



## Antrag

der Abgeordneten **Inge Aures, Florian von Brunn, Ruth Müller, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Margit Wild, Klaus Adelt, Horst Arnold, Michael Busch, Martina Fehlner, Christian Flisek, Harald Güller, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Florian Ritter, Stefan Schuster, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann SPD**

### **Strom statt Diesel I: Einsatz emissionsfreier Bahnantriebe voranbringen**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Erprobung und den Einsatz batterieelektrischer, innovativer Antriebe für Triebzüge im bayerischen Schienennetz energischer voranzubringen.

Insbesondere wird die Staatsregierung aufgefordert,

1. aktiv auf einschlägige Fahrzeughersteller zuzugehen und unter Mitteilung der Einsatzdaten ausgesuchter Strecken anzufragen, ob Hersteller technisch in der Lage und bereit dazu sind, für ausgesuchte Strecken Testfahrzeuge zu stellen, um damit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) Erkenntnisse für künftige Ausschreibungen zu ermöglichen,
2. ggf. notwendige Infrastrukturmaßnahmen an ausgesuchten Teststrecken voranzutreiben, die den Probebetrieb mit innovativen Antrieben ermöglichen (z. B. teilweise Elektrifizierung für Oberleitungs-Akku-Hybride),
3. dafür Sorge zu tragen, dass nachstehende Bahnstrecken daraufhin überprüft werden, ob sie als Erprobungsstrecken für Oberleitungs-Akku-Hybride in Betracht kommen. Die Liste ist als nicht abschließend anzusehen; es sollen weitere Strecken identifiziert und auf ihre Eignung für den Einsatz von Oberleitungs-Akku-Hybriden überprüft werden:
  - Augsburg – Buchloe
  - Augsburg – Ingolstadt
  - Augsburg – Geltendorf – Weilheim
  - München – Lenggries
  - München – Bayrischzell
  - München – Tegernsee
  - Kahlgrundbahn
  - Neustadt an der Aisch – Steinach – Rothenburg ob der Tauber
  - Bamberg – Ebern
  - Forchheim – Ebermannstadt
  - Coburg – Bad Rodach
  - Coburg – Bayreuth

**Begründung:**

Die Staatsregierung will mit der Bayerischen Elektromobilitäts-Strategie Schiene (BESS) bis 2040 einen klimaneutralen Schienenverkehr in Bayern erreichen. Bislang plant der Freistaat lediglich zwei mehrmonatige Testfahrten mit alternativen Antrieben, einem Oberleitungs-Akku-Hybrid 2022 und einem Wasserstoffzug 2023. Für zwei weitere Netze laufen lediglich Voruntersuchungen, eine davon in der Verantwortung Baden-Württembergs (Zwischenbericht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16.09.2021 zum Landtagsbeschluss auf Drs. 18/16439, S. 4).

Expertinnen und Experten sowie die Staatsregierung selbst gehen davon aus, dass der Wirkungsgrad bei batterieelektrischen Antrieben effektiver sei als bei anderen Antrieben, bspw. Wasserstoff. Oberleitungs-Akku-Hybride haben die Vorteile, dass sie je nach bestehenden Batteriereichweiten auf elektrifizierten wie nicht elektrifizierten Streckenabschnitten eingesetzt werden können und dass deren Betrieb im Vergleich zur Wasserstofftechnik weniger aufwendig ist (siehe Bericht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 27.01.2020 zum Landtagsbeschluss auf Drs. 18/2437).

Laut Staatsregierung scheiterte die Erprobung von Batteriefahrzeugen auf weiteren Strecken daran, dass Hersteller keine technisch geeigneten Fahrzeuge bereitstellen konnten oder wollten (Anfrage zum Plenum am 19.10.2021 der Abgeordneten Inge Aures, Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Florian von Brunn, Drs. 18/17679, S. 3). Damit die BEG möglichst zügig Erkenntnisse über den Einsatz von innovativen Antrieben in zukünftigen Vergabeverfahren erhält, sind stärkere Anstrengungen vonseiten der Staatsregierung notwendig.

Die Staatsregierung möge bei den einschlägigen Fahrzeugherstellern (Siemens, Stadler, Alstom, CAF etc.) unter Mitteilung der Einsatzdaten von Erprobungsstrecken (Topographie, Fahrplan, Kapazitätsanforderung, Verhältnis elektrifizierte zu nicht elektrifizierte Strecke bzw. Umlaufzeit) anfragen, ob sie in der Lage und bereit dazu sind, Testfahrzeuge zur Verfügung zu stellen.

Die Staatsregierung soll hierfür die genannten Strecken auf ihre Eignung für den Test batteriebetriebener (Hybrid-)Antriebe hin überprüfen und weitere Teststrecken identifizieren. Die genannten Strecken sind teilweise oder nicht elektrifiziert und verfügen über für bestehende Batteriereichweiten notwendige kürzere elektrifizierte Streckenabschnitte. Die genannte Liste soll mit dem Ziel, weitere geeignete Strecken zu identifizieren, fortgeführt werden. Bedürfen zur Erprobung ansonsten geeignete Strecken der Erüchtigung mit infrastrukturellen Maßnahmen, z. B. der Ausbau von Oberleitungen zum Aufladen der Batterien auf der Strecke, ist dies vonseiten der Staatsregierung zu veranlassen. Dazu ist auf Fördermöglichkeiten des Bundes oder auf die Finanzierung durch den Freistaat zurückzugreifen.