

## Auswertung der bdo-Wahlprüfsteine

Fragen	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
Steigerung des öffentlichen Verkehrs am Modal Split?	Green	Green	Green	Green	Green
Rolle des Busses im Verkehrssystem der Zukunft?	Green	Yellow	Green	Green	Grey
Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?	Green	Green	Green	Green	Green
Einführung einer EEG-Ermäßigung für E-Busse ?	Yellow	Red	Green	Yellow	Green
Erhaltung des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV?	Green	Red	Red	Red	Green
Wahlrechts des Aufgabenträgers eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?	Grey	Red	Red	Red	Yellow
Bewahrung branchenspezifischer und regionaler Besonderheiten in Tarifverträgen?	Green	Red	Red	Green	Green
Einführung spezifischer Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus?	Yellow	Red	Red	Green	Yellow
Positionierung zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen?	Yellow	Yellow	Red	Red	Green
(Ein-)Fahrverbote für Busse?	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
Beseitigung steuerlicher Ungleichbehandlung vom Bus im Vergleich zum Flugzeug?	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Unterstützung der Mobilität mit Fernbussen?	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green
Verknüpfung von ÖPNV und Schienenverkehr mit dem Fernbus?	Yellow	Yellow	Red	Green	Green
Positionierung zum Thema Busmaut?	Green	Yellow	Red	Red	Green
Förderung des Einsatzes neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr?	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow

Positiv	Neutral	Negativ	Keine Aussage
---------	---------	---------	---------------

Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Wie gedenkt Ihre Partei den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern?</b></p>	<p>Um die unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen, werden wir angepasste Mobilitätskonzepte im städtischen sowie im ländlichen Raum etablieren. So erfüllen das Auto und der abrufbare Bus (Bus on demand) auf dem Land gleichermaßen die Mobilitätswünsche wie Busse und Bahnen in der Stadt.</p> <p>Mit der mobilen Vernetzung werden neben den klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln auch moderne und intelligente Beförderungskonzepte an Bedeutung gewinnen.</p>	<p>Der öffentliche Verkehr wird insgesamt weiter wachsen. Hierfür brauchen wir gut ausgebauten Verkehrswege. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 haben wir Investitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße im Umfang von rund 270 Mrd. Euro beschlossen. Nun kommt es darauf an, diese zügig und passgenau umzusetzen.</p> <p>Für den Erhalt und den Ausbau unserer kommunalen Straßen und des ÖPNV werden wir die Finanzhilfen des Bundes weiter zur Verfügung stellen und an den steigenden Bedarf anpassen. Gleichzeitig erwarten wir von den Ländern, dass auch sie ab 2019 den ÖPNV mit zweckgebundenen Mitteln bedarfsgerecht ausstatten.</p>	<p>Wir wollen den Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich erhöhen. Zum einen indem dieser immer besser und in neu entstehende Angebote integriert wird – finanziell ausreichend unterstützt durch die öffentliche Hand.</p> <p>Für den ländlichen Raum wollen wir eine Mobilitätsgarantie, die eine Anbindung ans nächste Oberzentrum mindestens im Stundentakt vorsieht. Und wir streben den solidarisch finanzierten Nulltarif im ÖPNV an.</p> <p>Zum anderen wollen wir den Straßenraum zu Lasten des Autoverkehrs und zu Gunsten der Radfahrenden, der zu Fußgehenden und des Nahverkehrs sukzessive umgestalten.</p>	<p>Wenn Deutschland seine Klimaschutzziele erreichen und gleichzeitig öffentliche Daseinsvorsorge in hoher Qualität gewährleisten will, muss es stärker in den Ausbau und die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs investieren.</p> <p>Dieses Ziel werden wir im Falle einer Regierungsbeteiligung vertreten und unter anderem für eine schnelle Umsetzung des Deutschlandtaktes im Schienenverkehr und die Einführung deutschlandweiter digitaler Ticketsysteme sorgen.</p> <p>Unser Ziel ist es, den Anteil der Personenkilometer, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, bis 2030 zu verdoppeln.</p>	<p>Der Bus und das mittelständisch geprägte Busgewerbe in Deutschland sind für uns wirtschaftlich und verkehrspolitisch von großer Bedeutung. Hierzu zählen der Erhalt unternehmerischer Freiräume ebenso wie der Abbau von belastender Bürokratie.</p> <p>Moderne Mobilität braucht vor allem auch moderne Infrastruktur. Denn Mobilität ist für uns Teil der persönlichen Freiheit. Jeder Einzelne, die Gesellschaft und die Wirtschaft, ist dabei auf eine moderne Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Aber Stau, kaputte Straßen und fehlende Verbindungen sind allgegenwärtig.</p> <p>Zur Freiheit gehört auch, ohne Gängelei selber zu entscheiden, welches Verkehrsmittel man benutzt, und neue Mobilitätskonzepte ausprobieren zu können.</p>

Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p>Welche Rolle sieht Ihre Partei für den Bus im Verkehrssystem der Zukunft?</p>	<p>Die Luftqualität ist Ausdruck gesunder Lebensbedingungen. (...) Unsere besondere Aufmerksamkeit gilt dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er trägt zur Senkung der Feinstaubemissionen bei und sichert die Funktionsfähigkeit und Lebensqualität unserer Städte.</p>	<p>Busse sind für uns eine sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebots, um zu bezahlbaren Preisen in den Städten, aber auch auf der Langstrecke in Deutschland unterwegs zu sein.</p>	<p>Busse spielen zusammen mit der Bahn eine zentrale Rolle bei der Verkehrswende, die für den Klimaschutz und lebenswerte Städte unvermeidbar ist. Die Umstellung auf Elektroautos allein reicht bei weitem nicht aus, da erneuerbare Energien ebenfalls nur begrenzt verfügbar sind. Wir setzen uns deswegen konsequent für einen bezahlbaren, barrierefreien und bedarfsgerechten ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes ein.</p> <p>Die neuen Mobilitätsangebote, die durch die Digitalisierung und Automatisierung entstehen, könnten aber dazu führen, dass Bus und Bahn langfristig an Bedeutung verlieren. Deswegen sollten die Unternehmen zum Vorreiter werden und diese neuen Mobilitätsangebote in ihre Verkehrsangebote integrieren.</p>	<p>Der öffentliche Personennahverkehr wird bundesweit durch den Linienbusverkehr dominiert. Das wird auch in Zukunft so sein.</p> <p>Der Omnibus ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Wir haben daher mit dafür gesorgt, dass es zu einer Marktöffnung für den Fernbusverkehr kam und begrüßen die positive Entwicklung, die seither stattgefunden hat.</p> <p>Wir setzen uns für alternative Antriebe und für die Barrierefreiheit von Bussen ein und wollen ein Zukunftsprogramm in Höhe von 1 Mrd. Euro pro Jahr auflegen, um Kommunen bei Sanierung und Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur zu unterstützen.</p>	

Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
Einschätzung					
<p>Welche Pläne hat Ihre Partei für eine Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?</p>	<p>Wir unterstützen die Antriebswende im Verkehr und verfolgen eine technologieoffene Gesamtstrategie zur Förderung des Markthochlaufs alternativer Kraftstoffe und Antriebe wie der Elektromobilität und der Brennstoffzelle.</p> <p>Die Förderung des Aufbaus einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur, die alle Regionen für die Elektro- und Wasserstoffmobilität erschließt, führen wir fort – und errichten 50 000 Ladesäulen in ganz Deutschland.</p>	<p>Um die Umweltbelastung in den Innenstädten zu reduzieren, werden wir die Anschaffung von Bussen und Taxis mit alternativen (...) fördern.</p> <p>(...) Uns geht es dabei nicht um Pilotprojekte sondern um eine Regelförderung. Dabei wird noch diskutiert, ob eine hohe Förderung der Umrüstkosten oder eine etwas geringere der Lebenszeitkosten der bessere Weg ist.</p>	<p>Wir begrüßen die neuen Förderprogramme zur Neuananschaffung von E-Bussen. Aufgrund der hohen täglichen Fahrleistung von Bussen und Taxen ist der Entlastungseffekt für die Umwelt deutlich größer als bei Pkw (...).</p> <p>(...) Dass Förderprogramme auch auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten sein sollten, ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Einer zeitlich begrenzten Ausweitung der Förderung auf andere alternative Antriebe stehen wir offen gegenüber.</p>	<p>Wir setzen uns dafür ein, auf Bundesebene die Umstellung auf Hybrid- und E-Busse stärker zu fördern.</p>	<p>Bestehende Förderprogramme werden wir nicht zuletzt im Hinblick auf Effizienz, Effektivität, Haushaltswirkung und Bürokratieabbau überprüfen und wo immer sinnvoll miteinander verknüpfen - auch und gerade im Sinne der mittelständisch geprägten Unternehmerlandschaft im Busbereich.</p>

Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
Einschätzung					
<p>Wie steht Ihre Partei dazu, auch für E-Busse EEG-Ermäßigungen einzuführen?</p>	<p>Die EEG-Umlage haben wir stabilisiert, energieintensive Unternehmen entlastet, den Strommarkt neu geordnet und die Voraussetzungen für den Ausbau der großen Übertragungsnetze bis 2023 geschaffen. Strom muss langfristig für alle Unternehmen und Betriebe sowie private Verbraucher bezahlbar bleiben. Dafür setzen wir die marktwirtschaftliche Heranführung und Systemintegration der erneuerbaren Stromerzeugung konsequent fort.</p>	<p>Es wird uns jedoch nicht möglich sein, weitere Verbrauchergruppen von der EEG-Umlage zu befreien, weil die Kosten damit auf immer weniger Schultern verteilt würden. Zudem gehört der Verkehrssektor zu den Endverbrauchern; eine Befreiung von der EEG-Umlage wäre damit auch systematisch nicht zu rechtfertigen.</p> <p>(...) Es wird es eine unserer Hauptaufgaben sein, den Transformationsprozess von den fossilen Energieträgern zu einem steigenden Anteil erneuerbarer Energieträger mit einer neuen Finanzierungssystematik zu untermauern.</p>	<p>Eine Ermäßigung der EEG-Umlage für E-Busse insbesondere im öffentlichen Nahverkehr ähnlich der Regelung für den Schienenverkehr finden wir prinzipiell begrüßenswert.</p> <p>Wir weisen aber darauf hin, dass die Gewährung von Rabatten bei der EEG Umlage nicht inflationär als indirekte Wirtschaftsförderung eingesetzt werden sollte. Eine direkte Förderung von E-Bussen, wie in der Antwort auf Frage 3 ausgeführt, ist weitaus zielgenauer.</p>	<p>Wir wollen ein Förderprogramm für E-Busse auflegen. Wir werden prüfen, ob dabei eine EEG-Ermäßigung für E-Busse berücksichtigt werden kann.</p>	<p>Wir wollen einen Neustart in der Energiepolitik.</p> <p>Die zentralen Versprechen der Energiewendepolitik wurden auch nach 17 Jahren EEG nicht erreicht (...). Bisher haben die Verbraucher rund 150 Mrd. Euro an Subventionen im Rahmen des EEGs zahlen müssen. Zusammen mit den Zahlungsverpflichtungen für die Zukunft kostet das EEG über 500 Mrd. Euro.</p> <p>Wir Freien Demokraten wollen dieses Gesetz abschaffen.</p>

ÖPNV					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Wie steht Ihre Partei zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerblichem Grundsatz im ÖPNV?</b></p>	<p>Wir wollen innovative Mobilitätskonzepte ermöglichen. Dazu modernisieren wir auch den Rechtsrahmen für die Personenbeförderung. Die Daseinsfürsorge im bestehenden System des öffentlichen Personenverkehrs und private Mobilitätsangebote können einander ergänzen. Die neuen digitalen Möglichkeiten des Teilens begreifen wir als Chance.</p> <p>Nur vielfältige Angebote können die individuellen Mobilitätsansprüche der Menschen, ob in der Stadt oder auf dem Land, erfüllen.</p> <p>(...) Am Vorrang eigenwirtschaftlicher Angebote halten CDU und CSU fest. Wir sehen für diesen Bereich keinen Grund für eine Änderung des PBefG. Wir werden hierzu den Evaluationsbericht gründlich auswerten.</p>	<p>Die SPD steht grundsätzlich zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit, der allerdings nicht dazu führen darf, dass das Betreiben von Bus- und Bahnlinien erst durch die Absenkung von Standards eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.</p> <p>Deswegen sehen auch wir die Notwendigkeit, das im Jahr 2012 novellierte Personenbeförderungsgesetz zu präzisieren und einzelne Regelungen zum Antrags- und Genehmigungsverfahren anzupassen.</p> <p>Unser Ziel ist, dass in Zukunft die von den Aufgabenträgern im Rahmen der Vorabkennzeichnung vorgegebenen sozialen und qualitativen Standards im Interesse der Beschäftigten und der Fahrgäste auch als Vorgaben für die Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre gelten.</p>	<p>Wir wollen den gesetzlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre abschaffen (...).</p> <p>Es geht uns dabei aber nicht darum, mittelständische Busunternehmen in die Insolvenz zu treiben. Wir wollen vielmehr etablierte kommunale Unternehmen davor schützen, dass sie, wie es in einigen Städten geschehen ist oder es zumindest drohte, durch einen Antrag auf eigenwirtschaftliche Verkehre aus dem Markt gedrängt werden.</p> <p>Deswegen unterstützen wir auch den Gesetzentwurf des Bundesrates. Dieser würde es zumindest ermöglichen, die Bindung an repräsentative Tarifverträge vorzugeben sowie die Verpflichtung zur Übernahme der bisherigen Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel vorzugeben.</p>	<p>Wir wollen einen Vorrang für fairen Wettbewerb.</p> <p>Beim Personenbeförderungsgesetz (PBefG) muss angemessen nachgesteuert werden, um einen Wettbewerb auf dem Rücken von Beschäftigten und zulasten sozialer Standards zu verhindern.</p> <p>Daher wollen wir im PBefG präziser definieren, was unter den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fällt und sicherstellen, dass die dort getroffenen Regelungen im Einklang mit dem EU-Recht stehen.</p> <p>Sozialen und ökologischen Standards sollen mehr Gewicht erhalten</p>	<p>Wir Freien Demokraten stehen grundsätzlich zum bestehenden Gesetzesrahmen des PBefG wie in der letzten Legislaturperiode (2009-2013) novelliert und beschlossen.</p>

ÖPNV					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p>Welche Position vertritt Ihre Partei bezüglich eines Wahlrechts des Aufgabenträgers, eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?</p>		<p>Nach Auffassung mehrerer Gerichte und allen 16 Bundesländern besteht derzeit nach § 8a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bereits ein Wahlrecht. Eine solche Option zwischen dem Erlass von allgemeinen Vorschriften oder der Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge wird von der SPD auch befürwortet. Einen Anspruch auf einen Erlass von allgemeinen Vorschriften lehnt die SPD jedoch ab.</p>	<p>Wir vertreten die Auffassung, dass ein solches Wahlrecht besteht und sehen deswegen keine Verpflichtung für die kommunalen Aufgabenträger, für tarifliche Vorgaben allgemeine Vorschriften zu erlassen. Der Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Unternehmen darf nicht über das Lohnniveau geführt werden.</p>	<p>Bei Verkehren die der Aufgabenträger initiiert hat, besteht grundsätzlich Wahlfreiheit.</p> <p>An dieser Stelle ist das PBefG und die EU-Verordnung 1370/07 recht klar. Das PBefG definiert in § 8 Absatz 4 zwar den genehmigungsrechtlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher, also unternehmerinitiiert Verkehre. Der Unternehmer entscheidet ob er die Verkehrsleistungen auf eigenes Risiko erbringen kann. In diesem Falle steht dem Unternehmen die eigenwirtschaftliche Genehmigung offen.</p> <p>Kann der Unternehmer den Verkehr nicht eigenwirtschaftlich erbringen, liegt das weitere Prozedere in den Händen des Aufgabenträgers. Der Aufgabenträger hat dann die Federführung und prüft, ob ein öffentliches Verkehrsinteresse vorliegt.</p> <p>Die besondere Stellung des Unionsrechts eröffnet dem Aufgabenträger die Möglichkeit, nach seinem Ermessen zu entscheiden, ob er eine allgemeine Vorschrift erlässt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt oder die Option nutzt und die Verkehrsleistung als öffentlichen Dienstleistungsauftrag an das regionale mittelständische Verkehrsunternehmen direkt vergibt.</p>	<p>Die Personenverkehrs-EU-VO 1370, das bestehende PBefG und die Landes-ÖPNV-Gesetze der Bundesländer bilden den rechtlichen Rahmen zum Erlass Allgemeiner Vorschriften. Entsprechend dieser Rahmenbedingungen obliegt es den zuständigen Behörden, Allgemeine Vorschriften zu erlassen.</p>

ÖPNV					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
Einschätzung					
<p>Wie wird sich Ihre Partei dafür einsetzen, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen künftig erhalten bleiben können?</p>	<p>Wir setzen uns dafür ein, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen erhalten bleiben können.</p>	<p>Wir wissen, dass Busunternehmen dafür sorgen, dass man zu bezahlbaren Preisen reisen kann. Uns ist wichtig, dass in der Branche gute Arbeitsbedingungen gewährleistet sind.</p> <p>Die Stärkung der Tarifbindung ist ein zentrales Anliegen der SPD. Aufgrund der grundgesetzlich garantierten Tarifautonomie kann der Staat zur Steigerung der Tarifbindung aber lediglich Anreize setzen. Soweit eine Allgemeinverbindlichkeit des Tarifvertrags angestrebt wird, setzt dies voraus, dass der Tarifvertrag erstreckungsfähig ist. Hier sind vorrangig die Tarifvertragsparteien in der Pflicht.</p>	<p>DIE LINKE setzt sich für das Prinzip der Tarifautonomie ein und dafür, dass es eine hohe Tarifbindung gibt. Flächentarifverträge verhindern, dass die Konkurrenz zwischen den Betrieben auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird.</p> <p>Angeichts der Erosion des Flächentarifvertrags aufgrund der Tariffucht vieler Arbeitgeber sieht DIE LINKE hier dringenden Handlungsbedarf.</p> <p>Zuvorderst ist es Aufgabe der Gewerkschaften, ihre Organisationsmacht und darüber die Tarifbindung zu erhöhen. Der Gesetzgeber setzt hierfür allerdings die Rahmenbedingungen. Daher fordert die Fraktion DIE LINKE die Erleichterung der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen und die strikte Begrenzung von prekärer Beschäftigung. Denn die Deregulierung des Arbeitsmarktes hat die Organisationsmacht der Gewerkschaften geschwächt.</p>	<p>Wir halten die Koalitionsfreiheit und die Tarifautonomie für wichtige Errungenschaften unseres Sozial- und Wirtschaftssystems. Sie ermöglichen regionale und passgenaue Tarifvereinbarungen. Wir wollen das Tarifvertragssystem erhalten.</p>	<p>Wir Freie Demokraten verteidigen einen flexiblen Arbeitsmarkt und die Tarifautonomie. Branchenspezifische und regionale Besonderheiten müssen sich in den Tarifverträgen widerspiegeln können.</p>



Bustouristik					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Wie ist die Position Ihrer Partei zu eigenen Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus, die losgelöst vom Güterverkehr die spezifischen Anforderungen an Busfahrer berücksichtigen?</b></p>	<p>CDU und CSU legen im Interesse sowohl der Fahrgäste als auch der Fahrer insbesondere Wert auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Die Pläne der EU-Kommission, die Lenk- und Ruhezeiten zu überarbeiten, werden wir kritisch begleiten.</p>	<p>Es gibt bereits leicht modifizierte Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten für den Fernverkehr. In Hinblick auf Arbeitsschutz und Sicherheit halten wir die geltende Regelungen für ausreichend.</p>	<p>Wir sprechen uns gegen eine Ausweitung der Lenkzeiten sowie die Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten von Busfahrerinnen und Busfahrern aus. Es darf keine weitere Aushöhlung der bestehenden Schutzvorschriften geben.</p> <p>Die Vorschläge der EU-Kommission zur Veränderung der EU-Verordnung 561/06 zu den Lenk- und Ruhezeiten für Bus-, Reisebus- und LKW-Fahrerinnen und -Fahrer lehnen wir ab. Sie gefährden die Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer sowie die Sicherheit von Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern.</p>	<p>Die von der EU-Kommission im Rahmen ihres Straßenpakets vorgelegten Vorschläge hinsichtlich einer Liberalisierung der Lenk- und Ruhezeiten von LKW- und Busfahrern sehen wir in Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritisch.</p> <p>Die Fahrer von Lkw und Bussen könnten dadurch öfter als heute dazu gedrängt werden, ihre Ruhezeiten in den Fahrerinnen und -Fahrer lehnen wir ab. Sie gefährden die Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer sowie die Sicherheit von Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern.</p> <p>Wir halten die EU-weiten Einführung spezieller Lenk- und Ruhezeitregelungen für das Bus-Fahrpersonal für überlegenswert.</p>	<p>Wir Freie Demokraten erkennen die große Bedeutung der Bustouristik als dezentraler Wirtschaftsfaktor und als Garant für Arbeitsplätze.</p> <p>Bei den Lenk- und Ruhezeiten müssen sowohl Sicherheitsaspekte als auch Besonderheiten des Reisebusverkehrs berücksichtigt werden. Das gilt neben den täglichen Pausenzeiten auch für die Wochenruhezeiten.</p>

Bustouristik					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
Einschätzung					
<p><b>Wie positioniert sich Ihre Partei zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegulungen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?</b></p>	<p>Der Mindestlohn in Deutschland ist Gesetz auch für Fahrer aus dem Ausland. Doch sieht die EU-Kommission darin eine Einschränkung des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs. Wegen des angedrohten EU-Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland hatte die Bundesregierung eine Interimslösung verfügt, mit der der Zoll von Mindestlohnkontrollen für diese Fahrer absieht. CDU und CSU setzen sich jedoch weiterhin dafür ein, dass das Mindestlohngesetz auch für Fahrer aus dem Ausland Anwendung findet.</p> <p>CDU und CSU setzen sich zudem dafür ein, dass die EU-Kommission härter gegen Sozialdumping im Verkehr vorgeht. Wir beklagen einen sich häufenden Missbrauch, das Ausnutzen von Schlupflöchern und die zum Teil vorsätzliche Umgehung von EU-Regelungen im Straßenverkehrsreich. Zudem wollen wir eine Stärkung und Harmonisierung von Kontrollen.</p>	<p>Wir müssen umgehend fairen Wettbewerb nicht nur im grenzüberschreitenden Straßenverkehr ermöglichen, Lohn- und Sozialdumping unterbinden und Sozialversicherungsbetrug noch stärker verfolgen. Dazu muss auch der Austausch und die Abstimmung der Europäischen Union mit den Kontrollbehörden verbessert werden. Der Richtlinienentwurf der europäischen Kommission darf zu keinen Rückschritten und zu keinen Einschränkungen beim Arbeitnehmerschutz führen. (...) Wo immer jedoch eine europäische Einigung zeitnah nicht erreichbar ist, müssen wir nationale Regelungen schaffen.</p> <p>Wettbewerbsverzerrende und unfaire Arbeitsbedingungen müssen bekämpft werden. Das Mindestlohngesetz im grenzüberschreitenden Verkehr muss für inländische und gebietsfremde Unternehmen wirksam kontrolliert werden. Die Meldepflichten und -systeme zur Umsetzung des Mindestlohngesetzes müssen (...) überprüft und angepasst werden, dass effektivere Kontrollen möglich werden.</p> <p>(...) Der Zeitpunkt des Grenzübertritts muss kontrolliert und zeitnah dokumentiert werden.</p>	<p>DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass es in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union einen Mindestlohn in Höhe von 60 Prozent des nationalen Durchschnittslohnes gibt, wie es auch die Sozialcharta des Europarats vorsieht. Von diesen nationalen Mindestlöhnen darf es keine Ausnahmen geben, sie müssen für jeden Beschäftigten gelten.</p> <p>Hinsichtlich der Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern fordert DIE LINKE, dass das Prinzip „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ gilt.</p> <p>Das Herkunftslandprinzip lehnen wir ab.</p>	<p>Die im Road-Package vorgesehene Regelung, die Entsenderichtlinie für grenzüberschreitende Beförderungen bis zu 3 Tagen im Monat nicht anzuwenden, ist für uns nicht nachvollziehbar.</p> <p>Jede grenzüberschreitende Beförderungsdienstleistung sollte den Mindestbeschäftigungsbedingungen des Aufnahmestaates unterliegen. (...) Bei der Feststellung, ob es sich um eine Entsendung handelt oder nicht kommt es nicht auf ein zeitliches Kriterium an, sondern daran, ob die Dienstleistungen im Aufnahmestaat erbracht werden oder nicht. Das zeitliche Kriterium könnte ggf. nur in den Transitfällen hilfreich sein, um zu bestimmen, dass ab einem Zeitpunkt der Fahrer den Mindestlohnregelung eines bestimmten Landes unterliegt, weil er dort die Ausgaben hat. (...)</p> <p>Um die Kontrollbehörden zu stärken, sollte (...) eine Pflicht zur sofortigen Einführung eines digitalen Fahrtenschreibers eingeführt werden (...). Die Entsendemeldung soll unbedingt im Voraus erfolgen, die Möglichkeit einer nachträglicher Entsendemeldung soll ausdrücklich ausgeschlossen werden. Auch die Fahrten bis zu 3 Tagen im Monat sollen gemeldet werden, um diesen Tatbestand besser kontrollieren zu können.</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen überflüssige Regulierungen und Bürokratie bei der Zeitarbeit und dem Mindestlohn abbauen. Denn Deutschland braucht auch in Zukunft einen flexiblen Arbeitsmarkt. Trotzdem hat die Große Koalition hier bürokratisiert. Die unnötigen gesetzlichen Vorschriften zur Überlassungsdauer und Entlohnung führen zu Unsicherheiten und Aufwand. Dies wollen wir ändern.</p> <p>Wir Freie Demokraten bekennen uns klar zum gemeinsamen Binnenmarkt und setzen uns für faire Wettbewerbsbedingungen ein. Eine EU-weite Mindestlohnregelung sehen wir jedoch kritisch.</p>

Bustouristik					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
Einschätzung					
<p><b>Wie steht Ihre Partei zur möglichen Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“ zur Einhaltung von NOx-Grenzwerten und Ausnahmeregelungen für Busse?</b></p>	<p>Wir lehnen ein Dieselfahrverbot ab. CDU und CSU sind gegen die Einführung einer Blauen Plakette.</p> <p>Anstatt auf Verbote setzen wir auf Technologieoffenheit sowie die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen. Zudem ist es wirkungsvoller, bei Fahrzeugen anzusetzen, die sich ständig im Stadtverkehr befinden. Dies dient der Reduzierung von Stickoxiden mehr als ein Einfahrverbot. Der NOx- und Feinstaubbelastung wollen wir durch gezielte Verkehrsstrategien begegnen, die Politik, Kommunen und Automobilhersteller gemeinsam erarbeiten. Wir setzen auf Technologieoffenheit sowie die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen. (...) Wir wollen eine saubere Mobilität, die Umweltzonen und Feinstaubplaketten mittelfristig überflüssig macht.</p> <p>Auch sprechen wir uns dafür aus, dass u. a. Reisebusse nicht aus den Umweltzonen ausgesperrt werden sollen, da sonst auch dem Gastgewerbe sowie Messen, Kongressen, Musicals und dem innerstädtischen Einzelhandel Umsatzrückgänge drohen. Ausnahmen für Reisebusse von den Einfahrtbeschränkungen in Umweltzonen werden leider von den zuständigen örtlichen Behörden unterschiedlich geregelt.</p>	<p>Wir wollen Fahrverbote unbedingt vermeiden und werden daher unter anderem die Anschaffung von Bussen und Taxis mit alternativen Antrieben sowie die Nutzung von Lastenrädern und die Umrüstung von innerstädtischen Lieferfahrzeugen fördern.</p> <p>Die zurzeit vorgesehene Umstellung der Software für Pkw wird nicht ausreichen, um „Blaue Plaketten“ zu verhindern. Daher fordern wir für Pkw eine Hardware Lösung ein. Die entsprechende Technologie ist vorhanden und muss schnellstmöglich zur Serienreife gebracht werden. Die Halter dürfen dabei mit den Kosten nicht alleine gelassen werden.</p>	<p>Wir wollen kein generelles Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in belasteten Innenstädten, wie sie wegen erfolgreicher Klagen ja ebenfalls drohen. Umweltzonen halten wir aber grundsätzlich für ein sinnvolles Instrument.</p> <p>Dabei ist zu betonen: es geht uns nicht um Fahrverbote, sondern darum, dass die Luft sauberer wird! Deswegen haben wir uns immer dafür eingesetzt, dass Umweltzonen aus Gründen der Planungssicherheit für Bewohner und Unternehmen mit ausreichend zeitlichem Vorlauf eingeführt werden und dass technisch mögliche Nachrüstungen gefördert werden – dies gilt auch für Busse!</p> <p>Eine blaue Plakette, die bei Pkw nur an die EURO 6–Abgasnorm gebunden ist, halten wir angesichts von durchschnittlich sechsfach höheren Realmissionen dieser ja neuen Fahrzeuge für wenig zielführend. Wir setzen uns für eine blaue Plakette ein, die an die Einhaltung der Grenzwerte von Dieselfahrzeugen im Realbetrieb, mit einer geringen Toleranzmarge, gebunden sein muss. Dies gilt unter der Bedingung, dass die Hersteller die Fahrzeuge auf ihre Kosten entsprechend umrüsten müssen.</p>	<p>Wir treten an erster Stelle für die wirksame Nachrüstung von Dieselfahrzeugen ein, um Fahrverbote abzuwenden und einen ausreichenden Gesundheitsschutz in Städten und Kommunen zu gewährleisten.</p> <p>Die Einführung einer blauen Umweltplakette in der Bundesimmissionschutzverordnung ist nicht nur eine Forderung von uns, sondern wird von zahlreichen Umweltverbänden, dem Bundesumweltministerium und von der Umweltministerkonferenz erhoben. (...)</p> <p>Derzeit sind Städte und Kommunen und letztlich die Fahrer von Diesel-Kfz den Entscheidungen von Verwaltungsgereichten ausgeliefert, die auf die Einhaltung der europäischen Luftqualitätsvorgaben zum Gesundheitsschutz abzielen. Die derzeitige Rechtssituation, die die Bundesregierung verantwortet, läuft auf generelle Dieselfahrverbote und einen Flickenteppich unterschiedlicher kommunaler Regelungen hinaus. Das würde das Verkehrsgeschehen in Deutschland jedoch erheblich beeinträchtigen.</p> <p>Wir setzen uns vor diesem Hintergrund dafür ein, Kommunen Ausnahmeregelungen für Busse für eine Übergangszeit zu ermöglichen.</p>	<p>Neue und pauschale Verbote sehen wir grundsätzlich kritisch. Denn mögliche Bürokratiebelastungen und auch negative finanzielle/wirtschaftliche Folgewirkungen sind dabei stets mit zu bedenken.</p>

Bustouristik					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Ist von Ihrer Partei angedacht, die steuerliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn bei Auslandsreisen im Vergleich zum Flugzeug anzugehen? Und wenn ja: auf welche Weise?</b></p>	<p>Beim Vergleich mit dem Flugverkehr ist zu beachten, dass Fluggesellschaften sich mit der Luftverkehrssteuer sowie weitere Gebühren an der durch sie genutzten Infrastruktur finanziell beteiligen. Nach internationalem Recht ist es zudem nicht möglich, im nationalen Alleingang eine Kerosinbesteuerung für Flüge, die aus Deutschland ausgehen, einzuführen.</p>	<p>Die SPD setzt sich für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ein. Wir werden deshalb die unterschiedliche Besteuerung der Verkehrsträger überprüfen. Dabei müssen wir allerdings die Besonderheiten, die sich für einzelne Verkehrsträger aus der internationalen Wettbewerbssituation ergeben, berücksichtigen.</p>	<p>Wir setzen uns dafür ein, die Benachteiligung der Bahn bei grenzüberschreitenden Reisen zu beenden und wollen die Mehrwertsteuer für Fahrten im Schienenpersonenfernverkehr grundsätzlich auf den ermäßigten Satz reduzieren, wie er bereits im Nahverkehr gilt (...). Ob wir eine entsprechende Regelung auch für Fernbusse einführen wollen, haben wir bislang noch nicht entschieden, werden dies aber prüfen. Weil Fernbusse gegenüber dem Schienenpersonenfernverkehr nicht nur bei den Infrastrukturgebühren (...), sondern auch mit deutlich anspruchloseren Fahrgastrechten bevorteilt sind, ist für uns eine steuerliche Gleichbehandlung nicht zwingend.</p> <p>Zudem setzen wir uns zur Schaffung von Wettbewerbsgleichheit vehement dafür ein, die Subventionierung von Flughäfen und des Flugverkehrs insgesamt zu beenden. So wollen wir die volle Mehrwertsteuer auch auf Auslandsflüge erheben und eine möglichst EU-weit einheitliche Kerosinsteuer einführen. Gelingt das nicht, muss diese national eingeführt werden. Zudem soll die Deckelung bei der Luftverkehrssteuer entfallen und dessen Verrechnung mit dem EU-Emissionshandel. All dies würde auch Fernbusse gegenüber dem Luftverkehr wettbewerbsfähiger machen.</p>	<p>Wir wollen ökologisch schädliche und wettbewerbsverzerrende Subventionen zugunsten des Luftverkehrs, wie etwa die Befreiung von Kerosin bei der Energiebesteuerung, abbauen und die Luftverkehrsabgabe, die unter Schwarz-Gelb eingeführt und nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums wieder abgeschafft werden soll, ökologisch weiterentwickeln. Auch die Förderung defizitärer Regionalflughäfen lehnen wir ab.</p>	<p>Die Behandlung von Einzelaspekten bei der angeblichen Ungleichbehandlung von Verkehrsträgern lehnen wir ab. Es kommt nur eine Gesamtbetrachtung in Frage. Genauso lehnen wir beispielsweise die Forderung nach einer Busmaut ab.</p>

Fernlinie					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Was für Ideen hat Ihre Partei, um den Fernbus weiter zu unterstützen, um ihn für noch mehr Menschen attraktiv zu machen?</b></p>	<p>CDU und CSU bewerten die seit Jahresbeginn 2013 in Kraft getretene Liberalisierung des Verkehrs mit Fernbussen als Erfolg. (...)</p> <p>Der Fernlinienbus als sinnvolle Ergänzung im Reiseverkehr ist eine preisgünstige und umweltschonendere Alternative zum Individualverkehr und ergänzt das Angebot auf der Schiene. Wir ermöglichen damit mehr Menschen bezahlbare Mobilität.</p>	<p>Wir werden in die für den Fernbus notwendige Infrastruktur, die Bundesfernstraßen, verstärkt investieren, um diese zu erhalten und auszubauen.</p>	<p>Eine wichtige Verbesserung wären Busbahnhöfe in einheitlich guter Qualität und günstiger Lage, also gut zu erreichen mit dem öffentlichen Personennahverkehr und verknüpft mit Stationen des Schienenpersonnenfernverkehrs, um das Umsteigen zu erleichtern. Busbahnhöfe liegen allerdings in kommunaler Verantwortung.</p> <p>Als Bundesförderung käme grundsätzlich nur das Länderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Frage. Dieses läuft aber leider aus und steht zudem seit 2014 in alleiniger Verantwortung der Länder, denen lediglich vorgegeben ist, die Mittel investiv zu verwenden. Wir setzen uns für eine Anschlussregelung für das GVFG in Form eines Fonds für kommunale Investitionen in nachhaltige Mobilität ein.</p> <p>Für die Verkehrsangebote der Fernbusunternehmen sind die Unternehmen verantwortlich. Gäbe es mehr Kooperation statt Konkurrenz zwischen Fernbus und Bahn hätten wir uns aber auch anderen Lösungen vorstellen können (...).</p>	<p>Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs sehen wir als Erfolg. Mit dem Fernbus gibt es neben der Bahn eine weitere umweltschonende Alternative zu PKW und Flugzeug. Viele ländliche Regionen werden durch den Fernbus besser an den Fernverkehr angeschlossen. Zudem führt die neue Konkurrenz zu mehr Innovation auf der Schiene.</p>	<p>Wir Freie Demokraten haben die Liberalisierung des Fernbusverkehrs durchgesetzt. Fernbusverkehr ist kein Bestandteil des ÖPNV. Daher wollen wir alle bürokratischen Restriktionen im Personenbeförderungsgesetz, die für den ÖPNV gedacht sind, für den Fernbusverkehr abschaffen. Dazu gehört z.B. die strenge Regulierung von Haltestellen.</p>

Fernlinie					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Welche Ideen hat Ihre Partei, um den ÖPNV und den Schienenverkehr bestmöglich mit dem Fernbus zu verknüpfen?</b></p>	<p>Bessere Anbindungen sowie die optimierte Nutzung der Verkehrsmittel sind ein vorrangiges Ziel beim Ausbau unserer Verkehrswege. Die Potenziale der Digitalisierung werden wir auch im Verkehrssektor nutzen – unter anderem durch die intelligente Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote.</p>	<p>Die SPD sieht in einer besseren digitalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger eine entscheidende Voraussetzung für bessere, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote. Digitalisierung ermöglicht einheitliche übersichtliche Plattformen, die mehr Zuverlässigkeit, mehr Pünktlichkeit und mehr Service für die Kunden bedeuten.</p> <p>Wichtig ist auch eine gute und verlässliche Anbindung des ÖPNV an die Terminals der Fernbusse.</p>	<p>Wir hätten uns von Anfang an eine stärkere Kooperation zwischen Bus und Bahn gewünscht, wie es sie mittlerweile in einigen Regionen gibt, wo Regionalbuslinien den Nahverkehr ergänzen. Überwiegend herrscht leider eine Konkurrenzsituation zwischen Fernbus und Bahn.</p> <p>Der Erfolg der Fernbusse beruht (...) auch darauf, dass die Kosten für eine Bahnfahrt oft deutlich höher sind – das wollen wir ändern, weil wir die neu gewonnene Mobilität der Menschen nicht beschränken wollen.</p> <p>Soweit die höheren Preise auf staatlichen Vorgaben (Steuern, EEG-Umlage, Trassen- und Stationspreise) beruhen, wollen wir zumindest eine Angleichung bei allen Verkehrsträgern. Zudem wollen wir die Bahn am Gemeinwohl ausrichten.</p> <p>Daran, dass Fernbusse dem öffentlich finanzierten Schienenpersonennahverkehr keine Konkurrenz machen dürfen, wollen wir festhalten. Bezüglich der Verknüpfung der Halte von Bus und Bahn verweisen wir auf die Antwort auf die vorherige Frage.</p>	<p>Wir wollen ein Zukunftsprogramm zur Modernisierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs mit jährlich 1 Mrd. Euro auflegen und drängen darauf, Maßnahmen zur Umsetzung des Deutschlandtaktes zügig umzusetzen. Durch eine Optimierung der Schnittstellen zwischen schienen- und straßengebundenem Verkehr profitiert auch der Fernbusmarkt. Wir wollen die Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030 verdoppeln.</p>	<p>Innovationen und kundenfreundliche Verbesserungen im Bereich der Mobilität sind wichtig. Hierzu zählt auch eine benutzerfreundliche Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger vor Ort. Hier werden wir entsprechende Aktivitäten der Unternehmen, Betreiber und Kommunen in Bezug auf den Fernbus positiv begleiten.</p>

Fernlinie					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p><b>Wie ist die Position Ihrer Partei zum Thema Busmaut? Und sollte Ihre Partei für die Einführung einer Busmaut sein, wie wird sichergestellt, dass durch die Bemaunung von umwelt- und klimafreundlichen Bussen keine Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr stattfindet?</b></p>	<p>Bei den Verhandlungen zum Autobahnmautgesetz (jetzt Bundesfernstraßenmautgesetz) hat die CDU/CSU-Bundstagsfraktion dafür Sorge getragen, dass der Reisebus von der Mautentrichtung ausgenommen wird. Zu dieser Entscheidung stehen wir auch weiterhin.</p>	<p>Die SPD befürwortet eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Zielführender als die Erhebung einer Busmaut erscheint uns jedoch die Senkung der sogenannten „Schienenmaut“, also der Trassenpreise. Hier fordern wir eine deutliche Absenkung.</p>	<p>Selbstverständlich wollen wir keine Verlagerung vom Fernbus auf den Pkw. DIE LINKE setzt sich dennoch weiterhin für eine Maut für Fernbusse ein, weil diese eben auch in direkter Konkurrenz zur Bahn stehen. Züge müssen für jeden gefahrenen Kilometer Trassenpreise und zusätzlich auch für jeden Halt in einem Bahnhof Stationsgebühren zahlen. Fernbusse hingegen zahlen Stationsgebühren nur an wenigen Busbahnhöfen und gar keine Straßenbenutzungsgebühren.</p> <p>Ihr Verweis auf die für Busse gezahlte Energiesteuer überzeugt nicht, da der Schienenverkehr ebenfalls Energiesteuer zahlt, ebenso wie er am Emissionshandel teilnehmen und eine EEG-Umlage zahlen muss.</p> <p>Den motorisierten Individualverkehr wollen wir anderweitig belasten, z.B. durch die Angleichung der Dieselsteuer an den Satz für Benzin.</p>	<p>Wir wollen Kostengerechtigkeit und fairen Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt.</p> <p>Die klima- und umweltfreundliche Bahn wird gegenüber dem Straßenverkehr und dem klimaschädlichen Flugverkehr in Teilen unfair behandelt. Jede Lokomotive muss auf jedem Streckenkilometer eine Schienenmaut bezahlen, während Lkw derzeit nur auf Autobahnen und wenigen Bundesstraßenabschnitten mautpflichtig sind.</p> <p>Das verhindert die von allen Seiten seit Jahren gewünschte Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene und die notwendige Entlastung der Straßeninfrastruktur.</p> <p>Wir wollen die Nutzerfinanzierung gezielt ausweiten, in die Maut alle Lkw ab 3,5 Tonnen und schrittweise das gesamte außerörtliche Straßennetz einbeziehen. Wir sprechen uns dafür aus, dass auch Fernbusunternehmen einen fairen Beitrag zur Erhaltung der Infrastruktur leisten.</p>	<p>Wir Freien Demokraten sind gegen die Einführung einer Pkw- oder Busmaut. Durch Steuern und Abgaben leisten die Verkehrsteilnehmer bereits erhebliche Beiträge in die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen und in den ÖPNV. Die Einnahmen decken die Kosten.</p> <p>Eine Busmaut würde auf den Fahrpreis umgelegt, so dass der Verbraucher die Mehrbelastung trägt. Die Mehrbelastung würde das Mobilitätsbedürfnis einschränken und den Umstieg auf den ÖPNV sowie auf Reise- und Fernbusse erschweren.</p>

Fernlinie					
	CDU/CSU	SPD	Linke	Grüne	FDP
<b>Einschätzung</b>					
<p>Wie will Ihre Partei den Einsatz neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?</p>	<p>Wir unterstützen die Antriebswende im Verkehr und verfolgen eine technologieoffene Gesamtstrategie zur Förderung des Markthochlaufs alternativer Kraftstoffe und Antriebe wie der Elektromobilität und der Brennstoffzelle. Die Förderung des Aufbaus einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur, die alle Regionen für die Elektro- und Wasserstoffmobilität erschließt, führen wir fort – und errichten 50 000 Ladesäulen in ganz Deutschland.</p>	<p>Wir wollen neben batteriebetriebenen Elektroautos auch Brennstoffzellenantriebe und andere emissionsarme Antriebstechnologien am Wirtschaftsstandort Deutschland weiter bei Forschung und Entwicklung stärken.</p>	<p>Eine spezielle Förderung der Digitalisierung und Automatisierung für Fernbusse planen wir nicht (...). Durch Mitfahrapps und andere neue Angebote werden die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr verwischen. Dabei bietet sich eine große Chance für eine echte Verkehrswende, weil ein deutlich geringerer Fahrzeugbestand besser ausgelastet werden kann.</p> <p>Weil die Umstellung auf Elektroautos alleine bei weitem nicht ausreicht, brauchen wir dringend auch eine solche Verkehrswende. Deswegen wollen wir den Wandel so gestalten, dass er mehr Mobilität ermöglicht und die Umweltbelastungen des Verkehrs drastisch senkt:</p> <p>Die Vernetzung von öffentlichem Fern- und Nahverkehr, autonomen Minibussen und Taxis, Mitfahr-Apps (...) bietet eine gleichwertige Alternative zum eigenen Pkw und kann Fahrleistung und Energieverbrauch insgesamt drastisch senken.</p> <p>Grundsätzlich wollen wir uns dabei auf die Forschungsförderung beschränken, die aber auch Anwendungen wie die Teststrecken – bislang vor allem für den Straßenverkehr – mit einschließt.</p>	<p>Im Fernlinienverkehr ist derzeit noch weitgehend offen, welcher Technologiepfad sich ökonomisch und ökologisch für die notwendige Dekarbonisierung eignen und durchsetzen wird. Wahrscheinlich ist ein Mix unterschiedlicher Technologievarianten der Elektromobilität wie die Brennstoffzelle oder Hybrid-Busse, die auf Fernstrecken Oberleitungen zur Stromversorgung nutzen könnten.</p> <p>Wir unterstützen in den Bundesländern Hessen und Schleswig-Holstein entsprechende Testprojekte und wollen den Einsatz CO2-freier Antriebe ohne fossile Brennstoffe technologieneutral fördern.</p>	<p>Wir Freie Demokraten verfolgen einen technologieoffenen Ansatz für die Mobilität der Zukunft. Die Förderung spezifischer Technologien erscheint uns weder sinnvoll noch notwendig.</p>