



Pressemitteilung vom 11. März 2019

Kooperationsvertrag abgeschlossen:

Fünf Verkehrsunternehmen wollen gemeinsam TramTrains bestellen

Geld, Zeit und Ressourcen wollen fünf deutsche Verkehrsunternehmen sparen. Sie haben sich deshalb zu einer Kooperation entschlossen und planen, zusammen rund 240 Tram-Trains zu bestellen. Einen entsprechenden Vertrag haben Vertreter der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG), der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), der Saarbahn Netz GmbH und des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS) heute Mittag in Karlsruhe unterschrieben.

Seit Juli 2017 arbeiten die Partner bereits unter der Leitung von Thorsten Erenkötter (VBK) zusammen im Projekt „VDV TramTrain“. „Das Lastenheft für unsere TramTrains ist fertig. Nach der Sommerpause wollen wir EU-weit ausschreiben“, gibt AVG- und VBK-Geschäftsführer Ascan Egerer einen zeitlichen Ausblick. VBK und AVG als größte Fahrzeugabnehmer (ca. 150 Fahrzeuge) werden gemeinsam das Vergabeverfahren stellvertretend für alle Projektpartner durchführen. Die Bestellmengen sind noch abhängig vom Fortgang der Vertragsverhandlungen über die Verkehrsleistungen.

„Das Projektteam hat hier Pionierarbeit geleistet, eine solche Kooperation im Bahnbereich gab es noch nie. Ich bin sehr stolz, dass Karlsruhe das als Erfinder des Zweisystemfahrzeugs zusammen mit starken Partnern aus der TramTrain-Familie und dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen als Rückhalt auf den Weg gebracht hat“, betont Egerer.

Die fünf Unternehmen haben zusammen ein Standardfahrzeug entwickelt, das bei dem künftigen Hersteller voraussichtlich rund 240 Mal vom Band rollen kann. „Wir haben lange getüftelt und uns so weit wie möglich angenähert“, erklärt Projektleiter Thorsten Erenkötter (VBK). In den Regionen Karlsruhe, Saarbrücken, Chemnitz und Neckar-Alb, in denen die Betreiber Stadtbahnverkehr anbieten, bekommen alle Bahnen den nahezu identischen Wagenkasten. Auch fast gleich ist das Antriebs-, Ausfall- und Sicherheitskonzept. „Wir sparen pro Fahrzeug etwa eine Million Euro“, betont Erenkötter. „Dieser niedrigere Stückpreis ergibt sich daraus, dass die Einmalkosten für die Entwicklung und Zulassung des Standardfahrzeugs auf eine

deutlich höhere Stückzahl an Fahrzeugen verteilt werden können.“ Vom Basisfahrzeug leiten sich Varianten für die jeweiligen Verkehrsunternehmen ab. So unterscheidet sich beispielsweise die Einstiegshöhe für den barrierefreien Zugang in die Bahnen in den verschiedenen Betreiberstädten. Die VBK wünschen sich, anders als die vier Stadtbahnbetreiber im Projekt, als Variante ein Einsystem-Niederflur-Fahrzeug als Ersatz für die bisherigen Tram-Bahnen. Außerdem wollen die Projektpartner alle eine individuelle Ausstattung und Züge in den jeweiligen Unternehmensfarben. „Wir wollen dafür einen Fahrzeugkonfigurator nutzen – ähnlich wie in der Autoindustrie“, sagt Erlenkötter.

„Die Reduzierung des TramTrain-Fahrzeugpreises ist ein ganz wesentlicher Beitrag zur Zukunftssicherung unseres Karlsruher Modells ebenso wie der Regionalstadtbahnmodelle der Projektpartner aus Saarbrücken, Chemnitz und dem geplanten Modell in der Region Neckar-Alb“, sagt der Aufsichtsratsvorsitzende von AVG und VBK, Karlsruhes Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup. Die TramTrains sind im Vergleich zu Vollbahnfahrzeugen (nur Eisenbahn) in den letzten Jahren sehr teuer geworden. Das bedingt die verbaute Zweisystemtechnik, mit der sie sowohl auf Eisenbahnstrecken als auch innerstädtisch als Straßenbahn fahren können sowie die aufwendigen Zulassungsverfahren. „Wir sind überzeugt von diesem Modell, das den Menschen umsteigefreie Verbindungen aus der Region direkt in Innenstadt bietet, und ich bin froh, dass es uns gelungen ist, einen Weg zu finden, wie wir mit den TramTrains wettbewerbsfähig bleiben können.“

Durch die Standardisierung werden die Fahrgäste deutlich schneller von modernen, barrierefreien Fahrzeugen profitieren, was einen weiteren großen Vorteil der Kooperation darstellt. „Wir schicken die erste Bahn in die für neue Schienenfahrzeuge übliche Zulassung und wollen für alle weiteren Züge, die vom Band rollen, eine Zulassung nach dem Konformitätsprinzip erwirken – eventuell abhängig von den jeweiligen Varianten. Das geht deutlich schneller als wenn sie alle einzeln den Prozess durchlaufen müssten“, erklärt Projektleiter Erlenkötter.

Sind die ersten TramTrains dann voraussichtlich ab 2025 im Einsatz, wollen die Kooperationspartner auch langfristig von der Standardisierung profitieren, indem sie gemeinsame Instandhaltungsaufträge erteilen oder Ersatzteile in großer Stückzahl gemeinsam bestellen und dadurch niedrigere Preise erwirken.

„Gemeinsam sind wir stärker“ ist schon seit Beginn des Projekts das Motto der fünf Unternehmen. „Wir sind keine Konkurrenten, sondern haben das gemeinsame Ziel, den ÖPNV attraktiver zu machen“, sagt Peter Edlinger, Geschäftsführer der Saarbahn GmbH. „Die Saarbahn will mit den neuen TramTrains ihre 28 Bahnen ersetzen, die größtenteils bereits seit 1997 im Einsatz sind.“

Mathias Korda vom Verkehrsverbund Mittelsachsen sagt: „Für uns ist das Projekt eine tolle Möglichkeit, den Austausch zwischen unterschiedlichen Zweisystem-Projekten zu stärken und noch mehr Teil dieser innovativen Idee zu sein. Das Projekt VDV TramTrain eröffnet uns wunderbare Perspektiven: Mit der gemeinsamen Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration können wir an unsere bisherigen Erfolge in Chemnitz anknüpfen und zugleich technisch und wirtschaftlich optimal agieren.“ Seit 2002 gibt es in Chemnitz TramTrain-Betrieb.

In der Region Neckar-Alb sollen mit der Zweisystemtechnik die bestehenden Eisenbahnstrecken besser mit den Städten Reutlingen und Tübingen vernetzt werden. Darüber hinaus sind weitere umsteigefreie, neue Verbindungen rund um Reutlingen geplant. „Der Einstieg in die Regionalstadtbahn Neckar-Alb wird durch das VDV TramTrain Projekt deutlich erleichtert“, freut sich Vorstandsvorsitzender Carsten Strähle von der Erms-Neckar-Bahn AG. „Grund hierfür sind die deutlich reduzierten Fahrzeugkosten im Einkauf und der Instandhaltung.“

„Der VDV TramTrain ist eine Erfolgsgeschichte. Was vor über 25 Jahren hier als „Karlsruher Modell“ begann, dient inzwischen vielen Städten im In- und Ausland als Vorbild für den Aufbau eigener Zweisystembahnen. Für den VDV ist der TramTrain ein sehr gutes Beispiel dafür, wie durch eine bundesweite, intensive und regelmäßige Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen und dem Verband geeignete Lösungen für die verkehrlichen Herausforderungen in den Städten umgesetzt werden können. Durch die Kooperation von Verkehrsunternehmen, VDV und Industriepartnern hat der TramTrain in Sachen Standardisierung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit Maßstäbe im städtischen Schienenverkehr gesetzt“, sagt Ulrich Weber, Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg.