

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 19 (2006)

Heft: 4

Artikel: Zum Weghören : ÖV-Ansagen : akustisches Design

Autor: Hornung, René

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122860>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zum Weghören

Text: René Hornung

Illustration: Corinna Staffe-Jud

Wer wissen will, wohin die Reise geht, muss genau hinhören. Doch viele Durchsagen in Tram, Bus oder Zug sind kaum zu verstehen oder zehren am Ohrnerv. Das liegt nicht nur an den Stimmen, sondern auch am Können der Tontechniker, an den Sprachcomputern und Lautsprechern.

• Das waren noch Zeiten: Aus dem Wagenlautsprecher schepperte in italienischem Akzent des Oberkellners: «Meine Damen und Herren, Signore e Signori, hier spricht der Speisewagen ...» Das machte jedes Mal Appetit – und macht im Cisalpino bis heute. Doch wenn Trampilotinnen und Buschauffeure im Zürcher Stadtverkehr das Mikro zum Mund ziehen und live die Stationen ansagen, versteht man – das zeigte eine Fahrgastbefragung – in mehr als der Hälfte der Fälle entweder die Haltestellen gar nicht oder nur dann, wenn man eh schon weiß, wo man ist. Das mag im Lokalverkehr angehen. Im Fernverkehr mit vielen Ortsunkundigen und Touristinnen an Bord ist solches peinlich. Etwa wenn der Zugchef der Deutschen Bahn im Eurocity aus München oder Stuttgart vor der Ankunft in Zürich die weiteren Verbindungen ab Blatt liest: «... über Neu-Schatel» nach «Lau-sanné» oder nach «Inter-Laaken». Wenn man mithören muss, wie der Zugführer in der Rhätischen Bahn auf Englisch «pliss ver gif as se dilaiy» sagt, wird verständlich, dass die Transportunternehmen immer häufiger die Ansagen ab Computer einspielen – was aber auch nicht immer gut kommt.



«Fürchterlich, grässlich, viel zu lang, weinerlich» – geradezu vernichtend sind die Kritiken an vielen Durchsagen im öffentlichen Verkehr. Zugegeben, es gibt durchaus gute Beispiele, etwa in den Berner Trams und Bussen, in der SBB-Tochter *«Turbo»* oder in der Zürcher S-Bahn, die ihre Ansagen rundum erneuert hat. Doch die Luzernerin schämt sich jedes Mal für alle Touristen in der Stadt, wenn die Tonbandstimme im Bus in Swiss-Englisch den Halt am «Main Schtaischen» ankündigt. In St. Gallen brauchen Touristen gar nicht erst hinzuhören, dort sind die Ansagen im spitzen *«Sanggaller»*-Dialekt: «Nögschi Haltschtell ...»

Wo bleibt das akustische Design?

In den neuen und erneuerten Zürcher Trams und in vielen Bussen ist die Frauenstimme nun zwar gut verständlich, aber der Singsang, quer zum Alltags-Sprachgebrauch, provoziert oft Spott. Die Stimme gehört Beatrice Waber, die früher in einem Unternehmen arbeitete, das die Ansagegeräte herstellt. Sie sei eigentlich nur zu Demonstrationszwecken hinters Mikrofon gesetzt worden, schilderte sie dem Zürcher *«Tagblatt»*. Doch die VBZ-Leute hätten sie



gleich engagiert und nach Süddeutschland ins Studio geschickt – ohne Sprechausbildung. Dabei, und das hätten die Zürcher Verkehrsbetriebe wissen müssen, nimmt die Fehlertoleranz der Fahrgäste rapide ab, wenn eine Stimme nicht live, sondern ab *«Konserven»* Haltestellen ansagt. So öffnen sich in den neuen Zürcher Cobra-Trams Abgründe zwischen dem durchgestylten Innenraum und dem neuen *«akustischen Design»*.

Tonschnipseleien

Die SBB arbeiten zwar mit einer professionellen Sprecherin, dennoch sind auch die Ansagen im Zug noch *«kein Highlight»*, wie selbst Unternehmenssprecher Roland Binz einräumt. Das liegt zum einen daran, dass auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 eine neue Sprecherin engagiert wurde, aber auch daran, dass ältere Textbausteine weiter verwendet wurden – und teils bis heute werden. Das Flickwerk ist unüberhörbar. Eine alte, aus dem Archiv geholte Speisewagen-Ansage folgt auf das neue *«Danke, dass Sie in diesem Zug nicht rauchen»*. Die Pausen stimmen nicht, die Stimmen wechseln mitten in den Ansagen. «Wir kennen das Problem», räumen die SBB-Verantwortlichen ein, doch der geneigte Hörer ist verstimmt: *«Unsäglich lang, sprachlich und technisch schlecht»*, kritisiert der ehemalige DRS 3-Redaktor, Sprechausbildner und regelmässige Zugfahrer Felix Mätzler. «Stell dir vor, die Bahn kommt auf die Idee, für die Touristen die Ansagen auch in Japanisch oder gar in Chinesisch abzuspielen.» *«Keine Bange, japanisch und chinesisch kommen nicht»*, beruhigt SBB-Sprecher Roland Binz. Und Rolf Röthlisberger, der SBB-Fachmann für die Ansagensteuerungen, erklärt, wieso es holprig aus den Lautsprechern klingt und die Ansagen *«Löcher»* haben: Gesteuert werden die insgesamt 18000 Textbausteine in vier Sprachen von unterschiedlichen Systemen, je nach Zugsgeneration. Hauptproblem ist die so genannte *«Ansprechverzögerung»*. Um einen natürlichen Sprachfluss zu erreichen, sucht Röthlisberger den optimalen Wert. «Wir bewegen uns hier im Bereich von Millisekunden», erklärt er – Zeiteinheiten ab sieben Millisekunden nimmt das geschulte Ohr bereits wahr. Eine Herausforderung für den Steuerungsfachmann.

Lokale Eigenheiten als Stolpersteine

Die SBB-Textbausteine liefert das Tonstudio Audioworks aus Liebefeld. Judith Schwaller sorgt hier dafür, dass das Ausgangsmaterial stimmt. Dabei gibts mitunter Probleme: Das sanktgallische Uzwil ist in der Betonung kein *«wil»* und Gossau/SG spricht sich lokal trotz des Doppel-s mit einem langen *«o»*. Für Dagmarsellen, so hat Rolf Röthlisberger gelernt, gebe es je nach Ortsteil unterschiedliche Aussprachen und Betonungen. Und wie sprechen wir in der Deutschschweiz *«Lausanne»* aus? Bestimmt nicht so, wie die Zugstimme, die das Wort am Ende betont.

Um Nachbesserungen komme man nicht herum, räumen alle Beteiligten ein. Inzwischen wurde der Speisewagenhinweis neu aufgenommen, in diesen Wochen wird man ihn in den Zügen hören, doch bis er überall aktualisiert ist, wird es dauern. Rolf Röthlisberger muss die neuen Bausteine in jeder Zugskomposition einzeln aufspielen – das sind allein im Fernverkehr 300 Kompositionen, 2500 insgesamt. Erst der neuesten Zugsgeneration, dem *«Flirt»* und der künftigen Zürcher S-Bahn, können die Ansagen per Funk überspielt werden. Kein Wunder sind die Ansagen von der übrigen SBB-Design-Perfektion noch einiges entfernt. →

→ Auch Tonfachmann Johannes Widmer weiss, wieso die Produktion neuer Ansagen aufwändig ist. In seinem Studio in St. Gallen entstehen ebenfalls Textmodule für Transportunternehmen, allerdings nicht jene für die SBB. Er stellt bei Transportunternehmen einen hohen Beratungsbedarf fest. Zuerst gelte es, die Verantwortlichen davon zu überzeugen, Profistimmen zu verwenden. «Dann ist jede Ansage in der Schweiz eine Gratwanderung zwischen Bühnendeutsch und Dialekt.» Ist der Entscheid für Hochdeutsch gefallen, beginnt die Suche nach dem Dialektanteil in einer Stimme. Schnelle, ‹Hannoveraner-deutsche› Ansagen kommen in der Schweiz nicht in Frage, sie würden als arrogant empfunden. Widmer sucht unter den über 500 Profis jemanden, der die Anforderungen erfüllt – eine Suche, die nicht immer einfach ist. «Wer derart oft zu hören ist, bekommt vom Werbemarkt kaum mehr Aufträge, denn eine Bahnhofs-, Zugs- oder die Combox-Stimme wird von keiner Agentur mehr für die Werbung gebucht», weiss Widmer. Zwar werden Aufträge für öffentliche Ansagen relativ gut bezahlt, aber fünf bis sieben Jahre keine kommerziellen Aufträge zu bekommen, ist für Sprecherprofis trotzdem wirtschaftlich hart. Judith Schwaller von Audioworks kann diese Erfahrung allerdings nicht teilen: Öffentliche Stimmen seien – so stellt sie fest – sehr begehrte.

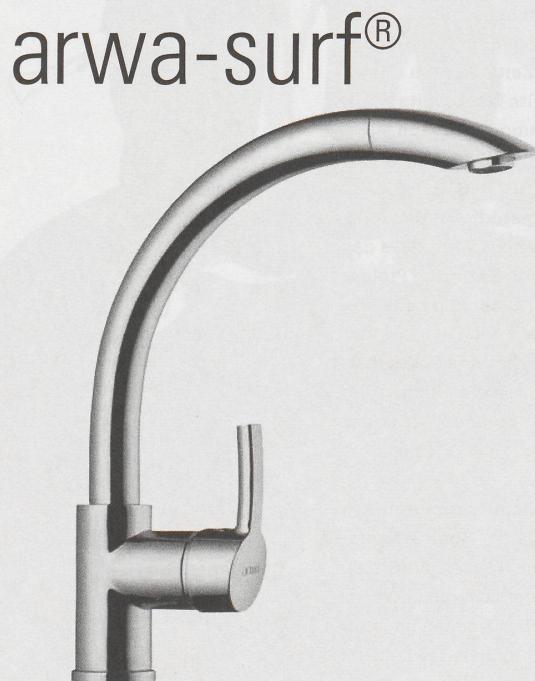
Den richtigen Moment erwischen

Eine weitere technische Hürde bildet die Lautsprecheranlage – vor allem auf dem Perron. «Wir sind daran, unser neues Akustikkonzept fertig zu stellen, und werden dann die Beschaffung neuer Lautsprecher und Verstärker ausschreiben», kündigt Ivo Lenherr an, bei den SBB für den ‹Zugang zur Bahn› zuständig. Das Konzept will erreichen, dass die Durchsagen auf dem Perron just dann erfolgen,

wenn die Leute ausgestiegen sind. Zugsabfahrten sollen zu einem genau festgelegten Zeitabstand vor dem Start durchgegeben werden und insgesamt werde die Durchsagenflut reduziert. «Wir wissen, dass heute die akustische Belästigung zu intensiv ist», so Lenherr.

Zum technologischen Sprung angesetzt

Das Konzept deckt alle Eventualitäten ab: den regulären Normalbetrieb ebenso wie Verspätungen oder gar grosse Ereignisse. «Der Stromausfall letztes Jahr war uns da eine Lehre», so Ivo Lenherr. Allerdings werden die Regionalbahnhöfe nicht gleich behandelt wie die Grossbahnhöfe, auf denen die Ansagen nach wie vor live erfolgen sollen. In rund fünf Jahren soll vieles besser sein. Durchsagen und optische Perron-Anzeigen werden regionenweise modernisiert, verspricht SBB-Fachmann Ivo Lenherr. Sie werden dann vom Computer gesteuert und dieser kann den Soll-Fahrplan mit dem Ist-Zustand vergleichen. Die Verspätungsansagen werden dann wirklich stimmen und dank LCD-Technik – wie sie bei den Anzeigen der Stadtbahn Zug bereits umgesetzt ist und auch in den neuen Zürcher S-Bahn-Doppelstöcker eingebaut wird – können auch mehr Informationen angezeigt werden, das allerdings nur draussen, noch nicht im Zug drin. Ivo Lenherr spricht vom «technologischen Sprung», der Akustik, Inhalt der Durchsagen und dynamische Anzeigetafeln deutlich verbessern werde. Und geprüft wird gleich auch noch, ob gegen die Depression auf dem windigen Perron der halbverlassenen Regionalbahnhöfe zur Überbrückung der Wartezeiten nicht ein Musikteppich gelegt werden soll, wie wir ihn aus U-Bahn-Stationen der Grossstädte kennen. «Soundscapes», lokal angepasste Ton-Landschaften, würden diskutiert, versichert Ivo Lenherr, «kein Hardrock». •



Für Menschen mit ausgeprägtem Sinn für Ästhetik. Mit der integrierten Mengenbremse können bis zu 40% Wasser gespart werden. Bedienungsanordnung wahlweise links, rechts oder vorne positionierbar. Telefon 044 878 12 12, www.arwa.ch

Wenn Architekten wählen können.

arwa
of Switzerland



► Lösungen für fordernde Architekten

Ihre Vision ist unsere Herausforderung. Dazu entwickeln wir permanent neue Lösungen, wie z.B. das Minergie-Modul-System „Vision 3000“, welches durch extrem schlanke Profile besticht.

► Kontaktieren Sie uns!

ERNE
fenster + fassaden

ERNE
Werkstrasse 3
5080 Laufenburg

Tel. 062 869 81 81
Fax 062 869 81 00
www.erne.net