



(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2013 210 956.3**

(22) Anmeldetag: **12.06.2013**

(43) Offenlegungstag: **16.10.2014**

(51) Int Cl.: **G06Q 10/04 (2012.01)**

(66) Innere Priorität:
10 2013 205 634.6 28.03.2013

(71) Anmelder:
Siemens Aktiengesellschaft, 80333 München, DE

(72) Erfinder:
**Porsch, Roland, 95469 Speichersdorf, DE;
Jardak, Christine, 80337 München, DE; Ramirez,
Alejandro, 80797 München, DE; Last, Holger,
80796 München, DE**

(56) Ermittelter Stand der Technik:

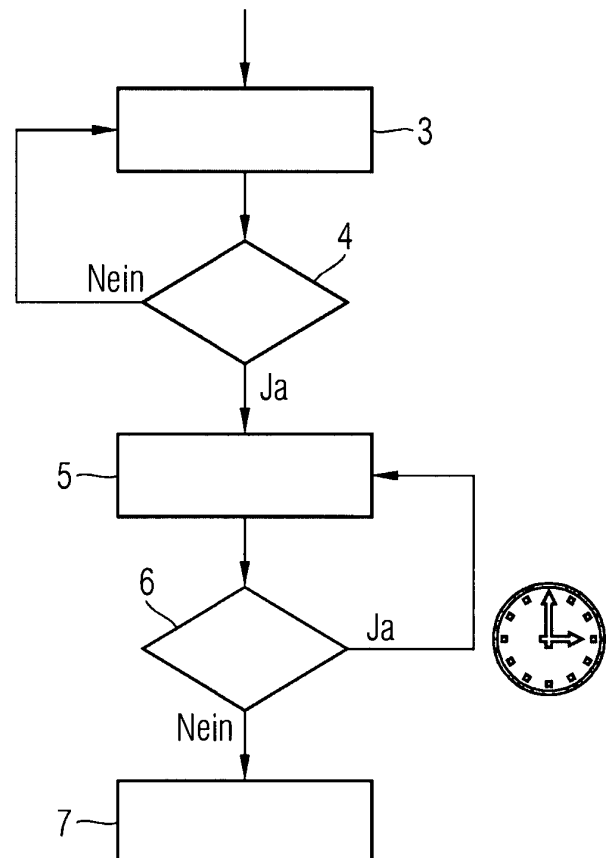
**DE 199 18 705 A1
DE 10 2009 041 002 A1**

Prüfungsantrag gemäß § 44 PatG ist gestellt.

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Verfahren zur Information für Betreuer von Bahnreisenden**

(57) Zusammenfassung: Verfahren zur Information eines Betreuers und/oder eines zentralen Diensts über einen Bahnreisenden, wobei der Bahnreisende bei einem Kauf oder einer Bestellung einer Fahrkarte zusätzlich die Benutzung einer Anwendung bucht, eine Identifizierungsnummer für den Zugriff auf die Anwendung erhält, die sowohl auf der Fahrkarte vermerkt ist, als auch dem Betreuer und/oder dem zentralen Dienst übermittelt wird, so dass der Betreuer und/oder der zentrale Dienst in Echtzeit mit sämtlichen Ereignissen während der Reise des Bahnreisenden bis zum Zielbahnhof versorgt wird, so dass der zentrale Dienst den Bahnreisenden bei besonderen Ereignissen, wie Umsteigen, unterstützt.



Beschreibung

[0001] Der öffentliche Nahverkehr nimmt eine immer größere Bedeutung ein. Insbesondere Kinder, ältere Menschen und Menschen mit einem Handicap reisen häufig mit den öffentlichen Nahverkehrsmitteln. Gleichzeitig ist dieser Kundenkreis für die Abholung am Zielbahnhof jedoch auf Dritte angewiesen. Dazu sind bestimmte Informationen über Ankunftszeit, Bahnsteig, Verzögerung oder sonstige Änderungen im Reiseplan des abzuholenden Reisenden notwendig.

[0002] Bisher können sich Betreuer lediglich über öffentliche Informationsquellen wie beispielsweise das Internet informieren und sind darauf angewiesen, die Informationen zyklisch abzurufen. Die Informationen im Internet sind manchmal nicht aktuell. Sind beispielsweise die abzuholenden Personen zur Änderung ihres Reiseplanes gezwungen, so werden die Informationen über den Reiseablauf sehr kompliziert.

[0003] Hilfssysteme verschiedener Art sind langläufig bekannt. Der Erfolg solcher Systeme beruht auf deren einfacher Bedienung durch den Kundenkreis. Eine hohe Anzahl von Benutzern wird dadurch erreicht, dass bestimmte Unterstützungssysteme angenommen und verbreitet werden. Wesentlich dafür ist die Vielseitigkeit eines Systems, sodass insgesamt eine interessante Dienstleistung geschaffen wird und insbesondere unterschiedliche Altersklassen der Gesellschaft angesprochen werden, beispielsweise Kinder und ältere Leute. Aktuelle Anwendungen erfordern sowohl Kenntnisse der Funktion von intelligenten Geräten wie Telefon oder Rechner, als auch bestimmte Kenntnisse im Internet. Dabei ist jede einzelne Anwendung auf einen bestimmten Dienst ausgerichtet, wobei insbesondere Angebote, Bestellungen oder Online-Zahlungen getätigt werden. Menschen mit wenig technischer Erfahrung können aus solchen intelligenten Systemen keinen Nutzen ziehen.

[0004] Es ist bekannt, die Position von Benutzern bestimmter Geräte festzustellen. Beispielsweise existieren bereits Anwendungen, welche über bestimmte Rechner, wie intelligente Telefone, beispielsweise auf das GPS, Global Positioning System, zugreifen können. Diese Daten können darüber hinaus an weitere Systeme weitergeleitet werden. Diese können in der einfachsten Art weitere intelligente Telefone oder über das Internet erreichbare Computer sein.

[0005] Bestehende Systeme sind typischerweise Einzelanwendungen, bei welchen wichtige Funktionen fehlen. Beispielsweise wird bei sämtlichen Diensten der Ort des Benutzers des elektronischen Gerätes angegeben; bei einigen ist ein ereignisbasiertes Warnsystem möglich; und sehr wenige ermöglichen im Notfall die Abholung einer Person.

[0006] Ein wesentlicher Nachteil, beispielsweise bei GPS, besteht darin, dass dieses System innerhalb eines Gebäudes oder einer anderen Struktur nicht funktionsfähig ist. Es existieren zwar einige Anwendungen für intelligente Telefone, welche unter Verwendung von WLAN-Anschlusspunkten in der Umgebung einen Ort erkennen. Dies ist jedoch sehr ungenau und erfordert in der Regel eine Umgebung, in der der genannte WLAN-Anschlusspunkt abgebildet ist.

[0007] Andererseits werden Reisende mit assistierenden Anwendungen für intelligente Telefone versorgt, welche durch die Reisenden direkt verwendet werden. Damit können einige Informationen bereitgestellt werden, wie Zugverbindungen, erwartete Verzögerungen und Kartenkauf.

[0008] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine umfassende Absicherung eines oder mehrerer Bahnreisenden, wie Kinder oder ältere Personen, bereitzustellen, so dass diese während des Reiseverlaufes betreut sind und am Endbahnhof abgeholt werden.

[0009] Die Lösung dieser Aufgabe geschieht durch die jeweilige Merkmalskombination eines unabhängig formulierten Patentanspruchs.

[0010] Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass durch eine aktive Information an den Betreuer oder an einen zentralen Dienst die Abholung oder die Versorgung eines Bahnreisenden erleichtert oder sogar erst ermöglicht wird. Zudem kann der zentrale Dienst beauftragt werden. Es wird beschrieben, inwieweit entfernt wohnende Verwandte Gebrauch von einem Assistenzsystem machen können, um Bahnreisende abzusichern, damit insbesondere für Kinder oder ältere Leute die Reise von Tür zu Tür oder entsprechend einer zeitlichen Planung gut verläuft. Das System benötigt wenig Zugriff; so ist z.B. für manche Merkmale des Systems keine Bedienung durch den Bahnreisenden notwendig.

[0011] Die Erfindung beschreibt ein Verfahren, bei dem der Bahnreisende der abgeholt werden möchte, dieses in einem System hinterlegt und einen Betreuer auswählt und diesem eine Identifizierungsnummer, die anfangs auch anonymisiert sein kann, d.h. zunächst nur dem Bahnreisenden entsprechend seiner Fahrkarte zur Verfügung steht, bereitstellt. Der Betreuer wird damit berechtigt über Ereignisse während des Reiseverlaufes informiert zu werden. Alternativ oder zusätzlich kann ein zentraler Dienst informiert werden, welcher eine Betreuung während der Bahnfahrt ausführt.

[0012] Die Erfindung geht davon aus, dass eine Person eine bestimmte Bahnreise antreten will. Diese Person, die ein intelligentes Telefon, auch als Smartphone bezeichnet, oder ein Gerät, welches seine ei-

gene Position übermitteln kann, besitzen kann, kann jedoch im Wesentlichen nur damit telefonieren.

[0013] Bei der Buchung oder Bestellung einer Fahrkarte für eine Bahnreise wird der Fahrkarte, falls die Option der Nachverfolgung und Bestimmung eines Abholenden mit der Nennung eines zentralen Dienstes, gewählt wird, eine bestimmte Identifizierungsnummer zugeordnet. Die Identifizierungsnummer, die auch anonymisiert sein kann, reicht der Bahnreisende an den von ihm ausgewählten Betreuer und den zentralen Dienst weiter. Damit hat der Betreuer oder der zentrale Dienst Zugang zu einem Dienst, der von einem entsprechenden Bahnunternehmen oder einem Reiseunternehmen oder einem beauftragten Netzbetreiber zur Verfügung gestellt wird, soweit Personen bezogene Daten geschützt sind.

[0014] Dabei werden dem Betreuer oder dem zentralen Dienst aktiv Reisedaten des Bahnreisenden verfügbar gemacht. Dies setzt voraus, dass beim Kauf oder bei der Bestellung der Fahrkarte der Bahnreisende an einem Verfahren teilnimmt, welches den Bahnreisenden nachverfolgt. Dies geschieht in der Regel durch ein zugleitendes oder in einem Bahnhof wirksames Ortungsverfahren. Weiterhin ist eine Entscheidung notwendig, dass die Reiseinformationen einer dritten Person, insbesondere einem Betreuer des Bahnreisenden am Endbahnhof der Reise, zugänglich gemacht werden.

[0015] Geschieht die Nachverfolgung durch die Ortung eines mobilen Endgerätes, so muss die Identifikationsnummer entsprechend der Fahrkarte auf dem entsprechenden Endgerät bekannt sein. Andererseits kann entschieden werden, dass eine Nachverfolgung durch die Abstempelung der Fahrkarte während der Bahnreise erfolgen kann.

[0016] Bei der Anmeldung beim Fahrkartenkauf kann weiterhin angegeben werden, welche Person als Betreuer beziehungsweise welcher Personenkreis des zentralen Dienstes oder welche Hilfsperson informiert werden soll. So kann beispielsweise angegeben werden, zu welchen Ereignissen eine Information ausgegeben werden soll. Beispiele hierfür sind Änderungen im Reiseablauf, Verspätungen, Gleisänderungen, Berücksichtigung einer Vorlaufzeit vor dem Eintreffen in einem Bahnhof, Hilfe beim Umsteigen, etc.

[0017] Die bei einer Reise in der bisher verstrichenen Zeit ermittelten Daten werden auf einem zentralen System mit den dortigen Informationen über den Reiseplan verglichen. Beim Eintreten eines oder mehrerer Ereignisse kann der Betreuer über ein festgelegtes Informationsmittel eine Information erhalten. Weiterhin können Informationen auch erfolgen, wenn keine Änderungen im Reiseablauf, bezogen auf einen Reiseplan, vorliegen.

[0018] Dabei ist es besonders vorteilhaft, falls eine Anwendung von einem entsprechenden Bahnunternehmen, einem Reiseunternehmen oder von einem beauftragten Netzbetreiber zur Verfügung gestellt wird. In solchen Fällen ist das entsprechende Ortungssystem in seiner Ausdehnung begrenzt, steht jedoch regelmäßig, d. h. auch in Gebäuden, zur Verfügung.

[0019] Die Nachverfolgung einer Person kann in vorteilhafter Weise unter Ausnutzung eines Smartphones oder allgemein eines Gerätes, welches seine eigene Position übermitteln kann, geschehen, wobei der Bahnreisende das Gerät mitführt. Alternativ kann die Ortung des Bahnreisenden durch die Abstempelung einer Fahrkarte konstruiert werden.

[0020] Informationen an den Betreuer können beispielsweise durch Telefon, SMS, E-Mail oder Soziale Netzwerke erfolgen. Hervorgehobene wesentliche Ereignisse während der Fahrt beziehungsweise wesentliche Änderungen im Reiseplan, die durch den Bahnreisenden selbst oder durch die Bahn oder ein Reiseunternehmen verursacht sind, können anhand der Nutzung einer Anwendung vorteilhaft dem Betreuer oder dem zentralen Dienst signalisiert werden.

[0021] Dem Benutzer der Anwendung sind dabei Reisedaten des Bahnreisenden, wie die Sitzplatzreservierung, Ereignisanzeige, sowie Nachverfolgung des Bahnreisenden zugänglich.

[0022] Zur Sicherheit kann eine Identifikationsnummer, die mit der Fahrkarte ausgegeben wird, eine maximale Gültigkeitsdauer aufweisen, die beispielsweise bei 24 Stunden ab Reiseantritt liegt.

[0023] Zusätzliche Informationen hinsichtlich verschiedener Dienste können die Nachverfolgung eines Bahnreisenden durch einen Betreuer, beispielsweise einen Verwandten, vereinfachen und komfortabel ausgestalten. Zu nennen sind hier die Bestellung einer bestimmten Speise für den Bahnreisenden durch den Betreuer oder eine Online-Bezahlung für in Anspruch genommene Dienste.

[0024] Durch die Betätigung einer speziellen Funktion am Smartphone kann der Bahnreisende aktiv über ein Dialogfenster oder passiv über seinen Sitzplatz eine Bestätigung abgeben, sodass der Betreuer weiß, dass der Bahnreisende an Bord Platz genommen hat.

[0025] Besonders vorteilhaft ist, dass Informationen über bevorstehende Ereignisse zuverlässig an den Abholenden weitergegeben werden können.

[0026] Vorteilhaft ist, dass im Falle einer versäumten Anschlussverbindung sämtliche weiteren möglichen Verbindungen aufgelistet werden, sodass Alternativen sichtbar werden.

[0027] Am Smartphone eines Bahnreisenden können in vorteilhafter Weise eine einzige Kurzwahltaste oder mehrere Kurzwahltasten programmiert werden, mit denen beispielsweise der Betreuer oder ein zentraler Dienst angewählt werden können.

[0028] Durch die Erfindung wird eine Unterstützung bei einer Bahnreise durch aktive Verfolgung eines Bahnreisenden ermöglicht, basierend auf dem Zugriff auf eine mit dem Kauf ebenfalls gebuchte Anwendung, welche es erlaubt Informationen entweder an Personen die den Bahnreisenden abholen oder an einen zentralen Betreuungsdienst zu liefern. Die Anwendung ist eng mit den Zugdaten verbunden. Insbesondere ist eine Interaktion in beiden Richtungen zwischen dem Bahnreisenden und dem, der Zugriff auf die Reiseinformationen hat, möglich. Der entfernte Anwender kann, falls notwendig, in einen Reiseplan eingreifen.

[0029] Ein wesentlicher Vorteil besteht in der einfachen Verbindung zwischen dem Bahnreisenden und dem Betreuer oder dem zentralen Dienst, wobei lediglich die Identifikationsnummer jeweils entsprechend der Fahrkarte auszutauschen ist.

[0030] Im Folgenden werden anhand der schematischen die Erfindung nicht einschränkenden Figuren Ausführungsbeispiele beschrieben:

[0031] Fig. 1 zeigt den Entscheidungsablauf zu Beginn der Reise,

[0032] Fig. 2 zeigt die weitere Handhabung des gebuchten Betreuungsdienstes.

[0033] Die Fig. 1 und Fig. 2 zeigen zusammen ein frei gewähltes Ablaufdiagramm, womit ungefähr der Ablauf eines Reiseplans eines Bahnreisenden dargestellt wird, wobei die Unterstützung durch einen Betreuer beim Kauf der Fahrkarte positiv entschieden werden kann.

[0034] Die Reise des Bahnreisenden beginnt entsprechend Fig. 1 mit der Buchung 1, wobei rechtzeitig die Entscheidung getroffen wird, ob die Benutzung oder der Zugriff auf einen Dienst zusätzlich gebucht wird oder nicht. Dabei wird prinzipiell entschieden, ob die Betreuung 2 mit entsprechenden Merkmalen für Betreuer oder zentrale Betreuungsdienste in Anspruch genommen wird oder nicht. Ist dies nicht der Fall, so würde damit die Erfindung nicht angewandt. Das Verfahren leitet entsprechend Fig. 2 direkt zum Ende 7.

[0035] Fällt die Entscheidung für eine Betreuung 2 mit der Versorgung von Dienstmerkmalen positiv aus, so wird die Authentifizierung 3 durch Prüfung der Identifizierungsnummer, die bei der Buchung ausgegeben wurde, mit der Eingabe 4 der entsprechenden

Nummer durchgeführt. Im Anschluss daran besteht die Möglichkeit über Ereignisse während der Reise des Bahnreisenden informiert zu werden. Notwendig dafür ist eine entsprechende Authentifizierung, die bei jedem Zugriff 5 auf einen dienst abgefragt werden kann. Dabei kann regelmäßig die Gültigkeit 6 der Identifizierungsnummer abgefragt werden. Bei weiterhin vorliegender Gültigkeit 6 wird der Zugriff 5 ermöglicht. Andernfalls endet das Verfahren am Ende 7.

[0036] Im Gegensatz zu bisherigen Systemen können durch die Erfindung aktive Reiseinformationen bereitgestellt werden, sodass ein Bahnreisender während der Reise bei besonderen Ereignissen unterstützt wird, und zum Schluss der Reise von einer entsprechenden Person abgeholt werden kann.

[0037] Der einfachste Fall besteht darin, dass bei dem Kauf oder der Buchung einer Fahrkarte durch eine Person die eine Bahnreise wünscht gleichzeitig der Zugriff auf eine Anwendung gebucht wird. Mit der Übermittlung der zugehörigen Identifikationsnummer an einen Betreuer des Bahnreisenden am Zielbahnhof, erhält dieser die Berechtigung sämtliche Ereignisse während der Reise des Bahnreisenden bis zum Zielbahnhof zu erhalten oder abzurufen. Wird weiterhin ein zentraler Betreuungsdienst durch Erhalt der Identifizierungsnummer in die Lage versetzt, auf die Anwendung zuzugreifen, so gelten die gleichen Rahmenbedingungen. Da der zentrale Betreuungsdienst jedoch bei besonderen Ereignissen während der Bahnfahrt gefordert ist, kann bestimmt werden, bei welchen Ereignissen dieser zentrale Betreuungsdienst informiert wird. Besondere hier zutreffende Ereignisse sind beispielsweise Umsteigen zwischen unterschiedlichen Gleisen oder Bahnhöfen oder Ähnliches.

[0038] Eine zusätzliche Ausgestaltung sieht vor, dass ein Betreuer zum Erhalt der Reiseinformation vom Bahnreisenden als „Bevollmächtigter“ bezeichnet wird. Dies würde ihm automatisch Zugang zu den Reiseereignissen gewähren ohne dass die Identifikationsnummer erforderlich ist.

[0039] Es besteht jeweils die Möglichkeit auf eine Anwendung zuzugreifen und sich entsprechend zu authentifizieren, beispielsweise indem man eine Identifizierungsnummer anwendet. Somit kann den einzelnen Ereignissen auf der entsprechenden Reise in Echtzeit gefolgt werden.

[0040] Im Zusammenhang mit einer Sitzbelegung, die durch entsprechende Hardware festgestellt wird, kann beispielsweise durch ein Dialogfenster am Smartphone eine Bestätigung zwischen einem Betreuer oder einer betreuenden Person und dem Bahnreisenden stattfinden, sodass festgestellt wird, dass

der richtige Bahnreisende auf dem richtigen Sitz Platz genommen hat.

[0041] Ebenso kann als ein wesentliches Merkmal herausgegriffen werden, dass die Zeit bis zu einem besonderen Ereignis, wie beispielsweise Erreichen eines Bahnhofes oder Ähnliches, dem Betreuer oder einer betreuenden Person signalisiert wird.

[0042] Es ist ebenfalls möglich bei Kenntnis der Speisekarte ein ausgewähltes Menü für den Bahnreisenden zu bestellen und dieses online zu bezahlen. Darüber hinaus kann bestimmt werden, dass das Menü zu einem bestimmten Sitzplatz gebracht wird.

[0043] Ein Nachverfolgungssystem, welches auf den Bahnreisenden gerichtet ist, kann während der gesamten Reise aktiviert sein. In der Regel wird kein globales Positionierungssystem eingesetzt, sondern es wird auf lokale Methoden zurückgegriffen. Dazu muss insbesondere das System eines Zuges seine eigene Position an den verwendeten Dienst mitteilen. Die Ermittlung der Zugposition geschieht beispielsweise durch GPS. An einem Bahnhof kann eine entsprechende Abdeckung durch WLAN für eine weitere Verbindung vorhanden sein. Es ist jederzeit möglich eine oder mehrere Kurzwahl Tasten auf dem Smartphone eines Bahnreisenden mit Hilfelefonnummern oder Notrufnummern zu programmieren. Darin kann auch die Telefonnummer des Betreuers oder des zentralen Betreuungsdienstes enthalten sein.

[0044] Insgesamt können Kinder, ältere Leute, körperlich behinderte oder andere Personengruppen die Hilfe benötigen, während einer Bahnreise betreut beziehungsweise begleitet zu werden.

[0045] Folgende Begriffe werden gleichbedeutend verwendet:

Intelligentes Telefon – Smartphone,
Anwendung – App,
Nachverfolgung.. – Tracking,
Kurznachricht – SMS.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Information eines Betreuers und/oder eines zentralen Diensts über einen Bahnreisenden, wobei
– der Bahnreisende bei einem Kauf oder einer Bestellung einer Fahrkarte zusätzlich die Benutzung eines Dienstes zur Nachverfolgung bucht,
– eine Identifizierungsnummer für den Zugriff auf den Dienst zur Nachverfolgung erhält, die sowohl auf der Fahrkarte vermerkt ist, als auch dem Betreuer und/oder dem zentralen Dienst übermittelt wird,
– so dass der Betreuer und/oder der zentrale Dienst in Echtzeit mit Informationen über sämtliche Ereignisse

während der Reise des Bahnreisenden bis zum Zielbahnhof versorgt wird,
und

– so dass der zentrale Dienst den Bahnreisenden bei besonderen Ereignissen, wie Umsteigen, unterstützen kann.

2. Verfahren nach Anspruch 1, wobei eine Initialisierung der Nachverfolgung des Reisenden durch die Abstempelung der Fahrkarte durch einen Zugbegleiter oder durch Bahnpersonal am Bahnhof erfolgt.

3. Verfahren nach Anspruch 1, oder 2, wobei der Bahnreisende in Besitz eines Geräts, welches seine eigene Position übermitteln kann, oder eines intelligenten Telefons ist und mit der Identifizierungsnummer die gleichen Informationen erhält wie der Betreuer oder der zentrale Dienst.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–3, wobei der Dienst zur Nachverfolgung von einem Bahnunternehmen, einem Reiseunternehmen oder einem davon beauftragten Netzbetreiber zur Verfügung gestellt wird.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–4, wobei eine Nachverfolgung des Reisenden durch die jeweilige Positionsangabe des Geräts, welches seine eigene Position übermitteln kann oder des intelligenten Telefons geschieht.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–5, wobei wesentliche Informationen an den Betreuer, wie ein verpasster Anschluss, eine Verspätung, eine Gleisänderung oder Ähnliches, durch einen automatischen Anruf, eine Kurznachricht, eine elektronische Post oder Soziale Netzwerke, übermittelt werden.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–6, wobei wesentliche Änderungen im Reiseplan durch den Bahnreisenden selbst oder durch das Bahn- oder Reise-Unternehmen als Information auf die Anwendung gelegt werden.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–7, wobei durch die Benutzung der Anwendung dem Betreuer sämtliche Reisedaten des Bahnreisenden wie Sitzplatzreservierung, Ereignisanzeige sowie Nachverfolgung des Bahnreisenden zur Verfügung stehen.

9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–8, wobei eine Identifizierungsnummer ab Reisebeginn mindestens 12 Stunden Gültigkeit hat.

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–9, wobei zusätzliche Informationen hinsichtlich Verpflegung oder Online-Bezahlung oder anderer Dienstleistungen zur Verfügung stehen.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–10, wobei der Bahnreisende aktiv über ein Dialogfenster oder passiv über seinen Sitzplatz eine Bestätigung abgeben kann, sodass der Betreuer weiß, dass der Bahnreisende an Bord Platz genommen hat.

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 2–11, wobei der Bahnreisende über bevorstehende Ereignisse wie ein Umsteigen, Aussteigen, eine Wartezeit oder eine Anschlussverbindung mit ausreichender Vorlaufzeit informiert wird.

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–12, wobei im Fall einer versäumten Anschluss-Verbindung eine Anzeige von möglichen alternativen Verbindungen zur Verfügung gestellt wird.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–13, wobei zur Nachverfolgung des Bahnreisenden ein lokales Nachverfolgungssystem im Zug und ein Bahnhofs-Nachverfolgungssystem im Bahnhof zur Verfügung stehen.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–14, wobei am intelligenten Telefon des Bahnreisenden eine Kurzwahl mit der Telefonnummer des Betreuers oder des zentralen Dienstes eingerichtet ist.

16. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–15, wobei als Dienstleistung ein Abholservice für Bahnreisende mit körperlicher Einschränkung als eigener Dienst angeboten wird.

17. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–16, wobei der Betreuer oder der zentrale Dienst den Reiseplan des Bahnreisenden anpassen kann.

18. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–17, wobei der Betreuer ein Taxi für den Bahnreisenden bestellt.

19. Verfahren nach einem der Ansprüche 1–18, wobei der Bahnreisende in Besitz eines intelligenten Telefons ist und mit der Identifizierungsnummer auf eine entsprechende Anwendung zugreifen kann.

Es folgt eine Seite Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

FIG 1

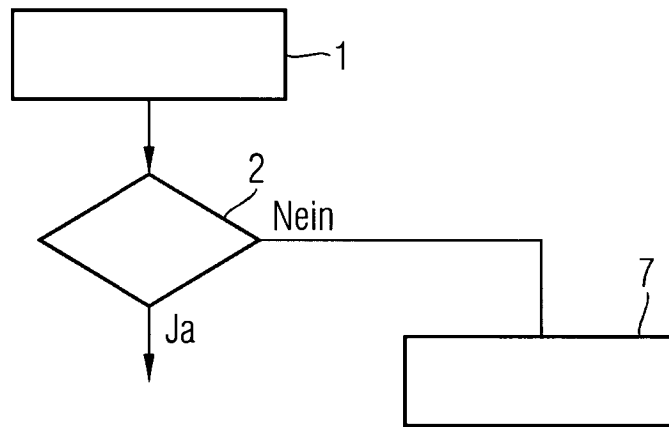


FIG 2

