

Während der Fahrt nicht mit dem Fahrpersonal sprechen!  
Do not speak to driver while vehicle is in motion!



Auf Wunsch von Straßenbahnfahrern haben Martin Muschitz und seine Kollegen eine Plexiglas-Tür für die alten Garnituren konstruiert.



# Denn besser geht immer

**JOB: INNOVATIV SEIN.** In der Hauptwerkstätte der Wiener Linien in Simmering entwickelt eine Abteilung ständig neue Features für den Schienenfuhrpark.

TEXT: Mareike Boysen + FOTOS: Stefan Joham



In der Abteilung Wagentechnik/Schienenfahrzeuge der Wiener Linien arbeiten (v.l.) Martin Muschitz, Christian Frantsits und Robert Müller an der Optimierung des Fuhrparks. Ihr Büro haben sie auf dem Gelände der Hauptwerkstätte in Simmering.

Optisch ist das jetzt vielleicht nicht so der Burner“, sagt Martin Muschitz über den elektrisch schwenkbaren, beheizten Seitenspiegel für den Straßenbahn-Typ E1, „aber das Gerät ist hochgradig funktionell.“ Sei nämlich einmal der Arm verbogen, erklärt er, könne man den Spiegel mittels vier Schrauben vom Zug lösen – und nach zwei Stunden sei dieser wieder auf der Straße. Der Elektrotechniker Muschitz gehört zur Abteilung Wagentechnik/Schienenfahrzeuge der Wiener Linien. „Einerseits sind wir für die Modernisierung des Fuhrparks zuständig“, sagt Muschitz. „Wir haben Überwachungskameras, Fahrgastzählanlagen und Info-screens in die Züge eingebaut.“ Andererseits werden hier, in der Hauptwerkstätte in Simmering, geäußerte

und antizipierte Wünsche erfüllt.

So etwa der nach einem bequemeren Fahrersitz im Niederflrwagen ULF und dem Zug-Typ T, der auf der Linie U6 unterwegs ist. „Das ist völlig verständlich“, sagt Christian Frantsits, der in der Abteilung für die maschinenbaulichen Aspekte verantwortlich zeichnet. „Wenn ich acht Stunden täglich auf einem einzigen Sitz verbringe, darf das keiner sein, der mir Rückenschmerzen beschert.“ In Abstimmung mit der Personalvertretung und den Arbeitsmedizinern der Wiener Linien habe er einen Prototyp entworfen, der in kleiner Auflage getestet und dann überarbeitet worden sei. Auch ein ökonomisches Gutachten sei immer Teil des Projektablaufs. Zwei Jahre lang habe es insgesamt gedauert, bis schließlich alle 300 betroffenen Züge

mit den neuen Sitzen ausgestattet worden seien. „Die Stückzahlen, mit denen wir es zu tun haben, sind für einen Großhersteller lächerlich“, sagt Frantsits, „deshalb machen wir alles selbst.“

Auch Rückmeldungen von Fahrgästen gäben mitunter Anstöße für elektrische und mechanische Neuentwicklungen aus dem Konstruktionsbüro. Beschwerden über die mangelnde Durchlüftung der U6-Wagen hätten zuletzt zu Plexiglas-klappen geführt, die an den Schiebefenstern angebracht werden können und sich im Moment in der Testphase befinden. „Simpel, aber effektiv“, sagt Muschitz dazu. Wobei man seitens des Unternehmens keine Einschränkungen beim Erfinden erfahre, ergänzt Frantsits. Das einzige Limit, sagt er, sei die Technik selbst.



Zu den in der Abteilung konstruierten Verbesserungen für den Schienenfuhrpark zählt ein Außenspiegel für die alten Straßenbahngarnituren, den man elektrisch einstellen kann und der beheizbar ist (oben). Um die Lebensdauer der Räder des ULF zu erhöhen, hat man eine aktive Radlenkung entwickelt. Statt 70.000km legt ein Zug damit nun bis zu 300.000km zurück (unten).

