



**Antworten der
Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU)
und der Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU)
auf die Fragen von „Stay Grounded“ und „Back on Track“
zur Wahl zum Europäischen Parlament 2019
7. März 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?**

Antwort

Wir sorgen dafür, dass unsere Infrastruktur dem Wunsch der Menschen nach Mobilität entspricht. Europa soll führend bei integrierten Verkehrssystemen sein. Durch die enormen Möglichkeiten der Digitalisierung wird es künftig zur Entstehung völlig neuer Mobilitätskonzepte kommen – diese gilt es, auch im Sinne des Klimaschutzes zu nutzen. Für CDU und CSU ist dabei ein möglichst flächendeckender Schienenpersonenfernverkehr für die Attraktivität des Standorts Europas sowie für den Klimaschutz unverzichtbar.

- 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?**

Antwort

Wir setzen uns für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ein. Konkret bemühen wir uns beispielsweise um eine Senkung der Trassenpreise, um eine Kostenentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erreichen.

- 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?**

Antwort

Bei der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes setzen wir uns für einheitliche europäische Regelungen ein. Das gilt gerade für technische Bestimmungen. Die Anforderungen an Sicherheit und Qualität müssen dabei europaweit so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Außerdem müssen wir für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen. Wir begrüßen, dass ab 2020 alle Eisenbahnunternehmen in der EU das Recht erhalten, kommerzielle Schienenverkehrsdienstleistungen in der gesamten EU anzubieten.

- 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?**

Antwort

Grundsätzlich begrüßen wir die Bereitstellung eines breiten Verkehrsangebots für Reisende in ganz Europa. Dazu gehört aus unserer Sicht ein europaweit angelegtes eigenwirtschaftliches Angebot für Tag- und Nachtzüge. Wir setzen uns dafür ein, dass die unterschiedlichen nationalen Schienennetze in Europa noch enger miteinander verknüpft werden.

- 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?**

Antwort

Unser Ziel ist ein reibungsloser und qualitativ hochwertiger grenzüberschreitender Güter- und Personenverkehr für Bürger und Unternehmen. Dafür sind verschiedene Schritte notwendig. So wurden zwar die nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze ausgebaut, unterschiedliche Spurbreiten, Signalsysteme und Spannungen behindern aber weiterhin den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Deshalb setzen wir uns für die Schaffung gemeinsamer Standards („Interoperabilität“) ein auf dem Weg zu einer vollständigen technischen Harmonisierung. Zudem ist eine bessere Abstimmung der Streckenvergabe zwischen den EU-Mitgliedstaaten notwendig. Schließlich brauchen wir starke und unabhängige Regulierungsbehörden in allen EU-Ländern sowie transparente Vorschriften für die Berechnung der Trassenpreise. Die Entwicklung und den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) unterstützen wir national nicht zuletzt durch die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030.

- 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?**

Antwort

Um die Vision eines europaweiten Schienennetzes zu realisieren, müssen die unterschiedlichen nationalen Schienensysteme enger miteinander verknüpft werden. Dementsprechend müssen europaweite Standards, auch hinsichtlich der Fahrgastrechte, eingeführt werden.

- 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,)?**

Antwort

Wir setzen uns für die schnelle Realisierung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Single European Sky) ein. Dieser würde nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherheit des europäischen Luftverkehrs und seiner großen Drehkreuze stärken. Er würde gleichzeitig maßgeblich dazu beitragen, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern. Europäische Regelungen für Flughäfen (wie Bodenverkehrsdienste, Lärmschutzmaßnahmen) müssen Raum für regionale und lokale Besonderheiten lassen; Beihilferegulungen müssen auch die wirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen berücksichtigen. Wir wollen marktwirtschaftliche Instrumente für einen wirksamen und effizienten Klimaschutz verstärkt anwenden. Dazu zählt auch ein spürbares – möglichst internationales und breit angelegtes – Preissignal für die Emission von Treibhausgasen.