

Bestellungen, Optionen oder laufende Ausschreibungen von Straßen-; Stadtbahn und U-Bahnfahrzeugen für Betriebe in Deutschland – die aktuelle Übersicht 03.2022

Von vielen Verkehrsfachleuten und -freunden bereits gespannt erwartet, kann auch im ersten Quartal des Jahres 2022 wieder die in ihrer Entstehungsgeschichte bis ins Jahr 1993 zurückreichende Zusammenstellung vorgelegt werden. Es ist die nunmehr 22. Liste dieser Art. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit sind im letzten Jahr erstmalig die neu bestellten und in Fertigung befindlichen Fahrzeuge sowie die erfolgten oder bekannten geplanten Ausschreibungen in getrennten Listen aufgeführt worden. Dies hat sich bewährt und wird für 2022 fortgeführt.

Aus den 2021 separat behandelten Ausschreibungen des VDV-Tram Train ist mittlerweile ein Auftrag geworden. Diese Fahrzeuge mit ihren verschiedenen Varianten werden auch in diesem Jahr getrennt behandelt, u.a. auch wegen der Beteiligung von zwei Betrieben in Österreich.

Der Markt für Nahverkehrsfahrzeuge in schwierigem Fahrwasser

Die Auslieferung bestellter Fahrzeuge leidet weiterhin unter ungünstigen Rahmenbedingungen, zur Corona-Pandemie haben sich neu Materialengpässe und weltweite Logistikprobleme hinzugesellt. Bei Ausschreibung und Auftragsvergabe hat sich noch niemand vorstellen können, dass solche externen Einflüsse einmal die Terminpläne durcheinander wirbeln könnten. Lieferverzögerungen hat es aus verschiedensten Gründen immer gegeben und einige Hersteller sind schon seit längerem bekannt dafür. Meist steckten dann interne Probleme dahinter. Andere Unternehmen sind selbst in heutigen Zeiten termintreu, was dann besonders hoch anzurechnen ist.

Verzögerungen führen zu Ärger, fordern aber auch gegenseitiges Verständnis

Die Verzögerungen bei den Auslieferungen, die sich selbst nach Lieferbeginn über das übliche und auch vereinbarte Maß ausdehnen, stellen beide Seiten, Auftragnehmer wie Verkehrsbetrieb vor zusätzliche Probleme, da auf der einen Seite Fertigungsstände blockiert werden und auf der anderen Seite ältere Fahrzeuge ungeplant weiter unterhalten werden müssen aber auch versprochene Verbesserungen nicht umgesetzt werden können. Zwar stehen in den Verträgen auch Pönalen bei Lieferverzug auf dem Papier, wer weitere gute Geschäftsbeziehungen miteinander pflegen will, der sucht dann auch individuelle Lösungen um diese nicht durch eine juristische Auseinandersetzung zu belasten. Vieles davon dringt nicht nach Außen, statt Geldzahlungen stehen beide Seiten „Naturalien“ in Form der Erbringung von Wartungsleistungen, zusätzlichen Ersatzteilen aber selbst ganzen zusätzlichen Fahrzeugen meist aufgeschlossen gegenüber. Letztere lassen sich dann nach Außen aber nicht verheimlichen! Mit Alstom als Vertragsnachfolger für die übernommene Bombardier-Transportation sind für Duisburg (zwei Niederflurwagen) und Köln (ein Hochflurwagen) zwei derartige „Deals“ bekennt geworden.

Die Tabelle wird länger

Die eingangs geschilderte Lage hat auch Konsequenzen für unsere Tabelle der in Fertigung befindlichen oder als Auftrag fest vergebenen Fahrzeuge, da die Zahl der neu hinzugekommenen Fahrzeuge sich nicht im gleichen Maße durch Lieferungen reduziert. Sie ist in diesem Jahr wieder ein Stück länger geworden. Die Angabe zu Marktanteilen und Aufteilung auf die Bauarten verliert leider an Aussagekraft, wenn mehrere Aufträge über Jahre in den Listen „mitgeschleppt“ werden. Um zu erkennen, wie das Jahr für die Industrie gelaufen ist, sollen hier die Zahlen der Neubestellungen und Optionen von 2021 mit den in den letzten beiden Jahren genannten verglichen werden:

Marktentwicklung der Jahre 2019 bis 2021

2019	<u>Fahrzeugart</u>	<u>bestellt</u>	<u>optioniert</u>
	Niederflur	267	84
	U-Bahn	63	
2020	Niederflur	162	224
	Hochflur	135	48
	Gesamt	297	272
	U-Bahn	398	270
2021	Niederflur	111	192
	Tram Trein	206	203
	Hochflur	52	
	Gesamt	369	395

Die Auftragsbücher sind also gut gefüllt und auch angesichts der noch zur Einlösung anstehenden Optionen und der neuen Ausschreibungen sieht die Zukunft gut aus. Es dürfte aber klar sein, dass die derzeitige Welle in absehbarer Zeit stark abflachen wird, nämlich dann, wenn alle deutschen Betriebe ihre Ersatzbestellungen für die noch laufenden, zum Teil noch aus den 1970er Jahren stammenden hochflurigen Stadtbahnwagen und die ersten Generationen von Niederflurwagen getätigt haben. Von den 54 derzeit vorhandenen Betrieben, wobei Essen/Mülheim/Oberhausen und Rhein-Neckar mit Heidelberg, Ludwigshafen, Mannheim sowie OEG und RHB als ein Betrieb gezählt sind, haben bislang nur sechs Unternehmen Dessau, Gera, Gotha, Kirnitzschtalbahn, Naumburg und Schwerin weder ausgeschrieben noch bestellt. Die Wagen in Dessau und Schwerin sind erst im neuen Jahrtausend geliefert worden, so dass hier vorerst keine Notwendigkeit dazu besteht. Wie sich die eher touristisch agierenden Betriebe im Kirnitzschtal und in Naumburg mit den Forderungen des barrierefreien Zuganges zum Verkehrsmittel arrangieren, bleibt abzuwarten. Gotha löst das Problem mit Gebrauchtfahrzeugen aus der Schweiz und in Gera hat es bereits konkrete Anstrengungen für eine Ausschreibung gegeben, die aber durch Uneinigkeit der Politik stecken geblieben ist.

Von 3 bis 206 Stück – Aufträge in allen Größenordnungen

Die Auftragsvergaben des Zeitraumes von Frühjahr 2021 bis Frühjahr 2022 teilen sich wieder grundsätzlich in zwei Kategorien: Umwandlung von bestehenden Optionen und Neuvergaben aufgrund von Erstausschreibungen. Sie betreffen in diesem Jahr ausschließlich Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge und hier zum Großteil **Niederflurwagen**, der Bedarf der vier deutschen U-Bahnbetriebe scheint vorerst gedeckt. In Hamburg gibt es aber erste Planungen für eine neue Generation.

Bis zum Februar 2022 sind für 13 deutsche Stadtbetriebe und drei Regionalstadtbahnnetze neue Fahrzeuge bestellt worden. Größter Auftrag ist jener der Tram Trains mit 206 für Deutschland fest bestellten und weiteren 203 optionierten Fahrzeugen. Hinzu kommen noch 40 Festaufträge und 55 Optionen für zwei Betriebe in Österreich. Über diesen seit langem größten gemeinsam ausgeschriebenen Auftrag, auch vom Finanzvolumen her, einer variantenreichen Fahrzeugfamilie konnte sich die Firma Stadler in der Schweiz freuen. Der Bau der Fahrzeuge erfolgt im spanischen Werk Valencia.

Dem Beispiel der bereits im letzten Jahr gemeldeten gemeinsamen Bestellung von drei Betrieben aus dem Bundesland Brandenburg folgte in 2021 Sachsen. Allerdings ist die Ausgangslage hier etwas anders: Der ansehnliche Bedarf der Stadt **Leipzig** wurde von dem

kleinen Betrieb in **Görlitz** und dem etwas Größeren in **Zwickau** genutzt, ohne eigenen Entwicklungsaufwand und mit den Kostenvorteilen einer größeren Bestellung ihren Fahrzeug-Neubedarf zu decken. Für Görlitz sind es die ersten Niederflurwagen überhaupt. Die zunächst bestellte Zahl von 39 Triebwagen in zwei verschiedenen Längen ist überschaubar, wird aber um bis zu 7 Optionen mit insgesamt 148 Einheiten in beiden Längen ergänzt. Entgegen der üblichen Praxis, dass Waggonbauer und ein separater Lieferant der elektrischen Ausrüstung zwar gemeinsam bieten aber weiterhin getrennt agieren, gründeten nach erfolgter Vergabe das Leipziger Unternehmen HeiterBlick der Kirow Kranbau und die heute zu Knorr-Bremse gehörende Kiepe-Electric unter dem Namen LEIWAG ein Konsortium als „Sächsische Plattform für die Straßenbahn der Zukunft“. Für Leipzig ist dies seit 2005 immerhin schon die 4. Generation von neuzeitlichen Niederflurwagen. Ob sich die Werkstatt darüber freut?

Magdeburg leitete mit einer Bestellung von 35 Vierteilern der Bombardier Plattform Flexity-Classic bei Alstom den schrittweisen Ersatz der aus 83 Wagen bestehenden ersten Generation Niederflurwagen ein. Hinzu kommen 28 Optionen.

Potsdam entschied sich für den Tramlink von Stadler als 7-Teiler. Bestellt sind 10 Einheiten und es gibt 15 Optionen. Gebaut wird auch hier im spanischen Werk Valencia. Der Betrieb setzt bereits Variobahnen des Schweizer Herstellers ein.

Besonders spannend ist die Bestellung eines der kleinsten deutschen Straßenbahnbetriebe in **Waltersdorf**, der heute ausschließlich Zweiachser aus DDR-Produktion einsetzt. Der Betrieb wird seit einiger Zeit von der benachbarten Schöneiche-Rüdersdorfer-Straßenbahn geführt. Zur Erlangung der Barrierefreiheit schrieb der Betrieb im Juni 2021 bis zu vier Niederflurtriebwagen in Zweirichtungsbauweise mit einer Länge bis zu 15 Metern aus. Solche Fahrzeuge gibt es in Deutschland bisher nicht und sie werden von hier aktiven Herstellern auch nicht angeboten. Vierachser auf zwei Drehgestellen sind immer noch eine Domäne osteuropäischer Staaten, wo in Tschechien und Polen aber auch außerhalb der EU in Russland Modelle mit unterschiedlichen Niederfluranteilen zwischen 30 und 100 Prozent gebaut werden. Sicherlich nicht zufällig und vorgeklärt war die Ausschreibung auf einen im Netz Oberschlesien fahrenden Typ des polnischen Herstellers Modertrans sehr passend.

So wundert es nicht, dass dieser auch ein Angebot abgab und den Zuschlag zur Lieferung von zunächst drei Einheiten zuzüglich einer Option erhielt. Anders als erwartet bot der Hersteller aber nicht das bestehende teilniederflurige Modell (MF 11 AC BD) an, sondern eine vollständig niederflurige Zweirichtungsversion (LF 10 AC BD) eines bisher lediglich als Prototypen existierenden Vierachsers für Einrichtungsbetrieb (LF 05 AC). Damit ist einem weiteren Hersteller aus Osteuropa der Einstieg auf dem deutschen Markt gelungen. Und dem zweiten aus Polen. Solaris agiert allerdings mittlerweile unten dem Dach der spanischen CAF.

Sicherlich nicht ohne Risiko ist es, ein Fahrzeug zu kaufen, welches bislang nur als Einzelstück in einer anderen Bauform existiert und über keine Betriebserfahrung verfügt. Andererseits hat Modertrans, eine Ausgründung der in den Fahrzeugbau eingestiegenen Hauptwerkstatt der städtischen Straßenbahn von Posen und auf deren Gelände aktiv, sowohl den eigenen Betrieb als auch andere polnische Städte mit verschiedenen Modellen vom Hochflurvierachser bis zum mehrteiligen Niederflur-Gelenkwagen beliefert, die alle störungsfrei in Dienst gingen.

Aktuell möchte sich der Verkehrsbetrieb Posen aber von der Beteiligung an Modertrans trennen und sucht einen Käufer, so dass auch dies ein Unsicherheitsfaktor für den

Woltersdorfer Vierachser sein könnte. Ein Exot mit sehr gelungenem Design wird er in der ohnehin großen Vielfalt an Typen in Deutschland aber bleiben.

Aus **Optionen** umgewandelt wurden zwei Bestellungen für Freiburg (8 NF) und Nürnberg (14 NF)

An **Hochflurfahrzeugen** sind in 2021 nur 52 Stück bestellt worden, wobei ein HF6 für **Köln** als Pönaleausgleich vom Hersteller der schon getätigten Nachbestellung von sechs Einheiten im letzten Jahr hinzugefügt wurde. Der Auftrag für Stadtbahnwagen im Normalspurnetz Essen-Mülheim, heute von der **Ruhrbahn** als Zusammenschluss der Verkehrsbetriebe beider Städte betrieben, ist nicht weniger spannend, aber für etliche Beteiligte wenig erfreulich. Er zeigt, welche Unwägsamkeiten und Fangstricke im EU geregelten Vergabewesen liegen können.

Doch der Reihe nach:

Im Januar 2018 gab die Ruhrbahn in Essen bekannt, für den normalspurigen Stadtbahnbetrieb neue Fahrzeuge ausschreiben zu wollen. Diese sah eine Abgabefrist der Angebote für Ende Mai 2020 vor. Anschließend passierte jedoch zunächst einmal nichts, es wurde aber inoffiziell bekannt, dass Klage von einem Hersteller gegen die Vergabeentscheidung eingereicht worden sei. Dem Vernehmen nach, gehörte dieser nicht einmal zu den Teilnehmern der Ausschreibung. Dass Einsprüche die Vergabe verzögern ist mittlerweile leider fast zum Standard geworden und hatte im vorliegenden Fall ungeahnte Folgen. Nach über einem Jahr war der Einspruch geprüft und abgelehnt und die ursprünglichen Gewinner der Ausschreibung, die Firmen HeiterBlick, Leipzig gemeinsam mit Kiepe-Electric hätten sich über ihren Erfolg freuen können, nahmen den Auftrag aber nun nicht mehr an.

Diese unerwartete und auch neue Wendung scheint zunächst unverständlich, war aber wohl begründet: HeiterBlick hatte erkennen müssen, dass die Kostenbasis ihrer Kalkulation von Anfang 2020 auf der das Angebot beruhte durch die eingetretene so nicht zu erwartende Preisentwicklung im Laufe des Wartens auf eine Entscheidung nicht mehr zu halten war. Auch bot sich die Möglichkeit, die Fertigungskapazitäten mit anderen Aufträgen auszulasten, statt auf den ungewissen Ausgang der Entscheidung zur Ruhrbahn zu warten.

Das Vergabeverfahren wurde dann mit einer erneuten Verzögerung mit einer Vergabe des Auftrages über insgesamt 51 sechsachsige Hochflurfahrzeuge abgeschlossen, welche den gesamten derzeitigen Bestand aus Stadtbahnwagen B und Gebrauchtfahrzeugen aus London ersetzen werden. Empfänger ist nun das spanische Unternehmen CAF. Es darf vermutet werden, dass dies der zweitplatzierte Bieter der Ausschreibung war. Auch hier ist zunächst die Lieferung von zwei Vorausfahrzeugen zur Erprobung vorgesehen.

Ausschreibungszahlen sinken

Einen geringeren zahlenmäßigen Umfang haben in diesem Berichtszeitraum die veröffentlichten oder geplanten Ausschreibungen. Bei den fünf geplanten Ausschreibungen für Bonn, Braunschweig, Gera, Hannover und Stuttgart bestanden vier aber bereits im Berichtszeitraum 2020/2021 und neu ist nur jene für Braunschweig hinzugekommen.

Tatsächliche Neuausschreibungen gibt es für drei Betriebe (Kassel, Köln und Rostock).

Fest ausgeschrieben sind zum 1. März 2022 118 Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge (68 Hochflur- und 50 Niederflurwagen), hinzu kommen 82 geplante Optionen (64 Hochflur- und 18 Niederflurwagen)

Hannover und Köln bedienen sich für ihre geplanten neuen Hochflurfahrzeuge des neu geschaffenen „Industriedialogs“ Bei denen Hersteller eingeladen werden, zunächst ohne

festen Absichten mit den Betrieben Wünsche und Möglichkeiten zu präsentieren und zu vergleichen. In Hannover geht es in diesem Teilnahmewettbewerb um bis zu 275 Stadtbahnen zu Ersatz der Generation 2000 in den Jahren zwischen 2025 und 2035. Fest ausgeschrieben werden sollen zunächst 42 Fahrzeuge. Deren Start wird für 2022 erwartet.

Köln dagegen hat diesen Dialog abgeschlossen und anschließend ausgeschrieben. Schon bekannt ist dabei das Vorhaben, jeweils zwei nur mit einem Führerstand ausgestattete 30 m lange Fahrzeuge an ihren offenen Enden zu einem 60 m langen Zug verbinden zu können. Neu dagegen der Wunsch, diesen Doppelzug in der Mitte bei Bedarf durch Einfügen eines kurzen Zwischenwagens um zehn Meter verlängern zu können. Fahrzeugexperten betrachten dies hinsichtlich der Antriebsmöglichkeiten und des Fahrverhaltens bei den zahlreichen Gelenken eher skeptisch. Es bleibt daher abzuwarten, welche praxismgerechten Lösungen die Hersteller hier anbieten werden.

Was ist in 2021 neu auf die Schiene gekommen?

Berlin hat seine letzten GT8 – F8Z in 2021 erhalten. In **Bielefeld** hat die weitere Auslieferung der VAMOS Hochflur-Stadtbahnwagen im Februar 2021 begonnen, nachdem im Dezember 2020 ein erstes Vorabfahrzeug dort ankam. In **Bremen** wird die Auslieferung der Niederflurwagen Avenio fortgesetzt.

Dresden erhielt im September den ersten Vertreter der bestellten neuen Fahrzeugreihe NGT X DD. Er blieb zunächst alleine und dient der Erprobung, die weiteren werden ab 2022 folgen. In **Duisburg** ist der erste Serienwagen der Flexity-Classic Ende 2021 eingetroffen

Der 2020 für **Erfurt** geplante Auslieferungsbeginn des neuen Typs Tralink verschob sich auf Frühjahr 2021 lief ab dann aber zügig. **Essen (Ruhrbahn)** erhielt im November 2021 die ersten beiden Flexity des Typs NF4.

Der ebenfalls 2020 geplante Lieferbeginn zusätzlicher Mittelteile zu den vorhandenen U5-50 Hochflur-Stadtbahnwagen in **Frankfurt am Main** hat sich ebenfalls auf 2021 verschoben. **Hamburg** erhielt weitere DT5-Einheiten für seine U-Bahn.

In **Leipzig** trafen die ersten zwei der zehn für 2021 bestellten Traminos (NGT 10-XL) Anfang 2022 ein.

Die Auslieferung der ersten nachbestellten 73 Vierteiler für **München** Ende 2021 begann planmäßig im November, zunächst sind aber nur zwei Einheiten zu Erprobungszwecken vorhanden. In **Nürnberg** ging die Auslieferung der vierteiligen Einheiten des Typs G1 für die U-Bahn mit den nachbestellten Fahrzeugen weiter und wird 2022 zum Abschluss gebracht werden. **Stuttgart** erhielt die ersten beiden DT 8.15 für die Stadtbahn und den ersten neuen Triebwagen samt Vorstellwagen für die meterspurige Zahnradbahn ebenfalls noch 2021.

Zu erwähnen wäre auch noch, dass in **Gotha** der erste der 2018 aus der Schweiz gekauften Gelenkwagen mit niederflurigem Mittelteil nach längeren Anpassungen für die Zulassung in Deutschland endlich im Dezember 2021 in Liniendienst gehen konnte. Der zweite wird im Frühjahr 2022 folgen.

In den abgelaufenen Wochen des Jahres 2022 erhielt **Köln** seine ersten Serienfahrzeuge des HF6. Nach einjährigem Prozess erfolgte die Zulassung aber nur mit Einschränkungen, da es mit den Trittstufen Probleme gibt. **Nürnberg** bekam seinen ersten Avenio Vierteiler.

Und was verzögert sich weiter?

Dortmund soll seine ersten neuen Stadtbahnwagen nun in der ersten Jahreshälfte 2022 erhalten. Für **Düsseldorf** stehen zahlreiche Hochflursechssachser HF6 derzeit noch beim

Hersteller Bombardier in Bautzen, da der Betrieb keine Wagen annahm. Bestellt sind insgesamt 57 Einheiten, deren Lieferung eigentlich bis 2020 hätte abgeschlossen sein sollen! Nach Vorlage des geforderten Gutachtens und Behebung der Probleme sowie Einigung über den weiteren Fortgang war ein Lieferbeginn des Herstellers für Jahresbeginn 2022 in Aussicht gestellt worden. Nach Schwierigkeiten mit den Klapptrittstufen (wie auch in Köln) hat sich dieser nun bis ins Frühjahr verschoben. Mal sehen, ob es dann was wird!

Die in **Frankfurt am Main** schon 2020 erwarteten ersten beiden Vorabwagen der Type T sollten im Frühsommer 2021 geliefert werden, sind aber bis März 2022 immer noch nicht eingetroffen.

Die Auslieferung der ersten Einheiten des neuen Typs der **Rhein-Neckar-Tram** verzögert sich über den erwarteten Dezember 2021 hinaus bis ins Frühjahr 2022.

Was soll planmäßig ab 2022 geliefert werden?

Geplant ist die Auslieferung der bestellten neuen Fahrzeuge in **Augsburg, Bonn, Berlin (3 Vorserienfahrzeuge), Darmstadt, Frankfurt an der Oder, Jena (Ende 2022)** und **Würzburg**.

Es bleibt abzuwarten, ob es angesichts der bestehenden und neu hinzugekommenen äußeren Umstände dazu kommt!

Axel Reuther

Bestellungen, Optionen oder laufende Ausschreibungen von Straßen-, Stadtbahn- oder U-Bahnfahrzeugen für Betriebe in Deutschland

Zusammenstellung: Rolf Hafke und Axel Reuther

In dem Bericht „Neuer Boom im deutschen Straßenbahn-Fahrzeugbau“ beleuchtete Axel Reuther im Jahr 1993 in Blickpunkt Straßenbahn die Situation der 29 Verkehrsbetriebe, die kurz nach der deutschen Vereinigung Neufahrzeuge bestellt oder ausgeschrieben hatten. Das passte damals noch auf eine ganze Seite, inklusive der Erklärungen. Seit 1995 erscheint diese „Bestell-Liste“ zusammen mit Rolf Hafke, der seit 25 Jahren ab 1997 nunmehr die Industrie- Redaktion bildet.

Dies ist nun die 22. Liste (in Köln wäre es ein Grund zum Feiern ...) dieser Art in Blickpunkt Straßenbahn, auf die viele Insider am Jahresanfang bereits gespannt warten. Zeigt sie nicht nur die vorgenommenen Bestellungen auf, auch die Beschaffungsabsichten werden aufgelistet. In diesem Jahr ist die Lieferliste besonders lang, haben sich durch Corona doch sehr viele der vereinbarten Lieferungen verzögert und auch Vorab-Fahrzeuge, seit einigen Jahren vermehrt üblich, lassen häufig sehr lange auf sich warten.

Da es bei jeder Bestellung auch ursprüngliche Lieferverträge gibt, werden wir auch weiterhin diese vereinbarten Daten nennen, die Informationen über neue Vereinbarungen werden meist „geheim“ gehalten, ebenso wie auch die Lieferungen von kostenlosen Fahrzeugen, wie in Duisburg und Köln, aufgrund von extremen Verzögerungen anstatt einer Pönale.

Seit dem vergangenen Jahr haben wir – der Übersichtlichkeit wegen – die noch nicht entschiedenen Ausschreibungen in einer zweiten Liste aufgeführt. Nunmehr erfolgen die TramTrain-Bestellungen in einer dritten Liste, die in dem separaten Bericht über die TramTrain-Bestellungen zu finden sind.

Stand: 1. März 2022

I: In Auftrag oder Fertigung befindliche Fahrzeuge (TramTrain-Aufträge siehe separate Tabelle)

Stadt	Stück	Art	Art	Type	Hersteller	Lieferung	Bemerkungen
Augsburg	11 4 (12)	Strab., NF 100%	ER ER ER	Tramlink, 7-teilig	SV/ABB	ab 2022 ab 20xx	zus. Option
Berlin	21 3 17 <97>	Strab., NF 100% lang dito., 30 m lang dito., 50 m lang dito., xx m lang	ZR ZR ZR ZR	GT8 – F8Z) Flexity) Berlin 2)	BT / BT BT / BT BT / BT BT / BT	2020 – 2021) Ende 2022) bis 2033	in Auslieferung Rahmenvertrag
	236 140 <270>	U-Bahn, Großprofil U-Bahn, Kleinprofil U-Bahn	ZR ZR ZR	J, 2- + 4-teilig JK, 2-+4-teilig	SD / ABB)	ab 2021	bis zu 1.500 Wagen
Bielefeld	24	Stadt, HF 3-teilig	ZR	Vamos	HBL / K	2021 – 2022	in Auslieferung
Bochum-Gelsenk.	8	Strab., NF, 100%	ZR	Vario 5-teilig	SD/ABB	ab Mi. 2021	in Auslieferung
Bonn	26 (12)	Strab., NF 100 %	ZR ZR	ForCity Smart	ST / SE	2022 – 2023	zus. Option
Brandenburg 1)	4 (8)	Strab., NF 70 %	ER ER	ForCity Plus	ST / SE	2023	zus. Option
Bremen	2 27 13 1 34 (7)	Strab., NF 100%, # 3200 dto., # 3400	ER ER ER ER ER ER	Avenio 4teilig EBO-tauglich	SW / S) SS / S SW / S SS / S	2020 2020 – 2021 2021 – 2022 2020 2022 – 2023	geliefert in Auslieferung Vorab-Tw geliefert in Auslieferung Option
	Cottbus 1)	7 (13)	Strab., NF 70 %	ER ER	ForCity Plus	ST / SE	2023
Darmstadt	14 (10) (20)	Strab.,; NF 100 %	ER ER ER	ST15, 5-teilig TINA	SCH/ABB	2022 – 2023	zus. Option zus. Option
Dortmund	24 (2)	Stadt, HF	ZR ZR	Vamos Dortmd.	HBL / K	2021 – 2028	zus. Option

Stadt	Stück	Art	Art	Type	Hersteller	Lieferung	Bemerkungen
Dresden	21 9 (10)	Strab.; NF 70 %	ER ZR ?	Flexity Dresden NGT X(10) DD	BT / BT	2021 – 2023 2021 – 2023	Vorab-Tw geliefert zus. Option
Düsseldorf mit Köln	43 16	Stadt, HF	ZR ZR) Flexity Swift) HF6	BT / K	2017 – 2020 2020 – 2021	aus Option
mit Duisburg	91 (42)	Stadt, HF	ZR ZR	Avenio HF	SS / S	2024 – 2025	mit Duisburg Option
Duisburg	2 45 + 2 (5)	Strab.; NF 70%	ZR ZR ZR ZR	Flexity Classic	BT / BT	Ende 2020 2021 – 2023 zusätzliche Tw	2 Vorab-Tw gelief anstatt Pönale Option
mit Düsseldorf	2 16 (6)	Stadt, HF	ZR ZR ZR	Avenio HF	SS / S	Herbst 2023 2024 – 2025	Vorab-Tw mit Düsseldorf Option
Erfurt	14 (10)	Strab., NF 100 %	ER ER	Tramlink	SV / K	2021	in Auslieferung zus. Option
Frankfurt/Main	2 14 22 5 + 2 (8)	Strab., NF 100 %	ZR ZR ZR ZR ZR	Type T, Citadis X304) Citadis X404) Citadis X304)	AS	2022 2023 – 2024 2023 – 2025 2025	Vorab-Tw verlängerte Vers. zus. Auftrag Option
	22	Stadt, HF	ZR	U5 KR (Mittelwg.)	BT / BT	2020 – 2021	in Auslieferung
Frankfurt/ (Oder) ¹⁾	13	Strab., NF 70 %	ER	ForCity Plus	ST / SE	2022 – 2023	
Freiburg	8	Strab., NF 100 %	ZR	Urbos 100	CA	2023	aus Option
Görlitz ²⁾ Ausschreibung sächs. Betriebe	8 (6)	Strab., NF xx %	ER ER	NGT xx - L	LEIWAG	2024 – 2025 2027 – 2028	Los 2 Option 1
Hamburg	32	U-Bahn, dreiteilig	ZR	DT5, 3-teilig	AT / BT	2021 – 2023	in Auslieferung
Jena	16 8 < 9> (5) (5)	Strab., NF 100 %	ZR ZR ZR ZR ZR	Tramlink, 42 m 32 m 32 m 32 m 42 m	SV/ABB	E 2022–2024 2023 – 2024 2024 – 2025 2025 – 2026 2025 – 2026	„Lichtbahn“ zus. Option zus. Option
Köln	2 60 (11)	Stadt, NF	ZR ZR ZR	NF12, Langzug) 1 Führerstand)	AS / K	Ende 2023 2024 – 2025	zus. Option
	2 (25)	Stadt, NF	ZR ZR	NF6, Kurzzug)	AS / K	Ende 2023	Vorab-Tw zus. Option
mit Düsseldorf	2 18 6 + 1	Stadt, HF	ZR ZR ZR ZR) Flexity Swift) HF6	BT / BT	2020 E 2021–2022 bis E 2022 zusätzlicher Tw	Vorab-Tw geliefert in Auslieferung Zusatz-Auftrag anstatt Pönale
Leipzig	10	Strab., NF 65 %	ER	NGT10 - XL	SP / C	2022	in Auslieferung
²⁾ Ausschreibung sächs. Betriebe	<25> (8) 4x (12) (56) (18)	Strab., NF xx % 45m lang	ER ER ER ER ER	NGT xx - XXL NGT xx - XXL) NGT xx - L) NGT xx - XXL) NGT xx - L)	LEIWAG	2024 – 2025 2025 – 2030)))	Los 1 Option 1 Option 2 ~ 5 Option 6 Option 7
Magdeburg	35 <28>	Strab., NF 1000	ER ER	Flexity Classic, 38 m lang	A (Bautzen)	2024 – 2026	zus. Option
München	73	Strab., NF 1000 %.	ER	Avenio 4-teilig	S / S	E 2021–2025	in Auslieferung
	22	U-Bahn	ZR	C2.11, 6-teilig	SW / S	2022 – 2023	aus Option

Stadt	Stück	Art	Art	Type	Hersteller	Lieferung	Bemerkungen
Nürnberg	12 14 <61>	Strab., NF 100 %	ER ER ER	Avenio, 4-teilig	SS / S	2022 2023 bis 2034	1. + 2. Option 4 Teilloptionen
	7	U-Bahn	ZR	G1, 4-teilig	SW / S	2022	<i>in Auslieferung</i>
Potsdam	10 (15)	Strab., NF 100 %	ER ER	Tramlink	SV /	2024 ff.	mit Service zus. Option
Rhein-Neckar- Verkehr rnv (HD, MA, LU, OEG)	31 37 12 (34)	Strab., NF~65% 3-teilig ~75 % 4-teilig ~85 % 6-teilig variabel	ZR ZR ZR ZR	36T) RNT 2020 37T) ForCity 38T) Smart	ST / SE))	2021 – 2023))	Option
Ruhrbahn (Essen-Mülheim)	2 24 (6)	Strab., NF 70 %	ZR ZR ZR	NF4 Flexity Classic	BT / BT	2021 2022 – 2024	Vorab-Tw
Ruhrbahn (Essen)	2 33 16	Stadt, HF	ZR ZR ER	HF1	CAF	II / 2024 2025 – 2026	Vorab-Tw <i>nur 1 Führerstand</i>
Stuttgart	3 + 3	Zahnradbahn HF / NF Vorstellungswagen	ZR	ZT 4.2 ZV 4	SCH/ABB SCH/Steck	2021 2021) 1.000 mm,) <i>in Auslieferung</i>
	20	Stadt, HF	ZR	DT 8.15	SD/ABB	2021 – 2023	<i>in Auslieferung</i>
Ulm	6	Strab., NF 100 %	ER	Avenio M	S / S	2023	aus Option
Woltersdorf SRS	3 (1)	Strab., NF 100 %	ZR ZR	Moderus Gamma		2023	zus. Option
Würzburg	18 (9)	Strab., NF 70 %	ER ER	GT-F, 5-teilig	HBL / V	2022 – 2023	<i>unverb. Option</i>
Zwickau 2) Ausschreibung sächs. Betriebe	6 (6) (6)	Strab., NF xx %	ER ER ER	NGT xx - L	LEIWAG	2024 – 2024 2025 – 2026 2025 – 2026	Los 3 Option 1 Option 2

1) gemeinsame Bestellung der Betriebe Brandenburg, Cottbus und Frankfurt/Oder im Land Brandenburg

2) gemeinsame Vergabe der Betriebe Leipzig, Görlitz und Zwickau im Land Sachsen

(Fahrzeugbreite: Leipzig 2,40 m, Görlitz und Zwickau 2,30 m; Länge: XXL mit 45,0 m, L mit 30,0 m)

II: Ausgeschriebene Aufträge oder Fahrzeuge bzw. geplante Ausschreibungen

Stadt	Stück	Art	Art	Type	Hersteller	Lieferung	Bemerkungen
Bonn	<22> (4)	Stadt, HF	ZR ZR			2023 – 20xx	Ausschr.geplant Option
Braunschweig	<12> (7)	Strab., NF xx % (Breite 2,65 m)	ER ER			2027 - 2028	Ausschr.geplant Option
Bremen	< 1>	Zweiwege-Fahrz.EGW	ER			2023	
V M S Chemnitz	< 2> <17> (15) (12)	Strab., NF, 2-System TramTrain	ZR ZR ZR ZR	Gleichstrom / Wechselstrom <i>baugleich</i> <i>kompatibel</i>		Ende 2024 in 2025 <i>bis 2035</i>)	Vorab-Tw <i>offene Optionen</i>)
Darmstadt	< 1>	Zweiwegfahrzeug		Schienenreinigungsfahrzeug		2023	
Gera	< 6> (6)	Strab., NF	ER ER				Ausschreibung geplant
Halle / Saale oder	A:<14> <17>	Strab., NF, 30 m 45 m	ZR ZR	3-teilig MGT-M 5-teilig MGT-XL		2024 – 2025)	Ausschreibung
	B:<14> < 8> < 9> +(11) (11) (3)	Strab., NF, 30 m 38 m 45 m) 30 m)	ZR ZR ZR ZR))	3-teilig MGT- M 4-teilig MGT-L 5-teilig MGT-XL))) 3-teilig MGT-M)		2024 – 2025))) I 2026 II 2026 2027	alternative Ausschreibung)) + 3 Optionen))

Stadt	Stück	Art	Art	Type	Hersteller	Lieferung	Bemerkungen
Hannover	<75> (50) (50) (50) (50)	Stadt, HF	ZR ZR ZR ZR ZR	TW 4000		2025 – 2027 2028 – 2029 2030 – 2031 2032 – 2033 2034 – 2035	Ausschr. geplant
Kassel	< 2> < 8> <12> (8) (10)	Strab, NF) auch für EBO <i>als ER oder ZR-Tw</i>))	ZR ZR E/Z E/Z E/Z			2025 2026 2027 2028 2029	Vorab-Tw Option 1 Option 2
Köln	<68> (64) <4>	Strab, HF, 30 m,) offener Übergang 10 m lange Mittelteile	ZR ZR	<i>zwei gekuppelte Tw ergeben einen 60 m-Zug</i>		2028 – 2029 > 2029 2028 – 2029	2 Vorab-Tw E'26 Option gesamt
Rostock	<28>	Strab., NF	ER			2025	
Stuttgart	<40> (30)	Stadt, HF	ZR ZR	DT 8.16		2024 – 2030	Ausschr. geplant zus. Option

Erläuterungen:

- Stück:** xx Anzahl der fest bestellten Fahrzeuge
 <xx> Anzahl der Fahrzeuge, die laut einer Ausschreibung bzw. Erkundung fest bestellt werden sollen
 (xx) Anzahl der Fahrzeuge mit bestehender Option oder die optional bestellt werden sollen
- Art:** ER Einrichtungsfahrzeuge
 ZR Zweirichtungsfahrzeuge
- Hersteller:** (mechanischer Teil / elektrische Ausrüstung)
- | | | | |
|--------|----------------------------------|-------|--|
| A | Alstom (nach Übernahme von BT) | SD | Stadler Pankow |
| AT | Alstom Transport | SCH | Stadler Bussnang (Schweiz) |
| AS | Alstom Spanien (Barcelona) | SV | Stadler Rail Valencia |
| ABB | ABB Elektrik | ST | Škoda Transportation |
| (BT) | ehem. Bombardier Transportation | STF | Škoda Transtech, Finnland |
| C | Cegelec | SE | Škoda Elektra |
| CAF | CAF Spanien | S | Siemens Industrie Mobility |
| HBL | HeiterBlick Leipzig | Steck | Steck Maschinenfabrik, Bowil (Schweiz) |
| K | Kiepe Electric | SW | Siemens Werk Wien |
| LEIWAG | Konsortium HeiterBlick und Kiepe | SS | Siemens Werk Serbien (Sobovica) |
| M | Modertrans Poznan | V | Voith Digital Solutions Austria |
| SP | Stadler Polen (zuvor Solaris) | | |



Neuentwickelte Niederflurtram TINA (Total Integrierter Niederflur-Antrieb) von Stadler Rail aus Bussnang, hier das ursprüngliche Layout für die HEAG in Darmstadt, anstatt bisher auf Festgestellen nunmehr auf neu entwickelten Drehgestellen, mit durchgängig niederflurigem Fahrgastbereich zwischen den Türen. (Grafik: Stadler)