



Blick in das neue, wesentlich komfortablere Behindertenabteil.

So sah der Erstentwurf eines Familienliegewagenabteils aus.

etwas höher aus, um dadurch mehr Innenraum für die übereinander angeordneten Liege- bzw. Schlafkojen zu gewinnen. Die Nachtzüge der neuesten Generation sind als untrennbare Einheit verbunden und bestehen aus zwei Sitzwagen, drei Liegewagen und zwei Schlafwagen. Das Mitführen von Zusatzwagen ist nicht vorgesehen, sehr wohl aber Doppelführungen, wie dies heute schon bei den Railjet-Garnituren bekannt ist. Wie diese Garnituren bespannt werden sollen, ist noch unklar. Die Garnituren sind für 230 km/h ausgelegt, wofür sich nur die ÖBB-Tauri eignen. Allerdings erhielt der Steuerwagen ein Siemens-Vectron-Gesicht.

Die ÖBB haben bereits im November 2019 via Social-Media-Kanäle die ersten Designbilder vom Innenleben der neuen Züge präsentiert. Für die Innenraumgestaltung ist das Unternehmen PriestmanGoode mit Sitz in London zuständig, das die Entwürfe sowohl für die Tages- als auch für die Nachtzüge gestaltete. Für die Nachtzüge wurden die neuen Familienzimmer für bis zu vier Personen, die First-Class-Apartments für zwei Personen mit eigenem Bad, Schlafkabinen sowie neue Flure und Eingangsbereiche entworfen, wobei die vorgelegten Entwürfe stark an die ausgestellte Maquette erinnern.

Die publizierten Bilder gewähren einen Einblick, was den Kunden künftig erwartet. Bei den First-Class-Apartments ändert sich vorweg die Ausrichtung des Bettes, das längs dem Fenster angeordnet ist. Damit ändert sich die Schlafposition um 90°, womit davor ein Bewegungsraum entsteht. Auf der unteren Ebene wird eine Sitzmöglichkeit auf Höhe des unteren Bettes geschaffen, die obere Ebene ist über seitliche Trittstufen erreichbar, wobei im Kopfbereich eine halbhöhe Wand als Absturzsicherung dient. Vom Bewegungsraum aus ist

die Nasszelle mit kleiner Toilette und Waschmöglichkeit ausgestaltet. Dazwischen – geprägt mit den Trittstufen – dürften Schubladen als Ablagefächer sein.

Die Liegekojen bzw. die Familienabteile orientieren sich im Wesentlichen auch an der ausgestellten Maquette, wobei der Wechsel in die obere Ebene über eine eigens vorhandene Leiter erfolgt. Die klassische Liegeposition in Breitseite bleibt erhalten, hinter der Aufstiegssleiter befinden sich kleine Tische als Ablagefläche, die Steckdosen und allenfalls auch zusätzlicher Stauraum für das Gepäck. Die neu geschaffenen Schlafkabinen mit den individuellen Schlafkapseln erhalten jeweils eigene Stauraume für das Gepäck. Die hier angesprochenen neuen Liegekojen wurden bereits in die neu gestalteten ÖBB-Liegewagen Bb-cmvz 73 81 59-91.300ff verbaut.

Um die neuen Nachtzugsgarnituren warten zu können, fand im August 2020 der Spatenstich für eine neue Wartungshalle auf dem Gelände des TS-Werkes Simmering der ÖBB statt. Die neue Wartungshalle ist zweistöckig und hat ein Ausmass von 235×14 m und verfügt über zwei aufgeständerte Hallengleise. Die Halle ist mit zahlreichen technischen Einrichtungen ausgestattet, zum Beispiel fahrbaren Dacharbeitsbühnen samt integrierten Krananlagen und einer Drehgestell-Senkanlage, Gleisbrücken zum Tausch einzelner Radsätze, Entsorgungsanlagen an allen Gleisen, einer Hochspannungsprüfstation und Lokomotiv-Arbeitsständen mit 15-kV-Fahrleitungsanlage. Dazu gehört auch ein Catering-Gebäude. Die Inbetriebnahme der Anlage ist nach 18 Monaten Bauzeit für Frühjahr bzw. Sommer 2022 vorgesehen.



Die 1216 019 mit dem NJ 421 München–Innsbruck mit ex DB-Schlafwagen am 17. Mai 2017.