

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann

Abg. Markus Striedl

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Markus Saller

Abg. Sabine Gross

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 12** auf:

Antrag der Abgeordneten Markus Striedl, Benjamin Nolte, Katrin Ebner-Steiner u. a. und Fraktion (AfD)

Experimente am Reisenden beenden - Verbrennungsmotoren beibehalten

(Drs. 19/5888)

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 29 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Als erstem Redner erteile ich dem Abgeordneten Markus Striedl für die AfD-Fraktion das Wort. Bitte schön.

(Beifall bei der AfD)

Markus Striedl (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Mal wieder sind wir hier zusammengekommen, um einen Murks auszubügeln, den uns die Staatsregierung eingebrockt hat. Erst letzthin haben wir vom Gratisparken für Elektroautos gesprochen. Das wurde nicht zurückgenommen. Was daraus wurde, kann man auch am Beispiel Königssee in der Presse lesen.

Jetzt bin ich schon wieder hier, um Ihnen zu zeigen, dass nachhaltiges und zuverlässiges Bahnfahren in Bayern so, wie von der Staatsregierung geplant, jedenfalls nicht funktioniert. Sprechen wir einmal über die Kosten: Die Elektrifizierung von Bahnstrecken ist extrem kostenintensiv. Wer trägt im Regelfall die Hauptlast? – Der Berliner Steuerzahler, die Staatsregierung, ganz Deutschland. Wer trägt sie bei uns? – Der bayerische Steuerzahler. Denn obwohl Berlin zuständig ist, hat der Freistaat Bayern bereits 80 Millionen Euro allein für die Planungen vorgestreckt. Und dann beschweren wir uns hier, wenn wir so viel Länderfinanzausgleich bezahlen! Selber hauen wir das Geld einfach mal zum Teufel, auf gut Deutsch gesagt. Manchmal habe ich da schon irgendwie das Gefühl, dass ab und zu, bei manchen Themen, das Geld doch besser im Bundestag aufgehoben ist als bei unserer aktuellen bayerischen Spendierhosenregierung. Selbst der Bayerische Oberste Rechnungshof wirft der Staatsregierung einen

nachlässigen und teils verschwenderischen Umgang mit Steuergeldern vor. Die zweite Stammstrecke in München – wir können ein Liedle davon singen – lässt grüßen.

Nächster Punkt: das ineffiziente Stückwerk. Die Staatsregierung plant eine Elektrifizierung mit Lücken, die einen durchgängigen elektrischen Betrieb einfach mal verhindert. Nehmen wir einmal ein Projekt aus dem Programm, die Strecke Augsburg – Buchloe – Lindau. Eine 27 Kilometer lange Elektrifizierungslücke verhindert den durchgehenden elektrischen Betrieb auf über 200 Kilometern. Jede Ladestation für jeden Elektrotriebwagen kostet round about 1 Million Euro – Geld, das für die durchgehende Elektrifizierung deutlich besser angelegt wäre.

Mit der Zuverlässigkeit der Akku-Züge ist es auch so eine Geschichte. Unsere Regionalzüge in Bayern waren 2024 so unpünktlich wie nie: Fast 15 % waren verspätet, 8 % hatten einen Totalausfall. Hauptursachen waren Infrastrukturdefizite. Und in dieses marode System wollen wir jetzt eine neue, nicht ausgereifte Technologie einfädeln. Dass das etwas wird, kann man bezweifeln. Woran erinnert mich das, so ganz ad hoc? – Es erinnert mich an den München-Nürnberg-Express. Da hat man auch bei einem Hersteller, der keine Ahnung hatte, der so etwas nicht im Sortiment hatte, experimentelle Züge bestellt und hatte massive technische Probleme, Zulassungsverzögerungen, Ausfälle über Jahre, ich möchte nicht sagen: über Jahrzehnte – das haben wir noch nicht –, aber über viele Jahre. Das ist der Beweis: Wir brauchen in Bayern keine Experimente am Reisenden. Wir brauchen eine zuverlässige Bahn und keine rollenden Versuchslabore; denn darauf haben unsere Bürger einfach ein Anrecht.

(Beifall bei der AfD)

Ich komme zur Wirtschaftlichkeit und zu den Alternativen. Lassen Sie uns Züge bestellen, die die Industrie zuverlässig bereitstellt, und drängen wir die Industrie nicht zu Entwicklungen, die außer dem Freistaat Bayern eigentlich gar niemand möchte. Aus Mangel an Nachfrage gibt es keine Akku-Niederflur-Neigetechnik-Fahrzeuge am

Markt. Die will außer dem Freistaat Bayern auf der ganzen Welt niemand haben. Gerade auf Nebenbahnen – selbst, wenn man die 1.030 Kilometer pro Werktag gerade erreicht – ist eine langfristige Rentabilität unter Berücksichtigung der Batterietechnologie und der hohen Wartungskosten mehr als fraglich.

Die Technik des Verbrennungsmotors ist zuverlässig, leistungsstark, bewährt. Tankinfrastruktur ist flächendeckend vorhanden. Es gibt genügend Verbrennungstriebwagen, die sich günstig unterhalten lassen und die – wie hier, wenn sie frühzeitig abgeschafft werden sollen – aufgrund der Zugsicherungstechnik auch nicht ins Ausland verkauft werden können, sondern quasi Schrott sind. Statt uns in teure und riskante Experimente zu stürzen, sollten wir die Mittel dafür einsetzen, wofür sie wirklich gebraucht werden: zur Verbesserung der Zuverlässigkeit des SPNV.

Wir fordern die Staatsregierung auf: Beenden Sie sofort die Planungen für einen dieselfreien SPNV in Schwaben und im westlichen Oberbayern. Behalten Sie die altbewährten Verbrennungsmotoren bei, wo nötig, und wirken Sie auf eine durch den Bund finanzierte Elektrifizierung hin, wo dies sinnvoll ist. Und vor allem: Investieren Sie die Steuergelder unserer Bürger in eine Bahn, die pünktlich, zuverlässig und bezahlbar ist, statt in teure Experimente, –

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Herr Kollege, Ihre Redezeit.

Markus Striedl (AfD): – die niemandem nützen.

(Beifall bei der AfD)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Nächster Redner ist der Kollege Martin Wagle für die CSU-Fraktion. Bitte schön.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wieder einmal müssen wir uns mit einem Antrag der AfD befassen, der im zuständigen Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr mit Pauken und Trompeten durchgefal-

len ist. Ich muss sagen: Herr Kollege Striedl, das, was sich hier abspielt, hat schon komödiantische Züge.

(Beifall bei der CSU)

In der letzten Plenarsitzung – wer sich erinnert – ging es um den HVO100, um einen grottenschlechten Antrag Ihrerseits, und heute geht es um die Elektrifizierung von Bahnstrecken. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der AfD, ich sage es Ihnen jetzt schon voraus: Auch dieser Antrag wird abgelehnt werden, und zwar aus guten Gründen; denn die Entscheidung, auf Elektrifizierung zu setzen, ist allein unter betriebswirtschaftlichen, wirtschaftlichen und Effizienz Gesichtspunkten zu sehen und nicht unter irgendwelchen ideologischen und fortschrittsfeindlichen Gesichtspunkten, was Sie gerne unterstellen.

Klar ist: Die Bahn – ob jetzt der Schienenpersonennahverkehr oder der Fernverkehr – soll eng getaktet, pünktlich und kostengünstig fahren.

(Zuruf von der AfD: Dann macht es halt!)

Das ist doch erstrebenswert. Das wird zweifellos mit elektrifizierten Strecken und Zügen am allerbesten erreicht. Das gilt international als Standard und ist absolut unbestritten.

(Beifall bei der CSU – Zuruf von der AfD)

Weil Sie die Vorzüge der Elektrifizierung nicht sehen wollen, nenne ich sie Ihnen: Die Züge sind günstiger in der Anschaffung, sie haben einen hohen Standardisierungsgrad, sie sind weniger wartungsintensiv, und deswegen kann man sie auch im Gesamtpaket bei der Bestellung durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft günstiger haben als alle anderen Züge. Die Vorteile dieser elektrifizierten Züge sind doch auch die höhere Fahrdynamik und die bessere Beschleunigung. Daher garantieren diese Züge auch höhere Pünktlichkeit und ermöglichen eine kürzere Taktung. Das ist doch wesentlich, wenn wir hier vorwärtskommen und bessere Lösungen anbieten wollen.

Natürlich verursachen die elektrifizierten Züge auch weniger Emissionen, was den Lärm und was die Abgase anbelangt.

Diese Vorteile der Elektrifizierung gegenüber den herkömmlichen Zügen mit Verbrennungsmotor, die ich jetzt gerade angeführt habe, nehmen mit dem gefahrenen Verkehr zu. Das heißt: Wenn die elektrifizierten Strecken viel befahren werden, verstärkt sich dieser positive Effekt noch, und das sind Millionen von Kilometern, die gefahren werden. Schon alleine daraus ersehen Sie das riesige Einsparpotenzial, das hier entsteht. Wenn Sie uns hier jetzt vormachen, Dieselmotoren wären auch zukünftig die bessere Alternative gegenüber der Elektrifizierung oder der Teilelektrifizierung, wofür Sie hier ein Beispiel gebracht haben, dann sage ich Ihnen: Die führenden Hersteller von Zügen bauen überhaupt keine neuen Dieselmotoren mehr. Da haben Sie ein Riesenproblem; denn Sie werden dann in Zukunft mit Ihrer Strategie nur noch mit Altfahrzeugen fahren und haben riesige Probleme mit den Teilen, die in Zukunft nicht mehr zur Verfügung stehen werden.

(Beifall bei der CSU sowie des Abgeordneten Markus Saller (FREIE WÄHLER))

Ich sage Ihnen ganz klar: Diese Art von Fortschritt – wie Sie meinen, hier mit den Altfahrzeugen weiterzufahren – wollen wir sicher nicht. Mit diesem erhöhten Werkstattaufwand, den Sie haben, geht ein großer Aufwand zur Pflege der Tankinfrastruktur – die ist noch nicht angesprochen worden, von der war hier noch gar nicht die Rede – einher. Sie haben nämlich erhöhte Aufwendungen, wenn Sie den Treibstoff von A nach B fahren wollen. Sie haben nur die Akkustationen genannt; aber die haben Sie natürlich auch bei den Versorgungsfahrten für die Tankfüllungen, für die Tankprüfungen, für die Leitungserneuerungen, für die Zählerzertifizierungen und, und, und. Das sind also eine ganze Reihe von Nachteilen, die gegenüber der Elektrifizierung hier zweifellos feststellbar sind.

Die Elektrifizierung ist also ganz klar die bessere Lösung. Selbst bei langen Strecken – das sage ich Ihnen voraus – kann sich in Zukunft die batterieelektrische Zugbestellung

als wirtschaftlichste Lösung darstellen. Auch hier ist der Batteriezug wahrscheinlich der bessere. Und warum? – Weil die Vorzüge der vollelektrischen Züge auch für die batterieelektrischen Züge gelten, in die Sie anscheinend kein Vertrauen haben.

Ich sage Ihnen noch etwas: Diese Züge, von denen Sie sagen, dafür interessiere sich nur der Freistaat Bayern, fahren in anderen Bundesländern schon. Da können Sie sich erkundigen. In diesem Zusammenhang – bei der Anwendung von teilelektrifizierten Strecken und batterieelektrischen Zügen – von einem Experimentieren an den Reisenden zu sprechen, ist total lächerlich. Mit dieser Behauptung in Ihrem Antrag machen Sie sich lächerlich.

(Beifall bei der CSU)

Das, was Sie hier wollen, ist also eigentlich total fortschrittsfeindlich. Sie wollen mit der alten Technologie, die es bald nicht mehr geben wird, weiterfahren, und den Elektromotor lehnen Sie ab. Ich sage Ihnen etwas: Der Freistaat Bayern, die Bayerische Staatsregierung, der Staatsminister Bernreiter und viele Fraktionen hier in diesem Haus unterstützen den Fortschritt und denken nicht rückwärts. Das bleibt Ihnen natürlich vorbehalten. Sie können weiterhin rückwärts denken. Wir denken für den Fortschritt, und deswegen lehnen wir Ihren Antrag ab.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Mir liegt eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung vom Abgeordneten Markus Striedl für die AfD-Fraktion vor. Bitte schön.

Markus Striedl (AfD): Vielen Dank, Herr Kollege Wagle. Sie haben jetzt die halbe Rede davon gesprochen, dass wir gegen Elektrifizierung wären. Vielleicht kennen Sie das Programm der Staatsregierung nicht, oder Sie haben meine Rede nicht gehört. Wir haben klar gesagt, wir wollen Elektrifizierung, wo sie sinnvoll ist. Wir wollen keine Elektrifizierung von durchgehend 200 Kilometer, bei der die Staatsregierung sagt: Ätsch, 20 Kilometer machen wir nicht, damit wir einen Akkuzug kaufen können. Das

ist teuer und ineffizient. Das hat auch nichts mit Technologiefeindlichkeit, sondern vielleicht ein bisschen mit betriebswirtschaftlichem Denken zu tun, weil ich für das Geld, für das ich Akkuzüge kaufe und Ladestationen baue, die restlichen Kilometer elektrifizieren kann. Dann habe ich genau das, was Sie gerade gefordert haben, nämlich durchgehend elektrischen Betrieb. Das haben wir gefordert.

(Beifall bei der AfD)

Martin Wagle (CSU): Hier sieht man, dass Sie viel zu kurz denken. Auch teilelektrifizierte Strecken können im Endausbau komplett elektrifiziert und mit vollelektrischen Zügen befahren werden. Das ist möglich und kann im Endausbau so stattfinden. Wichtig ist, dass wir hier in der Elektrifizierung vorankommen, und das tun wir mit den batterieelektrischen Zügen. Im Übrigen habe ich immer zwischen Voll- und Teilelektrifizierung unterschieden. Hätten Sie mir zugehört, hätten Sie verstanden, was ich Ihnen beibringen wollte.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Nächster Redner ist Herr Kollege Dr. Markus Bächler für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte schön.

Dr. Markus Bächler (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Jetzt hat sich die Staatsregierung endlich auf den Weg gemacht, die Elektrifizierung in Bayern voranzutreiben. Wir haben lange genug darauf gewartet. Nun will die AfD, die Rechts-extremisten im Haus,

(Zurufe von der AfD: Hui!)

die Strategie in Schwaben wieder umkehren. Ausgerechnet in Schwaben gibt es übrigens ein schönes Dampflokmuseum, in dem noch viele Dampfloks stehen. Wahrscheinlich ist es das, was Ihnen vorschwebt und Ihnen am besten gefällt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dort stehen sogar sehr viele Dampfloks aus den Baujahren 1936 bis 1944.

(Christoph Maier (AfD): Die reibungslos funktionieren!)

Ich habe vorher gerade noch einmal nachgeschaut. Das ist für Sie wahrscheinlich das Eldorado.

Nun aber zurück zur Sache. Wir sind froh, dass der Freistaat Bayern jetzt tätig wird. Danke, Martin, für deine Ausführungen. Wir sind froh, dass ihr das jetzt so übernommen habt und euch voll dahinterklemmt, damit es mit der Elektrifizierung vorwärtsgeht. Wir haben jahrelang darauf gedrängt, dass bei der Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene, der BESS, auf die wir jahrelang gewartet haben, etwas vorwärtsgeht. Dazu haben wir uns hier schon in der letzten Wahlperiode ein paar Mal ausgetauscht. Es hat lang genug gedauert. Jetzt klemmt sich auch der Freistaat Bayern dahinter und hat Planungen für die Teilelektrifizierung angestoßen, die in der Form natürlich sinnvoll sind; denn wenn wir darauf warten, dass alles auf einmal elektrifiziert wird, dauert es viel zu lang. Man kann mit der Akku-Hybrid-Technik jetzt schon viel machen, wenn man auf der Strecke zwischenladen kann. Das ist der richtige Weg. Wir müssen jetzt voranschreiten.

Das elektrische Fahren hat viele Vorteile. Zum einen ist es für die Reisenden wesentlich angenehmer. Wer schon einmal in einem Diesellokzug gesessen hat und das Fahren mit einem Elektrozug vergleicht, stellt fest, dies ist ein völlig anderer Fahrkomfort. Außerdem beschleunigen diese Züge schneller. Man kann einen besseren Takt erzielen und den Fahrgästen ein besseres Angebot unterbreiten. Man hat mehr Reservekapazitäten für einen fahrplanstabilen Betrieb. Das ist wesentlich besser, im Betrieb wirtschaftlicher und wartungsärmer. Es ist rundum sinnvoll, so schnell wie möglich und auch in Etappen zu einem elektrischen Betrieb auf der Schiene zu gelangen.

Außerdem ist es wichtig, das Klima zu schützen. Allein das eine Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn verbraucht am Tag immer noch rund eine Million Liter Diesel. Das ist ein erheblicher klimaschädlicher Faktor. Je schneller wir davon wegkommen – und

mit der Akku-Hybrid-Technik kommen wir hier einen deutlichen Schritt voran –, umso besser ist es. Deswegen hoffe ich sehr, dass die Staatsregierung hier noch mehr Gas gibt. Jetzt sind ja auch 100 Milliarden Euro vom Bund für Klimaschutzinvestitionen in Sicht, die wir GRÜNE in das 500-Milliarden-Euro-Investitionsprogramm hineinverhandelt haben. Ich hoffe sehr, dass es der Staatsregierung gelingt, einen erheblichen Teil davon nach Bayern zu lenken, auch für die Elektrifizierung, zum Beispiel auch auf den wichtigen Achsen, um einmal über Schwaben hinauszublicken, wie der Sachsen-Franken-Magistrale usw.

In der letzten Wahlperiode habt ihr euch ja befließigt, immer nach Berlin zu deuten. Berlin sollte alles richten. Die Gleise gehörten nur dem Bund, ist in jeder Antwort auf jede Anfrage zu lesen. Das stimmt auch, aber der Freistaat Bayern hat viele Möglichkeiten, selbst aktiv zu werden und in die Vorplanung und Vorleistung zu gehen. Der Bund zahlt es ja am Schluss zum großen Teil. Jetzt, wo ihr bedauerlicherweise wieder an der Bundesregierung beteiligt seid, habt ihr direkten, unmittelbaren Zugriff. Ich hoffe, dass es euch gelingt, viel davon nach Bayern zu holen, damit wir mit der Elektrifizierung vorankommen. Ich erinnere mich noch an viele vorherige Bayerische Staatsregierungen, die sich immer gerühmt haben, wie viele Bundesmittel sie für den Straßenbau nach Bayern geholt haben, vor allem für den Aus- und Neubau. Ich hoffe, dass es diesmal die Elektrifizierung und der Ausbau auf der Schiene sind. Hier könnt ihr euch Lorbeeren erwerben und zum Wohle des Freistaats vorangehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Nächster Redner ist Herr Kollege Markus Saller für die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Bitte schön.

Markus Saller (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Im vorliegenden Antrag wird gefordert, am Verbrennungsmotor im Schienenpersonennahverkehr festzuhalten. Diesem Anliegen kann aus guten Gründen nicht gefolgt werden. Der Freistaat Bayern verfolgt mit der Bayerischen

Elektromobilitätsstrategie Schiene das klare Ziel, den Dieselbetrieb im Schienenpersonennahverkehr bis zum Jahr 2040 vollständig zu beenden. Diese Strategie wurde sorgfältig erarbeitet. Sie folgt gerade nicht ideologischen Wunschvorstellungen, sondern einer rationalen, langfristigen und wirtschaftlich sowie ökologisch tragfähigen Verkehrsplanung. Elektrische Triebzüge und moderne Akkuzüge bieten im Vergleich zu Zügen mit Verbrennungsmotoren erhebliche Vorteile. Es ist schon gesagt worden, dass sie leiser fahren, spurstärker und vor allem lokal emissionsfrei sind.

Bei der ganzen Geschichte handelt es sich nicht um ein Experiment, sondern um längst bewährte Technik in Deutschland wie auch in ganz Europa. Akkuzüge verkehren bereits erfolgreich unter realen Bedingungen mit echtem Fahrgastbetrieb in Schleswig-Holstein und Brandenburg. Der wirtschaftliche Aspekt spricht langfristig ebenfalls klar gegen den Verbrenner. Die Bestellentgelte für elektrische Fahrzeuge sind deutlich geringer. Mittel- bis langfristig rechnet sich der Umstieg für den Freistaat Bayern. Die Einsparungen bei den Betriebskosten übersteigen voraussichtlich die Infrastrukturinvestitionen, an denen der Freistaat beteiligt ist. Das ist natürlich nicht das, was der Bund dazu beisteuert.

In den kommenden Jahren – das ist auch sehr wichtig – läuft die Lebensdauer zahlreicher Dieselfahrzeuge aus. Mancher sagt: zum Glück. Ich komme aus Mühldorf am Inn. Am dortigen Linienstern fahren nur Dieselfahrzeuge. Daher warten wir seit vielen Jahren sehnsüchtig auf Elektrifizierung. Im Allgäu und im westlichen Oberbayern ist dies auch der Fall. Die Hersteller bieten heute schlicht keine neuen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr an. Egal, ob Siemens, Stadler oder Alstom, alle setzen auf elektrische Antriebe. Wer also am Verbrenner festhalten will, ignoriert auch die Realität des Marktes.

Die in der Antragsbegründung kritisierte Teilelektrifizierung ist, wie mehrfach gesagt wurde, kein Irrweg, sondern eine sinnvolle, wirtschaftlich tragfähige Lösung, und zwar genau dort, wo eine Vollelektrifizierung derzeit noch nicht darstellbar ist. Man kann nicht alles auf einen Schlag haben, und wir wissen ja, wie lange Genehmigungsverfah-

ren dauern. Deswegen ist es wichtig, noch einmal zu sagen, dass diese Maßnahmen aufwärts kompatibel sind. Das heißt, auch eine teilelektrifizierte Strecke kann später noch vollelektrifiziert werden. Damit werden Perspektiven eröffnet, anstatt Wege zu verbauen.

Fazit: Wer den Verbrennungsmotor im Schienenverkehr festschreiben will, betreibt rückwärtsgewandte Politik. Der Antrag ignoriert technische, wirtschaftliche und ökologische Entwicklungen und schadet am Ende den Fahrgästen, die auf moderne, zuverlässige und leise Mobilität angewiesen sind. Daher lehnen wir diesen Antrag ab.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Nächste Rednerin ist Frau Kollegin Sabine Groß für die SPD-Fraktion. Bitte schön.

Sabine Gross (SPD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Dem Antrag der AfD-Fraktion werden wir nicht zustimmen.

(Beifall bei der SPD)

Dieser Antrag wurde bereits im Bauausschuss behandelt und mehrheitlich abgelehnt. Manche Dinge werden besser, wenn man sie wieder aufwärmt, manche nicht. Dieser Antrag gehört dazu.

(Beifall bei der SPD – Anna Rasehorn (SPD): Sehr gut!)

Die Elektrifizierung von Bahnstrecken ist ein wichtiger Schritt zur Modernisierung des Schienenverkehrs und zur Erreichung klimafreundlicher Ziele. Der elektrische Betrieb der Eisenbahn bietet, wie schon meine Vorredner gesagt haben, viele Vorteile. Er ist leiser als der Dieselantrieb. Der Elektroantrieb benötigt weniger Zeit zum Beschleunigen. Wer einmal von einem Diesel- auf ein Elektrofahrzeug umgestiegen ist, weiß das aus eigener Erfahrung. Schließlich schont der elektrische Antrieb auch Umwelt und Klima, da zunehmend regenerativ erzeugter Strom genutzt werden kann.

Derzeit sind etwa 61 % des deutschen Schienennetzes elektrifiziert. Bis 2030 soll ein Elektrifizierungsgrad von 75 % erreicht werden. In Bayern sind derzeit etwa 57 % des Schienennetzes elektrifiziert. Damit gehört Bayern derzeit noch zu den Bundesländern mit dem schlechtesten Ausbaugrad – zu wenig Oberleitungen, zu viele Dieselloks. Besonders auf Nebenstrecken fehlen Oberleitungen. In der Diesellok durch das Voralpenland zu zuckeln, mag das Herz von Nostalgikern erfreuen. Moderne Verkehrspolitik sieht anders aus.

Dirk Flege vom Branchenverband Allianz pro Schiene äußerte 2024 gegenüber BR24, dass Bayern bei der Elektrifizierung des Schienennetzes eine unrühmliche Schläferrolle hätte. – Sicher kann man den Freistaat als Flächenland hier nicht mit Stadtstaaten vergleichen, aber Baden-Württemberg, ebenfalls ein Flächenland, hatte zum Beispiel bereits 2024 72 % der Bahnstrecken elektrifiziert.

Staatsminister Bernreiter will hier endlich Abhilfe schaffen und den Dieselbetrieb im bayerischen Regionalbetrieb bis 2040 beenden. Der Freistaat setzt bei Regionalstrecken wegen fehlender Oberleitungen auf Akkuzüge, die in einzelnen Oberleitungsabschnitten aufgeladen werden und die übrige Strecke dann mit Batteriebetrieb zurücklegen. – Das ist sicherlich nicht optimal, aber immer noch viel besser als die von den Antragstellern geforderte Rückkehr zur Diesellok.

Der Einsatz von Akkuzügen auf Regionalstrecken wird auch vom Fahrgastverband Pro Bahn ausdrücklich unterstützt. Dieser sieht hierin – im Gegensatz zu den Antragstellern – kein Experiment zulasten der Reisenden. Wir von der SPD wollen auch keine Rückkehr zur Diesellok und lehnen deshalb dieses rückwärtsgewandte Ansinnen der AfD erneut ab.

(Beifall bei der SPD)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Mir liegt eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Abgeordneten Markus Striedl für die AfD-Fraktion vor. Bitte schön.

Markus Striedl (AfD): Frau Kollegin Gross, vielen Dank für Ihren Vortrag. Sie haben ja gesagt, Elektrozüge würden deutlich besser beschleunigen.

Ich habe jetzt einmal eine Frage an Sie: Der ICE 3 beschleunigt im Regelfall etwa mit 0,5 Meter die Sekunde, eine S-Bahn circa mit 1 Meter die Sekunde, die Baureihe 612 Dieseltriebwagen mit bis zu 1,2 Meter die Sekunde. Die Frage ist: Wie schnell hätten Sie gerne, dass Züge beschleunigen? Können wir dann noch rückwärts eingebaute Sitze verwenden? Brauchen wir Gurte? Raketenstart – was hätten Sie gerne? Also, ich meine, 1 Meter pro Sekunde hat sich als Standard etabliert, weil das für Fahrgäste eben ein angenehmer Komfort ist, weil Menschen dabei auch noch stehen können, weil Rollstühle und Kinderwagen nicht wegfahren. Wie schnell sollte Ihrer Meinung nach ein Zug beschleunigen?

(Beifall bei der AfD)

Sabine Gross (SPD): Passen Sie auf, es ist doch ganz einfach: Fahren Sie einmal ein Elektroauto und fahren Sie einmal einen Diesel – und dann beschleunigen Sie. Und Sie werden sehen, wie das Elektroauto abgeht und wie der Diesel fährt.

(Zuruf)

Genauso ist es hier. Es ist einfach eine schnellere Beschleunigung und nicht dieses langsame Hin- und Herzuckeln.

Und es hilft ja auch nichts. Die Diesellok hat ausgedient, der Verbrennungsmotor auch. Finden Sie sich doch endlich damit ab.

(Beifall bei der SPD – Anna Rasehorn (SPD): Eine sehr gute Antwort!)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen, und wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Antrags.

Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag der AfD-Fraktion zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Gegenstimmen bitte anzeigen! – CSU-Fraktion, FREIE WÄHLER, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Liegen nicht vor. Der Antrag ist damit abgelehnt.