

WESTbox

Entwurf Mai 2012

Seit dem 11. Dezember 2011 verkehrt die private Westbahn zwischen Wien und Salzburg. Deren sieben Doppelstockzüge KISS werden zentral in der Westbox in Linz unterhalten. Die neue zweigleisige Halle steht auf dem Gelände der LogServ, einer Tochtergesellschaft der Voestalpine. Eigentümer der Halle ist die Westbahn. Für den Unterhalt der Fahrzeuge ist die Stadler Linz GmbH, eine Tochtergesellschaft der Stadler Rail, verantwortlich. Die wiederum Personal der LogServ für den Unterhalt einsetzt.

Der Wartungsvertrag zwischen Westbahn und Stadler hat eine Laufzeit von 12 Jahren. Die Instandhaltung erfolgt ausschliesslich in der Zeit von 22:30 – 05:00 Uhr. Dabei ist die Zusammenarbeit mit LogServ vorteilhaft, um so dem Personal auch Tagesschichten zu ermöglichen. Jede Nacht werden zwei bis drei Züge gewartet.

Stadler selbst beschäftigt nur einen Mitarbeiter, den Geschäftsführer. Für die nächtliche Unterhaltsarbeit stehen vier Teamleiter von LogServ zur Verfügung, die bereits bei der Endmontage der Züge in Altenrhein dabei waren. Tagsüber ist einer der Teamleiter zuständig für Lager, Einkauf und Qualitätssicherung. Zusätzlich ist ein Mitarbeiter in Rufbereitschaft. Nötigenfalls können die Treibfahrzeugführer direkt aus dem Führerstand mit den Teamleiter telefonisch in Kontakt treten.

Da jeder der Züge jährlich um die 430'000 km leistet und eigentlich immer alle Züge benötigt werden, ist eine ausgeklügelte modulare Wartung zwingend. So wurden Arbeitspakete entwickelt die sich in den gegebenen Zeitfenstern realisieren lassen. Man will so auch künftig umfangreichere Revisionen handhaben. Viele Komponenten können in den Zeitfenstern am Zug nur ausgewechselt werden. Schlimmstenfalls lässt sich der Fahrplan über einige Zeit mit nur sechs Zügen bewältigen.

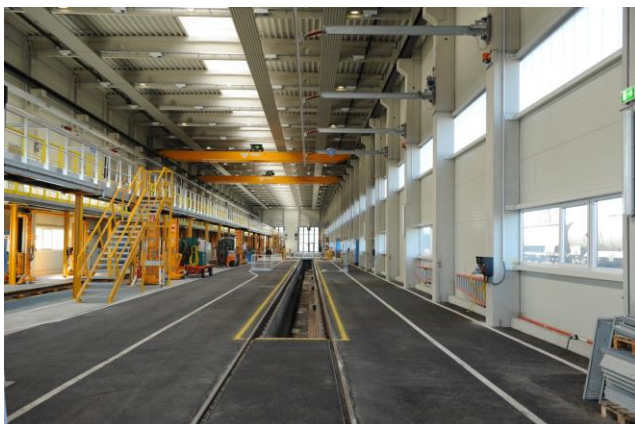
Die Gesamtverantwortung der Instandhaltung und deren Leitung liegt bei Stadler. Für die Störungsbehebung wurden vertraglich definierte Reaktionszeiten vereinbart. Für die Planung und die Verfolgung der einzelnen Bauteile wird die Wartungssoftware SRMS (Stadler Maintenance Software) eingesetzt. In der Halle selbst sind viele wichtige Ersatzteile vorrätig. Reservedrehgestelle sind für einen halben Zug vorhanden.

Die Züge werden alle mit sehr ähnlichen Laufleistungen eingesetzt. Folglich werden auch bei allen etwa gleichzeitig grössere Revisionen fällig. Wie man vorgehen will, wenn Hauptrevisionen fällig werden, ist zumindest der Westbahn nicht bekannt.

Die WESTbox ist 170 m lang, 18 m breit und 13 m hoch. Beide Gleise sind mit Gruben versehen, eines auch mit durchgehender Seitengrube und beidseitigen Dacharbeitsbühnen. Mit der Hebebockanlage von 24 x 20 t kann ein ganzer Zug angehoben werden. Zwei Dachportalkrananlagen zu je 8 t ermöglichen das Auswechseln aller Dachkomponenten. Ausgeklügelt ist die Fahrleitungsanlage. An den Hallenenden befinden sich schalt- und schwenkbare Fahrleitungsschienen. Dadurch können die Züge selbst in die Halle fahren und die Dachanlagen sind mit dem Dachportalkrananlagen problemlos erreichbar. Die WESTbox verfügt aber auch über eine eigene Unterflurradsatzdrehbank von Rafamet.

Auf der Unterflurradsatzdrehbank werden nicht nur die Fahrzeuge der Westbahn bearbeitet, sondern auch die der LogServ. Bereits waren die FLIRT der Berchtesgadner Landbahn als auch die KISS der SBB während den Testfahrten zur Behandlung angereist. Gerne würde man

tagsüber für weitere Bahnen Aufträge ausführen.



Das westlich Gleis. (Foto: J. Lüthard, 27.04.2012)



Das östlich Gleis. (Foto: J. Lüthard, 27.04.2012)



Die Unterflurradsatzdrehbank. (Foto: J. Lüthard, 27.04.2012)