



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Horst Arnold SPD**  
vom 29.05.2018

### Chancen und Realisierung, Fördermöglichkeit Hybridtriebwägen (Eco Train)

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Chancen und Realisierungsmöglichkeiten bestehen für sogenannte Hybridtriebwägen (Eco Train) im Schienennetz des Freistaates Bayern?
2. Welche Fördermöglichkeiten bestehen derzeit, um das Projekt Eco Train voranzubringen im Hinblick auf Pilot-Projektierungen im Freistaat?
3. Welche Position nimmt die Staatsregierung zu den Plänen ein, eine schienengebundene Durchbindung der Eisenbahnstrecke Cadolzburg – Fürth – Nürnberg Nordost – Gräfenberg zu ermöglichen?

## Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 05.07.2018

### 1. Welche Chancen und Realisierungsmöglichkeiten bestehen für sogenannte Hybridtriebwägen (Eco Train) im Schienennetz des Freistaates Bayern?

Die Staatsregierung hat im Januar 2018 die Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene (BESS) beschlossen. Mit einem Bündel an Maßnahmen soll der Anteil der mit elektrischer Traktion erbrachten Eisenbahnverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sukzessive erhöht werden. Unter anderem sollen auf mehreren Strecken unterschiedliche Typen von Hybridtriebwägen zuerst pilothaft erprobt werden. Für den sogenannten Eco Train, einen Dieselmotor-/Akku-Hybrid-Triebwagen, ist ein Piloteinsatz auf der Kahlgrundbahn zwischen Hanau und Schöllkrippen vorgesehen. Auf anderen Strecken sind Piloteinsätze mit anderen Formen von Hybridtriebwägen vorgesehen. Wegen der Erprobungsstrecken und -fahrzeuge wird auf den Bericht aus der Kabinettsitzung vom 23.01.2018 verwiesen, als Pressemeldung veröffentlicht unter der Internetadresse <http://www.bayern.de/wp-content/uploads/2018/01/180123-ministerrat.pdf>.

Aus den Pilotanwendungen sollen Erfahrungswerte insbesondere hinsichtlich Zuverlässigkeit und Reichweite der Fahrzeuge im Akkubetrieb gewonnen werden, um daraus mögliche Strecken für einen künftigen Regelbetrieb solcher Fahrzeuge ableiten zu können.

### 2. Welche Fördermöglichkeiten bestehen derzeit, um das Projekt Eco Train voranzubringen im Hinblick auf Pilot-Projektierungen im Freistaat?

Für die Kahlgrundbahn besteht ein bis zum Dezember 2027 laufender Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen der DB Regio AG, die auch den Eco Train entwickelt hat, und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die bayernweit den SPNV im Auftrag des Freistaates plant, finanziert und kontrolliert. Für das Bestellen von Verkehrsleistungen sind im Staatshaushalt bei Kapitel 03 67, Titel 682 03, Mittel veranschlagt. Der pilothafte Einsatz des Eco Trains auf der Kahlgrundbahn soll im Auftrag der BEG erfolgen. Es ist vorgesehen, dies aus den vorhandenen Haushaltsansätzen zu finanzieren. Die Staatsregierung hat zudem auf der letzten Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr dieses Jahres einen einstimmigen Beschluss der Länder bewirkt, wonach der Bund aufgefordert wird, sein Markteinführungsprogramm für Schienenfahrzeuge mit Wasserstoffantriebstechnik technologieoffen auszugestalten.

**3. Welche Position nimmt die Staatsregierung zu den Plänen ein, eine schienengebundene Durchbindung der Eisenbahnstrecke Cadolzburg – Fürth – Nürnberg Nordost – Gräfenberg zu ermöglichen?**

Die Stadt Nürnberg hat in den Jahren 2008 und 2009 im Rahmen ihres Nahverkehrsentwicklungsplans (NVEP) eine Durchbindung zwischen der Rangaubahn (Fürth – Cadolzburg) und der Gräfenbergbahn (Nürnberg Nordost – Gräfenberg) untersuchen lassen. In einer ersten Grobabschätzung wurde die Maßnahme als verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvoll eingeschätzt. Die Durchbindung wurde daraufhin von der BEG in die sogenannte Korridoruntersuchung Sektor West als Planfall mit aufgenommen. Im Gegensatz

zur ersten Grobabschätzung des NVEP konnte jedoch kein volkswirtschaftlicher Nutzen für die Planung nachgewiesen werden. BEG und Verwaltung hatten dieses Ergebnis im Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg 2014 vorgestellt. Es wurde aufgrund des Ergebnisses empfohlen, vorerst keine weiteren Untersuchungen hinsichtlich einer Durchbindung anzustellen. Allerdings sollte die Maßnahme dennoch in die Langfristplanung der Stadtentwicklungsplanung mit aufgenommen werden. Die Flächen der potenziellen Haltepunkte bei Wetzendorf, Thon, Nord und Buchenbühl sollen weiterhin freigehalten und nicht veräußert werden, um eine spätere Realisierung einer Durchbindung zu ermöglichen.