

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Klubobfrau Svazek BA und Rieder an die Landesregierung (Nr. 24-ANF der Beilagen)
- ressortzuständige Beantwortung durch Landesrat Mag. Schnöll - betreffend die
Ausschreibung der neuen Triebwagengarnituren für die SLB

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Klubobfrau Svazek BA und Rieder betreffend die Ausschreibung der neuen Triebwagengarnituren für die SLB vom 25. August 2020 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu Frage 1: Welche technischen Mindestanforderungen werden an die neuen Garnituren aus Ihrer Sicht gestellt und haben Sie in der Ausschreibung die Punkte: a) Stromsystem(e), b) Fußbodenoberkante zu Schienenoberkante/Bahnsteigkante, c) Spurweite = Normalspur/Schmalspur und d) technische Vorkehrung unterschiedlicher Bahnsteighöhen - ÖBB versus SLB berücksichtigt?

Die aktuelle Fahrzeug-Bestellung im Konsortium Tram Train umfasst 20 Triebwagengarnituren + fünf zur optionalen Beschaffung. Damit werden sowohl veraltete SLB-Fahrzeuge ausgetauscht als auch neue für einen ersten Teil der verlängerten Strecke bereitgestellt. Darüber hinaus werden für die Verlängerung bis in den Süden noch weitere notwendig werden, die dann beschafft werden, wenn die Rahmenbedingungen klar sind.

Zur aktuellen Tram-Train-Beschaffung:

Teil der Ausschreibungsunterlagen ist ein Lastenheft. In dieser etwa 1.100 Zeilen umfassenden Tabelle werden die Anforderungen beschrieben. In den genannten Punkten werden für das Salzburger Fahrzeug folgende Anforderungen definiert:

- 1000 V DC;
- Standard 34 cm (einstellbar 38 cm); die bestehende Bahnsteighöhe von 25 cm wird berücksichtigt (Trittstufen und Klapprampe);
- Normalspur (1435 mm);
- Es werden technische Vorkehrungen für die an der SLB bestehenden Bahnsteighöhen von 25 cm vorgesehen (Trittstufe und Rampe). In den kommenden Jahren wird die Infrastruktur der SLB gemäß den Bestimmungen der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung schritt-

weise auf Bahnsteige mit 38 cm Höhe umgebaut. Für die Bahnsteighöhe der ÖBB Haltestellen (55 cm) werden keine Vorkehrungen getroffen; eine Bedienung dieser ist mit dem nun ausgeschriebenen TramTrain-Fahrzeug (wie oben beschrieben) nicht vorgesehen.

Zu Frage 2: Entsprechen die Fahrzeuge dem Lichtraumprofil der jetzigen SLB, damit sie in den bereits vorhandenen Tunnel einfahren können?

Ja.

Zu Frage 3: Entsprechen die Fahrzeuge den Festigkeitsbestimmungen, damit sie auch auf Strecken mit schweren Eisenbahnzügen, insbesondere auch in Kombination mit Schienengüterverkehr, eingesetzt werden können?

Ja. Die Fahrzeuge können auf allen Strecken mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gefahren werden.

Zu Frage 4: Wie hoch ist bei den zur Beschaffung vorgesehenen Fahrzeugen das Beschleunigungsvermögen in Meter je Sekunde zum Quadrat (m/s^2)?

1,0 m/s^2 (bis 50 km/h in der Ebene und bei geradem Gleis).

Zu Frage 5: Wenn die Fahrzeugfamilie mit den in Frage 1 genannten Bausteinen darstellbar sein sollte, warum wird dann nicht der gesamte Fahrzeugbedarf (ca. 60 Triebwagen für SLB, PLB, Murtalbahn und die Regionalstadtbahn) ausgeschrieben?

Bei PLB/Murtalbahn (beide Schmalspurbahnen) vs. SLB (Normalspur) handelt es sich um unterschiedliche Fahrzeugtypen. Die Herstellung solcher Fahrzeuge wird, von wenigen Ausnahmen abgesehen, durch andere Hersteller erfolgen.

Zur Bedienung der künftigen Strecke der Regionalstadtbahn wird auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.

Zu Frage 6: Ist sichergestellt, dass die derzeit im Raum stehenden neuen Triebwagen auch eine Österreichzulassung bekommen?

Es ist vorgesehen, dass die Fahrzeuge sowohl eine Zulassung für Deutschland als auch für Österreich (aufbauend) bekommen.

Zu Frage 7: Sollte sich herausstellen, dass nicht alle Fahrzeugtypen aus der in Rede stehenden Ausschreibung dargestellt werden können, ersuchen wir um Bekanntgabe, innerhalb welchen Zeithorizonts, allenfalls mit einer Neukonstruktion, die noch offenen Fahrzeugtypen beschafft werden können?

Siehe Beantwortung Frage 5.

Zu Frage 7.1.: Wie verhält es sich in so einem Fall hinsichtlich organisatorischer und monetärer Auswirkungen im Zusammenhang mit Instandhaltung, Wartung und Ersatzteilbeschaffung?

Siehe Beantwortung zu Frage 7.

Zu Frage 8: Für den Fall, dass Zweisystem-Triebwagen, die den SLB und der ÖBB-Norm entsprechen, nicht zur Beschaffung vorgesehen sind, was unternehmen Sie dann, damit die im Projekt Innenstadt-Tunnel vorgesehenen Verknüpfungsbauwerke durch den Bund, mangels zur Verfügung stehender Fahrzeuge, nicht gestrichen werden?

Eine dafür notwendige, ergänzende Fahrzeugbeschaffung wird bei Vorliegen der dafür notwendigen Rahmenbedingungen zum gegebenen Zeitpunkt erfolgen.

Zu Frage 9: Wie sieht insbesondere im Zentralraum (rund um die Stadt Salzburg) ihr Eisenbahnnetz inklusive Taktung im Nahverkehr aus, und innerhalb welchen Zeithorizonts sieht Ihr Projektmanagement die dafür erforderliche Umsetzung vor?

Die Planungen hierzu sind im Gange. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Zu Frage 10: Sind die neuen Triebwagen sowohl mit weiteren Neubaufahrzeugen als auch mit den derzeitigen Bestandstriebwagen kuppel- bzw. vielfach steuerbar, und von welcher maximaler Fahrgastkapazität gehen Sie für den längsten Zug (Sitz- und Stehplätze) aus?

Die neuen Triebwagen sind mit den Bestandsfahrzeugen der SLB im Abschleppfall kuppelbar. Die Kapazität je Triebwagen (dreiteilig) beträgt mindestens 72 Sitzplätze bzw. maximal 200 Personen.

Zu Frage 11: Können Sie unter der antragsgegenständlichen Betrachtung die scheinbar „günstige“ Investition aus der medial kolportierten Beschaffungs Kooperation rechtfertigen?

Ja.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 13. Oktober 2020

Mag. Schnöll eh.