

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/7330 –**

Innovative Mobilität durch TramTrain-Systeme stärken

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Mobilitätswandel erfordert innovative Lösungen. Dazu gehört auch, bestehende Mobilitätsmittel neu zu denken oder ähnliche Mobilitätsmittel zu kombinieren. So geschehen beim TramTrain-System. Eine Kombination aus Eisenbahn und Straßenbahn, die als „Karlsruher Modell“ erstmals 1992 eine Verbindung der Schieneninfrastrukturen möglich machte (Umweltzentrum Braunschweig: www.umweltzentrum-braunschweig.de/fileadmin/_uwz-pdfs/2014-01/Ein_Tram-Train_fuer_die_Region.pdf).

Die Einführung in Karlsruhe hatte eine Verzehnfachung der Fahrgastzahlen auf der entsprechenden Strecke zur Folge. Weitere Städte zogen nach und etablierten einen TramTrain, um die Verbindung von Stadt und Land zu fördern. Doch trotz der offensichtlich positiven Auswirkungen der TramTrain-Systeme ist eine Definition als drittes Schienensystem, neben Straßen- und Eisenbahn, ausgeblieben. Eine ausdrückliche Erwähnung im Eisenbahnregulierungsgesetz oder im Allgemeinen Eisenbahngesetz ist bislang nicht erfolgt. Dies ist zum einen notwendig, um die Rechtsentwicklung voranzutreiben. Zum anderen würde die Aufnahme aber auch eine konsequente Weiterentwicklung ermöglichen. Vorstellbar wären beispielsweise autonom fahrende TramTrain-Systeme in nicht abgeschlossenen Schienensystemen beziehungsweise in öffentlich zugänglichen Bahnkörpern.

1. Wie viele TramTrain-Systeme sind derzeit in Deutschland in Betrieb (bitte nach Strecken aufschlüsseln)?
2. Wie viele gefahrene Kilometer wurden mit TramTrain-Systemen in den letzten zehn Jahren erbracht?
3. Wie haben sich auf den entsprechenden Strecken nach Kenntnis der Bundesregierung die Passagierzahlen seit Inbetriebnahme entwickelt?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Tram-Train-Systeme werden überwiegend von Verkehrsunternehmen betrieben, die der Aufsicht der Länder unterliegen. Der Bundesregierung ist lediglich bekannt, dass Tram-Train-Systeme z. B. in den Räumen Köln/Bonn, Rhein/Neckar, Karlsruhe, Saarbrücken, Kassel und Chemnitz betrieben werden, wobei die Eisenbahninfrastruktur sowohl der Eisenbahnen des Bundes als auch Nichtbundes-eigener Eisenbahnen genutzt wird.

4. Stellen TramTrain-Systeme für die Bundesregierung eine dritte Form der Schieneninfrastruktur dar?

Wenn ja, wie würde die Bundesregierung diese Systeme definieren?

Wenn nein, warum nicht?

Tram-Train-Fahrzeuge sind Schienenfahrzeuge nach Bauart gemäß Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die vermittels zusätzlicher technischer Einrichtungen, mit denen sie die Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erfüllen, auch auf einer Eisenbahninfrastruktur verkehren können.

5. Stellt die Bundesregierung Mittel für Forschungsprojekte für die Weiterentwicklung von TramTrain-Systemen zur Verfügung?

Wenn ja, wie hoch sind diese, und an welche Institute werden diese ausgeschüttet?

Wenn nein, sind Förderungen geplant?

Die Bundesregierung stellt keine Mittel für die Weiterentwicklung für Tram-Train-Systeme zur Verfügung, da kein Förderbedarf besteht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Ist in einer Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) geplant, die Aufnahme von TramTrain-Systemen in das ERegG zu vollziehen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Derzeit wird kein Bedarf für spezielle eisenbahnregulierungsrechtliche Regelungen für Tram-Train-Systeme gesehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Ist in einer Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geplant, die Aufnahme von TramTrain-Systemen in das AEG zu vollziehen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Mit dem neuen § 2b Absatz 3 Nummer 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, der mit dem 5. Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eingeführt werden soll, wird den Bedürfnissen der Tram-Train-Systeme Rechnung getragen.

Im Übrigen erlaubt der geltende Rechtsrahmen für Eisenbahnen bereits heute, Tram-Train-Systeme auf Eisenbahninfrastrukturen zu betreiben.

8. Fördert die Bundesregierung die Entwicklung und Erprobung von autonom fahrenden Schienenfahrzeugen, wie beispielsweise autonomen TramTrains, insbesondere in nicht abgeschlossenen Systemen beziehungsweise im öffentlich zugänglichen Bahnkörper?

Wenn ja, wie hoch sind die Fördersummen (bitte nach Projekt aufschlüsseln)?

Wenn nein, ist eine Förderung geplant?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

