

Vorarlberg: doch die WESTbahn?

Entwurf Januar 2016

Wir berichteten bereits über den Kampf um den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Vorarlberg. Es scheint, dass nun die WESTbahn doch noch eine Chance hat, den Zugsbetrieb von der ÖBB zu übernehmen.

Die Westbahn unterlag bisher vor dem Vorarlberger Landesverwaltungsgericht und dem Bundesverwaltungsgericht. Nun liegt der Fall vor dem Verwaltungsgerichtshof. Bereits sieht sich die ÖBB als ungefährdeter Betreiber des Vorarlberger Zugsbetriebs. Nachdem Stadler Rail mit ihrer Offerte vor Gericht unterlag, hat nun die ÖBB bei Bombardier 21 vierteilige Talent 3 Triebzüge für den Vorarlberg fest bestellt.

Nun ging die Westbahn in die Offensive und reichte am 10. Januar 2017 sowohl beim Verkehrsministerium (BMVIT) als auch beim Land Vorarlberg ein neues Angebot ein. Kernpunkt ist, dass auf die festgelegte Vertragslaufzeit von zehn Jahren, die Westbahn mit einem besseren Angebot um bis zu 25 Mio. Euro preiswerter offeriert!

Die Westbahn ist bereit, den Betrieb bereits per Dezember 2018 von der ÖBB zu übernehmen. Obendrein wird garantiert, dass schon zwischen April und Juni 2019 alle 26 eigenen fabrikneuen Triebzüge mit je ca. 300 Sitz- und 36 Fahrradplätzen in Betrieb gehen. Dazu hat die Westbahn von zwei Herstellern Offerten vorliegen. Welche das sind, will die Westbahn nicht kommunizieren. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass es sich beim Einen um Stadler Rail mit dem FLIRT handelt. Bombardier und Siemens wird wohl eher nicht dazu gehören. Als Lieferant denkbar wären beispielsweise die französische Alstom, die spanische CAF oder die tschechische Skoda. Die bereits von Stadler Rail gelieferten Doppelstocktriebzüge des Typs KISS, wie sie die Westbahn bereits einsetzt, sind nicht vorgesehen. Dem gegenüber will die ÖBB zu den Hauptverkehrszeiten, neben den bestellten 21 Talent 3 Zügen, weiterhin ältere Zügscompositionen einsetzen.

Die Westbahn ist auch bereit, das Vorarlberger Personal von der ÖBB nach AVRAG (Arbeitsvertragsrecht-Anpassungsgesetz) zu übernehmen. Betont wird, man will keine «Billigmitarbeiter» sondern ein qualitativ hochwertige Angebot realisieren. Zudem bestehen bereits klare Vorstellungen wo und wie die Flotte unterhalten werden soll.

Die grosse Frage ist nun, wie die zuständige Stelle des BMVIT das Ganze beurteilt. Die Leistungsfähigkeit und Qualität der Westbahn steht ja wohl ausser Zweifel. Europaweit gehört sie zu den ganz wenigen EVU, die eine konstant hohe Verfügbarkeit ihrer Flotte von 99% erreicht. Auch die Betreuung in den Zügen ist vorbildlich. In Anbetracht der Einsparungen von 25 Mio. Euro und dem durch das Ministerium stets betonten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen wird es schwierig, sich glaubwürdig gegen die Westbahn zu stellen.

Anzumerken bleibt, wahrscheinlich würde es mit der Westbahn in Kürze einen seit Jahren angestrebten grenzüberschreitenden Regional- und S-Bahn-Verkehr mit der Schweiz geben. Das bestens ausgewiesene Bedürfnis dazu besteht bereits seit einer gefühlten Ewigkeit.