Antrag

des Abg. Michael Joukov u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Erfolgsgeschichte Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW)

Antrag

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

1. welche Rolle die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) in den Vergabeverfahren und bei der Umsetzung der Verkehrsvertragsleistungen im SPNV in Baden-Württemberg spielt;
2. wie viele obsiegende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei ihrer Teilnahme an Vergabeverfahren im Land auf die Fahrzeugbeschaffung via SFBW gesetzt haben;
3. welche Beschaffungsvarianten die SFBW derzeit anbietet;
4. welche Beschaffungsvarianten bei welchen Vergabeverfahren zur Anwendung kommen;
5. welche Fahrzeuge (unter Darlegung von Typ, Baureihe, Anzahl und Baujahr) die SFBW zum 31. Dezember 2024 im Bestand hielt und wie hoch der Restwert und die wirtschaftliche Restnutzungsdauer jeweils gewesen sind;
6. wie hoch die technische Verfügbarkeit und der Einsatzgrad der Fahrzeuge sind und wie sich das Durchschnittsalter der in Baden-Württemberg eingesetzten SPNV-Fahrzeuge seit 2015 entwickelt hat;
7. welche Beschaffungen sie in nächster Zukunft für notwendig hält, welche Neubeschaffungen bereits beschlossen sind und welche Vorstellungen es zur „Zielflotte“ in der Landesregierung gibt;

8. welche Vorteile sich die Landesregierung vom Lebenszyklus-Modell (LCC-Modell) verspricht und ob sie vorhat, es weiterhin anzuwenden;
9. welche Vorteile sie in der Vereinheitlichung des SPNV-Fuhrparks sieht, vor allem bei Kosten, bei der Personalrekrutierung, der Instandhaltung, der Fahrzeugeinsatzplanung, der Betriebsqualität und der Infrastruktur;
10. wie viele Personen für die SFBW zum 31. Dezember 2024 tätig gewesen sind und in welchen Positionen;
11. ob sie Kenntnis von anderen Bundesländern hat, die das SFBW-Modell oder vergleichbare Konzepte anwenden und wie sie die SFBW insgesamt politisch bewertet.

13.5.2025

Joukov, Nüssle, Gericke, Achterberg, Braun,
Hentschel, Katzenstein, Marwein GRÜNE

Begründung

Am 21. März 2015 trat das Gesetz über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBWG) in Kraft. Damit wurde Baden-Württemberg führend, was aktive SPNV-Politik angeht. Zehn Jahre später ist der Zeitpunkt für eine umfassende Bewertung gekommen. Diese soll nun vorgenommen werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 3. Juli 2025 Nr. VM3-0141.5-34/38/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche Rolle die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) in den Vergabeverfahren und bei der Umsetzung der Verkehrsvertragsleistungen im SPNV in Baden-Württemberg spielt;*
- 2. wie viele obsiegende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei ihrer Teilnahme an Vergabeverfahren im Land auf die Fahrzeugbeschaffung via SFBW gesetzt haben;*
- 3. welche Beschaffungsvarianten die SFBW derzeit anbietet;*

Zu 1. bis 3.:

Zu den Ziffern 1 bis 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) spielt eine zentrale Rolle bei der Durchführung der Verkehrsausschreibungen des Landes Baden-Württemberg.

In den europaweiten Ausschreibungsverfahren für Verkehrsleistungen ab dem Jahr 2014 (z. B. für das Stuttgarter Netz Los 1 bis 3, Netz 3 „Gäu-Murr“ Los 1 und 2, Netz 4 „Rheintal“ Los 1 und 2, Netz 9 „Breisgau-S-Bahn“ Los 1 und 2) wurde den bietenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das sog. Baden-Württemberg-Modell („BW-Modell“) als Finanzierungsoption für Schienenfahrzeuge angeboten. Dieses Modell sieht vor, dass die SFBW die Finanzierung der Fahrzeuge übernimmt, welche die Bieter vorab am Markt ausgesucht haben. Die EVU übernehmen auch die Wartung und Instandhaltung. Bei Zuschlagserteilung schließt das obsiegende EVU einen Fahrzeuglieferungsvertrag mit dem Fahrzeughersteller ab. Mit Lieferung der Fahrzeuge werden diese unmittelbar an die SFBW übereignet. Im gleichen Moment werden die Fahrzeuge an das EVU verpachtet.

In allen Ausschreibungen haben sich die EVU – ungeachtet deren Größe und Marktposition – immer für das BW-Modell entschieden, da keine andere alternative Finanzierungsmöglichkeit bessere Konditionen als das BW-Modell bietet (z. B. über Leasinggesellschaften). Hintergrund ist, dass aufgrund der Kapitaldienstgarantie des Landes die SFBW stets das höchste Rating bei der Darlehensaufnahme erhält.

Mit dem BW-Modell steuert die SFBW eine langfristige und für das Land kostengünstige Finanzierung der Fahrzeugkosten bei, die eine sparsame Verwendung der dem Land zustehenden Regionalisierungsmittel gewährleistet. Bei der Finanzierung von Fahrzeugkosten von mehreren hundert Millionen bis zu über einer Milliarde Euro pro ausgeschriebenem Netz sind die durch die günstigeren Zinskosten eingesparten Refinanzierungskosten über den Abschreibungszeitraum der Fahrzeuge von rund 25 Jahren erheblich.

Auf Grundlage der erfolgreichen Implementierung des BW-Modells und den damit gewonnenen Erfahrungswerten geht die SFBW mittlerweile einen Schritt weiter und wendet zusätzlich das sog. Lebenszyklusmodell (LCC-Modell) an:

In diesem Modell ist die SFBW für die Auswahl und Beschaffung der Fahrzeuge selbst verantwortlich und somit kein EVU mehr dazwischengeschaltet. Beim LCC-Modell ist der Fahrzeughersteller für die Produktion sowie über den Lebenszyklus von 30 Jahren für die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge verantwortlich. Außerdem muss der Energieverbrauch garantiert werden. Der Fahrzeughersteller hat der SFBW und mittelbar den EVU gegenüber eine 100 Prozent Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Bei Nicht-Erfüllung wird das Verfügbarkeitsentgelt, das der Hersteller für die Wartung und Instandhaltung monatlich erhält, gemindert. Die Fahrzeuge werden den EVU schließlich direkt für die Verkehrsleistungen von Seiten des Landes als Aufgabenträger beigestellt.

Da mittlerweile der Aufwand für Instandhaltung und Wartung über 30 Jahre hinweg nahe an dem Aufwand für den Kauf der Fahrzeuge heranreicht, besteht auf Seiten der Hersteller ein großes Interesse daran, die Fahrzeuge „dauerfest und wartungsoptimiert“ zu konstruieren, um den tatsächlichen Aufwand in der späteren Vertragsabwicklung möglichst gering zu halten. Zusätzlich wird dies durch die Entwicklung umfangreicher Lastenhefte mit hohen Anforderungen gewährleistet. Diese können auch in den Verhandlungen mit den Herstellern in der Regel ohne größere Einschränkungen umgesetzt werden. Zu nennen sind hier beispielsweise höhere Anforderungen an Fahrdynamik, Prozesszeiten beim Fahrgastwechsel, Geschwindigkeitsanforderungen, Leistungsstärke der Antriebe, Attraktivität Innenraumgestaltung.

Das Land Baden-Württemberg verfolgt mit der SFBW das Ziel, für eine Vielzahl von Netzen eine große Anzahl von Fahrzeugen anzuschaffen, die untereinander auch nach 30 Jahren kompatibel eingesetzt werden können. Der zentrale Punkt liegt dabei auf einem flexiblen Einsatz der Fahrzeuge, um so auf Änderungen in der Verkehrsnachfrage schnell reagieren zu können. Da die verschiedenen EVU ihre Fahrpersonale alle auf das gleiche Fahrzeug geschult haben, können diese bei einer Verschiebung von Verkehrsleistungen selbst auch sehr schnell agieren. Durch die Instandhaltung und Wartung beim Hersteller spielt auch die Frage der

Anpassung der Instandhaltung bei einer Verschiebung von Verkehrsleistungen von dem einen in das andere Netz keine große Rolle mehr. Dies sind nicht zu unterschätzende Faktoren für das Netzlayout und die Fahrplanung, aber auch bei kurzfristigen Leistungsänderungen in einem Netz. Im BW-Modell wird hier ein längerer planerischer und zeitlicher Vorlauf benötigt. Hinzukommt, dass Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller nicht kompatibel sind und damit Verschiebungen von unterschiedlichen Fahrzeugen in andere Netze nur unter Inkaufnahme von Einschränkungen in der Umlaufplanung möglich sind.

Mit der höheren Stückzahl an Fahrzeugen können so auch Ausstattungsstandards zur Steigerung des Fahrgastkomforts nach oben gesetzt werden. Der Mehraufwand hierzu fällt aufgrund der größeren Marge im Vergleich zu den Gesamtkosten gering aus. Baden-Württemberg setzt damit in Deutschland neue Maßstäbe für den Schienenpersonennahverkehr.

Im Netz 8 der Regio-S-Bahn Ortenau wurden die emissionsfreien Batterie-Hybridfahrzeuge über das LCC-Modell erstmalig beschafft. Die teilweise noch laufende Ausschreibung Stuttgart-Bodensee (Netz 35 Los 1 bis 3) stellt sowohl die Weiterführung des BW-Modells (Einsatz der für das Netz 1 Los 1 und Netz 3 Los 1 bereits beschafften Fahrzeuge im neuen Netz 35 Los 3) als auch den Einsatz der neuen Coradia-Max-Fahrzeuge sicher, die über das LCC-Modell für die Lose 1 und 2 im Netz 35 beschafft worden sind.

4. welche Beschaffungsvarianten bei welchen Vergabeverfahren zur Anwendung kommen;

5. welche Fahrzeuge (unter Darlegung von Typ, Baureihe, Anzahl und Baujahr) die SFBW zum 31. Dezember 2024 im Bestand hielt und wie hoch der Restwert und die wirtschaftliche Restnutzungsdauer jeweils gewesen sind;

Zu 4. und 5.:

Zu den Ziffern 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Eine Übersicht zu den angefragten Daten gibt die folgende Tabelle:

Netzname	Unternehmen	Fahrzeugbezeichnung	Traktion	Finanzierungsmodell	Anzahl	im Einsatz seit
Neckartal	SWEG Bahn Stuttgart	Talent	elektrisch	BW	52	2019
Rems-Fils	Arverio	FLIRT	elektrisch	BW	32	2019
Franken-Enz	Arverio	FLIRT	elektrisch	BW	23	2019
Stuttgart - Nürnberg	Arverio	FLIRT	elektrisch	BW	11	2020
Gäu-Murr	DB Regio	Talent	elektrisch	BW	16	2017
Rheintal, RE	DB Regio	Desiro HC	elektrisch	BW	15	2020
Rheintal, RB	DB Regio	Mireo	elektrisch	BW	27	2020
S-Bahn RheinNeckar	DB Regio	Mireo	elektrisch	BW	57	2020
Ortenau	SWEG	Mireo Plus B	batterieelektrisch	LCC	23	2024
Breisgau Ost-West	DB Regio	Coradial Continental	elektrisch	BW	26	2019
Freiburger Y	SWEG	Talent	elektrisch	BW	12	2021
Ulmer Stern	SWEG	LINT	Diesel	BW	15	2021
Stadtbahn Karlsruhe	AVG	Tram Train	elektrisch	LCC	75	bestellt
Neckar-Alb	RSBNA	Tram Train	elektrisch	LCC	30	bestellt
Stadtbahn Karlsruhe	DB Regio	Coradia Continental	elektrisch	BW	19	2022
Nordbaden-Express	DB Regio	Mireo	elektrisch	BW	7	2022
Zollern-Albbahn	SWEG	LINT	Diesel	BW	23	2020
Bodensee-Stuttgart	offen	Coradia Max	elektrisch	LCC	130	bestellt

Die Fahrzeuge werden über 25 Jahre abgeschrieben. Die ersten 16 Fahrzeuge wurden Ende 2017 ausgeliefert, die letzten 23 Fahrzeuge im vergangenen Jahr (2024). 266 Fahrzeuge wurden Ende 2019 bzw. Anfang 2020 ausgeliefert. Damit errechnet sich eine Restnutzungsdauer von 17 bis 24 Jahre. Die gewichtete Restnutzungsdauer über alle Fahrzeuge beträgt 20 Jahre.

Der Restbuchwert über alle Fahrzeuge beläuft sich ca. 2 Milliarden Euro.

6. wie hoch die technische Verfügbarkeit und der Einsatzgrad der Fahrzeuge sind und wie sich das Durchschnittsalter der in Baden-Württemberg eingesetzten SPNV-Fahrzeuge seit 2015 entwickelt hat;

Zu 6.:

Derzeit erfolgt die Messung der Fahrzeugverfügbarkeit primär über die Qualitätsauswertung in den Verkehrsverträgen zwischen dem Land und den EVU. Eine fahrzeugspezifische Auswertung wird zurzeit bei der SFBW aufgebaut und kann an dieser Stelle noch nicht dargestellt werden.

Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge der Landesanstalt pendelte sich in den letzten drei Jahren zwischen ca. 99,6 und 99,8 Prozent ein. Die Verfügbarkeit innerhalb der einzelnen Netze schwankt zwischen 99,1 und 100 Prozent. Das Durchschnittsalter der Teilflotten liegt zwischen einem und sechs Jahren.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die fahrzeugbedingten Ausfallquoten pro Verkehrsvertragsnetz.

Fahrzeugbedingte Ausfallquote								Gesamtergebnis
Netzname	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	
Neckartal	1,52 %	0,88 %	0,40 %	0,33 %	0,70 %	0,59 %	0,61 %	0,60 %
Reims-Fils	1,06 %	0,26 %	0,24 %	0,15 %	0,18 %	0,20 %	0,28 %	0,25 %
Franken-Enz	3,27 %	0,53 %	0,23 %	0,22 %	0,39 %	0,24 %	0,17 %	0,44 %
Stuttgart-Nürnberg	0,55 %	0,70 %	0,23 %	0,18 %	0,46 %	0,36 %	0,28 %	0,38 %
Gäu-Murr					0,91 %		0,16 %	0,69 %
Rheintal, RE					0,38 %		0,11 %	0,30 %
Rheintal, RB					0,31 %		0,09 %	0,24 %
S-Bahn Rhein-Neckar		0,66 %	0,30 %	0,27 %	0,49 %	0,42 %	0,59 %	0,39 %
Ortenau**					0,21 %	0,40 %	0,38 %	0,38 %
Breisgau Ost-West					0,43 %		0,19 %	0,35 %
Freiburger Y	0,00 %	0,09 %	0,41 %	0,36 %	0,25 %	0,31 %	0,14 %	0,27 %
Ulmer Stern	0,27 %	0,15 %	0,14 %	0,11 %	0,10 %	0,21 %	0,16 %	0,16 %
Zollern-Alb-Bahn (a)			0,12 %	0,03 %	0,08 %	0,04 %	0,05 %	0,07 %
Zollern-Alb-Bahn (b)			0,10 %	0,05 %	0,05 %	0,07 %	0,06 %	0,07 %
E-Netz Karlsruhe (Stadtbahn Karlsruhe)				0,96 %	0,21 %	0,47 %	0,42 %	0,36 %
Nordbaden-Express				0,23 %	0,28 %	0,19 %	0,39 %	0,25 %
GESAMT	1,53 %	0,54 %	0,29 %	0,24 %	0,42 %	0,39 %	0,32 %	0,40 %

* 2025 je nach Versand der Statusberichte Januar bis März oder Januar bis April.

** Netz Ortenau keine Unterscheidung nach Miro plus B und Redundanzflotte möglich.

7. welche Beschaffungen sie in nächster Zukunft für notwendig hält, welche Neubeschaffungen bereits beschlossen sind und welche Vorstellungen es zur „Zielflotte“ in der Landesregierung gibt;

8. welche Vorteile sich die Landesregierung vom Lebenszyklus-Modell (LCC-Modell) verspricht und ob sie vorhat, es weiterhin anzuwenden;

Zu 7. und 8.:

Zu den Ziffern 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Land verfolgt das Ziel, 26 zusätzliche Fahrzeuge aus dem optionalen Teil des Fahrzeuglieferungsvertrags zum Typ Coradia Max mit Alstom zu bestellen, die für die Inbetriebnahme der Lose 1 und 2 im Netz 35 „Stuttgart-Bodensee“ vorgesehen sind. Außerdem wird aktuell geprüft, inwieweit die weiteren Optionen von bis 74 Fahrzeugen aus diesem Vertrag genutzt werden können bzw. sollen. Das weitere Ziehen von optionalen Fahrzeugen ist nicht zuletzt abhängig von der Finanzierbarkeit infolge der Entwicklung der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel.

Des Weiteren sind aktuell bis zu 320 einstöckige elektrische und batterieelektrische Triebzüge im Rahmen der sogenannten Plattformausschreibung europaweit ausgeschrieben. Dieses Vorhaben befindet sich aktuell im Verhandlungsverfahren. Auch hier kommt das LCC-Modell zur Anwendung.

Mit dem Land Rheinland-Pfalz und dem dort zuständigen Zweckverband steht die SFBW in Verhandlungen über die Beschaffung von rund 100 neuen Elektrotriebzügen als Ersatz der im Netz 6 Los 1 (S-Bahn Rhein-Neckar) verkehrenden S-Bahn-Fahrzeugen, die beim Auslaufen dieses Verkehrsvertrages im Jahr 2032 an das Ende ihrer technischen Einsatzzeit gekommen sind.

Hinsichtlich der Vorteile des LCC-Modells wird auf die Stellungnahme zu den Ziffern 1 bis 3 verwiesen.

9. welche Vorteile sie in der Vereinheitlichung des SPNV-Fuhrparks sieht, vor allem bei Kosten, bei der Personalrekrutierung, der Instandhaltung, der Fahrzeugeinsatzplanung, der Betriebsqualität und der Infrastruktur;

Zu 9.:

Während beim BW-Modell insbesondere die wirtschaftlichen Vorteile der Finanzierung der Fahrzeuge über 25 Jahre im Fokus der Beschaffung standen, verfolgt das Land mit dem LCC-Modell nun konsequent die Politik der Vereinheitlichung des SPNV-Fuhrparks, um so die Vielzahl von unterschiedlichen Fahrzeugtypen im Land langfristig zu reduzieren. Dadurch kann das Ziel erreicht werden, dass die über das LCC-Modell erworbenen Fahrzeuge in allen Netzen des Landes flexibel entsprechend der Nachfrageentwicklung eingesetzt werden können. Insofern wird auch auf die Stellungnahme zu den Ziffern 1 bis 3 verwiesen.

Die im Land tätigen EVU sehen mittlerweile die Vorteile des Modells und richten ihre Geschäftsmodelle zunehmend als Dienstleister für die Fahrzeugindustrie in Baden-Württemberg aus. So haben bereits in Baden-Württemberg ansässige EVU mittlerweile mit den Firmen Alstom und Siemens Dienstleistungsverträge über die Wartung und Instandhaltung der über das LCC-Modell beschafften Fahrzeuge abgeschlossen.

Weniger unterschiedliche Fahrzeuge erleichtern damit auch den EVU, die hier in einem Subunternehmervertragsverhältnis mit den Herstellern die Wartung der von der SFBW im Rahmen des LCC-Modells übernommen haben (SWEG für die Mireo-Fahrzeuge von Siemens im Netz 8 „Regio-S-Bahn Ortenau“, DB Regio für die Coradia-Fahrzeuge von Alstom im Netz 35 „Stuttgart-Bodensee“ Los 1 und 2), die Instandhaltung und Wartung. Die Vorhaltung von Ersatzteilen wird

auf wenige Fahrzeugbaureihen begrenzt (mit der Plattformausschreibung werden es maximal 3 Fahrzeugbaureihen sein). Gleiches gilt auch für die Schulung der Personale. Insgesamt geht die SFBW daher davon aus, dass neben der Beschaffung selbst auch die Instandhaltung und Wartung mit dem LCC-Modell erheblich effektiver wird.

10. wie viele Personen für die SFBW zum 31. Dezember 2024 tätig gewesen sind und in welchen Positionen;

Zu 10.:

Zum 31. Dezember 2024 sind drei Personen hauptamtlich beschäftigt gewesen. Hinzu kommt eine nebenamtliche Beschäftigung des Geschäftsführers der NVBW. In der Organisationsplanung der SFBW für die Jahre 2025 und 2026 sind derzeit 14 Vollzeitäquivalente (VZA) eingeplant. Die Personalakquise läuft über das ganze Jahr 2025; der Personalaufbau beginnt ab Juni 2025. Bis Mitte 2026 soll der Personalaufbau abgeschlossen sein.

11. ob sie Kenntnis von anderen Bundesländern hat, die das SFBW-Modell oder vergleichbare Konzepte anwenden und wie sie die SFBW insgesamt politisch bewertet.

Zu 11.:

Neben dem Land Baden-Württemberg wenden auch andere Bundesländer wie Berlin, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen oder Schleswig-Holstein vergleichbare Finanzierungskonzepte (entweder nur Finanzierung oder auch LCC-Modelle) an. Nutznießer der Modelle können auch angrenzende Bundesländer bzw. Aufgabenträger sein, wie beispielsweise Rheinland-Pfalz. Das Land Niedersachsen wendet ein vergleichbares Modell über den landeseigenen oder regionalen Fahrzeugpool an. Die Länder Bayern, Hessen und Sachsen-Anhalt überlegen aktuell, ob sie zukünftig vergleichbare Modelle anbieten werden. Die SFBW war Vorbild für die landeseigene Fahrzeuganstalt (zug.sh) in Schleswig-Holstein und ist Impulsgeberin für die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin.

Hermann

Minister für Verkehr