

Und die Fahrgäste nicht vergessen, bitte!

Verkehrsmeldungen im Radio sind überwiegend Autofahrermeldungen

„Friedrichshain, Gürtelstraße: Hier ist ein Lkw in die Oberleitung der Straßenbahn gefahren, die Straße ist in beiden Richtungen gesperrt. Bitte umfahren Sie den Bereich über Wiesenweg, Wartenbergstraße und Wilhelm-GuDDorf-Straße – Geblitzt wird in...“ So hören sich Verkehrsmeldungen im Radio an. Dieser Ausschnitt ist aus dem Verkehrsservice der öffentlich-rechtlichen Radiostation «Radioeins» vom Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb). Radioeins gibt sich urban, hat einen hohen Wortanteil und einen hohen redaktionellen Anspruch an den Inhalt. Viele Redakteure bewegen sich durch die Hauptstadt, um von Clubs, Restaurants, Konzerten und sonstigen Veranstaltungen zu berichten – offenbar aber meist mit dem Auto. Anders lässt es sich kaum erklären, dass man als Hörer auf korrekte und verständliche Verkehrsmeldungen zu Bus und Bahn vergeblich wartet. Eigentlich sollte doch klar sein, dass bei der Fahrt eines Lkw in die Oberleitung höchst wahrscheinlich auch der Straßenbahnverkehr beeinträchtigt ist.

Auch «Fritz», ebenfalls vom rbb, ist nicht viel besser. Hier ist das besonders schade, da sich das Jugendradio vor allem an Schüler und Jugendliche wendet, von denen viele altersbedingt gar nicht selbst Auto fahren dürfen. Hier müsste eigentlich das Hauptaugenmerk der Verkehrsmeldungen auf den ÖPNV gelegt werden. Mag es dar-

an liegen, dass beide Sender Tür an Tür im brandenburgischen Potsdam-Babelsberg produziert werden?

Dass es auch anders geht, zeigt Radio ENERGY. Auch wenn anspruchsvolle Hörer diesen Sender vermutlich eher meiden, so überrascht der Berliner Privatsender doch mit



Grafik:
Holger Mertens

einer guten Berichterstattung über Störungen des ÖPNV in einer eigenen Rubrik „Bus und Bahn“ direkt nach Wetter und Verkehr. Da die Meldungen trotz ihrer Kürze vollständig und gut verständlich sind, wird dort offenbar viel Wert auf diesen Service gelegt.

Auch «Inforadio» und «radioBerlin 88,8» vom rbb, welche im Gegensatz zu Radioeins und Fritz in Berlin-Charlottenburg

Sie wollen umziehen?

... dann teilen Sie uns bitte rechtzeitig Ihre neue Adresse mit! Abonnierte SIGNAL-Hefte, die der Postbote nicht zustellen kann, werden von der Post vernichtet. Wir als GVE-Verlag werden von der Post davon nicht benachrichtigt! Da hilft auch ein Nachsendeauftrag bei der Post nicht.

produziert werden, schneiden besser ab als die Babelsberger. Anscheinend haben der tägliche Weg zur Arbeit und das Umfeld Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrsfunks. Denn es darf vermutet werden, dass die Berliner Redakteure häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind als die in Potsdam-Babelsberg arbeitenden. Und Redakteure, die sich im Berlin-Brandenburger ÖPNV-Netz nicht auskennen, verzichten eben auf diesbezügliche Verkehrsmeldungen – vor allem dann, wenn ihnen wichtiger erscheinende Meldungen vom Straßenverkehr vorliegen.

Dabei ist es gar nicht so schwierig. BVG und S-Bahn bieten beispielsweise Internetseiten für die aktuelle Verkehrslage. Von der BVG kann man sich sogar per E-Mail benachrichtigen lassen, wenn kurzfristige Störungen auftreten. Bedenklich ist, dass gerade bei den aus Gebühren finanzierten Programmen die ÖPNV-Kompetenzen trotzdem so gering sind. Hier muss der Bedarf erkannt und reagiert werden.

Doch auch die Verkehrsbetriebe selbst können noch mehr tun, damit ihre Fahrgäste im Hörfunk korrekt informiert werden. Sie sollten angepasste, kurze und leicht verständliche Meldungen an die Radiostationen der Region weitergeben. So, wie es die S-Bahn Berlin GmbH bereits einmal wöchentlich per Fax und E-Mail anbietet. hm

Aus der Anstalt

Vorsicht, Satire

Die Landesanstalt (AÖR) ist im Wesentlichen für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Hauptstadt zuständig. Peter Wille (54) und Ulricke Jokiel (42) arbeiten seit 15 Jahren in der extra für sie geschaffenen und häufig umbenannten Abteilung für fahrgastfeindliches Verhalten (FFV-4). Beide essen gern Schokolade.

Dienstag Vormittag: „Da kommen wir wohl diesmal nicht drum herum!“ meint Peter und deutet auf die Bauplanungen

zur Pappelallee für die Straßenbahnlinie 12. „Stimmt,“ antwortet Ulricke, „durch diese verdammte Bauweiche an der Eberswalder Straße fahren die Züge im Südabschnitt jetzt bis an die Baustelle heran. Schrecklich! Aber vielleicht können wir ja an der anderen Strecke noch was drehen.“ Der Ersatzverkehr mit den vielen Schleifenfahrten durch enge Wohngebiete und staugefährdete Hauptstraßen habe sich ja bewährt, bestätigen sich beide, doch es fehle noch das „gewisse Etwas“, wie Ulricke immer zu sagen pflegt.

„Die Streckenführung ist perfekt, nach spätestens zwei Tagen fährt da kein Mensch mehr mit!“ lobt sich Peter. „Und durch den Zwang des zweimaligen Umsteigens ist es so unattraktiv wie möglich“ bestätigt ihn seine Kollegin, jedoch bestehe noch Optimierungsbedarf. „Mir schwebt da ein op-

timierter Fahrplan vor. Wir sehen fahrplanmäßig einen Übergang von drei Minuten jeweils vom und zum Ersatzverkehr vor. Gemeinsam mit der stauanfälligen Streckenführung klappt der dann fast nie!“

„Genial!“ pflichtet ihr Peter bei, „Damit können wir auf der kurzen Strecke zusätzlich eine Wartezeit von insgesamt 30 bis 40 Minuten je Fahrt generieren! Du bist die Königin der Sichtanschlüsse!“, freut er sich. Ulricke fügt schließlich noch hinzu: „Wenn man bedenkt, dass mit einer einfachen Umleitung der Straßenbahn von Norden über Prenzlauer Allee und Danziger Straße zum U-Bahnhof Eberswalder Straße die beiden Abschnitte direkt ohne SEV miteinander verbunden wären ... Gut, dass wir das noch verhindern konnten!“ Beide freuen sich über die vollbrachte Arbeit und belohnen sich mit einem Stück Joghurt-Schokolade. hm