






Antworten* der 2009-14 im Europäischen Parlament vertretenen Parteien auf die VDV-Wahlprüfsteine zur Europawahl 2014

 Die Verkehrs- unternehmen	 				
<p>Allgemein: Welche Bedeutung hat der Öffentliche Personenverkehr mit Bahnen und Bussen für Mensch, Umwelt und Wirtschaft?</p>	<p>CDU/CSU: „Ein gut funktionierender öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für die Menschen im Alltag von enormer Bedeutung – in den Großstädten wie auf dem Land. Busse und Bahnen sind tragende Säulen des öffentlichen Nahverkehrsystems. Der ÖPNV trägt wesentlich dazu bei, dass die Menschen in unseren Städten und im ländlichen Raum gleichermaßen mobil sind und leistet einen ebenso wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. (...) Ohne einen effizienten ÖPNV bzw. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) lassen sich die verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen der heutigen Zeit nicht bewältigen. (...)“ CDU: „Wir unterstützen ein Miteinander der verschiedenen Verkehrssysteme. Ziele in der Stadt müssen zu Fuß, per Auto, per</p>	<p>SPD: „Am Aufbau und an der Fortentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs war und ist die SPD entscheidend beteiligt. Wir können zusammen mit den Unternehmen und ihren Beschäftigten stolz sein auf das hohe Leistungs- und Qualitätsniveau, das in der Europäischen Union beispielgebend ist. Millionen von Bürgerinnen und Bürgern profitieren tagtäglich von den Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs, der auch zu einem wichtigen Standortfaktor für unsere Wirtschaft und Industrie geworden ist. Und von den Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzzvorteilen des öffentlichen Verkehrs brauchen wir niemanden mehr zu überzeugen.“</p>	<p>B ´ 90/Die Grünen: „Der Öffentliche Personenverkehr ist unverzichtbar, um allen Europäerinnen und Europäern die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen – und das auf saubere, sichere und bezahlbare Weise. Zugleich trägt er zur nachhaltigen Entwicklung der Wirtschaft vor Ort bei und bietet nicht zu verlagernde Jobs. Und nicht zuletzt ist er ein wichtiger Standortfaktor: Die attraktivsten Städte Europas zeichnen sich ausnahmslos auch durch ein gutes Angebot im Öffentlichen Personenverkehr aus.“</p>	<p>FDP: „Ein gut funktionierendes öffentliches Nahverkehrssystem ist wichtig, für die Lebensqualität und Mobilität der Bürger und Arbeitnehmer sowie zur Einsparung von CO2 im Stadtverkehr.“</p>	<p>Die Linke: „Ein funktionsfähiger, barrierefreier und attraktiver ÖPNV ist aus unserer Sicht die Voraussetzung, um die Grundversorgung der Menschen mit Mobilität zu gewährleisten. Wir setzen uns deswegen für eine sehr viel größere Bedeutung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr und für ein Ende der Bevorzugung des Autoverkehrs insbesondere in Städten ein. Dies ist aus unserer Sicht nicht nur eine Notwendigkeit in Hinblick auf das Klima und die Umwelt, sondern auch eine soziale Pflicht. Zum einen kann nur mit einem flächendeckenden Angebot Mobilität für alle gewährleistet werden, zum anderen werden damit Ungleichgewichte abgebaut: Während Menschen mit höherem Einkommen sehr viel mehr Verkehr verursachen, leiden</p>

* Bei den dargestellten Antworten handelt es sich zum Teil um Kurzfassungen. Die vollständigen Antworten können über das VDV-Europabüro bezogen werden: stienen@vdv.de / Tel. +32-2-663 66 33

	<p>Rad und mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erreichbar sein. Wichtig ist uns auch die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum, damit die Regionen weiterhin als Wohnort für Familien und als Standort für Unternehmen attraktiv sind. (...) Unser Ziel ist eine nachhaltige Mobilitätskultur und eine nutzerfreundliche Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel.“ CSU: „Mit der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs wurde zudem eine zusätzliche attraktive Reisemöglichkeit geschaffen.“</p>				<p>Menschen mit niedrigem Einkommen deutlich stärker darunter, weil sie eher an großen Straßen oder unter Einflugschneisen wohnen. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes hingegen sind in jeder Hinsicht sehr viel schonender. Deswegen wollen wir das Angebot des öffentlichen Verkehrs kontinuierlich ausbauen und es qualitativ deutlich verbessern. Die Investitionen in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur wollen wir ebenso ausweiten wie die Zuschüsse für die Verkehrsangebote.“</p>
<p>Subsidiarität: Sollte es Ihrer Meinung nach auch weiterhin in den Verantwortungsbereich der Behörden in den Mitgliedstaaten fallen, den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Art der Vergabe in ihrem Gebiet festzulegen?</p>	<p>CDU/CSU: „Das bisherige System des ÖPNV, wie es in Deutschland praktiziert wird, hat sich bewährt. Die Rahmenbedingungen dafür wollen wir erhalten. (...) Auf welche Weise der jeweilige Bedarf kostengünstig und effizient gedeckt werden kann, wird daher auch künftig am besten vor Ort entschieden. (...) Nicht jede Aufgabe in Europa ist auch eine Aufgabe für Europa. Europa muss sich auf die Aufgaben konzentrieren, die nur gesamteuropäisch bewältigt werden können. (...) Die CDU/CSU macht sich für die konsequente Einhaltung</p>	<p>SPD: „Die Europäische Kommission wollte ursprünglich den ÖPNV ausnahmslos dem öffentlichen Ausschreibungsrecht unterwerfen. Gegen diese neoliberale und bürgerfeindliche Verkehrspolitik haben wir uns zusammen mit dem VDV, den kommunalen Spitzenverbänden und den Gewerkschaften erfolgreich gewehrt. Gerade der ÖPNV ist für uns öffentliche Daseinsvorsorge, die Städte und Kommunen am besten selbst regeln können. Wir wollen, dass sich die EU auch künftig an das Prinzip</p>	<p>B ´ 90/Die Grünen: „Die lokalen und regionalen Behörden kennen die Herausforderungen vor Ort am besten und sollten deshalb weiterhin gemäß dem Prinzip der Subsidiarität für die Festlegung und Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verantwortlich sein. Jedoch gebietet es eine wohlverstandene Subsidiarität zugleich auch, dass die europäische Ebene klare und faire Vergaberegeln festlegt und durchsetzt. Insbesondere muss der Grundsatz der Reziprozität gewahrt werden: Unternehmen, die auf</p>	<p>FDP: „Als Liberale haben wir die Vorschläge der Kommission zur Überarbeitung der Verordnung 1370/2007 unterstützt, um die Direktvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten weiter einzuschränken und die Ausschreibungspflicht auszuweiten.“</p>	<p>Die Linke: „Die Verantwortung für die Festlegung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie der Art der Vergabe soll bei den Behörden des Mitgliedsstaates liegen. Entscheidend für die Verkehrsunternehmen wie die Aufgabenträger ist eine Rechtssicherheit bei der Abgrenzung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und kommerziellen Verkehren (...). Wir haben uns bei der nationalen Rechtsanpassung dafür eingesetzt, dass Direktvergaben insbesondere an kommunale</p>

	des Subsidiaritätsprinzips stark.“	der kommunalen Selbstentscheidung über die Erbringung öffentlicher Aufgaben hält. Das entspricht auch dem Willen unserer Bürgerinnen und Bürger.“	ihrem Heimatmarkt nicht im Wettbewerb stehen, muss die Teilnahme an wettbewerblichen Verfahren andernorts untersagt werden.“		Eigenbetriebe möglich sind und es grundsätzlich keine vorrangig kommerziellen Verkehre geben soll. Das werden wir auch weiterhin tun.“
Kommunalwirtschaftlicher Querverbund: Der Querverbund innerhalb der kommunalen Versorgungs- und Verkehrswirtschaft ist eine zentrale Finanzierungsquelle des Öffentlichen Nahverkehrs. Werden Sie sich in Europa für den Fortbestand des kommunalwirtschaftlichen Querverbundes einsetzen?	CDU/CSU: „Die in Deutschland historisch gewachsene und erfolgreiche kommunale Selbstverwaltung (...) umfasst insbesondere den für unser Gemeinwesen unverzichtbaren Bereich einer flächendeckenden qualitativ hochwertigen Daseinsvorsorge (...). Der kommunalwirtschaftliche Querverbund trägt durch seine zahlreichen Synergieeffekte wesentlich dazu bei, dass die deutschen Kommunen ihren Bürgerinnen und Bürgern (...) zahlreiche Leistungen in gewohnt hohem Standard anbieten können. Dazu gehört z.B. auch das Angebot regelmäßiger innerstädtischer oder regionaler Verkehrsverbindungen, die wegen geringerer Auslastung zwar unwirtschaftlich, aber für die Anwohner unverzichtbar sind. Die Kommunen müssen die flächendeckende öffentliche Daseinsvorsorge auch künftig in gewohnt hoher Qualität anbieten können. (...)“	SPD: „Wer den kommunalwirtschaftlichen Querverbund angreift, will im Kern die öffentliche Daseinsvorsorge beseitigen und redet der Privatisierung des ÖPNV sowie der kommunalen Energie- und Wasserversorgung das Wort. Das ist nicht unsere Politik. Wir haben und werden uns auch künftig klar und entschlossen gegen derartige Vorhaben der Europäischen Kommission stellen.“	B ´ 90/Die Grünen: „Der Querverbund innerhalb der kommunalen Versorgungs- und Verkehrswirtschaft sollte fortbestehen dürfen, sofern geltende Wettbewerbsregeln eingehalten werden.“	FDP: „Die FDP im Europaparlament unterstützt den kommunalen Querverbund, nicht aber die Quersubventionierung zwischen Dienstleistungen, die privatisiert sind, und solchen, die öffentliche Aufgabe sind. Hier sollte es innerhalb des Querverbunds eine getrennte Bilanzierung geben.“	Die Linke: „Der im Körperschaftssteuergesetz geregelte kommunalwirtschaftliche Querverbund ist nach Auffassung der LINKEN für die Finanzierung der Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge unverzichtbar und hat sich in der Praxis bewährt. Wir werden uns daher dafür einsetzen, dass der kommunalwirtschaftliche Querverbund nicht durch europäische Rechtsakte gefährdet wird.“

	<p>CSU: „Ein zentralistischer Durchgriff europäischer Apparate auf Bayern und seine Kommunen ist mit unserem föderalen und freiheitlichen Selbstverständnis nicht vereinbar.“</p>				
<p>Zugang zum Schienennetz: Wie sollte in der Europäischen Union ein effektiver Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die jeweiligen Schienennetze sichergestellt werden?</p>	<p>CDU/CSU: „Der Schienenverkehr ist ein wesentliches Rückgrat unseres Verkehrssystems. (...) Wir setzen uns für eine wettbewerbsorientierte, unbürokratische und einheitliche Eisenbahnregulierung ein, die den Zugang zu Schienenwegen und Bahnhöfen regelt, eine sachgerechte Entgeltregulierung sicherstellt und zugleich die Missbrauchskontrolle durch die Bundesnetzagentur umfasst. Zudem ist eine bessere Abstimmung der Streckenvergabe durch die EU-Mitgliedstaaten notwendig. Schließlich brauchen wir starke und unabhängige Regulierungsbehörden in allen EU-Ländern sowie transparente Vorschriften für die Berechnung der Trassenpreise. Das Vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission werden wir konstruktiv begleiten und umsetzen, um den Wettbewerb in Europa zu stärken und grenzüber-</p>	<p>SPD: „Die Europäische Kommission verfolgt mit dem 4. Eisenbahnpaket einen neoliberalen Ansatz, den wir Sozialdemokraten nicht unterstützen. Wir wollen keine Privatisierung der Deutschen Bahn. Im Gegenteil: Der verkehrspolitische Ansatz des Holding-Modells für die Bahn hat sich bewährt. Viel wichtiger um einen effektiven Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten, sind aus unserer Sicht starke Regulierungsstellen in ganz Europa, die über ausreichend Kompetenzen verfügen.“</p>	<p>B´ 90/Die Grünen: „Ein fairer Zugang zu dem aus öffentlichen Mitteln finanzierten Schienennetz sollte durch eine Entflechtung der integrierten Bahnkonzerne und eine strenge Regulierung des Sektors erreicht werden. So gilt es, eine Zweckentfremdung von öffentlichen Geldern und den Einnahmen aus der Infrastruktur vollständig zu unterbinden. Zudem müssen den Regulierungsstellen zusätzliche Kompetenzen und Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, um diskriminierende Praktiken zu verhindern.“</p>	<p>FDP: „Als Liberale haben wir beim 4. Eisenbahnpaket die Vorschläge der Kommission zur Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur unterstützt. Alle Kernfunktionen des Schienennetzes sollten vom Infrastrukturbetreiber kontrolliert werden. Grundsätzlich glauben wir aber, dass die institutionelle Trennung die einfachste und transparenteste Art ist, die notwendige Unabhängigkeit zwischen Infrastrukturbetreiber und Verkehrsleistungen zu erreichen.“</p>	<p>Die Linke: „Wir stehen der Idee eines Wettbewerbs im Schienenverkehr und der damit notwendigerweise verbundenen Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn bekanntlich kritisch gegenüber. Zahlreiche Studien belegen, dass eine solche Trennung erhebliche Mehrkosten verursacht, Abstimmungsprozesse und Innovationen erschwert und schlimmstenfalls sogar Abstriche bei der Sicherheit verursacht. Daher sehen wir die Bestrebungen der EU für eine immer weitergehende Trennung sehr kritisch und setzen uns stattdessen für integrierte, am Gemeinwohl orientierte Bahnunternehmen in öffentlicher Hand ein. Statt eines europaweiten Wettbewerbs zwischen den Bahnunternehmen halten wir eine Kooperation zwischen den Unternehmen, wie sie auch früher der Normalfall war, für sehr viel zielführender. (...) Dennoch ist es aus unserer Sicht zu fördern,</p>

	schreitende Schienen- verkehre ohne technische oder rechtliche Hürden zu ermöglichen.“				dass auch andere Bahn- unternehmen im Personen- und Güterverkehr freie Kapazitäten auf den Netzen nutzen können, und dafür muss ein diskriminierungs- freier Zugang mit bezahlba- ren Trassen- und Stations- entgelten gewährleistet werden. Für eine solche Gewährleistung ist aus unserer Sicht eine effektive politische Steuerung der Bahn unerlässlich und wäre sehr viel sinnvoller als immer neue Gesetze und Regularien zum Unterbinden von Diskriminierungen, die aus falschen Anreizen der jeweiligen Bahnunterneh- men resultieren.“
Schielenlärm: Welche Maßnah- men können Sie sich von Seiten der EU zu einer Lösung des Schienen- lärmproblems vorstellen?	CDU/CSU: „Lärm schadet der Gesundheit und kostet Lebensqualität, deshalb unterstützen wir Maßnah- men, die eine deutliche Reduzierung des jetzigen Lärmniveaus erreichen. (...) Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschland- weit halbieren. Die Lärm- minderung an der Quelle, d. h. an den Schienenfahr- zeugen selbst, steht dabei im Vordergrund und wird durch Infrastrukturmaßnahmen sowie aktiven und passiven Schallschutz ergänzt. Wir setzen uns deshalb für einen	SPD: „Die Bekämpfung des Schienenlärms ist maßgeblich, wenn wir auch künftig die Akzeptanz in der Bevölkerung für unseren Ansatz "Mehr Güter auf die Bahn" halten wollen. Wir Sozialisten und Sozial- demokraten haben u. a. sichergestellt, dass für die Bekämpfung des Schienen- lärms rd. 260 Mio. € aus dem EU-Haushalt (Fazilität «Connecting Europe») für die Nachrüstung lauter Güter- waggons bereit gestellt werden. Im Koalitionsvertrag vom 27.	B ´ 90/Die Grünen: „Der Lärm ist die Achillesferse des umweltfreundlichen Schienenverkehrs. Wird dieses Problem nicht gelöst, geht die Akzeptanz in der Bevölkerung verloren und die nachhaltige Schiene hätte keine Zukunft. Nötig ist deshalb ein ganzes Maßnahmenpaket, um bis Ende des Jahrzehnts den Bahnlärm wirksam zu senken: Es müssen verbind- liche Lärmgrenzwerte für alle Verkehrsträger und ein mittelfristiger Zeitplan für deren Erreichung definiert	FDP: „Ein Teil des Geldes aus der Connecting Europa Facility kann zur Nach- rüstung von Güterwagons mit Flüsterbremsen benutzt werden. Das war ein Erfolg, kein anderer Verkehrsträger kann Geld zur Lärm- reduzierung aus diesem Topf abrufen. Die Kommission hat letztes Jahr eine roadmap zum Schienenlärm mit interessanten Lösungs- vorschlägen veröffentlicht.“	Die Linke: „Es geht kein Weg daran vorbei, dass insbe- sondere der Schienengüter- verkehr deutlich leiser werden muss, sonst gehen noch mehr Bürger zu Recht auf die Barrikaden. Wir be- grüßen deswegen die Zulassung der LL-Sohle, weil dadurch die Kosten der Umrüstung von Güterwagen deutlich sinken. Das von der DB AG kürzlich eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem wird aber aller Voraussicht nach nicht dazu führen, dass die gesamte Güterwagenflotte

	<p>effizienten Einsatz der Lärmsanierungsmittel und für die Umrüstung des Güterwagenbestandes ein. (...) Im Bereich des Schienenverkehrs begrüßen wir ausdrücklich, dass die Umrüstung auf leisere Bremsen im Güterverkehr künftig mit europäischen Mitteln unterstützt werden kann. Für Wagen, die nicht entsprechend umgerüstet sind, fordern wir ein EU-weites Durchfahrverbot ab 2020.“ CDU: „Beim Ausbau der Verkehrsnetze werden wir die Bürger vor Ort mit einbinden (...). Entscheidungen über Lärmschutzmaßnahmen müssen auch künftig vor Ort getroffen werden.“</p>	<p>November 2013 sind zwei Initiativen auf europäischer Ebene vorgesehen: Zum einen ein ab 2020 zu erlassendes EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen, zum anderen ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen.“</p>	<p>werden. So wird Planungssicherheit geschaffen. Die Mitgliedstaaten und die EU müssen den Weg zur Lärmsenkung durch eine bessere Infrastrukturplanung, klare Vorgaben für den Unterhalt, die Erhebung lärmabhängiger Trassenpreise und die Förderung von lärm-senkenden Maßnahmen unterstützen. Den Grünen ist es dabei unter anderem gelungen, dass die EU im Rahmen der "Connecting Europe Facility" bis 2020 bis zu 260 Mio. Euro für die Lärmsenkung - auch direkt am rollenden Material - bereitstellt.“</p>		<p>bis Ende 2019 umgerüstet sein wird. Weil der Schienengüterverkehr zum großen Teil international ist, haben wir schon seit Jahren ein EU-weites Förderprogramm zur Nachrüstung gefordert. Mit der auf EU-Ebene kürzlich erfolgten Verabschiedung der Fazilität Connecting Europe ist es nun immerhin möglich, dass 20% der Kosten der Umrüstung erstattet werden. Leider ist dies auf 1% des Gesamtbudgets begrenzt, also etwa 250 Millionen Euro - was nicht reichen wird. Deswegen setzen wir uns für eine Aufstockung ein. Darüber hinaus wollen wir ein EU-weites Verbot der Graugußbremsen ab 2020, wie es die Schweiz einführen will und wofür sich auch die DB AG ausspricht.“</p>
<p>Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen: Wie kann gewährleistet werden, dass sich im Zuge der europaweiten Zulassungen und Sicherheitsbescheinigungen die Situation für kleinere, rein</p>	<p>CDU/CSU: „(...) Für die Exportstärke der deutschen Bahnindustrie ist ein reibungsloser Zulassungsprozess ein Schlüssel für eine künftige dynamische Entwicklung und Erfolge auf den Absatzmärkten. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass die Zulassungsverfahren effizienter gestaltet und behördliche Engpässe durch konsequente Weiter-</p>	<p>SPD: „Sollten sich tatsächlich erkennbare praktische Probleme ergeben, sind wir bereit mit Ihnen über konkrete Verbesserungsvorschläge zu sprechen.“</p>	<p>B ´ 90/Die Grünen: „Die Grünen wollen die Kleinstaaterei im Eisenbahnsektor beenden, um die Kosten und den Zeitaufwand zu senken. Das würde gerade auch kleineren Unternehmen helfen, denn längst werden beispielsweise Lokomotiven für den internationalen Markt produziert und eine einzelne Zulassung in jedem Mitgliedstaat ist</p>	<p>FDP: „Die nationalen Sicherheitsbehörden werden nicht abgeschafft, sondern sollen vor Ort ja weiterhin eine große Rolle spielen. Gleichzeitig muss man natürlich sicherstellen, dass die ERA mit den neuen Aufgaben auch angemessen (personell/sprachlich) aufgestellt ist, um die verschiedenen europäischen Unternehmen als one-stop-</p>	<p>Die Linke: „Die Zulassung von Fahrzeugen sollte unserer Auffassung nach nicht ausschließlich auf die europäische Ebene verlagert werden, sondern die nationale Zulassung über das Eisenbahnbundesamt (EBA) sollte alternativ auch weiter möglich sein. Für nicht international tätige Unternehmen macht eine europaweite Zulassung</p>

<p>regional bzw. inländisch tätige Unternehmen im Kontakt mit den Behörden vor Ort und in der Landessprache gegenüber dem status quo nicht verschlechtert?</p>	<p>entwicklung der Verantwortungsverteilung beseitigt werden. Die eingeleiteten Schritte zur Beschleunigung und effizienteren Gestaltung der Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge werden wir fortsetzen und die hierzu erforderlichen gesetzlichen Grundlagen schaffen. Zudem drängen wir auf eine EU-weit einheitliche Zugzulassung. Dabei muss sich der administrative Aufwand auf das Notwendige beschränken und die Nachvollziehbarkeit der Anforderungen für die Behörden sichergestellt werden."</p>		<p>unnötig teuer und aufwändig. Um eine Zusatzbelastung zu vermeiden, plädieren die Grünen für Sonderregeln für rein lokal bzw. regional tätige Unternehmen. Zudem ist eine intelligente Arbeitsteilung entscheidend: Die Europäische Arbeitsagentur soll keine "Superbehörde" werden, sondern die Arbeit der nationalen Behörden koordinieren, widersprüchliche Interpretationen des EU-Rechts vermeiden und im Konfliktfall das letzte Wort haben. So kann eine spürbare Verbesserung gegenüber dem status quo erreicht werden."</p>	<p>shop zu betreuen."</p>	<p>keinen Sinn und erzeugt nur unnötigen bürokratischen Aufwand. Außerdem muss unserer Meinung nach unbedingt sichergestellt werden, dass die deutschen Sicherheitsstandards bei der teilweisen Verlagerung der Zulassungsprozesse auf die European Railway Agency (ERA) nicht gesenkt werden."</p>
<p>Interoperabilität: Die volle Anwendung europäischer Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften bedeutet gerade für kleine Infrastrukturbetreiber einen hohen Kostenaufwand ohne Gegenwert, zumal das bisherige Sicherheitsniveau in Deutschland hoch ist. Können Sie sich Ausnahmen zugunsten rein lokal / regional</p>	<p>CDU/CSU: „Mit Blick auf das hohe deutsche Sicherheitsniveau setzen wir uns dafür ein, dass nationale Sicherheitsbehörden auch weiterhin die Möglichkeit haben, Genehmigungen für Eisenbahnfahrzeuge zu erteilen, die in nur einem Mitgliedstaat eingesetzt werden.“</p>	<p>SPD: „Wie Sie wissen konnte das Gesetzgebungsverfahren über das 4. Eisenbahnpaket zwischen Rat und Europäischem Parlament nicht abgeschlossen werden. Wir Sozialisten und Sozialdemokraten haben uns im bisherigen Verlauf der Diskussion dafür eingesetzt, dass ein differenzierter Ansatz zum Tragen kommt: Ausnahmen für den lokalen Verkehr und Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für den Bereich des Nahverkehrs. An dieser Auffassung werden wir auch in der nächsten Legislaturperiode des</p>	<p>B´90/Die Grünen: „Ausnahmen zu Gunsten rein lokal oder regional tätiger Eisenbahnunternehmen werden von den Grünen unterstützt, sofern sie keine neuen Barrieren im europäischen Schienennetz entstehen lassen. Wichtig ist jedoch im Interesse der Fahrgäste, dass auch kleinere Unternehmen sich an integrierten Informationssystemen beteiligen.“</p>	<p>FDP: „Die FDP hat bei der Abstimmung zum 4. Eisenbahnpaket/Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur für eine Ausnahme von kleinen integrierten Eisenbahnen mit weniger als 500 Schienen-Kilometer gestimmt. Wenn ausschließlich lokale/regionale Eisenbahnen tatsächlich unverhältnismäßig durch die neuen Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften belastet würden, könnte man auch hier über eine Ausnahme nachdenken.“</p>	<p>Die Linke: „Ja, unbedingt. Wir halten Ausnahmen für solche lediglich lokal / regional tätigen Unternehmen für wichtig, um sie nicht mit den teilweise sehr komplexen europäischen Regelungen zu erschlagen und um den bürokratischen Aufwand im Rahmen zu halten. In Anbetracht der hohen Sicherheitsstandards in Deutschland gibt es unserer Auffassung nach keinen Grund, die bestehenden Prozesse grundsätzlich zu hinterfragen.“</p>

tätiger Eisenbahnen von einer verpflichtenden Anwendung vorstellen?		Europäischen Parlaments festhalten.“			
<p>Regulatorische Stabilität: Der Verkehrssektor ist durch ausgesprochen hohe und langfristige Investitionen geprägt, die durch häufige Änderungen des Rechtsrahmens gefährdet sind. Wären Sie gegebenenfalls bereit, bei zu viel Regulierung auch einen EU-Gesetzesentwurf vollständig zurückzuweisen, damit durch gesetzgeberische Zurückhaltung die Branche hinreichend Zeit hat, sich an den bestehenden Rahmen anzupassen?</p>	<p>CDU: „(...) Die CDU tritt dafür ein, dass Bundestag, Bundesrat sowie die kommunalen Spitzenverbände im Prozess der europäischen Rechtsetzung stets rechtzeitig und angemessen beteiligt werden. So kann sichergestellt werden, dass bereits im Entstehungsprozess neuer Gesetze und Verordnungen die Anliegen auch der kommunalen Ebenen mit einfließen. (...) Wir brauchen eine wirksame Regulierungsbremse: Wenn eine qualifizierte Zahl nationaler Parlamente eine Verletzung des Subsidiaritätsprinzips feststellt, sollten das Europäische Parlament oder die nationalen Regierungen über den Ministerrat ihr Recht wahrnehmen, das Gesetzgebungsverfahren zu beenden.“ CSU: „Rechts- und Planungssicherheit sind für eine starke Wirtschaft und die handelnden Unternehmen von fundamentaler Bedeutung. (...)“</p>	<p>SPD: „Europäische Gesetzgebung im Bereich Verkehr kommt nur mit Zustimmung des Europäischen Parlamentes zustande. Ausgangspunkt ist eine Initiative der Kommission, die wir Sozialisten und Sozialdemokraten im Europäischen Parlament stets kritisch prüfen - unter Berücksichtigung der Positionen der betroffenen Stakeholder. Das kann im Ergebnis auch dazu führen, dass wir Initiativen der Kommission ablehnen.“</p>	<p>B´ 90/Die Grünen: „Die Grünen plädieren gerade im Verkehrsbereich dafür, dass die EU-Kommission ihre Kräfte vor allem auf die Durchsetzung bestehenden Rechts konzentriert und dafür weniger neue Vorschläge - die dann aber besser vorbereitet sind - macht. In den vergangenen Jahren haben wir deshalb wiederholt gegen unausgegangene Vorschläge gestimmt, so zum Beispiel gegen Teile des EU-Flughafenpakets.“</p>	<p>FDP: „Ein verlässlicher regulatorischer Rahmen ist in der Tat für Investitionen wichtig. Wenn ein Problem allerdings fortbesteht, wie die mangelnde Unabhängigkeit innerhalb eines Bahn-Holding-Unternehmens zwischen Infrastrukturbetreiber und Bahnbetreiber, ist auch regelmäßiges regulatorisches Einschreiten gerechtfertigt. Es ist aber nötig, sich an einmal verabschiedete (Übergangs-)Fristen zu halten.“</p>	<p>Die Linke: „Ja, unbedingt! Dass die EU-Kommission eine Neufassung der Verordnung 1370/2007 vorgeschlagen hat, bevor noch die erste Übergangsfrist endet - vollständig sollte diese Verordnung ja erst 2019 angewendet werden - halten wir für völlig unsachgerecht. Es ist nicht akzeptabel, dass jahrelang um eine rechtliche Neuordnung gerungen wird und das Ergebnis dann bereits nach wenigen Jahren, bevor es richtig umgesetzt und angewandt wird, wieder Makulatur sein soll. Diese Neuauflage lehnen wir vollständig ab, man sollte erst ein Mal die Praxis abwarten und erst dann, wenn sich zeigen sollte, dass diese Regelungen sich in der Praxis nicht bewährt haben, Anpassungen vornehmen. Die Kommission scheint aber Ausschreibungen in allen Fällen um jeden Preis durchsetzen zu wollen.“</p>

	<p>Künftig soll deshalb die EU-Kommission neue Regulierungen nur noch auf Anweisung durch das Europäische Parlament oder den Rat vornehmen können. Wir wollen die „delegierten Rechtsakte“ abschaffen. (...) Ferner fordern wir einen obligatorischen Bürokratiecheck aller neuen Rechtsakte (...).“</p>				
<p>Modal Split im Güterverkehr: Mit welchen Maßnahmen werden Sie den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zukünftig in Europa unterstützen?</p>	<p>CDU/CSU: „(...) Wir wollen eine schnelle und bestmögliche Einbindung des deutschen Schienennetzes in die transeuropäischen Netze. (...) Dafür sind verschiedene Schritte notwendig. So wurden zwar die nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze ausgebaut, unterschiedliche Spurbreiten, Signalsysteme und Spannungen behindern aber weiterhin den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Deshalb brauchen wir eine technische Harmonisierung. Bei der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes setzen wir uns für einheitliche europäische Regelungen ein. Das gilt gerade für technische Bestimmungen (und) Anforderungen an Sicherheit und Qualität (...). Auch müssen wir für faire Wettbewerbsbedingungen</p>	<p>SPD: „Eine wichtige Voraussetzung für die Förderung des Schienengüterverkehrs in Europa ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Hierzu sind mit einem deutlich erhöhten Investitionsvolumen und der klaren Priorisierung von Schienenprojekten im EU-Budget für die Jahre 2014 bis 2020 (Fazilität «Connecting Europe») die richtigen Weichen gestellt worden. Auf diesen Erfolg sind wir Sozialisten und Sozialdemokraten im Europäischen Parlament stolz. Zur Strategie „Mehr Güter auf die Schiene“ gehören aber auch ordnungspolitische Maßnahmen mit dem Ziel, bestehende Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Verkehrsträgern abzubauen (wie z. B. Steuern</p>	<p>B´ 90/Die Grünen: „Wir GRÜNE sind überzeugt, dass wir neben einer Vermeidung unnötigen Verkehrs vor allem eine Verlagerung der Verkehrsströme auf die umweltfreundliche Schiene erreichen müssen. Am wichtigsten ist dabei die Herstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern, damit der Eisenbahnverkehr nicht länger bei Steuern, Abgaben und Investitionen benachteiligt wird. Ein eklatantes Beispiel für die Bevorteilung des klimaschädlichen Straßenverkehrs ist beispielsweise, dass die Mitgliedstaaten per EU-Recht verpflichtet sind, auf jede Lokomotive und jeden Streckenkilometer Trassenpreise zu erheben. Diese sind in der Höhe ungedeckt. Im Straßen-</p>	<p>FDP: „Wir sind der Meinung, dass alle Verkehrsträger ihren Platz in der Logistikkette haben und gebraucht werden. Wir halten nichts von Diskussionen, den Straßen- oder Flugverkehr bewusst zu belasten mit dem Argument, das stärkt die Schiene. Die Schiene wird nicht wettbewerbsfähiger, indem wir Innovationen auf der Straße behindern (wie den effizienteren Lang-LKW) oder die Fluggesellschaften mit möglichst hohen Ausgaben für CO2-Abgaben oder Passagierrechte belasten. Um die Schiene effizienter zu machen, brauchen wir eher Maßnahmen wie das 4. Eisenbahnpaket. Auch der Ausbau der Schieneninfrastruktur mit Hilfe der TEN-T-Korridore sowie ERTMS spielen eine große</p>	<p>Die Linke: „Erforderlich ist eine Fokussierung des Ausbaus des Schienennetzes auf die Belange des Güterverkehrs, auch unter dem Gesichtspunkt der Lärmvermeidung durch siedlungsferne Trassen für den Güterverkehr. Die gerade erfolgte Verabschiedung der TEN-Leitlinien und der Fazilität Connecting Europe engen diesbezüglich den Handlungsspielraum aber deutlich ein, da darin falsche Prioritäten gesetzt werden (siehe Antwort auf die nächste Frage) und eine Anpassung dieser beiden Rechtsakte nur schwer durchzusetzen sein wird. Die Wegkostenrichtlinie sollte die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für Lkw zwingend vorsehen, anstatt dies den Mitgliedstaaten freizustellen. Auch</p>

	<p>sorgen.“ CDU: „Wo immer dies sinnvoll ist, werden wir die Verlagerung des Verkehrs auf Schiene und Wasserstraße fördern. Insbesondere werden wir Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr fördern. (...) Zu fairen Wettbewerbsbedingungen gehört für uns, dass alle Bahnunternehmen uneingeschränkten Zugang zu den Märkten haben – bei Aufrechterhaltung der Deutschen Bahn AG als integrierter Konzern.“</p>	<p>und Abgaben, Arbeits- und Sozialstandards). Hier sind auch die Mitgliedstaaten gefordert. Schließlich bedarf es aber auch seitens der Eisenbahnunternehmen selbst leistungsfähigere Produkte und Dienstleistungen, um im Wettbewerb der Verkehrsträger um die besten Logistikkonzepte bestehen zu können.“</p>	<p>verkehr hingegen ist es den Regierungen überlassen, ob sie überhaupt eine Maut erheben. Und wenn sie dies tun, so gibt die EU einen Höchstsatz vor. In Deutschland zum Beispiel gilt die Maut nur für LKW ab 12 Tonnen und auch nur auf Autobahnen und wenigen Bundesstraßen. Diese unfairen Wettbewerbsbedingungen können nur auf EU-Ebene korrigiert werden.“</p>	<p>Rolle.“</p>	<p>sollten deutlich höhere Mauten zulässig sein, denn das Beispiel der Schweiz, wo es eine wesentlich höhere Maut als in Deutschland gibt zeigt, dass dies keine negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation hat. Beim Luftverkehr setzen wir uns dafür ein, dass die verschiedensten Subventionen endlich abgeschafft werden, indem Flugtickets für innereuropäische Flüge mit dem normalen Umsatzsteuersatz besteuert werden und (...) eine EU-weite Kerosinsteuer eingeführt wird.“</p>
<p>Infrastrukturfinanzierung: Die langfristige Finanzierung der Instandhaltung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur durch die öffentliche Hand ist derzeit in Deutschland ein großes Thema. Durch welche Maßnahmen aus Brüssel können die nationalen Ansätze flankiert werden?</p>	<p>CDU/CSU: „(...) Prognosen zeigen, dass der Verkehr in Europa erheblich zunehmen wird. Ohne weitere Ausgaben für die Infrastruktur wird dieser Zuwachs nicht zu bewältigen sein. Dabei kommt es auch darauf an, nicht nur mehr zu bauen, sondern alle Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen. Politik für eine moderne Infrastruktur braucht Kontinuität und Verlässlichkeit in der Planung und Mittelzuweisung. (...) Die EU fördert den Auf- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur</p>	<p>SPD: „Die Finanzierung von Instandhaltung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Mitgliedstaaten. Dies gilt übrigens auch für die Einführung oder Weiterentwicklung von Straßenbenutzungsgebühren. Für Projekte, die zum transeuropäischen Verkehrsnetz gehören, besteht die Möglichkeit der Kofinanzierung durch die Fazilität "Connecting Europe". Wir Sozialisten und Sozial-</p>	<p>B´ 90/Die Grünen: „Das Problem ist in Deutschland zunächst ein nationales, weil in den letzten Jahrzehnten die Instandhaltung vernachlässigt wurde, wie es die gesperrte Rheinbrücke nahe Leverkusen dramatisch und blamabel dokumentiert. Im Schienenverkehr wurde das Geld zudem fälschlicherweise in erster Linie auf den Fernverkehr konzentriert. Seit der Bahnreform wurden zwar 80 Milliarden Euro in den Fernverkehr - vornehmlich in milliardenschwere Großprojekte - investiert, die Fahrgastzahlen</p>	<p>FDP: „Mit der Connecting Europe Facility wurde im vergangenen Mandat ein EU-Fördertopf geschaffen, der 26 Milliarden Euro zumindest für den Ausbau der TEN-T-Korridore bereitstellt. Auch die Pläne der Kommission, das "user pays-Prinzip" im Straßenverkehr einzuführen und die Internalisierung externer Kosten auf alle Verkehrsträger auszuweiten, haben das Ziel, Verkehrsinfrastruktur nachhaltig zu finanzieren. Das ist im Prinzip ein fairer Ansatz, auch wenn man sich kon-</p>	<p>Die Linke: „Mit der jüngst beschlossenen Fazilität "Connecting Europe" ("CEF") stehen ja insbesondere für das Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Periode 2014-2020 gut 26 Mrd. € zur Verfügung. Natürlich liegen die Kosten für den Ausbau des Kernnetzes mit geschätzten 250 Mrd. € deutlich darüber. Aus unserer Sicht sind viele der geplanten Maßnahmen aber extrem teuer und ineffizient. Wenn man die günstigsten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung der Kern-</p>

	<p>im Rahmen der trans-europäischen Netze (TEN-V). Diese sind wichtig für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze in Europa. (...)"</p> <p>CDU: „Die CDU unterstützt (...) deren weiteren Ausbau auch unter Einbeziehung von Finanzierungsmodellen mit öffentlich-privaten Mitteln. Herzstück ist ein transeuropäisches Kernnetz, das zentrale und strategisch wichtige Knotenpunkte wie große Städte, Flughäfen oder Häfen miteinander verbindet. Wir wollen dieses Netz auch nutzen, um die Verkehrsverbindungen nach Osteuropa zu verbessern. Das bietet große Wachstumschancen für unsere Wirtschaft und bringt Menschen zusammen.“</p>	<p>demokraten im Europäischen Parlament konnten erreichen, dass dieses Budget für die kommenden sieben Jahre verdreifacht wird.</p> <p>Für uns war und ist klar: Öffentliche Verkehrsinvestitionen schaffen Arbeitsplätze und damit Wachstum. Zugleich vereinfachen sie die Mobilität für Millionen von Bürgerinnen und Bürgern sowie die Arbeitsbedingungen für unsere Unternehmen.“</p>	<p>sind jedoch leicht gesunken. Fahrgastzuwächse hingegen gab es im stiefmütterlich behandelten Nah- und Regionalverkehr.</p> <p>Der Abruf von EU-Mitteln war dabei zumeist Mitnahmeeffekten für nationale Projekte geschuldet. Deshalb sollte die EU die Anstrengungen der Mitgliedstaaten durch eine höhere Ko-Finanzierung genau dort unterstützen, wo Projekte mit echtem europäischem Mehrwert bestehen. Das umfasst vor allem die Wiederherstellung der in Krieg und Nachkriegszeit zerstörten grenzüberschreitenden Bahnverbindungen. Zudem muss die EU dafür Sorge tragen, dass nationale Maßnahmen das EU-Recht einhalten und nicht gegen das Verbot der Diskriminierung verstoßen.“</p>	<p>krete Vorschläge natürlich genau anschauen und vor allem mit den bestehenden nationalen Abgaben abgleichen müsste. Zusätzliche Belastungen für deutsche Autofahrer durch die PKW-Maut zum Beispiel lehnt die FDP ab.“</p>	<p>netzkorridore verwirklichen würde, wäre die Realisierung des Kernnetzes deutlich günstiger zu haben. So wird als Engpass doch tatsächlich die Strecke Halle/Leipzig nach Nürnberg bezeichnet, auch Stuttgart-Ulm zählt als Engpass. Und bei den wichtigsten grenzüberschreitenden Projekten werden die Fehmarnbelt-Querung - die vermutlich nur deswegen auch Gleise erhält, damit die EU sie fördert - und der Brenner-Basistunnel genannt, alles Projekte mit höchst fragwürdigem Nutzen. Es muss auf EU-Ebene wie auf nationaler Ebene endlich von den überdimensionierten und ineffizienten Großprojekten abgegangen werden.“</p>
--	--	---	---	--	--