

■ Überregional

Intercity in der 2. Klasse zu komfortabel?

aus SIGNAL 01/2003 (Februar/März 2003), Seite 11 (Artikel-Nr. 10002355)
IGEB Fernverkehr

Auf der Innotrans im September 2002 in Berlin wurde ein klimatisierter Reisezugwagen 2. Klasse der Gattung Bvmsz 186.0 der DB AG vorgestellt. Es handelt sich um die Umbauversion des Typs Bvmz 185.0, bei dem leider spürbare Komforteinschränkungen umgesetzt wurden.

Am 15. April 1988 fand der »Roll-out" des ersten neuentwickelten, klimatisierten Abteilwagens 2. Klasse der Gattung Bvmz 185 für den Intercity/Eurocity-Verkehr statt, der deutlich mehr Komfort im Vergleich zu den bislang eingesetzten Wagen der zweiten Klasse aufwies und einen erheblichen Qualitätssprung im Reiseverkehr ermöglichte. Es wurden bis 1990 insgesamt 180 Fahrzeuge beschafft, überwiegend - für den Einsatz auf den tunnelreichen Neubaustrecken Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart - in druckertüchtigter Ausführung.

Umso enttäuschender ist dafür die nunmehr entwickelte Innenraumgestaltung für die Umbauversion, die einmal mehr zu Lasten vieler Fahrgäste geht. Sowohl die Einzelsitze als auch die sechs abteilähnlichen, mittels Glaswänden vom Gang abgetrennten Sitzgruppen im Mittelbereich wurden entfernt und dafür eine klassische, dementsprechend enge Großraumbestuhlung (Sitzplatzanordnung 2 + 2 mit Mittelgang) eingebaut. Die Anzahl der Sitze wurde dadurch in diesem Wagenbereich von 34 auf 40 gesteigert. Weitere Umbaumaßnahmen betreffen in den Bvmsz-Wagen im Wesentlichen die Einrichtung eines Kleinkinder- und eines Serviceabteils. Im Werk Neumünster werden insgesamt 123 Bvmsz-Wagen in dieser Form hergerichtet, hinzu kommen 36 Bvmz-Wagen ohne die benannten Sonderabteile. Das Umbauprojekt wird voraussichtlich bis zum 15. Dezember 2003 abgeschlossen sein.

Ein wichtiger Systemvorteil der Bahn, nämlich dem Reisenden erheblich mehr Komfort als im Flugzeug oder Bus zu bieten, wird damit auch-im vorliegenden Fall wieder ein Stück demontiert. Die Deutsche Bahn AG begründete - auf eine entsprechende Anfrage des Fahrgastverbandes hin - den Umbau mit »modernem und zeitgemäßem Design". War die bisherige Form der Innenraumgestaltung etwa veraltet und unzeitgemäß? Sind wenig Beinfreiheit modern und zeitgemäß? Wohl kaum; vielmehr zeigt sich auch hier, welchen Stellenwert speziell der Nutzer der 2. Klasse bei der Deutschen Bahn AG hat.

Der aus wirtschaftlichen Erwägungen seit längerem eingeschlagene Weg von Qualitätseinschränkungen im Eisenbahnfernverkehr wird auch im vorliegenden Fall leider konsequent fortgesetzt. Als weitere Beispiele aus der jüngsten Zeit seien hier die Verringerung des Sitzabstandes in der zweiten Klasse im ICE 3 und der Ersatz der Bordrestaurants durch Interregio-Bistrowagen in InterCity-Zügen genannt. Es ist zweifelhaft, ob das Ziel eines zuverlässigen, an den Kundenbedürfnissen orientierten Verkehrsangebotes bzw. die angestrebte Verbesserung der Angebotsqualität auf diese Weise erreichbar ist und letztlich auch ein dauerhafter wirtschaftlicher Erfolg gelingt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002355>.



Umgebauter IC-Wagen. (Foto: Christian Schultz)

