

Neue Triebwagen:

# Schlechte Noten fürs Innenleben

## Fahrgäste sagen ihre Meinung über Fahrkomfort

Von Matthias Wiegner und Norbert Moy

➤ Seit dem 16. Juni 2002 fahren auch auf der Bahnlinie München-Weilheim-Garmisch-Mittenwald zahlreiche Triebwagen der Baureihe 425. Sie haben einen Teil der lokbespannten Züge (BR 111 mit modernisierten Silberlingen) abgelöst. Als bald gab es zahlreiche, meist negative Äußerungen zum Komfort der Triebwagen, der auf langen Strecken (die Reisezeit zwischen München und Garmisch beträgt etwa 90 Minuten) als mangelhaft eingeschätzt wurde. Nachdem PRO BAHN zahlreiche E-Mails und Briefe solcherlei Inhalts erhalten hatte und auch eigene Rückenschmerzen auftraten, entschloss sich der Fahrgastverband, eine Umfrage zu starten, um ein möglichst repräsentatives Meinungsbild zu den Triebwagen zu erhalten. Schlechte Noten gab es vor allem für die Innenausstattung. Der Erfolg: DB-Regio hat Nachbesserung zugesagt.



### Die Umfrage

Die Umfrage wurde zwischen dem 13. Juli und dem 3. August 2002 im Internet durchgeführt. Sie enthielt 15 Aussagen unter anderem zum Sitzkomfort, zur Gepäckablage, zur Einrichtung der 1. Klasse, zur Klimaanlage und zu den Einstiegen, die jeweils in fünf Abstufungen zwischen „voller Zustimmung“ und „klarer Ablehnung“ bewertet werden sollten. Darüber hinaus wurde gefragt, ob die Beibehaltung des Zugpersonals gewünscht und wie die „Verbannung der Raucher“ akzeptiert würde. Zum Schluss galt es noch, die pauschale These: „Die Triebwagen sind mir lieber als die bisherigen Züge“ zu bewerten. Unterstützt wurde PRO BAHN durch die örtliche Presse, die eine gekürzte Version des Fragebogens veröffentlichte. So war auch eine „herkömmliche“ Meinungsäußerung möglich.

### Die Resonanz

Mit 100 Einsendungen hatte PRO BAHN gerechnet. Tatsächlich kamen 384 Rückmeldungen – in Anbetracht des Umfangs des Fragebogens, der kurzen Dauer der Aktion und der Zahl der Reisenden ein als außerordentlich hoch einzuschätzendes Ergebnis. Es zeigt, dass ein sehr starkes Interesse an der Thematik bestand. So wurden auch die meisten Fragebögen mit weiteren sehr detaillierten Kommentaren versehen.

Bilderläuterungen:

**1** In der Kritik:  
ET 425/426 der DB

**2** Erste Klasse: 50 % Preis-  
zuschlag erscheint nicht  
gerechtfertigt.

**3** Harte Sitze, fehlende Arm-  
lehnen, falsch angebrachte  
Kleiderhaken und fehlende  
Gepäckablagen vermiesen  
die Fahrt.

**4** Der Sitzteiler ist durch die  
Türen festgelegt. Der Kom-  
fort für längere Reisen kann  
nicht eingebaut werden.





Aussage: „Die Triebwagen sind mir lieber als die bisherigen Züge“ eher negativ beurteilt. Dies zeigt, dass die Fragen nach dem Sitzkomfort einen deutlich höheren Stellenwert für die Fahrgäste haben als alle anderen Kriterien. Auch können Aspekte, die in der Umfrage nicht explizit angesprochen wurden, zu der deutlichen Unzufriedenheit geführt haben.

### Die Bewertung

**Ü**berwiegend negativ ist das Urteil der Fahrgäste in Bezug auf den Sitzkomfort. Sehr schlecht werden insbesondere die Sitze bewertet. Aber auch das Fehlen einer Kopfstütze, der zu enge Sitzabstand und die mangelhafte Gepäckablagemöglichkeit werden kritisiert.

Zur 1. Klasse wollten sich naturgemäß nicht alle Teilnehmer äußern. Unter den eingegangenen Antworten ist das Urteil allerdings vernichtend. Zahlreiche Fahrgäste haben mit der Rückgabe ihrer 1. Klasse-Zeitkarte gedroht oder dies bereits umgesetzt.

Positiv bewertet werden die Einstiege, die Fahrradmitnahmemöglichkeiten, die automatische Türöffnung, die Klimaanlage sowie die Haltestellenanzeige und -durchsage.

Eindeutig ist auch die Forderung der Fahrgäste nach einer Beibehaltung des Bahnpersonals in den Zügen. Etwas überraschend ist die überaus deutliche Mehrheit der Befürworter der reinen Nichtraucherzüge.

### Weitere Kommentare

In den Fragebögen hatten die Fahrgäste noch die Möglichkeit, eigene Kommentare zu den Fragen und den Triebwagen abzugeben. Zum Teil „deftig“ formuliert, geben diese Kommentare weitere wichtige Aufschlüsse über die Stimmungslage der Einsender und Erläuterungen zu den Urteilen. Auch zu Aspekten, die aus Platzgründen nicht in den Fragebogen aufgenommen werden konnten, finden sich hier Hinweise: z. B. zu den Kleiderhaken für Wintermäntel, zu den Gefahren beim Ein- und Aussteigen aufgrund der Lücken zwischen Triebwagen und Bahnsteig (z. B. Pasing), zur Geräusentwicklung, zu Schwarzfahrern in der 1. Klasse und zur Evakuierung im Falle eines Unglücks.

### Negative Gesamtwertung

Obwohl mehr Kriterien positiv als negativ bewertet werden (acht gegenüber sieben), wird die allgemeine



### Wie geht es weiter?

PRO BAHN hat die Ergebnisse der Umfrage dem zuständigen bayerischen Staatsminister, Herrn Dr. Otto Wiesheu, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn AG (DB Regio) mitgeteilt. An die DB AG geht die Forderung, die Fahrzeuge in Bezug auf den Sitzkomfort (Änderung der Polsterung, zusätzliche Kleiderhaken etc.) zu verbessern und die 1. Klasse aufzuwerten.

Die DB Regio AG in Südbayern hat auf die Umfrageergebnisse rasch reagiert. Noch im Jahr 2002 soll der erste Zug ET 425 mit einem verbesserten Innenleben ausgerüstet werden. Vorgesehen ist ein Tausch der relativ harten Sitzaufgaben gegen etwas dickere Polster. Zur Gangseite hin erhalten alle Sitzbänke Armlehnen. Neue beziehungsweise zusätzliche Kleiderhaken werden angebracht, sodass künftig die Mäntel den Reisenden nicht mehr ins Gesicht hängen. Hinsichtlich der mangelhaften Gepäckablagen will sich die DB Regio vorerst mit Piktogrammen begnügen, die auf die Möglichkeit hinweisen, Gepäck unter den Sitzbänken zu verstauen. Kritikwürdig bleibt aber die Gepäckablage an den Wagenenden. Dort fehlen die Gepäcknetze vollständig. Da in diesem Bereich die Sitzgruppen auf Podesten angeordnet sind, müssten geänderte Gepäckablagen beschafft werden, um die Kopffreiheit zu gewährleisten. Hier scheut die DB Regio aber noch die zusätzlichen Kosten.

Ein Problem stellt nach wie vor die stark kritisierte Ausstattung der ersten Klasse dar. Nach dem Umbau werden sich die Sitze der zweiten Klasse kaum noch von der ersten Klasse unterscheiden. Ein Einbau komfortablerer Sitze ist mit größerem Aufwand verbunden, wird aber geprüft.

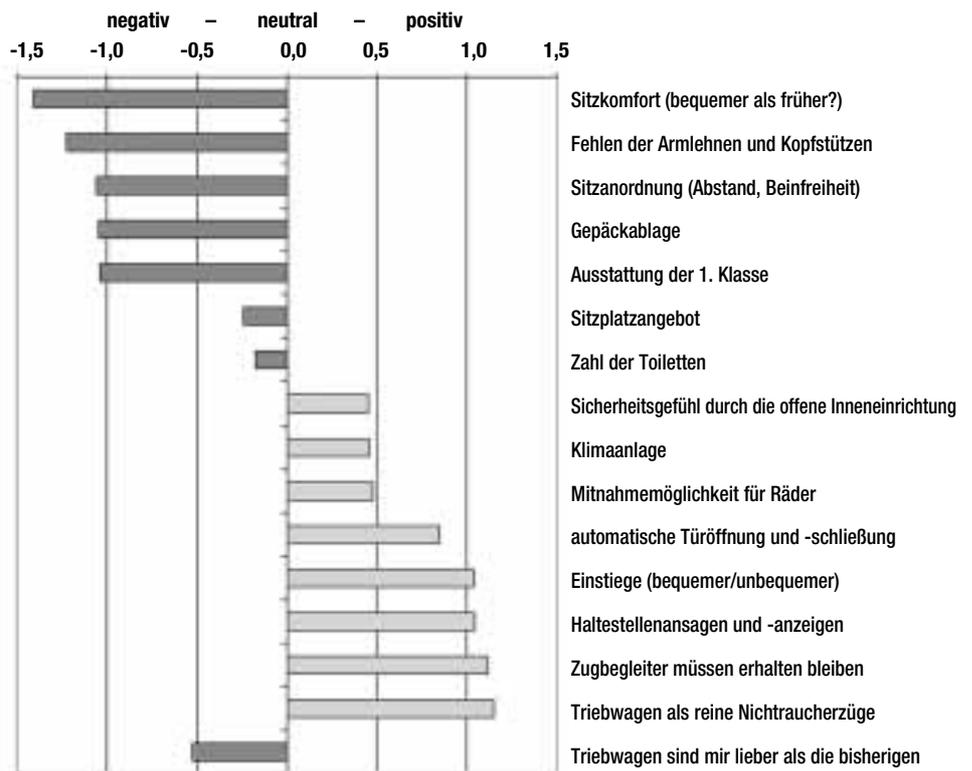
Regio. Die Nachbesserungen stellen dennoch einen Kompromiss zwischen den Fahrgastwünschen und den technischen wie wirtschaftlichen Möglichkeiten des Betreibers dar. Erst ein von Anfang an auf längere Fahrtstrecken konzipiertes Fahrzeug wird den Bedürfnissen der Bahnkunden gerecht werden können.

**425 für längere Strecken ungeeignet**

Bei einem Gespräch, zu dem die DB Regio die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und PRO BAHN Oberbayern zum Hersteller der Sitze, zur Firma Grammer in Amberg, eingeladen hatte, wurde deutlich, dass ein optimaler, für längere Zugfahrten angemessener Sitzkomfort nur bei einem vergrößerten Sitzteiler erreicht werden kann. Technisch möglich wäre der Einbau der Sitze, wie sie im VT 612 verwendet werden. Ein solcher Umbau würde aber die Zahl der Sitzplätze im Zug um etwa 20 Prozent verringern. Schon in der derzeitigen Ausführung bietet der ET 425 weniger Sitzplätze je Wagenlänge als ein konventioneller „Silberling“-Zug, weshalb für die DB Regio eine Reduzierung der Sitzplätze nicht in Frage kommt.

Eine ausführliche Dokumentation der Umfrage und der Ergebnisse findet sich unter [www.pro-bahn.de/weilheim](http://www.pro-bahn.de/weilheim)

**ET 425/426 – Die Bewertung in Punkten**



**Rasche Reaktion von DB Regio**

Angenehm überrascht war PRO BAHN von der raschen Reaktion auf das Umfrageergebnis und den konstruktiven Dialog mit der DB

**Der Kommentar:**

**Sparen am Fahrgast**

Anfang des Jahres hat sich die Deutsche Bahn AG über die „Wiederverstaatlichung“ des öffentlichen Schienenverkehrs über die Ausschreibungen empört. Da werde den Unternehmen alles bis ins Einzelne vorgeschrieben. Vom Oberlangesgericht in Koblenz musste sich die DB AG mittlerweile darüber belehren lassen, dass der Aufgabenträger, der das Geld mitbringt, auch bestimmen kann, was er will und wie er es will. Die spartanische Ausstattung der Fahrzeuge, die die DB AG in eigener unternehmerischer Verantwortung bestimmt hat, beweist, dass die Aufgabenträger alles bis ins Detail bestimmen müssen – sonst wird es eingespart. Dass bei den Elektrotriebwagen kein Aufgabenträger vorher gefragt wurde, das bekommen die Fahrgäste im Rheinland, in Westfalen und in Bayern jetzt zu spüren: Von Hagen bis Siegen, von Osnabrück bis Paderborn, von München bis Garmisch sitzen sie sich auf harten

Sitzen den Hintern wund – so, als ob sie gleich wieder aussteigen würden. Dabei hat man oft eineinhalb oder zwei Stunden in diesen Zügen zurückzulegen. Ein angemessener Komfort ist nicht erreichbar, da die Fahrzeuge nur eine enge S-Bahn-Bestuhlung zulassen. Bei der Wahl des Wagenkastens ist eine krasse Fehlentscheidung getroffen worden. Ein besserer Wagenkasten ist beispielsweise mit dem Talent von Bombardier verfügbar – in Österreich wird er bald elektrisch fahren. Der technische Standard der Triebwagen – hohes Beschleunigungsvermögen und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h – mögen den Ingenieur begeistern. Die Umfrage belegt, dass ein schlechter Sitz alle Kunst der Technik zunichte macht.

Rainer Engel