



Pressemitteilung

Berlin, 25. Januar 2024

Alles muss man gelber machen

Vor 30 Jahren rollte die erste Straßenbahn in der damals neuen BVG-Farbe im Linienverkehr durch Berlin – Heute sind die Fahrzeuge im einheitlichen Design längst ein fahrendes Wahrzeichen

Die Daten sind nüchtern. Es war der 31. Januar 1994. Der Zug trug die Fahrzeugnummer 5143. Die Premierenfahrt ging auf die Linie 50. Und doch handelt es sich erkennbar um ein Stück Geschichte, denn vieles, was damals bei der BVG passierte, ist längst Vergangenheit. Die Tatra-Bahnen – ausgemustert. Der Betriebshof Niederschönhausen, auf dem die Bahn startete – stillgelegt. Der Verlauf der Linie 50 von Buchholz, Kirche zum U-Bahnhof Schwartzkopffstraße – lange überholt von der Netzentwicklung.



1994 ein Hingucker: Die erste Straßenbahn im neuen BVG-Gelb. **Foto: BVG-Archiv**

Geliebt ist die Farbe. Ihre Norm-Bezeichnung lautet 1023 oder prosaisch „Verkehrsgelb“. Ihr viel schönerer Name, der sich seit 30 Jahren durchgesetzt hat, lautet „Sonnengelb“. Heute sind tausende Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen der BVG in dem einheitlichen Design unterwegs. Sie sind ein Wahrzeichen der Stadt, unverkennbar und unverwechselbar. Ob in Hollywood-Filmen oder auf Touristen-Fotos, wenn

**Berliner
Verkehrsbetriebe (BVG)**
Anstalt des
öffentlichen Rechts
Holzmarktstraße 15–17
10179 Berlin
Tel. +49 30 256-0
www.BVG.de

Pressekontakt
BVG-Pressestelle
Tel. +49 30 256-27901
www.bvg.de/presse
pressestelle@bvg.de

Pressesprecher
Stefan Volovinis
Jannes Schwentu
Markus Falkner

**Leitung Unternehmens-
kommunikation**
Maja Weihgold





Pressemitteilung

Berlin ins Bild gerückt werden soll, darf ein gelbes BVG-Gefährt eigentlich nicht fehlen. Sie sind Teil der optischen Identität der Stadt und für die BVG ein wesentlicher Faktor ihres Erscheinungsbildes, von den Fachleuten Corporate Design genannt und von den Fahrgästen schon seit dem Start geliebt. So erinnert sich ein damaliger Tramfahrer gern an den Kommentar einer Dame: „Ach wie schön, auch an trüben Tagen fährt ein Sonnenschein durch unsere Stadt.“

„Mit unserem Gelb sind wir für Berlin schon fast ikonisch. Kaum ein anderes Unternehmen prägt das Bild unserer Stadt so wie wir“, sagt Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender der BVG. „Mit unserem klaren und unverwechselbaren Auftritt, unseren Bussen, Trams und U-Bahnen bieten wir Fahrgästen und Berliner*innen Orientierung, Klarheit und Herz.“

Der Vater dieses Designs, das neben den einheitlich lackierten Fahrzeugen auch zahlreiche Symbole, die unverkennbaren und immer noch hochmodernen Schrifttypen und weitere Elemente umfasst, heißt Erik Spiekermann. In Interviews wird er meist als „Typografie-Papst“ unterteilt. Dass er der wiedervereinigten BVG Anfang der 1990-er Jahre eine neue Schrift verpasste, ist also kein Wunder. Aber warum das Gelb?

„Im Volksmund – also in der BZ – hießen die Doppeldecker immer *Die großen Gelben*, aber sie waren beige. Ich nannte es Beamtengelb“, erinnert sich Erik Spiekermann. „Als ich Konrad Lorenzen vorschlug, die Busse und alle anderen Fahrzeuge wirklich gelb zu lackieren, war er sofort einverstanden. Die Farbe hieß offiziell RAL Verkehrsgelb, aber wir nannten sie Sonnengelb und am Tag nach der Pressekonferenz titelten die Zeitungen: Die BVG bringt Sonne in die Stadt. Das ist eigentlich schon die Marke: Wo ein gelbes Fahrzeug kommt, kann man einsteigen.“

Tatsächlich gab es in der Geschichte der BVG schon vorher viel Gelbliches – vor allem aber keine markante „Markenfarbe“. Busse fuhren in beige oder korrekter „Elfenbein“. Bei den Bahnen gab es im Laufe der Jahrzehnte eine ganze Vielzahl von unterschiedlichen Farbgebungen, meist entschied man sich aus verständlichen Gründen für helle, gut erkennbare Farben.



Pressemitteilung

Nach Gründung der BVG wurde in den 1930er-Jahren bei der U-Bahn mehrheitlich ein dunkles Ockergelb eingesetzt, zeitweise gab es noch unterschiedliche Lackierungen für Raucher- und Nichtraucherwagen. Straßenbahn und Bus fuhren in Elfenbein mit schwarzen Streifen. Die Tatra-Bahnen in Ost-Berlin wurden zunächst in Rot-Weiß geliefert, zur 750-Jahrfeier Berlins 1987 aber in Orange-Weiß umlackiert.

Diesem Wirrwarr machte das neue Design nach dem Fall der Mauer und mit der Zusammenführung der Verkehrsbetriebe aus Ost und West ein Ende. Bereits 1993 hatte Erik Spiekermann die neue, einheitliche Farbe vorgestellt, nachdem er zuvor bereits das neue Leitsystem und die sogenannte „Netzspinne“ für die BVG entworfen hatte. Die erste Linienfahrt der Straßenbahn im „Spiekermann-Design“ wurde noch zelebriert. Pankows Bezirksbürgermeister Dr. Jörg Richter, Straßenbahnchef Dr. Wolfgang Predl und BVG-Chef Konrad Lorenzen durchschnitten feierlich ein Band – natürlich ein sonnengelbes.

Knapp ein Jahr nach der ersten Straßenbahn, am 10. Januar 1995, fuhr dann – offenbar ohne größere Feierlichkeiten – übrigens der erste Bus in „sonnengelber“ Lackierung durch die Stadt. Und mit den neuen U-Bahnbaureihen H und HK hielt die Farbe Mitte der 90er-Jahre auch erstmals in den U-Bahntunneln Einzug. Alle späteren Fahrzeugbaureihen von U-Bahn, Bus und Straßenbahn wurden seitdem natürlich gleich im einheitlichen Design bestellt und geliefert.

Aktuell arbeitet Erik Spiekermann zusammen mit Bodo Baumgardt, Axel Mauruszat und Lars Krüger an einem Buch, welches die BVG vor der Wende und die Arbeiten am Corporate Design in den 1990er-Jahren dokumentiert. Die BVG wird Herausgeber dieses Buchs sein.