Förderung der E-Mobilität

Stellungnahme des Fachbereichs „Bahnen mit elektrischen Antrieben“ der Energietechnischen Gesellschaft im VDE (ETG) zum Koalitionsvertrag

Der Fachbereich „Bahnen mit elektrischen Antrieben“ der Energietechnischen Gesellschaft im VDE (ETG) begrüßt die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD zur 19. Legislaturperiode [1], die Förderung der E-Mobilität und des Schienenverkehrs deutlich in den Fokus zu stellen. Aus Sicht von VDE|ETG sollte dieser Ansatz in Bezug auf die elektrischen Schienenbahnen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie folgt konkretisiert werden:

1. Förderung Fahrzeuge

Die aktuell über die Bundesländer im Zuge der Entflechtungsgesetzgebung leider zersplitterte Förderkulisse für die Neubeschaffung, widerspricht der Architektur der sehr begrüßenswerten Initiative des Bundes zur Förderung der E-Mobilität. Diese Förderung sollte im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit aller Verkehrsträger wieder auf Bundesebene vereinheitlicht, und die Fördersätze deutlich angehoben werden, um die Umstellung der Bestandsflotten auf moderne, energiesparende und barrierefreie Fahrzeuge zu beschleunigen und um die gerade in Ballungsräumen kurzfristig zu erwartenden Kapazitätsausweitungen leichter zu ermöglichen. Wir sind hier der Ansicht, dass gerade der sehr leistungsfähige und durch seine spezifische Infrastruktur leicht erkennbare Schienennahverkehr das Mittel der Wahl ist, um in Verdichtungsräumen den kommenden Herausforderungen mit einem effizienten Premiumprodukt in der Mobilitätskette zu begegnen. Die daraus resultierende weitere Steigerung der Attraktivität des SPNV / ÖPNV entlastet die Innenstädte von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und den damit verbundenen Schadstoffemissionen und sie erhält die Mobilität bei geringem Flächenverbrauch.

2. Förderung Schienen-Infrastruktur

Hier gilt sinngemäß das unter 1. Gesagte gleichermaßen. Insbesondere ist die unterschiedliche Förderwürdigkeit von straßengebundenem und unabhängigem Gleiskörper zu beseitigen. Ziel sollte ein möglichst direkter Verkehr sein, weil sich direkte Verbindungen immer als erfolgreich erwiesen haben. Die Entflechtung der Verkehrsströme ist zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zwar stets geboten, sollte aber kein Dogma sein, das sich diesem Ziel entgegenstellt.

Gerade in Innenstädten mit beschränktem Verkehrsraum kann damit ein weiterer Ausbau der Schieneninfrastruktur erleichtert werden.

Im Sinne eines „maßgeschneiderten“ Verkehrsgesamtsystems, in dessen Verkehrsmarkt die Mobilitätsträger ihre spezifischen Vorteile langfristig und nachhaltig ausspielen können, begrüßen wir, wenn die richtigen Maßnahmen zur richtigen Zeit und vor dem richtigen Horizont ergriffen werden. Gerade die Schieneninfrastruktur vermag es, über lange Jahre volkswirtschaftlich sehr günstige Beiträge zu leisten, wenn sie sorgfältig geplant und vernetzt wird.

VDE Verband der Elektrotechnik
Elektronik Informationstechnik e.V.
Energietechnische Gesellschaft (ETG)
Stresemannallee 15
60596 Frankfurt am Main
Tel. +49 69 6308-346
etg@vde.com

VDE

3. Technische Regeln / Zulassung

Die unterschiedlichen Zulassungsanforderungen zwischen Schienenbahnen nach BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) und Bussen für den innerstädtischen Linienverkehr sollten überprüft werden.

Speziell bei oberirdisch verkehrenden Straßenbahnen, die im gleichen Verkehrsraum unter den gleichen Umfeldbedingungen wie Straßenbusse verkehren, sind die aktuell unterschiedlichen Anforderungen bezüglich funktionaler Sicherheit, Crash und Brandschutz nicht plausibel. Hier würde eine Angleichung der Anforderungen an das Regelwerk für Busse und ein zentrales Zulassungsverfahren (analog der Allgemeinen Betriebserlaubnis ABE bei Bussen) den Investitionsaufwand für Fahrzeuge deutlich reduzieren und damit die Modernisierung und Erweiterung der Netze leichter ermöglichen.

Im Europäischen Kontext sollte gezielte Lobbyarbeit neue Initiativen für die Förderung städtischer Schienenbahnen schaffen und Bürokratiehürden für dieses Bahnsystem abbauen.

Quellen

[1] Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages zwischen der CDU, der CSU und der SPD, 12. März 2018

Stand: Mai 2019