

Wahlprüfsteine „Back on Track / Stay Grounded“ zur Wahl des Europaparlaments

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?

Aus unserer Sicht muss alles getan werden, um die Bahn als Verkehrsträger gegenüber dem Flugzeug und auch dem Auto zu stärken. Dazu gehören faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern (siehe Antwort auf Frage 2), aber auch Investitionen in das Bahnnetz statt in den weiteren Ausbau der Flughafen- und Straßeninfrastruktur. Für längere Reisen – wozu auf entsprechend ausgebauten Strecken sogar auch über 1000 km gehören sollten – sind Nachtzüge hier eine sehr komfortable Option für die Reise, die gefördert werden muss. Deshalb hat sich unsere Bundestagsfraktion auch sehr vehement für deren Erhalt eingesetzt (siehe Bundestagsdrucksachen 18/2494, 18/7904 u.a.). Die EU sollte hier – z.B. über die European Union Agency for Railways – auch die Rolle einer Koordinatorin zwischen den Eisenbahnunternehmen spielen, so dass wieder ein koordiniertes europaweites Netz von Tages- und Nachtzügen entstehen kann und somit die Bahn auf allen Strecken innerhalb Europas eine gute Alternative ist (siehe Antwort auf Frage 4).

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?

Die Kerosinsteuerbefreiung für den Luftverkehr muss innerhalb der EU aufgehoben werden (siehe Antwort 7.1). Auch die Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge, die in vielen EU-Ländern gilt, muss abgeschafft werden. Stattdessen sollte die Energiesteuer für den Bahnstrom, der schon heute einen erheblichen Anteil erneuerbarer Energien enthält, reduziert werden, und zusätzliche Belastungen auf diesen (z.B. die EEG-Umlage in Deutschland) sollten wegfallen. Die Besteuerung ist dabei zwar Aufgabe der nationalen Parlamente und wird von unserer Bundestagsfraktion auch so gefordert (siehe Bundestagsdrucksache 18/3746), eine entsprechende EU-Richtlinie müsste aus unserer Sicht aber hier die richtigen Vorgaben machen und damit auch sicherstellen, dass die nationalen Parlamente nicht immer mit der Begründung des angeblichen Wettbewerbs innerhalb der EU die luftverkehrsfreundlichen Regelungen beibehalten. Zudem muss die EU-Investitionspolitik so gestaltet werden, dass dabei die klimafreundlichen Verkehrsträger – allen voran die Bahn – gefördert werden.

Außerdem setzen wir uns für faire Arbeitsbedingungen ein. Insbesondere bei den Billigfluglinien wird bislang oft extreme Lohndrückerei durch Scheinselbständigkeit, das Unterlaufen von nationalen Tarifen und andere Methoden betrieben, was europaweit unterbunden werden muss.

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 Liberalisierung des Eisenbahnmarktes ist aus unserer Sicht ein Irrweg, der bis auf Ausnahmefälle nicht zu besseren, sondern in vielen Fällen zu schlechteren Verbindungen insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr geführt hat. Vor einigen Jahrzehnten gab es auf vielen Strecken durch Europa bessere Bahnverbindungen als heute, weil die damaligen Staatsbahnen meist sehr gut zusammengearbeitet haben. Heute sehen sich diese Bahnen aufgrund der Liberalisierung gegenseitig als Wettbewerber und machen sich gegenseitig Konkurrenz in den jeweils anderen Ländern, was eine Zusammenarbeit erheblich erschwert und wodurch viele dieser grenzüberschreitenden Verbindungen insbesondere im Nachtzugverkehr weggefallen sind.

Im Mittelpunkt der Bahnpolitik muss aus unserer Sicht die Kooperation der Bahnunternehmen stehen und nicht die Konkurrenz. Wir setzen uns für eine entsprechende Veränderung der EU-Eisenbahnpolitik ein, die bisher mit jedem der „Eisenbahnpakete“ die Liberalisierung noch weiter treibt. Stattdessen ist es höchste Zeit zu erkennen, dass diese Ideologie im Eisenbahnsektor offensichtlich nicht funktioniert und stattdessen eine Kooperation zugunsten von Fahrgästen, Klima und Umwelt gefördert werden muss.

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 halten den „LunaLiner“, der auch von Politiker*innen der LINKEN mit unterstützt wurde, für ein sehr interessantes Konzept, um auf vielen verschiedenen Strecken quer durch Europa gute Bahnverbindungen anbieten zu können. Dieses Konzept sollte der Startpunkt für eine Diskussion über ein zukünftiges koordiniertes Fernzugnetz für ganz Europa sein.

Wir werden uns im Europaparlament dafür einsetzen, dass die EU als ersten Schritt eine groß angelegte Studie für ein solches Konzept beauftragt. Auf dieser Basis muss sie dann mit den europäischen Bahnen ins Gespräch gehen und mit diesen die schnelle Umsetzung eines solchen Konzepts erörtern. Ein EU-Förderprogramm sowohl für eventuell notwendige Strecken-Ausbaumaßnahmen (insbesondere in den Grenzbereichen) als auch für die Anschaffung des Wagenmaterials und den Betrieb der Linien muss sodann sicherstellen, dass diese Umsetzung auch tatsächlich stattfindet. Notwendig ist außerdem ein EU-weites vernetztes Buchungssystem, so dass die grenzüberschreitenden Züge mindestens so einfach buchbar werden, wie das heute bereits im Luftverkehr der Fall ist.

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?

Der Europäische Rechnungshof (ERH) weist hier auf einen eklatanten Mangel der EU-Verkehrsinvestitionspolitik hin, durch den viele Milliarden Euro für teils fragwürdige Ausbauprojekte ausgegeben wurden. Die Ausgabe von Fördermitteln im Rahmen des TEN-T-Programms muss grundlegend überarbeitet werden, wie das der ERH in seinem Bericht fordert. Die Fördermittel müssen tatsächlich die Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen im Personen- und Güterverkehr zum Ziel haben anstatt nur den Ausbau der nationalen Netze. Dabei sollte der Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht alleine im Mittelpunkt stehen, da auch deutlich günstigere Ausbaumaßnahmen in vielen Fällen effektive Verbesserungen bedeuten können. Und ganz besonders dürfen keine Projekte aus EU-Mitteln gefördert werden, die dem Bahnverkehr sogar schaden (wie das vielfach diskutierte Projekt Stuttgart 21).

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 setzen uns für die vorgeschlagene Verschärfung der bisherigen Fahrgastrechte ein, damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen wirklich einen hohen Anreiz haben, Zuverlässigkeit im Bahnverkehr sicherzustellen – durch entsprechende Wartung und Instandhaltung, aber auch Notfall- und Umfahrkonzepte sowie schnell verfügbare Ersatzzüge. Dies ist aus Kundensicht wichtig, damit die Bahn eine wirklich zuverlässige Option für Fernreisen ist. Insofern sollten die Betreiber keine Entschädigung aufgrund „außergewöhnlicher Umstände“ ablehnen können. Dies würde eine letztlich nicht zu lösende Diskussion darüber eröffnen, was höhere Gewalt ist und was nicht. Wenn z.B. aufgrund eines Sturms Bäume auf die Bahnstrecke fallen, so hätten in den meisten Fällen auch entsprechende vorsorgende Pflegemaßnahmen die Schäden verhindern können, was in der Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers liegt, oder Ersatzzüge und Umfahrstrecken hätten zumindest die Folgen mindern können. Im Mittelpunkt der Entschädigungen müssen die tatsächlichen Auswirkungen für die Reisenden unabhängig von den Gründen im Einzelnen stehen. Dies sollte in gleicher Weise für alle Verkehrsträger gelten.

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,)?

In der Tat wird CORSIA dieselbe Klimawirkung entfalten wie der EU-ETS – nämlich gar keine. Dies macht angesichts der stets steigenden Belastungen durch den Luftverkehr (Klimaschäden, Lärm) effektive Maßnahmen notwendig.

Neben den in 7.1. und 7.2. genannten Maßnahmen setzt sich DIE LINKE dafür ein, in der EU verbindliche Vorgaben zur steuerlichen Besserstellung der umweltschonenden Verkehrsträger (auch Mehrwertsteuer) zu etablieren und das Sozialdumping im Luftverkehrssektor zu beenden. So hat beispielsweise die EU-Verordnung über Bodenverkehrsdienste eine Abwärtsspirale bei den Arbeitsbedingungen zugunsten der Airlines in Gang gesetzt, die es zu beenden gilt.

Die Ausgestaltung des Single-European-Sky muss grundlegend auf den Prüfstand, da hier das ungebremste Luftverkehrswachstum im Mittelpunkt steht. Gleiches gilt für den Bereich der EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten, die bisher radikale Freihandelsabkommen sind, in denen ökologische und soziale Aspekte effektiv keine Rolle spielen. Darüber hinaus sollten Mindestanforderungen für eine europaweite Luftverkehrsabgabe aufgestellt werden, wie dies bei anderen Verkehrsträgern (Lkw-Maut, Trassenpreise) der Fall ist.

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

DIE LINKE unterstützt die Einführung einer Kerosinsteuer ausdrücklich. Zu deren Einführung muss dazu kurzfristig die Steuerbefreiung auf Kerosin in der EU-Energiesteuerrichtlinie gestrichen werden und ein Mindeststeuersatz auf Niveau des Benzins festgelegt werden. Um die Klimaziele der EU zu erreichen, wird jedoch eine umfassende Reform der Energiebesteuerung nötig werden, die Kraftstoffe gemäß ihrer Klimawirkung belastet. Dementsprechend würde das bisher steuerbefreite Kerosin dem höchsten Steuersatz unterliegen. Von den Bahnen genutzter Strom muss demgegenüber europaweit verbindlich steuerlich begünstigt werden. Hier muss man das Rad nicht neu erfinden, da die EU-Kommission selbst eine (verbesserungsbedürftige) entsprechende Novelle erstellt hat, welche jedoch auf Druck der Industrie fallen gelassen wurde.

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?

Kurzstreckenflüge müssen auf die Bahn verlagert werden – ohne Wenn und Aber. Da selbige schwerlich ordnungspolitisch, d.h. durch direktes Verbot, reguliert werden können, müssen zunächst die Maßnahmen zur Förderung der Bahn ausgeschöpft werden. DIE LINKE will vor allem Flüge, die durch vierstündige Zugfahrten ersetzt werden können, auf die Schiene bringen und dazu braucht es ein gut ausgebautes Schienennetz. Die Schiene droht in der Infrastrukturpolitik der EU gegenüber der Straße jedoch noch nachrangiger zu werden. Dies liegt vor allem am Faible der Juncker-Administration für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), der über den "Fonds für strategische Investitionen" und der "CEF-Richtlinie" institutionalisiert ist. Wir wollen die Investitionspolitik der EU an ökologischen Kriterien ausrichten (d.h. Bahnprojekte priorisieren) und Investitionsentscheidungen nicht länger Investmentbankern überlassen, wie dies derzeit faktisch der Fall ist.

Zudem wollen wir das Luftverkehrsangebot verknappen, d.h. die Zahl der Flugbewegungen reduzieren. Hierzu wollen wir, wie bereits erwähnt, den Luftverkehr durch die Einführung einer Luftverkehrssteuer belasten und die EU-Betriebsbeschränkungsverordnung dahingehend ändern, dass Nachtflüge zukünftig die Ausnahme bilden. Zudem sollte die EU-Slotverordnung dazu genutzt werden, das Flugaufkommen zu reduzieren (z.B. durch Deckelung der Stundeneckwerte).