

# Antworten auf die Wahlprüfsteine von Back on Track und Stay Grounded anlässlich der Europawahl 2019



## **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?**

Um die grüne europäische Mobilität zu fördern, muss Europa auf der Schiene noch mehr zusammenwachsen. Im europäischen Schienenverkehr müssen bisher oftmals Loks, Personal und Stromnetz gewechselt werden. Das kostet nicht nur Zeit, sondern macht den Zugverkehr insgesamt unattraktiver. Deshalb müssen die unterschiedlichen nationalen Schienennetze europaweit harmonisiert werden. Ein gemeinsames Schienennetz braucht gemeinsame Standards. Nur wenn die Kleinstaaterei aufhört, kann Europa mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene verlagern. Das schont das Klima und senkt die Belastung durch Lärm und Schadstoffe. Wir brauchen dazu Investitionen im transnationalen Güter- und Personenverkehr. Deshalb setzen wir uns auch für die Wiederaufnahme europäischer Nachtzüge zwischen allen Metropolen ein.

## **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?**

Wir möchten in Europa eine Mobilität, die die Umwelt und die Gesundheit schützt. Eine Mobilität, die klimaneutral, kostengünstig und für alle nutzbar ist. Das beinhaltet vor allem bessere Zugangebote. Europa braucht einen Paradigmenwechsel bei den Investitionen: Statt Milliarden in den Neubau zu stecken, muss die bröckelnde öffentliche Infrastruktur dringend saniert werden. Wir wollen, dass auch der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Dazu fordern wir die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises auf fossile Treibstoffe wie Benzin und Erdgas, damit saubere Antriebe im Verhältnis günstiger werden.

## **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?**

Dem 4. Eisenbahnpaket der EU fehlt die richtige Vision für eine solide, zukunftsgerichtete Bahnpolitik in der Europäischen Union. Es setzt einseitig auf Liberalisierung und Wettbewerb von Billiganbietern. Den Bahnkundinnen und Bahnkunden in der Europäischen Union bringen diese Vorschläge kaum Verbesserungen.

Die Ausschreibungsregeln für Bahnprojekte lassen zu viele Schlupflöcher. Noch immer schotten manchen Mitgliedstaaten ihren Markt ab, lassen ihre Unternehmen aber in anderen Ländern am Wettbewerb teilnehmen. Zu Hause werden ihnen Verträge ohne Ausschreibung direkt erteilt und andere Unternehmen ausgeschlossen. Direktvergaben müssen weiter möglich sein – aber nur für solche Unternehmen, die selbst nicht am Wettbewerb teilnehmen.

Die neuen Regeln berücksichtigen Umwelt- oder Sozialstandards viel zu wenig. Die Übernahme des Personals bei einem Betreiberwechsel ist nicht verbindlich geregelt. Es droht ein Wettbewerb nicht um das kundenfreundlichste Angebot, sondern um die geringsten Lohnkosten.

## **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?**

Wir begrüßen den Vorschlag des „Luna Liners“ und werden uns dafür einsetzen, dass weitere Bahnbetreiber wie die ÖBB Nachtzüge im europaweiten Verkehr einsetzen.

**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?**

Um die grüne europäische Mobilität zu fördern, wollen wir, dass Europa auf der Schiene zusammenwächst. Anstatt vorrangig milliardenschwere Großprojekte mit wenig europäischem Nutzen zu finanzieren, müssen europäische Fördermittel gezielt für bestehende und fehlende Abschnitte eingesetzt werden. Das europäische Eisenbahnnetz ist noch immer ein Flickenteppich mit zahlreichen Lücken an den nationalen Grenzen. Wir wollen das ändern. Das 2016 erstmals aufgelegte europäische Lückenschlussprogramm ist ein grüner Erfolg, der deutliche Verbesserungen schafft. Aber schon jetzt wird deutlich, dass die Nachfrage das Programm überfordert. Deswegen fordern wir eine Verdoppelung der Mittel. Damit schaffen wir mit wenig Aufwand einen besseren grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Davon profitieren gerade die Menschen, die alltäglich darauf angewiesen sind.

**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?**

Im europäischen Bahnverkehr setzen wir uns für verpflichtende Durchgangstickets für die gesamte Reisekette von A nach B ein. Auch wenn die Fahrt - wie oftmals bei grenzüberschreitenden Fahrten - mehrere Anbieter beinhaltet. Nur so greifen die Fahrgastrechte vollumfänglich und ist bspw. bei Anschlussverlust eine kostenlose Weiterbeförderung garantiert. Wir sind gegen die Einführung einer Ausnahmeklausel von „höherer Gewalt“. Dies würde zu einer einseitigen Rechtsunsicherheit zu Lasten der Bahnkundinnen und Bahnkunden führen. Der Flugbereich sollte uns an dieser Stelle eine Warnung sein, wo die negativen Auswirkungen einer solchen Rechtsunsicherheit zu beobachten sind.

**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, ....)?**

Der internationale Flugverkehr muss endlich gänzlich in den EU-Emissionshandel einbezogen werden, damit er seinen Beitrag zum Schutz der Atmosphäre beiträgt. Wir wollen, dass die EU sich auf internationaler Ebene für klare Klimaziele für den Flugverkehr und gegen defizitäre Regionalflughäfen einsetzt.

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

Internationale Flüge unterliegen weiter keiner Mehrwertsteuer und Kerosin wird nicht besteuert. Das wollen wir ändern. Da Steuern keine vergemeinschaftete Politik in der EU sind, werden wir uns bei den Regierungen der EU-Mitgliedstaaten für eine entsprechende Regelung einsetzen.

**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 umzusetzen?**

Wenn die Wettbewerbsvorteile des Fliegens wegfallen und Bahnfahren attraktiver wird, indem die Züge pünktlich fahren und Anschlüsse gewährleistet sind (Deutschlandtakt), kann die Bahn gegenüber dem Flugzeug ihre Vorteile ausspielen. Seitdem die Bahnverbindung zwischen Hannover und Berlin ausgebaut wurde, gibt es auf dieser Verbindung keine Direktflüge mehr. Dies gilt es fortzusetzen.