

Aachener Bürgerinitiative „Meine Stimme in Europa“

1. Unterstützen Sie unser Ziel, dass die europäische Regierung direkt oder mittelbar über das Parlament von den Wählerinnen und Wählern bestimmt wird?

Ja.

Die NRWSPD teilt die Auffassung, dass die Europawahlen attraktiver und europäischer gestaltet werden müssen. Es war richtig, dass sich im Vorfeld der jüngsten Europawahl 2014 die großen Parteifamilien im Europäischen Parlament darauf verständigt haben, analog zu den Gepflogenheiten bei nationalen Wahlen erstmals Spitzenkandidaten aufzustellen -. Nach dem Lissabon-Vertrag über die Arbeitsweise der EU sind die Staats- und Regierungschefs dazu angehalten, bei ihrem Recht, einen Kandidaten für die Position des EU-Kommissionspräsidenten vorzuschlagen, das Wahlergebnis zu berücksichtigen. Dahinter steht aber keine gesetzliche Verpflichtung in Form einer Verankerung dieses Spitzenkandidaten-Prinzips im Wahlgesetz. Dafür setzen wir uns aber ein und generell für eine Reform der die EU-Kommission. Das Gremium soll zu einer echten EU-Regierung ausgebaut werden, die dem europäischen Parlament verantwortlich ist. Dem europäischen Parlament soll ein Initiativrecht in der Gesetzgebung und das volle Budgetrecht zugestanden werden.

2. Wir sehen die Zukunft der EU in einem Bundesstaat mit republikanischer Form. Teilen Sie dieses Ziel?

Ja.

Langfristig muss sich die EU von einem „Staatenverbund“ hin zu einer politischen Union mit festen föderalen Grundsätzen weiterentwickeln. Ziel ist ein durch eine europaweite Volksabstimmung legitimierter europäischer Bundesstaat. Eine solche transnationale Demokratie muss das Gewaltenteilungsmodell, das wir aus den nationalen Staaten kennen, auch auf die europäische Ebene übertragen. Im SPD Grundsatzprogramm heißt es dazu: „Schon 1925 setzte sich die Sozialdemokratie mit der Forderung nach den Vereinigten Staaten von Europa für die europäische Einheit ein. Was damals unerreichbar schien, ist heute Wirklichkeit: Die europäische Einigung nach zwei Weltkriegen hat die friedlichste Periode in der Geschichte unseres Kontinents ermöglicht.“

- 3. Wir wollen nicht, dass ein Einzelland ein Übergewicht in der EU bekommt. Würden Sie eine Anpassung der EU-Verträge unterstützen, die solche Ungleichheiten einhegt?**

Ja.

Die Frage wird vor dem Hintergrund einer nicht näher konkretisierten Beschreibung von „solchen Ungleichheiten“ bejaht, da sich die NRWSPD zum Beispiel bei den bevorstehenden Brexit-Verhandlungen gegen ein sog. „cherry picking“ ausspricht.

- 4. Für eine gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik wird oft eine EU-Armee gefordert. Ein Vorteil der Bundeswehr ist, dass sie dem Parlament unterstellt ist. Falls eine EU-Armee gebildet werden soll, werden Sie sich dafür einsetzen, dass diese ausschließlich vom EU-Parlament kontrolliert wird?**

Ja.

Die Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU-Staaten wollen wir noch stärker europäisch ausrichten und zusammenführen. Langfristiges Ziel bleibt der Aufbau einer Europäischen Armee, deren Einsatz parlamentarisch legitimiert wird und durch den Ausbau der Informations- und Kontrollrechte des Europäischen Parlaments flankiert werden muss.

- 5. Für die Verkehrsinfrastruktur gilt: natürliche Monopole sollen nicht privatisiert werden. Um eine europaweite Verknüpfung der Infrastruktur zu erreichen, sollen die entsprechenden Kompetenzen auf EU-Ebene gehoben werden?**

Nein.

Gute Verkehrsverbindungen quer durch Europa sind entscheidend für das reibungslose Funktionieren unseres Binnenmarkts. Wir setzen uns dafür ein, dass im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze strategische Investitionen in die europäische Infrastruktur gestärkt werden. Für eine nachhaltige Entwicklung aller Verkehrsträger fordern wir die Förderung neuer Technologien, wie intelligente Verkehrssysteme und alternative Antriebe, verbesserte europaweite Arbeits- und Sozialstandards sowie eine größtmögliche Nutzer- und Anwohnerfreundlichkeit, insbesondere auch, was den Lärmschutz angeht.

Das Ziel einer europäischen Verkehrspolitik muss sein, die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und die damit verbundene Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrswirtschaft voranzutreiben. Weiterhin geht es darum, die Mobilität der Menschen in Europa so zu gestalten, dass diese möglichst barrierefrei nutzbar und bezahlbar ist.

Im Bereich Verkehr teilen sich Union und Mitgliedstaaten die Zuständigkeit. Der grenzüberschreitende Verkehr ist vor allem Sache der Union. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung obliegt den einzelnen Mitgliedsstaaten der EU und wird in unterschiedlichster Form und Struktur realisiert. Im Rahmen der Aufstellung des aktuellen und nächsten Mehrjährigen Finanzrahmens der Europäischen Union setzen wir uns aber dafür ein, dass ausreichende Mittel für die Finanzierung des Strukturwandels im Verkehrssektor und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch die Europäische Union bereitgestellt werden. Das gilt insbesondere für die grenzüberschreitenden Verkehre.

6. Sind Sie bereit im Zuge der Gestaltung einer europäischen Infrastruktur, eine entsprechende EU-weite Harmonisierung der nationalen Voraussetzungen und Gesetzgebungen durchzusetzen?

Ja.

Zumindest da, wo es sinnvoll ist. Es geht vor allem darum, gleiche Wettbewerbsbedingungen in den Mitgliedstaaten zu schaffen, damit Europa als möglichst einheitlicher Akteur seine Herausforderungen bezüglich des internationalen und globalen Standortwettbewerbs bewältigen kann. Dies ist insbesondere für den Luftverkehr unabdingbar.

7. Englisch ist de facto die aktuelle Weltsprache. Unterstützen Sie, dass Englisch auch zukünftig Verwaltungssprache der EU bleibt?

Ja.

Für die Arbeitspraxis innerhalb der Organe der Union ist aus Kosten- und Effizienzgründen ein Dolmetschen bzw. eine Übersetzung nicht immer möglich. Dann können nur die Sprachen Verwendung finden, die von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gesprochen und verstanden werden. Bis zum britischen Beitritt im Jahre 1972 dominierte als organinterne Arbeitssprache das Französische. Seither hat sich Englisch zur wichtigsten Arbeitssprache entwickelt, da es unter Mitberücksichtigung von Fremdsprachenkenntnissen von etwa jedem zweiten Europäer gesprochen wird. Auch trotz des bevorstehenden Brexits ist es recht unwahrscheinlich, dass sich die Hauptverkehrssprache ändert.