

Stand: 25.04.2025 17:07:52

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/5888

"Experimente am Reisenden beenden - Verbrennungsmotoren beibehalten"

---

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/5888 vom 21.03.2025



## Antrag

der Abgeordneten **Markus Striedl, Benjamin Nolte, Katrin Ebner-Steiner, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

### **Experimente am Reisenden beenden – Verbrennungsmotoren beibehalten**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Planungen für einen dieselfreien Schienenpersonennahverkehr in Schwaben und im westlichen Oberbayern sofort zu beenden. Die altbewährten, zuverlässigen und leistungsstarken Verbrennungsmotoren sollen beibehalten werden.

#### **Begründung:**

Auf der Bahnkonferenz „Bahnland Bayerisch Schwaben“ sagte Staatsminister Christian Bernreiter am 25.02.2025, dass die Staatsregierung den Dieselbetrieb in Schwaben beenden und alle Linien auf elektrischen Betrieb oder Akku-Züge umstellen will. Gemäß dem von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachten vom 30.01.2025 sollen in Oberstdorf und Kempten als Vorabmaßnahmen einer geplanten Streckenelektrifizierung Lademöglichkeiten für Akkus geschaffen werden. Ladestationen sollen auch in Füssen und Krumbach entstehen, zudem ein Unterwerk zur Bahnstromversorgung in Immenstadt.

Der Aufbau von neuen Lademöglichkeiten und der notwendigen Versorgungsinfrastruktur ist zudem extrem kostenintensiv. Gemäß Grundgesetz ist der Bund für die Schieneninfrastruktur zuständig. Der Freistaat ist bereits letztes Jahr mit der vertraglichen Zusicherung von mehr als 80 Mio. Euro für die Planung von Streckenelektrifizierungen in Vorleistung gegangen.

Darüber hinaus sieht die jetzige Planung ein ineffizientes Stückwerk vor: so soll die Strecke von Augsburg nach Buchloe von Streckenkilometer 0 bis 12 elektrifiziert werden, was einer Fahrzeit von 8 bis 12 Minuten entspricht. Von Streckenkilometer 12 bis 39 wird nicht elektrifiziert. Buchloe ist dann wieder unter Fahrdraht. So verhindert eine Elektrifizierungslücke von 27 km durchgehend elektrischen Betrieb von Augsburg bis Lindau. Auch auf der Nebenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt zeichnet sich ein ähnliches Bild. Andere Strecken wie die Staudenbahn mit völlig ungewissem Fahrgastaufkommen oder der Nebenbahn nach Schongau, wo bedingt durch geringes Fahrgastaufkommen ein Stundentakt mit den kleinen LINT 41 Fahrzeugen durchgeführt wird, ist eine Wirtschaftlichkeit einer (Teil-)elektrifizierung nicht absehbar.

Die Technik des Verbrennungsmotors ist bewährt, Optimierungspotenzial noch immer vorhanden und die Tankinfrastruktur flächendeckend verfügbar.

Somit ist es sowohl aus finanziellen als auch aus Gründen der eh schon mangelnden Zuverlässigkeit im Netz nicht geboten, hier irgendwelche Experimente mit Teilelektrifizierungen und fragwürdigen Akku-Zügen in einem dermaßen umfangreichen Rahmen direkt am Fahrgast zu erproben.