21. Wahlperiode

Drucksache **21/** 5481

HESSISCHER LANDTAG

04/11/26

Kleine Anfrage

Oliver Stirböck (Freie Demokraten)

Lieferverzögerungen bei Zügen des Regionalverkehrs auf der Main-Weser-Bahn und der Kinzigtalbahn

Vorbemerkung:

Die Main-Weser-Bahn und die Kinzigtalbahn gehören zu den wichtigsten Pendlerachsen Hessens. Der Main-Weser-Express (RE30) verbindet Frankfurt am Main über Friedberg, Bad Nauheim, Gießen, Marburg, Kirchhain, Stadtallendorf, Neustadt, Treysa und Wabern mit Kassel. Auf der Kinzigtalbahn verbindet der RE50 Frankfurt am Main über Offenbach, Hanau, Gelnhausen, Wächtersbach, Schlüchtern, Flieden und Neuhof mit Fulda und fährt teilweise über Bad Hersfeld bis Bebra. Die RB51 bedient die Strecke Frankfurt – Offenbach – Hanau – Langenselbold – Gelnhausen – Wächtersbach.

Nach der amtlichen Pendlerstatistik pendeln aus dem Main-Kinzig-Kreis einschließlich Hanau rund 33.800 und aus dem Wetteraukreis rund 28.200 Beschäftigte nach Frankfurt am Main. Aus den Landkreisen Gießen und Marburg-Biedenkopf kommen zusammen rund 7.400 Beschäftigte hinzu. Aus dem Landkreis Fulda pendeln knapp 5.000 Beschäftigte in den Main-Kinzig-Kreis und nach Frankfurt am Main. Für beide Netze, die die DB Regio AG im Auftrag des RMV und des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) betreibt, sind bei Alstom insgesamt 46 elektrische Doppelstocktriebzüge des Typs Coradia Max bestellt, 17 für die Main-Weser-Bahn und 29 für die Kinzigtalbahn.

Die Fahrzeuge für die Main-Weser-Bahn sollten ab Dezember 2024 eingesetzt werden. Im September 2024 verschob Alstom den Einsatz auf den Sommer 2026. Für die Kinzigtalbahn war der Einsatz ab Dezember 2025 vorgesehen. Alstom hat den Lieferstart auf das erste Halbjahr 2027 verschoben. Am 30. Oktober 2026 teilte Alstom mit, dass die Auslieferung der 156 für Baden-Württemberg bestellten Fahrzeuge erst 2028 beginnt, und nannte Schwierigkeiten in Produktion und Zulassung als Gründe. Am 2. November 2026 senkte Alstom seine Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr, vor allem wegen der Verzögerungen beim Coradia Max.

Die Frage, wie der Regionalverkehr auf beiden Strecken bei einem langfristigen Ausfall der Neufahrzeuge gesichert werden soll, betrifft damit nicht nur die Pendlerinnen und Pendler. Sie richtet sich vor allem an die Verkehrsverbünde und an die Landesregierung.

Ich frage die Landesregierung:

1. Ab wann sollen die Coradia-Max-Fahrzeuge nach aktuellem Kenntnisstand der Landesregierung im Teilnetz Main-Weser und im Netz Kinzigtalbahn jeweils im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden?

2. Ist für die für Hessen bestimmten Coradia-Max-Fahrzeuge nach Kenntnis der Landesregierung bereits ein Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde gestellt worden?

3. Aus welchen Gründen müssen acht fabrikneue Fahrzeuge für die Main-Weser-Bahn vor ihrem Einsatz ein Retrofit-Programm im Werk Cottbus der DB Fahrzeuginstandhaltung durchlaufen?

4. Wie beurteilt die Landesregierung das Risiko, dass Alstom die für Hessen bestellten Fahrzeuge dauerhaft nicht oder nur teilweise liefert?
5. Bis zu welchem Zeitpunkt ist nach Kenntnis der Landesregierung der Weitereinsatz der derzeit auf den Linien RE30, RE50 und RB51 verkehrenden Fahrzeuge gesichert?

6. Welche Ersatzkonzepte, einschließlich der Anmietung oder Beschaffung von Fahrzeugen anderer Hersteller, haben die Verkehrsverbünde nach Kenntnis der Landesregierung für den Fall vorbereitet, dass die Neufahrzeuge über das Jahr 2027 hinaus nicht zur Verfügung stehen?

7. Welche Mehrkosten sind den Verkehrsverbünden RMV und NVV nach Kenntnis der Landesregierung durch die Lieferverzögerungen bislang entstanden?

8. Wurden nach Kenntnis der Landesregierung wegen der Lieferverzögerungen bereits Vertragsstrafen oder Schadensersatzansprüche gegenüber Alstom geltend gemacht?

9. Welche Rechte stehen RMV und NVV nach den Verkehrsverträgen mit der DB Regio AG zu, wenn die vertraglich vorgesehenen Neufahrzeuge dauerhaft nicht bereitgestellt werden?

10. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um den Regionalverkehr für die Pendlerinnen und Pendler auf der Main-Weser-Bahn und der Kinzigtalbahn unabhängig vom weiteren Lieferverlauf langfristig zu sichern?

Wiesbaden, 03. November 2026



Oliver Stirböck