

## **Wahlprüfsteine zur Europawahl**

*1. Da der Luftverkehr das klimaschädlichste Verkehrsmittel ist: Was schlagen Sie vor, um mehr Menschen dazu zu bringen, für Reisen in der EU bis zu 1.000 km Züge statt Flugzeuge zu benutzen, und welche Rolle sollten Nachtzüge in diesem Zusammenhang spielen?*

Wir brauchen eine Verlagerung auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger und eine verkehrsübergreifende Finanzierung. Dafür muss die Schiene finanziell und vor allem auch politisch vor die Straße gestellt werden. Unser Ziel ist es die Zahl der Fahrgäste – mit der Einführung des Deutschlandtaktes bis 2030 – zu verdoppeln und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu holen. Wichtig ist: Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben – nur so können wir die Menschen dazu bewegen vom Billigflieger auf die Bahn umzusteigen. Dazu müssen wir Wettbewerbsnachteile der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern beseitigen, Rahmenbedingung verbessern und mehr in die Schiene investieren.

*2. Was werden Sie tun, um die Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Fernverkehrsträgern zu verbessern. Oder würden Sie den klimafreundlicheren Verkehrsträgern bessere Bedingungen verschaffen - und wie?*

Ziel der Politik muss es sein gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen. Durch die hohen Strom- und Trassenpreisen (Schiene) aber auch durch die Absenkung der Lkw-Maut pro Kilometer und die fehlende Straßenmaut bei Fernbussen haben wir im Schienenverkehr ungleiche Wettbewerbsbedingungen. Die SPD fordert deshalb die Trassen- und Strompreise signifikant abzusenken. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass alle Verkehrsträger sinnvoll eingesetzt werden und bis 2050 ein hochwertiges, für alle nutzbares klimaneutrales und sozialverträgliches Verkehrssystem erreicht wird.

*3. Wie beurteilen Sie den Erfolg der bisherigen EU-Politik der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes als Weg zu guten nationalen und grenzüberschreitenden Zugverbindungen? Unterstützen Sie diese Richtlinie, oder planen Sie die Einführung einer Alternative?*

Seit dem ersten Eisenbahnpalet im Jahr 1991 sind große Schritte vorwärts in Richtung eines gemeinsamen Europäischen Eisenbahnmarktes gelungen, insbesondere in Hinblick auf die Netzöffnung. Das Ziel, ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum, ist allerdings bis heute nicht umgesetzt. Vor allem die unvollendete technische Harmonisierung des europäischen Verkehrsmarktes, insbesondere die Einführung des einheitlichen europäischen Zug- und Leitsystems ETCS stellt derzeit noch ein wesentliches Hemmnis dar. Ziel muss es sein, gemeinsame Standards und Schnittstellen für die bestehenden Systeme zu schaffen, die Marktöffnung für den Schienenverkehr in Europa weiter voranzutreiben und die institutionelle Verwaltung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zu stärken. Wir brauchen ein klares politisches Bekenntnis zur Förderung des Schienenverkehrs - in Deutschland und Europa.

*4. Es gibt Ideen für ein europaweit vernetztes grenzüberschreitendes Tag- und Nachtzugnetz (z.B. den "LunaLiner") als Alternative zu Kurz- und Mittelstreckenflügen. Was halten Sie von diesen Plänen; und falls Sie sie unterstützen: Was würden Sie tun, um sie umzusetzen?*

Dass der Nachtzugverkehr in Deutschland eingestellt wurde ist sehr zu bedauern. Immerhin konnten dank der Kooperation mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) einige Verbindungen des Nachtzugverkehrs erhalten werden. Eine verstärkte grenzüberschreitende Kooperation innerhalb Europas ist sehr zu begrüßen. Dafür müssen die europäischen Eisenbahnen stärker zusammenarbeiten. Denn der Betrieb des Netzes hängt maßgeblich von der Kooperationsbereitschaft der Nachbarbahnen sowie der Höhe der Trassenpreise in den Ländern ab. Deshalb fordern wir eine signifikante Absenkung der Trassenpreise – nur so können wir den Kundinnen und Kunden ein attraktives Reiseangebot machen.

*5. Der Europäische Rechnungshof bezeichnet das europäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz als "ineffektives Patchwork", das nicht zu guten Verbindungen auf EU-Ebene führt (siehe Bericht Nr. 19 des Europäischen Rechnungshofs). Was haben Sie vor, um diese Situation zu verbessern?*

Ziel des europäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetzes ist es, mehr Verkehr, vor allem Güterverkehr, von der Straße auf die Schiene zu verlagern und schnellere, effizientere Verbindungen zu schaffen. Die Kommission teilt die vom Europäischen Rechnungshof geäußerten Sorgen und arbeitet an Lösungsansätzen. Dank der Bestimmungen des vierten Eisenbahnpakets hat die Europäische Eisenbahagentur bereits mit dem Abbau von Hindernisse in Form von über 11 000 nationalen Vorschriften begonnen. Dies ist begrüßen. Fest steht: Für die gezielte Umsetzung von Bauprojekten auf europäischen Schnellfahrtstrecken, wie dem Brenner-Basis-Tunnel, hat die Wirtschaftlichkeit höchste Priorität. Letztere muss durch stichhaltige und belastbare Zahlen und Verkehrsschätzungen eindeutig nachgewiesen werden. Auch die Bevölkerung vor Ort sollte künftig in Form von Bürgerdialogen mehr in Planungsprozesse einbezogen werden – dies wurde in den vergangenen Jahren vernachlässigt. Wir brauchen grenzüberschreitende Verkehrskonzepte, um die Verkehrsbelastungen für die Bevölkerung zu reduzieren. Dies darf aber nicht auf Kosten falscher Verkehrsprognosen und unnötigem Verbrauch von Fläche und Natur geschehen.

*6. In jüngster Zeit wurden die Rechte der Eisenbahnreisenden in der EU diskutiert. Wie beurteilen Sie die Zukunft der Fahrgastrechte im Schienenverkehr und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln? Dies betrifft insbesondere grenzüberschreitende Fahrten und eine Reisekette mit zwei oder mehr Betreibern. Sollte es Betreibern erlaubt sein, eine Entschädigung abzulehnen, wenn eine Fahrt aufgrund von "außergewöhnlichen Umständen" ausfällt oder mit großer Verspätung durchgeführt wird; und wenn ja, wie sind "außergewöhnliche Umstände" zu definieren?*

Qualität und Pünktlichkeit sind eine wichtige Voraussetzung um die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. Wenn wir unser Ziel, vermehrt Verkehr auf die Schiene zu verlagern, erreichen wollen, müssen wir auch die Fahrgastrechte der Verbraucherinnen und Verbraucher stärken. Bahnreisende müssen einen Anspruch auf pünktliche Züge haben – egal aus welchem Grund ein Zug Verspätung hat.

*7. Da das neue internationale Abkommen CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) und das EU-ETS (Emissionshandelssystem) nicht ausreichen, um die Emissionen des Luftverkehrs in den Griff zu bekommen: Welche anderen Maßnahmen sehen Sie zur Regulierung des Luftverkehrs vor (z.B. Steuern auf Kerosin, auf Tickets, Mehrwertsteuer; eine Vielfliegerabgabe; ein Moratorium für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur; ein Verbot bestimmter Flüge, z.B. Kurzstreckenflüge, ....)?*

Maßnahmen zur Regulierung des Luftverkehrs, wie die Besteuerung von Kerosin oder eine CO<sub>2</sub>-Abgabe, sind nur auf internationaler Ebene sinnvoll. Bei einem Alleingang der EU oder Deutschlands wären andere Airlines, die nicht den gleichen Belastungen unterliegen, klar im Vorteil. Unsere Priorität ist es, vermehrt Inlandsflüge auf die Schiene zu verlegen und die Flughäfen verstärkt mit anderen Verkehrsträgern zu vernetzen. Dafür sind mehr Investitionen in die Schiene sowie der Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken nötig. Verbote für bestimmte Flüge sehen wir als rechtlich problematisch.

*7.1. Wie stehen Sie zu einer EU-weiten Kerosinsteuer? Und wenn Sie sie unterstützen: Was werden Sie tun, um sie umzusetzen?*

Im Rahmen der internationalen Luftverkehrsorganisation setzen wir uns für globale Klimaschutzlösungen ein. Deshalb ziehen wir die Einführung einer Sektor übergreifenden

Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen – also ein einheitliches CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem gegenüber einer Sektor spezifischen Kerosinsteuer vor.

*7.2. Würden Sie ein generelles Verbot von Kurzstreckenflügen in der EU unterstützen?  
Wenn ja: Ab welcher Mindeststrecke sollten Flüge zugelassen werden? Wenn nein:  
Welche weiteren Maßnahmen zur Begrenzung von Kurzstreckenflügen planen Sie?*

Die Attraktivität der Bahn muss soweit ausgebaut werden, dass mehr Menschen in den Zug steigen. Dafür brauchen wir mehr Investitionen in den Netzausbau, eine Verbesserung in Qualität und Pünktlichkeit bei der Deutschen Bahn sowie bezahlbare Fahrpreise. Ein generelles Verbot von Kurzstreckenflügen ist aus unserer Sicht nicht der richtige Ansatz, um den globalen Flugverkehr klimaverträglicher zu machen. Vielmehr müssen die Anreize verändert werden. Auf der neuen Schnellfahrtstrecke zwischen München und Berlin ist das bereits gelungen – da hat die Bahn das Flugzeug als Marktführer bereits im ersten Jahr abgelöst.