

# Antworten der Parteien auf die Wahlprüfsteine des RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V. anlässlich der Bundestagswahl 2017

Der RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V. hat sich im Vorfeld der Wahl zum Deutschen Bundestag mit seinen Wahlprüfsteinen an die Parteien gewandt, um seinen Mitgliedern, deren Mitarbeitern und Kunden Orientierungspunkte zu liefern, wie die Parteien die Interessen der Bus- und Gruppentouristik berücksichtigen. Die folgende Zusammenstellung gibt einen vergleichenden Überblick über die Positionen der Parteien zu den Anliegen der Bus- und Gruppentouristik.

Die folgenden Parteien haben Antworten auf die Wahlprüfsteine des RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V. eingereicht:



31. August 2017

### 1. Steuerliche Gleichbehandlung

Verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse belegen nach wie vor die steuerliche Diskriminierung des Reisebusses gegenüber Flugzeug und Bahn: Während Flug und Bahn von Steuersubventionierungen profitieren, finanziert sich der Reisebus als einziges Verkehrsmittel ausschließlich selbst. Zudem ist der internationale Flugverkehr umsatzsteuerbefreit, während der internationale Busverkehr überwiegend einer Umsatzsteuerbesteuerung und damit auch noch Registrierungspflichten im Ausland unterliegt.

Was wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung tun, um die steuerlichen Wettbewerbsnachteile des Reisebusses, insbesondere gegenüber Flug- und Bahnreisen, auszugleichen?

				
<p>CDU und CSU wollen, dass die Menschen in einem funktionierenden Verkehr unterwegs sind und ordentliche Straßen benutzen können. Dazu wollen wir gute Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen sicherstellen. Beim Vergleich mit dem Flugverkehr ist zu beachten, dass Fluggesellschaften sich mit der Luftverkehrsteuer sowie weiteren Gebühren an der durch sie genutzten Infrastruktur finanziell beteiligen. Nach internationalem Recht ist es zudem nicht möglich, im nationalen Alleingang</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. Wir verfolgen u.a. das Ziel, eine Besteuerung von Flugbenzin im europäischen Rahmen einzuführen.</p>	<p>DIE LINKE. setzt sich für eine steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsträger ein. Im Luftverkehr muss es deshalb eine Kerosinbesteuerung EU-einheitlich sowie eine Umsatzbesteuerung geben. Die staatliche Subventionierung von Diesel, Flugbenzin und „Biokraftstoffe“ wollen wir abschaffen.</p>	<p>Bus und Bahn sind umweltschonende Alternativen zu Pkw und Flugzeug. Mehr als 80 Prozent des Verkehrs findet unverändert mit dem privaten Pkw statt, so dass für den Fernverkehr sowohl auf der Schiene als auch mit dem Bus ein großes Potenzial besteht.</p> <p>Wir wollen bessere Wettbewerbsbedingungen für umweltfreundliche Verkehrsträger schaffen. Dazu zählt beispielsweise, die Subventionen für den klimaschädlichen Flugverkehr schrittweise abzu-</p>	<p>Mobilität ist für uns Freie Demokraten Teil der persönlichen Freiheit, insbesondere für junge Menschen. Jeder Einzelne, die Gesellschaft und die Wirtschaft, ist dabei auf eine moderne Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Aber Stau, kaputte Straßen und fehlende Verbindungen sind allgegenwärtig. Dies anzugehen, hat für uns Priorität und nutzt dann insbesondere auch dem Verkehrsmittel Reisebus und stärkt ihn in seiner Wettbewerbsfähigkeit.</p>

<p>eine Kerosinbesteuerung für Flüge, die aus Deutschland ausgehen, einzuführen.</p>			<p>bauen. Wir wollen insbesondere die Befreiung der Airlines von der Mehrwertsteuer bei internationalen Flügen und von der Kerosinsteuer aufheben, sowie die Subventionen für unrentable Regionalflughäfen beenden.</p>	
--	--	--	---	--

2. Ökosteuer				
<p>Der Kraftstoff der für Reise- und Gelegenheitsverkehre eingesetzten Busse unterliegt vollständig der Ökosteuer.</p> <p>Wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung die wegen der besonderen Umweltverträglichkeit des Reisebusses aus ökologischen Gründen gebotene Abschaffung oder zumindest Absenkung der Ökosteuer für Reisebus- und Gelegenheitsverkehre vornehmen?</p>				
				
<p>CDU und CSU haben im Blick, dass die deutsche Tourismuswirtschaft unter einem großen Globalisierungs- und Wettbewerbsdruck steht. Wir streben daher an, gute Rahmenbedingungen sicherzustellen. CDU und CSU setzen sich grundsätzlich für Bürokratieabbau und eine Harmonisierung der gesetzlichen Regelungen ein. Jedoch planen wir diesbezüglich keine Änderung des Energie- oder des Umsatzsteuergesetzes.</p>	<p>Die SPD hält an der anteiligen Steuervergütung für Kraftstoffe fest, die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden. Weitere Steuervergünstigungen sind nicht geplant.</p>	<p>Das System der Ökosteuer ist komplett neu zu regeln, so ist z.B. die große Zahl der Industrierabatte abzubauen. Um den Busverkehr als umweltfreundliche Alternative zu Flugzeug und Pkw zu fördern, ist in diesem Rahmen eine stark ermäßigte Ökosteuer anzusetzen.</p>	<p>Die CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands sind heute nicht niedriger als vor zehn Jahren. Wir wollen endlich die Verkehrswende und den Aufbruch in die klimaneutrale Mobilität einleiten. Notwendig ist dazu auch eine Wende bei den Energiesteuern. Wir fordern eine konsequente Besteuerung nach Energiegehalt und CO<sub>2</sub>-Ausstoß, unabhängig von der verwendeten Technologie. Kraftstoffe mit Klimavorteilen und effiziente Antriebe ziehen automatisch einen steuerlichen Vorteil nach sich.</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, für den wir Freie Demokraten eintreten - davon wird auch der Reisebus- und Gelegenheitsverkehr profitieren.</p> <p>Die Ökosteuer ist ein Bestandteil der Mineralölsteuer, der wir Freie Demokraten von Anfang an kritisch gegenüberstanden, da sie keine ökologische Lenkungswirkung</p>

				entfacht, sondern unerwünschte Ausweichreaktionen hervorruft.
--	--	--	--	---

### 3. Mehrwertsteuer

In mehreren EU-Ländern unterliegen länderübergreifende Personenbeförderungen mit Reisebussen einem reduzierten bzw. gar keinem Mehrwertsteuersatz.

Beabsichtigt die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung eine Reduzierung der Mehrwertsteuer für die Beförderungen mit Reisebussen zur Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Busunternehmer?

Wird sich die künftige Bundesregierung dafür einsetzen, die internationalen Personenbeförderungen im Rahmen von Gegenseitigkeitsabkommen, wie beim internationalen Flugverkehr schon seit Jahren üblich, von der Umsatzsteuerbesteuerung freizustellen?

In einigen europäischen Ländern müssen sich die ausländischen Busunternehmen registrieren lassen, umsatzsteuerliche Pflichten erfüllen und dort Umsatzsteuer abführen. Korrespondierend hierzu müssen sich in Deutschland ausländische Unternehmen registrieren lassen, sofern sie in Deutschland Personenbeförderungsleistungen im Reiseverkehr erbringen. Dies ist mit einem enormen Aufwand und Kosten für die Unternehmen verbunden. Im Gegensatz dazu ist der internationale Flugverkehr von der Umsatzsteuer vollständig befreit (§ 26 Abs. 3 UStG).

Beabsichtigen Sie diese Ungleichbehandlung zu beseitigen oder sich zumindest dafür einzusetzen, dass es europaweit ein vereinheitlichtes und vereinfachtes Meldeverfahren gibt („Bürokratie-Abbau“)?

				
<p>Siehe Antwort zu 2. Ökosteuern.</p>	<p>Beförderungsleistungen von Busunternehmen unterliegen grundsätzlich dem Umsatzsteuerrecht des Landes, in dem die Leistung erbracht wird. Die Besteuerung ist somit wettbewerbsneutral.</p> <p>Eine grundlegende Reform des Anwendungsbereichs des ermäßigten Umsatzsteuersatzes wäre zwar</p>	<p>Wir setzen uns für die Einführung der Umsatzsteuer im Flugverkehr ein, für den Reisebus sollte es eine Gleichbehandlung mit der Schiene geben, denn hier ist auch der volle Mehrwertsteuersatz fällig. Ein einheitliches und vereinfachtes Meldeverfahren europaweit ist eine Selbstverständlichkeit in einem</p>	<p>Wir setzen uns für eine grundlegende Reform der Mehrwertsteuer ein. Der verminderte Mehrwertsteuersatz soll sich vor allem auf soziale und ökologische Ziele konzentrieren, Branchensubventionen oder die unsystematische Besteuerung von Lebensmitteln wollen wir durch ein transparentes</p>	<p>Die Behandlung von Einzelaspekten bei der angeblichen Ungleichbehandlung von Verkehrsträgern lehnen wir ab. Es kommt nur eine Gesamtbetrachtung in Frage. Wir Freie Demokraten wollen eine grundlegende, aufkommensneutrale Reform der Mehrwertsteuer mit dem Ziel einer deutlichen Vereinfachung.</p>

	<p>sinnvoll. Die isolierte Einführung weiterer Begünstigungen für einzelne Branchen ist aber abzulehnen. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen überdies, dass die Endverbraucherpreise nach Umsatzsteuersenkungen nicht dauerhaft sinken.</p> <p>Die SPD strebt eine wettbewerbsneutrale Besteuerung unterschiedlicher Verkehrsträger an. Die Einführung neuer Ausnahmen für einzelne Bereiche wäre der falsche Weg.</p> <p>Die Registrierung und Umsatzsteuerabführung in dem Land, in dem die Beförderungsleistung erbracht wird, gewährleistet die Wettbewerbsneutralität der Besteuerung. Das Registrierungsverfahren muss einerseits rechtsicher sein und darf nicht gestaltungsanfällig sein und muss andererseits für die Beteiligten mit einem vertretbaren Aufwand handhabbar sein. Die SPD wird sich dabei für mög-</p>	<p>bürgerfreundlichen Europa.</p>	<p>Umsatzsteuersystem ablösen. Mit Hinblick auf diese Ziele werden wir das Mehrwertsteuersystem überprüfen. Die Subventionen für den Flugverkehr wollen wir abbauen.</p> <p>Wir können das Ärgernis sehr gut nachvollziehen. Wir wollen die Ungleichbehandlung aufheben und die Bevorteilung des Flugverkehrs beenden. Zudem wollen wir uns, gerade innerhalb der EU, für ein vereinfachtes Mehrwertsteuersystem einsetzen, um Lösungen bei den aufwendigen Registrierungsverfahren zu finden.</p>	
--	--	-----------------------------------	--	--

	lichst weitgehende Vereinheitlichungen und Vereinfachungen des Verfahrens einsetzen.			
--	--	--	--	--



#### 4. Gewerbesteuerliche Hinzurechnung des Hoteleinkaufs gefährdet Existenzen






Sofern die Finanzverwaltungen der Länder ihre aktuelle Auslegung des 2008 geänderten Gewerbesteuergesetzes beibehalten, ist die Existenz zahlreicher kleiner und mittlerer Reiseveranstalter akut bedroht. Große Konzerne spielen mit dem Gedanken von Standortverlagerungen, was zur Abwanderung vieler Arbeitsplätze führen könnte.

Seit der Gewerbesteuerreform werden angemietete Objekte wie Ladenflächen, Büros oder Produktionsflächen der Gewerbesteuer hinzugerechnet. Die Finanzverwaltungen behandeln aber per Auslegung des Gesetzestextes auch Unterkunftsleistungen der Reiseveranstalter in dieser Form. Der Einkauf von Hotelbetten wird wie Anlagevermögen bewertet. Das ist eine fatale Fehlinterpretation. Sie treibt nicht nur die Steuerlast deutlich in die Höhe. Sie verzerrt auch massiv den Wettbewerb, weil sie z.B. für Hotelvermittlungsplattformen wie HRS oder Reiseveranstalter mit Sitz im Ausland nicht gilt, selbst wenn sie im deutschen Markt tätig sind.

Ein Urteil in einem von Teilen der Politik zu einem Musterverfahren hochstilisierten Prozess hat erstinstanzlich keine Klarheit gebracht. Das Gericht hält die Gewerbesteuerliche Hinzurechnung in Teilen für zulässig – und zwar nur für den sogenannten Nettokaltmieteanteil. Dies ist jedoch in der Praxis nicht umzusetzen, da kein Veranstalter – weder Konzerne noch mittelständische Busreiseveranstalter – die Nettokaltmiete vom Hotel einzeln ausgewiesen bekommt. Dazu müssten die Hoteliers (freiwillig) ihre Kalkulationen offen legen. Das Urteil hat in seiner Praxisfremde gezeigt, dass das Thema auf politischer Ebene gelöst werden muss. Die Politik muss schnellstmöglich eine Lösung finden, die Rechtssicherheit schafft und verhindert, dass die Gewerbesteuerliche Hinzurechnung bei der Anmietung von Hotelzimmern greift!

Wird die Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung Änderungen der Gewerbesteuerlichen Hinzurechnung vornehmen, die dazu führen, dass die Hinzurechnung bei der Hotelzimmeranmietung durch Reiseveranstalter künftig nicht mehr bzw. nur bei klar abgegrenzten Sonderfällen greift?

Setzen Sie sich für eine gesetzliche rückwirkende klarstellende Regelung ein, die den Hoteleinkauf nicht der Gewerbesteuerlichen Hinzurechnung unterwirft?

				
<p>CDU und CSU sehen die geltende Regelung kritisch. Sie gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reiseindustrie und zahlreiche Arbeitsplätze. In der laufenden</p>	<p>Die SPD tritt für stabile Gewerbesteuereinnahmen zugunsten der Kommunen ein und hält deshalb an den gewerbesteuerlichen Hinzurechnungen von Zinsen, Mieten, Pachten und</p>	<p>Die heutige Ausgestaltung der Gewerbesteuer ist ungerecht. DIE LINKE. will deswegen die bisherige Gewerbesteuer in eine Gemeindewirtschaftsteuer</p>	<p>Wir können den Ärger über unklare Auslegungsfragen und die Argumentation gegen eine Hinzurechnung sehr gut nachvollziehen. Diesbezügliche Ände-</p>	<p>Ob und inwieweit Kosten von Reiseveranstaltern für die Anmietung von Hotelunterkünften der gewerbesteuerlichen Hinzurechnung nach § 8 Nummer 1</p>

<p>Legislaturperiode konnte keine Einigung zur Abschaffung der gewerblichen Hinzurechnungen bei Reiseleistungen erzielt werden. CDU und CSU wollen jedoch in der kommenden Legislaturperiode einen neuen Anlauf dazu starten, um eine unnötige Belastung der Reiseveranstalter zu verhindern und Rechtssicherheit zu schaffen.</p>	<p>Lizenzgebühren fest. Die gewerbsteuerliche Hinzurechnung von Aufwendungen für die Anmietung von Hotels durch Reiseveranstalter ist Gegenstand einer gerichtlichen Überprüfung. Die erste Instanz hat entschieden, dass bei den Verträgen über Hotelzimmer eine Hinzurechnung der enthaltenen Miet- und Pachtzinsen vorzunehmen ist.</p>	<p>umwandeln. Die Bemessungsgrundlage soll ausgeweitet werden, indem auch Pachten, Mieten, Leasingraten und Lizenzgebühren berücksichtigt werden. Ebenso sollen gutverdienende Selbstständige und Freiberufler einbezogen werden. Kleine (Reise-)Unternehmen hingegen wollen wir steuerlich entlasten. Dafür werden wir den Freibetrag auf 30.000 Euro anheben und die festgesetzte Steuer bei der Einkommensteuer berücksichtigen. Die Gewerbesteuerumlage wird abgeschafft, was Städte und Gemeinden finanziell entlastet. Von den Mehreinnahmen der Kommunen profitiert auch der Bustourismus, da schönere und gepflegtere Innenstädte, bessere Infrastruktur wie etwa Zufahrtswege und mehr Barrierefreiheit ermöglicht werden.</p>	<p>nungen des Gewerbesteuergesetzes selbst halten wir jedoch für den falschen Weg. Denn gesetzliche Regelungen werden umso komplexer, je mehr Ausnahmetatbestände für Einzelfälle aufgenommen werden. Wir setzen uns für eine klare, für alle nachvollziehbare Auslegung seitens der Bundesregierung bzw. der Finanzverwaltung ein, damit das Recht so unbürokratisch wie möglich anwendbar ist. Das gilt selbstverständlich auch für die Voraussetzungen der gewerbsteuerlichen Hinzurechnung von Mietzahlungen für unbewegliche Vermögensgegenstände.</p>	<p>Buchst. e GewStG unterfallen, ist Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen. Für uns Freie Demokraten zeigt auch dieser konkrete Sachverhalt das grundsätzliche Problem: Die Gewerbesteuer und insbesondere die gewerbsteuerlichen Hinzurechnungen sind ein Fremdkörper im deutschen Steuerrecht. Für uns Freie Demokraten sollte die Gewerbesteuer daher langfristig durch einen kommunalen Zuschlag mit eigenem Hebesatzrecht auf die Körperschaftsteuer und auf die zuvor abgesenkte Einkommensteuer sowie einen höheren Anteil der Kommunen an der Umsatzsteuer ersetzt werden. Zwischenzeitlich sollte die gewerbsteuerliche Bemessungsgrundlage um gewinnunabhängige Hinzurechnungen bereinigt und damit an die einkommen- und körperschaftsteuerliche Bemessungsgrundlage angeglichen werden.</p>
--	--	---	---	---

**5. Maut**

Wie unabhängige Gutachten und die Statistiken des Bundesumweltamtes nachweisen, ist der Reisebus besonders umweltverträglich. Aufgrund seines geringen Verkehrsflächenbedarfs im Verhältnis zur Zahl der Beförderten sowie der geringen Folgekosten durch Umweltbelastung und wegen der geringen Anzahl von Busunfällen sind seine externen Kosten zudem äußerst niedrig. Der Wegekostendeckungsgrad der Busse für die Benutzung der Bundesautobahnen liegt bei über 300 %. Demgegenüber liegt der Wegekostendeckungsgrad für den Schienenpersonenfernverkehr bei unter 60 %. Busse zahlen somit bereits jetzt schon mehr als das Dreifache dessen, was sie an Wegekosten verursachen und finanzieren damit den Schienenverkehr. Eine Befreiung des Reisebusses von einer Mauterhebung ist deshalb auch weiterhin gerechtfertigt und angesichts der fiskalischen Wettbewerbsnachteile des Reisebusses auch nach wie vor dringend geboten.

Die Liberalisierung des Fernlinienverkehrs hat den Bundesbürgern zusätzliche Mobilität, gerade auch für sozialschwache Schichten, ermöglicht. Allerdings wäre es vom Ansatz verfehlt, daraus eine Einbeziehung des Reisebusses in eine Maut zu begründen. Vom Fernlinienverkehr profitieren einige Portale und einige hundert Busunternehmen, wobei letztere in einem sehr harten Preiswettbewerb stehen. Eine damit begründete Einbeziehung des Reisebusses in eine Maut würde aber alle knapp 4.000 privaten Busunternehmen betreffen. Deren Anzahl ist seit mehreren Jahren rückläufig auf Grund von Marktaustritten wegen verschärften Marktbedingungen.

Wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung den umweltverträglichen Reisebus deshalb auch in Zukunft von einer eventuellen Mauterhebung ausnehmen?

				
<p>Bei den Verhandlungen zum Autobahnmautgesetz (jetzt Bundesfernstraßenmautgesetz) hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion dafür Sorge getragen, dass der Reisebus von der Mautentrichtung ausgenommen wird. Zu dieser Entscheidung stehen wir auch weiterhin.</p>	<p>Unser Ziel ist es, den Verkehrsträger Schiene zu stärken, unter anderem durch eine deutliche Senkung der Trassenpreise. Eine Bemaftung von Bussen ist von uns derzeit nicht vorgesehen.</p>	<p>Wir halten aus Gründen gleichwertiger Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Schiene eine Erhebung einer ermäßigten Maut auch beim Reisebus für sinnvoll, da der Schienenverkehr eine Maut in Form der Trassengebühr zahlt. Da die externen Kosten des Verkehrs insgesamt aus Gesundheits-,</p>	<p>Wir wollen fairen Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt. Jeder Zug muss derzeit auf jedem Streckenkilometer eine „Schiennenmaut“ bezahlen, während für Lkw derzeit nur knapp 1% des Straßennetzes mautpflichtig ist.</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. Eine Busmaut würde auf den</p>

		<p>Umwelt- und ökonomischen Schäden größtenteils die Gesellschaft trägt, sind alle Verkehrsträger unterschiedlich zu beteiligen. So auch der Bus, wenn auch mit geringem Ansatz.</p>	<p>Wir wollen die Nutzerfinanzierung gezielt ausweiten. In das Mautsystem wollen wir alle Lkw ab 3,5 Tonnen und schrittweise das gesamte außerörtliche Straßennetz einbeziehen. Wir sprechen uns dafür aus, dass auch Fern- und Reisebusse nicht länger vom bestehenden Mautsystem ausgenommen werden. Denn ein Bus wiegt bis zu 19,5 Tonnen und verschleißt ebenfalls die Infrastruktur. Auch für alle von ihnen verursachten externen Kosten wie Umwelt- und Gesundheitsschäden kommen Reisebusse aktuell nicht auf.</p>	<p>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>
--	--	--	--	--

### 6. Lenk- und Ruhezeiten für Reisebusfahrer

Die Tätigkeitsprofile und Arbeitsabläufe von Reisebusfahrern unterscheiden sich erheblich von denen der LKW-Fahrer: Anders als der LKW-Verkehr ist der Reisebusverkehr vor allem auf flexible Einsatzmöglichkeiten des Fahrpersonals angewiesen. Daher benötigen Reisebusfahrer und Unternehmer spezielle Lenk- und Ruhezeitregelungen, die den Bedürfnissen des Reisebusverkehrs und dessen Reisekunden Rechnung tragen.

Wie positioniert sich eine künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung zu der Forderung des Busreisegewerbes nach EU-weiter Einführung spezieller Lenk- und Ruhezeitregelungen für das Bus-Fahrpersonal?

Wird sie auf EU-Ebene diese Forderungen des Reisebusgewerbes oder zumindest das aktuelle Vorhaben der EU-Kommission unterstützen, wieder eine Anwendung der 12-Tage-Regelung, auch auf inländische Verkehre nebst flexibilisierter Ruhe- und Pausenzeiten, einzuführen?

				
<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. Wir wollen gesetzliche Regelungen so ausgestalten, dass zusätzliche Flexibilität, Spielräume und Experimentierräume für Unternehmen entstehen, vor allem dann, wenn ein Tarifvertrag gilt oder angewendet wird</p>	<p>Aus unserer Sicht sollten auch weiterhin die Lenk- und Ruhezeiten für LKW- und Busverkehr möglichst ähnlich geregelt werden. Eine weitere Flexibilisierung von Ruhe- und Pausenzeiten sehen wir kritisch, da dies die Einhaltung fairer Arbeitsbedingungen und die Verkehrssicherheit gefährden kann.</p>	<p>Wir wollen an den bestehenden Lenk- und Ruhezeiten für Reisebusfahrer festhalten, da diese Unfälle verhindern und im Sinne akzeptabler Arbeitsbedingungen sind. Eine Wiedereinführung der 12-Tage-Regel halten wir aus diesen Gründen für nicht anstrebenswert.</p>	<p>Die von der EU-Kommission im Rahmen ihres Straßenpakets vorgelegten Vorschläge hinsichtlich einer Liberalisierung der Lenk- und Ruhezeiten von Lkw- und Bus-Fahrpersonal sehen wir in Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritisch. Die Fahrer und Fahrerinnen von Lkw und Bussen könnten dadurch öfter als heute dazu gedrängt werden, ihre Ruhezeiten in den Fahrerkabinnen zu verbringen. Wir halten Ihren Vorschlag einer EU-weiten Einführung</p>	<p>Trotz ständig steigenden Verkehrsaufkommens ist Reisen in Europa heute so sicher wie nie zuvor. Die EU hat die Normen zur Verkehrssicherheit auf hohem Niveau harmonisiert. Hierzu gehören beispielsweise einheitliche Regeln für die zulässigen Lenkzeiten von Bus-Fahrpersonal. Wir Freie Demokraten begrüßen eine europäische Lösung, da für uns die Sicherheit der Gäste an oberster Stelle steht. Gemeinsame Sicherheits-</p>

<p>oder eine Vereinbarung mit dem Betriebsrat erfolgt.</p>			<p>spezieller Lenk- und Ruhezeitregelungen für das Bus-Fahrpersonal für überlegenswert und werden ihn im Zuge der weiteren Verhandlungen über das EU-Straßenpaket berücksichtigen.</p>	<p>standards in der EU einzuführen ist richtig und wichtig, denn ohne sie kann ein gemeinsamer Binnenmarkt nicht funktionieren. Wir wollen, dass alle Bürgerinnen und Bürger europaweit darauf vertrauen können, dass das von ihnen gewählte Verkehrsmittel den höchsten Sicherheitsanforderungen entspricht. Nichtsdestotrotz müssen die Normen für tägliche Pausenzeiten und Wochenruhezeiten auch zum realen Arbeitsalltag passen. Daher stehen wir einer Überprüfung, ob Busfahrerinnen und Busfahrer eine spezielle Lenk- und Ruhezeitenregelung brauchen, offen gegenüber.</p>
--	--	--	--	--



**7. Förderung des klimafreundlichen Busreiseverkehrs**

Die durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel erzielten Erträge sollen auch zur Förderung umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel verwendet werden. Mehr Busverkehr zu fördern, bedeutet aktiven und sehr preiswerten Klimaschutz zu leisten.

Welche konkreten Maßnahmen zur Förderung des umweltfreundlichen Busreiseverkehrs plant die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung in diesem Zusammenhang?

				
<p>CDU und CSU unterstützen die Antriebswende im Verkehr und verfolgen eine technologieoffene Gesamtstrategie zur Förderung des Markthochlaufs alternativer Kraftstoffe und Antriebe. Wir wollen, dass Deutschland führend wird in der Produktion alternativer umweltfreundlicher Antriebe. Wir werden hierfür die gesetzlichen Rahmenbedingungen weiter verbessern. Für eine immer emissionsärmere Mobilität setzen wir auf die Innovationskraft der deutschen Wirtschaft und den Wettbewerb. Vorgaben und Regelungen für den Mobilitätssektor sind</p>	<p>Eine direkte Förderung des Busreiseverkehrs ist nicht geplant. Der Busreiseverkehr wird aber davon profitieren, dass wir insbesondere für den Erhalt und den Ausbau unserer Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplanes ein Rekordniveau an Investitionsmitteln zur Verfügung stellen und an den steigenden Bedarf anpassen.</p>	<p>DIE LINKE. will den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr stark fördern. Vorrang hat für uns zwar der Schienenverkehr, aber der Reisebus ist fester Bestandteil eines umweltfreundlichen Verkehrs mit wesentlich höheren Anteilen des Kollektiv-Verkehrs. Wir wollen, dass große Teile des motorisierten Individualverkehrs sowie des Luftverkehrs auf Bus und Bahn verlagert werden. Dazu ist die steuerliche Bevorzugung des Luftverkehrs aufzuheben und die externen Kosten von Flugzeug, Auto und Lkw über Kerosin-, Mineralöl- oder Kfz-Steuer anzulasten.</p>	<p>Wir setzen uns dafür ein, Busverkehre zu elektrifizieren und die Nutzung erneuerbarer Energien zu verstärken. Mit einem Marktanreizprogramm wollen wir den Aufbau von E-Bus-Flotten, u.a. im Nahverkehr, fördern.</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen mit dem Emissionshandel als zentralem Steuerungsinstrument die Innovationskraft der Märkte für den Klimaschutz nutzbar machen. Eine Unzahl von Klimaschutzzielen und -instrumenten für unterschiedliche Lebensbereiche und Branchen verteuern den Klimaschutz unnötig und blockieren die Mittel für alternative Optionen der Treibhausgasreduzierung. Den Emissionshandel der EU wollen wir auf zusätzliche Bereiche wie den Verkehrssektor ausweiten. Hiervon würde der Busreiseverkehr stark profitieren.</p>

<p>unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots auf europäischer und internationaler Ebene zu treffen. Nationale Alleingänge würden die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands vermindern.</p> <p>Zur umfassenden Verringerung von schädlichen Abgasen wollen wir alle Potentiale nutzen. Ein Verbot von Verbrennungsmotoren lehnen wir ab. Die Verkehrsmittel müssen mit den bewährten sowie den alternativen Antrieben weniger verbrauchen und schadstoffärmer werden.</p> <p>Erreicht werden kann dies im Personen- wie im Güterkraftverkehr mit elektrischen Antrieben, Hybridmotoren, Plug-in-Hybriden, Brennstoffzellenantrieben wie auch Leichtbau oder anderen künftigen Entwicklungen. Dabei können neben Wasserstoff auch Erdgas, Biokraftstoffe und auf alternativem Strom basierende Kraftstoffe Verwendung finden.</p>				
---	--	--	--	--



Dazu werden wir auch unsere Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) fort-schreiben.				
---	--	--	--	--

### 8. Förderung des umweltfreundlichen Busreiseverkehrs

Die Umweltministerkonferenz hat in ihrer Sitzung vom 06.10.2016 die Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe wie GTL zur Reduzierung von Lärm- und Umweltemissionen gefordert.

Wird sich die von Ihnen geführte Bundesregierung dafür einsetzen, dass Fahrzeuge unter Einsatz alternativer Kraftstoffe von umweltbezogenen Restriktionen befreit werden?

Wird sich die Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung dafür einsetzen, diese umweltfreundlichen Kraftstoffe steuerlich zu begünstigen, um deren Einführung zum Marktpreis herkömmlichen Diesels zu ermöglichen?

Setzen Sie sich dafür ein, dass bei Einführung alternativer Techniken für Antriebe Zuschüsse bzw. Steuervergünstigungen gewährt werden?

				
<p>Siehe Antwort zu 7. Förderung des klimafreundlichen Busreiseverkehrs.</p>	<p>Alternative Antriebe und Kraftstoffe, insbesondere Elektromobilität, wollen wir weiterhin voranbringen. Die SPD-Bundestagsfraktion hat sich daher z.B. auch zuletzt erfolgreich dafür eingesetzt, die Steuerbegünstigung für den Kraftstoff Erdgas zu verlängern. Den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Stadt und Land werden wir fördern. Fahrzeuge mit Elektromotor oder Brennstoffzelle werden weiterhin steuerlich begünstigt.</p>	<p>Alternative Kraftstoffe sind steuerlich oder anderweitig zu fördern, auch sollte die Anschaffung alternativer Antriebe mit Zuschüssen unterstützt werden.</p>	<p>Deutschland hat sich durch das Pariser Klimaabkommen verpflichtet, bis 2050 für einen klimaneutralen Verkehrssektor zu sorgen. Um dies zu erreichen, ist es notwendig, im Straßenverkehr so schnell wie möglich auf alternative, emissionsfreie Antriebe zu wechseln. Wir fordern daher eine umfassende Förderung alternativer Antriebe und den Ausstieg Deutschlands bei den Neuzulassungen von Pkw mit fossilen Verbrennungsmotoren ab 2030.</p>	<p>Der Verkehrssektor muss seinen Beitrag nicht nur zur Erreichung der Pariser Klimaziele, sondern auch zur Lösung der Schadstoffproblematik leisten. Es gibt viele denkbare Wege, um dorthin zu kommen. Der Elektromotor wird ebenso seinen Beitrag zur Verringerung der Emissionen leisten wie z.B. modernere und verbrauchsärmere Verbrennungsmotoren, die mit alternativen Kraftstoffen auf Basis regenerativer Energien oder</p>

	<p>Elektro- und Brennstoffzellenantriebe sowie andere emissionsarme Antriebstechnologien wollen wir am Wirtschaftsstandort Deutschland weiter bei Forschung und Entwicklung stärken. Davon kann auch der Busverkehr profitieren.</p>			<p>biologischer Prozesse betrieben werden.</p> <p>Wir Freie Demokraten wissen, dass die Politik die Ziele für den Verkehrssektor festlegen muss, aber keine bestimmten Technologien vorschreiben oder verbieten sollte. Dies sollten wir findigen Ingenieuren und dem Wettbewerb um die besten Lösungen überlassen. Dabei wollen wir Innovationen technologie-neutral fördern und zum Beispiel eine unbürokratische steuerliche Forschungsförderung einführen.</p>
--	--	--	--	--

### 9. Fernstraßenbau

Ohne Behebung der derzeitigen Ausbaudefizite werden zunehmende Verkehrsengpässe und Belastungen die Mobilität und das Freizeitverhalten der Bundesbürger erheblich einschränken. Die bisherige Schlüsselung der Finanzzuweisung an Schiene und Straße ist weder realitätsbezogen noch bedarfsgerecht: Derzeit wird die Straße zur Quersubventionierung der Schiene missbraucht. 90 % des Personenverkehrs erfolgt auf der Straße, während lediglich 9 % auf der Schiene erbracht wird.

Wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung diese Fehlstrukturierung des Bundesverkehrswegeplans korrigieren und dem Fernstraßenbau eine deutlich höhere Priorität einräumen?

				
<p>Wir haben in dieser Wahlperiode unsere Investitionen in die Infrastruktur um 40 Prozent auf Rekordniveau gesteigert. Diese hohen Mittel für Infrastruktur wollen wir mindestens verstetigen. Der neue Bundesverkehrswegeplan bietet eine hervorragende Grundlage für die weiteren Maßnahmen. Wir werden weiter Straßen, Autobahnen und Brücken sanieren, neue Projekte realisieren und vorhandene Lücken schließen. Wir wollen Erleichterungen erzielen bei der Planung und Durch-</p>	<p>Wir halten die Verteilung der Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan für sinnvoll und zielführend. Nahezu die Hälfte der Gelder geht in den Verkehrsträger Straße. Zugleich sind die Mittel so deutlich erhöht worden, dass sie zum jetzigen Zeitpunkt völlig ausreichend sind. Wir halten an den Maßgaben des Bundesverkehrswegeplans fest.</p>	<p>Für DIE LINKE. muss der Erhalt unserer Straßen absoluten Vorrang vor Aus- und Neubauten haben, denn er ist über Jahrzehnte sträflich vernachlässigt worden. Wir setzen uns dafür ein, die Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden für den Erhalt zu verwenden. Wir wollen die Lkw-Maut auf alle Lkw ab 3,5 t und perspektivisch auf das gesamte Straßennetz ausweiten. Dadurch würden den Ländern und Kommunen anteilige Einnahmen</p>	<p>Der Bundesverkehrswegeplan von Alexander Dobrindt ist nicht zukunftsfähig. Die ungezügelte „Wünsch-Dir-was-Liste“ ist bis 2030 nicht finanzierbar und ignoriert fast alles, was in Sachen Klima- und Umweltschutz sowie Bürgerbeteiligung je diskutiert wurde.</p> <p>Wir fordern eine verkehrsträgerübergreifende Netzplanung und wollen den Bundesverkehrswegeplan zu einem Bundesnetzplan weiterentwickeln. Mobilität muss ökologisch und ökonomisch nachhaltig sein. Deshalb muss das Prinzip</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur erhöhen und damit die jahrelange Unterfinanzierung dort beenden. Denn heute verlieren wir viel zu viel Lebens- und Arbeitszeit, weil Straßen, Brücken oder Schienen nicht saniert oder ausgebaut werden: Der Staat nimmt jedes Jahr über 50 Milliarden Euro an Steuern und Abgaben aus dem Straßenverkehr ein. Aber nur etwa ein Fünftel davon fließt in Verkehrsinvestitionen. Angesichts bröckelnder Straßen und Brücken</p>

<p>führung von Infrastrukturprojekten sowie beim Abrufen von Fördermitteln. CDU und CSU werden, wo immer möglich und vertretbar, die Dauer von Planungsverfahren durch Entbürokratisierung verkürzen. Dazu werden wir ein Planungsbeschleunigungsgesetz verabschieden. Bei Ersatzneubauten sollen die Verwaltungsgerichtsverfahren auf eine Instanz beschränkt werden. Für besonders wichtige Projekte werden wir deshalb einzelfallbezogen die Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzen. Dabei orientieren wir uns an den positiven Erfahrungen, die bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit gemacht wurden.</p>		<p>entstehen, die sie zunächst in den Unterhalt stecken können.</p>	<p>„Erhalt vor Neubau“ gelten. Straßen wollen wir nur dort bauen, wo sie netz wirksam und umweltverträglich sind. Wir wollen die wirklich wichtigen Engpässe beseitigen, mehr Verkehr auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger verlagern und die Projekte auf ihre Relevanz für das Kernnetz überprüfen. Unser Verkehrsnetz soll Deutschland als zentrales Transitland sinnvoll in ein europäisches Gesamtnetz einbinden.</p>	<p>ist das zu wenig. Der Bund muss deutlich mehr Mittel für Verkehrswege, wie Bundesautobahnen oder -fernstraßen bereitstellen. Wir wollen zudem, dass der Bund in den nächsten 20 Jahren jeweils zwei Milliarden Euro in einen Fonds zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur einzahlte - davon wird auch die Reisebusbranche profitieren. Denn Kommunen und Länder können den Sanierungsstau bei ihren Verkehrswegen nicht allein beheben. Die Planung von wichtigen Verkehrsprojekten in Deutschland dauert zu lange, ist oft ineffizient und teuer. Wir Freie Demokraten wollen die Planungsprozesse optimieren und mehr Transparenz im Zusammenhang mit der Nutzung des Verbandsklagerechtes.</p>
---	--	---	--	---

**10. Umweltzonen**

Wissenschaftliche Erkenntnisse belegen, dass das auf Umweltzonen beruhende deutsche Konzept zur Reduzierung von Emissionen ungeeignet ist und einen unverhältnismäßigen Eingriff in den Gewerbebetrieb von Busunternehmen sowie Hotel- und Gastronomiebetrieben vor Ort darstellt.

Die willkürliche und teilweise übereilte Einführung von Umweltzonen und Einfahrtverboten teilweise mit Standards, die nur von den allerneuesten Motoren erfüllt werden können, stellt die Busunternehmen vor große Probleme. Die Reisebusse sind langlebige Investitionsgüter, die über einen entsprechenden Zeitraum abgeschrieben werden und in diesem Zeitraum uneingeschränkt nutzbar sein müssen, da ansonsten eine Entwertung des Betriebsvermögens der Busunternehmen und zugleich eines nicht unerheblichen Teils des volkswirtschaftlichen Vermögens stattfindet.

Wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung sich dafür einsetzen, dass der umweltfreundliche und klimaschonende Reisebus von Verkehrsaussperrungen in den Umweltzonen in angemessener Form befreit wird?

Wird sie sich zumindest für praktikable Übergangsfristen, Ausnahmeregelungen und deren bundeseinheitliche Anerkennung im Interesse von Busunternehmen, Hotellerie, Einzelhandel und des Incoming-Verkehrs einsetzen?

Wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung eine diesbezügliche Neufassung der Bundes-Immissionsschutzverordnung bzw. der Kennzeichnungsverordnung für Umweltzonen vornehmen?

Durch die Umweltzonen entsteht ein großer Verwaltungsaufwand: Kontrollen und das Bearbeiten von Ausnahmeanträgen erfordern einen hohen Personalaufwand. Dies belastet insbesondere auch Incoming-Verkehre ausländischer Busreiseveranstalter, die Reisen nach und in Deutschland durchführen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass Flughäfen und Bahnhöfe häufig in Umweltzonen liegen, wodurch auch der intermodale Verkehr, speziell auch im Incoming, beeinträchtigt wird und somit zusätzliche Verkehrsmittel eingeschaltet werden müssen, wie Taxis usw., und dadurch Such- und Leerverkehre mit zusätzlichen Emissionen zeitigen, statt den Reisebussen die direkte Einfahrt zu erlauben.

Wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung die Konzeption „Umweltzone“ überdenken und abschaffen?

				
<p>Die Luftqualität ist Ausdruck gesunder Lebensbedingungen. CDU und CSU stehen dafür ein, dass die Umweltbelastung der</p>	<p>Umweltzonen sind kein Akt der Willkür, sondern dienen dem Gesundheitsschutz. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit</p>	<p>Der Gesundheitsschutz der Bevölkerung hat Vorrang vor der Freizügigkeit von Verkehren. Umweltzo-</p>	<p>In vielen deutschen Städten liegt die Konzentration von Luftschadstoffen seit Jahren über den europa-</p>	<p>Neue und pauschale Verbote sehen wir grundsätzlich kritisch. Denn mögliche Bürokratiebelastungen</p>



<p>Städte schnell und deutlich reduziert und die europäischen Normen wieder eingehalten werden. Dies wollen wir bis spätestens 2020 erreichen. Dazu bedarf es eines klugen Vorgehens und einer großen Kraftanstrengung. Zur weiteren Verbesserung der Luftqualität setzen CDU und CSU sich dafür ein, die Schadstoffe bereits an der Quelle zu vermindern. 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. Umweltzonen, die nicht an den Quellen der Belastungen ansetzen, können dazu einen Beitrag leisten, sind aber nicht der Königsweg. Denn Umweltzonen reduzieren die Feinstaubbelastung in bestimmten städtischen Bereichen, setzen aber nicht an der eigentlichen Quelle der Belastung an. Aus</p>	<p>wurden europaweit Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid festgelegt, unter anderem ein PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter und ein PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert von 50 µg/m<sup>3</sup>, der an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten sein darf.</p> <p>Die Umweltzone in ihrer bisherigen Form ist eine sehr wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Feinstaubbelastung und trägt entscheidend zur Einhaltung der europaweit geltenden Immissionsgrenzwerte bei. Für einen wirksamen Schutz der menschlichen Gesundheit sind die derzeit gültigen PM<sub>10</sub>-Grenzwerte nach Auffassung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nicht einmal ausreichend. Die WHO empfiehlt sogar einen Jahresmittelwert von 20 µg/m<sup>3</sup> nicht zu überschreiten.</p>	<p>nen sind sinnvolle Instrumente zur Reduzierung von Schadstoffen, allerdings muss die Einhaltung der Grenzwerte im Realbetrieb gefordert sein – hier gilt es insbesondere die Regeln für Pkws zu verschärfen (Stichwort Dieselskandal). Ausnahmen von Verkehrsverboten für Quell- und Zielfahrten von Reisebussen sowie Busse im ÖPNV ab Schadstoffklasse 2 sollten Standard sein.</p>	<p>rechtlich erlaubten Grenzwerten und gefährdet die Gesundheit der Menschen. Gegen Deutschland laufen daher EU-Vertragsverletzungsverfahren und eine Reihe von Städten wurde von Verbänden wegen der schlechten Luftqualität verklagt. Urbane Mobilität muss sich folglich verändern.</p> <p>Wir wollen den ÖPNV massiv ausbauen, das Fahrrad stärken und neue Mobilitäts-Sharing-Konzepte fördern. Da Pkw für einen Großteil der Luftschadstoffe in Städten verantwortlich sind, sind alternative Antriebe für das Auto von großer Bedeutung. Falls Fahrverbote für schmutzige Dieselfahrzeuge unumgänglich werden, müssen über zielgerichtete Lösungen und Ausnahmen für Härtefälle diskutiert werden. Dabei muss auch die Umweltverträglichkeit des Busses im Vergleich zum Pkw eine Rolle spielen.</p>	<p>und auch negative finanzielle/wirtschaftliche Folgewirkungen sind dabei stets mit zu bedenken. Denn Untersuchungen in den letzten Jahren bescheinigen den Umweltzonen eine nahezu vollständige Wirkungslosigkeit und kommen darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass andere Maßnahmen wie beispielsweise die "grüne Welle" viel wirksamer wären, um schädliche Emissionen zu reduzieren. Es braucht jedoch vernünftige Maßnahmen, die den Anliegen der Bürger und der mittelständischen Wirtschaft, dazu zählt auch die Touristikbranche, gleichermaßen Rechnung tragen.</p>
---	---	--	---	---

<p>Sicht von CDU und CSU müssen aber die Wirkungen in einem angemessenen Verhältnis zu den Einschränkungen der Bevölkerung stehen. Mittelfristig benötigen wir eine saubere Mobilität, die Umweltzonen überflüssig macht. 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>Derzeit erfüllen über 90 Prozent der Autos die Abgasstandards für eine grüne Plakette. Der Effekt der Einführung der Umweltzone auf die Feinstaubkonzentration in Städten mit einer Überschreitung der PM<sub>10</sub>-Grenzwerte war bedeutend, so dass alle Städte in Deutschland derzeit den europaweit geltenden Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel einhalten können.</p> <p>Vor diesem Hintergrund plädieren wir dafür, Umweltzonen als wirksames Instrument zur Minderung der Luftbelastung durch den Straßenverkehr beizubehalten. Zusätzliche, über die bereits bestehenden Regelungen hinausgehende Ausnahmen, sind gegenwärtig nicht vorgesehen. Bei der aktuell geführten Diskussion um eine Weiterentwicklung der Umweltzonen geht es insbesondere um die Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Hier konnten die</p>		<p>Umweltzonen sind ein sinnvolles Instrument, um die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in Ballungsräumen zu schützen. Wir fordern die Einführung des Instruments einer blauen Plakette, das Kommunen einsetzen können, um die Luftqualität in den Großstädten zu verbessern. Die blaue Plakette als rechtssicheres und einheitliches Instrument verhindert zudem einen Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen in verschiedenen Städten.</p>	
---	--	--	--	--



	europäischen Luftqualitätsziele bisher nicht flächendeckend eingehalten werden.			
--	---	--	--	--

### 11. Busgerechte Infrastruktur

Die Bus- und Gruppentouristik steuert maßgeblich zum touristischen Aufkommen von Städten und Region bzw. von Hotellerie, Gastronomie und Sehenswürdigkeiten vor Ort bei. Dazu benötigt sie bedarfsgerechte Infrastruktur und Anbindung an Flughäfen, Bahnhöfe, Häfen sowie die Berücksichtigung in Verkehrsplänen.

Welche Maßnahmen wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung dazu ergreifen?

				
<p>Deutschland verfügt über eine intakte und gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger. Das ist die Grundlage unserer internationalen Spitzenposition bei Lebensqualität, Arbeit, Wachstum und Wohlstand. Hiervon profitiert auch die Tourismusbranche durch eine gute Anbindung der verschiedenen Urlaubsregionen. Wir wollen unsere Straßen, Schienen und Wasserwege weiter stärken und fit machen für die Verkehrszuwächse der Zukunft. Wir werden Mobilität noch verlässlicher, attraktiver und individueller gestalten. Die Vernetzung</p>	<p>Unser Ziel ist es, die Projekte des Bundesverkehrswegeplans so zügig wie möglich umzusetzen. Wir erhoffen uns durch die neue Infrastruktugesellschaft Verkehr hierzu eine schnellere und effizientere Planung. Die Mittel für den Straßenbau haben wir in der vergangenen Legislaturperiode ebenfalls deutlich erhöht. Die Anbindung von Flughäfen und Häfen spielt dabei ebenso eine Rolle wie die Konzentration auf verkehrlich besonders wichtige Strecken. Innerstädtische und regionale Verkehre werden darüber hinaus auch in Kom-</p>	<p>Ausreichende Omnibus-Bahnhöfe an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs sind in allen Kommunen mit Reisebusverkehr zu schaffen. Eine Verzahnung mit den örtlichen Verkehrsmitteln, insbesondere des ÖPNV ist anzustreben.</p>	<p>In Deutschland besteht bei der öffentlichen Infrastruktur ein Investitionsstau. Allein der aufgestaute Sanierungsbedarf in den kommunalen Schienennetzen (Stadt- und U-Bahnen) beläuft sich mittlerweile auf rund vier Milliarden Euro. Die Kommunen sind alleine nicht in der Lage, die nötigen Investitionen zu schultern.</p> <p>Die Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen der großen Koalition im Jahr 2017 war im Hinblick auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung eine verpasste Chance. Wir wollen die Herausforderungen an-</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen umfangreich in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Das Geld für den Ausbau wurde erwirtschaftet und die Unterfinanzierung muss endlich gestoppt werden. Aus diesem Grund hat für uns Freie Demokraten die verantwortungsvolle Finanzierung und Sanierung unserer Verkehrsinfrastruktur höchste Priorität. Nur unter den richtigen Rahmenbedingungen können Busunternehmen rentabel sein und auch anderen Branchen Gewinne bringen.</p> <p>Wir wollen eine Verkehrsinfrastruktur, die sich an den Bedürfnissen der</p>

<p>der unterschiedlichen Verkehrsträger bietet ein großes Potenzial. In Zukunft werden integrierte Verkehrssysteme eine überragende Bedeutung haben. Durch die enormen Möglichkeiten der Digitalisierung wird es künftig zur Entstehung völlig neuer Mobilitätskonzepte kommen. Ob mehr Sicherheit beim Autofahren oder mehr Individualität beim Reisen – Mobilität wird vielfältiger und gleichzeitig einfacher. Deutschland soll auch in diesem Bereich führend sein.</p>	<p>munen und Bundesländern geregelt. Hier begrüßen wir jeden Anstieg der Investitionen in die Infrastruktur.</p>		<p>packen und durch das „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ jährlich eine Milliarde Euro an Bundesmitteln bereitstellen, um die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs zu sanieren und aus- oder neuzubauen. Von einer besseren Verkehrsinfrastruktur und einer besseren Anbindung von Bahnhöfen und Flughäfen profitiert auch die Bustouristik.</p>	<p>Menschen orientiert und die steigenden Anforderungen eines globalisierten Wirtschaftsmarktes erfüllt. Dafür muss Mobilität grundsätzlich neu gedacht werden. Denn durch die Nutzung digitaler Technologien, wie zum Beispiel bei intelligenten Verkehrssystemen, können Verkehrsabläufe sicherer, schneller und ressourcenschonender gestaltet werden. Zudem wollen wir mehr private Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ermöglichen, wie zum Beispiel durch Versicherungen und Versorgungswerke.</p>
---	--	--	--	---

**12. Touristische Erschließung**

Die Bustouristik hat eine tragende Rolle bei der Erschließung von Gebieten abseits der touristischen Ballungszentren. Dabei arbeitet sie vorwiegend mit mittelständischen Leistungsträgern vor Ort, wie Hotels, Freizeiteinrichtungen, Tourismusstellen usw. zusammen. Darüber hinaus kann sie auch eine wichtige Rolle beim Aufbau moderner Tourismusstrukturen und einer mittelständischen Dienstleistungswirtschaft in touristisch noch nicht vollständig entwickelten Ländern einnehmen – mithin bei Projekten des „Nation Building“. Hierbei ist auch an kombinierte Bus-Flugreisen in ferne Destinationen zu denken.

Wie wird die künftige Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung diese Potenziale des Bustourismus nutzen, z. B. durch Aufnahme in Wirtschaftsdelegationen und in Entwicklungsprojekte?

				
<p>Die tourismuspolitischen Leitlinien der Bundesregierung dokumentieren die volkswirtschaftliche Bedeutung auch des Bustourismus. Insbesondere touristische Regionen abseits der Ballungsgebiete werden gefördert. Außerdem werden wir die Zusammenarbeit von Kultur und Tourismus fördern. Die Verbindung von kulturellen Angeboten mit der Kreativwirtschaft trägt dazu bei, Städte und Regionen attraktiver zu machen. Als flexibles, komfortables und</p>	<p>Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass nachhaltige Projekte in Entwicklungsländern gefördert werden, an denen sich auch die Tourismuswirtschaft, einschließlich der Bustouristik, beteiligen kann. Wir orientieren uns dabei an den nachhaltigen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen. Diese verbinden im Rahmen der Agenda 2030 Armutsbekämpfung und menschliche Entwicklung mit ökologischer Nachhaltigkeit, Wirtschaftsentwicklung,</p>	<p>Die Aufgabe von Entwicklungszusammenarbeit sehen wir nicht darin, Länder des Südens als Absatzmärkte für deutsche Unternehmen zu erschließen. Stattdessen wollen wir regionale Märkte und Anbieter stärken und für gerechte Preise sorgen. Nur ein verantwortungsvoller Tourismus kann zu einer gerechten Ressourcenverteilung beitragen, damit die lokalen Partner vor Preis-Dumping und Verdrängungswettbewerb geschützt werden.</p>	<p>Busunternehmer, die sich im Ausland engagieren möchten, sollten ihr Interesse gegenüber den regionalen und überregionalen Wirtschaftsförderungsinstitutionen aktiv vorbringen.</p>	<p>Wir Freie Demokraten fordern eine werteorientierte Entwicklungspolitik, die auf Qualität statt auf Quantität der eingesetzten Mittel setzt, und einen besonderen Fokus auf Rechtsstaatlichkeit, gute Regierungsführung und Soziale Marktwirtschaft legt. Die Grundlagen unseres Handelns sind dabei die Nachhaltigkeitsagenda 2030 der Vereinten Nationen und das Pariser Klimaabkommen. Eine zügige Umsetzung der Agenda 2030 erfordert einen kohärenten</p>

<p>umweltfreundliches Verkehrsmittel profitiert der Reisebus davon. Der Kulturtourismus hat in den vergangenen Jahren ein deutliches Wachstum erlebt. Dieser Trend soll sich fortsetzen. Damit insbesondere auch der Ländliche Raum von dieser Entwicklung profitiert, wollen wir das bestehende Programm „Die Destination als Bühne: Wie macht Kulturtourismus ländliche Regionen erfolgreich?“ konsequent weiterentwickeln.</p> <p>Tourismus bietet den Entwicklungsländern große Chancen, Infrastruktur aufzubauen, Arbeitsplätze zu schaffen, lokale Wirtschaftskreisläufe und internationale Netzwerke zu fördern sowie Naturschätze zu bewahren. Durch die Einnahmen aus dem Tourismus kann auch die Armut der Bevölkerung gemindert werden. Nachhaltigkeit und Verantwortung sind die Leit motive der deutschen Entwicklungspolitik im Bereich</p>	<p>Frieden und internationaler Zusammenarbeit.</p>			<p>Ansatz innerhalb der Bundesregierung, insbesondere zwischen Wirtschafts-, Außen- und Entwicklungspolitik sowie in Abstimmung mit der Europäischen Entwicklungszusammenarbeit. Dazu setzen wir Freie Demokraten auf neue Partnerschaften und Kooperationen mit allen relevanten Partnern, insbesondere mit der Privatwirtschaft. Kooperationen im Tourismussektor gehören freilich dazu, wobei wir auch ein Engagement der Bustouristik begrüßen.</p>
---	--	--	--	---

<p>Tourismus. Eine nachhaltige Entwicklung bringt wirtschaftliches Wachstum mit ökologischer Tragfähigkeit in Einklang. Nachhaltiger Tourismus ist langfristig ausgelegt und dient beiden Seiten, dem Gast und dem Gastgeber.</p> <p>In diesem Sinne sprechen sich CDU und CSU dafür aus, dass die deutsche Tourismuswirtschaft sich bietende Chancen in Entwicklungsländern nutzt. Sowohl im Interesse der deutschen Wirtschaft als auch im Interesse der Entwicklungsländer sollte jede Bundesregierung in ihrem außenwirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Engagement entsprechende Initiativen unterstützen. Dies kann geschehen, indem Vertreter der Tourismuswirtschaft entsprechende Delegationen begleiten, indem die Botschaften vor Ort bei der Vermittlung von Kontakten helfen oder indem bei Entwicklungsprojekten verantwortliche Unternehmen</p>				
--	--	--	--	--

<p>der Tourismusbranche als Partner empfohlen und gewonnen werden. Fachleute der Entwicklungszusammenarbeit können zudem auch bei Tourismusprojekten ihre vielfältigen Erfahrungen im Hinblick auf Kultur, Verwaltung, Wirtschaft und Politik in dem Land der touristischen Destination einbringen und damit die Zusammenarbeit zwischen deutschen Unternehmen und den Institutionen etc. des Ziellandes erleichtern. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung versteht die Förderung des Tourismus als ergänzende Aufgabe im Zusammenhang mit Vorhaben der Privatwirtschaftsförderung oder des Umweltschutzes. Es gilt, das erfolgreiche Konzept der „Entwicklungspartnerschaften mit der Wirtschaft“ auch im Tourismussektor zu nutzen. Letztlich ist ohne das Engagement des Privat-</p>				
---	--	--	--	--

sektors und der Zivilgesellschaft kein nachhaltiger Tourismus möglich.				
--	--	--	--	--



### 13. Volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Funktion

Der Bustourismus erfüllt wichtige volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Funktionen: Allein in Deutschland werden rund 100 Millionen Gäste bei Busurlaubsreisen, Kurzreisen, Tagesfahrten und im sonstigen Gelegenheitsverkehr sowie im Incoming mit Reisebussen befördert. Busreisen und Busfahrten eröffnen allen Teilen unserer Gesellschaft Urlaubsmöglichkeiten und bieten flexible Verkehrslösungen für Freizeit und Beruf. Für das Vereinswesen ist der Bustourismus ein unverzichtbarer Aktivposten. Soziale, karitative, kulturelle, aus- und fortbildende Organisationen und Institutionen vertrauen auf den Reisebus. Damit trägt der Bustourismus ganz erheblich zum Zusammenhalt unserer Gesellschaft bei. Die Bustouristik steuert darüber hinaus maßgeblich zum Deutschlandtourismus und zum Incoming-Geschäft bei.

In welchen gesellschafts-, kultur- und tourismuspolitischen Vorhaben Ihrer Partei ist die Bustouristik vorgesehen bzw. welche Aufgaben soll sie dabei ausüben und wie will eine künftige Bundesregierung die Branche dabei unterstützen?

				
<p>Mit einem Anteil von 8,9 Prozent am BIP ist der Tourismus in Deutschland ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Ein vielfältiges Angebot und professioneller Service tragen maßgeblich zum Erfolg des Reiselandes Deutschland bei. Die Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT) leistet einen wichtigen Beitrag zum Wachstum des Incoming Tourismus und trägt dazu bei, ein positives Bild von Deutschland in der Welt zu vermitteln. Diese Arbeit</p>	<p>Tourismus ist einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren in Deutschland. Die Politik hat die Aufgabe, gute Rahmenbedingungen für den Tourismus insgesamt zu schaffen. Davon profitiert auch der Bustourismus.</p> <p>Der Busfernverkehr spielt innerhalb des Tourismus eine immer größere Rolle, da er eine wichtige Ergänzung zu den bestehenden Fernverkehrsangeboten bildet. Die Fernbusse sorgen z.B. dafür, dass auch Menschen mit geringem</p>	<p>Der Bustourismus spielt gerade in jenen Gebieten, in denen keine Schienenwege vorhanden sind, eine herausragende Rolle. Gerade in strukturschwachen Gebieten erfüllen touristische Anbieter nicht nur tourismuspolitische, sondern auch wichtige sozial- und wirtschaftspolitische Aufgaben. In vielen ländlichen Gegenden kann die gesellschaftliche und soziale Infrastruktur nur durch den Besuch von Urlauberinnen und Urlaubern, zum Beispiel im Rahmen von</p>	<p>Die Bustouristik ist ein wichtiger Bestandteil des Tourismus und ermöglicht unter anderem auch die Erschließung von touristischen Gebieten, die nicht oder nur unzureichend an den Schienenverkehr angebunden sind. Gesellschaftspolitisch verbinden wir mit der Bustouristik auch den Transport von Menschen zu Großveranstaltungen oder Demonstrationen, die ohne Reisebusse sonst für viele Menschen nicht erreichbar wären.</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen mit unserer liberalen Mittelstandspolitik sicherstellen, dass Deutschlands Unternehmen (so auch die der Bustouristik) in Zukunft einen politischen und rechtlichen Handlungsspielraum vorfinden, der durch den Abbau bürokratischer Belastungen und Hürden eine zukunftsfähige Unternehmensführung ermöglicht und den Fortbestand der Unternehmen und der dort angesiedelten Arbeitsplätze langfristig sichert.</p>

<p>werden wir weiter unterstützen und die notwendigen finanziellen Mittel für ein wachstumsorientiertes Tourismusmarketing zur Verfügung stellen, um damit der wachsenden Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor gerecht zu werden.</p> <p>Als Kulturreiseziel ist Deutschland die Nummer eins in Europa. Tausende Museen, mehr als 800 Theater und Opernhäuser sowie unzählige Kultureinrichtungen machen unser Land so attraktiv wie kaum ein anderes. Unsere Städte sind weltoffen, gastfreundlich und bieten hohe touristische Standards. Für viele Menschen aus der ganzen Welt sind sie ein Anlass unser Land zu besuchen. Deutschland ist als Reiseziel beliebter denn je. Der Bus- und Städtetourismus trägt dazu maßgeblich bei und ist ein wichtiges Standbein für die regionale wirtschaftliche Entwicklung.</p>	<p>Einkommen zu bezahlbaren Preisen reisen können. Besonders mittelständische Busunternehmen leisten hier einen wichtigen Beitrag.</p> <p>Wir werden das Auslandsmarketing der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) weiterhin unterstützen. Von der Werbung der DZT für das Reiseland Deutschland im Ausland profitiert auch die Bustouristik. Die DZT wirbt im Ausland nicht nur für die großen Städte und Leuchtturmprojekte, sondern auch z.B. für Freizeitparks und Weihnachtsmärkte in Deutschland. Hiervon profitiert der Reisebusverkehr in erheblichem Maße.</p> <p>Wir wollen außerdem das touristische Potenzial in den ländlichen Räumen noch besser nutzen. Einen guten Ansatz sehen wir etwa in dem Projekt „Die Destination als Bühne: Wie macht Kulturtourismus ländliche Regionen erfolgreich?“. Das Projekt führt Tourismuswirtschaft und</p>	<p>Tagesreisen, erhalten werden. Außerdem ermöglichen preiswerte Busreisen auch Menschen mit wenig Geld eine Urlaubsreise.</p> <p>Als einzige Fraktion im Bundestag hat DIE LINKE dem Gesetzentwurf zur Umsetzung der sogenannten Pauschalreiserichtlinie in deutsches Recht nicht zugestimmt. Insbesondere der hohe bürokratische Aufwand durch die getrennten Rechnungen für Einzelleistungen und die Informationspflichten stellen kleinere Reiseunternehmen vor große Hürden. Da kleine Reisebüros und selbständige Reiseunternehmen kurzfristige Preiserhöhungen nicht an ihre Kundinnen und Kunden weitergeben können, sind sie von der Möglichkeit der Preissteigerungen teilweise existenzbedrohend betroffen. Es ist zwar erfreulich dass Tagesreisen neu in den Schutzbereich des Pauschalreiserechts aufgenommen wurden, aber erst ab einem</p>		<p>Wir sind uns bewusst, dass die Branche einen erheblichen Beitrag leistet, um das gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Leben in Deutschland zu befördern. Mit mehr als 100.000 Beschäftigten ist der Sektor zudem von großer Relevanz für den hiesigen Arbeitsmarkt. Dabei haben wir auch den innereuropäischen Wettbewerb fest im Blick und wenden uns nicht zuletzt deswegen dagegen, dass der Branche weitere Lasten aufgebürdet werden.</p>
--	--	--	--	--

	<p>Kulturschaffende zusammen und trägt auf diese Weise dazu bei, das Kulturleben in den Regionen zu fördern und für Touristen attraktiver zu machen. Gerade für den Reisebusverkehr bietet sich hier ein weites Geschäftsfeld.</p>	<p>Reisepreis von 500 Euro. Die meisten Kundinnen und Kunden von Tagesreisen dürften davon nicht profitieren. Deswegen wird DIE LINKE. darauf hinwirken, dass diese unnötigen bürokratischen Hürden für die kleinen und mittleren Reiseunternehmen beseitigt werden und der Verbraucherschutz für die Kundinnen und Kunden ausgeweitet wird.</p>		
--	--	--	--	--

#### 14. Visavergabe

Die Visavergabe ist für das Incoming-Geschäft, speziell aus wichtigen Quellmärkten wie China, nachteilig, da sie nach wie vor oftmals viel Zeit in Anspruch nimmt und kompliziert gestaltet ist. Um ein Zeichen dafür zu setzen, dass ausländische Gäste willkommen sind, sollten die Visabestimmungen unkomplizierter gestaltet werden.

Wird sich die Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung dafür einsetzen, dass potentielle Gäste künftig nicht mehr durch langwierige und komplizierte Visa-Prozeduren abgeschreckt werden?

				
<p>Die Voraussetzungen und das Verfahren zur Erteilung von Visa für Kurzaufenthalte im Schengen-Raum von bis zu 90 Tagen innerhalb eines Zeitraums von 180 Tagen sind für alle EU-Mitgliedstaaten harmonisiert und im EU-Recht geregelt. Deutschland hat in diesem Bereich keine eigene Regelungskompetenz.</p> <p>Gleichwohl setzen wir uns auf europäischer Ebene dafür ein, den Reiseverkehr zu touristischen Zwecken nach Deutschland und in den Schengen-Raum möglichst frei von Hindernissen zu gestalten</p>	<p>Wir nehmen kein besonderes Abschreckungspotential in den vorgesehenen Visaverfahren bezüglich Tourismus wahr und sehen derzeit keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.</p>	<p>DIE LINKE. fordert umfassende Visaliberalisierungen und soweit möglich eine Aufhebung der Visumpflicht. Die Vorgaben des Visakodex für ein kundenfreundliches Verfahren müssen eingehalten und gesetzliche Spielräume zur erleichterten Visaerteilung ausgeschöpft werden. Dies betrifft die verstärkte Erteilung mehrjähriger Visa, insbesondere an Menschen mit familiären Kontakten in die EU, eine Reduzierung der vorzulegenden Dokumente und den Verzicht auf unnötige persönliche Vorsprachen,</p>	<p>Die Visapolitik der Europäischen Union wie der Bundesrepublik Deutschland erschwert und behindert oftmals den wirtschaftlichen, zivilgesellschaftlichen, wissenschaftlichen und familiären Austausch mit zahlreichen Ländern der Welt. Gerade auch die Praxis der Visaerteilung für Kurzaufenthalte (z.B. Besuchs- und Geschäftsvisa) ist zu restriktiv. Wir treten hier für Erleichterungen ein, damit unverhältnismäßige Visarestriktionen, lange Warteschlangen und erniedrigende Prozeduren vermieden werden.</p>	<p>Wir Freie Demokraten setzen uns für die Vereinfachung und Entbürokratisierung von verwaltungstechnischen Abläufen ein. Dazu gehören auch die unkomplizierte Stellung eines Visaantrages und dessen schnelle und unbürokratische Bearbeitung. Dabei setzen wir auch auf die Chancen, die uns die Digitalisierung bietet. Einreisebestimmungen unterliegen allerdings einer breiten Matrix an politischen Kriterien, neben wirtschaftspolitischen Erwägungen spielen dabei auch sicherheitspolitische Faktoren eine Rolle.</p>

<p>und gleichzeitig Migrations- und Sicherheitsaspekten angemessen Rechnung zu tragen. Dies geschieht derzeit vor allem im Rahmen der Verhandlungen über eine Neufassung des EU-Visakodex, der das Visumverfahren für Drittstaatsangehörige für Reisen in den Schengen-Raum regelt.</p> <p>Darüber hinaus haben Deutschland und die übrigen Mitgliedstaaten die Europäische Kommission beauftragt, mit der Volksrepublik China ein sogenanntes Visumerleichterungsabkommen zu verhandeln, das über den EU-Visakodex hinausgehend Erleichterungen im Visumverfahren für chinesische Staatsangehörige für Reisen in den Schengen-Raum vorsieht. Diese Verhandlungen haben bereits begonnen. Vergleichbare Abkommen bestehen bereits mit einer Reihe anderer Drittstaaten. Im vom Bustouristikverband genannten Drittstaat China</p>		<p>eine erleichterte Kommunikation mit Visastellen und Schulung des Personals, bessere Ausstattung der Visastellen und Verkürzung der Wartezeiten, Reisebüroverfahren für Vielreisende, keine überhöhten Anforderungen bei der Prüfung der Rückkehrbereitschaft.</p> <p>Die Reisefreiheit der Menschen ist ein hohes Gut, willkürliche und unverhältnismäßige Beschränkungen wollen wir beseitigen.</p>	<p>Austausch und persönliche Kontakte ermöglichen die Verbreitung europäischer Werte und das Kennenlernen demokratischer Teilhabe. Eine Liberalisierung der europäischen und deutschen Visapolitik ist daher ein entscheidender Schlüssel zu Reformanstößen und gesellschaftlichem Wandel.</p>	
---	--	---	--	--

<p>erfolgt die Visumerteilung durch die Visastelle der Deutschen Botschaft in der Regel innerhalb von 48 Stunden. Außerdem bestehen bei Gruppenreisen, die von zertifizierten Reiseveranstaltern durchgeführt werden, Erleichterungen bei den einzureichenden Unterlagen. CDU und CSU sehen daher hier keinen Handlungsbedarf.</p>				
--	--	--	--	--



**15. Perspektiven in der Tourismus- und Verkehrspolitik**

Wie sind die Perspektiven für die Bustouristik in der Tourismus- und Verkehrspolitik?

Welche Rolle spielt der Reisebus neben den anderen Verkehrsträgern in einer zukunftsorientierten Tourismus- und Verkehrspolitik einer Bundesregierung unter Ihrer Beteiligung zur Befriedigung der Mobilitätsnachfrage der Gesellschaft?

				
<p>CDU und CSU bewerten die seit Jahresbeginn 2013 in Kraft getretene Liberalisierung des Verkehrs mit Fernbussen positiv. Die Zahl der Verbindungen ist seit der Freigabe des Linienerverkehrs stetig deutlich angestiegen. Das belebt den Wettbewerb, schafft ein breiteres Angebot mit Vorteilen für die Verbraucher und verleiht der Branche neue Impulse. 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</p>	<p>Siehe auch Antwort zu 13. Volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Funktion.</p> <p>Politik hat die Aufgabe, günstige und sozialverträgliche Rahmenbedingungen für den Tourismus zu schaffen. Im Mittelpunkt eines zukunftsorientierten Tourismus stehen vor allem die Gastfreundlichkeit, soziale Verantwortung, Nachhaltigkeit, Qualitätssicherung und -steigerung. Vielfalt und Qualität der Infrastruktur und der Dienstleistungsangebote machen die Attraktivität des Reise- und Urlaubslands Deutschland aus. Nur mit einer überzeugenden</p>	<p>Der Reisebus sollte im Rahmen einer Verkehrswende eine wesentlich größere Rolle als heute spielen. In enger Kooperation mit einem ausgebauten Schienenverkehr stehen damit attraktive Alternativen zum Flugzeug und dem Pkw zur Verfügung. Ein Bündel an Maßnahmen finanzieller, organisatorischer sowie regelnder Art macht dies möglich.</p>	<p>Der Omnibus ist ein vergleichsweise 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. Jedoch sehen wir die zunehmende Monopolisierung im Fernbusverkehr kritisch. Wir setzen uns für alternative Antriebe und für die Barrierefreiheit von Bussen ein.</p>	<p>Mobilität ist in unserer globalisierten Welt unentbehrlich. Denn sie eröffnet viele Chancen, wie zum Beispiel neue Absatzmärkte für Unternehmen, mehr Flexibilität für Arbeitnehmer oder unbegrenzte Reisemöglichkeiten für Urlauber. Für immer mehr Menschen ist Mobilität auch Ausdruck individueller Freiheit und Lebensqualität. Aus diesem Grund begrüßen wir Freie Demokraten den blühenden Fernbusverkehr in Deutschland und seinen europäischen Nachbarländern. Die Verkehrspolitik darf diesen jungen Wirtschaftszweig nicht durch</p>



<p>mehr Menschen bezahlbare Mobilität.</p>	<p>den Qualität können Touristen nachhaltig für das Reiseziel Deutschland gewonnen werden. Im Zuge des demografischen Wandels ist zudem die Barrierefreiheit der gesamten touristischen Servicekette ein immer wichtigeres Thema. Der Reisebusverkehr spielt im Gefüge der Reisekette eine wichtige Rolle.</p>			<p>unfaire und unnötige Auflagen und Vorgaben, wie beispielsweise die Maut, einschränken. Die Bustouristik ermöglicht nicht nur mehr Menschen durch ihre konkreten Angebote mehr soziale Teilhabe, sondern schafft auch neue Arbeitsplätze und kurbelt den Tourismus, auch in ländlicheren Gegenden, an. Der Fernbusverkehr ist eine notwendige und ökologische Konkurrenz zum Bahn- und Flugverkehr.</p>
--	--	--	--	---

16. Was wollen Sie zusätzlich in Ihr Wahlprogramm für die Bundestagswahl zum Thema Bustouristik einbringen?				
				
<p>Nach Ansicht von CDU und CSU soll Barrierefreiheit zu einem Qualitätsmerkmal des Deutschlandtourismus werden. Sie ist eine Grundvoraussetzung für die selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. Bestehende Programme zur Barrierefreiheit werden wir weiter unterstützen und insbesondere die Herausforderungen des demografischen Wandels im Blick behalten.</p> <p>Wir wollen helfen, bestehende Angebote besser miteinander zu vernetzen und zu vermarkten sowie Mitarbeiter besser in Fragen der Barrierefreiheit zu qualifizieren. Ziel muss die durchgehende Barrierefreiheit sein, von der Buchung über die An- und Abreise</p>	<p>Das Wahlprogramm der SPD umfasst Maßnahmen, die auch dem Querschnittsthema Tourismus zugutekommen. Das sind z.B. Maßnahmen zur Entwicklung ländlicher Räume mit all den Herausforderungen, wie den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur, die Beseitigung des Fachkräftemangels, den Ausbau von Breitbandnetzen und vieles mehr (siehe auch Antwort zu 15. Perspektiven in der Tourismus- und Verkehrspolitik bzw. 13. Volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Funktion).</p>	<p>In Deutschland gibt es eine sehr kleinteilige Tourismuswirtschaft. Dazu zählen auch die Busreiseveranstalter. Der wirtschaftliche Erfolg kleiner Reisebüros und selbständiger Reiseunternehmen beruht auf der Nähe zu den Kundinnen und Kunden, dem persönlichen Gespräch und dem oft langjährigen Vertrauen. Davon profitieren nicht nur die Menschen vor Ort, sondern auch die regionale Wirtschaft – gerade in strukturschwachen Regionen. Diese wichtigen sozialen, strukturpolitischen und tourismuspolitischen Aufgaben können große Touristik-Konzerne nicht erfüllen. DIE LINKE. steht an der Seite der kleinen Unternehmen. Die Einführung von Bürokratiemonstern, die kleine Reisebüros</p>	<p>Unser Wahlprogramm setzt auf eine nachhaltige Mobilität für alle, dazu gehören auch umweltfreundliche Reisebusse.</p>	<p>Der Tourismus in Deutschland und Europa ist ein Wachstumsmarkt. Der Bustourismus bietet hier mit seinen vielfältigen Angeboten eine attraktive und sichere Reiseform für jung bis alt. Der Bustourismus wird in der Regel von kleinen und mittelständischen Unternehmen organisiert, die sich am Markt gegen große Reiseanbieter durchsetzen müssen. Wir Freien Demokraten setzen uns für Erleichterungen bei der alltäglichen Bürokratie ein, wollen die Pauschalreiserichtlinie zur Überarbeitung nach Brüssel zurückschicken, eine Busmaut verhindern und eine flächendeckende Digitalisierungsoffensive im Verkehrswesen in Deutschland etablieren. Dies alles kommt dem Bustourismus und seinen</p>

<p>bis hin zur Unterkunft. Auf diesem Weg haben wir schon viel erreicht: Wir haben die Grundlage dafür gelegt, dass bis 2022 der öffentliche Nahverkehr in ganz Deutschland barrierefrei wird. Seit 2016 muss jeder erstmals zugelassene Fernbus mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlfahrer sowie mit Einstiegshilfen ausgestattet sein.</p>		<p>überproportional belasten, wie im Rahmen der sog. Pauschalreiserichtlinie, lehnen wir deshalb ab. Wir wollen eine ausgeglichene Wirtschaftsstruktur, die sich nicht der kompromisslosen Wachstumslogik und dem Profitstreben internationaler Konzerne unterwirft, sondern die Vielfalt der kleinen und mittleren Unternehmen schützt.</p>		<p>Kunden zu Gute. Zusätzliche Steuern, wie Tourismusabgaben und Bettensteuern, wollen wir im Keim ersticken. Das Reisen in Deutschland muss sicher, unkompliziert, attraktiv und einfach werden. Unter dieser Prämisse wollen wir den Fremdenverkehr in Deutschland und Europa weiter entwickeln.</p>
--	--	--	--	--