

**An
Allianz pro Schiene
z.H. Dirk Flege
Chausseestraße 84**

10115 Berlin

Berlin, 27. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Flege,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben, das ich mit großem Interesse gelesen habe. Es freut mich außerordentlich, dass Allianz pro Schiene sich über die europapolitischen Zielsetzungen und Positionen der SPD im Vorfeld der Wahlen am 13. Juni informieren möchte.

Ich entspreche Ihrer Bitte nach Beantwortung der übersandten Fragen gerne. Bitte entnehmen Sie unsere Stellungnahme den beigefügten Seiten im Anhang.

In der Hoffnung Ihnen weitergeholfen zu haben, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Klaus Uwe Benneter

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

- Die EU-Erweiterung hat erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsbereich. Daher müssen auch verkehrspolitische Maßnahmen diese neuen Erfordernisse mit aufnehmen, wir brauchen auch eine erweiterte Infrastruktur.
- Es muss zu einer europaweiten Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere im fiskalischen Bereich (Mineralölsteuer, Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Flugverkehr) kommen; dafür muss sich die Bundesregierung in den EU-Gremien weiterhin einsetzen.
- Für den Schienenverkehr muss die Öffnung der europäischen Schienennetze vorangebracht und die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems verbessert werden.

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.

- Anpassung der Regelungen über die Interoperabilität auch für den konventionellen Schienenverkehr;
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere im fiskalischen Bereich;
- Öffnung der europäischen Schienennetze.

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?

Der Kompromissvorschlag der irischen Ratspräsidentschaft für eine Änderung der EU-Richtlinie 1999/62 über die Mauterhebung, der u.a. keine Zweckbindung der Mauteinnahmen ausschließlich für den Straßenbau vorsieht, wird von uns - anders als von der Opposition - ausdrücklich begrüßt. Auch bei der Berücksichtigung von Baukosten für Fernstraßen (die nicht älter als 25 Jahre sind) und der Berechnung der Mauthöhe sind die Kompromiss-Vorschläge der irischen Ratspräsidentschaft begrüßenswert. Die EU-Kommission wollte nur Baukosten für Fernstraßen, die nicht älter als 15 Jahre sind, berücksichtigen, was zu deutlich geringeren Mauteinnahmen geführt hätte. Wir unterstützen die Haltung der Bundesregierung in den Verhandlungen in Brüssel hierzu ausdrücklich.

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

Die SPD vertritt die Position, dass die Mehrwertsteuerbefreiung im internationalen Flugverkehr überprüft werden sollte. So würde einerseits ein Beitrag zum Subventionsabbau geleistet und andererseits die europaweiten Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger angeglichen. Auch die Besteuerung von Kerosin mit der Mineralölsteuer oder die Einführung einer Emissionsabgabe im europäischen Flugverkehr wird von der SPD unterstützt. Allerdings bedarf es hierzu einer Einigung auf der Ebene der EU.

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?

Natürlich muss auch im Verkehrsbereich auf die Herausforderung durch die EU-Osterweiterung nach Ansicht der SPD durch geeignete Maßnahmen reagiert werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur an die neuen Bedarfe anzupassen und gleichzeitig an dem Ziel eines Ausbaus des Anteils des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen festzuhalten

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?

Die SPD begrüßt die Zustimmung des Europäischen Parlamentes zur TEN-Leitlinien-Entscheidung (Drucksache 1692/96/EG) am 21. April 2004. Durch die EU-Osterweiterung wurde auch das europäische Verkehrsnetz erheblich erweitert. Die Arbeit von Karel van Miert hat die Voraussetzungen für eine abgestimmte Entwicklung der gesamteuropäischen Infrastruktur geschaffen. Dabei begrüßen wir auch die Verknüpfung der Landgüterverkehre mit dem Seeverkehr auf Hochgeschwindigkeitsseewegen. Nicht festgelegt wurde bisher, auch nicht durch den Beschluss des Europäischen Parlaments, die zukünftige Dotierung der Haushaltlinie für TEN-T. Dies muss in weiteren gemeinschaftlichen Gesprächen auf europäischer Ebene effizient und gerecht erreicht werden.

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

Zentrale Maßnahme zur Vergrößerung des Marktanteils der europäischen Bahnen im Personenverkehr ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern. Daneben müssen die europäischen Bahnen noch erhebliche Anstrengungen unternehmen, um die Attraktivität der Schiene für die Kunden zu erhöhen. Dazu bedarf es im Güterverkehr der Umsetzung logistischer Konzepte und einer Stärkung der Gleisanschlussverkehre. Im Personenfernverkehr bedarf es u.a. bei der Preisbildung einer stärkeren Ausrichtung auf die Kundenwünsche und einer verstärkten Kooperation mit ausländischen Bahnen, um im Wettbewerb mit dem Luftverkehr und der Straße bestehen zu können.

Siehe auch Punkte 1,2 und 4