

Vergleich der Wahlprogramme zu ausgewählten verkehrspolitischen Zielen

						
<p>Ankurbelung <b>Elektromobilität</b> durch Förderung beim Neuwagenkauf und Ausbau Ladeinfrastruktur</p>	<p>Hochlauf der <b>Elektromobilität</b> durch Förderung für Ladeinfrastrukturausbau und sozial ausgewogene Kauf- und Leasinganreize (Social Leasing)</p>	<p>Unterstützung der <b>Elektromobilität</b></p>	<p>Bevorzugung von <b>Elektromobilität</b> stoppen</p>	<p>Gleichstellung <b>Elektromobilität</b> mit klimaneutralen Kraftstoffe und Wasserstoff</p>	<p><b>Umstellung auf E-Autos</b> keine tragfähige Strategie für die Verkehrswende, sozial gestaffelte Förderangebote für kleine E-Fahrzeuge</p>	<p>Unterstützung <b>Elektromobilität</b>, Forderung nach mehr preisgünstigeren Modellen, „<b>Volksleasing</b>“ für umweltfreundliche Fahrzeuge</p>
<p>Ablehnung von <b>E-Fuels</b></p>	<p><b>Alternative Kraftstoffe</b> nur für Luft- und Schiffsverkehr</p>	<p>Unterstützung <b>alternativer Antriebe</b> wie E-Fuels, Wasserstoff und nachhaltige Biokraftstoffe</p>	<p><b>Synthetische Kraftstoffe</b> als zukunftsfähiger Treibstoff</p>	<p>Ermöglichung <b>alternativer Kraftstoffe</b> wie etwa E-Fuels aus aus Strom oder Biomasse</p>	<p><b>E-Fuels</b> und Wasserstoff keine praktikable Lösungen, <b>Biokraftstoffe</b> nur aus Bioabfällen und Reststoffen</p>	<p><b>Ausbau von Antriebsalternativen</b> wie synthetischen Kraftstoffen und Wasserstoff</p>
<p>Keine <b>Strafzahlungen</b> im Zusammenhang mit den <b>CO2-Flottengrenzwerten</b></p>	<p>Festhalten an <b>EU-Flottengrenzwerte</b>verordnung, Streckung der <b>Strafzahlungen</b></p>	<p>Rücknahme des <b>Verbrenner-Verbot</b> und Überprüfung der <b>CO2-Flottengrenzwerte</b></p>	<p>Aufhebung des <b>Verbrenner-Verbots</b></p>	<p>Aufhebung des <b>Verbrenner-Verbots</b></p>	<p>Festhalten am <b>Verbrenner-Verbot</b></p>	<p>Gegen das <b>Verbrenner-Verbot</b></p>

Keine Privatisierung von <b>Infrastruktur</b>	<b>Deutschlandfonds</b> als überjährige Finanzierungsgrundlage für Infrastrukturinvestitionen	Mehr mobilisiertes Kapital durch <b>private Investoren</b>	/	Nachhaltige Lösung im Rahmen der Schuldenbremse für den Erhalt und den Ausbau der <b>Infrastruktur</b>	Verkehrsträgerübergreifenden <b>Infrastrukturfonds</b> nach Schweizer Vorbild	<b>Investitionsprogramm</b> für die Modernisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
Reform des <b>Trassenpreissystems</b>	Günstige, verlässliche und planbare <b>Trassenpreise</b>	/	/	/	/	Senkung der <b>Trassenpreise</b> und den Ausbau der Kapazitäten im <b>Gütertransport</b>
Weiterentwicklung der <b>DB InfraGO</b>	/	Stärkere <b>Trennung von Infrastruktur- und Transportbereich</b> bei der Deutschen Bahn.	Umwandlung der DB in eine <b>GmbH</b>	<b>Trennung von Netz- und Betrieb</b> bei der Deutschen Bahn	<b>Bürgerbahn</b> statt einer profitorientierten Bahn	Überführung der <b>Deutschen Bahn</b> in eine „moderne und bürgernahe Struktur“
Sicherstellung <b>Deutschlandticket</b>	Sicherstellung <b>Deutschlandticket</b> bei 49 Euro	/	<b>Deutschlandticket</b> nur zu einem „ehrlichen“ Preis	Reform der Verkehrsverbünde	Wiedereinführung <b>9-Euro-Ticket</b> , 0-Euro-Ticket für Schüler, Azubis, Studierende und Senioren	Dauerhafter Erhalt des <b>Deutschlandtickets</b>
<b>Finanzielle Unterstützung</b> der Länder und Kommunen bzgl. <b>ÖPNV</b>	<b>Erhöhung der Bundesmittel</b> zusammen mit höheren Ausgaben der Länder, höhere <b>Regionalisierungsmittel</b>	Beim <b>ÖPNV</b> wird eine transparente und auskömmliche Finanzierung wird angestrebt	Schienerpersonennahverkehr nach dem <b>Modell der Schweiz</b>	ÖPNV durch Markt und Innovation stärken	Mehrwertsteuerbefreiung für den <b>ÖPNV</b> , Nahverkehrsunternehmen in die öffentliche Hand	Integriertes und getaktetes Bahn- und <b>ÖPNV-Konzept nach Schweizer Vorbild</b>

<b>MobilitätsPass</b> für Jugendliche im Alter von 17 Jahren	Bundesweit vergünstigtes Angebot für Menschen mit geringem Einkommen	/	/	/	Perspektivisch kostenfreier <b>ÖPNV</b>	/
<b>VisionZero</b> verankern	Bekanntnis zur <b>VisionZero</b>	/	/	/	Bekanntnis zur <b>VisionZero</b>	/
Förderung der <b>Fahrradinfrastruktur</b>	Förderung der <b>Fahrradinfrastruktur</b>	Förderung der <b>Fahrradinfrastruktur</b>	/	/	Mehr sichere <b>Radwege</b> und mehr Fahrradabstell- anlagen	/
Weiterentwicklung der <b>Fußverkehrsstrategie</b>	<b>Mobilitätsgesetz</b> , um die Mobilitätswende rechtlich verankern	Bus, Bahn, Schiff, Flugzeug und Auto, Rad- und Fußverkehr ergänzen sich sinnvoll	/	Zusammenspiel von Bus, Bahn und anderen Verkehrsmitteln Schlüssel zu moderner und flexibler Mobilität	/	/
<b>Tempolimit</b> von 130 km/h auf Bundesautobahnen	<b>Sicherheitstempo</b> von 130 km/h auf Bundesautobahnen, flächendeckend innerorts <b>Tempo 30</b>	Ein generelles <b>Tempolimit</b> auf Bundesautobahnen lehnt man ab	Gegen ein generelles <b>Tempolimit</b> und Tempo-30- Regelungen	Ein generelles <b>Tempolimit</b> auf Bundesautobahnen lehnt man ab	<b>Tempolimit</b> von 120 km/h auf Autobahnen und innerorts Tempo 30	/
Umwandlung der <b>Luftverkehrsteuer</b> in eine EU-	Abbau klimaschädlicher <b>Subventionen im Luftverkehr</b>	Senkung der <b>Gesamtkosten der Luftfahrtbranche</b> auf ein	Ablehnung von <b>Verbote von Inlands- und Kurzstreckenflügen,</b>	Klimaschutz im <b>Luftverkehr</b> marktwirtschaftlich und	Unterbindung des Dumpingwett- bewerbs im <b>Luftverkehr,</b>	/

Klimaabgabe auf Flugreisen		europäisches Niveau	Abschaffung Luftverkehr- und Ticketsteuer	wettbewerbsneutral gestalten	Verbot von Privatjets	
Umsetzung der <b>Nationalen Hafenstrategie</b>	Nachhaltige <b>Entwicklung der Häfen</b> durch langfristiges Finanzierungskonzept	Weiterentwicklung der <b>Nationalen Hafenstrategie</b>	Sicherung des <b>Hafenstandortes</b> Deutschland und Anreize für Reeder	/	Nationale <b>Hafenplanung</b> , Bund mehr Verantwortung, Abschaffung Tonnagesteuer-Privileg	/

## Übersicht

SPD.....	5
Die Grünen .....	7
CDU/CSU .....	9
AfD .....	10
FDP.....	12
Die Linke.....	13
BSW.....	16

SPD

**Förderung E-Autos – Bundesmobilitätsplan – Tempolimit -**

- Deutschland sei ein Auto-Land. Laut der SPD liege die Zukunft der Autos in der **Elektromobilität**. Das Laden an öffentlichen Ladesäulen müsse in Zukunft so einfach wie und auch günstiger werden als das Tanken. Man werde beim **Ladesäulenausbau** weiter Tempo machen und Tankstellen verpflichten, Schnellademöglichkeiten anzubieten. Die SPD fordert eine **europäische Schnellladesäulen-Offensive**. Der Kauf von E-Autos solle stärker angekurbelt werden, indem mit einem zeitlich befristeten **Steuerabzugsbetrag für die Anschaffung** eines in Deutschland produzierten E-Autos den privaten Neuwagenkauf fördere. Auch junge Gebrauchtwagen sowie Leasingmodelle sollen einbezogen werden. Durch bessere **Abschreibungsbedingungen und Änderungen bei der Dienstwagenbesteuerung** solle die Attraktivität der E-Mobilität weiter verbessert werden. Die **Kfz-Steuer Befreiung für E-Autos** werde man bis 2035 verlängern. (S. 5)
- Verbrenner mit **E-Fuels** lehne man ab, da diese Autos nur noch für Spitzenverdienende erschwinglich machen würde. (S. 5)
- Als SPD setze man sich dafür ein, dass die deutschen Automobilhersteller aktuell keine **Strafzahlungen** im Zusammenhang mit den **CO2- Flottengrenzwerten** an Brüssel leisten müssen. Man werde mit der EU-Kommission in Verhandlungen treten, um die Ziele beizubehalten, aber den Weg dorthin pragmatischer zu gestalten. (S. 5)
- Das deutsche Autobahnnetz müsse dringend saniert werden, insbesondere die Brücken, weshalb man einen neuen **Bundesmobilitätsplan** auf den Weg bringe. (S. 31) Für die SPD bleibe eine **Privatisierung von Infrastruktur** ausgeschlossen. (S. 13)
- Die **Bahn** solle wieder als Reputationsfaktor für Werte wie Pünktlichkeit und Funktionstüchtigkeit stehen. Die **Rekordinvestitionen in die Schiene** werde man fortsetzen, um ein funktionierendes Schienennetz herzustellen. Mit den **Generalsanierungen** ermögliche man, dass das Schienennetz durch Digitalisierung, Elektrifizierung und Lärmschutz wieder leistungsfähig und zukunftsfest gemacht werde. Mit gezieltem Aus- und Neubau erweitere man es im Sinne eines Deutschland- und Europapaktes (S. 30) Für mehr Güter auf der Schiene wolle das **Trassenpreissystem** reformieren und die Umsetzung der Digitalen Automatischen Kupplung fördern. (S. 30)
- Die **Deutsche Bahn** bleibe ein öffentlicher Konzern. Die neue gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte DB InfraGO sowie den Gesamtkonzern entwickle man mit mehr Kontrolle und Steuerung des Bundes weiter. (S. 31)
- Man wolle **alle Großstädte an das Fernverkehrsnetz anschließen** und mehr ICE-Sprinter, Nachtzüge und europaweite Schnellzugverbindungen einführen.

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn wolle man erreichen, dass Erstattungen möglichst automatisch ausgezahlt würden und das Deutschlandticket besser in Bahn-Buchungen integriert werden könne. Man wolle leistungsfähige und attraktive Bahnhöfe, an denen man gerne eine Pause mache. (S. 30-31)

- Die Mobilitätswende müsse alle Menschen mitnehmen. Deshalb setze sich die SPD unter anderem für die Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit des **Deutschlandtickets** auf aktuellem Niveau ein. Für bestimmte soziale Gruppen wie Senioren und Auszubildende wolle man eine **vergünstigte Variante** zur Verfügung stellen. (S. 31)
  - Die SPD sichere zudem die finanzielle Unterstützung von Ländern und Kommunen zu, um den Nahverkehr langfristig zu sichern, mit **garantierter Personalübernahme bei Betreiberwechseln**. (S. 31) Der **öffentliche Nahverkehr**, insbesondere durch (Ruf-)Busse und Bahnen, solle sowohl in ländlichen als auch städtischen Regionen ausgebaut werden. (S. 46)
  - Den **Umstieg auf E-Autos** wolle man **attraktiver machen**, indem man beispielsweise den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw weiterhin vorantreibt und Schnellladesäulen an Supermarktparkplätzen und Tankstellen einführt. (S. 31)
  - Die SPD wolle außerdem die **Fahrausbildung reformieren** und einen **MobilitätsPass mit 500 Euro Guthaben für Jugendliche im Alter von 17 Jahren** einführen. Dieser könne für den Führerschein, Bahntickets oder Fahrräder genutzt werden. Arbeitgeber sollen zusätzlich einen **Führerscheinzuschuss von bis zu 2.000 Euro steuer- und abgabenfrei** an Auszubildende und junge Beschäftigte auszahlen können. (S. 31)
  - Das **Straßenverkehrsrecht** wolle die SPD **weiter reformieren und die Vision Zero verankern**. (S. 31)
  - Im Sinne der Intermodalität fördere man die **Fahrradinfrastruktur** mit bundesweit vernetzten Radschnellwegen und mit Fahrradparkhäusern und entwickle die **Fußverkehrsstrategie** des Bundes weiter. (S. 31)
  - Die SPD setzt sich für ein **Tempolimit von 130 km/h auf Bundesautobahnen** ein. (S. 32)
  - Die **Beschaffung von klimafreundlichen Lkw und Nahverkehrsbussen** wolle man fördern und Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer verbessern. (S. 32)
  - Im **Luftverkehr** setze man auf Klimafreundlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Man wolle die **Luftverkehrssteuer** in eine EU-Klimaabgabe auf Flugreisen umwandeln, die von allen Airlines, auch außerhalb Europas, gezahlt würde. (S. 32)
  - Die **Nationale Hafenstrategie** werde man zügig umsetzen, die **Wasserstraßeninfrastruktur ertüchtigen** und die **Modernisierung der Schiffsflotten** unterstützen. (S. 32)
-

## Die Grünen

### Elektromobilität – Deutschlandsfonds – Mobilitätsplan

- Laut den Grünen sei der globale Wettbewerb zwischen Verbrenner und E-Autos längst entschieden. (S. 25)
- Den **Hochlauf der Elektromobilität** beschleunige man durch gezielte Förderung für die **Ladeinfrastruktur** und sozial ausgewogene **Kauf- und Leasinganreize für verbrauchsarme E-Autos**. Förderung wolle man dabei nur jenen gewähren, die auch in Europa mit seinen hohen sozialökologischen Standards produzieren. (S. 25) Weiter gehöre dazu eine Ladekarte für das Tanken an öffentlichen Ladesäulen, und ein erschwingliches Leasing-Programm, das sogenannte **Social Leasing**. Ergänzt wird dies durch eine steuerliche Förderung, die Menschen mit kleineren und mittleren Einkommen erreichen soll. (S. 40)
- Die Grünen bleiben dabei, dass ab 2035 nur noch klimaneutrale Antriebe neu zugelassen werden sollen. Man unterstütze die **EU-Flottengrenzwertverordnung** mit ihren Zielen für die CO<sub>2</sub>-Reduktion für die Jahre 2025, 2030 und 2035. Mögliche **Strafzahlungen** sollten im Rahmen der bestehenden Regelungen gegebenenfalls gestreckt und für den Hochlauf der E-Mobilität durch europäische Programme genutzt werden. (S. 25)
- Im **Nahverkehr** wolle man das Angebot verbessern, um die Fahrgastzahlen in klimaneutralen Bussen und Bahnen bis 2040 zu verdoppeln. Bundesmittel wolle man zusammen mit höheren Ausgaben der Länder für den Nahverkehr weiter steigern. Die Regionalisierungsmittel wolle man so erhöhen, dass Kostensteigerungen und ein an den Fahrgastzielen orientierter Angebotsausbau gleichermaßen berücksichtigt werden. (S. 49) Der **öffentliche Nahverkehr** solle mittelfristig im ganzen Land ein alltagstaugliches Angebot mit verlässlichen Taktverkehren garantieren. (S. 49) Rufbusse und andere Konzepte wie digital vernetzte Kleinbusse und Carsharing-Angebote können den Taktverkehr in der Fläche ergänzen (S. 48) Die Grünen haben das Ziel der beschleunigten Umsetzung des **Deutschlandtaktes**. Auch europäische Nachtzugverbindungen wolle man deutlich ausbauen. (S. 50)
- Beim **Deutschlandticket** habe man das Ziel, gemeinsam mit den Ländern einen Ticketpreis von 49 Euro sicherzustellen. Man sehe Potenzial beim Jobticket und einem Deutschland-Semesterticket. (S. 49)
- Die Grünen setzen sich für günstige, verlässliche und planbare **Trassenpreise** ein. Das **Schienennetz** werde man weiter sanieren und im erforderlichen Maß ausbauen. Auch für den **Schienengüterverkehr** wolle man Kapazitäten, zum Beispiel im Kombiverkehr, ausbauen und die Verlagerung von Straßentransport auf die

Schiene fördern. Man habe das Ziel, den Anteil der Schiene am Güterverkehr innerhalb eines Jahrzehnts auf 30 Prozent zu steigern. (S. 50)

- Mit dem **Deutschlandfonds** wolle man eine überjährige Finanzierungsgrundlage für den Erhalt von Straßen und Brücken, für den Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie des öffentlichen Nahverkehrs schaffen. (S. 47) Während das **Schiennetz** deutschlandweit einen leistungsfähigen Ausbau brauche, sei das **Straßennetz** bereits flächendeckend gut ausgebaut und benötige daher Sanierungen statt Neubau. (S. 47) Stillgelegte Bahntrassen wolle man reaktivieren und modernisieren. (S. 47)
- Mit einem **Mobilitätsgesetz** wollen die Grünen die Mobilitätswende rechtlich verankern. Statt eines Verkehrsmittels stelle man den Menschen mit seinen vielfältigen Bedürfnissen in den Mittelpunkt. Mit der Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Schienen-, Fuß- und Radverkehrs werde Deutschland zu einem Vorreiterland der modernen Mobilität. (S. 48)
- Man wolle einen integrierten **Bundesmobilitätsplan** erarbeiten, der Basis für eine klimaneutrale, flächenschonende und sozial gerechte Mobilität bis 2045 sei. Bis der Bundesmobilitätsplan beschlossen sei, werde man den Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der Klimaziele kritisch überprüfen. (S. 47)
- Die Grünen sehen die **Einführung eines Sicherheitstempos** von 130 km/h auf Autobahnen als generelles Tempolimit als überfällig an. Für Landstraßen wolle man die Spielräume für **Tempo 80** aus ortsspezifischen Gründen deutlich erweitern. Kommunen solle noch mehr Spielräume eingeräumt werden, etwa um flächendeckend innerorts **Tempo 30** zu ermöglichen. (S. 48)
- Die Grünen stehen zur **Vision Zero**. (S. 48)
- Das Dienstwagenprivileg werde man so reformieren, damit es Anreize für klimaneutrale Mobilität setze. (S. 40)
- Die Grünen wollen sich weiter für den Abbau klimaschädlicher Subventionen im **Luftverkehr** einsetzen. (S. 40) Man unterstütze die Produktion nachhaltiger Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien, zum Beispiel **E-Kerosin**, fördere Technologien zur Kraftstoffeinsparung. (S. 47) Man wolle Kurzstreckenflüge durch eine Verbesserung des Bahnangebots überflüssig machen. Die Grünen setzen sich für die Abschaffung von Privilegien für Privatjets ein. Zudem sehen sie keinen Bedarf für neue Start- und Landekapazitäten im Flugverkehr. Der Lärmschutz für die Bevölkerung in Flughafennähe solle insbesondere in den Nachtstunden deutlich verbessert werden. Zusätzlich wollen sie einen Grenzwert für Ultrafeinstaub zum Gesundheitsschutz einführen. (S. 47)
- Für Kommunen, Stadtwerke und kleine Unternehmen brauche man passgenaue Förderprogrammen, etwa beim **Kauf von E-Bussen**. (S. 39)
- Bundesweit wolle man den Ausbau eines guten **Radwegenetzes** dauerhaft und verlässlich finanzieren. (S. 47)

- Man werde die **Nationale Tourismusstrategie** fortentwickeln und den Tourismusstandort Deutschland nachhaltiger, sozial gerechter und innovativer gestalten. (S. 29)
- Im **Schiffsverkehr** unterstütze man die Produktion nachhaltiger Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien, fördere Technologien zur Kraftstoffeinsparung und den schnellen Aufbau einer klimaneutralen Energieversorgung in Häfen, insbesondere einer klimaneutralen Landstromversorgung. Die nachhaltige **Entwicklung der Häfen** untermauere man mit einem langfristigen Finanzierungskonzept. (S. 47)

## CDU/CSU

### Auto – Infrastrukturfinanzierung – Bahn - Luftverkehrsstandort

- Die Union sieht dringenden Handlungsbedarf bei der *Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur* in Deutschland, die teils in die Jahre gekommen ist und strukturelle Probleme aufweist, insbesondere bei der Deutschen Bahn.
- Im Wahlprogramm bekennt man sich klar zum **Auto** und zur individuellen Mobilität. Anti-Auto-Haltungen, Fahrverbote für Innenstädte und ein generelles Tempolimit auf Autobahnen werden abgelehnt. Der Führerschein sollte für junge Menschen bezahlbar bleiben. Das **Verbrenner-Verbot** müsse rückgängig gemacht werden und die Flottengrenzwerte überprüft werden, sodass Strafzahlungen verhindert werden. (S.72) Man unterstütze **E-Mobilität** und **alternative Antriebe** wie E-Fuels, Wasserstoff und nachhaltige Biokraftstoffe. Man stehe zu Technologieoffenheit. Man habe das Ziel, Technologieführer beim **autonomen Fahren** zu werden. (S. 73) Die Union will die digitale Kraftfahrzeug-Anmeldung und eine digitale Fahrzeugakte. (S. 73)
- Für eine solide und unabhängige **Finanzierung der Infrastruktur** soll gesorgt werden. Kurzfristig müsse dafür mehr Kapital mobilisiert werden, auch durch stärkere Anreize für private Investoren. Man stehe für eine auskömmliche Finanzierung von **Autobahnen, Brücken- und Straßeninfrastruktur**, sowohl beim Erhalt als auch Neubau. Ersatzneubauten und Erweiterungen sollen einfacher genehmigt werden. Das **Planfeststellungsverfahren für Großprojekte** soll durch digitale und effizientere Verfahren unterstützt werden. (S. 72–73)
- Die **Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts** Deutschland solle erhalten bleiben, indem die Gesamtkosten auf ein europäisches Niveau gesenkt werden sollen. (S. 72)
- Der **Öffentlicher Personennahverkehr** solle bedarfsgerecht und zuverlässig gestaltet werden, sowohl in städtischen als auch ländlichen Bereichen. Eine transparente und auskömmliche Finanzierung wird angestrebt. (S. 72)

Individualverkehr und ÖPNV würden zusammen gehören und müssten **barrierefrei** gedacht werden. Bus, Bahn, Schiff, Flugzeug und Auto, Rad- und Fußverkehr ergänzen sich sinnvoll. (S. 73) Sie setzt auch auf die **Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel** und stärkt den “Shared Mobility“-Markt. (S. 73) Der **Radverkehr** spielt dabei eine prominente Rolle. So solle auf neue Radwege, den Ausbau des Netzes und Mobilstationen, vor allem an Verkehrsknotenpunkten, gesetzt werden. (S. 73)

- Die **Deutsche Bahn** soll durch eine schlankere Struktur und stärkeren Wettbewerb zukunftsfähig gemacht werden. Dies gelinge durch eine **stärkere Trennung von Infrastruktur- und Transportbereich**. Der Bund übernimmt die Hauptfinanzierung für Instandhaltung, Ausbau und Modernisierung. Besonders wichtig sei der Ausbau der grenzüberschreitenden Infrastruktur. (S. 72)
- Im Bereich des **Güterverkehrs** setze man auf den emissionsfreien Lastenverkehr, die Schiene und die Wasserstraßen. Zur Bekämpfung des **Fahrermangels bei LKW und Bus** reformiere man die Berufskraftfahrerqualifikation. (S. 73)
- Die **maritime Wirtschaft** wird als wichtiger Wirtschaftszweig gesehen. Die **nationale Hafenstrategie** soll weiterentwickelt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Auch die Wasserstraßen sollen gestärkt werden. (S. 73)

AfD

## Individuelle Mobilität – Verbrenner-Verbot – Hafenstandort

- Eine ideologisch geleitete Verbotspolitik, die bestimmte Verkehrsmittel bevorzuge oder diskriminiere, lehne die AfD ab. Im Vordergrund stehe die Freiheit der Bürger in der Wahl des Verkehrsmittels. **Individuelle Mobilität** müsse bezahlbar bleiben. (S. 42)
- Die heutige einseitige Bevorzugung von **Elektromobilität** sei sofort zu stoppen, ebenso die Finanzierung der Ladeinfrastruktur aus öffentlichen Mitteln. Diese könne aus Gründen mangelnder Stromkapazitäten und Infrastruktur gar nicht flächendeckend eingesetzt werden. Die Batterieproduktion belaste die Umwelt außerdem weit stärker als der Verbrennungsmotor. (S. 43)
- Im Verkehrssektor werde sich die AfD auf allen Ebenen dafür einsetzen, das **Verbot des Verbrennungsmotors** aufzuheben. (S. 14, 41)
- **Synthetische Kraftstoffe** seien als zukunftsfähiger Treibstoff für Verbrennungsmotoren zu berücksichtigen. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, welche mit synthetischem Kraftstoff angetrieben würden, müssen hinsichtlich Ihrer Abgabenlast gegenüber elektrisch angetriebenen Fahrzeugen eine Gleichbehandlung erfahren. (S. 43)

- Die AfD fordere den Erhalt und Ausbau von innerstädtischen Fahrspuren und Parkraum sowie den Verzicht auf wissenschaftlich unbelegte Maßnahmen wie **Dieselfahrverbote** oder **Tempo-30-Regelungen**. Sie lehne Kollektivmaßnahmen wie Fahrverbote für Motorräder ab und setze auf das Verantwortungsbewusstsein der Bürger, einschließlich des begleiteten Fahrens ab 16 Jahren. (S. 42)
  - Die AfD lehne ein generelles **Tempolimit** auf Bundesautobahnen strikt ab. (S. 44)
  - Man setze sich für die Abschaffung des verpflichtenden Geschwindigkeitswarners (Intelligent Speed Assistance) ein. (S. 48)
  - Die AfD fordere mehr **Lkw-Parkplätze** sowie konsequente Anwendung bestehender Lkw-Überholverbote zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die CO<sub>2</sub>-bezogene Erhöhung der **Lkw-Maut** müsse zurückgenommen werden. (S. 44)
  - Für den **Schiennenpersonenverkehr** müsse Deutschland ein besser ausgebautes und abgestimmtes öffentliches Nah- und Fernverkehrsnetz erhalten, das sich am einfachen und zuverlässigen **Modell der Schweiz** orientiere. (S. 44)
  - Der **Bahnkonzern** müsse in eine GmbH umgewandelt und so strukturiert werden, dass der Bund seine Infrastruktursparte wirksam steuern könne. (S. 45) Die AfD unterstütze den Ausbau des zu lange vernachlässigten **Schiennetzes** – insbesondere die Beseitigung von Engpässen und die Erweiterung des Hochgeschwindigkeitsnetzes. (S. 45)
  - Das **Deutschlandticket** müsse zu einem ehrlichen Preis angeboten werden; die vorhandenen Mittel sollen für die Verbesserung des Angebots und des Schiennetzes ausgegeben werden und nicht für Subventionen. (S. 45)
  - Das **Europäische Signalsystem ETCS** solle auf den kleinsten gemeinsamen Nenner reduziert werden, um damit europaweit Kompatibilität zu gewährleisten, Kosten zu reduzieren und die Kapazität des Netzes erheblich zu erhöhen. (S. 45)
  - Die AfD lehne ideologisch motivierte **Verbote von Inlands- und Kurzstreckenflügen** ab und fordere die **Abschaffung der Luftverkehrs- und Ticketsteuer**. (S. 45) Sie setze sich für die Stärkung der deutschen Flughäfen als Wirtschaftsfaktor ein und lehne unrealistische EU-CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele ab. (S. 46)
  - Das Netz an Verladestellen und **multimodalen Güterverkehrszentren** (Straße, Schiene und Wasserwege) sei zu verdichten. (S. 44)
  - Man setze sich für eine zukunftssichere Sanierung des stark vernachlässigten **Bundeswasserstraßennetzes**, die Sicherung des **Hafenstandortes Deutschland** und Anreize für Reeder ein, um wieder unter deutscher Flagge zu fahren und deutsche Seeleute zu beschäftigen. (S. 44) Die AfD fordere eine Reduktion von Gebühren und bürokratischen Vorschriften, insbesondere von Klimaschutzbestimmungen, sowie die Förderung von Digitalisierung und privaten Investitionen in deutsche Seehäfen. Sie lehne den Erwerb von Anteilen an wichtigen Hafenunternehmen durch staatliche oder staatsnahe Akteure aus dem Nicht-EU-Ausland ab und betone, dass Seehäfen unter deutscher Kontrolle bleiben müssen. (S. 46)
-

FDP

**Technologieoffenheit – Wettbewerb im Fernverkehr – Baustellen-Turbo**

- Die FDP setze sich für eine umgehende Aufhebung des faktischen **Verbrenner-Verbots** ab dem Jahr 2035 ein. (S. 39) Man wolle die die Emissionsvorgaben für Autos grundlegend überarbeiten, indem man den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs betrachte. (S. 41)
- Die **EU-Flottengrenzwerte** wolle man abschaffen. (S. 41)
- Man wolle alternative Kraftstoffe wie etwa **E-Fuels** ermöglichen, denn nicht die Antriebstechnik, sondern die fossilen Kraftstoffe seien das Problem. (S. 41)
- Für eine technologieneutrale, nachhaltige Mobilitätspolitik wolle man eine Gleichstellung von **Elektromobilität, klimaneutrale Kraftstoffe** (z. B. aus Strom oder Biomasse) und **Wasserstoff** bei Regulatorik, Besteuerung und Förderung. (S. 41)
- Die **KfZ-Steuer** wolle man mittelfristig abschaffen. (S.16)
- Die FDP wolle das **autonome Fahren** Alltag werden lassen. Dazu gehöre die Zulassung automatisierter Fahrsysteme aller Entwicklungsstufen. (S. 41) Ein KI-gestütztes Verkehrsmanagement solle Verkehrsströme intelligent steuern und die Infrastrukturnutzung optimieren. Die flexible Nutzung von Seitenstreifen und digitale Echtzeiterfassung von Parkplätzen seien dabei wichtige Bausteine. (S. 43)
- Ein funktionierender **Öffentlicher Personennahverkehr** sei eine notwendige Ergänzung zum Individualverkehr. (S. 42) Mit dem **Deutschlandticket** habe man den Tarifdschunzel gelichtet und den Zugang radikal vereinfacht. Die Verkehrsverbünde und Länder müssten ihre Strukturen aufbrechen und notwendige Reformen umsetzen. Starre Linienverkehre werde man durch flexible, bedarfsgerechte Angebote ergänzen. Die Grundlage dafür seien verfügbare Daten und digitale Plattformen. „**Mobility Hubs**“ würden effiziente Umstiegsmöglichkeiten bilden. (S. 42) Im **Fernverkehr** wolle man eine Öffnung hin zu mehr Wettbewerb. (S. 42)
- Die FDP wolle **Netz- und Betrieb bei der Deutschen Bahn** trennen, um die betriebliche Effizienz zu steigern, klare Verantwortlichkeiten zu schaffen und die Instandhaltung sowie den Ausbau der Infrastruktur zu optimieren. (S. 42) Man wolle mehr **Wettbewerb auf der Schiene**. (S. 42) Die **Finanzmittel des Bundes** werden auf den Infrastrukturbereich konzentriert mit Schwerpunkt auf eine auskömmliche und verstetigte Investitions- sowie Aufwandsfinanzierung. (S. 42) Die **Generalsanierungen** des Schienennetzes werde man überprüfen und bei nachgewiesenem Erfolg fortsetzen. (S. 42)
- Die FDP habe das Ziel, die **Planungszeiten für alle Infrastrukturprojekte** mindestens zu halbieren, um Straßen, Schienen, Wasserstraßen und digitale Netze schneller auszubauen. (S. 40) **Ersatzneubauten** von Infrastruktur sollen generell genehmigungsfrei gestellt werden dürfen, auch wenn diese erweitert und an den wachsenden Bedarf angepasst werden müssen. (S. 41) Man wolle weniger Staus

durch den **Baustellen-Turbo**, wozu die Ausschreibungsmodalitäten so angepasst werden müssen, dass über Anreize schnelles und fristgerechtes Bauen belohnt würde. (S. 41) Der Finanzierungskreislauf Straße solle gestärkt werden, eigene Einnahmen für die Autobahn GmbH durch die LKW-Maut und eine Öffnung für privates Kapital, um eine auskömmliche und überjährige Planung und Finanzierung zu ermöglichen. (S. 41)

- Die Freien Demokraten lehnen ein **generelles Tempolimit** auf Autobahnen ab. (S. 40)
- Der **Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation** (Lkw-Führerschein, Bus-Führerschein) wolle man durch z. B. durch den Verzicht auf eine Tagesobergrenze für den Theorieunterricht, die Möglichkeit den Theorieunterricht digital zu absolvieren und die Integration von Fahrsimulatoren in der Ausbildung, günstiger machen. (S. 41) Mit der **Öffnung des Prüfungsmarktes** für weitere Anbieter und einer Weiterbildung zum Fahrprüfer auch ohne Ingenieursstudium wolle man die Anzahl an Prüfeterminen steigern und Wartezeiten deutlich senken. Das **begleitete Fahren** wolle man ab 16 Jahren ermöglichen. Diskriminierende **Zwangstests für Senioren** lehne man ab. (S. 30; 41) Man setze sich für die Digitalisierung des Führerscheines und der Fahrzeugpapiere ein. (S. 41)
- Man wolle die **Luftverkehrssteuer** streichen und **Luftsicherheitsgebühren** auf ein wettbewerbsfähiges Niveau senken. Die "EU-Quoten für nachhaltige Flugkraftstoffe" dürfen europäische Airlines nicht einseitig belasten, so die FDP. (S. 42) Der Flugverkehr lasse sich mit alternativen Kraftstoffen umweltfreundlicher gestalten. (S. 41)
- Der Schiffsverkehr lasse sich mit alternativen Kraftstoffen umweltfreundlicher gestalten. (S. 41)

## Die Linke

### Elektromobilität – Kostenfreier ÖPNV - Schienengüterverkehr

- Laut der Linken befinde sich die **Autoindustrie** in Deutschland in einer Existenzkrise, wobei die Kosten die Beschäftigten tragen würden. Anstatt an alter Technik festzuhalten, „damit die Konzerne noch weiter Profite machen können“, müsse die Industrie so umgebaut werden, dass gute Arbeit gesichert und geschaffen werde. (S. 31)
- Die reine **Umstellung auf E-Autos** sei keine tragfähige Strategie für die Verkehrswende und die Bewältigung der Krise in der Automobilindustrie. Es brauche verlässliche staatliche Rahmenbedingungen, um die Produktion der **Elektromobilität** hochzufahren. (S. 31) Man setze sich dafür ein, dass auf EU-Ebene für gewerbliche Flottenbetreiber E-Auto-Quoten eingeführt werden. (S. 32) Für

Handwerksbetriebe, Pflegedienste oder Menschen im ländlichen Raum, die auf ein Auto zum Pendeln angewiesen seien, wollen man **sozial gestaffelte Förderangebote** für kleine E-Fahrzeuge einführen. Förderung solle es künftig nur noch für Fahrzeuge geben, die zu großen Anteilen in der EU gefertigt würden. (S. 32) Es brauche umfassende Investitionen in die **öffentliche Ladeinfrastruktur**, verbunden mit günstigen Tarifen und Auflagen für mehr Ladepunkte. (S. 32)

- Man halte am **Auslaufen vom Neuwagenverkauf für Verbrenner** entsprechend der gültigen EU-Richtlinie fest. (S. 36)
- Weder **E-Fuels** noch **Wasserstoff** seien keine praktikable Lösungen für den Individualverkehr. (S. 31) **Biokraftstoffe** seien für die Linke nur eine Alternative, wenn sie regional sowie aus Bioabfällen oder Reststoffen produziert seien und nicht in der Konkurrenz zu Lebensmitteln stehen würden. (S. 36) Importe von Biokraftstoffen lehne man ab. (S. 36)
- Man wolle die **KfZ-Steuer** neugestalten und große und schwere Autos deutlich stärker besteuern. (S. 32)
- Bei **autonem Fahren** gebe es große technologische Herausforderungen sowie datenschutz- und haftungsrechtliche Bedenken. (S. 36)
- Laut der Linke brauche es ein **Tempolimit** von 120 km/h auf Autobahnen und innerorts Tempo 30 – außer auf Hauptverkehrsachsen. (S. 36)
- Die Linke bekennt sich zur **Vision Zero**. (S. 36)
- Die Linke wolle die **Sektorziele im Klimaschutzgesetz** wieder herstellen und verbindliche Ziele und Emissionsgrenzen. (S. 33) Den Emissionshandel in den Sektoren Wärme und Verkehr (ETS-2) lehne man ab. (S. 33)
- Um den großen Investitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur vom jährlichen Bundeshaushalt unabhängig und damit längerfristig verlässlich zu machen, schlägt die Linke die Schaffung eines **verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfonds** nach Schweizer Vorbild vor – mit klaren mehrjährigen Budgets für die einzelnen Verkehrsträger. (S. 36) Beim **Straßenbau** wolle man sich auf die Sanierung des Bestands konzentrieren. (S. 37)
- Die Linke wolle eine **Bürgerbahn** statt einer profitorientierten Bahn, einen integrierten Konzern statt Ausverkauf, eine Bahn in der Fläche und ein Netz für den Deutschlandtakt statt teuren Prestigeprojekten. (S. 37)
- Man wolle mit einer Mehrwertsteuerbefreiung für den **öffentlichen Nah- und Fernverkehr** kurzfristig Geld für den Nahverkehr freimachen. (S. 36) Man wolle das **9-Euro-Ticket** wieder einführen und für Schüler\*innen, Azubis, Studierende und Senior\*innen ein sofortiges 0-Euro-Ticket. (S. 36) Für alle Abonent\*innen fordere man sechs Freifahrten pro Jahr im **Fernverkehr**. Perspektivisch fordere man einen **kostenfreien ÖPNV** in ganz Deutschland. (S. 36) Jede Ortschaft brauche tagsüber eine mindestens stündliche Anbindung an Bus und Bahn. Dabei können Angebote wie Bürgerbusse oder Anrufsammeltaxis einbezogen werden und die Grundversorgung ergänzen. (S. 36)



- Man wolle die privatisierten **Nahverkehrsunternehmen in die öffentliche Hand** zurückholen und demokratisch organisieren. (S. 36)
  - Man halte am Ziel fest, bis 2030 den Anteil des **Schienengüterverkehrs** mindestens auf 25 Prozent zu erhöhen und den Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln. (S. 37) Gigaliner und Oberleitungen für Lkw lehne man ab. Man wolle Schiene und Wasser zum **Rückgrat des Güterverkehrs** machen. Damit dies gelingt, wolle man Gleisanschlüsse und lokale Logistikzentren fördern. Auch Güterverkehr unter 300 Kilometern Wegstrecke müsse wieder stärker auf die Schiene verlagert werden. (S. 37)
  - Öffentliche und gemeinnützige **Car-Sharing-Plattformen** solle gefördert werden, um ein Leben ohne eigenes Auto zu ermöglichen. (S. 36)
  - Die **Pendlerpauschale** wolle man durch ein Mobilitätsgeld ersetzen. (S. 36) Das **Dienstwagenprivileg** schaffe man ab. (S. 36)
  - Flüge, die kürzer seien als 500 Kilometer oder fünf Zugstunden, wolle man verbieten. Neue Flughafenkapazitäten seien nicht nötig. (S. 37) Den sozialen und ökologischen Dumpingwettbewerb im **Luftverkehr** wolle man unterbinden. Man wolle eine einheitliche Kerosinsteuer in der EU und auf Flugtickets ins Ausland solle der volle Mehrwertsteuersatz fällig werden. (S. 37) Es dürfe keine öffentliche Förderung von Flugtaxis geben. (S. 37) Anstatt pauschaler Mehrbesteuerung von Flügen über den CO2-Preis fordere man eine Vielfliegersteuer. (S. 37)
  - Privatjets und Megayachten über 60 Metern Schiffslänge wolle man verbieten. (S. 37)
  - Raststätten sollen wieder gemeinwohlorientiert organisiert werden. (S. 37)
  - Die Überseehäfen sollen besser untereinander kooperieren (**nationale Hafenplanung**) und **Hinterlandanbindungen** mit der Bahn bekommen. Der Bund müsse mehr Verantwortung für die enormen Hafeninvestitionen übernehmen. **Privatisierung der Hafeninfrastruktur** oder ihr Ausverkauf an Großreedereien würden zu strukturellen Abhängigkeiten und Sicherheitsrisiken führen. (S. 37) Das **Tonnagesteuer-Privileg** der großen Reeder wolle man **abschaffen** und deren Gewinne der ordentlichen Gewinnbesteuerung unterwerfen. (S. 12)
  - Wo möglich, solle Güterverkehr auf die **Binnenschifffahrt** verlagert werden. Dies erfordere Investitionen in die maroden Wasserstraßen und dazugehörige Infrastruktur. (S. 37)
  - Man wolle **autofreie Innenstädte**. Dafür setze sich die Partei für mehr **sichere Rad- und Fußwege** und für mehr Fahrradabstellanlagen ein. (S. 44)
-

BSW

## Verbrenner-Verbot – „Volksleasing“ – Investitionsprogramm Infrastruktur

- Das BSW spreche sich **gegen das Verbot von Verbrennungsmotoren** und die generelle Autofeindlichkeit aus und setze auf **Technologieoffenheit**, um CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. (S. 10, S. 29) Der **Ausbau von Antriebsalternativen** wie synthetischen Kraftstoffen und Wasserstoff solle unterstützt werden, ohne eine bestimmte Technologie zu bevorzugen oder andere zu diskriminieren. (S. 11)
- Im Bereich der **E-Mobilität** spricht sich das BSW für preisgünstige Modelle aus und fordert Investitionen in die Forschung und Entwicklung von Technologien wie der Feststoffbatterie. Zudem solle die Herstellung und Weiterentwicklung von **Batteriezellen** wieder in **Deutschland** stattfinden. (S. 29)
- Mit einem „**Volksleasing**“ für **umweltfreundliche Fahrzeuge** aus europäischer Produktion, wolle man Menschen in ländlichen Regionen angemessene Mobilitätsmöglichkeiten bieten. (S. 29) **Leasingraten** sollten sich laut dem BSW **an dem Preis für das Deutschlandticket orientieren**. (S. 29) Prämien und Förderungen sollen, nach französischem Vorbild, an Einkommensgrenzen gebunden werden. (S. 29)
- Die Partei fordere massive **Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**, einschließlich Straßen, Schienen und öffentlichem Nahverkehr, um gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu schaffen. (S. 16) Bestehende Verkehrsinfrastrukturen, wie Straßen und Brücken, sollten instandgehalten und optimiert werden, bevor Neubauten priorisiert werden. (S. 16) Ein **großangelegtes Investitionsprogramm**, das durch eine **Reform der Schuldenbremse** finanziert werde, solle dies ermöglichen. (S. 29)
- Das BSW wolle eine stärkere **Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs** und des Schienenverkehrs vorantreiben. Dabei solle der ländliche Raum gezielt einbezogen werden, um die Mobilität in allen Regionen sicherzustellen. (S. 16) Außerdem fordere man ein **integriertes und getaktetes Bahn- und ÖPNV-Konzept nach Schweizer Vorbild**, um die Bahn wieder zu einer zuverlässigen „**Deutschen Bundesbahn**“ zu machen. (S. 30) Man setze sich zudem für den dauerhaften **Erhalt des Deutschland-Tickets** zu einem bezahlbaren Preis ein. Preise bei Bus und Bahn sollen allgemein niedrig gehalten werden. (S. 29)
- Das BSW wolle vermehrt den **Verkehr von der Straße auf die Schiene** bringen. (S. 29) Die Partei setzt sich für die **Senkung der Trassenpreise** und den **Ausbau der Kapazitäten im Gütertransport** ein. (S. 30)

- Die **Deutsche Bahn** solle in eine moderne und bürgernahe Struktur überführt werden, um die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. (S. 16)
- Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sollten nicht übermäßig belastet werden. Die Partei lehne neue, flächendeckende Abgaben auf den Straßenverkehr ab und fordere eine gerechte **Verteilung der Infrastrukturkosten**. (S. 16)
- Dem **Monopolist der Raststätten** wolle man sich politisch **entgegensetzen**, um die Preise für Sprit, Essen und Toiletten an Autobahnen zu senken. (S. 29)
- Das BSW setze auf Forschung und Entwicklung im Bereich **neue Mobilitätskonzepte**, um den Verkehr sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. (S. 11)