

Fünf Jahre WESTbahn

2011 fuhren die ersten Züge der privaten WESTbahn – fünf Jahre später stehen die Signale für eine Expansion auf Grün

Harald A. Jahn, RS-Redakteur



Eine der neuen Garnituren im Westbahnhof.

© Foto: Harald A. Jahn

Bereits 2008 wurde die Rail Holding AG gegründet; Stefan Wehinger, früher im Vorstand des ÖBB-Personenverkehrs, wurde zusammen mit dem Bau-Industriellen Hans Peter Haselsteiner der erste Konkurrent der staatlichen Eisenbahn. Mit Fahrplanwechsel am 11. 12. 2011 nahm das Tochterunternehmen „WESTbahn Management GmbH“ den Betrieb zwischen Wien und Salzburg auf; anfangs durchaus nicht friktionsfrei: Einerseits war Konkurrenz etwas völlig Neues für den Staatsbetrieb, andererseits fuhr Wehinger einen oft konfrontativen Kurs gegen die ÖBB. Inzwischen hat sich die Situation beruhigt; nach einer Änderung der Eigentümerstruktur (nun sind neben der Haselsteiner Privatstiftung auch die Schweizer Augusta-Holding und die SNCF an Bord, Wehinger musste das Unternehmen verlassen) ist die Zusammenarbeit mit der ÖBB Infra positiv und professionell.

Während derzeit sieben *Stadler-KISS*-Garnituren zwischen Wien und Salzburg unterwegs sind – die sechsteiligen Züge tragen übrigens dieselbe Baureihenbezeichnung wie die einstigen Transalpin-Paradezüge der ÖBB, 4010, wird die Flotte ab nächstem Fahrplanwechsel deutlich wachsen. Um 180 Millionen Euro wurden bei *Stadler* zehn neue Garnituren bestellt, neun davon vierteilig: Ab 10. Dezember 2017 wird man eine zweite Taktverbindung ab dem Wiener Hauptbahnhof und damit ab Linz einen Halbstundentakt anbieten. Möglicherweise wird man dann gleich bis Innsbruck weiterfahren können; man hofft, die diesbezüglichen Trassenverhandlungen bis April abzuschließen. Nicht vorgesehen sind allerdings die von Fahrgästen häufig gewünschten Züge im Abendverkehr oder nach Graz; als kaufmännisch agierendes Unternehmen ist man auf hohe Auslastung der Züge angewiesen und kann nur auf der nicht gemeinwirtschaftlich subventionierten Strecke Wien – Salzburg mit den ÖBB konkurrieren.

Die Erfahrungen mit den bisherigen Garnituren fließen in die Neubauten ein: So soll eine bessere Druck-Ertüchtigung die Bauart-Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auch in Tunnels

ermöglichen. Dazu wurden nicht nur andere Türen verbaut, auch messen Sensoren an der Zugspitze die Druckänderung bei der Tunnelleinfahrt und schließen bei Bedarf die Klappen an den Lufteinlässen der Klimaanlage. Auch die Federung wurde mit zusätzlichen Dämpfern verbessert, die Frontscheibe verkleinert.

Gewartet werden die Züge nachts in Linz, man fährt ohne Betriebsreserve, alle sieben Züge sind täglich auf der Strecke. Eventuelle Ausfälle maximal eines Zuges können durch Verkürzung der Wendezeit kompensiert werden. Erreicht wird die hohe Verfügbarkeit durch laufende vorauseilende Wartung; auch die Hauptuntersuchung wird so auf einzelne Module aufgeteilt, dass sie zum vorgeschriebenen Termin abgeschlossen ist.

Das Alleinstellungsmerkmal: ausreichend Personal im Zug

Festhalten will man jedenfalls an den Dingen, die den bisherigen Erfolg mittragen. Von Kundenseite besonders herausgestrichen wird immer wieder das Personal an Bord der Züge: Insgesamt etwa 150 Stewards, die Mehrzahl davon weiblich, kümmern sich um Fahrkartenverkauf, Service und Sauberkeit. Sie wirken kompetent und authentisch. Tatsächlich haben sie eine starke persönliche Bindung zu „ihren“ Zügen.

Kritisch sieht man, dass in Österreich – anders als beispielsweise in Deutschland – gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht ausgeschrieben, sondern direkt vergeben werden. Die Erfahrung dort hat gezeigt, dass es zu starken Kostensenkungen kommen kann, wenn Privatbahnen mit ihren üblicherweise schlankeren Strukturen übernehmen; die Gesellschaft fühlt sich jedenfalls gerüstet, ihre Aktivitäten auszuweiten. Für die Namensfindung wird man sich allerdings eine neue Legende ausdenken müssen: Die Initialen des Gründers, WEhinger STEfan, werden dann wohl nicht mehr passen...