

Bleibt der Reisekomfort auf der Strecke?

Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums des ICE-Verkehrs in Deutschland und auch des planmäßigen ICE 1-Einsatzes hat der **BAHN-REPORT** die gängigen und geplanten Fernverkehrsfahrzeuge der DB unter die Lupe genommen. 32 Merkmale, die für den Fahrgast mehr oder weniger bedeutsam sind, wurden gemessen und soweit es mit Messen nicht ging, letztlich subjektiv bewertet. Bereits die „Packdichte“ (= Sitzplätze je Meter Nutzlänge) lässt schlimmes erahnen...

20 Jahre ICE 1: Bahnfahren war noch nie so schön – und wird es wohl auch nie wieder. Bot der ICE 1 in Ursprungsausführung selbst in der 2. Klasse Sitzteiler von über einem Meter und Sitzbreiten von über 55 cm je Fahrgast, verheißen ICx und auch Dosto-IC nun Sitzteiler von 85-86 cm und eine rechnerische Breite von 50 cm. Selbst wenn man die deutlich dickeren ICE 1-Sitze hieraus abzieht, verbleibt eine Reduktion von über 10 %. Bei der Breite sieht es nicht anders aus – auch hier blieben die überaus komfortablen ICE 1 und 2 mit ihrer Überbreite eine Einmalepisode deutschen Eisenbahnkomforts. Auch auf der Basis des internationalen Profils wird es immer enger: Hatte der ICE 3 noch eine halbwegs akzeptable Breite, verheißt der überlange ICx, aber auch der Doppelstock-Wagen letztlich Nahverkehrsenge beim Ellenbogen. Auch andere Indikatoren wie Zahl der Einstiege je Sitzplatz oder auch Toiletten je Sitzplatz zeigen einen deutlichen Abwärtstrend getreu dem Motto „Ein paar Sitze mehr gehen immer“. Die Erhöhung der Packdichte macht sich selbst bei den Testsiegern ICE 1 und ICE 2 bemerkbar, führte doch das Redesign des ICE 1 z. B. dazu, dass zur Unterbringung zusätzlicher Sitzplätze diese nicht mehr auf die Anordnung der Fenster abgestimmt sind. Unattraktive Plätze vor den Fensterholmen entstanden.

Ein weiteres Opfer der zunehmenden Packdichte ist das Abteil, sicherlich eines der klassischen Merkmale der Reise auf Schienen. So wird das aus der Not geborene „Nahverkehrsprodukt“ Doppelstock-IC überhaupt keine Abteile mehr haben und auch in den ab 2014 anrollenden ICx-Zügen sind nur noch so genannte Abteilerbereiche vorgesehen. Immerhin sehen die ICx-Planungen einen Speisewagen vor – ein weiteres klassisches Merkmal der Bahnreise, das die DB vor zehn Jahren ebenfalls abschaffen wollte, dabei aber auf deutlichen Widerstand stieß. Die hohe Packdichte des ICx wird in einer Broschüre des Herstellers Siemens und der DB als „optimierte Nutzfläche“ verkauft. Als Begründung für diese Entwicklung werden neben einer erhöhten Wirtschaftlichkeit meist eine gesteigerte Energieeffizienz und entsprechend geringere CO₂-Emissionen angeführt. Energieeinsparungen von 30 % pro Fahrgast seien beim ICx-Einsatz zu erwarten – Einsparungen, die wohl zum großen Teil dadurch realisiert werden, indem die Fahrgäste enger zusammenrücken. Die „harten“ Fakten, wonach man in einem Großraumwagen, zumindest in der 2. Klasse, mehr Plätze unterbringen kann, relativieren sich schnell in Anbetracht des Verlusts an Reisequalität: Die latent unruhigen, zu Telefonzellen oder Großraumbüros verkommenden 80-Mann-Säle, in denen bei greller Beleuchtung bis spät in die Nacht Damenkegelklubs, Geschäftsreisende, Kleinkinder oder Senioren auf dem Weg zur Kur in einen Raum gezwungen werden, stehen im Gegensatz zu Individualität, Ruhe und Intimsphäre – Merkmale, mit denen die Autoindustrie gerne für ihre Produkte wirbt und mit welchen die Eisenbahn anscheinend nicht mehr punkten

möchte. Gewiss treffen auch im Abteil zuweilen Reisegruppen unterschiedlichster Couleur aufeinander, und von den genannten Merkmalen ist ein vollbesetztes Abteil weit entfernt. Bei einer durchschnittlichen Auslastung von 40 % im Fernverkehr tritt dieser Fall aber eher selten ein und das Abteil kann seine Vorzüge ausspielen.

Glaubt man den im Internet kursierenden Angaben eines DB-Sprechers, bevorzugen 80 % der heutigen Reisenden die Fahrt im Großraum. Abteile würden allerdings noch immer gerne von Familien mit kleineren Kindern oder älteren Leuten auf der Fahrt in den Urlaub, aber auch von Geschäftsreisenden genutzt, die sich nicht von zahlreichen Leuten in ihre Unterlagen oder auf den Laptop schauen lassen möchten. Warum die Interessen dieser 20 % der Bahnfahrer darstellenden Gruppen weitgehend ignoriert werden, ist nicht nachzuvollziehen. Zwar verlautebarte ein Antwortschreiben des DB-Kundendialogs an einen der Autoren, dass es in den Mittelwagen in der 1. Klasse im 10-teiligen ICx künftig einen Ruhebereich mit Abteilcharakter geben werde und dies genau 20 % der Gesamtanordnung der Sitzlandschaft entspreche. Schaut man genauer hin, beziehen sich diese 20 % jedoch nur auf einen einzelnen Wagen. Bezogen auf die Gesamtanzahl der Sitzplätze des Zuges stellt der Abteilerbereich bei weitem nicht ein Fünftel des Platzangebots dar. In der 2. Klasse wird es im ICx ein einziges Familienabteil geben, sonst sind hier lediglich Großraumbereiche vorgesehen. Eine zielgruppenorientierte Angebotspolitik sieht anders aus, zumal Abteilerbereiche nicht ausschließlich 1.-Klasse-Fahrer sind, es in Zukunft aber werden müssten. Ein Qualitätsmerkmal soll aus der 2. Klasse verschwinden und künftig nahezu ausschließlich in der 1. Klasse angeboten werden – und das sogar nur in abgespeckter Form als „Abteilerbereich“. Bislang war das Abteil explizit kein Unterscheidungskriterium zwischen beiden Klassen. Die betriebswirtschaftlichen Hintergedanken einer verbesserten Einnahmensituation durch ein Plus an Fahrgästen in der 1. Klasse relativieren sich jedoch zwangsläufig, wenn auch nur ein Teil der bisherigen Abteilerreisenden der Bahn gänzlich den Rücken kehrt. Fahrgäste in den Großraumwagen der 2. Klasse dürfen sich ebenfalls „freuen“, wenn das einzige hier verbliebene Abteil wegen Überfüllung keine weiteren Kinder mehr aufnehmen kann und der gesamte Wagen zum Spielplatz wird... Solange die Eisenbahn Menschen und somit Individuen befördert, sollte auch dieses Verkehrsmittel möglichst individuelle Angebote vorhalten, wenn es im Wettbewerb bestehen will. Die Devise darf dabei nicht „ganz oder gar nicht“, sondern muss „sowohl als auch“ lauten. Nicht zu vergessen, dass Individualismus Raum zur Entfaltung braucht – und dieser Raum drückt sich nicht in einer gesteigerten Packdichte aus.

Der Niedergang des Reisekomforts lässt sich auch an vielen Details wie Leselampen, Gepäckschließfächern, differenzierten Beleuchtungen, Neigungswinkel der Sitzverstellung oder Fußstüt-

zen nachzeichnen – allesamt sind sie Merkmale, die einen Hauch von Individualität innerhalb eines Massenverkehrsmittels ausmachen. Entsprechend eindeutig ist das Testergebnis. Mit guten Noten können nur ICE 1 und 2 aufwarten, wobei dank des nach dem Redesign sogar höheren Sitzteilers der ICE 2 (im Vergleich zum redesignten ICE 1) leicht die Nase vorne hat. Dahinter folgen der lobbespannte Intercity, auch wenn dessen Wagen mangels Unterhaltung inzwischen leider vielfach in einem erbärmlichen Zustand sind, sowie der ICE 3 und ICET7. Die derzeit in Auslieferung befindliche BR 407 verliert bereits eine dritte Schulnote gegenüber dem ICE 3 der ersten Serie. Richtig traurig wird es in Sachen Reisekomfort bei ICx und auch dem neuen Doppelstock-IC. Es reicht hier durchaus nur noch für eine Vier – eine ausreichende Note, die bereits das Low-Cost-Produkt Interregio locker einspielte. Allerdings nahm man für diesen den Fahrgästen rund ein Drittel weniger Fahrgeld ab.

Der viel gepriesene Komfort der späten Bundesbahnzeit – der ICE 1 kam vor Entstehen der Bahn AG in Fahrt, auch der ICE 2 wurde noch von der Bundesbahn in Auftrag gegeben – bleibt in Zukunft leider immer mehr sprichwörtlich „auf der Strecke“ und nicht für die Reisenden auf der Fahrt erhalten. ICx oder IC-Doppelstock sind mit Sicherheit Produkte, die den Fernverkehr der DB AG in Sachen Komfort nicht mehr punkten lassen, etwa gegenüber dem TGV der SNCF. Zugleich nahm das französische Produkt in den letzten Jahren eine andere Entwicklung, nämlich hin zu größeren Sitzteilern und mehr Ausstattung. Ganz zu schweigen davon, dass beim Thema Reisezeit die Franzosen bei weitem die Nase vorne haben.

Felix Berschin und Julian Nolte

Wie wurde bewertet? Insgesamt gehen in die Bewertung 32 Kriterien ein. Die meisten davon sind mit vorhanden/anteilig vorhanden oder nicht vorhanden zu bewerten. Andere Kriterien wie Gestaltung der Toiletten oder Sitze konnten nur subjektiv beantwortet werden. Wiederum andere Kriterien hängen letztlich vom relativen Verhältnis ab. So wurden v. a. Sitze je Zuglänge, aber auch Anzahl Einstiege (Türspuren), Anzahl Toiletten oder auch die Anteile von Plätzen am Tisch oder im Abteil auf die Gesamtplatzkapazität bezogen. Waren bestimmte Merkmale nur in der 1. Klasse vorhanden, so gab dies nur 30 % der möglichen Punkte. Während Sitzplätze – auch in ihren verschiedenen Anordnungen – noch vielfach ausgezählt werden konnten, waren v. a. bei Innenmaßen oder auch Neigungswinkel der Sitze Schätzungen notwendig (siehe Angabe „ca.“). Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass manche Ausstattungs-details zum ICx oder auch ICE 3.3 (BR 407) noch nicht bekannt sind und daher auch nicht bewertet werden konnten. Hier wurde allerdings eine durchschnittliche Punktzahl auf Verdacht vergeben, um hieraus keinen Nachteil in der Bewertung entstehen zu lassen. Ausstattungsmerkmale, die nicht mehr vorhanden bzw. außer Betrieb (Bildschirme, Audioprogramm) sind, wurden nicht berücksichtigt. (urs)

Fernverkehrszüge im Vergleich

zusammengestellt von Felix Berschin

Alle Daten und Noten zu den getesteten zehn verschiedenen Fernverkehrszügen von DB Fernverkehr

Die Gewichtung gibt den Anteil an der Gesamtnote an. Bewertet wurde auf einer zehnstufigen Skala von 0 bis 10 (Kursive Zahlen im jeweiligen Feld). Zur besseren Verständlichkeit wurden die Bewertungsergebnisse in Schulnoten umgerechnet (10 Punkte = sehr gut, 0 Punkte = ungenügend)

Merkmal	Anteil [%]	ICE 1 (BR 401)		ICE 2 (BR 402)		ICE T7 (BR 411)		ICE 3 (BR 403)		ICE 3 (BR 407)		IR original 8-Wagen-Zug	IC-Wagen 10-Wagen-Zug		IC- Doppelstock	ICx 7-teilig	ICx 10-teilig				
		Redesign	Punkte	Redesign	Punkte	1. Bauserie	Punkte	1. Bauserie	Punkte	3. Bauserie	Punkte		10-Wagen-Zug	Punkte							
Baujahr	-	(1989-1992) Rd: 2005-2008	-	(1995-1997) Rd: 2011-2013	-	1997-1999	-	1997-2001 Umbau 2002	-	2009-2011	-	Umbau 1988-95	-	1966-1991	-	2013-2014	-	ab 2014	-	ab 2014	-
Plätze gesamt (1./2./Klappsitze 2. Kl.)	-	696 197 / 497 / -	-	381 106 / 275 / -	-	363 53 / 304 / 6	-	442 98 / 344 / -	-	444 111 / 333 / -	-	444 ¹⁾ 70 / 330 / 44	-	621 ²⁾ 123 / 490 / 8	-	469 70 / 399 / -	-	499 81 / 416 / 2	-	724 210 / 512 / 2	-
Länge (gesamt) [m]	-	357,9	-	205,4	-	184,4	-	200,8	-	200,7	-	ca. 230 (211 ohne Lok)	-	ca. 284 (265 ohne Lok)	-	ca. 154 (135 ohne Lok), Boden ca. 220)	-	202	-	288	-
„Packdichte“ Sitzplätze je Nutzlänge [Plätze/m]	10	1,94	8	1,85	10	1,97	8	2,20	5	2,21	5	2,10	6	2,34	3	2,13	6	2,47	1	2,51	1
Klimatisierung	5	Ja, in Abteilen individuell	10	Ja	9	Ja	9	Ja, in Abteilen individuell	10	Ja	9	Nein	0	Ja	10	Ja	9	Ja	9	Ja	9
Restaurant/Bistro	3	24/12/2 Stehstisch	10	22/2 Steh- tische	9	24/1 Steh- tisch	9	12 (Fahr- gastsitze)/6 Stehstische	4	16/Kein Bistro	5	-/18/2 Stehstische	6	-/8/2 Steh- tische	5	Kein	0	17/2 Steh- tische	8	23/2 Steh- tische	7
Einstiege	4	22	6	14	8	10	2	12	4	10	1	16	10	20	9	14	7	12	3	18	5
Rollstuhlplätze	1	2	6	2	6	1	3	2	6	2	6	1	3	3	9	2	6	2	6	3	9
Familienabteil	2	1 (6 Plätze, keine Stell- fläche)	4	1 (7 Plätze + Spielfläche)	8	1 (6 Plätze + Spielfläche + Spiele)	8	1 (6 Plätze + Spielfläche)	6	-	0	-	0	1 (4 Plätze + 2 Klappsitze/ Stellfläche)	7	-	0	1 (6 Plätze + Stellfläche)	6	1 (6 Plätze + Stellfläche)	3
Fahrrad	2	-	0	-	0	- ³⁾	0	-	0	-	0	16	8	18	8	10	5	8	4	8	4
Öff. Toiletten, davon behindertengerecht	2	18/1	8	10/1	8	8/1	6	10/1	6	10/1	5	14/1	10	18/2	10	10/1	5	11/1	6	17/1	7
Eindruck Toiletten (subjektiv)	2	Gut, geräu- mig, hell	9	Gut, geräu- mig, hell	9	Beengt, klapprig	4	Beengt, klapprig	4	Beengt, klapprig	4	Beengt, aber hell	5	Akzeptabel	6	Beengt, hell	5	Sehr beengt	3	Sehr beengt	3
Plätze in Abteilen (1./2.)	3	54 / 144 (thw. 162)	9	-/-	0	8/-	1	16 / 17	2	-/-	0	25 / 150	8	54 / 12	2	-/-	0	17 (Abteil- bereich) / 8 (Abteibereich)	1	43 (Abteil- bereich) / 8 (Abteibereich)	2
Plätze mit Tisch	3	56 / 166	10	48 / 106	6	30 / 141	9	24 / 108	7	30 / 88	5	10 / 90	4	24 / 112	8	24 / 116	8	24 / 112	8	66 / 132	9
Plätze Lounge	1	-	0	-	0	6 / 8	8	8 / 10	9	-	0	-/Steuer- wagen	4	-/Steuer- wagen	4	-/Steuer- wagen	4	-	0	-	0
Breite innen [mm]	8	ca. 2.840	10	ca. 2.840	10	ca. 2.700	5	ca. 2.750	7	ca. 2.700	5	2.705	5	2.685	6	2.664	3	2.642	2	2.642	2
Sitzteiler 1. Kl. [mm]	5	1.010 / 2.020	7	980 / 2.000	6	1.010 / 1.950	6	1.010 / 2.080	8	1.010 / 2.080	8	1.054 / 2.108	9	1.154 / 2.250	10	950 / 1.950	4	930 / 2.000	5	930 / 2.000	5
Sitzteiler 2. Kl. [mm]	20	920 / 1.800 ⁴⁾ Abteil 1.900	6	965 / 1.920	10	971 / 1.800	8	920 / 1.920	9	920 / 1.920	9	865 / 1.756	2	940 / 1.970 ⁵⁾	10	865 / 1.795	2	856 / 1.900	3	856 / 1.900	3
Subjektiver Sitzkomfort (1./2.)	4	Gut / Gut	9	Gut / Gut	9	Gut / Befriedigend	7	Gut / Befriedigend	7	Offen	6	Ausreichend / Befriedigend	5	Befriedigend / Befriedigend	6	Offen, vermut- lich zu beengt	4	Offen, kein Kopfpolster	6	Offen, kein Kopfpolster	6
Neigungswinkel (1./2.)	2	ca. 30° / 15° ⁶⁾	8	38° / 10°	7	ca. 30° / 15°	8	ca. 30° / 15°	8	ca. 30° / 15°	8	Nichtverstellbar	0	ca. 30° / ca. 20°	9	ca. 30° / keine	2	38° / 10°	7	38° / 10°	7
Sonnenrollos (1./2.)	1	Ja / Ja	10	Ja / Ja	10	Ja / Ja	10	Ja / Ja	10	Ja / Ja	10	Ja / Ja (Gardinen)	8	Ja / Nein	3	Ja / Nur Oberstock	4	Ja / Ja	10	Ja / Ja	10
Beleuchtungskonzept (1./2.)	2	Hell / Indirekt, zusätzlich 1 Leselampe	10	Hell / Indirekt	9	Schummrig, indirekt	4	Schummrig, indirekt	4	Offen	5	Direkt, schaltbar	9	Grell, direkt	7	Offen	5	Offen	5	Offen	5
Leselampen (1./2.)	1	Ja / Ja	10	Nein / Nein	0	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / schaltbare Beleuchtung	8	Ja / Ja	10	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3
Fußstützen (1./2.)	1	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Ja	10	Ja / Nein	3	Nein / Nein	0	Nein / Nein	0	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3
Einschränkungen Fuß-/Kopfraum	2	Nein	10	Nein	10	Nein	10	Nein	10	Nein	10	Ja, Fußraum (Heizung)	4	Ja, Fußraum (Heizung)	4	Ja (Oberstock Kopfraum; Unterstock Fußraum)	0	Nein	10	Nein	10
Sitztiefeverstellung (1./2.)	1	Ja / Ja	10	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Ja	10	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Nein / Nein	0	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3	Ja / Nein	3
Steckdosen (1./2.)	2	66 % / 53 %	9	100 % / 50 %	9	66 % / 50 %	8	66 % / 50 %	8	66 % / 50 %	8	Nein	0	33 % / 20 %	4	100 % / 50 %	9	100 % / 50 %	9	100 % / 50 %	9
Mülleimer am Platz	1	nur Tische	3	nur Tische	3	nur Tische	3	nur Tische	3	nur Tische	3	Ja	10	Ja	10	vsl. nur Tische	3	vsl. nur Tische	3	vsl. nur Tische	3
Handy-Repeater	2	Ja: 6 Wagen	10	Ja: 4 Wagen	10	Ja: 3 Wagen	10	Ja: 4 Wagen ⁷⁾	10	Ja	10	Nein	0	Nein	0	Ja	10	Ja	10	Ja	10
WLAN/Internet	1	Teilweise	5	Nein	0	Nein	0	Ja	10	Fraglich	3	Nein	0	Nein	0	Nein	0	Fraglich	3	Fraglich	3
Fahrgastinfo	2	Wagenende	5	Gondeln	9	Wagenende+ Decke	8	Wagenende+ Decke	8	Gondeln	9	Kein	0	Einstiege	5	Gondeln	9	Gondeln	9	Gondeln	9
Reservierungsanzeige	1	Elektronisch; Gepäckablage	8	Elektronisch; Gepäckablage	8	Elektronisch; Gepäckablage	8	Elektronisch; Gepäckablage	8	Elektronisch; Gepäckablage	8	Zettelkasten	5	Elektronisch; Gepäckablage	8	Elektronisch; Gepäckablage	8	Elektr.; am Sitz	10	Elektr.; am Sitz	10
Gepäckcracks	4	7	4	-	0	4 Wagen ⁷⁾	8	3	3	11	7	Stellfläche bei 2er Sitzen	10	28	9	30	10	8	5	13	6
Hutablagen	1	Ja / in Abteilen	7	Nein	0	Nein	0	Nein	0	Nein	0	Ja	10	Nein	0	Nein	0	Nein	0	Nein	0
Schließfächer	1	Ja	10	Ja	10	Nein	0	Nein	0	Nein	0	Ja	10	Nein	0	Nein	0	Nein	0	Nein	0
Gesamtnote		6,96		7,24		6,08		6,18		5,53		4,57		6,33		3,86		3,97		4,11	
Schulnote		Gut bis Befriedigend		Gut		Befriedigend		Befriedigend		Befriedigend		Ausreichend		Befriedigend		Ausreichend		Ausreichend		Ausreichend	

¹⁾ Interregio: Bim 60, Steuerwagen 30 und je 6 bzw. 4 Klappsitze, Bistro 1. Kl. 18, Aim 52 ²⁾ Intercity: Arnz 54, Apmz 51, Bistr 18, Bmz 64, Bpmz 80, BpmzR 75, Stw 31, Klapp Sgtw. 8 ³⁾ Ursprünglich waren 8 Fahrradstellplätze vorgesehen, wurden aber nur beim ICE T5 (BR 415) Richtung Schweiz genutzt ⁴⁾ Die Werte lagen vor dem Redesign bei 1.025mm bzw. 2.075mm im Großraum ⁵⁾ Im Abteil des Bvmz nur 1.670mm ⁶⁾ Vor dem Umbau waren sogar 40° möglich ⁷⁾ 4 Wagen mit großen Gepäckcracks an den Einstiegen (entspricht 12 kleinen Racks)