

ÖBB-railjet

Der neue Premiumzug railjet der ÖBB verkehrt seit Dezember 2008 auf den Gleisen der Westbahn. Ein Jahr Praxiseinsatz ist für **fahrgast kärnten** Anlass, diesen neuen Zug einmal genauer unter die Lupe zu nehmen.



Fotos: CT (9), www.oebb.at (1)

Der **railjet** verbindet seit Dezember 2008 auf den Gleisen der Westbahn die Städte Wien, Linz, Salzburg und Innsbruck. Das Angebot umfasst auch internationale Verbindungen von Budapest über Wien nach München und ab Juni 2010 nach Bregenz und Zürich. Ein Jahr Praxiseinsatz und die Option auf weitere 44 Garnituren, die den Einsatz in ganz Österreich erwarten lassen, waren für **fahrgast kärnten** Anlass diesen neuen Zug einmal genauer unter die Lupe zu nehmen, wozu das Team von **fahrgast kärnten** bei Berufs- und Urlaubsfahrten bereits vielfach Gelegenheit hatte.

Die **railjet** Garnituren bestehen aus einer Elektrolok der „Taurus“-Baureihe, vier Wagen der zweiten Klasse (ECONOMY CLASS), einem Wagen halb Bistro / halb erste Klasse (FIRST CLASS), einem Wagen der FIRST CLASS und dem Steuerwagen. In diesem befinden sich die offenen Abteile der PREMIUM CLASS. Konstruktiv sind die Fahrzeuge für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern ausgelegt, behördlich zugelassen derzeit aber nur für 200 km/h.



ECONOMY CLASS (ZWEITE KLASSE)

Alle Wagen der ECONOMY CLASS sind ausschließlich als Großraumwagen ausgeführt, leider hat man auf den Einsatz von Abteilwagen verzichtet. Dies hat z. B. zur Folge, dass keine Kleinkind-Abteile buchbar sind. Für etwas größere Kinder gibt es zwar ein Kinderkino, das aber eher spartanisch ausgeführt ist: Es besteht aus einem DVD-Player und drei Sitzstufen.

Die 316 Sitze der Economy Class sind überwiegend in Reihenbestuhlung angeordnet, deren Klappische in den Rückenlehnen sehr klein geraten und beim Verzehr der warmen Speisen aus dem Bistrowagen sehr unpraktisch sind. Jeder Wagen verfügt aber auch über acht Vierergruppen in Vis-à-Vis-Bestuhlung mit Tisch. Sehr angenehm ist, dass man in der zweiten Klasse von jedem Sitzplatz freie Sicht nach außen hat und einem nicht die Sicht durch einen Fenstersteher genommen wird. Die Abmessungen der Sitze (Sitztiefe, Sitzbreite), die nicht jedermanns Zuspruch finden, entsprechen, verglichen mit anderen Großraumwagen, dem gängigen Standard (siehe Tabelle unten). Besonders negativ fallen die relativ steil stehenden und extrem hoch ausgeführten Sitzlehnen (1,30 Meter) auf. Diese nehmen einem zum Teil die Sicht auf die Informationsmonitore und geben bei durchschnittlicher Beinfreiheit ein Gefühl der Beengtheit. Im Bild sind die sehr schmalen Armlehnen gut zu erkennen.

Die Armlehnen in der ECONOMY CLASS sind eines Premiumzuges absolut unwürdig und entsprechen nicht einmal dem Niveau von Nahverkehrszügen. Bei der Bestuhlung hätte man besser auf die Abmessungen der ÖBB-Modularwagen zurückgegriffen, die weit mehr Komfort bieten. Pro Doppelsitz befindet sich in der Mitte eine Steckdose.

Wagentyp	Sitzbreite	Sitztiefe	Sitzhöhe	Beinfreiheit	Sitzlehnenhöhe	Armlehnenbreite	Klappisch	Gangbreite
railjet	48 cm	44 cm	44,5 cm	41,5 cm	130 cm	3 cm	19 x 34 cm	54 cm
Modularwagen	51 cm (halbe Bank)	43,5 cm	44 cm	46 cm	116 cm	6 cm	32 x 41 cm	52 cm
DB Großraumwagen	47 cm	44 cm	42 cm	35,5 cm	112 cm	5 cm	26 x 33 cm	53,5 cm
Talent (Nahverkehrszug)	42 cm	39 cm	45 cm	vis-a-vis	120 cm	4 cm	keine	72,5 cm



FIRST CLASS (ERSTE KLASSE)

Die 76 Sitze dieser Klasse haben bei Reihenbestuhlung die Sitzteilung 2+1 und sind mit Leder bezogen. Die Sitzplätze verfügen über Fußrasten und verstellbare Rückenlehnen, außerdem hat jeder Sitzplatz eine Steckdose.

Da die Wagenkästen der ersten und zweiten Klasse gleich gebaut sind, kommt es auf Grund der größeren Sitzabstände in der ersten Klasse zur unerwünschten Situation, dass an einigen Plätzen dem Reisenden der ersten Klasse durch einen Fenstersteher die Sicht nach außen genommen wird. (siehe Foto)

PREMIUM CLASS

Die 16 Sitze der Premium Class sind noch etwas großzügiger ausgefallen und verfügen ebenfalls über eine Lederpolsterung. Sie zeichnen sich durch eine großzügig verstellbare Lehne sowie eine Beinauflage aus. Neben den Sitzen befinden sich kleine Abstelltische mit der Möglichkeit, darunter das Gepäck zu verstauen.

Leider sind die einzelnen Abteile nicht mit Türen vom Gang abgetrennt, um vollkommen ungestört arbeiten oder ausruhen zu können. Die schwach ausgelastete Premium Klasse soll durch eine im vergangenen Sommer angelaufene Werbekampagne und eine Preisreduktion von zuvor 25,- Euro auf 15,- Euro noch angekurbelt werden.

Die Platzverhältnisse in der Premium Class sind sehr großzügig ausgefallen. Erstmals verfügen Sitze über Beinauflagen.



... viel kleiner dürften die Tischchen nicht sein!

BISTRO WAGEN (MIT INFOPOINT)

Dieser Wagen wird von der *Express Restaurant & Catering GmbH* (die auch die Speisewagen in EC- und IC-Zügen betreuen) bewirtschaftet und bietet einen Am-Platz-Service für die First- und Premium Class. Damit dieser Service einen Namen hat, zahlt man JULIUS MEINL am GRABEN für die Menüvorschläge und den Namen in vier Jahren 40 Mio. Euro (*Quelle: „Wiener Zeitung“, 19.02.2009*). Für überflüssigen Prestige scheidet man bei den ÖBB offenbar keine Kosten. In diesen Wagen erhält man auch warme Speisen, doch die vier Tischchen mit Glasplatten bieten nicht nur sehr wenig Platz, sondern geben durch die glatten Oberflächen auch Anlass zur Besorgnis, dass beim nächsten scharfen Bremsmanöver das Essen im *railjet* einen Abflug Richtung Fußboden unternimmt. Der mobile Bordservice betreut die Economy Class und versorgt die Fahrgäste mit Snacks und Getränken. Dass ein so aufwändiges Serviceangebot, wenn es gut funktionieren soll, viel Personal bindet, ist einleuchtend. Seit kurzem aber fährt man mit reduziertem Servicepersonal, was nun zu noch längeren Wartezeiten im Bistrowagen führt, weil das Personal mit Servieren in First- und Premium Class voll ausgelastet ist. In diesem Wagen befinden sich auch die drei rollstuhlgerechten Plätze sowie die Behindertenlifte die von eigens geschultem Personal bedient werden. Im Bereich des Überganges zur First Class ist der INFOPOINT situiert. Von hier aus wird das Fahrgastinformationssystem bedient.



FÜR ALLE WAGEN GILT

Das von SPIRIT DESIGN entworfene Interieur folgt dem NON-Farbkonzept. Man wollte damit ein ruhiges, klares architektonisches Design entwickeln. Es dominieren Grau-, Silber- und Schwarztöne. Für alle Wagen des neuen Zuges gilt, dass sie über eine ausgezeichnete Laufruhe verfügen und sich der Geräuschpegel auf einem angenehm niedrigen Niveau bewegt. Man hat hier offensichtlich höchstes Augenmerk auf die Optimierung der Akustik gelegt. Bei den neu konstruierten Wagenübergängen können die Übergangstüren im Regelbetrieb geöffnet bleiben, was den Wechsel zwischen den Wagen sehr angenehm gestaltet. Nur im Notfall, bei Ausbruch eines Feuers, schließen sich die Türen.

Die ca. 80 über den ganzen Zug verteilten Monitore (von denen immer wieder einige ausfallen) geben Auskunft über den Fahrplan, die nächsten Halte, Verspätungen aber auch über die zurückgelegte Strecke und gefahrene Geschwindigkeit. Sehr positiv ist, dass man trotz dieses zusätzlichen Dienstes auf die Lautsprecherdurchsagen nicht verzichtet.



Links: Die Landkarten werden in unterschiedlichen Maßstäben dargestellt. Doch sollten die Kartenausschnitte in den unterschiedlichen Größen zur leichteren Orientierung länger eingeblendet bleiben.

Mitte: Informationen über Zug- und Wagennummer bzw. die nächsten Halte können von den Monitoren abgelesen werden.

Rechts: Überdies werden neben der aktuellen Geschwindigkeit auch Abweichungen von der Fahrplanzeit angezeigt.

RESÜMEE

Es ist nicht so, als sollte unbedingt das Haar in der Suppe gefunden werden, aber leider weist dieser HIGHTECH-Zug doch gravierende Sitzkomfort- und Serviceschwächen vor allem in der *Economy Class* auf. Man hat leider beim Gesamtkonzept des Zuges den Fehler gemacht, vor dem schon Francois Lacote (SNCF) bei der 30. Tagung „Moderne Schienenfahrzeuge“ in Graz gewarnt hat (*Quelle „Eisenbahn 1/1997“*): „Der Zug soll das Flugzeug nicht nachahmen, sondern seine Artvorteile der größeren Geräumigkeit und Bewegungsfreiheit weiter ausspielen.“ Es sind die Wünsche von Bahnreisenden weit vielfältiger, denn im Fernverkehr müssen die Bedürfnisse der unterschiedlichsten Gruppen wie Geschäftsleute, Tages- und Wochenpendler oder Urlaubsreisende (mit/ohne Fahrrad) befriedigt werden. Und von diesen reisen einige über weite Strecken und wünschen daher einen vollwertigen Speisewagen.

ABSCHLIESSENDE GEDANKEN

- ☛ Ist die Option auf weitere 44 Garnituren nicht viel zu hoch ausgefallen, da sich die ÖBB im Fernverkehr auf vielen Strecken leider eher zurückziehen, anstatt an einem vernetzten Taktfahrplan zu arbeiten.
- ☛ Was wird mit den herkömmlichen Fernverkehrswagen geschehen, die bereits fast alle das „Upgrading“ durchlaufen haben, zum großen Teil bis 200 km/h lauffähig sind, vom Komfort dem **railjet** kaum etwas nachstehen und im Service durch einen vollwertigen Speisewagen diesem sogar überlegen sind. Außerdem umfasst dieser Wagenpark auch die beim **railjet** vermissten Abteil- und Gepäckwagen, welche den Fahrradtransport ermöglichen.
- ☛ Da nur auf der Westbahn mit bis zu 200 km/h gefahren werden kann, wäre ein Neigetechzug für ein rascheres Durchfahren der kurvenreichen Strecken in Österreich die weitaus bessere Wahl gewesen.

- Christof Trötz Müller -