



Der Kommentar

Timon Heinrici zum Vorstoß von Minister Scheuer, E-LKW von Mautzahlungen auszunehmen

Auch elektrische Bahnen von der „Maut“ befreien

Verkehrsminister Andreas Scheuer setzt sich auf europäischer Ebene dafür ein, dass die Halter besonders emissionsarmer LKW von der Entrichtung nutzungsabhängiger Wegekostenentgelte befreit werden. Als Anreiz zur Verbesserung der Klimabilanz des Straßengüterverkehrs ist das sinnvoll – aber nur bei isolierter Betrachtung der Straße. Nicht sinnvoll ist eine Mautbefreiung zur Erreichung des Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die verladende Wirtschaft ist preissensibel. Eisenbahnen erbringen ihre Verkehrsleistung zu 90 % im elektrischen Betrieb – und damit (trotz noch vorhandener fossiler Energieträger, die für die Stromerzeugung genutzt werden) höchst umweltfreundlich. Sie aber genießen dafür keine Befreiung von Schienennetz-Nutzungsentgelten. Um eine Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, sollte sich der Minister also dafür einsetzen, auch elektrisch betriebene Bahnen EU-weit von Netznutzungsabgaben zu befreien. Sie machen bei der Schiene immerhin rund 20 % der Kosten aus. RB 20.7.20

Bahn „überholt“ auch umweltfreundliche LKW

Externe Kosten Trotz der zu erwartenden weitgehenden Emissionsfreiheit von schweren LKW sieht Dr. Josef Doppelbauer, Executive Director der EU-Agentur für Eisenbahnen (ERA), einen Umweltvorteil für die Schiene, der eine weitere Förderung rechtfertigt. So sei der Energieverbrauch im Schienengüterverkehr deutlich niedriger als auf der Straße. Hinzu kämen Vorteile bei der Vermeidung von Staus im Straßenverkehr, Landschaftsverbrauch, so Doppelbauer bei einer Internet-Veranstaltung der ERA am 16.07.2020 zum Thema CO₂-neutrale Wirtschaft. RB 20.7.20 (ici)

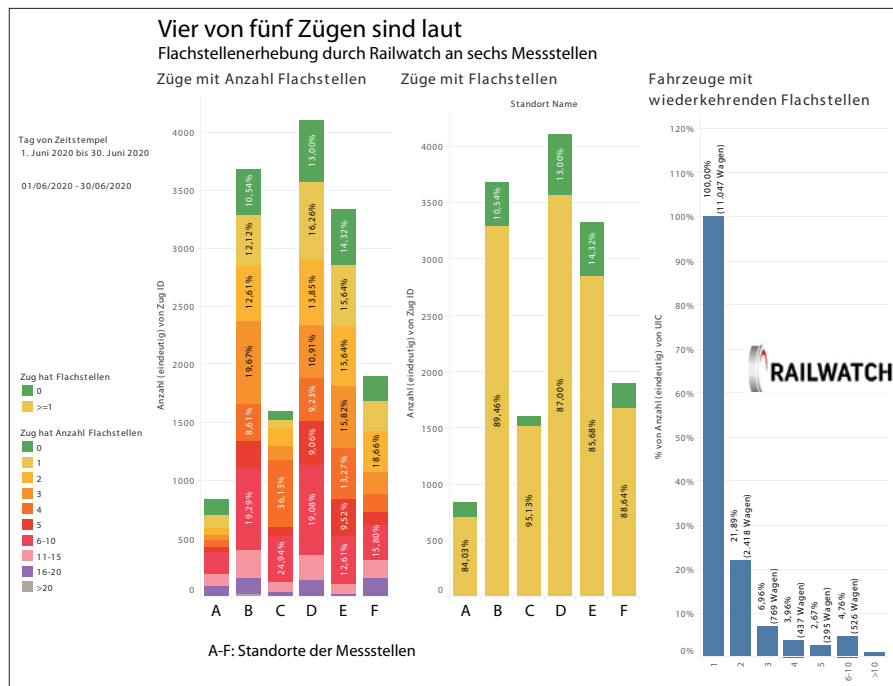
Railwatch erwartet mehr Lärm durch Wachstum des Schienengüterverkehrs

Bahnlärm Lärm mindernde Bremssohlen aus Kompositwerkstoffen (K- und LL-Sohle) erhitzen Radlaufflächen, sodass es vermehrt zu Schäden in Form von Flachstellen und Ausbröckelungen kommt. Dies ergibt sich aus Verkehrsbeobachtungen und Recherchen des Schienenfahrzeugüberwachungsportals Railwatch. Bei einer Zunahme des Schienengüterverkehrs auf 25% Marktanteil werde es daher lauter statt leiser.

Railwatch könne nachweisen, dass die Länge der Flachstelle gemäß Allgemeinem Wagenverwendungsvertrag (AVV), Anlage 9 nichts mit der Intensität der Schlagwirkung auf die Schiene zu tun habe. Die Schläge von kurzen breiten

Flachstellen wirken viel stärker auf Rad, Achslager und Ladung als lange dünne Flachstellen. Daher habe die Intensität des Schlages nichts mit der Länge der Flachstelle gemäß AVV zu tun.

Aufgrund der heutigen Regelwerke, die erst ab 40 mm Länge (bei 840-mm-Radsätzen) oder 60 mm Länge (bei 920-mm-Radsätzen) greifen, werde es daher nicht leiser. Anrainer von Schienwegen würden weiterhin durch Flachstellen unter 40 mm Länge gestört, die breit sind und dadurch eine höhere Schlagintensität haben. Handlungsbedarf sehen bei dieser Flachstellengröße aber weder Eisenbahnen noch Wagenhalter. RB 20.7.20 (ici)



EU steckt 2,2 Mrd. EUR in Infrastruktur

CEF Um Lücken in den transeuropäischen Verkehrsnetzen zu schließen und nachhaltigeren Transport zu ermöglichen, stellt die EU 2,2 Mrd. EUR aus dem Förderprogramm CEF (Connecting Europe Facility) bereit. 140 Projekte wurden ausgewählt. Insgesamt gingen nach der Ausschreibung der Mittel im Oktober 273 Vorschläge ein. „Der EU-Beitrag von 2,2 Mrd. EUR zu dieser grundlegend wichtigen Verkehrsinfrastruktur wird

der wirtschaftlichen Erholung einen Schub geben und wir erwarten, dass dadurch Investitionen von 5 Mrd. EUR angeschoben werden“, sagte EU-Verkehrskommissarin Adina Valean.

Der Großteil des EU-Geldes soll mit 1,6 Mrd. EUR in die Eisenbahninfrastruktur fließen. Dafür kommen noch knapp 50 Mio. EUR für die Einführung des europäischen Eisenbahnleitsystems ERTMS. RB 20.7.20 (fh)