



Im Wiener Siemens-Werk läuft die Produktion der neuen Nightjet-Züge auf Hochtouren. Zu sehen ist hier ein im Rohbau fertiger Wagenkasten.

lung erfolgte im August 2018. Siemens hat im April 2019 mit der Konstruktion und dem Bau der neuen Flotte begonnen und stand zunächst vor einem Problem bei der Ausgestaltung der Barrierefreiheit der Fahrzeuge. Ursache dafür ist die unterschiedliche Höhe der Bahnsteigkanten der Eisenbahninfraukturbetreiber. Während in Österreich die Kantenhöhe ausnahmslos mit 550 mm festgelegt ist, liegt diese in Deutschland bei 760 bzw. 960 mm. Daher wird es in der siebenteilig ausgeführten Nightjet-Wendezugsgarnitur einen Niederflur- und einen Hochflurbereich geben, der

infolge der unterschiedlichen Kantenhöhen bei den Bahnsteigen eine Barrierefreiheit ermöglicht. Rollstuhlabteile sind dabei eigens ausgewiesen. Zum 250-Mio.-Euro-Auftrag vom August 2018 wurden zwei Jahre später weitere 20 Garnituren im Auftragswert von 500 Mio. Euro bestellt, dies unter gänzlicher Finanzierung des Bundes. Während die ersten Garnituren bereits 2022 verfügbar sein sollten, verzögert sich die Indienstnahme auf das Folgejahr. Die 20 zusätzlichen Garnituren stehen für 2024 zur Anlieferung an. Bereits am 23. Februar 2021 luden Siemens und die ÖBB zur

gemeinsamen Präsentation im Siemens-Werk Wien-Simmering mittels Videokonferenz ein, im September 2021 verließen die ersten Nightjet-Wagen das Werk für Testfahrten. Seit Ende Oktober ist eine gemischte Garnitur aus neuen ÖBB-Nightjet- und Railjet-II-Wagen für lauftechnische Messfahrten im Einsatz.

Bei den neuen Garnituren handelt es sich um Reisezugswagen aus der Produktplattform Viaggo mit blauem Anstrich und roten Zierstreifen sowie aufgemalten Sternen am Horizont. Gegenüber den bekannten Reisezugwagen fallen die Rohkästen



Der Blick in ein modernes Abteil der Economy-Klasse.



Das Liegeabteil mit der individuellen Beleuchtung.