

**1. Welche verkehrspolitischen Maßnahmen will Ihre Partei auf europäischer Ebene vordringlich voranbringen? Bitte nennen Sie nur die 3 wichtigsten.**

Vorbemerkung: Ob es zu Umsetzung der ambitionierten Ziele kommt, die im Weißbuch Verkehr "Die gemeinsame Verkehrspolitik 2010" aus dem Jahr 2001 und im Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" aus dem Jahr 1995 niedergelegt sind, hängt entscheidend von der neuen EU-Kommission, insbesondere von der Neubesetzung der Generaldirektion Energie und Verkehr ab. Die bisherige Amtsinhaberin, Loyola de Palacio, hat sich jedenfalls wenig an die dort festgelegten Leitlinien europäischer Verkehrspolitik gehalten. Durch die Erweiterung der EU nach Osten drohen zudem im EU-Verkehrsministerrat wichtige Vorhaben wie die Weiterentwicklung der EU-Wegekostenrichtlinie durch das vorherrschende Interesse an billigen Transitwegen, wie sie vor allem peripher gelegene EU-Staaten haben, dominiert zu werden. Dem wollen die europäischen Grünen eine an den Zielen der Nachhaltigkeit orientierte Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik entgegenhalten, die an den Leitlinien der Weiß- und Grünbücher festhält und diese mit konkreten Vorhaben umsetzt.

- 1.) Für mehr Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern ist ein umfassender Subventionsabbau für den Straßen- und den Luftverkehr und eine Stärkung der Wettbewerbsbedingungen für den Schienenverkehr notwendig. Dazu hat die Koalition einen Antrag vorgelegt, der eine Halbierung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets in Deutschland vorsieht. Damit könnten die Ticketpreise um rund 10 Prozent gesenkt werden. Im Gegenzug soll es zu einer Aufhebung der grenzüberschreitenden Mehrwertsteuerbefreiung des Luftverkehrs kommen, die der Deutsche Bundestag mit der Mehrheit der Koalition bereits beschlossen hatte, die aber im Bundesrat gescheitert ist. Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für eine flugstreckenbezogene CO<sub>2</sub>-Emissionsabgabe ein. Weiterhin setzen wir uns für eine Abschaffung der Eigenheimzulage und eine Halbierung der Entfernungspauschale ein, die beide falsche Anreize für einen Wegzug aus den Städten ins Umland setzen. Diese Zersiedlung schadet auch dem öffentlichen Verkehr, weil dieser seine Stärken in der Bündelung von Verkehrsströmen hat, die durch eine disperse Siedlungsentwicklung verloren geht. Auf europäischer Ebene ist insbesondere eine weitere und dauerhafte Anhebung der Mindestbesteuerung von Energie in allen Mitgliedsstaaten notwendig, wegen der erforderlichen Einstimmigkeit im EU-Finanzministerrat aber nur schwierig durchzusetzen.
- 2.) Die wichtigste europäische Maßnahme ist die Verabschiedung einer neuen Wegekostenrichtlinie, die bei der Berechnung der Gebührenhöhe die externen Kosten des Straßengüterverkehrs voll einbezieht. Zudem muss gewährleistet sein, dass die Erträge aus der Maut von den Mitgliedsstaaten auch weiterhin für andere Verkehrsträger, vor allem für die Schiene, ausgegeben werden können. Eine Einbeziehung auch von kleineren Nutzfahrzeugen in die Mautpflicht nach einem Übergangszeitraum halten wir für sinnvoll. Vorbild für die EU-Lösung sollte die schweizerische leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sein, die auch für das nachgeordnete Straßennetz gilt und einen wesentlich höheren Wegekostenbeitrag vom Straßengüterverkehr verlangt.
- 3.) Die Euro-Normen, in denen der maximale Schadstoffausstoß pro Fahrzeug vorgeschrieben wird, sind eine ordnungspolitische Erfolgsstory. Die klassischen Luftschadstoffe konnten in den letzten 10 Jahren drastisch reduziert werden. Problematisch sind noch Partikel und Stickoxide, die in einer Euro-5-Norm mit anspruchsvollen Grenzwerten geregelt werden müssen. Darüber hinaus sollte erstmals auch ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert für Neufahrzeuge festgelegt werden (5 l/100 km in 2010 und 3 l/100 km in 2015).

**2. Welche verkehrspolitischen Maßnahmen, die direkt und ausschließlich den Schienenverkehr betreffen, will Ihre Partei auf europäischer Ebene vordringlich voranbringen?**

**Bitte nennen Sie nur die 3 wichtigsten.**

- 1.) Eine schnelle Umsetzung der Eisenbahnpakete 2 und 3 ist zwingend. Damit soll vor allem eine bessere Interoperabilität (Spurweite, Signaltechnik, Stromspannung) geschaffen werden, um den grenzüberschreitenden Güterverkehr gegenüber der Straße konkurrenzfähig zu machen. Dazu gehört auch eine einheitliche Zertifizierung des Zugpersonals, so dass grenzüberschreitende Züge nicht durch den bisher notwendigen Personalwechsel behindert werden. Durch die Liberalisierung werden auch positive Wirkungen für mehr Verkehr auf der Schiene erwartet. Mehr Wettbewerb auf der Schiene durch neue Anbieter wird europaweit eine neue Dynamik für den Transport von Gütern und Personen bewirken.
- 2.) Die Transeuropäischen Netze müssen vorrangig im Bereich der Schienenwege in die neuen Mitgliedsstaaten in Mittel- und Osteuropa verbessert werden. Bei der Gemeinschaftsfinanzierung grenzübergreifender Projekte ist schon eine Erhöhung auf 20% (von 10%) beschlossen worden. Diese können auch mit Mitteln aus dem Strukturfond (EFRE) und Krediten der Europäischen Investitionsbank (EIB) kombiniert werden. Die finanziellen Anreizstrukturen sollten aber so gesetzt werden, dass Schienenprojekte vorrangig gebaut werden können.
- 3.) Für die Beschleunigung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs braucht es eine schnelle Festlegung auf einen einheitlichen Standard für Zugsicherungssysteme, dessen Anwendung auf dem TEN-Netz mit Gemeinschaftsmitteln bezuschusst werden sollte.

**3. Die lange angekündigte EU-Wegekosten-Richtlinie ist ein zentrales Vorhaben der europäischen Verkehrspolitik und kann gravierende Auswirkungen auf die deutsche LKW-Maut haben. Wie beurteilen Sie die den vorliegenden Entwurf der Kommission und die Änderungen des EU-Parlamentes? Für welche Änderungen bzw. Weiterentwicklung der RL werden Sie sich im Parlament stark machen?**

Siehe Antwort 1.2.

**4. Welche Position hat Ihre Partei zu den Steuersubventionierungen des Luftverkehrs (Benzinsteuerbefreiung, Mehrwertsteuerbefreiung im internationalen Flugverkehr)? Welche konkreten Handlungsschritte planen Sie diesbezüglich?**

Siehe Antwort 1.1

**5. Die EU-Osterweiterung wird allen Prognosen zufolge wachsende Verkehrsströme durch Deutschland nach sich ziehen. Mit welchen verkehrspolitischen Maßnahmen will Ihre Partei diese Herausforderung gestalten?**

Bei der Schiene konnten die grüne Bundestagsfraktion im Bundesverkehrswegeplan die Aufnahme der folgenden zusätzlicher Projekte in den vordringlichen Bedarf durchsetzen, die insbesondere im Zuge der Integration der neuen osteuropäischen Beitrittsländer in die Europäische Union notwendige Kapazitäten schaffen, um die zukünftigen Verkehrszuwächse auf die Schiene zu lenken:

- Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus – Görlitz auf 160 km/h als Basis für die Verbindungen in das oberschlesische Industrieviertel in Polen.

- Aufnahme der Strecke Berlin – Stettin in die Liste der internationalen Vorhaben.
- Aufnahme der Streckenabschnitte Nürnberg – Marktredwitz – Eger – (Prag) und der Strecke Berlin – Prag, die zwischen Berlin und Dresden auf 200 km/h ausgebaut wird
- Aufnahme des TEN-Projektes München-Salzburg als Internationales Vorhaben, insbesondere zur Stärkung des Europäischen Güterfernverkehrs nach Südosteuropa
- Aufnahme der ursprünglichen Hauptverbindung Berlins zu den Ferieninseln Usedom und Wollin (Polen) über die „Karniner-Brücke“ als Internationales Vorhaben.

Siehe außerdem Antwort 2.2

**6. Die Trans-European Transport Networks, die so genannten TEN-T Projekte zum Ausbau der Verkehrswege, wurden in 2003 unter der Leitung von Karel van Miert überarbeitet. Wie beurteilen Sie die Empfehlungen der van Miert-Gruppe im Hinblick auf die EU-Osterweiterung? Wie sollten die TEN-T Projekte Ihrer Meinung nach finanziert werden?**

Siehe Antwort 2.2

**7. Was ist Ihrer Auffassung nach nötig, um den Marktanteil der europäischen Bahnen im Personenverkehr zu vergrößern?**

Folgende Maßnahmen sind aus grüner Sicht notwendig:

- 1.) Abbau der Subventionen für den Straßen- und Luftverkehr. Stärkung der Wettbewerbsbedingungen für die Schiene (siehe Antwort zu Frage 1.1.).
- 2.) Verstärkte Investitionen in die Bestandserneuerung und den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken, die einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen. Das bedeutet gleichzeitig auch den Verzicht auf überbeuerte ICE-Neubauvorhaben wie Nürnberg – Erfurt oder einen Bundeszuschuss für den Bau einer Flughafenanbindung München mit dem Transrapid.
- 3.) Verstärkung der Anreizstrukturen für den Schienenwegeausbau in den mittel- und osteuropäischen neuen EU-Länder, um den dort traditionell hohen Schienenverkehrsanteil zu bewahren und auszubauen und grenzüberschreitende Verkehrsströme zunehmend auf die Schiene zu lenken.
- 4.) Schnelle Verbesserung der Interoperabilität im grenzüberschreitenden Schienenverkehr (siehe Antwort zu Frage 2).
- 5.) Mehr intramodaler Wettbewerb auf der Schiene: Die Deutsche Bahn AG kann also demnächst ihre Dienste ohne Erlaubnis der französischen Staatsbahnen in Frankreich anbieten und umgekehrt auch. Das begrüßen wir. Innovationen entstehen im Wettbewerb. Es geht um mehr Qualität durch Wettbewerb. Dazu gehören feste Umwelt- und Sozialstandards und vor allem definierte Qualitätsstandards im Interesse der Fahrgäste. Für die Wettbewerber müssen zudem einheitliche Fahrgastrechte gelten. Anbieterübergreifende Fahrplanauskünfte sind ebenfalls zu gewährleisten.  
Intramodaler Wettbewerb und damit in der Folge mehr Verkehr auf der Schiene ist aus grüner Sicht am besten zu gewährleisten, wenn das Eigentum am Netz in öffentlicher Hand verbleibt. Eine materielle (Teil-)Privatisierung von Transportgesellschaften ohne die Netzinfrastruktur wird von Bündnis 90 / Die Grünen befürwortet.
- 6.) Bessere intermodale Angebote für Tür-zu-Tür-Angebote aus einer Hand: Die Deutsche Bahn AG geht hier beispielhaft voran: Die kostenlose Weiterfahrt mit Bahnen und Bussen am Zielbahnhof („Cityticket“) ist schon Realität. Bezahlen mit

MobilCard oder Handy ohne Schlangestehen am Fahrkartenschalter und ohne Tarifwirrwarr gehört die Zukunft. An den Bahnhöfen und verteilt über die Stadt stehen Teilzeitautos für die stundenweise Miete („Car Sharing“) und Mieträder („Callabike“), die eine komfortable und schnelle Mobilität zum Zielort bieten. Solche Angebote sollten auch in anderen europäischen Ländern eingeführt und vernetzt werden. Dazu gehört auch eine frei zugängliche europaweite Fahrplanauskunft mit Tarifen. Die Fahrradmitnahme im ICE sollte in Deutschland genauso selbstverständlich sein wie die Fahrradmitnahme im TGV in Frankreich.

**8. Was ist Ihrer Auffassung nach nötig, um den Marktanteil der europäischen Bahnen im Güterverkehr zu vergrößern?**

Zusätzlich zu den Punkten 1 – 5 bei Frage 7, die auch auf den Güterverkehr zutreffen:

- 7.) Durch eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten des Straßengüterverkehrs, wie sie in Deutschland durch die Einführung der LKW-Maut geplant sind
- 8.) Die verstärkte Förderung des Kombinierten Verkehrs und weiterer intermodaler Angebote, z.B. trimodaler Umschlagorte (Schiene, Wasser, Straße) sowie die Schienenhinterlandanbindungen von Seehäfen sollten auf europäischer Ebene verstärkt gefördert werden. Das Gleisanschlussförderprogramme nach deutschem Modell sollten auch in anderen europäischen Staaten eingeführt werden.
- 9.) Die Forschungen im Rahmen des 6. Europäischen Rahmenforschungsprogramms, insbesondere das Marco-Polo-Programm 2003 – 2010, das im Zeitraum 2003 – 2006 mit 75 Mio. Euro ausgestattet ist, sollten verstärkt werden.
- 10.) Der Alpentransit wird nach Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit dem 57 Kilometerlangen Gotthard-Basistunnel als Kernstück in 2012 zu erheblichen Verlagerungen von der Straße auf die Schiene führen, und dies nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland, Frankreich und Italien. Ob es in absehbarer Zeit zu einer Finanzierung eines Brenner-Basis-Tunnels in Österreich kommt, ist hingegen äußerst zweifelhaft.