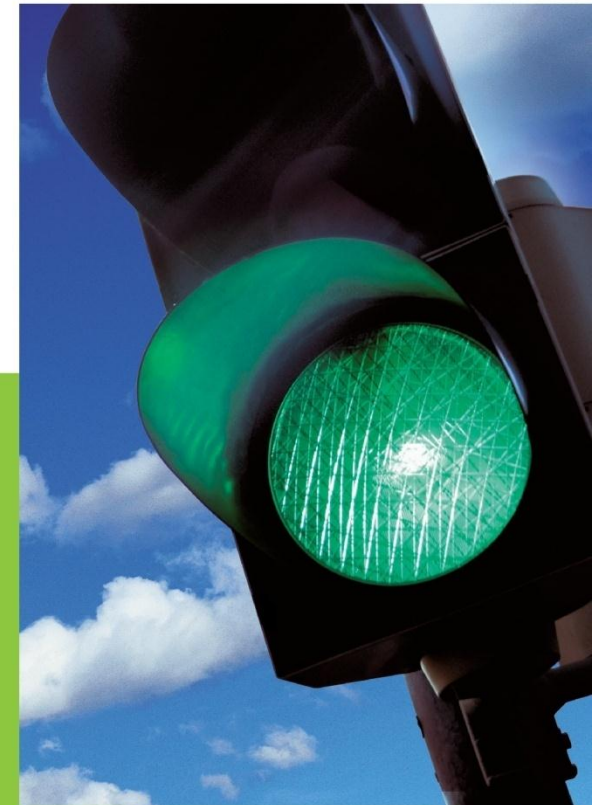




Startschuss für wirksamen Lärmschutz: Neue Maßnahmen der EU gegen Bahnlärm

Michael Cramer, MdEP

Offenburg, 16. Januar 2014





Meine Thesen

- Wir müssen dringend den Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern, um den Klimawandel zu stoppen.
- Doch diese Verlagerung kann nur gelingen, wenn wir den Bahnlärm senken.
- 2014 fällt der Startschuss für wirksamen Lärmschutz in Europa.



Verkehr und Klima

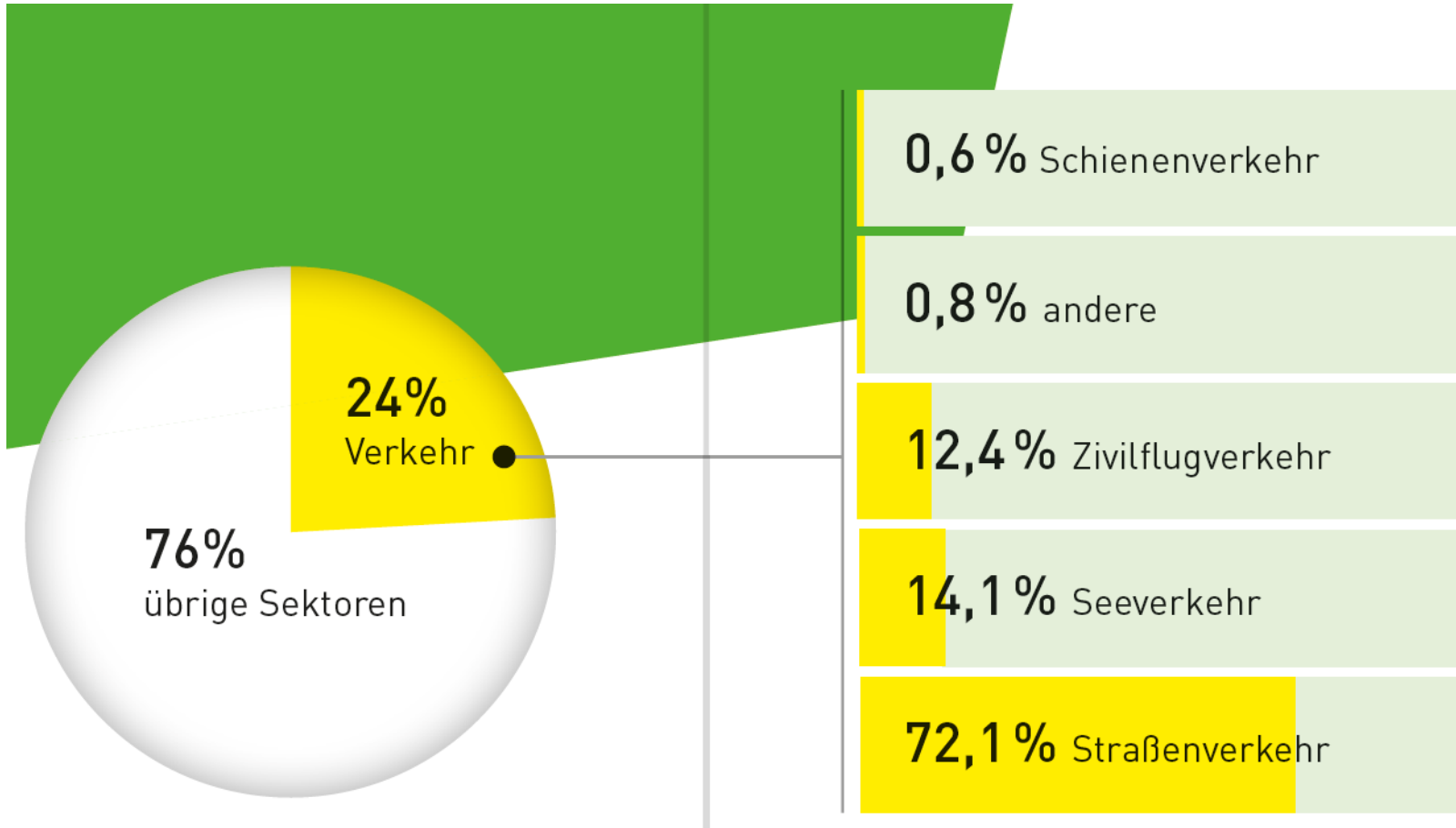
die Fakten...

- Anstieg der CO₂-Emissionen
- Kaum Verbindung von Ökonomie und Ökologie
- Straßen-, See- und Luftverkehr wächst, Schienenverkehr stagniert bzw. geht zurück
- Kein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern (Besteuerung, Infrastruktur, externe Kosten)
- Verkehrswegeplanung mit falschen Prioritäten



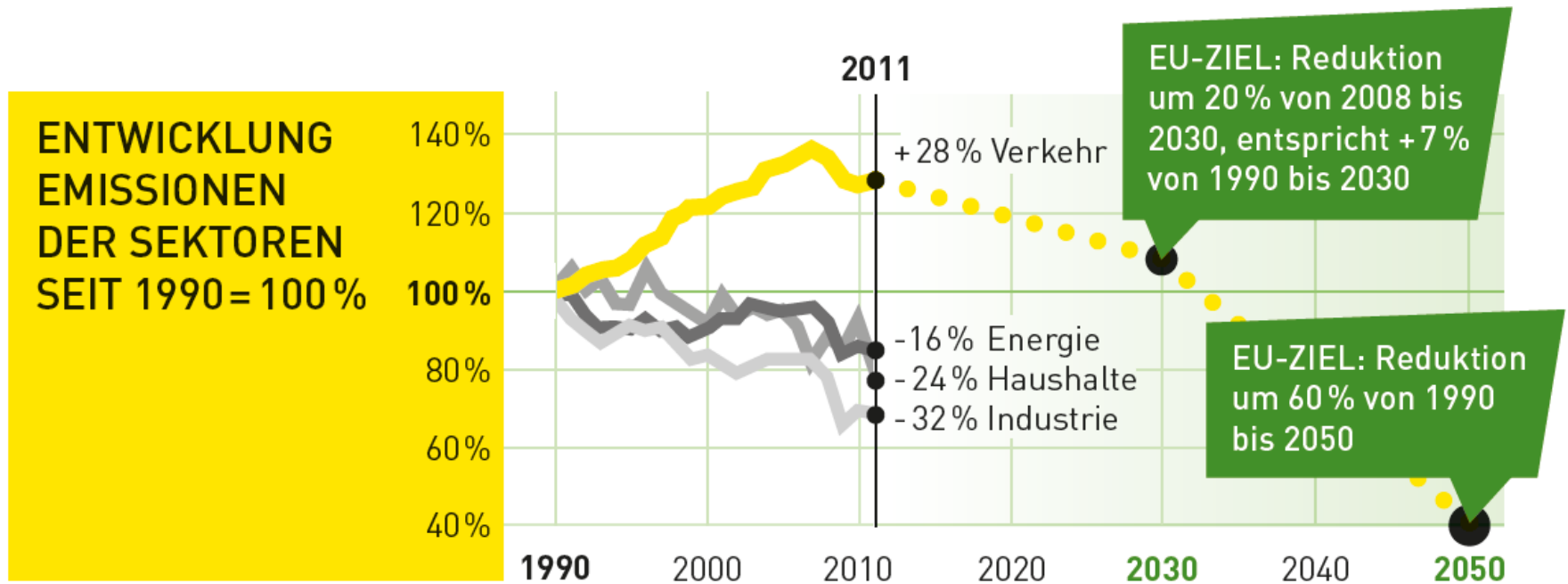


CO₂ Emissionen nach Sektoren (2011)





Entwicklung der Emissionen & Ziele der EU



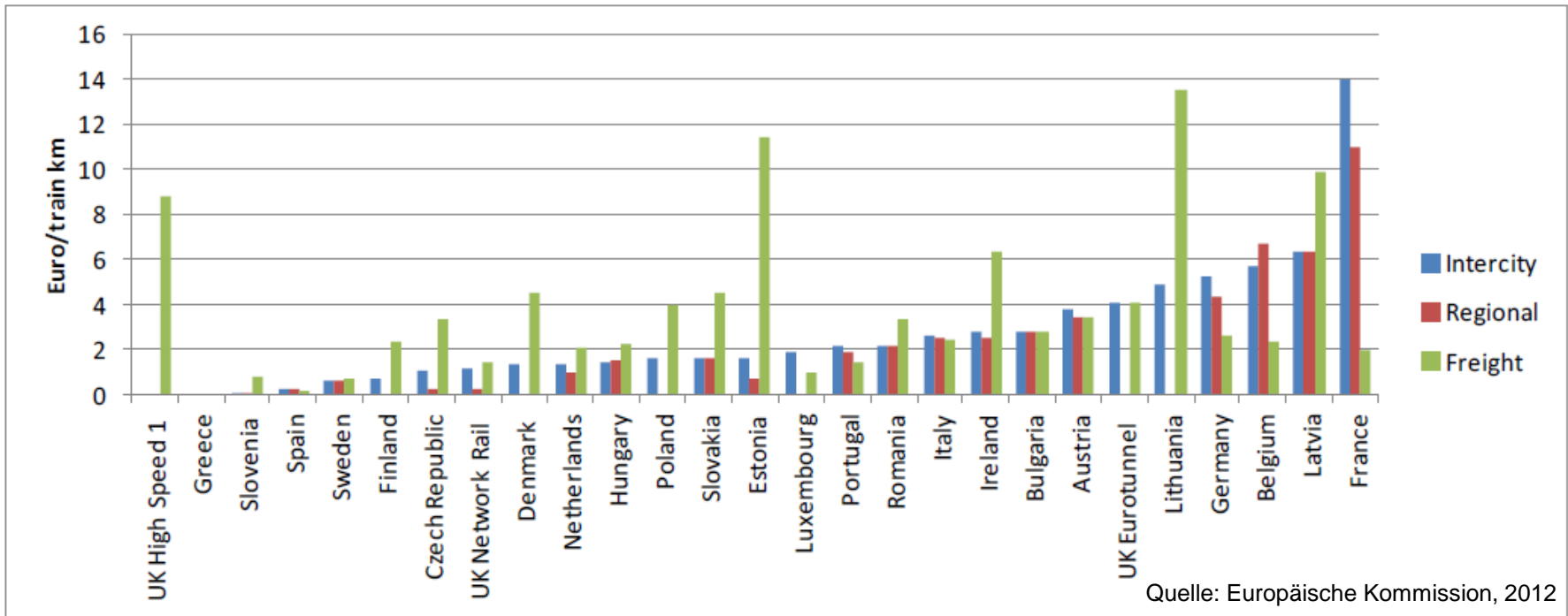


Der Grund für diese Fehlentwicklung

„Im Verkehrsbereich ist die
Marktwirtschaft außer Kraft gesetzt.“
(Johannes Ludewig, CDU)



Verpflichtende Schienenmaut in Europa



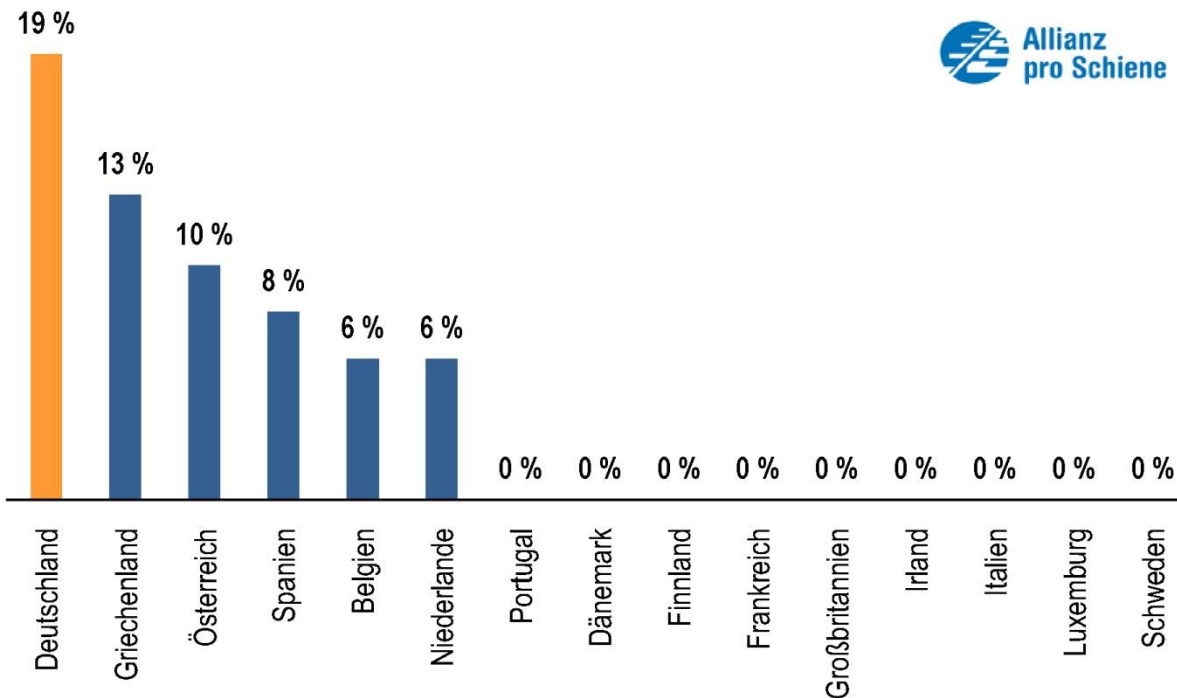
Durchschnittliche Trassenpreise in der EU in Euro pro Zugkilometer



Steuernachteile: Internationaler Schienenverkehr wird besteuert, internationale Flüge nicht

EU-Vergleich: Grenzüberschreitende Bahnfahrten nirgends so hoch besteuert wie in Deutschland

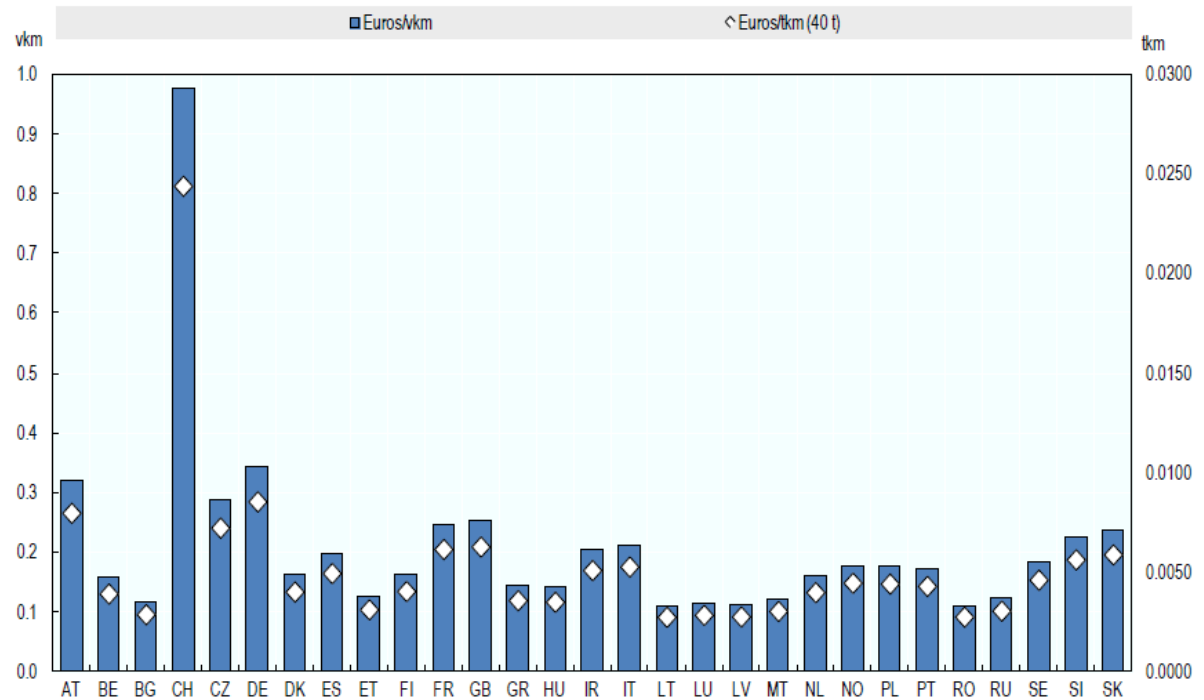
Mehrwertsteuersatz für grenzüberschreitende Fahrten im Eisenbahn Fernverkehr





Freiwillige LKW-Maut in Europa

- In der Schweiz ist die **LKW-Maut** drei Mal so hoch wie in Deutschland.
- Sie gilt zudem auf **allen Straßen** (nicht nur auf Autobahnen) und für **alle LKWs** bereits ab 3,5 t.
- Die **Kosten für die Verbraucher** stiegen nach der Einführung der Maut nur um 0,5 Prozent.



Quelle: Internationales Verkehrsforum, 2012



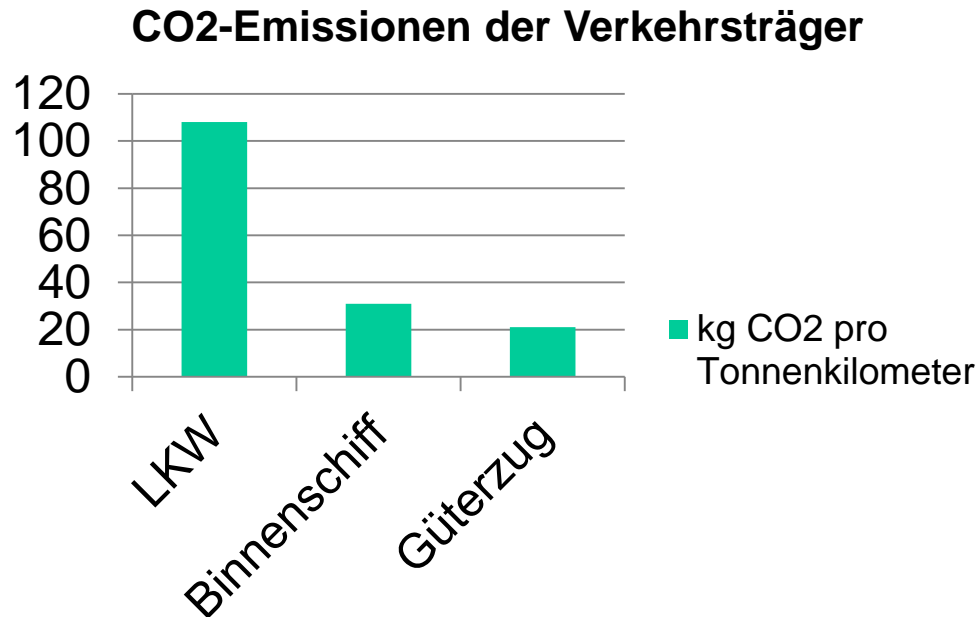
Verzerrter Wettbewerb in der Luft



- Steuersubventionen von 30 Milliarden Euro pro Jahr
- ETS: vorerst gestoppt, voraussichtlich nur EU-Luftraum, nur 15% der Zertifikate im ETS auktioniert
- Keine Maut in den Luftkorridoren (mit Ausnahme Sibiriens)
- Bei Verspätung gibt es Erstattung erst nach 3 Stunden



Die umweltfreundliche Schiene



Deshalb müssen wir dringend den Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern, um den Klimawandel zu stoppen.

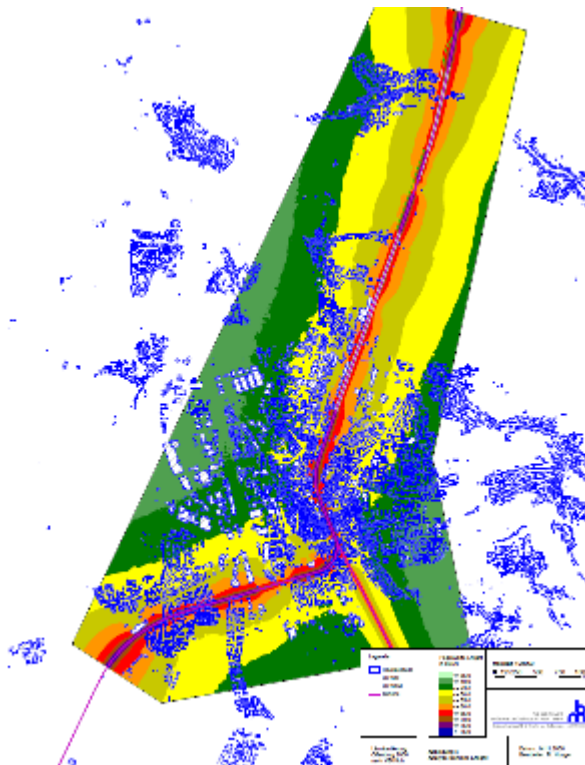


Doch die Verlagerung kann nur gelingen, wenn wir
den Bahnlärm senken.





Steigende Auslastung der Verkehrsachsen



Beispiel: Kartierung des
Bahnlärms in Offenburg

- Der Schienengüterverkehr steigt auf den europäischen Korridoren
- Besonders auf dem wichtigsten Korridor Rotterdam-Genua
- Die Lärmfrage stellt sich im Rheintal in besonderem Maße



Lärm bedroht die Gesundheit



- Weltgesundheitsorganisation (WHO): Lärm ist gesundheitsschädlich
- WHO: Verlust von jährlich bis zu 1,6 Mio. gesunden Lebensjahren durch Verkehrslärm in der EU
- ab 60-70 db: gesundheitsschädlich, ab 80-90 db sehr schädlich
(Güterzug: 85-90 db aus 25 m Entfernung)
- EU-Kommission: etwa 10 % der EU-Bevölkerung sind Geräuschpegeln oberhalb des Schwellenwerts ausgesetzt



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

2014 ist der Startschuss für
wirksamen Lärmschutz in Europa!



Späte Einsicht: EU nimmt Lärm mittlerweile ernst

- Seit 2002: Richtlinie über Umgebungslärm (2002/49/EG)
- Seit „Weißbuch Verkehr“ (2011): Lärm als ernstes Problem anerkannt
- EU-Dimension: 50% des Schienengüterverkehrs sind grenzüberschreitend
- Elemente der Richtlinie:
 - Erstellung von Lärmkarten & Aktionsplänen
 - Information & Konsultation
 - Schwerpunkt: lokale Lärmschwerpunkte
 - Übergeordnete Strategie der Lärmreduzierung **an der Quelle**



Konkrete Fortschritte in der EU (Teil I)

- Seit 2012: Lärm kann bei Trassenpreisen angerechnet werden
- Fortentwicklung der Grenzwerte für **neue** Waggon („TSI Noise“)
- Erprobung & Zulassung der LL-Sohle
(rund 10 dB weniger, 1.700 EUR pro Waggon)
- Ausbau von ERTMS („Motorbremse“ möglich)



Konkrete Fortschritte in der EU (Teil II)

- **Grüner Erfolg:** Konzentration auf Reduzierung an der Quelle bei „**Connecting Europe Facility**“
 - Ko-Finanzierung für Nachrüstung von Waggons mit leisen Bremsblocks
 - Bis zu **20%** der Umrüstkosten trägt EU
 - Insgesamt bis zu **260 Mio. Euro** von 2014-2020
 - Nachrüstungsbedarf: ca. 650 000 Waggons in EU = 1,1 Mrd. Euro
 - Bedarf für Lärmschutzwände bei TEN-T: 10 Mrd. Euro









Was ist 2014 zu tun?

- EU-Mittel abrufen:
 - Kommission wird zur Einreichung von Vorschlägen aufrufen
 - Bundesregierung und Unternehmen müssen sich vorbereiten
 - Kombination mit lärmabhängigen Trassenpreisen (Spreizung!)
- Klaren Zeitplan für Verschärfung der Lärmvorgaben
 - Abschaffung des „Schienenbonus“ vereinbart
 - Beispiel Schweiz: Verbote lauter Waggons
- Infrastruktur in den Blick nehmen:
 - Unterhaltsanforderungen in technische Vorgaben (TSI): Schleifen, Gleisbett
 - Technologien zur Dämpfung an der Schiene: Absorber, niedrige Wände am Gleis, etc.





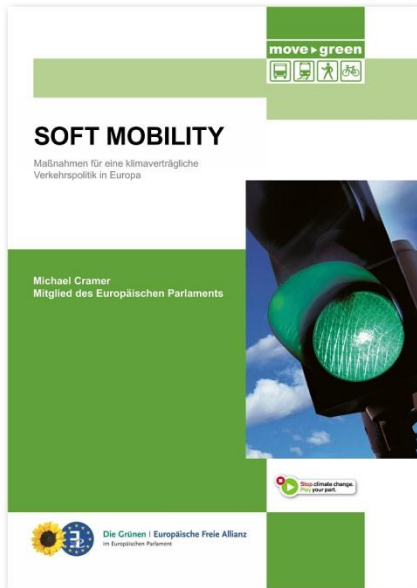
Zwischenbilanz: grünes Lärmschutzpaket

- 1) Ausreichende Gesamtfinanzierung für Schienenprojekte sicherstellen 
- 2) Ko-Finanzierung auch für das rollende Material 
- 3) Bei Ko-Finanzierung von Infrastruktur auch Kriterien für den Zustand definieren 
- 4) Trassenführung auch am Lärmschutz ausrichten 
- 5) Lärmbezogene Trassenpreise 
- 6) Tochter-Richtlinie für Lärmgrenzwerte im Bahnverkehr 



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Soft Mobility 2. Auflage

Maßnahmen für eine klimaverträgliche Verkehrspolitik in Europa

46 Seiten, 9 Tabellen
und 15 Abbildungen

Interessiert an regelmäßigen Informationen zur europäischen Verkehrspolitik?
Abonnieren Sie meinen **Newsletter** unter: www.michael-cramer.eu