

Stand: 12.03.2026 04:04:56

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/8373

"Ausschreibungen für emissionsfreie Zugverkehre auf den Weg bringen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/8373 vom 17.06.2020
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/9974 des BV vom 23.06.2020
3. Beschluss des Plenums 18/10605 vom 13.10.2020
4. Plenarprotokoll Nr. 56 vom 13.10.2020



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Gisela Sengl, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Ausschreibungen für emissionsfreie Zugverkehre auf den Weg bringen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, Ausschreibungen für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit lokal emissionsfreien Zügen auf den Weg zu bringen und mit dem Vergabekalender der SPNV-Vergabeverfahren im Freistaat Bayern unter Federführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abzustimmen.

Begründung:

In mehreren Bundesländern fahren bereits lokal emissionsarme Züge auf Strecken ohne Fahrdrabt, wo auf absehbare Zeit keine Streckenelektrifizierungen wirtschaftlich darstellbar sind, oder es wurden zumindest Ausschreibungsverfahren auf den Weg gebracht. Dort ist bekannt, wann lokal emissionsarme Züge eingesetzt werden. Nicht so in Bayern. Es steht in den Sternen, wann in Bayern solche Züge überhaupt zum Einsatz kommen sollen. Es gibt keinerlei konkrete streckenbezogenen oder fahrzeugtypbezogene Planungen. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ist nicht gewillt, Einsatzstrecken für lokal emissionsfreie Züge auszuwählen: „Aus Sicht der Staatsregierung ist es daher nicht sinnvoll, heute (Stand 25.02.2020) bereits zu prüfen und festzulegen, welche Antriebstechnik in der Zukunft auf einer bestimmten Strecke zum Einsatz kommen soll.“ Eine Elektrifizierungsoffensive für die Schiene gibt es für Bayern nicht. Die bundesweit vergleichsweise hohe Dieselzugeinsatzquote in Bayern wird auf absehbare Zeit nicht verringert. So kann die Schiene keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann,
Dr. Markus Büchler u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**
Drs. 18/8373

Ausschreibungen für emissionsfreie Zugverkehre auf den Weg bringen

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Dr. Markus Büchler**
Mitberichterstatter: **Josef Schmid**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 25. Sitzung am 23. Juni 2020 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Ablehnung
 - B90/GRÜ: Zustimmung
 - FREIE WÄHLER: Ablehnung
 - AfD: Ablehnung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: EnthaltungAblehnung empfohlen.

Sebastian Körber
Vorsitzender



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Antrag der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Gisela Sengl, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knobloch, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 18/8373, 18/9974

Ausschreibungen für emissionsfreie Zugverkehre auf den Weg bringen

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Josef Schmid

Abg. Ferdinand Mang

Abg. Manfred Eibl

Abg. Natascha Kohnen

Abg. Sebastian Körber

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 29** auf:

Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Ausschreibungen für emissionsfreie Zugverkehre auf den Weg bringen
(Drs. 18/8373)**

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Erster Redner ist der Kollege Dr. Markus Böhler von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Böhler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Wer sich für die Bahn als Verkehrsmittel entscheidet, der möchte in der Regel auch gern umweltfreundlich unterwegs sein. Wenn Sie aber heute Abend oder von der Uhrzeit her wahrscheinlich eher morgen mit der Bahn heimfahren sollten in ihren Heimatstimmkreis, zum Beispiel nach Mühldorf oder nach Tölz oder hoch hinauf in den Norden Bayerns, nach Hof – um drei Beispiele zu nennen –, dann ist es unter Umwelts Gesichtspunkten zwar sicher besser, als wenn Sie mit dem Auto fahren würden, aber so richtig prickelnd ist es nicht; denn Sie sitzen dann in einem Diesellokomotiv, in der Regel ohne Euronorm, wie wir sie im Straßenverkehr kennen, teilweise mit uralten Diesellokomotiven vorn, aus denen es oben schwarz rausraucht.

50 % des Netzes in Bayern, auf dem wir unseren Schienenpersonennahverkehr betreiben, sind in diesem Zustand. Da sind Sie mit dem Diesel unterwegs. Das ist nicht nur für die Luftreinhaltung, für die Anwohner ein Problem, sondern es ist vor allem ein Zustand, den wir uns im Hinblick auf die Pariser Klimaziele und unsere eigenen bayerischen Klimaschutzziele nicht mehr lange erlauben können.

Deswegen sind wir der Auffassung, Bayern muss so schnell wie möglich weg vom Diesel bei der Eisenbahn.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der VDV, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, empfiehlt neben einer umfassenden Elektrifizierungsoffensive für ganz Deutschland und damit auch für Bayern den Einsatz von emissionsfreien Schienenfahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr – ab jetzt. Der VDV sagte erst kürzlich in einer Stellungnahme, dass Wasserstoffzüge jetzt schon serienreif einsatzfähig sind, bestellbar sind von der Industrie, dass auch Hybridzüge mit Akkus zur Überbrückung nicht elektrifizierter Strecken einsatzfähig und zu bestellen sind – schon ab jetzt. Der VDV empfiehlt, dass ab dem Jahr 2024 keinerlei Diesel-Ausschreibungen mehr in ganz Deutschland und damit auch in Bayern erfolgen sollen.

Meine Damen und Herren, bis 2024 ist es nicht mehr lang hin. Ich denke, es ist allerhöchste Eisenbahn, jetzt eine Diesel-Ausstiegsstrategie zu entwickeln, damit wir rechtzeitig vom Diesel in Bayern wegkommen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Woanders verfolgt man eine solche Strategie sehr wohl und intensiv. Ich meine, in der Schweiz – wenn wir uns mal in der Umgebung umschaun – braucht es eine solche Strategie schon lange nicht mehr; denn dort sind exakt 100 % des Schienennetzes längst elektrifiziert. Frankreich hingegen hat beschlossen, dass ab 2030 kein Dieselzug im ganzen Land mehr unterwegs sein wird. Aber auch bei uns in Deutschland sind einige Bundesländer mit ihrem Schienenpersonennahverkehr schon wesentlich weiter als Bayern. Schleswig-Holstein beispielsweise hat jetzt eine erste Linie emissionsfrei ausgeschrieben, Baden-Württemberg hat eine ganze Reihe von Hybridfahrzeugen bestellt, in Hessen wurden 27 Wasserstoffzüge vom Schienenpersonennahverkehr-Aufgabenträger bestellt, in Niedersachsen fahren sie sogar schon, wenngleich erst zwei Züge, aber immerhin.

Ich denke, auch in Bayern brauchen wir endlich klare, schnelle und große Sieben-Meilen-Schritte, damit wir im nächsten Jahrzehnt endlich abgasfrei, CO₂-frei und dieselfrei in unserem Schienenpersonennahverkehr fahren können.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Was macht Bayern jedoch konkret? – Tatsächlich ist 2018 eine Studie von der Technischen Universität Dresden erstellt worden. Da sind klare Handlungsempfehlungen herausgekommen, wie in Bayern der Schienenpersonennahverkehr emissionsfrei werden kann. Passiert ist seitdem aber gar nichts, außer Ankündigungen, nämlich für zwei Linien, die mit Wasserstoff betrieben werden sollen, zwei Linien im Linienstern Mühldorf. Die sind aber noch nicht einmal ausgeschrieben, was andere Bundesländer schon längst gemacht haben. Selbst die Vorankündigung war noch ohne Wasserstoff ausgeschrieben. Auf meine Nachfrage, wie das denn zusammenpasst, dass man Wasserstoff ankündigt, es in die Vorankündigung dann aber nicht hineinschreibt, hat man gesagt, für die Vergabe braucht man es nicht. Wenige Tage später hat es plötzlich doch dringestanden.

Das ist aber geschenkt; das ist nicht das Entscheidende. Entscheidend ist, dass zwei kleine Linien im größten Flächenland Deutschlands doch wirklich mickrig sind. Soll das innovationsfreundlich sein? Passt das zu dem Image, das wir in Bayern als Hightechland, als modernes Land, als Wasserstoffland immer vorgesetzt bekommen? Staatsminister Aiwanger versäumt es witzigerweise nicht, dies mit Blick auf das Auto bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit zu betonen. Ich meine, es ist das Gegenteil. Das ist mutlos, und das verkennet die Anforderungen, die wir im Klimaschutz in Bayern haben. Wir brauchen viel schnellere Schritte. Deswegen: Nutzen Sie die moderne Technik, die der VDV empfiehlt und uns vorgestellt hat. Machen Sie Bayern zu einem Land mit emissionsfreiem Eisenbahnverkehr, damit man in Bayern mit rundum gutem Gewissen, auch mit gutem Umweltgewissen, die Eisenbahn im Nahverkehr nutzen kann. – Vielen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Der nächste Redner ist der Kollege Josef Schmid von der SPD – von der CSU-Fraktion.

Josef Schmid (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, ich bin noch nicht in die SPD eingetreten und habe es auch nicht vor.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, sehr verehrte Kollegen!

(Zuruf von der SPD)

– Ihr nehmt mich gar nicht ernst? Ist auch recht.

Herr Kollege Dr. Büchler, wir haben die Debatte bereits im Ausschuss geführt. Die Dinge, die da nicht gestimmt haben, werden auch im Plenum nicht richtiger, wenn man sie dort wiederholt. Es ist zum Beispiel so, dass in Niedersachsen zwei Linien im Probetrieb gefahren sind. Der ist zwar mittlerweile, weil ja jede Woche die Zeit voranschreitet, ausgelaufen, aber im Linienbetrieb fahren die auch erst im nächsten Jahr.

Wir hätten in Bayern, im Allgäu, einen Testzug mit Wasserstoff fahren lassen. Das war für März angesetzt, konnte aber wegen Corona nicht stattfinden. Das ist jetzt auf das nächste Jahr, 2021, verschoben worden. Weil Sie es abermals angesprochen haben: Die Ausschreibung für die Strecke Mühldorf, Wasserstoff, wird jetzt im Oktober auslaufen. Das ist also nicht irgendwann, sondern das ist genau so, wie es angekündigt war, im Herbst 2020. Jetzt haben wir Herbst 2020, und die neuesten Informationen lauten, dass sie noch im Oktober entsprechend ausgeschrieben werden. Insofern stimmt es überhaupt nicht, dass in Bayern, im größten Flächenland, nichts passiert.

Ich sage Ihnen auch, warum nicht mehr passiert ist. Man muss sich die Gegebenheiten im Freistaat anschauen. Sie sind schlicht und einfach so, dass es eine Vielzahl von Verträgen bei uns gibt. Die BEG hat mit Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Vielzahl von Verkehrsdurchführungsverträgen mit unterschiedlichen Laufzeiten. Das

sind Laufzeiten von zwölf Jahren und mehr, was ja auch logisch ist, wenn man entsprechende Strecken vergibt. Das sind alles keine zeitlichen Kurzläufer. Die kann man auch nicht kündigen. Wenn man ein solches Vorhaben betreibt, braucht man eine gewisse Verlässlichkeit. Die haben keine Kündigungsoptionen zum Zwecke eines Fahrzeugwechsels. Ich vermute, es würde auch niemand einen solchen Vertrag mit der BEG bei solchen großen Projekten abschließen.

Dann ist es natürlich so, dass das Ganze auch finanzierbar sein muss. Man kann natürlich als Opposition immer leicht fordern: Macht dies, macht jenes, wenn sich ein anderes Erfordernis ergibt, schwenken wir schnell um. – Aber was ist zum Beispiel mit entsprechenden Restwerten und offenen Finanzierungsraten für Dieselfahrzeuge? Wer stellt das außerplanmäßige Haushaltsbudget für solche Belastungen, die, wenn man es zusammenzählt, in dreistelliger Millionenhöhe anfallen würden, zur Verfügung, vor allem wenn jetzt die Vorzeichen in der Haushaltspolitik unter dem Einfluss von Corona stehen? Das muss man auch noch dazu sagen.

Sie tun dann noch so – das war Ihre große Rede –, als würde nichts passieren. Das stimmt auch nicht. Es ist so, dass der Freistaat Bayern bereits Anfang 2018 ein Elektrifizierungskonzept beschlossen hat, das im Frühjahr 2018 vorgestellt wurde, und zwar das BESS – Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene. Das wurde im Frühjahr 2018 im Bayerischen Landtag im Verkehrsausschuss vorgestellt. Das hätten Sie im Protokoll nachschauen können. Da macht Bayern etwas und versucht, etwas voranzubringen, was aber auch nicht so einfach ist, weil die Finanzierungszuständigkeit für Elektrifizierungen grundsätzlich beim Bund liegt. Die DB-Strecken sind vom Bund zu finanzieren, und Sie wissen, dass man da den Bund antreiben muss. Das hat Bayern mit diesem Konzept gemacht.

Es stimmt also überhaupt nicht, dass in Bayern nichts passiert. Gemäß den hier vorhandenen Gegebenheiten, gemäß den unterschiedlichen Laufzeiten der Verträge wird getestet, wird umgestiegen, damit der Verkehr umgestellt werden kann. Das, meine

sehr verehrten Damen und Herren, ist die richtige Strategie und nicht, einfach Forderungen zu stellen, die weder durchführbar noch finanzierbar sind.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist der Abgeordnete Ferdinand Mang von der AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Entschuldigung, ich habe es übersehen. Herr Mang, ich darf den Abgeordneten Schmid noch einmal an das Rednerpult bitten. Es gibt eine Zwischenbemerkung von Herrn Büchler. Herr Büchler, bitte schön.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Kollege Schmid, es tut mir leid wegen des Umwegs, ich habe mich rechtzeitig zu Wort gemeldet.

Die Fakten, die Sie vorgetragen haben, sind im Großen und Ganzen völlig unstrittig. Das ist nicht der Punkt. Sind Sie aber nicht auch der Auffassung, dass keine Strategie vorliegt, wie wir von den 50 % Dieselstrecken, die wir in Bayern faktisch haben, in den nächsten zehn oder x Jahren wegkommen wollen?

Josef Schmid (CSU): Herr Kollege Büchler, das Ding heißt sogar Strategie: Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene.

(Heiterkeit)

Ich habe gerade Elemente vorgetragen. Es gibt eine Ausschreibung für die Strecke Mühldorf. Es hätte eigentlich schon im März im Allgäu ein Wasserstoffzug getestet werden müssen. Entschuldigen Sie, das ist eine Strategie. Sie wollen doch wohl nicht sagen, man fängt ohne Tests an, irgendwelche Strecken auszubauen? Sie wissen dann nicht, wie es mit der Fahrplanpünktlichkeit ist.

(Zuruf)

– Entschuldigung. Sehr verehrter Herr Kollege, blicken Sie doch einmal in unsere gemeinsame Heimatstadt. Da hat man jetzt über drei Jahre gebraucht, um einen Elektrobus zu testen. Es ist so, dass die SPD an der Führung der Stadtwerke in München nicht so ganz unbeteiligt ist. Wollen Sie vielleicht sagen, dass das auch ein Schmarrn ist, dass keine Strategie dahintersteckt?

Die Realität ist, dass man den Einsatz neuer Fahrzeuge – –

(Zurufe)

Es ist doch völlig klar, dass man neue Fahrzeuge testen muss. Das gilt für Elektroantrieb genauso wie für Wasserstoff.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit.

Josef Schmid (CSU): Das ist ein wesentliches Element des Vorgehens unter Berücksichtigung der rechtlichen Gegebenheiten. Das ist sinnvolle und vernünftige Politik.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Jetzt kommt der Kollege Ferdinand Mang von der AfD-Fraktion.

Ferdinand Mang (AfD): Sehr verehrter Herr Vizepräsident, sehr verehrte Damen und Herren Kollegen! Alles für den Klimaschutz! – Der totalitäre Geist der grünen Altpartei weht auch durch diesen Antrag. Es reicht nicht, dass im bundesweiten Durchschnitt bereits 90 % aller Schienenstrecken elektrifiziert sind. Die Zerstörungswut der Klimajünger an der deutschen Wirtschaft wird erst dann enden, wenn unser Land im Orwell'schen Neusprech vollständig "dekarbonisiert" ist. Ihnen schwebt wohl das Idyll der Amish People vor, die letztlich ohne technischen Fortschritt leben, wobei Sie denen auch noch die Haltung von Nutztieren wie zum Beispiel Kühen verbieten würden.

Wie sollen die Fahrzeuge sinnvoll, wirtschaftlich, ökologisch und emissionsarm betrieben werden? Herr Kollege Schmid hat dieses Thema bereits angesprochen. Den umweltfreundlichen Dieselmotor, der bei Pkws die Luft sogar nachweislich von Feinstaub

reinigt, lehnen Sie ab. Sie führen unter anderem die von Ihnen heiß geliebten Akkus an. Auch die Herstellung eines jeden Akkus verursacht Emissionen, von der extrem umweltschädlichen Gewinnung der Rohstoffe, die heutzutage in Afrika mit brutaler Kinderarbeit einhergeht, ganz abgesehen. Diese Wahrheit ignorieren Sie geflissentlich; denn es passt ja nicht ins Weltbild, dass durch grüne Politik Kinder zu Schaden kommen. Obwohl, war da nicht etwas mit Kindern in der grünen Vergangenheit? – Ja ja, leises Geheule.

Wir lehnen diesen realitätsfernen, rein ideologisch getriebenen Antrag daher konsequent ab. Im Übrigen bin ich der Meinung, dass die Corona-Beschränkungen abgeschafft werden müssen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist Herr Kollege Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Sehr verehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ergänzend zu den Ausführungen meines Kollegen Josef Schmid möchte ich sagen, dass Alternativen zu Diesellinien sehr individuell betrachtet werden müssen. Es gibt nämlich nicht die eine Alternative, welche sich grundsätzlich eignet, sodass alles pauschal betrachtet und neu ausgerichtet werden könnte. Vielmehr gilt es, auf grundlegende Fragestellungen Antworten zu finden.

Wie steht es mit einer langfristigen Veränderung des Fahrgastaufkommens? Konkurrieren die Bahnlinien mit den Straßen oder ergänzen sich beide verkehrstechnisch? Gibt es Bedarf, die Taktung der Züge auf der Strecke zu verändern? Hat die Bahnlinie das Potenzial, die Entwicklung der Region zu fördern? Ist es langfristig sinnvoll, die Bahnlinie durchgehend zu elektrifizieren? Welche topografischen Gegebenheiten sind vorhanden? Gibt es bereits regionale Strukturen für Wasserstoff, oder entstehen durch dessen Nutzung Synergien?

Welche Triebwerksalternativen bei einer Ausschreibung berücksichtigt werden sollen, hängt davon ab, welche Antworten man auf diese Fragen findet. Bei einer Entscheidungsfindung muss man davon ausgehen, dass alternative Antriebe ihren spezifizierten Anwendungsbereichen und den geltenden Qualitätsforderungen entsprechen und funktionieren. Die grundlegenden Technologien, die ständig erweitert werden und sich entwickeln, müssen im Fokus bleiben. Eine Analyse der einzelnen Diesellinien wird dazu nicht ausreichen. Darum ist das eine Frage der Strategie und der Konzeption.

Bei einer Entscheidung sollen die Belange eines gesamten Ausschreibungsnetzes berücksichtigt werden. Das fordern Analysten und Forscher. Neue Fahrzeuge im Flottenverband müssen damit betriebswirtschaftlichen Anforderungen entsprechen. Mobilitäts-, Umwelt- und Klimaziele machen eine Entscheidung noch komplexer. Bei der Entscheidungsfindung für ein neuartiges Triebwagenkonzept stehen wir in einem Spannungsfeld zwischen politisch und gesellschaftlich vorgegebenen Zielen. Dabei geht es um Entwicklungen der Mobilität, um Umwelt- und Klimaschutz, aber auch um die Sicherstellung des regionalen Schienenverkehrs als Daseinsvorsorge.

Des Weiteren müssen die Standards der Bereitstellung und der Instandhaltung der erforderlichen Infrastruktur eingehalten werden. Außerdem müssen die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel bestimmungsgemäß eingesetzt werden.

In Ihrem Antrag sehe ich nur eine einseitig motivierte Ausrichtung, nicht mehr. Wichtiger wäre es, Entscheidungsfindungen zu entemotionalisieren und mit Hilfe objektiver analytischer Verfahren zu Lösungen zu kommen. Die nötige Zeit dafür sollten und müssen wir uns geben; denn die Nutzwertanalyse ist für mich die geeignetste Methodik. Es geht nicht einfach darum, eine Strecke zu elektrifizieren oder nicht zu elektrifizieren, einen Dual-Mode oder einen Diesel-Hybrid einzuführen, auf Dieselmotorkraftstoff oder synthetischen Kraftstoff oder auf Wasserstoff oder Batterie zu setzen. Entscheidend ist, dass hier ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmter Aktionsplan zum Tragen kommt, zu dem wir stehen und den wir auch fordern. Er muss aber einer Kon-

zeption folgen und der Nachhaltigkeit dienen. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Die nächste Rednerin ist Frau Kollegin Natascha Kohnen von der SPD-Fraktion.

Natascha Kohnen (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Schmid, ich habe schon im Ausschuss nicht verstanden, warum Sie sich über diesen Antrag so aufregen. Dieser Antrag ist nicht richtiger und nicht falscher geworden. Wir stimmen über vier Zeilen ab; über die Begründung stimmen wir nicht ab. In dem Antrag steht: "Die Staatsregierung wird aufgefordert, Ausschreibungen für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit lokal emissionsfreien Zügen auf den Weg zu bringen".

Lieber Herr Eibl, das ist nicht einseitig formuliert. Das Wort "emissionsfrei" ist relativ technologieoffen. Herr Büchler nimmt Ihnen auch nicht die Zeit weg, sondern er fordert, das auf den Weg zu bringen. Also haben Sie die Zeit. Außerdem traue ich Herrn Büchler durchaus komplexes Denken zu. So haben wir ihn immer erlebt.

Herr Schmid, die nächsten zwei Zeilen lauten: "und mit dem Vergabekalender der SPNV-Vergabeverfahren im Freistaat Bayern unter Federführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abzustimmen." So what? Wo ist das Problem? Ich stimme über diese vier Zeilen ab. Dass Herr Büchler Sie mit seiner Begründung irgendwie auf die Palme bringen wollte, ist doch logisch. Das ist aber eigentlich wurscht; denn wir stimmen nur über die vier Zeilen ab. Insofern stimmen wir diesem Antrag zu; denn diese vier Zeilen sind richtig. Ich weiß nicht, ob Sie sich heute noch einen Ruck geben werden. Ich glaube das nicht, dazu waren Sie gerade zu aufgebracht. Im Ausschuss haben wir aber schon gesagt: Der Antrag ist richtig. Wir haben uns einen langen Bericht über die Dieselstrecken und die Elektrifizierung angehört. Wir stimmen dem Antrag insofern zu; denn diese vier Zeilen sind absolut unproblematisch und korrekt.

(Beifall bei der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist Herr Kollege Sebastian Körber von der FDP-Fraktion.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Emissionsfreie Zugverkehre müssen die Zukunft sein. Herr Kollege Mang, diese Aussage als ideologisch zu betrachten, finde ich grenzwertig. Das ist tatsächlich etwas bizarr. Ich würde mich freuen, wenn im Verkehrsausschuss von Ihren beiden Vertretern konstruktive Vorschläge kommen würden. Ich habe von ihnen leider noch gar keine gehört. Ich denke, die Kollegen, die häufiger in diesem Ausschuss sitzen, werden mir beipflichten. Daher kann ich das grundlegende Anliegen der Kollegen von den GRÜNEN verstehen.

Herr Kollege Schmid und Herr Kollege Eibl haben es angedeutet: Bayern hinkt leider hinterher. Die Elektrifizierungsquote in Bayern beträgt eben leider nur 50 %. Wir brauchen aber jetzt erst einmal Erfahrungswerte. Dazu brauchen wir mehr als nur Pilotprojekte. Wir brauchen längere Strecken. Hier bieten sich die angesprochenen Strecken bei Mühldorf und im Allgäu an, damit im Linienbetrieb geprüft werden kann, wie der Betrieb auf Strecken funktioniert, wo es bergauf und bergab geht. Deshalb ist die Technologieoffenheit wichtig, damit die einzelnen Antriebe einem Härtetest unterzogen werden können.

Frau Kollegin Kohnen, wir stimmen über den Antragstext ab. Wollte ich die Kollegen von der CSU ärgern, würde ich versuchen, dass der Antragstext provoziert und nicht die Begründung; denn sonst bringt das nicht viel. Ausschreibungen tatsächlich festzulegen, ist nicht wirklich clever; denn wir wissen noch gar nicht, wie Wasserstoffzüge im Linienbetrieb angenommen werden. Das ist ein bisschen schade.

Herr Kollege Büchler und Herr Kollege Schmid haben gerade die Zahlen hin- und hergeworfen, ob wir noch zehn oder zwanzig Jahre brauchen werden, bis Bayern tatsächlich emissionsfrei ist. Das muss das Ziel sein, aber wir können das jetzt noch nicht

prognostizieren. Wir werden uns, wie im Ausschuss, der Stimme enthalten, wenn-
gleich wir der Auffassung sind, dass das durchaus ein legitimer Ansatz ist.

(Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön, Herr Körber. Sie können
noch am Rednerpult verbleiben und brauchen Ihre Maske noch nicht aufzusetzen. Der
Abgeordnete Hahn hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Bitte schön. –
Herr Hahn, Sie haben sich gemeldet.

Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Das ist wohl ein Irrtum.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Okay, danke schön, Herr Körber.

(Sebastian Körber (FDP): Hätte mich gewundert!)

Sie können wieder zurückgehen.

Ich sehe keine Wortmeldung mehr. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kom-
men zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr
empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem An-
trag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zustimmen möchte, den bitte ich um das
Handzeichen. – Das sind die Fraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der
SPD. Gegenstimmen bitte anzeigen! – Das sind die Fraktionen der FREIEN WÄHLER,
der CSU und der AfD sowie der Abgeordnete Plenk (fraktionslos). Stimmenthaltungen
bitte anzeigen! – Das ist die FDP-Fraktion. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.