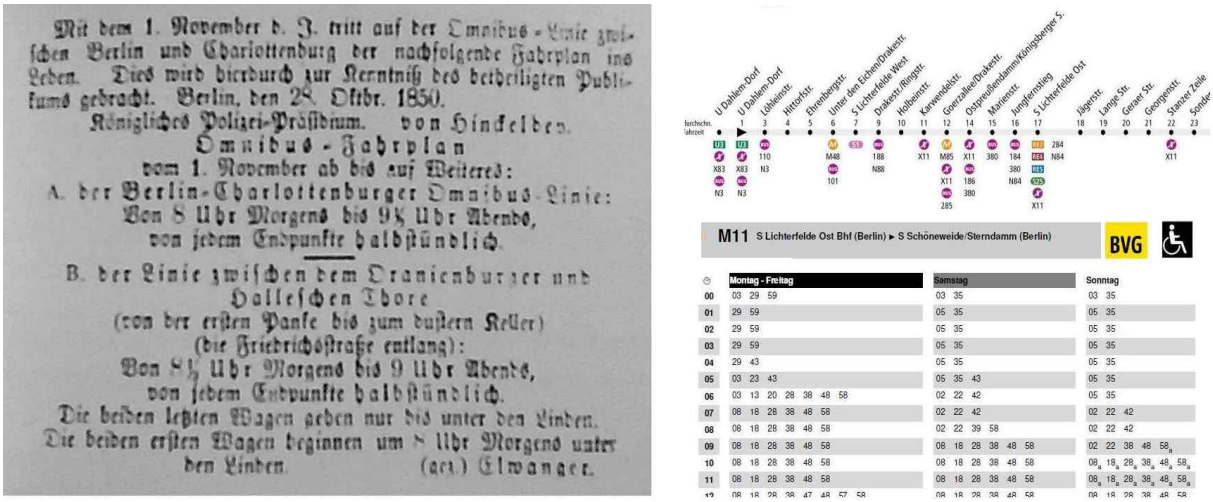
Das obere Schild ist in Bezug auf sein Piktogramm ungenau. Ortsunkundige müssen annehmen, dass sie hier zum Regional- oder Fernverkehr umsteigen können, gemeint ist jedoch mit der unteren Zeile (Piktogramm und Adresse) die ortsansässige DB Kommunikationstechnik GmbH.

Nicht zu vernachlässigen ist auch die Anordnung der Pfeile des Ausgang- und des Notausgang-Schildes. Es ist diskussionswürdig, welcher Pfeil zutreffend ist, zumal der Ausgang bzw. Notausgang in Richtung vorn liegt, was einem nach oben gerichteten Pfeil entspräche.

277 https://marketingportal.extranet.deutschebahn.com/15-schrift#

Abb. 36: *Turmstraße*

Die Beschilderung im U-Bahnhof Turmstraße entspricht den aktuellen Vorgaben. Ausgänge sind farblich und in der Priorität (jedoch ohne Piktogramm!) hervorgehoben, ohne das Schriftbild durch unterschiedliche Typen zu stören. Piktogramme weisen auf einen Aufzug, eine Informationssäule, ein WC und einen Taxistand in Pfeilrichtung hin. Metrobusse werden priorisiert dargestellt, Linienziele mit größerer Entfernung werden der Übersichtlichkeit halber nur mit dem Bezirk und nicht mit der tatsächlichen Endhaltestelle dargestellt („101 Zehlendorf“ anstatt 101 „Zehlendorf, Sachtlebenstraße“). Weiterhin werden die Abfahrten der Linien in ihrer Richtung so dargestellt, dass der Fahrgast oberirdisch nicht mehr die Straße überqueren muss. Durch die über dem Hinweisschild befindlichen Lampen kommt es zu geringen Spiegelungen.



Mit dem 1. November d. J. tritt auf der Omnibus-Linie zwischen Berlin und Charlottenburg der nachfolgende Fahrplan ins Leben. Dies wird hierdurch zur Kenntniß des betheiligten Publikums gebracht. Berlin, den 28. Oktbr. 1850.
Königliches Polizei-Präsidium. von Hinckeldey.

Omnibus-Fahrplan
vom 1. November ab bis auf Weiteres:

A. der Berlin-Charlottenburger Omnibus-Linie:
Von 8 Uhr Morgens bis 9½ Uhr Abends,
von jedem Endpunkte halbstündlich.

B. der Linie zwischen dem Oranienburger und Halleschen Thore
(von der ersten Pause bis zum dustern Keller)
(die Friedrichsstraße entlang):
Von 8½ Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends,
von jedem Endpunkte halbstündlich.
Die beiden letzten Wagen gehen nur bis unter den Linden.
Die beiden ersten Wagen beginnen um 8 Uhr Morgens unter den Linden. (gez.) Elwanger.

Abb. 37: *Gegenüberstellung des Fahrplans von 1850 und 2016 (Ausschnitt)*

Der linke Teil der Abbildung zeigt einen Zeitungsausschnitt von 1850, der den Fahrplan zweier neuer Pferdebuslinien „beschreibt“. Da es noch keine Haltestellen gab, wurden diese Fahrpläne stets in der Tagespresse veröffentlicht. Zur Linie B heißt es:

> *„B.* [...] *der Linie zwischen dem Oranienburger und Halleschem Thore. (von der ersten Panke bis zum dustern Keller) (die Friedrichstraße entlang): Von 8½ Uhr morgens bis 9 Uhr abends, von jedem Endpunkte halbstündlich. Die beiden letzten Wagen gehen nur bis Unter den Linden. Die beiden ersten Wagen beginnen um 8 Uhr Morgens unter den Linden.“*[278]

Der rechte Teil zeigt ausschnittweise die für den Fahrgast verfügbaren Informationen an einer Haltestelle. Jede einzelne Abfahrt ist nach Wochentag dargestellt, die Fahrzeit wird angegeben, jede Umsteigemöglichkeit und jede Haltestelle auf dem Fahrtweg sind abgebildet. Es wird auf Barrierefreiheit hingewiesen. Hinzu kommen an der Haltestelle noch QR-Codes, um via Internet Echtzeiten abzurufen sowie an den meisten Haltestellen ein Wartehaus, in dem ein Stadtplan mit Takt- und Tarifinformationen zur Verfügung steht. Auf der übersichtlichen und weitgehend um Schrift reduzierten sowie durch Piktogramme unterstützten Darstellung des Fahrplanaushangs ist es möglich die große Masse an verfügbaren Informationen so wieder zu geben, dass der Aushang trotzdem übersichtlich bleibt.

Abb. 38: *Schloss-Straße*

Die für den U-Bahnhof Schloßstraße gewählte Schriftart und das Design der Hinweisschilder ist dem künstlerischen Erscheinungsbild des Bahnhofs geschuldet. Wie bereits beschrieben, wurde besonders während des Baubooms der 1970er Jahre mit einer Symbiose von Schrift und Architektur experimentiert. Die Schilder und Schrift fügen sich zwar aus designerischer Sicht gut in das Mobiliar ein, sind jedoch aus Sicht des Fahrgastes fast unzumutbar. Die haptisch und blau unterlegte rote Schrift auf rotem Grund und die Schriftgröße sind schlecht lesbar. Die Tafeln sind zu hoch angebracht und werden durch die niedrigen Lampen mit ihrer Blendwirkung und ihrem Schattenwurf sehr negativ beeinflusst. Verstärkt wird dies durch

278 Kramer, W. / Müller-Mark 2007, 8.

Bauarbeiten und die veränderte Beleuchtung. Ein Aufkleber in aktuellem Design zu den jetzigen Linien stört das Bild weiterhin. Von der Seite ist die Tafel und deren Inhalt praktisch nicht zu erkennen.
Der Bahnhof befindet sich derzeit (Stand April 2019) im Umbau.

ZUSAMMENFASSUNG
FAZIT

6. Zusammenfassung und Fazit

Die Entwicklung der Fahrgastinformation zeigt unerwartet klar auf, welch beachtlichen Weg die Emanzipation des Passagiers seit Beginn der öffentlichen Transportmittel in Berlin nahm. Sie weist ferner auf gesellschaftliche Entwicklungen hin, die immer als Spielball zwischen den Verkehrsunternehmen bzw. der Politik und den Bürgern gesehen werden können. Dies wird gerade an der bewegten Berliner Geschichte sehr deutlich und stellt sich zu großen Teilen exemplarisch für die Entwicklung in ganz Deutschland dar.

Das Kapitel zur Geschichte des ÖPNV in Berlin zeigt klar, dass sich die Nutzerbilder langsam beginnend und dann immer stärker und schneller verändert haben.

Zunächst war die öffentliche Beförderung die einzige Möglichkeit des massenhaften Transports von Fahrgästen. Dies fällt in die Zeit der Industrialisierung, in der erstmals große Menschenmengen vom Wohnort in die Fabriken transportiert werden mussten und die Stadt Berlin einen massiven Bevölkerungszuwachs verzeichnete.[279] Es gab keine andere Möglichkeit der Beförderung, da für Pferdefuhrwerke die Kosten zu hoch und für den Fußweg die Entfernungen zu groß wurden.[280] Bedingt durch die Alternativlosigkeit konnten die Beförderungsgesellschaften mehr oder weniger nach Belieben agieren, Strecken und Fahrpreise festsetzen und das Unternehmen auf den größtmöglichen Profit auslegen. Das Verhältnis von Betrieb und Fahrgast war stets von Misstrauen geprägt. Mehrfahrtenkarten beispielsweise wurden nicht im Voraus von den Passagieren gekauft. Die Politik erkannte erst einen Handlungsbedarf, als die Kapazitätsgrenzen längst überschritten waren und begann mit der Planung von U-Bahn-Linien, die später in private Hand gelegt wurden. Bis zur Zusammenführung der Gesellschaften zur BVG waren Informationen für den Fahrgast folglich nur für jeweils ein Unternehmen verfügbar, und das nur unregelmäßig. Zum einen lag das daran, dass das Umfeld der Bevölkerung es oft nicht nötig machte, weite Strecken zu befahren, da die Stadt weniger stark vernetzt war und viel mehr im nachbarschaftlichen Umkreis erledigt werden konnte. Wege zur Arbeit waren Routinen, über die nicht informiert werden musste. Zum anderen lag das an der Konkurrenz der Unternehmen untereinander, die keine Kunden an andere Betriebe verwiesen hätten.

Erst Ernst Reuter erkannte das Problem und führte die Unternehmen von der Konkurrenz zur Kooperation. Diese weitsichtige, kostensparende und fahrgastfreundliche Optimierung des ÖPNV wurde jäh durch die Machtübernahme der Nationalsozialisten unterbrochen. Der Pas-

279 In Berlin kommt daneben auch der vergleichsweise starke Ausflugsverkehr hinzu, zunächst mit Pferdefuhrwerken, später dann mit der S-Bahn.

280 Die massenhafte Verbreitung des Fahrrades setzte erst später ein.

sagier rutschte von einer beginnenden Emanzipation, ausgelöst durch günstige Tarife, in ein totalitäres Regime, in dem fast allein der Repräsentationsanspruch zählte. Das gewünschte Nutzerbild wurde zur gleichgeschalteten Volksmasse. *Sie* wurde nun befördert, nicht mehr der einzelne Passagier. Belange der Fahrgäste wurden im Zuge der Gleichschaltung bewusst nach ganz hinten geschoben. Erstmals wurde eine Vereinheitlichung zum schnelleren Erkennen von Nahverkehrsstationen angestrebt, wie die Geschichte der Haltestellenpfosten lehrt.
Nach dem Krieg wurde der ideologische Kampf der zwei politischen Systeme jedoch im Bereich der Fahrgastinformation mit nicht weniger Kraft fortgesetzt. Der Passagier sollte dem jeweiligen System treu bleiben, ideologisch motivierte Umbenennungen von Stationen und Verzerrungen von Karten waren die Folge.
Befeuert durch Autolobby und -industrie litt die Qualität des ÖPNV im Westen zusehends. Im Osten litt sie, allerdings nicht durch das finanzielle Gegengewicht der Industrie, sondern durch jegliches fehlende finanzielle Gewicht. Die negativen Folgen der autogerechten Stadt wurden für Fahrgäste ersichtlich. Sie waren keine Autofahrer, und das ließ man sie spüren. Das Nutzerbild eines unselbstständigen, auf fremde Hilfe in der Mobilität angewiesenen Fahrgastes wurde geprägt und negativ belegt. Entsprechend unmotiviert waren die Verkehrsbetriebe, Informationen zu verbessern.
Erst in den 1980er Jahren wurde begonnen, diese gravierende Fehlentwicklung anzugehen. In dieser Zeit wird erstmals das Potenzial einer professionellen Fahrgastinformation erkannt und versucht, Reisende zurückzugewinnen. Bürgerinitiativen und Vereine wie der Fahrgastverband IGEB gründeten sich. Die so genannte Verkehrstelematik, also die Unterstützung durch EDV-Systeme zur Qualitätsverbesserung und Optimierung von Abläufen, erhielt zunehmend Aufmerksamkeit.[281] Der Nutzer dachte bei der Verkehrsmittelwahl verstärkt an die Umwelt und fand sich in einer gesellschaftlichen Umgebung wieder, in der nicht mehr der Staat und die Wirtschaft das Vorgehen diktierten. Er hinterfragte Vorgänge und stellte selbst Forderungen. Die Verkehrsbetriebe Deutschlands begegneten diesem Nutzerverhalten mit mehr Komfort und besserer Fahrgastinformation. Durch diese zahlreichen Faktoren wandelte sich das Nutzerbild des Fahrgastes völlig. Er wurde nun als Kunde wahrgenommen. Fahrgastinformation wurde zur Serviceleistung.
Die 1990er Jahre waren erstmals massiv geprägt durch eine in höchstem Maß professionalisierte Corporate Identity; der Fahrgast sollte nunmehr das *Unternehmen* mit positiven Eigenschaften verknüpfen und nicht mehr nur gute Fahrt-Informationen isoliert sehen.

281 Wittowsky 2009, 7.

Völlig zutreffend vergleicht Erik Spiekermann deshalb die Fahrgastinformation in dieser Zeit mit den Hochglanzbroschüren der Automobilindustrie – denn der Individualverkehr ist nach wie vor eine massive Konkurrenz zum ÖPNV.

Die zweite große Zäsur in der professionalisierten Fahrgastinformation war die Entstehung des durch Internet und Smartphones geprägten *mobilen* Nutzers. Das Ausmaß der Veränderungen ist gravierend: Der Nutzer sieht von fast jedem Punkt der Welt (!) jede Abfahrt in Echtzeit (!) an jeder (!) Berliner Haltestelle.

Die Entstehungsgeschichte der Fahrgastinformation offenbart, dass sie stets von dem politischen System und der Macht der Verkehrsbetriebe abhängig ist. Der Passagier wird also, oft unbewusst, nicht nur in Richtung Fahrziel gelenkt, sondern zu Zielen wirtschaftlicher oder politischer Interessen. Sei es der fehlende Hinweis auf andere Verkehrsbetriebe (ob aus politischen oder wirtschaftlichen Beweggründen), sei es das Werben um Fahrgäste zum Ausgleich der Begleiterscheinungen der autogerechten Stadt oder die omnipräsente Inklusion von Beeinträchtigten. Erst seit den 1980er Jahren wird der Fahrgast als mündiger und zahlender Kunde wahrgenommen, der immerhin teilweise angehört wird. Monopolistische Unternehmen wie die *Deutsche Bahn AG* stellen jedoch nach wie vor oft ihre wirtschaftlichen Interessen über die der Fahrgäste.

Die BVG indes sieht sich in der Stadt mit einem anderen Problem konfrontiert, nach dessen Lösung in der Politik gesucht wird: möglichst viele Pendler gewinnen. Sie bemüht sich in hohem Maße, dies durch eine präzise kalkulierte Corporate Identity zu erreichen, die sowohl die beste Qualität der Fahrgastinformation als die Identifikation mit der Stadt anzustreben versucht. Hinzu kommt, dass ein Park & Ride-System in den 1980er Jahren eher das Gegenteil erreicht hatte. Die Pendler fuhren mit dem PKW zur U-Bahn und nicht mit dem Bus. Diesen Trend galt und gilt es aufzuhalten.

In Berlin muss man sich nicht mehr vor Fahrtantritt zu Hause über seine Fahrt informieren. In vielen Fällen muss er dank digitaler Anzeiger nicht mehr in der Lage sein, Fahrpläne lesen zu können. Das räumliche Denken, die freie Orientierung und die Fähigkeit, Stadtpläne lesen zu können werden so nicht mehr benötigt.

Wer der Erwartungshaltung der Verkehrsbetriebe nach einem bestimmten Fähigkeitshorizont nicht folgt, läuft Gefahr, exkludiert zu werden.

Wichtige kognitive Fähigkeiten der Planung, Interpretation von Plänen und Orientierung gehen immer mehr verloren, der Fahrgast wird unselbstständiger und setzt sich somit auch größeren Gefahren der Manipulation aus.

Die politische Zurschaustellung von Maßnahmen (beispielsweise zur Integration Beeinträchtigter) darf nicht zu ihrer Selbstzweck missbraucht werden. Da jeden Tag mehrere Millionen

Personen befördert werden, ist die Weiterentwicklung von Fahrgastinformation ein sehr wichtiger Prozess, der ein ganz besonderes Gespür für richtige und vor allem angemessene Maßnahmen erfordert.
Die sogenannten „Soft facts“ wie Echtzeitinformationen und individuelle Informationsdienste sowie das Abbauen von Zugangsbarrieren sind wohl die wichtigsten Maßnahmen zur Kundenbindung und Akquisition von Neukunden.

> Denn *„Die Anwendung von weichen Faktoren weist große Erfolgspotentiale auf. Mangelnde Informiertheit, subjektive Einschätzungen und Effekte des Gewohnheitshandelns sind die wesentlichen Hinderungsgründe, warum öffentliche Verkehrsmittel nicht genutzt werden. Im ÖPNV existieren zudem erhebliche Diskrepanzen zwischen der objektiv (direkt messbare Größe) und subjektiv wahrgenommenen Reisezeit“.*[282]

Weiterhin haben Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit großen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels. Durch die Mobilitätsroutinen und habitualisierte Handlungsmuster wird eine Entscheidung zum Wechsel eines Verkehrsmittels meist erst getroffen, wenn die Zufriedenheit unter ein bestimmtes subjektives Niveau gesunken ist oder der Druck, das Nutzungsverhalten anzupassen durch bestimmte neue Informationen von außen ansteigt.[283] Berührungsängste mit dem ÖPNV entstehen zum größten Teil durch fehlendes Wissen, Vermutungen und Unsicherheit.
Für die Zukunft sind zwei Phänomene festzustellen:
Die vorgenannten Gründe führen zu einer immer weiter reichenden Vernetzung und zu umfangreicherer und präziserer Information. Die Hemmschwelle, geringwertige Falschinformationen subjektiv als drastischer zu bewerten, könnte eine Folge werden, da den neuen Medien im Allgemeinen ein sehr hohes Vertrauen entgegengebracht wird. Das eigene Einschätzen jedoch, ob die vorgeschlagene Route oder angegebene Fahrzeit logisch ist und nicht eventuell auf Datenfehlern oder Falscheingaben beruht, leidet darunter. Vergleichbar ist dies mit dem blinden Vertrauen auf Navigationsgeräte in PKWs.
Routen könnten mit den Daten des „digitalen Fingerabdrucks“ des Anwenders verglichen und nur bestimmten Nutzern angezeigt werden. Dem reichen Geschäftsmann würde nunmehr keine Route durch ein Arbeiterviertel vorgeschlagen werden, Personen aus kriminalitätsbe-

282 Wittowsky 2009, 8.
283 Vgl. hierzu ausführlich: ebd., 59 ff.

lasteten Orten hätten Schwierigkeiten an Prestigebahnhöfen wie U Bundestag umzusteigen. Dieses fatale Gedankenspiel ist in anderen digitalen Bereichen bereits teilweise Realität![284]
Der Wettbewerb um die Gunst des Reisenden ist in höchstem Maße professionell geworden. Das von Spiekermann gegebene sehr anschauliche Beispiel des Hochglanzprospektes der Autoindustrie als Gegenstück zum ÖPNV wird sich auf die Qualität und Verfügbarkeit sämtlicher Daten übertragen lassen müssen, und nicht mehr nur wie bisher auf vom Verkehrsunternehmen ausgewählte Informationen.
Das andere Phänomen ist, dass Fahrgastinformation immer mehr, zusätzlich zu seiner eigentlichen Bestimmung, zum Entertainmentprodukt wird. So gibt es beispielsweise mittlerweile Unterwäsche mit Bahnhofsnamen wie „Jungfernheide“, Duschvorhänge mit dem Berliner Liniennetz und Taschen mit dem Muster der Sitzbezüge. (Vgl. Postkarten in folgender Abbildung. Hier wird das Liniennetz mit verschiedenen Themen der Berliner Geschichte verbunden – ein sehr erfreulicher Ansatz der vielfältigen Möglichkeiten zur Verknüpfung von Fahrgastinformation!) Unterstützt werden die Maßnahmen durch Marketingkampagnen, die oftmals mit einem Augenzwinkern versuchen, Fahrgäste zu erheitern[285] um die Kundenbindung auf einem höchstmöglichen Niveau zu erhalten und Aufmerksamkeit zu erlangen.

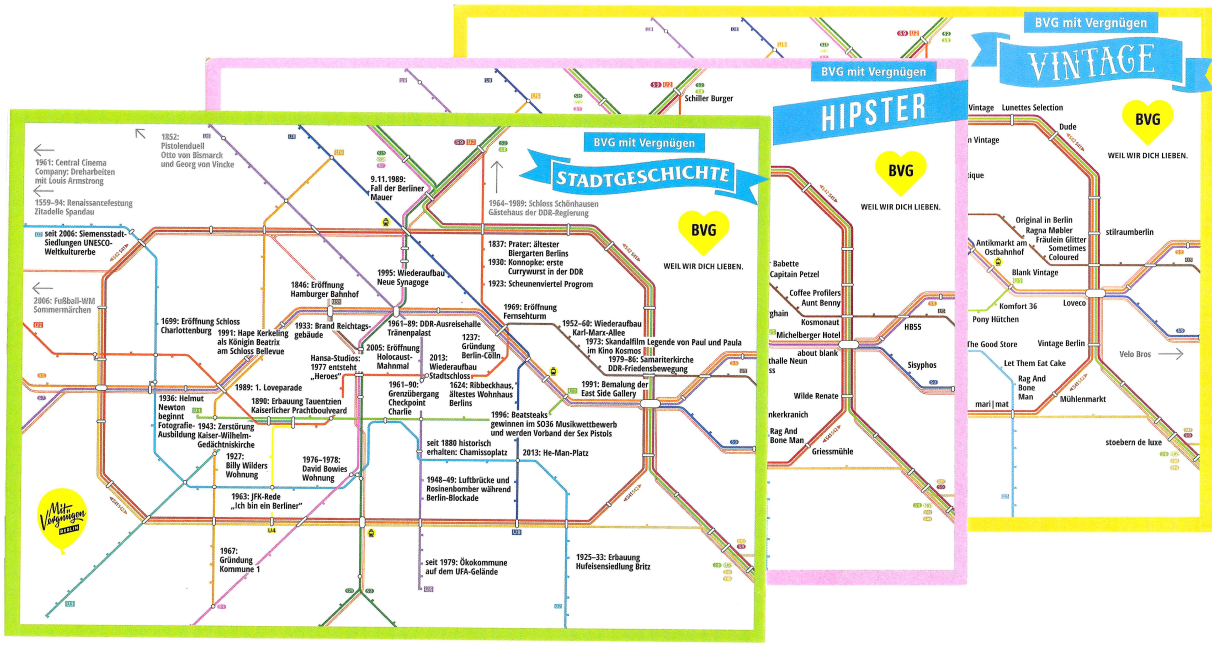


Abb. 39: *Postkarten als Verknüpfung zwischen Entertainment, Corporate Design und Fahrgastinformation.*

Problematisch ist bei allen zuvor benannten Veränderungen und möglichen Zukunftsentwicklungen, dass die tatsächliche Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Verkehrsmittel gegenüber

284 Vgl. ausführlich zu diesem Thema: Bauwelt 24/2011, 12–22, 40–44, 52–67.
285 Vgl. z. B. die BVG-Kampagne „weilwirdichlieben“, die in den sozialen Netzwerken überaus präsent ist.

den „Soft facts“ zum Teil in den Hintergrund zu rücken scheint. Das kritische Hinterfragen von Veränderungen und die Kontrolle der Pflichten von Verkehrsgesellschaften durch Bürger kann abnehmen. Die Politik gewinnt Einfluss, wenn sie Daten nach selbst erstellten Vorgaben auswerten und interpretieren kann, ohne Rückmeldung aus der Bevölkerung.

Die folgende Abbildung zeigt eine Begebenheit in Berlin-Marienfelde im Jahr 2016. Mit einem Schmunzeln kann zur Kenntnis genommen werden, dass die Fahrgastinformation zum Selbstverständnis eines Verkehrsbetriebes und seiner Mitarbeiter zählt. Berlin ist sowohl deutschlandweit als auch international ein Musterbeispiel dafür. Diese Errungenschaft ist mannigfaltigen Wendungen in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zu verdanken. Nach über 150 Jahren der mitunter mühsamen Entwicklung ist der Fahrgast dort angekommen, wo er hingehört. Er steht im Mittelpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

In diesem Sinne: „*Einsteigen, bitte!*“

Abb. 40: *Improvisierter Fahrtzielanzeiger*

QUELLEN

Quellen

Archivmaterial vom historischen Archiv der BVG

BVG-Mitteilung vom 28. April 1993 (Hausapparat Nr. 9016), in: Bahnhöfe und Anlagen 3 (BVG-Archiv).

BVG-Presseworkshop (Internes Arbeitspapier der BVG), Berlin o. J., o. S., in: Akte BVG CD Fahrzeuge allgemein (BVG-Archiv).

BVG-Presseworkshop (Protokoll von Meta Design), o. O., o. J., o. S., in: Akte BVG CD Fahrzeuge allgemein (BVG-Archiv).

Corporate Design. Rückblick. Philosophie. Weiterentwicklung. (internes Papier des Kommunikationsmanagement [V-KM] der BVG), Berlin 2008, o. S.

Corporate Design Broschüre 1: Basiselemente, Berliner Verkehrsbetriebe, Abteilung Marketing, Berlin 1995, 34 ff. (BVG-Archiv).

Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirekton Berlin: Tip-Info Bahnhof Berlin Zoologischer Garten (Zeichen: Pr. NV. Nv 1021/744 (Briefwechsel vom 23. Juli 1993, BVG-Archiv).

Dorsch/ Guggenthaler: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Briefwechsel mit Geschäftszeichen VII C 24 vom 27. August 1992), in: Bahnhöfe und Anlagen 3 (BVG-Archiv).

Grundfestlegungen für die Haltestellenansage in den Schnellbahnen (Regionallinien, S-Bahn, U-Bahn) (Aktenzeichen: FWB Kopie VB, M, VV-AG Fahrgastinfo BAP3; internes Papier der BVG Abteilung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit vom 16. Februar 1993, in: Akte CD-Fahrzeuge allgemein (BVG-Archiv).

Haltestellenfamilie (CD-Broschüre der Berliner Verkehrsbetriebe BVG; Abteilung Marketing), Berlin 1995, o. S. (BVG-Archiv).

Lorenzen, Entwurf des Aufsatzes zur VCV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)-Festschrift, 26. November 1993, 3 ff. (BVG-Archiv).

P+R-Parkplatzpotentiale im Einzugsbereich der U-Bahnhöfe (27. Septmber 1993) in: Bahnhöfe und Anlagen 3 (BVG-Archiv).

Richtlinien. Informations- und Leitsystem: Ausgang/Exit. Ergänzung zur Informations- und Leitsystembroschüre. Berliner Verkehrsbetriebe, Berlin 1998, 24 (BVG-Archiv).

Siemon/ Haase: Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (Briefwechsel mit Geschäftszeichen IV B 31 vom 7. Juni 1991), in: Akte CD-Fahrzeuge allgemein (BVG-Archiv).

verschiedene Formulare, Vorgaben, Muster, Briefwechsel etc. in: Akte BVG CD Fahrzeuge allgemein (BVG-Archiv).

Broschüren und Informationshefte

Anspruchsvolles Stadtmobiliar und Informationssysteme. (Mabeg-Werbebroschüre), Soest 4/1993.

Berlin. Barrierefrei 2016. (Informationsbroschüre), Berliner Verkehrsbetriebe, o. O. 2016, 2.

Die Post informiert über Bildschirmtext. BTX kommt (Informationsbroschüre), Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Düsseldorf 1984, 2 ff.

Im Tempo der Großstadt. 150 Jahre ÖPNV in Berlin. Faltblatt der Berliner Verkehrsbetriebe., o. O., o. J.

S-Bahn-Netzplan, Deutsche Reichsbahn, Berlin 1936.

Wie funktioniert die Stadt? Teil 2, Öffentliche Verkehrsmittel (Folge 3); Beilage in: Der Tagesspiegel, o. O., o. J.

Internetquellen

Der Zugriff auf sämtliche in dieser Arbeit verwendeten Internetquellen, auch derer im Abbildungsverzeichnis, erfolgte letztmalig am 20.1.2017. Ausnahmen in Klammern.

Abgeordnetenhaus von Berlin. Sitzungsprotokoll der 16.Sitzung vom 17. Oktober 1991: http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/12/PlenarPr/p12016.pdf Seite 191 f.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club ADAC e.V. Ressort Verkehr: Mobilität – immer wichtiger, aber immer teurer. https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_01_mobilitaet_0910_43300.pdf

ABSV - Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin gegr. 1874 e. V. http://www.absv.de/h%C3%A4ufige-fragen-und-antworten

Bundeszentrale für politische Bildung. Bösl, Elisabeth: Die Geschichte der Behindertenpolitik in der Bundesrepublik aus Sicht der *Disability History.* http://www.bpb.de/apuz/32707/die-geschichte-der-behindertenpolitik-in-der-bundesrepublik-aus-sicht-der-disability-history?p=all

Berliner Fahrgastverband IGEB. Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.: Kurze Geschichte der IGEB. http://www.igeb.org/wersindwir.html

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts:
Barrierefreies Reisen.
https://www.bvg.de/de/Willkommen/Barrierefreies-Reisen
http://fahrinfo.bvg.de/barrierefrei/bin/query.bin/dn

Die Geschichte der BVG.
http://unternehmen.bvg.de/de/Unternehmen/Profil/Geschichte

Mobiliätshilfen.
https://www.bvg.de/de/Service/Service-fuer-unterwegs/Mobilitaetshilfen

Akustische Fahrgastinformation.
https://www.bvg.de/de/Aktuell/FGI-Akustisch (2. März 2019)

BerlKönig FAQ.
https://www.berlkoenig.de/ (28. Februar 2019)

Deutsche Bahn Marketingportal.
https://marketingportal.extranet.deutschebahn.com/15-schrift# (2. März 2019)

Ernst Reuter.
https://www.berlin.de/rbmskzl/regierender-buergermeister/buergermeister-von-berlin/buergermeistergalerie/artikel.4572.php (28. Februar 2019)

Lauren Randolph. Chromalogical Order: Berlin.
http://photolauren.com/u-bahn *(28. November 2016)*
http://www.photolauren.com/#/chromalogical-order-berlin/ (*Neuer Link seit Januar 2017*)

LoNam Verlag. Below, Antonia: Die „Mohrenstraße“: Wegen Rassismus geschlossen.
http://www.lonam.de/die-mohrenstrasse-wegen-rassismus-geschlossen/

Nahaufnahme – die Themen in der Hauptstadt mit Agnes Fischer http://www.tvb.de/sendungen/181/3368/BVG_testet_akustische_Fahrgastinformationen_Nahaufnahme.html (2. März 2019)

S-Bahn Berlin GmbH Fahrgastmarketing:
Über 90 Jahre bewegte und bewegende Geschichte.
http://www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/historie_teil1.htm

Neue S-Bahnzüge aus Berlin für Berlin.
http://www.s-bahn-berlin.de/unternehmen/firmenprofil/technik_neue_fahrzeuge.htm

Simmel, Georg: Die Großstädte und das Geistesleben, in: Petermann, Th. (Hrsg.): Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung. (Jahrbuch der Gehe-Stiftung Dresden, hrsg. von Th. Band 9, 1903, S. 185–206, Dresden) Berlin 1903, zit. n. Geser, Hans in: http://socio.ch/sim/verschiedenes/1909/bruecke_tuer.htm (9. April 2019).

ssb Berlin. Hiller, Mathias und Straschewski, Mike: Das Wort „S-Bahn“ und das S-Bahnsignet. http://www.stadtschnellbahn-berlin.de/geschichte/logo/index.php,

VBB Jump.
https://www.vbb.de/fahrplan/vbb-app/vbb-jump-die-app-fr-kinder (1.März 2019)

Verband Sonderpädagogik e.V.: Inklusion – Zur Geschichte eines pädagogischen Leitbegriffs. http://www.verband-sonderpaedagogik.de/vds-mv/AG1_-_Inklusionsbegriff.pdf

2010Südafrika (wordpress). Böhm, Antonio: Diskussion um Benennung einer Straße nach Südafrikas Ikone Nelson Mandela erreicht neuen Höhepunkt. https://2010sdafrika.wordpress.com/2014/02/21/streit-um-nelson-mandela-strase-in-berlin/

Literatur

Bendikat, E.: Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890–1914 (Habil.-Schrift; Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 96), Berlin 1999.

Benz, Wolfgang (Hrsg.): Enzyklopädie des Nationalsozialismus, Stuttgart 1997, 466.

Berliner U-Bahn-Chronik (Arbeitskreis Berliner Nahverkehr e. V. und Berliner Fahrgastverband IGEB e. V.), Berlin 2007, 24.

Bley, Peter: Berliner S-Bahn, Düsseldorf 2003, 165.

Bodenschatz, Harald und Nägelke, Hans-Dieter: Groß-Berlin: Eine stürmisch wachsende Großstadtregion. In: Stadtvisionen 1910/2010, Berlin 2010, 38–43.

Bundesgesetzblatt Teil I, 198: Nr. 33 vom 26. Juli 1983: Sechste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 21. Juli 1983, 949–950.

Dobeschinsky, Harry: Automatisierte verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme. Ein Beitrag zur Verbesserung der Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr (Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart 18), Stuttgart 1991.

DF Kraft, Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Kraftomnibussen, §47, 6. Fassung vom 1. August 1995.

Gottwaldt, Alfred: Das Berliner U- und S-Bahnnetz. Eine Geschichte in Streckenplänen. Berlin 1994, 23.

Grothe, Jürgen (Hrsg.): Verkehr in Berlin. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, 1, Berlin 1987.

Guggenthaler, Heribert: Verkehrsgerechte Stadtplanung oder stadtgerechter Verkehr? Straßenbau und Umweltschutz in Berlin, in: Lebensraum Straße in Berlin und Paris. Ergebnisse einer Werkstatt vom 23. bis 30. September 1989, o. O., (1989) 1991, 30 ff.

Gunn, Simon: The Buchanan Report, Environment and the Problem of Traffic in 1960s Britain, in: Twentieth Century British History, 22 Nr. 4, 2002, 524 ff.

Hadlaw, Janin: The London Underground Map: Imagining Modern Time and Space, in: Design Issues 19 (1), o. O., 2003, 28.

Haefeli, Ueli: Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950-1990, in: Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, 8, Stuttgart 2008, 224 ff.

Heimerl, Gerhard: Vorwort des Herausgebers, in: Dobeschinsky, H.: Automatisierte verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme. Ein Beitrag zur Verbesserung der Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr (Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart 18), Stuttgart 1991.

Hennebo, Dieter: Berlin. 100 Jahre Gartenbauverwaltung. Das Gartenamt 1970, Heft 6. O. O., 1970, 13, in: Posener, Julius: Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelms II., München 1979, 294.

Höhne, Stefan: Maschinensubjekte. Metamorphosen des Passagiers in der New York Subway 1904 - 1968 (Diss.), Berlin o. J., 197 ff.

Kalender, Ural: „An erster Stelle steht die Architektur, an zweiter der Verkehr, an dritter der Betrieb." Zur Berliner Verkehrsplanung unter nationalsozialistischer Herrschaft, in: Thorau, D. und Schaulinski, G.: Mythos Germania. Vision und Verbrechen, Berlin 2014, 162.

Kramer, Roland: Attraktiver Schienenverkehr in der Stadt – Aufgaben und Entwicklungstendenzen – , in: Stadtverkehr 2000. Chancen des öffentlichen Nahverkehrs – Notwendigkeiten zur Veränderung? (Schriftenreihe für Verkehr und Technik 77), Bielefeld 1989.

Kramer, Wolfgang und Müller-Mark, Peter: Die Bushaltestellen der BVG. Seit 100 Jahren ein Wahrzeichen Berlins. Berlin 2007.

Krokotsch, Brigitte: Tierhaltung und Veterinärmedizin im Berlin des 19. und 20. Jahrhunderts. Berlin 1991, 3.

Polenz, Peter v.: Deutsche Sprachgeschichte vom Spätmittelalter bis zur Gegenwart, Berlin 1999, 46.

Posener, Julius: Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelms II., München 1979, 289–310.

Rahn, Werner: Einsatz von Kommunikations- und Informationstechniken zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, in: Stadtverkehr 2000. Chancen des öffentlichen Nahverkehrs – Notwendigkeiten zur Veränderung? (Schriftenreihe für Verkehr und Technik 77), Bielefeld 1989, 33 ff.

Reinhardt, Winfried: Geschichte des Öffentlichen Personenverkehrs von den Anfängen bis 2014. Mobilität in Deutschland mit Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus, Wiesbaden 2015, 367.

Reuter, Ernst: Berliner Verkehr, in: Wagner, M. u. Behne., A.: Das Neue Berlin. Großstadtprobleme., Berlin 1929, 214 ff.

Risch, Curt und Lademann, Friedrich (Hrsg.): Der öffentliche Personennahverkehr, Berlin 1957, 6.

Scarpa, Ludovica: Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik. Wiesbaden 1986, 87.

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2015.

Schmucki, Barbara: Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt 2001, 154 ff.

Schmidt-Kolhaas, Hans: Daseinsvorsorge oder neue Dienstleistungen – die Zukunft der öffentlichen Verkehrsunternehmen – , in: Stadtverkehr 2000. Chancen des öffentlichen Nahverkehrs – Notwendigkeiten zur Veränderung? (Schriftenreihe für Verkehr und Technik 77), Bielefeld 1989, 51 f.

Schubert, Klaus: Die Zukunftschancen und Weiterentwicklung des Verkehrssystems Bus, in: Stadtverkehr 2000. Chancen des öffentlichen Nahverkehrs – Notwendigkeiten zur Veränderung? (Schriftenreihe für Verkehr und Technik 77), Bielefeld 1989, 19 ff.

Sichelschmidt, Gustav: Berliner Verkehr in alten Ansichten, Zaltbommel 1982.

Stadtverkehr gestern heute morgen. (Fachausschuss Stadtverkehr München 1965, Hrsg.), Immenstadt im Allgäu 1965.

Treuhandgesellschaft für kommunale Unternehmungen A.G. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft W Berlin 8: Prüfbericht über die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG), Berlin W 9, Köthener Straße 17, 15. Juni 1942, o. S.

Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Wangemann, Volker: Nahverkehrsentwicklung und Nahverkehrsplanung in Berlin (West) seit 1945, Berlin 1984.

Wittowsky, Dirk: Dynamische Informationsdienste im ÖPNV – Nutzerakzeptanz und Modellierung (Diss., Institut für Verkehrswesen Universität Karlsruhe, Schriftenreihe 68/09), Karlsruhe 2009.

Zemlin, Hermann: Strukturen öffentlicher Verkehsbetriebe – Notwendigkeiten zur Veränderung? – in: Stadtverkehr 2000. Chancen des öffentlichen Nahverkehrs – Notwendigkeiten zur Veränderung? (Schriftenreihe für Verkehr und Technik 77), Bielefeld 1989, 47.

Zeitungen und Zeitschriften

Alberti, Stefan und Todtmann, Feliks: Ausweg aus der Mohrenstraße. In: TAZ vom 22. August 2014, 22.
http://www.taz.de/1/archiv/digitaz/artikel/?ressort=ba&dig=2014%2F08%2F22%2Fa0124&cHash=b1cd7-ba03a486642f08f5769364471f5

Bahn-Special 9504: Regional- und S-Bahnen, Höchberg 29. September 1995, 22 ff.

Bauwelt 24/2011: Virtuelle Stadt, Gütersloh 2011, 12–22, 40–44, 52–67.

Berliner Fahrgastverband IGEB (Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e. V.).

Alle Ausgaben der Zeitschrift Signal sind auch online abrufbar unter: http://signalarchiv.de/

ExpressBus X26 steht im Autostau. In: Signal 1/1994, Berlin 1994, 14.

Gympel, Jan: Von der Zinnowitzer Straße lernen, heißt Siegen lernen! In: Signal 1/2003, Berlin 2003, 20.

Korrektur einer Fehlentwicklung: Bessere Fahrgastinformation am S-Bahnsteig. In: Signal 5/2009, Berlin 2009, 5.

Im Namen des Volkes: Mehr Fahrgastinformation auf Bahnhöfen! In: Signal 2/2013, Berlin 2013, 10 f.

Berliner Morgenpost

Fülling, Thomas: BVG will Bussen und Straßenbahnen das Sprechen beibringen. In: Berliner Morgenpost vom 121. Februar 2018. https://www.morgenpost.de/berlin/article213412789/BVG-will-Bussen-und-Strassenbahnen-das-Sprechen-beibringen.html (2.März 2019)

Berliner Verkehrsbetriebe BVG, Anstalt des öffentlichen Rechts. (Kundenzeitung)

Plus12_2007, Fulda 2007, 19.

BVG Aktuell (Kundenzeitung der Berliner Verkehrsbetriebe) August/September 1987, kommentiert in: http://s-bahn-galerie.de/S_Bahn_Berlin/480/Baureihe_480.htm

Der Nahverkehr

Baumgardt, Bodo u. a.: Neue Wege zur Harmonisierung der Fahrgastinformation in und um Berlin. Politische Entwicklung brachte neue Voraussetzungen für den Verkehr der Region. In: der Nahverkehr 5/91, o. O. 1991, 32 ff.

Baumgardt, Bodo und Krause, Hans: Bedeutung und Wirkung von Fahrgastinformation und Erscheinungsbild. In: Der Nahverkehr 7-8/93, o. O. 1993, 66 f.

Der Tagesspiegel

Informationen, die keine sind. Hinweise auf Bahnhöfen fehlen häufig oder sind kaum zu verstehen. In: Tagesspiegel 5. Februar 1994, Berlin 1994.

Keilani, Farina: Auf dem 100er-Bus ist Reklame am teuersten. In: Der Tagesspiegel vom 24. Juli 2014.
http://www.tagesspiegel.de/berlin/werbung-auf-verkehrsmitteln-in-berlin-auf-dem-100er- bus-ist-reklame-am-teuersten/10247916.html

Lackmann, Thomas: Warum heißt die Mohrenstraße Mohrenstraße? In: Der Tagesspiegel vom 24.1.2015.
http://www.tagesspiegel.de/berlin/streit-um-strassennamen-warum-heisst-die-mohren-strasse-mohrenstrasse/7332938.html

Schlauer Computer hilft weiter. Neues „TIP-INFO“-System teilt schnell die richtige BVG-Verbindung mit. In: Der Tagesspiegel vom 30. Juli 1993.

Per Fingerzeig durch das BVG-Liniengeflecht. Fünf „Tipinfo“-Automaten bieten Informationen über Fahrstrecken, Umsteigebahnhöfe und Abfahrtszeiten. In: Neue Zeit vom 30. Juli 1993, Berlin 1993, o. S.

Spiekermann, Erik: Design for Metro Mobility. In: Axis Magazine, Tokio, o. J.

Viel Technik für überflüssige Spielereien. In: Neues Deutschland vom 30. Juli 1993, Berlin 1993, o. S.

Sonstige Quellen

Drößler, Sonja (Stabsabteilung Kommunikation [V-K Archiv], BVG-Archiv), Persönliche Gespräche 2016.

Hoes, Sven Erik, Fahrgastinformation der BVG (VGA-FGI 2), Beantwortung einer E-Mail-Anfrage vom 2. März 2019.

Henze, Karsten: Zwischen Bahnreform und Börsengang. Corporate Branding und Design der Deutschen Bahn. Ein Werkstattblick. (Vortrag), 24. Oktober 2005, Folie 2 ff.

Schneider, Sabine (FI Informations- und Vertriebstechnologie, Betriebssteuerung und Fahrgastinformation, BVG), Beantwortung einer E-Mail-Anfrage vom 7. Juni 2016.

Abbildungsverzeichnis

Umschlag:

Maria Mert vor U-Bahnplan, Berlin 1942.

Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Staatsarchiv Freiburg W 134 Nr. 033165a Bild 1.
http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=5-730196-1
(https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.de).

Kapiteldeckblätter:

„Einführung“

Marcel Steller, Berlin Bf. Ostkreuz, 2015.

„Fahrgastinformation – Definition eines vielfältigen Begriffs“

Marcel Steller, Berlin Bf. Jungfernheide, 2015.

„Geschichtliche Zusammenhänge“

Ankunft im Hauptbahnhof Leipzig, Leipzig 1931.
Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Staatsarchiv Freiburg W 134 Nr. 003399 Bild 1, beschnitten.
http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=5-94386-1
(https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.de).

„Elektronische Fahrgastinformation“

Marcel Steller, Berlin Bf. Warschauer Straße, 2015.

„Grundlegende Fahrtinformation“

U-Bahn-Liniennetz von 1910, Ausschnitt, BVG-Archiv.

„Erweiterte Fahrgastinformation“

Collage, linke Spalte absteigend: Marcel Steller, Berlin Bf. Bundesplatz, 2018; Berlin Bf. Alexanderplatz, Alicia Kobilsek, 2019; Christopher Wilke, Berlin Bf. Fehrbelliner Platz, 2019; Marcel Steller, Bf. Berlin Heidelberger Platz, 2018; Christopher Wilke, Berlin Bf. Johannisthaler Chaussee, 2019; rechte Spalte absteigend: Christopher Wilke, Berlin Bf.

Osloer Straße und Franz-Naumnn-Platz, 2019; Marcel Steller, Berlin Bf. Nauener Platz, 2018; Christopher Wilke, Berlin Bf. Konstanzer Straße und Zoologischer Garten, 2019. Bearbeitung und Zusammenstellung: Marcel Steller 2019.

„Zusammenfassung und Fazit“

Marcel Steller, Bf. Berlin Warschauer Straße, 2015.

„Quellen“

Marcel Steller, Schloss Hoyerswerda, 2019.

Abbildung 1 v. l. n. r.**:**

Marcel Steller, Berlin 2016
Marcel Steller, Berlin 2016
Marcel Steller, Berlin 2016
Marcel Steller, Berlin 2016
https://www.bvg.de/images/content/service/Flyer_Barrierefrei.pdf.
https://www.bvg.de/images/content/service/Flyer_Barrierefrei.pdf.

Abbildung 2:

https://www.bvg.de/images/content/service/Flyer_Barrierefrei.pdf.

Abbildung 3a und 3b:

Stephan Kyrieleis, 2018.

Abbildung 4:

Marcel Steller, Teltow-Fläming 2016.

Abbildung 5:

Dobeschinsky, H.: Automatisierte verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme. Ein Beitrag zur Verbesserung der Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr (Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart 18), Stuttgart 1991, 16.

Abbildung 6:

Sammlung Mauruszat, 2019.

Abbildung 7:

http://goldfischli.blogspot.de/2012_10_01_archive.html (24. April 2019).

Abbildung 8:

Dobeschinsky, H.: Automatisierte verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme. Ein Beitrag zur Verbesserung der Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr (Foschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart 18), Stuttgart 1991, 98.

Abbildung 9:

http://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dn?L=vs_mobilitymap&&tpl=fullmap&tabApp=show&initialX=13329287&initialY=52429972&initialZ=2560&. *(18. August 2016)*

Abbildung 10: http://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dnL=vs_mobilitymap&&tpl=fullmap&tabApp=show&initialX=13383096&initialY=52538990&initialZ=16384&. *(18. August 2016)*

Abbildung 11: http://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dn?L=vs_mobilitymap&&tpl=fullmap&tabApp=show&initialX=13566137&initialY=52228644&initialZ=5120&. *(18. August 2016)*

Abbildung 12:

Marcel Steller, Eberswalde 2015.

Abbildung 13:

Signal 5/2009, Berlin 2009, 5.

Abbildung 14:

Kramer, W., Müller-Mark, P.: Die Bushaltestellen der BVG. Seit 100 Jahren ein Wahr zeichen Berlins. Berlin 2007, Umschlag. Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 15:

Kramer, W., Müller-Mark, P.: Die Bushaltestellen der BVG. Seit 100 Jahren ein Wahr-zeichen Berlins. Berlin 2007, Umschlag. Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 16:

Kramer, W., Müller-Mark, P.: Die Bushaltestellen der BVG. Seit 100 Jahren ein Wahr zeichen Berlins. Berlin 2007, Umschlag. Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 17:

links: Kramer, W., Müller-Mark, P.: Die Bushaltestellen der BVG. Seit 100 Jahren ein Wahrzeichen Berlins. Berlin 2007, Umschlag. Historisches Archiv der BVG. Rechts: Marcel Steller, Berlin Hertzallee, 2016.

Abbildung 18:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 19:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 20:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 21:

http://www.berliner-verkehr.de/netze/_Netze/Netz_1931_klein.gif (24. April 2019).

Abbildung 22:

https://www.berliner-verkehr.de/netze/_Netze/Netz_1934BVG_klein.gif (24. April 2019).

Abbildung 23:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 24:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 25:

Sammlung O. Hoell / S-Bahn-Galerie.de.

Abbildung 26:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 27:

Historisches Archiv der BVG.

Abbildung 28:

https://www.berliner-verkehr.de/netze/_Netze/Netz_1988_klein.gif.

Abbildung 29:

https://www.berliner-verkehr.de/netze/_Netze/Netz_05_1992_klein.gif (Ausschnitt).

Abbildung 30:

https://www.bvg.de/de/Fahrinfo/Downloads/BVG-Liniennetz (13. März 2019).

Abbildung 31:

Marcel Steller, Berlin Frankfurter Allee, 2016.

Abbildung 32:

Collage, linke Spalte absteigend: Marcel Steller, Berlin Bf. Bundesplatz, 2018; Berlin Bf. Alexanderplatz, Alicia Kobilsek, 2019; Christopher Wilke, Berlin Bf. Fehrbelliner Platz, 2019; Marcel Steller, Berlin Bf. Heidelberger Platz, 2018; Christopher Wilke, Berlin Bf. Johannisthaler Chaussee, 2019; rechte Spalte absteigend: Christopher Wilke, Berlin Bf. Osloer Straße und Franz-Naumann-Platz, 2019; Marcel Steller, Berlin Bf. Nauener Platz, 2018; Christopher Wilke, Berlin Bf. Konstanzer Straße und Zoologischer Garten, 2019. Bearbeitung und Zusammenstellung: Marcel Steller 2019.

Abbildung 33:

Marcel Steller, Berlin 2016.

Abbildung 34:

Marcel Steller, Berlin Bf. Sundgauer Straße, 2016.

Abbildung 35:

Marcel Steller, Berlin Bf. Nordbahnhof, 2015.

Abbildung 36:

Marcel Steller, Berlin Bf. Turmstraße, 2016.

Abbildung 37:

links: Kramer, W., Müller-Mark, P.: Die Bushaltestellen der BVG. Seit 100 Jahren ein Wahrzeichen Berlins. Berlin 2007, 9. Rechts: http://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/tb/query.bin/dnseqnr=1&ident=7u.0292631. 147155872 8&showInline http://www.bvg.de/images/content/linienverlaeufe/LinienverlaufBusM11.pdf (beide 24. April 2019).
Bearbeitung: Marcel Steller.

Abbildung 38:

Marcel Steller, Berlin Bf. Schloss-Straße, 2016.

Abbildung 39:

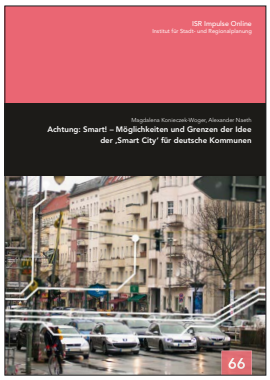
© 2019 Kartographie Berliner Verkehrsbetriebe (AöR).

Abbildung 40:

Marcel Steller, Berlin-Marienfelde, 2016.

Weitere Publikationen aus dem
Institut für Stadt- und Regionalplanung

Online-Veröffentlichungen



Nr. 66

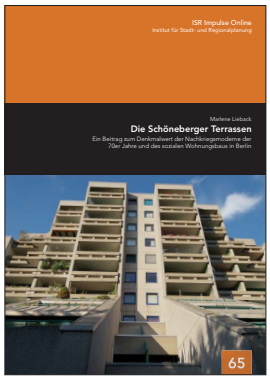
Magdalena Konieczek-Woger, Alexander Naeth

Achtung: Smart!

Möglichkeiten und Grenzen der Idee der ‚Smart City' für deutsche Kommunen

Aktuell erleben Städte u. a. als Vierte Industrielle Revolution oder Digitalisierung bezeichnete Umwälzungen. Gleichzeitig stehen sie vor Herausforderungen wie dem Klimawandel, der wachsenden Globalisierung, aber auch dem demografischen Wandel. Wachstum bzw. Schrumpfung erzeugen unterschiedliche Handlungsspielräume. Die Entwicklung von Smart-City-Ansätzen findet immer unter diesen Bedingungen statt. Die Logiken der ‚Smart City' und insbesondere die Tauglichkeit ihrer Lösungen verlangen entsprechend nach einer kritischen Auseinandersetzung. Zentrale Fragen der vorliegenden Publikation lauten daher: Welche Risiken beinhaltet die Smart-City-Idee? Wie sind deutsche Kommunen diesbezüglich aktuell aufgestellt? Wie können Handlungsempfehlungen für Kommunen aussehen?

2020, 208 S.,ISBN 978-3-7983-3030-6 **kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse**



Nr. 65

Marlene Lieback

Die Schöneberger Terrassen

Ein Beitrag zum Denkmalwert der Nachkriegsmoderne der 70er Jahre und des sozialen Wohnungsbaus in Berlin

Bereits vielfach diskutiert und immer wieder revidiert, ruft die Frage nach der Bedeutung der Bauten der Nachkriegsmoderne noch immer höchst kontroverse Einschätzungen hervor. Diese basieren weniger auf der eigentlichen Fragestellung nach historischen, architektonischen oder kulturellen Werten, sondern sind zumeist Ausdruck tiefsitzender persönlicher Empfindungen. Sie erschweren einen vernünftigen Diskurs gerade bei der denkmalpflegerischen Auseinandersetzung mit den Bauten der 50er bis 80er Jahre. Es ist daher ein wichtiges Anliegen, diese Werte in den Vordergrund zu rücken. Sie können für zukünftige Generationen von großer Bedeutung sein. Die vorliegende Arbeit ist ein weiterer wissenschaftlicher Beitrag zur Verwirklichung dieses Ziels. In ihrem Mittelpunkt steht dabei ein nahezu unbekannter West-Berliner Wohnkomplex aus den 70er Jahren, die „Schöneberger Terrassen".

2018, 124 S., ISBN 978-3-7983-2970-6 **kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse**

Nr. 64

Philipp Perick

Strategische Planungsräume – zur Rolle eines neuen Instruments der Stadtentwicklungsplanung

Am Beispiel der Londoner Opportunity Areas, Berliner Transformationsräume und Wiener Zielgebiete

Strategische Planungsräume sind ein teilraumbezogenes Management-Instrument der Stadtent-wicklungsplanung zur Organisation räumlicher bzw. raumstruktureller Veränderungsprozesse. Die vorliegende Arbeit beschreibt Strategische Planungsräume am Beispiel der Londoner Opportuni-ty Areas, die Berliner Transformationsräume und die Wiener Zielgebiete als ein neues Instrument, das der planenden Behörde einen teilräumlichen Bezugsrahmen für Kooperationsprozesse von AkteurInnen mit unterschiedlichen Handlungslogiken zur Verfügung stellt. Durch ihre Hinterle-gung mit Managementstrukturen bieten Strategische Planungsräume der planenden Behörde die Möglichkeit zur Koordination der kooperierenden AkteurInnen mit dem Ziel „leadership" im Inte-resse der Belange des Gemeinwohls zu bemühen.

2017, 148 S., ISBN 978-3-7983-2955-3 **kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse**

Nr. 63

Anna Galda

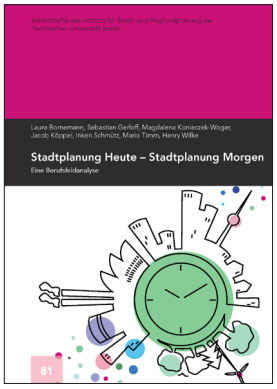
Ernährungssystemplanung in Deutschland

Eine qualitative Spurensuche in der deutschen Planung

Die Publikation macht das seit etwas 20 Jahren in der internationalen Praxis der Stadtplanung praktizierte Instrument des Food System Planning, was hier mit Ernährungssystemplanung übersetzt wird, zum Gegenstand. Im Rahmen der Arbeit wird das Ernährungssystem als innovatives Untersuchungs- und Analyseraster für Prozesse der Stadtentwicklung in Deutschland vorgestellt und das Instrument der Ernährungssystemplanung auf seine Übertragbarkeit in einen deutschen Planungskontext überprüft.

2017, 150 S., ISBN 978-3-7983-2901-0 **kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/impulse**

Arbeitshefte



Nr. 81

Laura Bornemann, Sebastian Gerloff, Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel, Inken Schmütz, Mario Timm, Henry Wilke

Stadtplanung Heute – Stadtplanung Morgen

Eine Berufsfeldanalyse

Das Forschungsprojekt leistet mit dieser Berufsfeldanalyse einen Beitrag zur Diskussion über das Selbstbild der Disziplin Stadt- und Raumplanung und die Gestaltung der universitären Ausbildung. 16 leitfadengestützte Interviews mit ExpertInnen aus verschiedenen stadt- bzw. raumplanerischen Arbeitsfeldern und eine umfangreiche, deutschlandweite Online-Umfrage geben detailliert Auskunft über aktuelle und zukünftige Aufgaben der Stadtplanung. Ergänzt wird die Analyse durch einen ausführlichen Vergleich der Curricula aller konsekutiven Planungsstudiengänge im deutschsprachigen Raum.

2017, 267 S., **19,50 €**
ISBN 978-3-7983-2879-2 (print), ISBN 978-3-7983-2880-8 (online)
kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/publikationen

Nr. 80

Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel

Für wen planen wir?

Analyse und Vergleich zweier Planungskontroversen – Ursachen und mögliche Handlungsstrategien

Am Beispiel der Planungskontroversen um „BER“ und „Stuttgart 21“ wird die These untersucht, dass großen Projekten generell ein Konfliktpotential innewohnt und es grundlegende Mängel im Planungssystem gibt: Es mangelt u.a. an Rationalität, Reflektivität und Legitimität der Planung und Einbeziehung der Bürger. Obgleich viele dieser Probleme nicht gelöst werden können und große Projekte oft konfliktträchtig sind, kann man frühzeitig gegensteuern und das Ausmaß minimieren – etwa durch eine frühere und umfassendere Beteiligung mit Austausch von Argumenten und ernsthafte Einbeziehung in die Planung.

2016, 223 S., **18,50 €**
ISBN 978-3-7983-2798-6 (print), ISBN 978-3-7983-2799-3 (online)
kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/publikationen

Nr. 79

Toni Karge

Neue Urbane Landwirtschaft

Eine theoretische Verortung und Akteursanalyse der Initiative Himmelbeet im Berliner Wedding

Im ersten Teil erfolgt eine stadttheoretische Auseinandersetzung, in der urbane Gärten mit der europäischen Stadtbaugeschichte, der stadtutopischen Ideengeschichte, dem Stadt-Land-Diskurs und Gender-Aspekten in Bezug gesetzt werden. Die fallbezogene Akteursanalyse im zweiten Teil basiert auf einer einjährigen Untersuchung des Berliner Himmelbeets und analysiert Schlüsselakteure und Akteursgruppen anhand ihrer Beiträge auf den Ebenen Ideen, Netzwerk, Finanzen, Arbeit und Macht. Die Ergebnisse werden auf die theoretischen Zusammenhänge des ersten Teils übertragen.

2016, 180 S., **18,50 €**
ISBN 978-3-7983-2754-2 (print), ISBN 978-3-7983-2755-9 (online)
kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/publikationen

Nr. 78

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

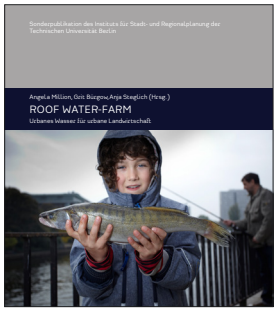
Landesentwicklung und Gartenkultur

Gartenkunst und Gartenbau als Themen der Aufklärung

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Entwicklung ländlicher Regionen ein wichtiges Anliegen in allen deutschen Staaten. Dazu wurden Programme zum Ausbau der Infrastruktur aber auch zur Förderung des Garten- und Obstbaus aufgelegt. Die Tagungsbeiträge der Fachtagung „Landesentwicklung durch Gartenkultur“ beleuchten diese Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Lande aus unterschiedlichen disziplinären Blickwinkeln und mit einem besonderen Fokus auf den Themen Gartenbau, Gartenkunst und Landschaftsgestaltung.

Berlin, 2014, ISBN: 978-3-7983-2685-9 **18,50 €**

Sonderpublikationen



Angela Million, Grit Bürgow, Anja Steglich (Hrsg.)

Roof Water Farm

Urbanes Wasser für urbane Landwirtschaft

Frischer Fisch und frisches Gemüse direkt vom Dach, produziert mit aufbereitetem Wasser aus dem Gebäude, das ist die Vision von ROOF WATER-FARM. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Verbundprojekt untersuchte erstmalig, wie sich Leichtbaufarmtechnologien mit dezentralen Technologien zur Betriebswassernutzung und Düngemittelproduktion im Gebäude kombinieren lassen. Über ein Upscaling werden Gebäudestudien und Gebäudepässe für Wohnungs-, Bildungs- und Gewerbebauten entworfen sowie für ausgewählte Berliner Quartiere ein kreislauforientierter Stadtumbau visioniert. Aufgezeigt werden „von der Schraube zur Gesamtstadt“ technologische und städtebauliche Strategien der Verbindung von dezentraler Wasseraufbereitung und Nahrungsmittelproduktion als multifunktionale und partizipative Infrastruktur im urbanen Kontext.

2018, 320 S., **28 €**
ISBN 978-3-7983-2986-7 (print), ISBN 978-3-7983-2987-4 (online)
kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/publikationen

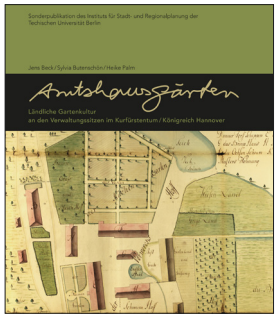
Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Susanne Thomaier (Hrsg.)

Stadtökonomie – Blickwinkel und Perspektiven

Ein Gemischtwarenladen

„Economics is not about money“ – das gilt auch für die Stadt- und Regionalökonomie, in deren Mittelpunkt die vielgestaltigen Beziehungen zwischen räumlicher Entwicklung und wirtschaftlichen Prozessen stehen. Dieser Band würdigt Prof. Dr. Dietrich Henckel, den langjährigen Leiter des Fachgebietes Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Er offeriert – im Sinne eines „Gemischtwarenladens“ – kurzweilige Einblicke in die Themen-, Methoden- und Interpretationsvielfalt auf die Prinzipien städtischer Entwicklung.

2017, 247 S., **22,50 €**
ISBN 978-3-7983-2918-8 (print), ISBN 978-3-7983-2919-5 (online)
kostenloser Download unter www.isr.tu-berlin.de/publikationen



Jens Beck, Sylvia Butenschön, Heike Palm

Amtshausgärten

Ländliche Gartenkultur an den Verwaltungssitzen im Kurfürstentum/Königreich Hannover

Spargelbeete, Hopfenstangen, Pfirsichspaliere, Heckenlauben und Apfelbäume – viele Apfelbäume – wurden gezählt, wenn ein Amtmann den Amtshof mit den zugehörigen Gärten von seinem Vorgänger übernahm. Im 18. und 19. Jahrhundert waren die Amtssitze die unteren Verwaltungsbehörden im Kurfürstentum und Königreich Hannover und sie repräsentierten den Landesherren in jedem Winkel der Provinz. Die Gärten dieser Verwaltungssitze sind ein bislang unerforschter Bereich der ländlichen Gartenkultur.
Am Fachgebiet Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin wurden diese Amtshausgärten in einem mehrjährigen, von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekt eingehend untersucht. Dieses Buch gibt Einblicke in das Gartenwesen an ausgewählten Amtshöfen, es erzählt von Möglichkeiten und Grenzen in der Anlage und Bewirtschaftung der Gärten, von ihren Eigenarten und Besonderheiten in Struktur und Gestaltung.

2016, 308 S., 978-3-7983-2809-9 (print) **34,00 €**

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Garten – Kultur – Geschichte

Gartenhistorisches Forschungskolloquium 2010

Der Tagungsband des Gartenhistorischen Forschungskolloquiums 2010 gibt einen aktuellen Einblick in das von WissenschaftlerInnen verschiedener Disziplinen aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtete Forschungsfeld der Gartengeschichte. So behandeln die 20 Textbeiträge Aspekte der Gartenkultur aus einem Zeitraum von über 400 Jahren und einem Betrachtungsgebiet von ganz Europa - von den Wasserkünsten in Renaissancegärten über das Stadtgrün des 19. Jahrhunderts bis zu Hausgärten des frühen 20. Jahrhunderts und Fragen des denkmalpflegerischen Umgangs mit Freiflächen der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts.

2011, 134 S., ISBN 978-3-7983-2340-7 **14,90 €**

Portrait des Instituts für Stadt- und Regionalplanung

Menschen beanspruchen ihren Lebensraum in sehr unterschiedlicher Art und Weise. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen um verschiedene Nutzungsansprüche an den Boden, die Natur, Gebäude, Anlagen oder Finanzmittel schaffen Anlass und Arbeitsfelder für die Stadt- und Regionalplanung. Das Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) an der Technischen Universität Berlin ist mit Forschung und Lehre in diesem Spannungsfeld tätig.

Institut

Das 1974 gegründete Institut setzt sich heute aus sieben Fachgebieten zusammen: Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, Bau- und Planungsrecht, Denkmalpflege, Orts-, Regional- und Landesplanung, Planungstheorie, Städtebau- und Siedlungswesen sowie Stadt- und Regionalökonomie. Gemeinsam mit weiteren Fachgebieten der Fakultät VI Planen Bauen Umwelt verantwortet das Institut die Studiengänge Stadt- und Regionalplanung, Urban Design, Real Estate Management und Urban Management.

Mit dem LABOR K hat das ISR eine zentrale Koordinierungseinrichtung, in der die Publikationsstelle und eine kleine Bibliothek, u.a. mit studentischen Abschlussarbeiten angesiedelt sind. Darüber hinaus hat das LABOR K einen großen Bestand an digitalen und analogen Karten, die der gesamten Fakultät zur Verfügung stehen.

Studium

Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin ist ein interdisziplinärer und prozessorientierter Bachelor- und Masterstudiengang. Die Studierenden lernen, bezogen auf Planungsräume unterschiedlicher Größe (vom Einzelgrundstück bis zu länderübergreifenden Geltungsbereichen), planerische, städtebauliche, gestalterische, (kultur-)historische, rechtliche, soziale, wirtschaftliche und ökologische Zusammenhänge zu erfassen, in einem Abwägungsprozess zu bewerten und vor dem Hintergrund neuer Anforderungen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Traditionell profilieren sich die Studiungänge der Stadt-und Regionalplanung an der TU Berlin durch eine besondere Betonung des Projektstudiums. Im zweijährigen konsekutiven Masterstudiengang können die Studierenden ihr Wissen in fünf Schwerpunkten vertiefen: Städtebau und Baukultur, Bestandsentwicklung und Integrierte Stadtentwicklung, Raumplanung, Recht und Verwaltung, Globale Stadtentwicklungsprozesse sowie Stadt- und Regionalforschung. Internationale Kooperationen, unter anderem mit Ägypten, Argentinien, China, Italien, Polen und dem Iran, werden für interdisziplinäre Studien- und Forschungsprojekte genutzt.

Forschung

Das Institut für Stadt- und Regionalplanung zeichnet sich durch eine breite Forschungstätigkeit der Fachgebiete aus. Ein bedeutender Anteil der Forschung ist fremdfinanziert (sog. Drittmittel). Auftraggeber der Drittmittelprojekte sind die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die Europäische Kommission, Ministerien und deren Forschungsabteilungen, Bundesländer, Kommunen, Stiftungen und Verbände sowie in Einzelfällen Unternehmen. Eine weitere wichtige Forschungsleistung des Instituts sind Dissertationen und Habilitationen.

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte fließen sowohl methodisch als auch inhaltlich in die Lehre ein. Eine profilgestaltende Beziehung zwischen Forschungsaktivitäten und Studium ist durch den eigenen Studienschwerpunkt „Stadt- und Regionalforschung“ im Master vorgesehen.

Sowohl über Forschungs- als auch über Studienprojekte bestehen enge Kooperationen und institutionelle Verbindungen mit Kommunen und Regionen wie auch mit anderen universitären oder außeruniversitären wissenschaftlichen Einrichtungen.

Universitätsverlag der TU Berlin
ISBN 978-3-7983-3117-4 (online)