

## **Antrag**

**der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Schienerverkehrsleistungen in den Stuttgarter Netzen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Anzahl an Zugkilometern sowie Sitzplatzkapazitäten auf den Linien der Stuttgarter Netze zu Zeiten des sogenannten großen Verkehrsvertrags, nach Planung im Zuge der vorgesehenen Kapazitätsausweitung durch Stuttgart 21 sowie des Zielkonzepts 2025 – gegliedert nach Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten – bestanden bzw. vorgesehen wurden;
2. zu welchem Zeitpunkt und mit Bezug zu welcher Basis sie das Ziel von 50 % Zuwachs gesetzt hat;
3. wie die Zuwächse bewältigt werden können, wenn beispielsweise auf der Filstalbahn die Sitzplatzkapazität von 570 in Doppelstockwagen auf 540 bei zwei fünfteiligen Treibzügen reduziert wurde sowie wie sie die Inkaufnahme von bis zu 33 Prozent Stehplätzen für 15 Minuten und die hohe Zahl an Klappsitzen in den Mehrfachnutzbereichen (Fahrräder, Kinderwagen u. a., Klappsitze) unter Komfortgesichtspunkten bewertet;
4. in welchem Umfang sie Nachbestelloptionen zusätzlicher Leistungen sowie von Kapazitäten in die Verkehrsverträge aufgenommen hat mit Angabe, in welchem Umfang hierfür weitere Fahrzeuge erforderlich sind;
5. in welchem Umfang die Verkehrsunternehmen in Absprache mit ihr weitere Fahrzeuge mit Anzahl der Platzkapazitäten bestellt haben oder dies planen;
6. in welchem Umfang (Anzahl Personen und Kosten, eingesetzte Relationen) in den Stuttgarter Netzen Triebfahrzeugführer und Fahrzeugmaterial von Fremdfirmen (z. B. DB Regio AG) seit Übergang auf die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt wurden bzw. ein entsprechender Einsatz geplant ist;

7. von welchen Preiswirkungen sie durch den Verzicht auf Doppelstockwagen sowie der Fahrzeugfinanzierung nach dem BW-Modell ausgeht;
8. welche Anbieter von Doppelstockwagen oder -triebfahrzeugen zum Zeitpunkt der Vergabe der Stuttgarter Netze nach ihren Erkenntnissen am Markt waren oder ein baldiger Markteintritt absehbar war sowie warum im Falle eines baldigen Markteintritts nicht einfach der Übergangsvertrag verlängert wurde;
9. ob es aus ihrer Sicht nicht als wahrscheinlich anzusehen gewesen wäre, dass bei der Ausschreibung einer so großen Menge an Doppelstockfahrzeugen, wie sie für die Stuttgarter Netze erforderlich sind, weitere Hersteller in die Produktion eingestiegen wären;
10. ob es interne Vorbehalte gegen den Verzicht auf Doppelstockwagen gegeben hat sowie aus welchen Gründen sie indirekt auf diese verzichtet hat mit der Angabe, ob in den Ausschreibungen auf die Bahnsteiglängen als limitierende Faktoren hingewiesen wurde sowie warum sie nun dennoch eine Markterkundung für 220 Doppelstockwagen angekündigt hat;
11. welcher Abschreibungszeitraum für die Triebfahrzeuge der Stuttgarter Netze vorgesehen ist, um welchen Gesamtinvestitionsbetrag es nach Abschluss der Beschaffungen geht, welche Weiterverwendung sie bei Ersatz durch Doppelstockfahrzeuge vorsieht sowie welche Kosten für die Ersatzbeschaffung mit Doppelstockfahrzeugen anzusetzen sind unter Angabe, wer diese zu tragen hat;
12. welchen Fahrzeugbestand mit Angabe des Investitionsvolumens die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg aktuell aufweist sowie nach Plan in den Jahren 2025 und 2030 haben wird;
13. welche Redundanzen in den Stuttgarter Netzen (u. a. auch durch die Ausschreibung der Anschaffung von Doppelstockwagen, siehe Ziffer 9) für welchen Zeitraum mit welchen jährlichen Kosten gebildet werden sollen;
14. welche Pönalregelungen in den Verträgen zu den Stuttgarter Netzen vorgesehen sind sowie welche Ansprüche seit Übernahme der Verkehrsleistungen durch Go-Ahead und Abellio bisher entstanden sind;
15. mit welchen Beratungsleistungen welche Unternehmen im Zuge oder im Umfeld der Vergabe der Stuttgarter Netze beauftragt wurden.

04.02.2020

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Hoher, Karrais, Weinmann,  
Dr. Timm Kern, Dr. Schweickert, Dr. Goll, Reich-Gutjahr FDP/DVP

#### Begründung

Seit dem Übergang auf andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Zustände im regionalen Schienenverkehr nicht nur aus Sicht der Pendlerinnen und Pendler unhaltbar. Auch deshalb bedarf es einer Aufarbeitung des Vergabeprozesses und der weiteren Umstände.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 12. März 2020 Nr. 3-3822.0-00/2109 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche Anzahl an Zugkilometern sowie Sitzplatzkapazitäten auf den Linien der Stuttgarter Netze zu Zeiten des sogenannten großen Verkehrsvertrags, nach Planung im Zuge der vorgesehenen Kapazitätsausweitung durch Stuttgart 21 sowie des Zielkonzepts 2025 – gegliedert nach Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten – bestanden bzw. vorgesehen wurden;*

Wir verstehen den Antrag so, dass nach denjenigen Linien gefragt wird, die im Zuge der Ausschreibungen als Lose 1 bis 3 des Netzes 1 („Stuttgarter Netz“) 2015 an Abellio und Go-Ahead vergeben wurden.

Die Zugkilometer wurden im „Großen Verkehrsvertrag“ mit DB Regio nicht linienscharf, sondern nach Kursbuchstrecken bestellt und dokumentiert. Auf vielen Kursbuchstrecken ging nicht der Gesamtverkehr in das Netz 1 („Stuttgarter Netz“) über, sondern ein Teil der Leistungen wurde im Rahmen anderer Netze vergeben. Im „Großen Verkehrsvertrag“ wurden auch keine konkreten Sitzplatzkapazitäten pro Zug bestellt; DB Regio war für ausreichende Platzkapazitäten selbst verantwortlich. Zug-km je Kursbuchstrecke und typische Zugkonfigurationen in den letzten Jahren des „Großen Verkehrsvertrags“ zeigt die nachfolgende Tabelle:

<b>Kursbuchstrecke</b>	<b>Zug-km 2013 DB Regio „Großer Verkehrsvertrag“</b>	<b>Typische Zugkonfiguration auf Linien, die in das Netz 1 übergangen</b>
750 Stuttgart–Ulm	2.572.181	RE: 5 Dosto (ca. 570 Sitzplätze); RB: 4 n-Wagen (ca. 350 Sitzplätze)
760 Stuttgart–Tübingen	2.484.370	RE: 5 Dosto (ca. 570 Sitzplätze) oder 5 n-Wagen (ca. 440 Sitzplätze)
770 Stuttgart–Karlsruhe	1.138.629 <sup>1)</sup>	IRE: 5 Dosto (ca. 570 Sitzplätze) RE: 2 ET 425 (ca. 400 Sitzplätze)
771 Stuttgart–Mühlacker– Heidelberg	91.486 <sup>1)</sup>	RE: 4 Dosto (ca. 440 Sitzplätze)
780 Stuttgart–Würzburg	3.087.063 <sup>2)</sup>	RE: 5 n-Wagen (ca. 440 Sitzplätze) RB: 5 Dosto (ca. 570 Sitzplätze) oder 5 n-Wagen (ca. 440 Sitzplätze)
786 Stuttgart–Aalen– Crailsheim–Landesgrenze	1.830.303	5 oder 6 n-Wagen (ca. 440/540 Sitzplätze)

1) Verkehrsleistungen auf diesen Kursbuchstrecken waren außerdem in einem separaten Vertrag „Pforzheim–Bietigheim“ geregelt.

2) Zug-km in Baden-Württemberg

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Eine Anpassung der Sitzplatzkapazitäten über den Tag hinweg in Abhängigkeit von der unterschiedlichen Nachfrage erfolgte in aller Regel nicht.

Es gibt keine Unterschiede zwischen den nach Fertigstellung von Stuttgart 21 geplanten Ausweitungen und dem Zielkonzept. Die genauen Zug-km-Werte für die Fahrpläne 2026 ff. stehen noch nicht fest, da genaue Lage und Fahrbarkeit von geplanten Verstärkerleistungen noch nicht abschließend geprüft sind. Taktichte und Taktzeiten laut Zielkonzept sollen dann aber jedenfalls erfüllt werden.

Strukturell ergeben sich in den Stuttgarter Netzen gegenüber dem Zustand nach der dritten Inbetriebnahmestufe von Abellio im Juni 2020 noch folgende weitere Verbesserungen:

- IRE-Halbstundentakt Stuttgart–Tübingen
- Metropolexpress-Halbstundentakt nach Pforzheim auch zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen
- Ausweitungen/Taktverdichtungen bei den Metropolexpress-Linien in Tagesrandlagen

Die vorgesehenen Kapazitäten je Zug sind noch nicht final geplant (vgl. hierzu auch die Antwort zur Frage 3).

*2. zu welchem Zeitpunkt und mit Bezug zu welcher Basis sie das Ziel von 50 % Zuwachs gesetzt hat;*

Ein Ziel über einen Zuwachs von 50 % der Zugkilometer oder Sitzplatzkapazitäten ist der Landesregierung nicht bekannt. Ziel der Landesregierung ist eine Verdoppelung der Fahrgastnachfrage bis 2030 gegenüber 2010.

*3. wie die Zuwächse bewältigt werden können, wenn beispielsweise auf der Filstalbahn die Sitzplatzkapazität von 570 in Doppelstockwagen auf 540 bei zwei fünfteiligen Treibzügen reduziert wurde sowie wie sie die Inkaufnahme von bis zu 33 Prozent Stehplätzen für 15 Minuten und die hohe Zahl an Klappsitzen in den Mehrfachnutzbereichen (Fahrräder, Kinderwagen u. a., Klappsitze) unter Komfortgesichtspunkten bewertet;*

Auf der Filstalbahn sollen mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 die Zuwächse v. a. durch eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf die heute bereits verkehrenden Züge erzielt werden. Heute können aufgrund fehlender Trassenkapazitäten im direkten Zulauf auf Stuttgart Hbf vielfach in der Hauptverkehrszeit Züge aus dem Filstal nicht bis nach Stuttgart geführt werden und enden/beginnen bereits in Esslingen oder Plochingen. Beispielsweise verkehrt RB 19114 (Geislingen ab 6:49 Uhr) eigentlich in einer attraktiven Zeitlage, endet aber bereits um 7:42 Uhr in Esslingen und ist nur vergleichsweise schwach besetzt. Dasselbe gilt für die eigentlich zur vollen Stunde ab Stuttgart Hbf geplanten Züge nach Ulm, die jetzt um 17:29 Uhr bzw. 18:29 Uhr in Plochingen beginnen. Diese Züge sollen mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nach Stuttgart Hbf durchfahren können und dann wesentlich besser ausgelastet sein.

Bei einer Erfüllung der bestellten Zugbildung kommt es, sofern keine anderen Züge ausfallen oder stark verspätet sind, nur in geringem Umfang zur Inanspruchnahme von Stehplätzen. Wir sehen in den hohen Klappsitzanteilen kein Komfortproblem. Bei einem tendenziell zunehmenden Freizeitverkehr müssen die Fahrzeuge auch für die Anforderungen dieses Nachfragesegments geeignet sein. Außerdem ergaben Umfragen im Rahmen des Qualitätssystemsystems, dass fast 40 % der Fahrgäste Klappsitze als gleichwertig empfinden oder sogar (z. B. wegen der Beinfreiheit) bevorzugen.

Das Land gleicht regelmäßig die bestehenden Kapazitäten mit den aktuellen Nachfragezahlen ab und passt die Bestellung der Kapazitäten entsprechend an. Dafür sind die neuen Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgerüstet, die wesentlich detailliertere Daten liefern als die bisher nur zweimal jährlich in aggregierter Form gelieferten manuellen Zählungen. Wir sind damit in der Lage, die erwartete Fahrgaststeigerung zeitnah und zugscharf nachzusteuern

und müssen die Kapazitäten nicht auf der Grundlage von Prognosen bereits Jahre vorher vorgeben.

Die angesprochene Stehplatzquote stellt eine zeitliche und räumliche Begrenzung der Stehplätze nach oben dar, sie soll eine Bereitstellung hinreichender Kapazitäten auf allen Strecken sicherstellen. Die Grenze wurde vom Land für die Stuttgarter Netze durch die Nachbestellung von Zügen infolge der aufgestockten Regionalisierungsmittel zwischenzeitlich auf 10 % Stehplatzanteil gesenkt.

*4. in welchem Umfang sie Nachbestelloptionen zusätzlicher Leistungen sowie von Kapazitäten in die Verkehrsverträge aufgenommen hat mit Angabe, in welchem Umfang hierfür weitere Fahrzeuge erforderlich sind;*

Die Verkehrsverträge enthalten umfangreiche Regelungen zu Nachbestellmöglichkeiten und Kapazitätsänderungen. Bei Zubestellungen von Leistungen durch den Aufgabenträger, die den Umfang von insgesamt 15 % der nach dem jeweiligen Vertrag bestellten Jahreszugkilometer nicht überschreiten, werden dem EVU die im Vertrag vereinbarten Kosten ersetzt. Bei Zubestellungen, welche über die 15 %-Grenze hinausgehen, hat das EVU eine Kostenschätzung der veranschlagten Mehrkosten abzugeben. Der Aufgabenträger und das EVU einigen sich dann über diese Mehrkosten.

Mehrleistungen sind, soweit die notwendigen Fahrzeuge hierfür zur Verfügung stehen, grundsätzlich unbegrenzt möglich; ein Leistungsverweigerungsrecht des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) besteht nicht. Unter den aktuellen Umständen wird allerdings auch auf die Personalsituation Rücksicht genommen werden müssen.

Bei einer Erhöhung der vereinbarten Kapazitäten kann der Aufgabenträger im Rahmen der vorhandenen Fahrzeuge und im Rahmen der angebotenen Kapazitätsklassen frei zusätzliche Traktionen bestellen. Der Zuschuss wird dann entsprechend der im Vertrag vereinbarten Kosten angepasst.

Der Aufgabenträger kann bis zu 20 % der ursprünglich vorgesehenen Fahrzeuge zu den im Kalkulationsschema angegebenen Anschaffungs- und Herstellungskosten beim EVU nachbestellen. Darüber hinaus gehende Bestellungen von Fahrzeugen bedürfen einer vorherigen Kosteneinigung zwischen dem Aufgabenträger und dem EVU.

Angaben, ob für bestimmte Leistungsausweitungen oder Kapazitätserhöhungen zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind, können nur auf den konkreten Einzelfall bezogen gemacht werden.

*5. in welchem Umfang die Verkehrsunternehmen in Absprache mit ihr weitere Fahrzeuge mit Anzahl der Platzkapazitäten bestellt haben oder dies planen;*

Die in den Fahrzeuglieferverträgen vorgesehenen Nachbestelloptionen sind vom Land bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio und Go-Ahead im Netz 1 in vollem Umfang gezogen worden. Abellio hat für das Los 1 zwei Dreiteiler mit 163 Sitzplätzen und sieben Fünfteiler mit 273 Sitzplätzen nachbestellt, Go-Ahead für das Los 2 zwei Dreiteiler mit 164 Sitzplätzen und vier Fünfteiler mit 272 Sitzplätzen sowie für das Los 3 vier Sechsteiler mit 328 Sitzplätzen.

*6. in welchem Umfang (Anzahl Personen und Kosten, eingesetzte Relationen) in den Stuttgarter Netzen Triebfahrzeugführer und Fahrzeugmaterial von Fremdfirmen (z. B. DB Regio AG) seit Übergang auf die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt wurden bzw. ein entsprechender Einsatz geplant ist;*

Abellio setzt auf der Linie RB 17 (Stuttgart–Mühlacker–Pforzheim/Bruchsal) einen Elektrotriebwagen des EVU agilis ein. Auf der Linie RB 18 (Stuttgart–Osterburken) werden 13 von der DB Regio angemietete Elektrotriebwagen der Baureihen 425 und 426 eingesetzt. Diese Fahrzeuge waren von Juni 2019 bis September 2019 auf der RB 17 eingesetzt. Zwischen Stuttgart und Heilbronn bzw. Mosbach-Neckarelz lässt Abellio vier von der DB Regio angemietete lokbespannte Doppelstockgarnituren mit DB-Personal verkehren. Nach dem aktuellen Sach-

stand ist aufgrund der Lieferverzögerungen der Bombardier-Neufahrzeuge für die Übernahme der Leistungen nach Tübingen im Juni 2020 davon auszugehen, dass die Anmietung weiterer DB-Elektrotriebwagen erforderlich sein wird.

Go-Ahead setzt auf den Linien des Stuttgarter Netzes (IRE 1 Aalen–Stuttgart–Karlsruhe, RE 8 Stuttgart–Würzburg, RB 13 Stuttgart–Aalen–Crailsheim und RB 16 Stuttgart–Ulm) keine angemieteten Fahrzeuge ein. Nach unserer Kenntnis werden von Go-Ahead auf allen Linien auch Triebfahrzeugführer von Personaldienstleistern und/oder von DB Regio eingesetzt. Go-Ahead hat bereits 2018 hierzu eine Kooperationsvereinbarung mit der DB Regio über ca. 30 Triebfahrzeugführerschichten abgeschlossen.

Die Kosten sind in all diesen Fällen der Landesregierung nicht bekannt, da es sich um Vertragsverhältnisse zwischen Abellio bzw. Go-Ahead und deren Vertragspartnern handelt.

Zur Entspannung der betrieblichen Situation wird seit Ende Juni 2019 eine Doppelstock-Garnitur der DB Regio mit DB-Personal zwischen Stuttgart und Karlsruhe auf Leistungen der IRE-Linie 1 eingesetzt. Dieser Einsatz endet am 9. April 2020 bis auf ein Fahrtenpaar. Seit 2. März 2020 verkehrt eine zweite Doppelstock-Garnitur der DB Regio mit DB-Personal zur Entlastung der Personalsituation bei Go-Ahead auf der RE-Linie nach Würzburg. Für die Phase der baubedingten Sperrung der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim (10. April bis 31. Oktober 2020) wird mit einer Verlagerung von Verkehrsströmen Richtung Hannover und Berlin auf die Strecke nach Würzburg gerechnet. Dafür werden ab 10. April 2020 auf der Frankenbahn nach Würzburg zwei Doppelstock-Garnituren der DB Regio (mit DB-Personal) mit höheren Kapazitäten eingesetzt.

*7. von welchen Preiswirkungen sie durch den Verzicht auf Doppelstockwagen sowie der Fahrzeugfinanzierung nach dem BW-Modell ausgeht;*

Es gab kein Verbot, Doppelstockfahrzeuge anzubieten. Es wurde auch keine fiktive Kalkulation für den Einsatz von Doppelstocktriebwagen durchgeführt, sodass sich die Frage nicht beantworten lässt.

Die Preiswirkungen der Fahrzeugfinanzierung nach dem BW-Modell lässt sich nicht exakt beziffern. Neben der reinen Zinersparnis sollte dieses Modell ja auch der Erhöhung der Wettbewerbsintensität dienen und damit für positive Wirkungen bei vielen Kostenpositionen sorgen. Dieses Ziel wurde zweifellos erreicht.

*8. welche Anbieter von Doppelstockwagen oder -triebfahrzeugen zum Zeitpunkt der Vergabe der Stuttgarter Netze nach ihren Erkenntnissen am Markt waren oder ein baldiger Markteintritt absehbar war sowie warum im Falle eines baldigen Markteintritts nicht einfach der Übergangsvertrag verlängert wurde;*

Lokbespannte Doppelstockzüge wären für verschiedene Linien aus Fahrzeitgründen nicht in Frage gekommen. Doppelstocktriebzüge für mitteleuropäische Bahnstromnetze hatte zum Vergabezeitpunkt nur der Hersteller Stadler im Einsatz (Typ „KISS“). Bestellungen lagen für Bombardier-Doppelstocktriebwagen des Typs „Twindexx“ vor; diese Fahrzeuge kamen aber erst mit erheblicher Verspätung zum Einsatz und laufen bis heute nicht wirklich zuverlässig.

Von einer Verlängerung der Übergangsverträge wurde auch deshalb abgesehen, weil die erhofften Effekte der Vergaben mit Neufahrzeugen (Leistungsausweitungen durch günstige Ausschreibungsergebnisse und attraktives Fahrzeugmaterial) möglichst rasch zum Tragen kommen sollten.

*9. ob es aus ihrer Sicht nicht als wahrscheinlich anzusehen gewesen wäre, dass bei der Ausschreibung einer so großen Menge an Doppelstockfahrzeugen, wie sie für die Stuttgarter Netze erforderlich sind, weitere Hersteller in die Produktion eingestiegen wären;*

Hierzu kann keine belastbare Aussage getroffen werden. Alle Schienenfahrzeughersteller waren damals stark mit der Umsetzung neuer europäischer Richtlinien beschäftigt (Crashnorm, TSI LOC-PAS, neue TSI PRM), so dass es fraglich er-

scheint, ob sie zeitgleich die Entwicklung neuer Fahrzeugkonzepte angestoßen oder beschleunigt hätten. Wir verweisen nochmals darauf, dass eine zwingende Vorgabe für die Beschaffung von Doppelstockfahrzeugen im Jahr 2014 nicht notwendig war. Die verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen und somit auch die weiteren Perspektiven für die Zukunft haben sich seitdem deutlich verändert.

*10. ob es interne Vorbehalte gegen den Verzicht auf Doppelstockwagen gegeben hat sowie aus welchen Gründen sie indirekt auf diese verzichtet hat mit der Angabe, ob in den Ausschreibungen auf die Bahnsteiglängen als limitierende Faktoren hingewiesen wurde sowie warum sie nun dennoch eine Markterkundung für 220 Doppelstockwagen angekündigt hat;*

Es gab keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen Doppelstocktriebwagen; die Anforderungen waren aber auch mit einstöckigen Triebwagen erfüllbar. Letztlich erfolgte die Fahrzeugauswahl durch die Bieter. Doppelstocktriebzüge weisen tendenziell etwas schlechtere Voraussetzungen für einen raschen Fahrgastwechsel auf als einstöckige Triebwagen (Verhältnis Sitzplätze zu Türspuren, Behinderung des Fahrgastflusses durch Treppen/Rampen in der Nähe der Einstiegsbereiche). Doppelstockfahrzeuge bieten eine geringere Möglichkeit zur nachfragegerechten (und damit energie- und kostensparenden) Kapazitätsanpassung im Tagesablauf und sind im Innenraum unübersichtlicher, was neben gewissen Problemen bei der Fahrgeldsicherung auch zu einem geringeren Sicherheitsempfinden der Fahrgäste insbesondere abends und nachts führen kann. Auf Bahnsteiglängen wurde in der Ausschreibung hingewiesen.

Die aktuelle Markterkundung findet vor dem Hintergrund zwischenzeitlich fundamental veränderter finanzieller und verkehrspolitischer Rahmenbedingungen statt. Sie umfasst auch nicht fix 220 Fahrzeuge, sondern lediglich 100 bis 120 Fahrzeuge und optional weitere 80 bis 100 Fahrzeuge.

*11. welcher Abschreibungszeitraum für die Triebfahrzeuge der Stuttgarter Netze vorgesehen ist, um welchen Gesamtinvestitionsbetrag es nach Abschluss der Beschaffungen geht, welche Weiterverwendung sie bei Ersatz durch Doppelstockfahrzeuge vorsieht sowie welche Kosten für die Ersatzbeschaffung mit Doppelstockfahrzeugen anzusetzen sind unter Angabe, wer diese zu tragen hat;*

Die Triebfahrzeuge für die Stuttgarter Netze werden auf 25 Jahre abgeschrieben. Das Gesamtinvestitionsvolumen der Fahrzeuge für das Netz 1 (Los 1 bis 3) beträgt einschließlich der Nachbestellungen ca. 580 Mio. €.

Für die Weiterverwendung der vorhandenen Fahrzeuge der Stuttgarter Netze bestehen in Baden-Württemberg mehrere Optionen: Ein Teil Fahrzeuge wird voraussichtlich weiter im Raum Stuttgart verkehren. Ein weiterer Teil wird andere, ältere Elektrofahrzeuge ersetzen und ein Teil wird auf den im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive des Landes neu zu elektrifizierenden Strecken eingesetzt werden. An erster Stelle ist hier die Südbahn zu nennen, aber auch die Bodenseegürtelbahn, die Zollernbahn, die Brenzbahn und andere Strecken kommen für einen Einsatz infrage.

Die Kosten für die Beschaffung von 100 bis 120 Doppelstocktriebzügen könnten sich auf bis zu 1,8 Mrd. € belaufen.

*12. welchen Fahrzeugbestand mit Angabe des Investitionsvolumens die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg aktuell aufweist sowie nach Plan in den Jahren 2025 und 2030 haben wird;*

Der aktuelle Fahrzeugbestand der SFBW umfasst 347 Fahrzeuge mit einem Investvolumen von rd. 1,68 Mrd. €. Unter der Voraussetzung der Beschaffung der Fahrzeuge im Rahmen des E-Netzes Süd-Ost (ca. 100 bis 120 Fahrzeuge) werden es im Jahr 2025 vsl. bis zu 470 Fahrzeuge mit einem Investvolumen von bis zu 3,5 Mrd. € sein.

*13. welche Redundanzen in den Stuttgarter Netzen (u. a. auch durch die Ausschreibung der Anschaffung von Doppelstockwagen, siehe Ziffer 9) für welchen Zeitraum mit welchen jährlichen Kosten gebildet werden sollen;*

Die laufende Markterkundung für Doppelstocktriebfahrzeuge hat nicht das Ziel, Redundanzen im Sinne einer Rückfallebene für die Leistungen im Stuttgarter Netz zu schaffen, sondern soll die Möglichkeit zur Umsetzung mittelfristiger ehrgeiziger verkehrspolitischer Zielsetzungen schaffen.

Tatsächlich als Rückfallebene insbesondere für Probleme mit den Neufahrzeugen vorgesehen ist die Vorhaltung von insgesamt drei Doppelstockgarnituren der DB Regio (zwei besetzt, eine Reserve) seit Juni 2019 zunächst bis Ende 2020. Die Fahrzeuge sind auch für die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Vaihingen (Enz) geeignet und somit flexibel einsetzbar.

*14. welche Pönalregelungen in den Verträgen zu den Stuttgarter Netzen vorgesehen sind sowie welche Ansprüche seit Übernahme der Verkehrsleistungen durch Go-Ahead und Abellio bisher entstanden sind;*

Die Verkehrsverträge für das Stuttgarter Netz sehen ein umfangreiches Konstrukt an Minderungen und Vertragsstrafen vor. Ausgefallene Züge oder nicht gefahrene Kapazitäten werden nicht bezahlt. Es gibt zusätzliche Pönalen, wenn die Zugausfälle auf Fahrzeug- oder Personalmangel zurückzuführen sind oder wenn durch fehlende Kapazitäten starke Überfüllungen entstehen, aber auch bei der verspäteten Lieferung von Fahrgastzahlen oder Schlussrechnungen. Ein Qualitätssystem führt zu weiteren Pönalen, wenn bestimmte Zielwerte z. B. bei der Pünktlichkeit, der Sauberkeit oder Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Fahrgastinformation bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen nicht erreicht werden.

Pönalen werden nach Vorliegen der Schlussrechnung für das Kalenderjahr berechnet; für 2019 wird das vsl. im dritten Quartal 2020 erfolgen. Die Pönalen im Stuttgarter Netz sind bislang noch nicht abschließend erhoben, sodass hier noch keine Zahlenwerte genannt werden können. Pönalen zur Pünktlichkeit, Sauberkeit usw. werden auf Jahresdurchschnittswerte berechnet, nicht für einzelne Züge oder Tage.

*15. mit welchen Beratungsleistungen welche Unternehmen im Zuge oder im Umfeld der Vergabe der Stuttgarter Netze beauftragt wurden.*

Die Landesregierung hat im Zusammenhang mit der Vergabe des Stuttgarter Netzes externe Beratungsleistungen in juristischer, ökonomischer und technischer Hinsicht in Anspruch genommen. Auftragnehmer waren die Firmen HKLW, kcw und interfleet.

Hermann  
Minister für Verkehr