



Zusätzliches Geld für Fahrzeugdesign?

Ich fahre recht häufig Bahn und sitze entsprechend auch in verschiedenen Zügen. Hierbei ist es mir wichtig, bequeme Sitze zu haben und Platz für meine langen Beine zu finden. Oft sitze ich im Regionalverkehr in Vierer-Sitzgruppen. Im Fernverkehr suche ich mir die Tische oder die Abteile aus. Das Design der Innen-

räume, so dass ich sitzen kann und bequem transportiert werde, ist irgendwie in den meisten Fahrzeugen auf die eine oder andere Art durchdacht. Mal wurde entschieden, dass

möglichst viele Menschen in einen Waggon passen sollen, beispielsweise im ICE 4, mal das Fahrräder Platz finden sollen und somit Sitzplätze abhanden kommen. Sinn ist meiner Meinung nach primär die Unterstützung von Mobilität von Menschen und dies in einem Maß, das sich irgendwo zwischen Finanzierbarkeit und Pragmatismus ansiedelt.

Letztens bin ich das erste Mal mit einem Metropolitan gefahren und war sehr beeindruckt, welches Design Fahrzeuge haben können.


Die Innenraumausstattung war sehr ansprechend, es gab Platz und ich fühlte mich wohl. Das kann ich nicht von allen Zügen behaupten, selbst wenn diese den oben formulierten, funktionellen Anforderungen folgen.

Zusammen mit einem Bekannten bin ich über die Innotrans gelaufen und wir haben uns die neuen Züge und Waggon angeschaut, die dort ausgestellt wurden. Dabei haben wir natürlich auf die üblichen Sachen geachtet: Wie sind die Sitze und Sitzgruppen zu den Fenstern positioniert, wie bequem sind die Sitze und wie gut kann ich stehen und laufen, ohne anzustoßen. Fahrgastwechselzeiten und Begehrbarkeit der Gänge sowie die Fahrradabteile waren interessant. Die Fahrzeuge unterschieden sich gravierend in ihrem funktionellen Design und ich war bei den wenigsten begeistert. Ein weiteres Detail, auf das wir unsere Aufmerksamkeit lenkten, war die Halterung der Griffstangen, die zum Einsteigen des Fahrpersonals in Lokomotiven beziehungsweise Triebwagen benötigt werden. Diese unterschieden sich gravierend. Wie oben zu sehen, reicht es von angeschraubten geraden und

gebogenen Griffstangen bis hin zu einer Variante, in der keine Schrauben zu sehen sind und die Aussparung im Gehäuse ziemlich elegant wirkt. Wir waren von der Vielzahl der Ausführungen beeindruckt.

Insofern treffen an dieser Stelle zwei Verständnisse von Fahrzeugdesign aufeinander. Bei dem Ersten entsprechen die Fahrzeuge den funktionellen Anforderungen, die an sie gestellt werden, beim Zweiten wurden sich darüber hinaus noch weitere Gedanken gemacht, die eventuell auch Geld kosten und sich nicht aus direkten funktionellen Anforderungen ableiten lassen. Beispielsweise gibt es keine Anforderung, die beschreibt: Der Fahrgast soll sich fühlen wie in einem Wohnzimmer. Das ist jetzt auch reichlich unspezifisch, aber die Anforderungen, die mit 'fühlen' formuliert werden, sind selten, da sie auch schwer messbar sind, da der Anspruch der einzelnen Fahrgäste hochgradig individuell ist.

Letztlich ergibt sich aus diesen Beobachtung und Gedanken auch das Thema: Zusätzliches Geld für Fahrzeugdesign?

(mm) 

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Gutes Design ist günstig.

Jedes Verkehrssystem wird durch seine Fahrzeuge geprägt. Sie sind die unmittelbaren Gefährte, denen wir uns anvertrauen. Sie definieren massgeblich mit, ob wir uns wohl fühlen oder lieber nach einer Alternative Ausschau halten.

Wie entscheidend dabei das Design ist, zeigt das Auto, der wichtigste Konkurrent des öVs. Die Autoindustrie setzt beträchtliche Mittel ein, um ihre Fahrzeuge hochwertig, interessant, dynamisch, sicher und praktisch zu gestalten. Und selbst die gewöhnlichsten Kleinwagen sind heute solide gestaltete Produkte, nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch was Komfortelemente und die Innenraumgestaltung angeht.

Insofern überrascht es, wenn insbesondere Züge für den Massenverkehr oft sehr billig daherkommen. Im Interieur beschränkt sich der Gestaltungswille meist auf Sitzplatzmaximierung und vermeintliche Reinigungsfreundlichkeit. Die Elemente basieren häufig auf nicht zusammenpassenden Standardkomponenten und heraus kommt ein tristes Ambiente, das keinerlei Wertschätzung den Kunden gegenüber vermittelt – und so auch kein ein entsprechendes Verhalten der Passagiere fördert.

Diese Tristesse erstaunt umso mehr, als sich dem Zugbetreiber bei der Beschaffung eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten und Alternativen bieten. Denn bezogen auf die Beschaffungskosten sind die Aufwendungen für ein gutes, schlüssiges Design eine vernachlässigbare Grösse, wenn entsprechende Vorgaben rechtzeitig im Beschaffungsprozess verbindlich festgelegt werden.

Der RBS, der im Raum Bern ein kleines S-Bahnnetz betreibt, verfolgt diesen Ansatz bereits seit über 10 Jahren. Basierend auf einfachen, klaren Gestaltungsregeln werden robuste, hochwertig wirkende Materialien eingesetzt; auf bunte, schrille Farbkombinationen wird ebenso verzichtet wie auf graue Grautöne. Beim RBS heisst dies: Ein sehr dunkler, durchgehender Teppichboden vermittelt Halt und Stabilität, weisse Seitenwände und Decken Helligkeit. Haltestangen aus Chromstahl wirken edel und hygienisch. Und schliesslich schafft die unaufdringliche indirekte Beleuchtung, dass man sich auch nachts im Zug wohl fühlt. Obwohl unsere metroähnlichen Fahrzeuge grosse Stehplatz- resp. Multifunktionsflächen aufweisen, wirkt das Interieur seriös und komfortabel. Der Passagier fühlt sich nicht als Endkunde, sondern als Fahrgast. Die minimal höheren Reinigungskosten werden durch den fast nicht mehr existenten Vandalismus um ein Vielfaches kompensiert. Ein Ansatz, der alle Beteiligten zu Gewinnern macht.

Die Elemente basieren häufig auf nicht zusammenpassenden Standardkomponenten und heraus kommt ein tristes Ambiente, das keinerlei Wertschätzung den Kunden gegenüber vermittelt.



Ulrich Reinert
Dipl. Ing. ETH
Koordinator Betrieb & Technik
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Contra

Fahrgastbedürfnisse vor Design

Schönes Design und Busse sowie Bahnen müssen sich nicht grundsätzlich gegenseitig ausschließen! Aber bei der Fahrzeuggestaltung sollten und müssen generell der Fahrgastnutzen und die Erfüllung der Fahrgastbedürfnisse oberste Priorität haben, ehe man an tolles und gegebenenfalls sogar teures Design denkt.

Eine Haltestange muss grundsätzlich so gestaltet sein, dass sich ausreichend viele Fahrgäste einen stets sicheren Halt verschaffen können. Eine „durchdesignte“ Haltestange dagegen, die nur von einem Fahrgast oder vielleicht noch einem zweiten nutzbar ist, bringt in einer vollen Bahn oder einem vollen Bus wenig, auch wenn sie vielleicht total toll aussieht. Die stehenden Fahrgäste brauchen in dieser Situation eine sichere Festhaltungsmöglichkeit und kein Schauobjekt, dessen Schönheit man aufgrund der vielen Menschen in diesem Moment ohnehin nicht wahrnehmen kann.

Und auch Sitze müssen natürlich auch zuallererst die Anforderungen der Nutzer erfüllen, da die Fahrgäste in Bussen und Bahnen entsprechend der Verweildauer bequem sitzen wollen. Dabei wird der Sitz in der U-Bahn, der Straßenbahn oder dem Stadtbuss sicherlich andere Merkmale aufweisen (müssen) als der eines Regional- oder Fernzuges. Aber auch hier gilt, dass die Fahrgastbedürfnisse primär zu erfüllen sind, ehe man an das Design denkt, welches üblicherweise in einem leeren Fahrzeug bewertet wird und nicht im voll besetzten, wie es der Fahrgast in aller Regel täglich auf dem Weg zur und von der Arbeit erlebt.

Ein anderer oft misslungener Punkt in Bezug auf Design stellen vielfach Gepäckablagen dar: Deren schwungvoll geschwungene Formen sehen faszinierend aus, bieten aber weder Koffern noch Taschen ausreichend Halt, die dann auch schon einmal analog der Form der Gepäckablage schwungvoll von dieser herunterfliegen ...

Das extreme Gegenbeispiel hierzu stellen die Fahrzeuge dar, die gar keine Gepäckablagen bieten und somit dem Fahrgast einen Bärenienst erweisen – dann werden plötzlich dringend benötigte Sitzbereiche für das Verstauen des Gepäcks zweckentfremdet.

Das zu wenige in unserem Land für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehende Geld muss zuallererst in den Nutzen gesteckt werden. Wenn die Kapazität der Fahrzeuge ausreichend ist, die Takte passen und die Qualität insgesamt stimmt, dann kann und soll auch Geld in das (schönere) Design fließen.

Und sofern man schönes und ansprechendes Design mit dem Fahrgastnutzen in Einklang bringen kann, dann ist diese Möglichkeit natürlich unbedingt zu nutzen. Denn letztlich erfreut sich natürlich auch der Fahrgast an einem optisch ansprechenden Fahrzeug, wie man vielerorts tagtäglich durchaus wahrnehmen kann ...

Das zu wenige in unserem Land für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehende Geld muss zu allererst in den Nutzen gesteckt werden.



Andreas Frank
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Fachreferent für Fahrgastdialog