

dabei vor allem die DB-Kurswagengruppen ab München im Auge, um diese Verkehre schon mit den bestehenden Italien-Verbindungen nach Venedig, Mailand und Rom zu verknüpfen. Weiter hatten die ÖBB Interesse, Nachtzüge mit Autobeförderung ab Salzburg oder Innsbruck nach Hamburg und Düsseldorf zu schaffen. Ohne Österreich-Bezug kam noch die Nachtzugsverbindung Zürich–Berlin–Hamburg hinzu. Zugleich ging die Betreibergesellschaft für die österreichischen Schlaf- und Liegewagen, die Firma Newrest Wagons-Lits Austria GmbH, bereits in Deutschland auf intensive Personalsuche.

Das Liegewagenkonzept

Die ÖBB haben ungeachtet dieser Entwicklung im Nachtzugsgeschäft vorgearbeitet. Am Firmensitz beim Wiener Hauptbahnhof wurde im Empfangsbereich jene Maquette aufgestellt, die ursprünglich für die DB entwickelt worden war. Sie wurde ab Ende Januar 2016 für mehrere Wochen der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Aufstellung der Maquette erfolgte vor dem Hintergrund, dass man sich bewusst war, dass die Flotte dringend zu erneuern sei. Die damals vorhandenen Schlafwagen stammten aus dem Jahr 1975, die vorhandenen Liegewagen waren auch nicht viel jünger. Zudem erschien das bisherige Konzept mit den Vierer- und Sechserabteilen nicht mehr zeitgemäss. Der heutige Reisende wünscht sich mehr Privatsphäre in den Abteilen. Die ÖBB liessen daher einen Entwurf für neue Liegewagen erstellen. Dabei stützten sie sich auf ein Konzept des Designbüros Studio Syn, das zuvor schon die genannte Maquette entworfen hatte. Unternehmensgegenstand des Designbüros ist die Innenraumgestaltung von Wohnwagen und Wohnmobilen.

Das begehbare 1:1-Modell eines neuen Liegewagenabteils wurde bewusst im Foyer der Konzernzentrale aufgestellt. Die Besucher waren eingeladen, die einzelnen Funktionen zu testen und dazu ihre Meinung abzugeben. Das Abteil bietet bei unveränderter Grundfläche Platz für vier Personen, wobei die Gestaltung wesentlich mehr Privatsphäre gestattet als bisher üblich. Die Liegeflächen sind breiter als gewohnt, in der Abteilmitte befindet sich eine Trennwand. Diese ist zur Gangseite hin mit Ablagefächern für Schuhe sowie mit einem Abfallbehälter ausgestattet und enthält Trittstufen zum Aufstieg in die obere Ebene.



Foto: PriestmanGoode

Dieser Designentwurf von PriestmanGoode zeigt die neuen Liegekabinen.

Zum Fenster hin lässt sich die Trennwand jeweils nach oberer und unterer Ebene öffnen und schliessen. Reist man zu zweit, lässt sich die Trennwand aufmachen. Diese Anordnung führt auch dazu, dass das Fenster viergeteilt ist; jeder Reisende hat seine eigene Jalousie.

Der Nachteil dieses Liegewagenabteils zeigt sich bei den Gepäckablagen. Es gibt unterhalb der beiden unteren Liegeflächen je ein Gepäckfach; die Reisenden in der oberen Etage müssen ihre Gepäckstücke in Fächern oberhalb des Gangs verstauen. Zusätzlich ist noch eine kleine Ablagemöglichkeit für die Brille usw. vorgesehen. Für grössere Koffer ist hingegen kein Platz vorhanden. Über jeder Bettfläche lässt sich ein Klapptisch öffnen, um – halb sitzend, halb liegend – sein Frühstück einzunehmen, zu lesen oder am Laptop zu arbeiten. Die vier Liegen weisen zum Gang hin Schiebetüren auf, die sich für jeden Liegeplatz separat öffnen und schliessen lassen. Zudem verfügt jeder Bettplatz über einen Stromanschluss und einen USB-Stecker. Das Licht kann man individuell dimmen, und sogar die Lichtfarbe ist dabei beliebig veränderbar.

Das vorgestellte Abteildesign stellt zweifellos einen Fortschritt gegenüber den bisherigen Liegewagen dar, auch wenn es beim einen oder anderen Detail noch Platz für Verbesserungen bietet. Die breiteren

Liegen mit einer Länge von 1,950 mm sollten für die meisten Passagiere ausreichend dimensioniert sein. Allerdings gibt es keine Tagesstellung. Die Wagen sind nur für Nachtfahrten konzipiert; längere Tagesfahrten sind somit nicht zu bewältigen. Bei der Präsentation dieser Maquette wurde auf ein wesentliches Detail verzichtet, und zwar, wie die Duschkabinen oder der Nassbereich künftig aussehen wird. Jedenfalls dient dieses Probeabteil als Basis für die weitere Entwicklung und Ausgestaltung der neuen Nachtzüge.

Neue Railjet-Züge (Railjet-2-Familie)

Bei der Ankündigung auf die Ausweitung des Nachtzugsangebotes war klar, dass die ÖBB mit dem bestehenden Rollmaterial keinesfalls das Auskommen finden wird. Aber auch die strenger werdenden Brandschutzbestimmungen in Italien forderten die ÖBB zum Handeln auf, denn ab diesem Zeitpunkt verlieren die UIC-Z1-Wagen ihre Zulassung in Italien.

Bereits 2016 wurden erste Überlegungen bekannt, weitere Railjet-Garnituren zu beschaffen, was letztlich in einer Ausschreibung von 8 neunteiligen Tageszügen und 13 elfteiligen Nachtzügen mündete. Die Ausschreibung für die Beschaffung dieser Züge gewann Siemens, deren Fahrzeugkonzept sich sehr stark an der bisherigen Railjet-Flotte orientiert. Die Auftragsertei-