

Antrag

**der Abg. Dr. Christian Jung, Hans Dieter Scheerer
u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Schienefahrzeuge im Stuttgart-Bodensee-Netz

Antrag

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

1. wie viele Schienenfahrzeuge des Typs Corodia Max-Doppelstock mit welchen Sitzplatzkapazitäten für die in der Endausbaustufe vorgesehenen sieben Linien mit bis zu 9,9 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Netz 35a erforderlich sind;
2. wie viele der genannten Triebfahrzeuge in dem genannten Netz zum Beginn mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 tatsächlich zur Verfügung stehen;
3. in welchem Umfang ab 13. Dezember 2026 andere Schienenfahrzeuge in dem genannten Netz mit welchem Nutzungshorizont eingesetzt werden;
4. welche Auswirkungen dies auf den Angebotsumfang sowie die Reisezeiten hat;
5. wie viele Schienenfahrzeuge des Typs Corodia Max-Doppelstock mit welchen Sitzplatzkapazitäten für die in der Endausbaustufe vorgesehenen fünf Linien mit bis zu 10,3 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Netz 35b erforderlich sind;
6. wie viele der genannten Triebfahrzeuge in dem genannten Netz zum Beginn mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 tatsächlich zur Verfügung stehen;
7. in welchem Umfang ab 13. Dezember 2026 andere Schienenfahrzeuge in dem genannten Netz mit welchem Nutzungshorizont eingesetzt werden;
8. welche Auswirkungen dies auf den Angebotsumfang sowie die Reisezeiten hat;
9. wie viele Mitbieter es neben Arverio und DB Regio AG gegeben hat;
10. welches im Vergabeverfahren die wesentlichen Kriterien neben dem Preis mit welcher Gewichtung waren;

11. welche Vorkehrungen aus den Erfahrungen mit der Insolvenz des früheren Eisenbahnverkehrsunternehmens Abellio heraus bezüglich der Neuvergaben getroffen wurden;
12. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Vorhandensein von ausreichendem Personal – insbesondere Triebfahrzeugführerinnen und -führer – sicherstellen werden.

15.8.2026

Dr. Jung, Scheerer, Dr. Rülke, Haußmann, Dr. Timm Kern,
Dr. Schweickert, Brauer, Fischer, Hoher, Reith FDP/DVP

Begründung

Mit Pressemitteilung vom 11. August 2026 informiert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg über den erteilten Zuschlag für das Stuttgart-Bodensee-Netz. Es ist das Ziel des Betriebs mit Coradia Max-Doppelstockzügen formuliert und ein Leistungsumfang bis zu 9,9 Mio. bzw. 10,3 Mio. Zugkilometern angegeben. Dies legt nahe, dass es ein Fahrzeugwechsel- und Aufbauszenario gibt.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 15. September 2025 Nr. VM3-0141.5-34/74/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele Schienenfahrzeuge des Typs Corodia Max-Doppelstock mit welchen Sitzplatzkapazitäten für die in der Endausbaustufe vorgesehenen sieben Linien mit bis zu 9,9 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Netz 35a erforderlich sind;*

Zu 1.:

Es wird in der Endausbaustufe mit 72 Fahrzeugen des Typs „Coradia Max“ mit jeweils 380 Sitzplätzen im Netz 35 Los 1 geplant. Hierin ist sowohl die Betriebs- als auch die Instandhaltungsreserve inkludiert.

- 2. wie viele der genannten Triebfahrzeuge in dem genannten Netz zum Beginn mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 tatsächlich zur Verfügung stehen;*

Zu 2.:

Zum internationalen Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 werden bis zur Betriebsaufnahme 34 Fahrzeuge vom Typ „Coradia Max“ zur Verfügung stehen; davon 23 Fahrzeuge für das Netz 35 Los 1. Von den 34 Fahrzeugen werden vier Fahrzeuge für das Netz 35 Los 1 und 2 als Instandhaltungsreserve zur Verfügung stehen; d. h. sie befinden sich in der Obhut des Herstellers als verantwortlicher Instandhalter.

Die Auswirkungen der vonseiten der Deutschen Bahn vorgesehenen gestaffelten Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart 21 auf die Fahrplangestaltung, den damit verbundenen Fahrzeugbedarf und den hieraus abzuleitenden Fahrzeugeinsatz ist Gegenstand aktuell noch laufender Planungen.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. in welchem Umfang ab 13. Dezember 2026 andere Schienenfahrzeuge in dem genannten Netz mit welchem Nutzungshorizont eingesetzt werden;

Zu 3.:

Bis zur vollständigen Lieferung der „Coradia Max“-Fahrzeugen werden weitere neun Fahrzeuge vom Typ „Talent 3plus“ eingesetzt.

4. welche Auswirkungen dies auf den Angebotsumfang sowie die Reisezeiten hat;

Zu 4.:

Der für das Fahrplanjahr 2027 vorgesehene Leistungsumfang kann nach aktuellem Stand vollständig erbracht werden. Beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen können sich aufgrund der veränderten Fahrdynamik geringfügig andere Fahrzeiten ergeben.

5. wie viele Schienenfahrzeuge des Typs Corodia Max-Doppelstock mit welchen Sitzplatzkapazitäten für die in der Endausbaustufe vorgesehenen fünf Linien mit bis zu 10,3 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Netz 35b erforderlich sind;

Zu 5.:

Es wird in der Endausbaustufe mit 84 Fahrzeugen des Typs Coradia Max mit 380 Sitzplätzen im Netz 35 Los 2 geplant. Hierin ist sowohl die Betriebs- als auch die Instandhaltungsreserve inkludiert.

6. wie viele der genannten Triebfahrzeuge in dem genannten Netz zum Beginn mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 tatsächlich zur Verfügung stehen;

Zu 6.:

Zum internationalen Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 sollen zur Betriebsaufnahme sieben Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Dazu kommt noch die in der Stellungnahme zu Ziffer 2 genannte anteilige Anzahl der vier Instandhaltungsfahrzeuge.

Die Auswirkungen der vonseiten der Deutschen Bahn vorgesehenen gestaffelten Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart 21 auf die Fahrplangestaltung, den damit verbundenen Fahrzeugbedarf und den hieraus abzuleitenden Fahrzeugeinsatz ist Bestandteil aktuell noch laufender Planungen.

7. in welchem Umfang ab 13. Dezember 2026 andere Schienenfahrzeuge in dem genannten Netz mit welchem Nutzungshorizont eingesetzt werden;

Zu 7.:

Bis zur vollständigen Lieferung von „Coradia Max“-Fahrzeugen werden weitere 19 Fahrzeuge vom Typ „Talent 3plus“ eingesetzt. Davon werden zwei Fahrzeuge für die Instandhaltungsreserve vorgehalten. Zusätzlich sind bis zum Dezember 2027 28 Fahrzeuge vom Typ „Mireo“ vorgesehen. Hiervon sind 4 Fahrzeuge als Instandhaltungsreserve reserviert. 1 „Mireo“-Fahrzeug dient darüber hinaus als Prototyp für die ATO-Umrüstung.

8. welche Auswirkungen dies auf den Angebotsumfang sowie die Reisezeiten hat;

Zu 8.:

Der für das Fahrplanjahr 2027 vorgesehene Leistungsumfang kann nach aktuellem Stand vollständig erbracht werden. Beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen können sich aufgrund der veränderten Fahrdynamik geringfügig andere Fahrzeiten ergeben.

9. wie viele Mitbieter es neben Arverio und DB Regio AG gegeben hat;

Zu 9.:

In den drei Losen des Netzes 35 gab es jeweils mehrere Bieter.

10. welches im Vergabeverfahren die wesentlichen Kriterien neben dem Preis mit welcher Gewichtung waren;

Zu 10.:

Zuschlagskriterium war ausschließlich der Preis. Andere Zuschlagskriterien wären in Anbetracht der Komplexität und der Rahmenbedingungen (u. a. Beistellung von Fahrzeugen, Verhandlungsverfahren) nicht umsetzbar gewesen. Die Verdingungsunterlagen umfassen umfangreiche und vielfältige von allen Bietern verbindlich einzuhaltende Qualitätsvorgaben.

11. welche Vorkehrungen aus den Erfahrungen mit der Insolvenz des früheren Eisenbahnverkehrsunternehmens Abellio heraus bezüglich der Neuvergaben getroffen wurden;

Zu 11.:

Vorkehrungen gegen derartige Fälle sind grundsätzlich nicht möglich, da dies auch unternehmensinterne Ursachen haben kann. Die Auskömmlichkeit der Angebote wird in den Vergabeverfahren stets geprüft.

12. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Vorhandensein von ausreichendem Personal – insbesondere Triebfahrzeugführerinnen und -führer – sicherstellen werden.

Zu 12.:

Das Land Baden-Württemberg hat aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen Zuschlag und Inbetriebnahme im Netzes 35 allen Bietern während des laufenden Ausschreibungsverfahrens angeboten, die Kosten für einen frühzeitigen Start der Personalausbildung für den Fall zu übernehmen, dass der Bieter die Ausschreibung nicht gewinnt und auch das ausgebildete Personal nicht bei sich oder anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen unterbringen kann. Sollte der betreffende Bieter dagegen den Zuschlag erhalten, werden diese Kosten über den Angebotspreis abgedeckt. Damit hat das Land einen Anreiz geschaffen, frühzeitig in die Ausbildung von Personal zu investieren. Da die Mehrheit der Bieter das Angebot des Landes angenommen haben und in der Folge jeweils vor Zuschlagserteilung Ausbildungskurse gestartet wurden, konnte das Ziel einer frühzeitigen Personalausbildung bis zum jetzigen Zeitpunkt verwirklicht werden.

Hermann

Minister für Verkehr