



Bernhard Studer

◀ Im ehemaligen Flugzeug-Hangar, wo 1929 das damals größte Flugzeug der Welt gebaut wurde, fertigt Stadler die Aluminiumkästen der KISS-Doppelstockzüge.

■ Altenrhein am Bodensee

Waggonbau im Hangar

In einem ehemaligen Flugzeugwerk von Dornier fertigt Stadler heute die künftigen Doppelstock-Triebzüge KISS für SBB und Westbahn.

Beim Flugplatz Altenrhein am schweizerischen Bodenseeufer nutzt Schienenfahrzeug-Hersteller Stadler Rail seit 1997 die Gebäude der einst deutschen Dornier-Flugzeugwerke. Diese wurden 1924 von Claude Dornier gegründet, um das im Versailler Vertrag für Deutschland festgelegte Flugzeug-Bauverbot zu umgehen. Im größten Hangar setzt Stadler derzeit die Aluminium-Wagenkästen der Doppelstock-Triebzüge KISS (komfortabler innovativer spurtstarker S-Bahn-Zug) für die Schweizerischen Bundesbahnen und die neue österreichische Westbahn zusammen. Die Dosto-511 der SBB sind für die Zürcher S-Bahn bestimmt, während die private Westbahn mit ihren neuen 4010 ab Dezember 2011 zwischen Wien und Salzburg den ÖBB im Fernverkehr Konkurrenz machen wird (em 5/11).

Der Hangar in Altenrhein ist von verkehrshistorischer Bedeutung, denn hier wurde 1929 das damals bei weitem größte Flugzeug der Welt gebaut. Das legendäre Flugboot Do X war für 159 Passagiere und zehn Besatzungsmitglieder ausgelegt. Von 1930 bis 1932 flog die Do X mit der Kennung D-1929 rund um die Welt und sorgte für große Begeisterung. Kommerziell war der Riesenvogel allerdings ein Misserfolg: Technisch war er seiner Zeit zu weit voraus, militärisch war seine

Bedeutung zu gering. Schon 1933 kam das deutsche Flugzeug mit Schweizer Geburtsurkunde in ein Berliner Technikmuseum, dort wurde es im Zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört.

Nach dem Krieg gelangte das Werk Altenrhein in schweizerischen Besitz und wurde in Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein umbenannt, abgekürzt FFA. In den 1950er Jahren entstand dort das Kampfflugzeug P 16, aus welchem der Learjet abgeleitet wurde, ein erfolgreicher Businessjet. Seit Anfang der 1950er Jahre werden hier auch Schienenfahrzeuge gebaut, normal- und meterspurige Reisezugwagen sowie Beiwagen für Straßenbahnen.

Im Jahr 1987 wurde der Waggonbau von Schindler übernommen. Der Flugzeugbau und die FFA-Namensrechte gingen damals an Justus Dornier, einen Sohn des legendären Flugpioniers. 1996

Berliner KISS für die ODEG

Auch die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) erhält für das per Ausschreibung gewonnene so genannte Stadtbahnnetz Berlin/Brandenburg 16 vierteilige Doppelstocktriebzüge von Stadler. Diese werden allerdings vom deutschen Werk in Berlin-Pankow gefertigt. Rohbauten der Wagenkästen liefert die im März 2011 neu gegründete Stadler Reinickendorf GmbH zu, in Pankow erfolgt der komplette Innenausbau. Der erste ODEG-KISS soll im Herbst 2011 Testfahrten aufnehmen. Im Dezember 2012 ist Start auf den Regionalexpress-Linien OEX 2 Stendal-Rathenow-Berlin Hbf-Cottbus und OEX 4 Wismar-Wittenberge-Berlin Hbf-Jüterbog. pr



Stadler

◀ Der erste Rohbau eines ODEG-KISS wurde im Juni von Stadler Reinickendorf nach Pankow überführt.



▲ **Schweizerin mit österreichischem Zug in Bayern: Am 20.8.2011 überführte die frühere SBB-Elokom 421 383 den 4010 001 der Westbahn nach Linz, Foto bei Bad Endorf. In ungewöhnlicher Farbgebung setzt die Münchner RailAdventure GmbH die 421 u. a. für Überführungsfahrten und Sonderzüge ein.**

Christian Auerweck

wurde Schindler Waggon an Adtranz veräußert. Für den Standort Altenrhein war es ein Glücksfall, dass der Waggonbereich bereits ein Jahr später aus Adtranz herausgelöst und von Stadler übernommen wurde.

Hinter dem schweizerischen Busssnang und dem Werk Berlin-Pankow hat sich Altenrhein, wo heute auch elektrische Triebwagen gefertigt werden, zum drittgrößten der inzwischen elf europäischen Produktionsstandorte von Stadler Rail entwickelt.

Westbahn-4010: erste Tests in Österreich

Am 16. August 2011 sind die Zulassungsfahrten der 200-km/h-KISS in Österreich angelaufen. Sie tragen zwar nach österreichischem Schema die Typenbezeichnung ET 4010 (wie der einstige Transalpin), sind aber aktuell im schweizerischen Fahrzeugeinstellungsregister (NVR) eingetragen, mit der Halterkennung WSTBA der Westbahn Management GmbH in Wien. Für die Wartung der sieben Garnituren richtet Stadler eine Service-Niederlassung in Linz auf dem Werkareal der LogServ ein.

210-km/h-Testfahrten in Deutschland

Hoffnungsfrohe Blicke von Bahnreisenden begleiteten im August den KISS-Zug mit der SBB-Betriebsnummer 511 001, der seit der Innotrans 2010 in Berlin das Wappen der Bundeshauptstadt trägt, bei seinen Testfahrten in Franken. Mancher hoffte wohl inständig, dass es sich bei dem „schönen Zug“ um die Ablösung der neuen, aber ungeliebten ET 440 der DB Regio Mainfranken-

bahn handeln möge, wie es ein lokaler Pressebericht zum Ausdruck brachte. Ob dies langfristig zutreffen könnte, bleibt noch ein Geheimnis der DB AG und des Herstellers Stadler, in dessen Auftrag die Tests des mit Messradsätzen ausgerüsteten Zuges stattfanden. Es darf spekuliert werden, ob die Fahrten auch als Kaufofferte an die Adresse der DB AG dienten. Sinn ergäbe dies schon,



Rolf Syropas (2)

▲ **Der Zürcher 511 001 namens „Berlin“ mit Messradsätzen und Verkabelung für die Testfahrten**



▲ **SBB-Zug RABDe 511 001 am 10.8.2011 in Neustadt/Aisch, rechts ein 440**

ist es doch längst kein Geheimnis mehr, dass das Unternehmen mit der Qualität ihrer „Hoflieferanten“ Alstom und Bombardier speziell im Nahverkehr alles andere als zufrieden ist.

Die interessantesten Testfahrten absolvierte der RABDe 511 001 auf der diesbezüglichen Hausstrecke Nürnberg–Würzburg der DB Systemtechnik: Zwischen Neustadt/Aisch und Mainbernheim tastete sich der Dosto-ET von 160 auf 210 km/h hoch. Dazu waren – wie bei solchen Fahrten üblich – sowohl das Sicherungssystem LZB im 200-km/h-Abschnitt Neustadt–Iphofen als auch die PZB ausgeschaltet, so dass der Zug mit grüner Welle durchsausen konnte. Auch beim Spitzentempo fiel der Zug von außen durch Laufruhe und Geräuscharmheit auf. Im Innern simulierten Ballastsäcke die Fahrgäste. fs



Seit 23. August 2011 ist die französische SNCF mit 26 % Anteil Miteigentümer der Westbahn-Muttergesellschaft RAIL Holding AG. Die übrigen Anteile verteilen sich jetzt mit gleichfalls je 26 % auf die Haselsteiner Familien-Privatstiftung (STRABAG-Konzern) und auf Stefan Wehinger (2004–2008 Vorstand Personenverkehr ÖBB), die restlichen 22 % hält der Finanzinvestor Augusta Holding.

Ab Wien Westbf. verkehren ab Dezember 2011 nach Salzburg stündlich ein Westbahn-Zug (ab

Minute 32), ein ÖBB-IC (min. 44) und ein Railjet (min. 14), zweistündlich zur Minute 40 ein ICE Richtung Passau. Die Westbahn-Züge bedienen mit Amstetten gegenüber den ÖBB-IC einen zusätzlichen Halt, bis Salzburg ist ihre Gesamtfahrzeit dennoch um 16 Minuten kürzer. Die Doppelstock-KISS besitzen bereits die ab Dezember 2012 vorgeschriebene ETCS-L2-Ausrüstung für die Neubaustrecke (Wien-) Hadersdorf–St. Pölten via Wienerwaldtunnel–Tullnerfeldspange.

Bernhard Studer, Helmut Petrovitsch

▲ **Die ersten KISS-Ferntriebzüge für die private österreichische Westbahn absolvieren derzeit Testfahrten in der Schweiz und Österreich, hier der 4010 001 bei Oberaach auf der SBB-Strecke Weinfelden–Romanshorn.**

Erik Schneider