

Wahlprüfsteine
Back on Track / Stay Grounded
zur Europawahl 2019

Antwort der Freien Demokraten

- 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?**

Für uns Freie Demokraten ist es nicht Aufgabe der Politik, den Bürgerinnen und Bürgern vorzuschreiben, welche Verkehrsträger sie für welche Strecke nutzen sollen. Vielmehr gilt es, die Wettbewerbsfähigkeit aller Verkehrsträger gleichermaßen zu stärken und die Bürgerinnen und Bürger selber darüber entscheiden zu lassen, welches der für sie und ihre Bedürfnisse effizienteste Verkehrsträger ist.

- 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?**

Im Gegensatz zu den Luft- und Straßenverkehrsträgern gibt es im Schienenpersonenverkehr noch immer zu wenig Wettbewerb. So ist in einigen Ländern der EU, trotz einiger Schritte zur Deregulierung, der Personenverkehrsmarkt dem Wettbewerb weiterhin verschlossen. Auch grenzüberschreitende Verkehre finden nicht in dem Umfang statt, wie es sein könnte. Dieses ist aber nur mit vereinheitlichten technischen Standards möglich. Noch heute wartet das einheitlich Zugsicherungssystem ETCS auf eine EU-weite Umsetzung, sodass teilweise noch immer Schienenfahrzeuge an der Grenze komplett ausgetauscht werden müssen. Mehr Wettbewerb und durchgängige grenzüberschreitende Verbindungen würden zu besseren Preisen und attraktiveren Verbindungen für die Kunden sorgen und die Attraktivität des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern deutlich erhöhen.

- 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?**

Die bisherigen Maßnahmen zur Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs haben insbesondere für den Schienengüterverkehr eine ganze Reihe von Verbesserungen gebracht, was sich auch an den stark angewachsenen Gütermengen ablesen lässt. Ebenso konnten technische Standards definiert werden, die es allerdings jetzt zügig umzusetzen gilt. Der große Schwachpunkt bleibt der Personenver-

kehr. Hier ist es den einzelnen Staaten gelungen, ihre noch zum Teil in Staatshand gehaltenen Bahnen vor dem Wettbewerb zu schützen. Dieses zu ändern muss das wichtigste Ziel weiterer Reformschritte sein. Nur wenn es im gesamten europäischen Eisenbahnraum einen fairen Wettbewerb gibt, kann das System Schiene in Gänze davon profitieren.

- 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?**

Wenn sich private Anbieter finden, die ein eigenwirtschaftliches und attraktives Angebot mit Nachtzügen betreiben wollen und können, so ist dieses zu begrüßen. Aufgabe der Politik ist es dann, einen diskriminierungsfreien Marktzugang zu ermöglichen und gleiche Rahmenbedingungen bezüglich Wettbewerb und technische Standards zu setzen.

- 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?**

Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz funktioniert nur, wenn in allen Ländern die gleichen technischen Standards gelten und auch eingebaut sind und wenn es im gesamten europäischen Eisenbahnraum einen offenen Marktzugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt.

- 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?**

Wir Freie Demokraten setzen uns für eine Stärkung und vor allem Vereinfachung bei der Durchsetzung von Fahrgastrechten ein. Zukünftig müssen auch digitale und damit schnellere Abwicklung von Ansprüchen möglich sein. Bei jeder Reiseform muss der Verbraucher besser bei der Geltendmachung seiner Ansprüche unterstützt werden. Das kann zum Beispiel durch die Inanspruchnahme von entsprechend spezialisierten Legal-Tech Angeboten sein. In Bezug auf außergewöhnliche Umstände dürfen sich Unternehmen nicht bei jedem Zwischenfall einer Haftung entziehen können, Unternehmen sollten aber auch nicht für alle unbeherrschbaren und unvorhersehbaren Umstände haften müssen. Die Auslegung, ob die im Einzelfall vorliegenden Umstände als außergewöhnlich anzusehen sind, sollte eng sein und das Unternehmen steht hier natürlich in der Beweispflicht.

- 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,)?**

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

Wir Freie Demokraten begrüßen die Einbindung des Flugverkehrs in den EU-ETS und lehnen darüberhinausgehende Regulierungen und Abgaben ab. Der ETS sorgt dafür, dass die Klimaschutzziele der in ihn eingebundenen Wirtschaftsbereiche kostenminimal erreicht werden. Darin liegt für uns Freie Demokraten gerade der Vorteil des Emissionshandels. Zusätzliche Instrumente würden dagegen die über Wirtschaftsbereiche hinausgehende Kostenminimierung behindern. Für uns ist es wichtig, dass zuerst die Vermeidung von Treibhausgasen dort vorgenommen wird, wo sie am kostengünstigsten zu erreichen ist. Das muss nicht unbedingt im Luftverkehr sein. Auf jeden Fall bewirkt die Überwälzung des Zertifikatspreises in die Flugpreise auch eine Lenkungswirkung bei der Nachfrage nach Flugreisen.

**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?**

Wir Freie Demokraten unterstützen ein generelles Verbot von Kurzstreckenflügen nicht. EU-interne Flüge sind bereits vollumfänglich in dem ETS integriert und leisten damit ihren Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele. Dementsprechend würden weniger Flüge auch nicht zu einer Minderung von THG-Emissionen führen, da die freiwerdenden Zertifikate in anderen Bereichen Emissionen erlauben würden. Entsprechend befürworten wir auch keine weiteren Maßnahmen zur Begrenzung von Kurzstreckenflügen.