

„Die Bahn“, die nicht die Bahn ist

VON PAUL KRÜGER UND JULIAN NOLTE

Die Werbebotschaften der Deutschen Bahn AG bläuen es uns seit Jahren immer wieder ein: „Die Bahn kommt“, „die Bahn macht mobil“ und so weiter und so fort. Mit einer über jeden Zweifel erhabenen Chuzpe – und von den allermeisten Medien willig-gedankenlos wiedergekaut – unterbreitet der de facto-Staatskonzern seinen suggestiven Allmachtsanspruch auf einen Ausdruck, den die DB AG längst nicht mehr alleine repräsentiert. Denn *die Bahn*, das ist schon lange nicht mehr ausschließlich die Deutsche Bahn AG.

■ DB = die Bahn?

Fast zwanzig Jahre nach den großen Reformen im deutschen Eisenbahnwesen gibt es in den drei Bereichen Fern-, Nah- und Güterverkehr heutzutage mehr oder weniger zahlreiche Wettbewerber, die genauso einen Teil des Systems Schiene repräsentieren und somit auch *die Bahn* sind. Hinzu kommt die Tatsache, dass gerade im Güterverkehr „die (selbsternannte) Bahn“ und deren Unternehmensbereich Schenker einen Großteil ihres Umsatzes gar nicht mehr auf der Schiene, sondern im globalen Speditions- und Logistikgeschäft fernab jeglicher Gleisanlagen erwirtschaften. Doch die fast schon unverfrorene Dreistigkeit, mit welcher der DB-Konzern die Deutungshoheit über *die Bahn* beansprucht, funktioniert: In den Köpfen vieler Bundesbürger ist die Gleichung „*die Bahn* = DB“ fest eingegraben. Wer will es ihnen auch verdenken? Schließlich unterscheidet sich das omnipräsente Unternehmenslogo doch kaum von jenem der früheren Deutschen Bundesbahn, dem einstigen Quasi-Monopolisten, den man in Westdeutschland in der Tat quasi mit *die Bahn* gleichsetzen konnte.

Um das Unternehmenslogo des DB-Konzerns, den sogenannten „Keks“, spielt sich auch eine jüngst entfachte Diskussion ab, die von der Geschäftsführung der Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) angestoßen wurde. Bekanntermaßen beklagt HKX schon seit Längerem mangelnde Wettbewerbsgleichheit auf dem deutschen Schienennetz und das nicht erst seit deren Betriebsbeginn zur Jahresmitte 2012 (der *BAHN-REPORT* berichtete wiederholt). In einer englischsprachigen Pressemitteilung vom 13.09.13 fordert HKX-Geschäftsführerin Eva Kreienkamp daher die vollständige Trennung von Netz und Betrieb und somit die Aufspaltung des integrierten DB-Konzerns. Neben den Schwierigkeiten beim Zugang zum Schienennetz, aber auch zur althergebrachten Vertriebsinfrastruktur schlägt die Kritik eine neue, bislang in der öffentlichen Diskussion kaum beleuchtete Richtung ein. Als höchst problematisch wird die Nutzung ein und desselben Logos durch die Eisenbahninfrastruktur- und die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG identifiziert.⁽¹⁾

(1) siehe http://www.rrdc.com/news_hkx_open_mkt_need_09_13_2013.pdf



Ein offensichtlicher Missstand aufgrund fehlender Regulierung im Bahnsektor ist die gleichzeitige Nutzung des roten DB-„Kekses“ sowohl durch die Verkehrs- als auch durch die Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns. Die gemeinsame Verwendung führt nämlich zu der bizarren Situation, dass an Bahnhöfen und Haltepunkten, an denen nach Wettbewerbsverfahren gar keine Züge der Deutschen Bahn AG mehr halten, nach wie vor der „Keks“ angebracht ist, wie z. B. hier in Laurenburg an der Lahntalbahn. Gleichzeitig fehlen jedoch oftmals ähnlich großformatige Hinweise auf die hier nun tatsächlich verkehrenden Wettbewerbsbahnen. Abhilfe könnte eine neutrale Sektormarke schaffen, die alle Akteure des Schienenverkehrs gleichermaßen repräsentiert.

Foto (vectus VT 261, VEC 25554 Limburg (Lahn) – Koblenz Hbf, 10.10.13): J. Fries

■ Der „Keks“ als Werbung der DB-EIU für DB-EVU

An zahlreichen deutschen Bahnhöfen und Haltepunkten prangt nämlich der große rote DB-„Keks“ als eindeutiges Besitzerkennzeichen von DB Station & Service, der aber gleichzeitig auch einen Hinweis auf die Verkehrsunternehmen der DB AG darzustellen vermag, die dieses Logo ebenso verwenden. Kreienkamp sieht hierin eine versteckte Werbung für die EVU der DB AG, wenn die zu demselben Konzern gehörenden EIU und EVU auch dieselbe Unternehmenskennzeichnung verwenden. Wettbewerbsbahnen müssten eigene Hinweise finanzieren und kämen keinesfalls in den Genuss derartiger Werbung, wie sie die Verkehrsunternehmen der DB durch die Konzernschwwestern Netz und Station & Service erfahren. Letztlich zahlen aber auch die Wettbewerbs-EVU über die Trassenkosten und die Stationspreise die unternehmerische Selbstdarstellung der Infrastrukturunternehmen mit. Konzerneinheitliches Corporate Design ist dabei grundsätzlich nicht illegitim. Pikant ist es jedoch, wenn der Infrastrukturbetreiber ein Monopolist und zwingender Vorleistungserbringer für die EVU der Konkurrenz ist. Indirekt finanzieren die DB-Wettbewerber somit Werbung für ihre intramodale Konkurrenz, was besonders in denjenigen Fällen relevant ist, in denen DB- und Wettbewerber-EVU auf den gleichen Relationen parallel unterwegs sind.

Unbekannt und neu ist die von HKX identifizierte Konstellation keinesfalls, offen ausgesprochen wurde eine derartige Kritik am DB-Konzern bislang aber nicht. Dabei gibt es inzwischen zahlreiche Verkehrsstationen im DB-Netz, in denen nach Wettbewerbsverfahren gar keine Züge der DB AG mehr halten (siehe Bild oben). Doch wie selbstverständlich prangt weiterhin der rote DB-„Keks“ vom Bahnhofsgebäude. Aber ähnlich großformatige Hinweise auf die nun hier tatsächlich verkehrenden Verkehrsunternehmen oder gar deren Logos? Fehlanzeige!

■ Missstand als Folge unzulänglicher Regulierung

Müssen sich die Wettbewerbsbahnen mit dieser Situation abfinden? Einen interessanten Vergleich liefert die Energiebranche. Zwar befinden sich dort viele kommunale Netze in Händen großer Energieversorger, doch sind diese gesetzlich gezwungen, als Netzgesellschaft mit einem gesonderten Außenauftritt



Auch dieses Beispiel illustriert anschaulich die Problematik, die eine Beschilderung im DB-Design allerorten mit sich bringt: Am Offenburger Bahnhof dürfen – glaubt man jedenfalls diesem Hinweisschild – nur die Kunden der Deutschen Bahn AG ihre Fahrräder kostenfrei abstellen. Wo umweltbewusste Fahrgäste der hier ebenso verkehrenden Ortenau-S-Bahn, die von der SWEG betrieben wird, ihre Fahrräder abstellen sollen bleibt unklar, denn außerhalb der Fahrradständer werden diese ja angeblich sofort kostenpflichtig entfernt... Foto (18.09.13): R. Rower



„Underground“ und „double arrow“ – hier in Blackfriars/London am 02.10.13 – sind über die Grenzen des Vereinigten Königreichs hinaus bekannte Symbole des öffentlichen Verkehrs. Repräsentierte das Symbol mit den Weichenstraßen früher die Staatsbahn British Rail, weist es Fahrgästen heutzutage nach wie vor den Weg zum Bahnhof – ganz unabhängig davon, welche Unternehmen dort in der Nachfolge der Staatsbahn verkehren. Foto: L. Nolte

„die Züge der Deutschen Bahn“ sondern auf „die Züge des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs“ hingewiesen wird. Außerdem ist zu hinterfragen, warum etwa auf Liniennetzplänen der DB-„Keks“ oftmals wie selbstverständlich als Repräsentant für Halte des Schienenverkehrs verwendet wird. Allerdings muss auch klar sein: Ein regelmäßiger Austausch der Bahnhofsbeschilderung oder der Kartendarstellung – wenn etwa wieder einmal der Verkehrsvertrag wechselt – ist ebenso wenig praktikabel wie die Festlegung schwierig ist, wenn verschiedene Bahngesellschaften dieselbe Station bedienen. Doch für den letzteren Fall lohnt ein Blick nach Großbritannien.

■ Großbritannien als Vorbild?

In der öffentlichen Wahrnehmung gilt die Aufspaltung der früheren Staatsbahn British Rail in Anbetracht der zahlreichen schwer-

ohne direkten Bezug auf die Konzernmutter zu agieren, um den Wettbewerb im Energiemarkt nicht zu verzerren. Wie so oft ist also ein beklagter Missstand im Bahnsektor letztlich die Folge unzulänglicher Rahmenbedingungen bzw. zu lascher Regulierung.

Es gibt aber auch Bereiche, in denen bereits in der Gegenwart etwas gegen die scheinbare Allmacht der DB AG getan werden kann: Hier sind insbesondere Aufgabenträger, Verkehrsverbünde oder auch (kommunale) Verkehrsunternehmen gefragt, aktiv zu werden: So können Ansagen in Bussen und Zügen derart formuliert werden, dass nicht ausschließlich auf

wiegenden Unfälle Ende der 1990er Jahre nicht unbedingt als gutes Beispiel für eine Bahnreform. Kardinalfehler der Reform – wie etwa die materielle Privatisierung des Netzes – wurden auf der Insel jedoch rückgängig gemacht, und auch sonst finden sich hier interessante Ansätze, die als Denkanstöße für die Eisenbahn in Deutschland dienen können.

Ein Beispiel ist die (Weiter-)Verwendung des Logos der früheren British Rail, dem so genannten „double arrow“. Seit der dortigen Bahnreform ist das markante Symbol mit den Weichenstraßen eine neutrale, betreiberübergreifende Sektormarke. Zwar treten die Verkehrsunter-

nehmen, die im heutigen National Rail Service in der Staatsbahnnachfolge unterwegs sind, mit eigenen Unternehmenszeichen auf. Den Weg zur Bahnstation weist den Fahrgästen aber wie gehabt der althergebrachte „double arrow“. Das der Bevölkerung aus Staatsbahnzeiten bestens vertraute Logo steht hier also für das „System Schiene“ – vulgo: die Bahn im eigentlichen Sinne!

Leider lässt sich das Beispiel von der Insel auf Deutschland nur mit Schwierigkeiten übertragen, da die hiesigen Staatsbahnsymbole vor wie nach der Reform zugleich die Abkürzung der Bahngesellschaften enthielten. Eine Idee könnte dennoch sein, den bisherigen „Keks“ beizubehalten und das Kürzel „DB“ anstelle von „Deutsche Bahn AG“ fortan mit einem neutralen „Die Bahn“ zu interpretieren. Dieser Weg hätte den Charme, dass sich Fahrgäste – wie in Großbritannien – in ihrer Wahrnehmung kaum umgewöhnen müssten und weiterhin einem bekannten Logo folgen könnten. Dann bräuchten jedoch die EVU des DB-Konzerns allesamt neue Namen, die sich eindeutig von der neutralen Sektormarke, welche der „Keks“ nun darstellen würde, abgrenzten. Zugleich würde eine Beibehaltung des „Keks“ als Sektormarke verkennen, dass es neben der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, die von der DB Netz AG und der DB Station & Service AG betrieben wird, mancherorts auch nicht-bundeseigene EIU gibt – und das nicht erst seit der Bahnreform.

■ Fazit

Der Zusammenschluss von Bundes- und Reichsbahn wäre eine gute Gelegenheit gewesen, in Deutschland eine wirklich neue, gemeinsame Marke für das System Schiene zu schaffen, die alle in diesem Sektor aktiven Unternehmen repräsentiert. Gleichwohl ist es auch fast zwanzig Jahre nach Gründung der DB AG für Veränderungen nicht zu spät. Der politische Wille dürfte dennoch fehlen, denn weder die Union noch die voraussichtlich mit ihr künftig regierende SPD haben grundlegende Umstrukturierungen des DB AG-Konzerns auf ihrer jeweiligen Agenda. Dabei ist die Deutsche Bahn AG schon lange nicht mehr die Bahn. **E**



Nachdem das Bundespatentgericht im Frühjahr 2012 die von der DB AG angemeldete Wortmarke „S-Bahn“ löschte, kann dieser Ausdruck mitsamt des bekannten grünen Kreises mit dem weißen „S“ auch von anderen Verkehrsunternehmen lizenzfrei genutzt werden.

Für alle S-Bahn-Verkehre ist somit eine deutschlandweit einheitliche Produktbezeichnung möglich, unabhängig vom betreibenden EVU. Eine allgemeine Sektormarke für den Schienen(personen)verkehr fehlt gleichwohl in Deutschland weiterhin.

Der „DB-Keks“ erscheint dafür jedoch ungeeignet. Zwar prangt er vielerorts (als Besitzkennzeichen des Infrastrukturbetreibers) von deutschen Bahnstationen und mag als Sinnbild des Eisenbahnverkehrs in den Köpfen vieler Bundesbürger verankert sein.

Gleichzeitig fehlt es ihm aber an allgemeingültiger Aussagekraft, die auch Verkehrsunternehmen, welche nicht dem DB-Konzern angehören, repräsentiert.

Foto (Witten Hbf, 03.10.13): J. Nolte