

Wem die Stunde schlägt

Die gute Ablesbarkeit und intuitive Erfassung der klassischen Bahnhofsuhr sollte nicht unterschätzt werden. Sie besitzt hohes Potenzial zum Aufbau einer vertrauten Corporate Identity, um einen positiven Imagetransfer – nicht nur in Richtung Pünktlichkeit – auszulösen.

Der Vertriebsingenieur hetzt die Treppe zum Bahnsteig hoch. Wie spät ist es genau? Schaffe ich den Zug noch? Die Mutter mit den beiden kleinen Kindern stellt sich die gleiche Frage: Die Verabschiedung bei Oma und Opa hat so lange gedauert, man sieht sich ja so selten. Natürlich haben beide ein Handy in der Tasche und eine Uhr am Handgelenk. Aber manchmal ist eben kaum Zeit, inne zu halten, Tasche und Koffer abzustellen, um das Handy herauszukramen. Bahnhofsuhren, weithin sichtbar, sind dann sehr wertvoll. Auch, weil deren Zeit verbindlich gilt.

17.000 Uhren als Back-up-System

Exakte Zeitmessung und Pünktlichkeit sind bei einem dynamischen Mobilitätssystem wie der Bahn grundlegende Voraussetzung für den Betrieb. So grundlegend, dass die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bis heute vorschreibt: »Die Betriebsbeamten sind verpflichtet, für die sichere und pünktliche Durchführung des Eisenbahnbetriebs zu sorgen. Sie haben, soweit erforderlich, eine richtigzeigende Uhr zu tragen.« Die Sache mit der Pünktlichkeit gilt natürlich auch für die Fahrgastseite. Und um die Kunden zu informieren, betreibt die Bahn etwa 17.000 Uhren auf den Bahnhöfen.

Bei der Mehrzahl der von der DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfe soll die klassische Bahnsteiguhr langsam aussterben.
Foto: Bürk Mobatime

Früher, als es bis zu 60 Zeitzonen in Deutschland gab, waren abgestimmte Uhren Grundvoraussetzung für den geregelten Betrieb, heute dienen die Uhren ausschließlich der Fahrgastinformation, ließ eine Sprecherin wissen, für den Bahnbetrieb besitzen die Uhren keine Relevanz mehr. Allenfalls als Back-up-System, falls andere Systeme ausfallen, seien die Bahnhofsuhren denkbar. »Es sind ca. 17.000 Uhren an Bahnhöfen und Verkehrsstationen der DB Station&Service AG angebracht. Dies in einseitiger, doppelseitiger Ausführung und in anderen Anlagen integriert. Aufgrund der dynamischen Schriftanzeiger an mittleren und kleinen Stationen werden keine neuen Uhren mehr an Kleinstationen aufgebaut«, heißt es in einer Stellungnahme weiter.

Kleinere Stationen, das sind die Haltepunkte der Kategorie 6 und 7, während die Bahnhofsuhr in den Bahnhofskategorien 1 bis 5 erhalten bleiben soll. Die Bahn hat ihre Haltestellen klassifiziert: 21 Bahnhöfe gehören als Knotenpunkte mit teilweise internationaler Bedeutung der Kategorie 1 an. Die 87 Bahnhöfe der Kategorie 2 sind häufig wichtige Zustiegspunkte für den Fernverkehr oder Schnittstellen zu den großen Flughäfen und Hauptbahnhöfen größerer Städte. 239 Bahnhöfe kleinerer bis mittlerer Städte bilden die Klasse 3. Rund 630 Bahnhöfe sind der Kategorie 4 zugeordnet. Hier finden sich Bahnhöfe in Ballungsräumen wieder, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind daher häufig Pendler.

Die ca. 1000 Bahnhöfe der Kategorie 5 beinhalten Stationen kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe. Das bedeutet: Bei der Mehrzahl der von der DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfe soll die klassische Bahnsteiguhr langsam aussterben. Denn die Stationen im ländlichen Raum (Kat. 6) sowie die so genannten Landhalte (Kat. 7) bilden mit 3400 Stationen das Gros. »Die kleineren Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringer Zahl an Reisenden und stellen jedoch die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf »das Notwendige« lässt die Bahn wissen. Eine analoge Uhr zählt dabei offensichtlich nicht zum Notwendigen.

Designklassiker mit hoher Wertschätzung

Das findet etwa Gerd Aschoff, Sprecher des Fahrgastverbandes Pro Bahn, nicht hilfreich. »Die klassische Bahnhofsuhr ist gut lesbar und schafft Identifikation – wenn denn die Züge endlich wieder pünktlicher wären. Natürlich müsse die Bahn, nicht zuletzt dank eines Urteils des Oberverwaltungsgerichts Münster, Informationen etwa über Verspätungen proaktiv kommunizieren, weshalb digitale Laufbänder an Stationen ohne Personal für Durchsagen notwendig sind. Aber das sollte immer parallel zu einer Uhr geschehen. Die klassische Zeigeruhr besitzt als Designklassiker hohe Wertschät-

zung, die Bahn sollte diese Vertrautheit nutzen und die Uhr auch im Sinne einer Corporate Identity einsetzen«, so der Sprecher.

In diesem Sinne äußert sich auch Alexander Drewes, Pro Bahn-Beauftragter für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, der selber stark sehbehindert ist: »Informationssysteme, bei dem sich Sehbehinderte auf Tastendruck Informationen vorlesen lassen können, sind wichtig, aber die Bahn darf die klassische Uhr nicht vernachlässigen. Denn dort ist die Zeit ist viel besser abzulesen als auf den Laufbandanzeigen. Ich bin jedenfalls ein großer Fan der klassischen Bahnhofsuhr.« Die Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten der DB äußert sich in die gleiche Richtung: »Die Auffindbarkeit von Analoguhren ist für sehbehinderte Menschen leichter; wesentlich ist die Anzeige an standardisierter Position, in ausreichender Größe, aus nächster Nähe und aus spitzem Winkel ablesbar und nicht in Laufbandanzeigen.«

Der Konzernvorstand der Deutschen Bahn AG beschloss 2012 die Strategie 2020. Sie basiert auf den drei Säulen: Ökonomie, Ökologie und Soziales. In ihr findet auch das Thema Barriere-

freiheit. Diese nehmen insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Alltagsmobilität und der demografischen Entwicklung einen hohen Stellenwert ein. Seit 2008 bereits gilt die europäische Interoperabilitäts-Spezifikation TSI PRM als das übernationale Regelwerk zur Herstellung von Barrierefreiheit im transeuropäischen Eisenbahnverkehr. Sie definiert Parameter und Anforderungen für den barrierefreien Neu- und Umbau etwa der Bahnhofsinfrastruktur. Rund 25 Parameter, vor allem in Bereich der Zugänglichkeit, werden berücksichtigt – allerdings nicht die Sicht- und Ablesbarkeit von Uhren, sondern lediglich von Wegweisern und Piktogrammen. Hier erscheint die Nachjustierung der Parameter angezeigt.

Ein Symbol für (mehr) Pünktlichkeit

Das Thema Markenbildung und Corporate Identity in Zusammenhang mit dem Designklassiker Bahnhofsuhr – die im übrigen mit leicht geändertem Sekundenzeiger in Form einer Bahnkelle auch in der Schweiz genutzt wird – wird offenbar nicht prioritär verfolgt. Die Frage, die klassische Bahnhofsuhr mit ihrem Wiedererkennungswert in einer digitalisierten

Welt als Marke zu pflegen und unter Umständen als Symbol für die Pünktlichkeit oder die Anstrengungen für mehr Pünktlichkeit zu nutzen und weiter aufzubauen, wurde von der Presseabteilung so beantwortet: »In unserem BahnShop bieten wir mehrere Merchandise-Artikel mit dem Look and Feel der Bahnhofsuhren an. Mir ist nicht bekannt, ob aktuell eine Erweiterung der Produktpalette geplant ist.«

Fazit: Der Wert der klassischen Bahnhofsuhr liegt heute nicht mehr im Betriebsablauf, sondern im Service für Kunden. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels darf die gute Ablesbarkeit und intuitive Erfassung nicht gering geschätzt werden. Für einen großen Teil sehbehinderter Menschen ist die Uhr essentiell für die Zeitwahrnehmung. Als geradezu klassisches Instrument zum Aufbau einer vertrauten Corporate Identity besitzt die Bahnhofsuhr hohes Potenzial, einen positiven Imagetransfer auszulösen. Genaue Zeit steht für Pünktlichkeit. Und was steht schon mehr für Pünktlichkeit als eine seit Jahrzehnten bekannte, mit der Atomuhr in Braunschweig gekoppelte, Bahnhofsuhr?

Stefan Preuß
Freier Fachjournalist



Uhren, Zeitdiensttechnik und Anzeigesysteme für den ÖPNV

- Analog-Innenuhren
- Analog-Außenuhren
- Digital-Innenuhren
- Digital-Außenuhren
- OEM-Uhrwerke
- Computer-Hauptuhren
- MOBALine-Zeitverteilung
- Multisportanzeigen
- LED-Großanzeigen
- Industriedisplays
- Alphanumerische Anzeigetafeln
- Industrieanzeigen für Produktion, Prozesstechnik, Arbeitssicherheit, Transport, Verkehr, Energie und Umwelt
- Zeiterfassung und Zeitwirtschaft
- Zutrittskontrolle
- Zeit-Services: Beratung, Planung und Realisierung

BÜRK MOBATIME GmbH
Postfach 3760 · D-78026 Villingen-Schwenningen · www.buerk-mobatime.de

