



HEMNMISSE UND POTENTIALE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN EUROPÄISCHEN ZUGVERKEHR

Fragen und Antworten der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien für die EU-Wahlperiode 2019 bis 2024



MACHEN SIE MIT IM DEUTSCHEN BAHNKUNDEN-VERBAND!

Wissensvermittlung, Erfahrungsaustausch, Diskussionen zeichnen unsere ehrenamtliche und gemeinsame Arbeit an lokalen und regionalen Problemen aus. Wir sind interaktiv und parteipolitisch neutral. Als Einzelmitglied oder als Verein/Organisation. Im DBV sind Sie richtig, wenn es Ihnen um die aktive Mitarbeit in einem gemeinnützigen Verband geht. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite www.bahnkunden.de.

Beitrittserklärungen für Einzelpersonen (eine Beitrittserklärung für Vereine/Verbände finden Sie im Internet)

Vorname: _____ Nachname: _____

Straße Hausnr.: _____ PLZ Ort: _____

Geburtsdatum: _____ E-Mail: _____

Ich erkläre meinen Beitritt zum DBV-Landesverband und -Regionalverband zum ____ . ____ . 20 ____

meines Wohnsitzes/ _____

Der Regel-Jahresbeitrag beträgt 60,00 €, ermäßigt: 30,00 €. Wenn Sie den ermäßigten Beitrag zahlen möchten, geben Sie bitte hier in Stichworten den Grund an:

Mit meinem Beitritt erkenne ich Satzung und Beitragsordnung an.

Datum ____ . ____ . 20 ____ Unterschrift _____

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V. | Wilmsdorfer Straße 113/114 | 10627 Berlin | MAIL buero@bahnkunden.de | FAX 030 63 49 70 99



© DBV

Deutscher ICE bei der Einfahrt in den Hbf Brüssel – europäische Direktverbindungen erleichtern das Reisen über innereuropäische Grenzen hinweg, hängen aber immer noch von komplexen und langwierigen Verhandlungen zwischen Staaten und Bahnen ab.

EUROPA VOR DER WAHL

„Für Europa ist die Bahn das ideale Verkehrsmittel.“

Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) stimmt dieser Aussage von Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Beauftragter der Bundesregierung für Schienenverkehr, zu.

Viel zu lange hat man die Eisenbahn als ein Europa verbindendes Verkehrsmittel benachteiligt. Der DBV wendet sich daher an die Abgeordneten des zukünftigen Europäischen Parlaments und natürlich auch an die nationalen Parlamentarier, um folgende Forderungen umzusetzen:

- » dem bedeutsamen Anteil der Eisenbahnen an der europäischen Einigung gerecht zu werden
- » die besondere Förderung und Beachtung nicht nur des Fernverkehrs, sondern auch des regionalen grenzüberschreitenden Verkehrs (Personen- und Güterverkehre) zu gewährleisten
- » das Netz der Nachtzüge auszubauen
- » die gewünschte Klimapolitik, die ohne die Bahn nicht vorangebracht werden kann, durch Ausbau des Eisenbahnverkehrs zu unterstützen.

Der DBV erinnert daran, dass in der Eisenbahnpolitik Europa als Gesamtheit betrachtet werden muss. Europa ist schließlich nicht nur eine Wirtschaftsunion, sondern auch eine politische Idee, die den Kontinent insgesamt verbindet.

Mit dieser Broschüre wollen wir Ihre Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit lenken, den internationalen Bahnverkehr zu stärken. Denn hier gibt es viel nachzuholen und zu verbessern. Wer in den Kategorien einer gesamteuropäische Verkehrspolitik denkt, kann sich mit den Realitäten einer Kleinstaaterei nicht zufrieden geben. Deshalb ist es nützlich, diese Broschüre in der Zeit bis zur nächsten Europawahl 2024 öfters zur Hand zu nehmen und die Parteien daran zu erinnern, was sie versprochen haben. Ihre Zusagen sollen sie nachweislich bis zur nächsten Wahl 2024 binden.

Wolfgang Klapdor,
DBV-Bundesvorstand Internationales
15. Mai 2019



WELCHE WICHTIGEN FRAGESTELLUNGEN SIND AUS SICHT DES DBV ZUR QUALITÄTSSTEIGERUNG IM EISENBAHNVERKEHR WICHTIG?

1. Wie sollte das europäische Schienenverkehrsangebot bei Angeboten und Tarifen und durchgängiger Buchbarkeit idealerweise aussehen?

Angebote und Tarife müssen für die Kunden leicht zu verstehen sein. Es muss so einfach wie möglich sein, Informationen zu erhalten und zu buchen. Die Fahrpreise müssen vergleichbar sein mit denen der Konkurrenten der Bahn (Flugzeug, Fernbus). Das Tarifsysteem soll flexibel aber nicht zu kompliziert sein.

2. Wie hat sich das Angebot von Deutschland aus in die europäischen Nachbar-Hauptstädte in den letzten Jahren entwickelt?

Amsterdam, Paris, Bern, Wien, Prag und Warschau sind relativ gut erreichbar – nach Brüssel kann es sogar als sehr gut bezeichnet werden. Aber der Abbau des Nachtzugnetzes ist ein Nachteil. Mindestens helfen die ÖBB-Nightjets, das Angebot nach Wien und Zürich zu verbessern.

3. Trägt der Bahnverkehr zum Zusammenwachsen Europas bei?

Auf manchen Achsen sicher – z. B. zwischen London, Brüssel und Paris – aber nicht, wenn man direkt zwischen Brüssel und Straßburg fahren will. Wir brauchen auch ein Nachtzugangebot von und nach Skandinavien. Für Polen gibt es seit ein paar Jahren ein besseres Angebot z.B. Berlin - Gdynia, Berlin - Wroclaw aber es muss noch viel gemacht werden. Für ein Zusammenwachsen brauchen wir aber nicht nur schnelle Züge, sondern auch attraktive Tarife.

4. Welche Qualität haben die aktuellen Direkt- und Umsteigeverbindungen von Deutschland aus in die Nachbarländer?

Die Hochgeschwindigkeitszüge haben meistens gute Qualität; aber auf anderen Achsen (z. B. Berlin – Amsterdam) ist das Wagenmaterial alt. Bequem ist es oft, aber nicht immer zuverlässig. Defekte Klimaanlage und Störungen im Bordbistro ärgern häufig.



1.

Sehen Sie in den sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger Fernbus, Eisenbahn, Flugzeug ein Problem? Wenn ja, durch welche Maßnahmen wollen Sie eine Angleichung erreichen? Wenn nein, welche Vorteile sehen Sie in der Ungleichbehandlung?



Ja, wir sehen darin ein Problem. Ein wichtiger Baustein für den Klimaschutz ist die Verlagerung des Güterverkehrs und des Flugverkehrs auf die Schiene. Dazu wollen wir die Lkw-Maut auf das gesamte Straßennetz und auf alle Lkw-Klassen und Fernreisebusse ausweiten. Kerosin und internationale Flugtickets müssen besteuert und die Trassenpreise deutlich gesenkt werden, damit der unfaire Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn ein Ende findet. Die Einnahmen ließen sich dafür nutzen, die Schieneninfrastruktur instand zu setzen und den kombinierten Verkehr schneller auszubauen.



Wir setzen uns für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ein. Konkret bemühen wir uns beispielsweise um eine Senkung der Trassenpreise, um eine Kostenentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erreichen.



Ja. Der Luftverkehr wird etwa momentan steuerlich gegenüber dem Zug bevorteilt, obwohl der CO₂-Ausstoß deutlich höher ist. Wir wollen die steuerliche Subventionierung des Flugverkehrs abschaffen. DIE LINKE fordert daher die Anpassung der EU-Energiesteuerrichtlinie. Wir wollen eine EU-weite Kerosinsteuer und die Mehrwertsteuer auf Flugtickets einführen. Die LKW-Maut soll in der ganzen EU für Lkw ab 3,5 Tonnen verbindlich werden, externe Kosten durch Luftverschmutzung, Lärm und Klimabelastung müssen in voller Höhe angelastet werden. Den Ausbau des Schienenverkehrs und den Öffentlichen Nahverkehr wollen wir fördern.



Wir Freie Demokraten fordern europaweit faire Wettbewerbsbedingungen über alle Verkehrsträger hinweg. Dieses gilt insbesondere für den Schienenverkehr, der durch staatliche Beteiligungen massiv verzerrt und damit auch benachteiligt wird. Schieneninfrastruktur muss europaweit diskriminierungsfrei für alle Bahnen im Personen- und Güterverkehr zur Verfügung gestellt werden. Nur wenn es im gesamten europäischen Eisenbahnraum einen fairen Wettbewerb gibt, kann das System Schiene in Gänze davon profitieren.



Die Unterschiedlichen Rahmenbedingungen sind in der Tat ein Problem. Wir müssen darüber in der nächsten Legislaturperiode intensiv diskutieren, welche Maßnahmen zu treffen sind. Alles muss auf den Prüfstand.



EPF-KONFERENZ 2019

Der Europäische Fahrgastverband EPF, dem auch der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V. als Mitglied angehört, veranstaltet seine Jahreskonferenz 2019 am 7. und 8. Juni in Stockholm.

Interessierte Teilnehmer sind herzlich willkommen.

Weitere Informationen finden Sie unter:

www.epf.eu

2.

Halten Sie vor dem Hintergrund des Ausstoßes von klimaschädlichen Emissionen eine Stärkung des umweltfreundlicheren Schienenverkehrs im grenzüberschreitenden Verkehr für sinnvoll?



Ja, dies wäre sinnvoll. Während man in Europa relativ einfach mit dem Auto über Grenzen fährt, müssen im Schienenverkehr oftmals Loks, Personal und Stromnetz gewechselt werden. Das kostet nicht nur Zeit, sondern macht den Zugverkehr insgesamt unattraktiver. Deshalb müssen die unterschiedlichen nationalen Verkehrsnetze europaweit vereinheitlicht werden. Ein gemeinsames Verkehrsnetz braucht gemeinsame Standards, von Ticketsystemen und Bahnsteighöhen bis zu Sicherheitsstandards. Nur wenn die Kleinstaaterei aufhört, kann Europa mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene verlagern. Das schont das Klima und senkt die Belastung durch Schadstoffe. Wir setzen uns auch für die Wiederaufnahme europäischer Nachtzüge zwischen allen Metropolen und einen funktionierenden Pendelverkehr in Grenzregionen ein. Eine gemeinsame Finanzierung bzw. eine Fondslösung kann das unterstützen.



Wir möchten ein erstklassiges, integriertes Verkehrssystem für Europa schaffen, das zu der Erfüllung internationaler Klimaziele beiträgt. Hierbei wird der Ausbau des Schienenverkehrs eine große Rolle spielen. Unsere im nationalen Rahmen getroffenen Maßnahmen möchten wir enger mit unseren europäischen Nachbarn abstimmen und zu einem gesamteuropäischen Konzept zusammenführen.



Ja, auf jeden Fall. Ein beträchtlicher Teil des innereuropäischen Flugverkehrs muss auf die Schiene verlagert werden. Das europäische Nachtzugnetz muss dafür ausgebaut werden.



Wir Freie Demokraten halten eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene generell für sinnvoll, denn zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrszuwächse werden alle Verkehrsträger benötigt und jeder muss nach seinen individuellen Stärken zum Einsatz kommen.



Ja, die Schienenwege müssen überall in der EU verbessert werden. Zudem ist der Bau von zusätzlichen grenzüberschreitenden Trassen notwendig, damit Europa auch auf der Schiene weiter zusammenwachsen kann. Das gilt auch für strategische Investitionen in die Zwischenverbindungen (sogen. Bypass-Verbindungen), um Hauptachsen zu entlasten. Das gilt ebenso für den Ausbau von grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen wie etwa dem Schienenregionalverkehr. Außerdem muss sichergestellt werden, dass die Mitgliedsstaaten einheitliche Tarife, Qualitätsstandards, Taktfahrpläne und Vertriebssysteme organisieren können.



Ausgebremst – vom ungehinderten Waren- und Personenverkehr in der EU ist man auf der Eisenbahn noch weit entfernt.

KLEINSTAATEREI

Kleinstaaterei ist die Realität im Eisenbahnverkehr

„Unbekannter Auslandstarif“ oder „Preisauskunft nicht möglich“ kommt leider allzu oft als Antwort auf eine Verbindungssuche von Deutschland ins Ausland. Das liegt daran, dass es nicht nur unterschiedliche Tarifsysteme und Rabatte gibt. Selbst der Datenaustausch der europäischen Bahnen untereinander funktioniert nicht. Jeder kocht sein „eigenes Süppchen“.

Bahnhof/Haltestelle	Zeit / Prognose	Dauer	Umst.	Produkte	Flexpreis
	Früher				Preis für alle Reisenden inkl. Ermäßigungskarten*
Lyon Part Dieu Barcelona Sants	10:36 10:46 16:34	5:48	1	TGV	Es gilt Auslandstarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden				Rückfahrt hinzufügen	

Wer mit Bus oder Flugzeug reist, hat damit keine Probleme. Von Hamburg nach Rom, von Karlsruhe nach Belgrad oder von Kopenhagen nach München. Überall werden Verbindungsvorschläge von einem Anbieter unterbreitet und es gibt nur eine Fahrkarte. Bei der Eisenbahn ist das in der Regel nicht möglich.

3.

Im Moment unterscheiden sich die Fahrgastrechte für die verschieden Reisendengruppen deutlich. Streben Sie eine europäische Vereinheitlichung an?



Eine Vereinheitlichung wäre sinnvoll, um auch hier einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies darf aber nicht zu Lasten der Fahrgäste gehen.



Um die Vision eines europaweiten Schienennetzes zu realisieren, müssen die unterschiedlichen nationalen Schienensysteme enger miteinander verknüpft werden. Dementsprechend müssen europaweite Standards, auch hinsichtlich der Fahrgastrechte, eingeführt werden.



Ja (s. Frage 4).
Insgesamt wollen wir Zugtickets bezahlbar machen und die Verbraucherrechte stärken.



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.



In der Tat sind die Fahrgastrechte sehr unterschiedlich ausgestaltet. Besonders im Luft- und Bahnverkehr unterscheiden sich die Rechte teils erheblich. Teilweise mag dies wegen der unterschiedlichen Anforderungen berechtigt sein. Wo möglich sollte jedoch eine sinnvolle Harmonisierung stattfinden.

ES GIBT NOCH VIELE BAUSTELLEN ...

Wenn ein Lkw oder ein Reisebus von einem Staat in einen anderen fährt, werden selbstverständlich Führerschein und Konzession anerkannt. Sprachprüfungen? Undenkbar. Zur Not verständigt man sich mit Händen und Füßen. Eine gesonderte Zulassung des Fahrzeugs ist nicht notwendig. Oder kennen Sie ein Flugzeug, das von Köln/Bonn kommend nicht in Athen landen durfte, weil die Stewardessen kein Wort Griechisch sprechen konnten?

Anders im Eisenbahnbereich. Da gelten andere – strengere – Maßstäbe! Die Lokomotiven müssen für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sein. Sie müssen über das Zugsicherungssystem des jeweiligen Landes verfügen (und die sind teilweise sehr unterschiedlich). Das Personal auf den Fahrzeugen und mit Zuständigkeit der Strecke muss zuvor seine Sprachkenntnisse nachweisen und immer wieder auffrischen. Schon alleine die notwendige Technik in den Lokomotiven macht den grenzüberschreitenden Zugverkehr – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – höchst uninteressant. Um diese Investitionen zu rechtfertigen, müssen die Lokomotiven quasi ständig nur in den Grenzbereichen eingesetzt werden. Die Europäische Union kann auf der Schiene nur zusammenwachsen, wenn die Vereinheitlichung der Nutzungsbedingungen und technischen Erfordernissen gelingt.

Baustellen dauern in Deutschland meist deutlich länger als im Ausland, gerade im Vergleich mit dem nicht EU-Land Schweiz. Hier müssen Verfahren beschleunigt und vor allem vereinfacht werden.



4.



Im europäischen Bahnverkehr wollen wir ein einheitliches Ticketsystem schaffen. Der Flickenteppich nationaler Fahrkarten macht die Bahn grenzüberschreitend unattraktiv. Häufig werden nur Einzeltickets für die Strecken der jeweiligen nationalen Anbieter angeboten. Verpasst ein Fahrgast wegen einer verspäteten Bahn zum Beispiel in Deutschland seinen Anschlusszug nach Italien, muss er/sie auf eigene Kosten ein neues Zugticket kaufen. Stattdessen brauchen Fahrgäste ein anbieterunabhängiges System, mit einem Ticket für alle Verkehrsträger für die gesamte EU – aus dem portugiesischen Dorf bis an die kroatische Küste oder aus Südtalien nach Lappland, egal ob mit Bus, Bahn oder Tram. Neue Serviceangebote wollen wir auch durch die Bereitstellung offener Daten (Open Data) befördern. Aktuell setzen wir uns bei der Überarbeitung der Bahnfahrgastreue ganz konkret für verpflichtende Durchgangstickets von A nach B ein.

Die Buchung von internationalen Bahnreisen aus dem Ausland ist häufig sehr zeitaufwändig, umständlich und manchmal im gewünschten Umfang gar unmöglich (z. B. durchgehende Fahrkarte, Reservierungen). Welche Vorschläge hat Ihre Partei, um die Barrieren und Hindernisse abzubauen?



(s. Frage 3).

DIE LINKE.

Die Buchung von internationalen Bahnreisen aus dem Ausland ist häufig sehr zeitaufwändig, umständlich und manchmal im gewünschten Umfang gar unmöglich (z. B. durchgehende Fahrkarte, Reservierungen). Welche Vorschläge hat Ihre Partei, um die Barrieren und Hindernisse abzubauen? DIE LINKE tritt für die Einführung eines europaweiten integralen Taktfahrplanes und eines gemeinsamen Ticketbuchungssystems ein, um grenzüberschreitendes Bahnfahren gegenüber dem Fliegen attraktiver zu machen.

**Freie
Demokraten**
FDP

Schon heute sind viele grenzüberschreitende Bahnreisen problemlos im Internet buchbar. Ebenso bieten die großen Eisenbahnverkehrsunternehmen den Ticketverkauf auf ihren Online-Portalen in verschiedenen Landessprachen an. Schwierig wird es zumeist, wenn über mehrere Ländergrenzen hinweg Bahnfahrkarten erworben werden sollen. Da bei solchen Reiseverbindungen aufgrund der Entfernungen und Fahrzeiten heute meistens ein anderer Verkehrsträger attraktiver ist, fällt hier das Angebot besonders dünn aus. Dem lässt sich nur durch eine stärkere Nachfrage aufgrund attraktiverer Bahnverbindungen begegnen.

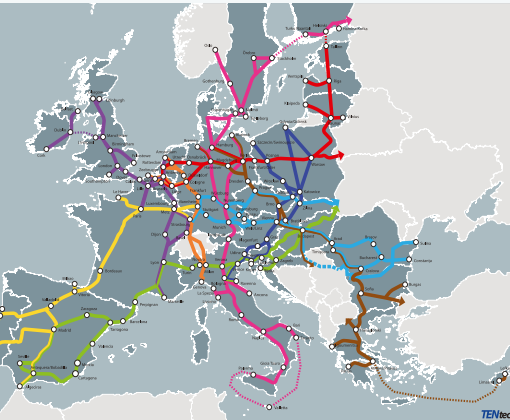
SPD

Am 15. November 2018 hat das Europäische Parlament seinen Standpunkt für die neuen Bahnfahrgastrechte beschlossen. Vor allem durch Druck sozialdemokratischer Abgeordneter konnte ein sehr ambitioniertes Paket durchs Plenum gebracht werden. Es enthält bereits erheblich verbesserte Rechte, auch für internationale Bahnreisen (z.B. eine Stärkung der sogenannten durchgehenden Fahrkarten). Leider blockiert der Rat seit Mai 2018 eine Lösung. In der nächsten Legislaturperiode ist daher weiterer Druck auf die Mitgliedstaaten wichtig, um bei der notwendigen Reform der Fahrgastrechte endlich eine Einigung zu erreichen.

TRANSEUROPÄISCHE NETZE

Die Europäische Union kümmert sich um die Transeuropäischen Netze (TEN). Das ist die Infrastruktur im Binnenmarkt. Ein Teilaspekt davon sind die Verkehrsnetze (TEN-V). Das Kernnetz umfasst 9 Verkehrskorridore, die eine herausragende Bedeutung haben. Ihre Herstellung soll bis 2030 abgeschlossen sein. Das Gesamtnetz umfasst weitere Verkehrskorridore und ist ebenfalls multimodal angelegt. Von den 9 Korridoren führen sechs durch Deutschland:

- » Nord-Ostsee-Korridor
- » Atlantik
- » Rhein-Donau
- » Rhein-Alpen
- » Orient/Östliches Mittelmeer
- » Skandinavien-Mittelmeer



5.



Anstatt vorrangig milliardenschwere Großprojekte, wie Stuttgart 21, mit wenig europäischem Nutzen zu finanzieren, müssen europäische Fördermittel gezielt für. Das europäische Eisenbahnnetz ist noch immer ein Flickenteppich mit zahlreichen Lücken an den nationalen Grenzen. Das 2016 erstmals aufgelegte europäische Lückenschlussprogramm ist ein grüner Erfolg, der deutliche Verbesserungen schafft. Aber schon jetzt wird deutlich, dass die Nachfrage das Programm überfordert. Deswegen fordern wir eine Verdoppelung der Mittel. Damit schaffen wir mit wenig Aufwand einen besseren grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Davon profitieren gerade die Menschen, die alltäglich darauf angewiesen sind. Mobilität ist Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe.



Unser Ziel ist ein reibungsloser und qualitativ hochwertiger grenzüberschreitender Güter- und Personenverkehr für Bürger und Unternehmen. Dafür sind verschiedene Schritte notwendig. So wurden zwar die nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze ausgebaut, unterschiedliche Spurbreiten, Signalsysteme und Spannungen behindern aber weiterhin den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Deshalb setzen wir uns für die Schaffung gemeinsamer Standards („Interoperabilität“) ein auf dem Weg zu einer vollständigen technischen Harmonisierung. Zudem ist eine bessere Abstimmung der Streckenvergabe zwischen den EU-Mitgliedstaaten notwendig. Schließlich brauchen wir starke und unabhängige Regulierungsbehörden in allen EU-Ländern sowie transparente Vorschriften für die Berechnung der Trassenpreise. Die Entwicklung und den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) unterstützen wir national nicht zuletzt durch die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Noch immer gibt es unserer Meinung nach im internationalen Eisenbahnfernverkehr zwischen den einzelnen Nationalstaaten große Lücken. Durch welche Maßnahmen (sowohl infrastruktureller Art als auch bei den Angeboten) beabsichtigen Sie diese weiter zu schließen?

DIE LINKE.

Wir treten dafür ein, den Schienenverkehr europaweit auszubauen und Lücken zu schließen, auch im Güterverkehr. Wir fordern ein Investitionsprogramm von mindestens 500 Milliarden Euro im Jahr, damit u.a. eine Mobilitätswende ermöglicht wird, die Bus und Bahn bezahlbar macht und bessere Verbindungen schafft; Initiativen und Kommunen werden bei der Einrichtung von für den Einzelnen kostenfreien Schienen- und Nahverkehr unterstützt. Die Zerschlagung bisheriger, überwiegend noch in öffentlicher Hand befindlicher Eisenbahngesellschaften lehnen wir ab. Öffentliche Bahnen und der ÖPNV dürfen nicht Wettbewerb und Kommerzialisierung geopfert werden.

Freie Demokraten

FDP

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.

SPD

Auf EU-Ebene will man hier schon seit Jahren eine Verbesserung erreichen. Zu oft scheidert eine Harmonisierung und ein Schließen von Infrastrukturlücken am fehlenden Willen der einzelnen Mitgliedstaaten. Auf Europäischer Ebene setzt sich die SPD dafür ein, dass mehr Mittel für die sogenannte Connecting Europe Facility bereitgestellt werden, um dadurch mehr finanzielle Anreize für einen schnelleren Ausbau der Transeuropäischen Transportnetzwerke geben zu können.

VERKEHR 2050

Kommission hat ehrgeizigen Plan zur Mobilitätssteigerung und Emissionsminderung

Die Europäische Kommission hat eine umfassende Strategie (Verkehr 2050) für ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem verabschiedet, die die Mobilität verbessern, wesentliche Hindernisse in Schlüsselbereichen beseitigen und zu mehr Wachstum und Beschäftigung führen wird. Zugleich dienen die Vorschläge dazu, Europas Abhängigkeit von den Öleinfuhren drastisch zu verringern und die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2050 um 60 % zu senken. Mit dem Verkehr-2050-Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum sollen wesentliche Hindernisse und Engpässe in vielen Schlüsselbereichen, darunter Verkehrsinfrastruktur und Investitionen, Innovation und Binnenmarkt, ausgeräumt werden.

Ziel ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums mit mehr Wettbewerb und einem vollständig integrierten Verkehrsnetz, das die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verknüpft und grundlegende Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsmuster ermöglicht. Zu diesem Zweck enthält der Fahrplan 40 konkrete Maßnahmenvorschläge für das kommende Jahrzehnt.

6.



Die europäische Barrierefreiheits-Richtlinie verpflichtet auch private Anbieter von Waren und Dienstleistungen zum Abbau von Barrieren. Wir setzen uns für einen barrierefreien öffentlichen Raum ein, in dem Gebäude, Medien, Produkte, Dienstleistungen und Veranstaltungen für alle zugänglich und nutzbar sind. Das schließt alle Verkehrsträger mit ein. Für mobilitätseingeschränkte Personen bleibt bspw. Bahnfahren trotz Verbesserungen immer noch schwierig. Im Rahmen der aktuellen Überarbeitung der Bahnfahrgastrechte setzen wir uns dafür ein, dass Bahnhöfe ohne Assistenz oder mit einer möglichst geringen Voranmeldzeit von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden kann. Desweiteren möchten wir die gegenseitige Anerkennung von Mitnahmeregelungen von Begleitpersonen in der EU erreichen.



Welche Initiativen werden Sie ergreifen, um das barrierefreie Reisen mit Bahn, Bus und Flugzeug im internationalen Fernverkehr weiter zu vereinfachen?



Wir wollen behinderungsge-
rechte, barrierefreie Mobilität fördern, damit Menschen mit Behinderungen eine Wahl haben, wo und wie sie leben wollen. Wir möchten uns mit unseren europäischen Nachbarn auf einheitliche Standards einigen, damit das barrierefreie Reisen in ganz Europa möglich wird.

DIE LINKE.

Wir setzen uns für ein Europäisches Gesetz zur Barrierefreiheit (European Accessibility Act EAA) ohne Einschränkung des Geltungsbereiches ein, damit Menschen mit Behinderungen den gleichen Zugang zu Orten, Produkten und Dienstleistungen erhalten wie alle anderen. Unser Ziel ist darüber hinaus, europaweit den Öffentlichen Nahverkehr barrierefrei auszubauen und für den Einzelnen kostenfrei zu machen. Schritte dahin sind: Ein Förderprogramm, bei dem der Nahverkehr verbessert und die Fahrpreise bis zum Nulltarif gesenkt werden. Kinder, Jugendliche und Menschen mit Behinderungen haben freie Fahrt. Wir wollen Modellprojekte mit kostenfreiem Nahverkehr in den Städten mit der größten Luftbelastung.

Freie Demokraten **FDP**

Wir Freie Demokraten fordern mehr Barrierefreiheit.

Die Möglichkeit, an allen Facetten des Lebens teilzunehmen, ist Grundvoraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Damit ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen ungehindert am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, müssen wir Barrieren abbauen.



Die von einer sozialdemokratisch geführten Mehrheit verabschiedete Parlamentsposition zu den neuen Bahnfahr-gastrechten setzt eine EU-weit einheitliche Anwendung der Fahrgastrechte durch. Außerdem wird die Barrierefreiheit im Vergleich zu heute erheblich verbessert. Menschen mit reduzierter Mobilität haben das Recht auf unentgeltliche Hilfe. Eine bisher nötige, vorherige Anmeldung der benötigten Hilfe entfällt für große Bahnhöfe ganz und die Frist für kleinere Bahnhöfe wird erheblich reduziert. Allerdings blockieren die Mitgliedstaaten im Rat bisher eine finale Einigung.



www.BAHNKUNDEN.DE

IMPRESSUM

KONTAKT

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.
Bundesverband

Telefon: 0 30 / 63 49 70 76
Telefax: 0 30 / 63 49 70 99

Wilmersdorfer Straße 113/114
10627 Berlin

E-Mail: bahnkunden@bahnkunden.de
Internet: www.bahnkunden.de

V.i.S.d.P.: Gerhard J. Curth, Präsident