

Antrag

der Abg. Gabriele Rolland u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Umsetzung der Drei-Stufen-Konzeption für die Breisgau-S-Bahn

Antrag

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

1. wie sie den Fahrbetrieb auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn seit Jahresbeginn beurteilt;
2. wie viel Prozent der erbrachten Ist-Kilometer auf der Ost-West-Achse seit Jahresbeginn nur mit Minderkapazität gefahren wurden (bitte nach Monaten aufgeschlüsselt);
3. wie viele Fahrzeuge in den vergangenen sechs Monaten durchschnittlich nicht für den regulären Betrieb auf diesem Streckenabschnitt zur Verfügung standen;
4. welche mittel- und langfristigen Maßnahmen sie plant, um die Reparaturkapazitäten in der Region Freiburg an den tatsächlichen Bedarf anzupassen;
5. wie sie die bisherige Umsetzung des im April 2024 vorgestellten Drei-Stufen-Konzepts zur Stabilisierung des Fahrzeug- und Betriebsangebots bewertet;
6. in welchem Umfang weiterhin vorgesehen ist, wie im Drei-Stufen-Konzept angekündigt, ab 2026 zusätzliche Ersatzfahrzeuge für die Breisgau-S-Bahn einzusetzen;
7. ob die dafür eingeplanten Fahrzeuge möglicherweise an anderer Stelle im Land benötigt werden und so nicht für die Breisgau-S-Bahn zur Verfügung stehen;
8. inwiefern sie plant, weitere Änderungen an dem angekündigten Konzept, etwa bei der angekündigten Beschaffung von Neufahrzeugen ab 2032, vorzunehmen;
9. wie sie die Möglichkeit beurteilt, zumindest punktuell Streckenabschnitte zwischen Freiburg und Hugstetten zweigleisig auszubauen;

Eingegangen: 7.10.2025 / Ausgegeben: 20.11.2025

1

10. inwiefern ihrer Ansicht nach durch eine Fremdvergabe die Baukosten für eine solche Baumaßnahme verringert werden können;
11. wie sie die Kapazitäten im Bahnbetriebswerk Freiburg für die Fahrzeuge der Breisgau-S-Bahn bewertet;
12. welche alternativen Standorte aus ihrer Sicht möglich und sinnvoll erscheinen, um lange Leerfahrten zu vermeiden.

7.10.2025

Rolland, Röderer, Kirschbaum, Storz, Binder SPD

Begründung

Im April 2024 wurde in der gemeinsamen Zukunftskommission zwischen Land, DB Regio und dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) eine kurz-, mittel- und langfristige Strategie für einen zuverlässigen Fahrzeugeinsatz auf der Breisgau-S-Bahn vereinbart. In dem Plan wurde vorgesehen, kurzfristig durch Ersatzkonzepte mit Leihfahrzeugen die Betriebsstabilität zu sichern, mittelfristig ab 2026 durch zusätzliche Fahrzeuge die Kapazitäten zu erweitern und langfristig ab 2032 neue Fahrzeuge zu beschaffen.

In der zweiten Stufe dieses Konzepts wurde eine mittelfristige Stabilisierung durch weitere Ersatzfahrzeuge angekündigt. Von Anfang 2026 an sollen auf der Breisgau-S-Bahn Ost-West zusätzliche Züge eingesetzt werden. Dadurch sollte die Bestandsflotte im Kernraum Freiburg entlastet und die Kapazitäten in der Hauptachse gezielt aufgestockt werden. Mit dieser Kapazitätsausweitung sollte laut dem Verkehrsminister auch der gestiegenen Nachfrage von circa 15 Prozent infolge des Deutschlandtickets Rechnung getragen werden.

Dieser Antrag erkundigt sich nach den aktuellen Plänen für die Umsetzung des Konzepts und nach weiteren Möglichkeiten, um den Zugverkehr auf dem Streckenabschnitt stabilisieren zu können.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 17. November 2025 Nr. VM3-0141.5-34/94/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sie den Fahrbetrieb auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn seit Jahresbeginn beurteilt;*

Zu 1.:

Der Fahrbetrieb läuft insgesamt stabil und mit einer im Landesvergleich überdurchschnittlich hohen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die 3:59 Minuten Ankunftspünktlichkeit betrug im 1. Quartal 90,4 Prozent, im 2. Quartal 89,3 Prozent und im 3. Quartal 83 Prozent. Der Rückgang ist u. a. mit den vielen Baustellen zu erklären.

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

Die Zuverlässigkeit (Anteil der erbrachten Zugleistungen = Bestellung – Ausfälle) pro Monat bewegte sich von Januar bis Juni auf einem hohen Niveau, nämlich 99,9 Prozent bis 99,4 Prozent. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Netz Breisgau Ost-West sind besser als im Landesschnitt. Probleme bereitet weiterhin die schlechte Fahrzeugverfügbarkeit, sodass einzelne Züge nicht in der vom Land bestellten und eigentlich erforderlichen Kapazität verkehren. Die Zahlen zur Fahrzeugverfügbarkeit liegen unter dem Landesdurchschnitt.

2. wie viel Prozent der erbrachten Ist-Kilometer auf der Ost-West-Achse seit Jahresbeginn nur mit Minderkapazität gefahren wurden (bitte nach Monaten aufgeschlüsselt);

Zu 2.:

Die folgende Tabelle zeigt, wie viel Prozent der Ist-Kilometer mit weniger als der bestellten Sitzplatzzahl gefahren wurden (Daten liegen aktuell von Januar bis Juli 2025 vor).

Monat	Quote
Januar	23,43 %
Februar	28,49 %
März	22,12 %
April	17,33 %
Mai	26,78 %
Juni	29,10 %
Juli	31,80 %

3. wie viele Fahrzeuge in den vergangenen sechs Monaten durchschnittlich nicht für den regulären Betrieb auf diesem Streckenabschnitt zur Verfügung standen;

Zu 3.:

Laut Aussage von DB Regio Baden-Württemberg werden für das derzeit gefahrene Betriebsprogramm 19 einsatzfähige Fahrzeuge benötigt. Für das Netz Breisgau Ost-West werden von der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) 26 Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Für die Erbringung des aktuellen Betriebsprogramms haben in den vergangenen sechs Monaten im Durchschnitt 0,8 Fahrzeuge gefehlt. An einzelnen Tagen haben auch deutlich mehr Fahrzeuge gefehlt.

4. welche mittel- und langfristigen Maßnahmen sie plant, um die Reparaturkapazitäten in der Region Freiburg an den tatsächlichen Bedarf anzupassen;

Zu 4.:

DB Regio Baden-Württemberg passt nach eigener Aussage die Fertigungskapazitäten permanent an den aktuellen Bedarf an und führt bei Bedarf zusätzliche Sonderschichten durch. Bei einem Anstieg der Reparaturbedarfe, wie zuletzt bei den im Netz 9a aber auch anderen am Standort Freiburg beheimateten Triebwagen erfolgt, bedarf es neben den Personalen auch einer geeigneten Werkstattinfrastruktur. DB Regio hatte hierzu die Werkstatt Freiburg umfangreich umgebaut.

In der Praxis zeigt sich, dass in Zeiten mit größeren Reparaturbedarfen, bei denen viele Fahrzeuge angehoben werden müssen, ein kritischer Engpass in der Werkstatt Freiburg entsteht. DB Regio bedient sich in diesem Fall anderen Werkstätten – auch außerhalb von Baden-Württemberg. Darüber hinaus beabsichtigt DB Regio die Anpassung eines bestehenden Hallengleises in Freiburg, um eine weitere „Hebestraße“ perspektivisch zur Verfügung zu haben. Diese dient der schnelleren Bewältigung der hohen Außerplan-Instandhaltung (z. B. Komponententausch im Fahrwerk).

5. wie sie die bisherige Umsetzung des im April 2024 vorgestellten Drei-Stufen-Konzepts zur Stabilisierung des Fahrzeug- und Betriebsangebots bewertet;

Zu 5.:

Die Stufe 1 war durch den kurzfristigen, an allen Fahrzeugen erforderlichen Radsatztausch im Jahr 2024 gekennzeichnet. DB Regio hat für die Stufe 1 des Drei-Stufen-Konzepts zusätzliche Mittel von über 4 Mio. Euro für die Verbesserung der Situation im Netz 9a eingesetzt. Die Stufen 2 und 3 werden nun federführend von der NVBW umgesetzt. Die Umsetzung des Stufenkonzeptes liegt gegenwärtig im Zeitplan (Oktober 2025).

In der 2. Stufe ist vorgesehen, vor Ende des Verkehrsvertrages Ersatzfahrzeuge für die Linie Freiburg–Villingen zur Verfügung zu stellen. Hierfür sind Fahrzeuge der ETCS-Ersatzflotte vorgesehen. Sie werden nach einem Einsatz im Zuge der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes frei und können dann im Freiburger Raum eingesetzt werden. Die ersten Fahrzeuge laufen aktuell zu und werden ab Dezember im Knoten Stuttgart eingesetzt werden.

In Stufe 3 sollen nach Ende des aktuell laufenden Verkehrsvertrages Neufahrzeuge aus der neuen Sammel Ausschreibung einstöckiger Elektrotriebwagen des Landes zum Einsatz kommen. Das Vergabeverfahren hierzu läuft noch.

6. in welchem Umfang weiterhin vorgesehen ist, wie im Drei-Stufen-Konzept angekündigt, ab 2026 zusätzliche Ersatzfahrzeuge für die Breisgau-S-Bahn einzusetzen;

Zu 6.:

Es ist weiterhin vorgesehen, ab Dezember 2026 die zusätzlichen Ersatzfahrzeuge einzusetzen. Der Termin ist abhängig von der Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21. Die Einsatzmöglichkeiten und die vertraglichen Rahmenbedingungen befinden sich noch in Klärung.

7. ob die dafür eingeplanten Fahrzeuge möglicherweise an anderer Stelle im Land benötigt werden und so nicht für die Breisgau-S-Bahn zur Verfügung stehen;

Zu 7.:

Die Landesregierung wird bei ihrer landesweiten Fahrzeugplanung weiterhin darauf achten, dass nicht ein Netz Nachteile erfährt, wenn in einem anderen Netz zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden.

8. inwiefern sie plant, weitere Änderungen an dem angekündigten Konzept, etwa bei der angekündigten Beschaffung von Neufahrzeugen ab 2032, vorzunehmen;

Zu 8.:

Änderungen sind diesbezüglich nicht geplant. Im Zuge der Neuausschreibung mit Neufahrzeugen wird das Konzept umgesetzt.

9. wie sie die Möglichkeit beurteilt, zumindest punktuell Streckenabschnitte zwischen Freiburg und Hugstetten zweigleisig auszubauen;

Zu 9.:

Im Zuge eines Reaktivierungsprojekts für die Strecke von Breisach nach Colmar ist die Einführung eines RE zwischen Freiburg und Colmar geplant. Darüber hinaus ist gemäß den Angebotszielen im SPNV (https://zukunftsfahrplan.de/files/content/Regionalforen/Runde%202/250701_ZFP_Karlsruhe_2.Runde_PT.pdf) für die Breisgau-S-Bahn ein 15-Minuten-Takt von Gottenheim über Freiburg bis nach Kirchzarten geplant. Für die Realisierung dieser Projekte wird eine abschnittsweise Zweigleisigkeit der Breisacher Bahn notwendig sein. Eine Variantenuntersuchung für den RE Freiburg–Colmar empfiehlt mindestens eine Zweigleisigkeit zwischen Freiburg-Messe und Gottenheim.

10. inwiefern ihrer Ansicht nach durch eine Fremdvergabe die Baukosten für eine solche Baumaßnahme verringert werden können;

Zu 10.:

Nach Einschätzung der Landesregierung kann nicht automatisch davon ausgegangen werden, dass eine Fremdvergabe im Eisenbahnbau die Baukosten einer Maßnahme in relevanter Höhe reduziert. Ein möglicher Preiseffekt kann durch erhöhten Wettbewerb entstehen. Dieser fällt im Marktsegment Schiene jedoch regelmäßig gering aus, da nur wenige Anbieter verfügbar sind, insbesondere in Hinblick auf Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Auch ein vertraglicher Risikotransfer auf einen oder mehrere Auftragnehmer kann zu einer Reduzierung von Kostensteigerungen führen, wird jedoch im Regelfall durch Risikoaufschläge in den Angebotspreisen kompensiert. Soweit größere Leistungspakete gebündelt werden, könnten auch Schnittstellenkosten gesenkt werden. Gleichzeitig reduziert dies aber erfahrungsgemäß den Wettbewerb. Auch bei sogenannten Generalunternehmermodellen ist zu bedenken, dass die Schnittstellen zum Infrastruktureigentümer besondere Herausforderungen mit sich bringen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Einsparpotenziale bei Fremdvergaben eher gering sein dürften.

Anders könnte sich dies jedoch gestalten, wenn man grundlegende andere Modelle für die Planung, den Bau und Betrieb von Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes in Erwägung zieht. Hier ist auch die Initiative aus Baden-Württemberg und weiteren Bundesländern in der Verkehrsministerkonferenz vom November 2025 zur Regionalisierung von Schieneninfrastruktur zu nennen.

11. wie sie die Kapazitäten im Bahnbetriebswerk Freiburg für die Fahrzeuge der Breisgau-S-Bahn bewertet;

12. welche alternativen Standorte aus ihrer Sicht möglich und sinnvoll erscheinen, um lange Leerfahrten zu vermeiden.

Zu 11. und 12.:

Zu den Ziffern 11 und 12 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Werkstatt Freiburg hat einen optimalen Standort im Herzen des Freiburger S-Bahn-Netzes. Alternative Standorte für die Instandhaltung der elektrischen Fahrzeuge vom Typ Alstom Coradia Continental (BR 1440) sind wenig sinnvoll. In vielen Fällen mangelt es an Ersatzteilen oder schlicht Hallenplatz-Kapazitäten (auch bei den alternativen Werkstandorten, siehe auch Stellungnahme zu Ziffer 2). Insofern hat sich DB Regio nach eigener Aussage für die teilweise ausgelagerte Instandhaltung der Doppelstockwagen nach Basel entschieden. So gewinnt DB Regio Hallenplatz-Kapazität für die Wartung der weiteren elektrischen Triebwagen vor Ort in Freiburg. Das hat sich im Grundsatz bewährt. Auch andere Baureihen, welche die Kapazität der begrenzten Infrastruktur benötigen, werden aktuell in anderen Werkstätten instandgesetzt (beispielsweise Fahrzeugtyp Siemens Desiro BR 463), um Infrastruktur der Werkstatt Freiburg für die Behandlung der Fahrzeuge der BR 1440 (Breisgau-S-Bahn Ost-West) freizuhalten.

Hermann
Minister für Verkehr