

Nicht wegzudenken die Zeigeruhr am Bahnhof

Technisch hochwertige Bahnhuhren, DB-zertifiziert, vom Q1-Lieferanten, mit speziellem Corporate Identity für Bahnbetriebe im Nah-, Regional- und Fernverkehr – genau dies liefert der Uhrenspezialist Bürk Mobatime aus Villingen-Schwenningen.

Reguläre DB-Bahnhofsuhr am Bahnhof Bentheim.

Fotos: Bürk Mobatime

In vielen Ländern der Welt sind analoge Bahnhofsuhren nach wie vor ein kennzeichnendes Merkmal von Bahnhöfen. Die Reisenden sind es gewohnt, auf diesen weithin sichtbaren Zeigeruhren die korrekte Zeit einfach und intuitiv ablesen zu können. Obgleich in heutiger Zeit individuelle Zeitinformationen, z. B. via Mobil- und Smartphone, oder auch digitale Laufbänder an Bedeutung zugenommen haben, ist die traditionelle Zeigeruhr immer noch ein ganz wesentliches Element der modernen Fahrgastinformation.

Dies ist auch unter dem Blickwinkel der Barrierefreiheit zu sehen. So ist zum einen die Auffindbarkeit von klassischen Analoguhren für sehbehinderte Menschen deutlich besser als die der reinen Digitalanzeigen. Wesentlich dabei ist die Platzierung dieser Uhren an standardisierter, gewohnter Position sowie auch deren Größe und die Ablesbarkeit der Zeitinformation aus relativ spitzem Winkel. Doch auch beim Thema Markenbildung und Corporate Identity ist die Bahnhofsuhr – gerade in unserer zunehmend digitalisierten Welt – ein wahrer Designklassiker und löst damit meistens einen positiven Imagetransfer beim Kunden aus.

Doch was verbirgt sich eigentlich aus technischer Sicht hinter einer typischen Bahnhofsuhr – und worin bestehen die Unterschiede zu allgemein im Außenbereich gebräuchlichen Zeitanzeigen? Diese Belange sind z. B. bei der Deutsche Bahn AG, aber auch bei anderen Bahnbetrieben, in einem umfangreichen, technischen Lastenheft geregelt.

Zunächst einmal steht die Zeigeruhr nicht für sich alleine, sondern ist, sozusagen als »analoges Anzeigegerät«, in ein präzises Zeitsystem integriert. Dieses besteht nach traditioneller Bauart aus einem Verbund von Haupt- und Nebenuhren, in dem die DCF- oder GPS-synchronisierte und quarzgestützte Hauptuhr als Steuerelement den zentralen Takt vorgibt. In jüngerer Zeit werden diese Hauptuhren teilweise auch durch IT-Zeitserver ersetzt, wobei die Bahnhofsuhr dann als NTP-Endgerät fungiert. Aus der betrieblichen Praxis langjährig bekannt sind auch autonome DCF- oder GPS-Funkuhren, die damit ohne kabel- bzw. netzwerkgeführte Uhrenanlagen stets die präzise Zeitinformation anzeigen. Zu beachten sind bei dieser Stand-alone-Lösung aber die Umgebungs- und Empfangsbedingungen sowie wirtschaftliche Gesichtspunkte, so dass nach wie vor beide uhrentechni-

schon Varianten wichtig sind. Aus diesem Grund stellen bahntypische Lastenhefte zunächst einmal auf diese systemtechnischen Anforderungen ab. Sie benennen z. B. die geforderten Uhrwerkstypen sowie deren Laufverhalten und Eigenschaften ganz genau. Darüber hinaus werden die notwendigen Uhrenvarianten bzw. -bauformen, Designausprägungen und Befestigungselemente für die Bahn-Außenuhren beschrieben. So gibt es i.d.R. Bahnhofsuhren im Durchmesser 40, 50, 60 und 80 cm, wobei diese Größen dann sowohl in ein- oder doppelseitiger Ausführung zu liefern sind. Für Deckenabhängung, Wand-armmontage oder auch zahlreiche Mastaufhängungen gibt es zudem standardisierte Befestigungselemente, die im Gesamtortiment meistens vorgeschrieben sind.

Das bahnspezifische Regelwerk benennt zudem die anspruchsvollen Anforderungen hinsichtlich Umgebungseinflüssen (z. B. Betriebstemperaturen, Windlasten durchfahrender Züge etc.), der elektromagnetischen Verträglichkeit oder bezüglich anwendbarer elektrotechnischer und sonstiger Normen. In Summe betrachtet gehen diese Vorschriften sowohl mit Blick auf die standardisierte Typen- und Befestigungsvielfalt als auch bei den strengen, bahn-



Bahnhofsgebäude Bentheim mit individualisierter Bahnhofsuhr.

technischen Anforderungen weit über das hinaus, was man im Umfeld von »Allerwelts-Außenuhren« allgemein hin kennt.

Typische Bahnhofsuhren, die nach diesen Regeln entwickelt und gefertigt werden, haben darüber hinaus ein modulares und servicefreundliches Design. Die Grundkonstruktion ist beim Uhrenkörper, bei den Befestigungspunkten und bei den Wand-, Mast- und Deckenpenden so robust gestaltet, dass diese auch im langjährigen Bahnbetrieb den hohen, mechanischen Anforderungen statisch und dynamisch standhält. Dies ist durch aufwändige Windlast-

berechnungen nachzuweisen, was dann auch den Bahnbetreiber bei etwaigen Vorfällen und damit verbundenen Haftungsfragen entlastet.

Zudem legt man Wert auf moderne, energieeffiziente LED-Beleuchtungen, die über die vorgeschriebene Lebensdauer hinweg möglichst wartungsfrei funktionieren. Optional verfügbar sind weiterhin zerstörungssichere Abdeckscheiben, die den früher aufgrund Vandalismus bekannten Wartungs- und Reparaturaufwand bei den Uhren heutzutage auf ein Minimum reduzieren.



Der Vorteil der Standardisierung und Zertifizierung dieser anspruchsvollen Bahnprodukte lässt sich dabei – ausgehend von der erprobten und bewährten Grundkonstruktion – verhältnismäßig einfach auf viele verschiedene Bahnbetriebe und -anwendungen übertragen. So kann der Kunde seine eigenen CI-Designvorgaben bei Außenlackierung, Zifferblatt- und Zeigergestaltung oder auch beim speziellen Logo individuell ohne Probleme einbringen – ob im Fern-, Regional- oder Nahverkehr.

Stephan Herrmann
Bürk Mobatime GmbH