

Presse-Aussendung zur unmittelbaren Veröffentlichung

Die WESTbahn gibt den ungleichen Kampf nicht auf!

(Wien, 22. Juli 2019) Seit ihrem Betriebsstart im Dezember 2011 hat die WESTbahn mit Diskriminierung und Behinderung zu kämpfen. Es ist offensichtlich ein Prinzip der österreichischen Verkehrspolitik, Vorbehalte gegen Wettbewerb auf der Schiene zu pflegen und diesen – wie in einem Planspiel perfekt organisiert – zu behindern. Verzögerungen, endlose Verfahren und Querschüsse waren und sind gängige Praxis. Die Liste der Problemfelder, gegen die Rechtsmittel ergriffen werden mussten, ist endlos lang. Kein Bereich wurde ausgelassen: Attraktive Angebote wurden erschwert, Kosten gesteigert oder der Kundenzugang eingeschränkt. Einige Verbesserungen konnten zwar mit Hilfe der Schienen Control Kommission erreicht werden, aber trotzdem waren die vergangenen acht Jahre aufgrund dieser Rahmenbedingungen von hohen Verlusten und laufendem Bedarf an frischem Kapital geprägt. Die Aktionäre haben die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt, aber letztlich dem Management eine „Stop Loss-Strategie“ abverlangt, da das end- und ergebnislose Warten auf eine echte Liberalisierung keine Option ist - und weiter machen wie bisher schon gar nicht.

Die WESTbahn nutzt daher ein kurzes Zeitfenster:

Der Bahnmarkt benötigt dringend kapazitätsstarke moderne Fahrzeuge, wie sie die WESTbahn betreibt. Andererseits kann die WESTbahn als Privatbahn, die kein schwerfälliges Beschaffungsregime hat, rasch Neufahrzeuge beschaffen.

Darum wurde als wirtschaftlichste Lösung ein zweistufiger Verkauf der Bestandsflotte und die gleichzeitige Bestellung neuer Garnituren definiert. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit des einzigen österreichischen Bahnunternehmens, das kein Steuergeld erhält, gesichert.

Die WESTbahn verkauft somit in zwei Tranchen ihre heutige Flotte an die Deutsche Bahn. In der ersten Stufe geht im Dezember 2019 ein Teil der jungen KISS 2 Flotte (die seit Dezember 2017 im Einsatz ist) an die DB. Gleichzeitig erfolgt bei der Schweizer Firma Stadler eine Neubestellung von 15 sechsteiligen Doppelstockzügen KISS 3. Die Züge haben hohe Sitzplatz-Kapazitäten, werden für 200 km/h zugelassen und können mit kurzer Lieferdauer an die WESTbahn übergeben werden. Nach deren Lieferung werden die restlichen Züge der Bestandsflotte ebenfalls nach Deutschland abgegeben. Als Konsequenz dieser umfassenden Neuausrichtung verkehrt die WESTbahn ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 im Stundentakt nur mehr ab Wien Westbahnhof. Mit Inbetriebnahme der KISS 3 Flotte, einer signifikant verbesserten Finanzierung und einer optimierten Wartungslösung für die Neuflotte ist die WESTbahn ab 2021 langfristig solide aufgestellt und wird gestärkt in die Zukunft gehen.

„Ich baue darauf, dass der ungebremste Griff in den Steuertopf durch die ÖBB nicht mehr lange die Zustimmung der Wählerinnen und Wähler hat. Dann wird es die WESTbahn sein, die vermehrt effiziente und kostengünstige Verkehrsleistungen erbringen kann und wird.“, sagt Dr. Haselsteiner, Hauptaktionär der WESTbahn.

Rückfragehinweis:

WESTbahn Management GmbH
Ines Volpert
Unternehmenskommunikation
+43 676 6989796
iv@westbahn.at

Ende der Presse-Aussendung