

# Auswertung der Wahlprogramme der im Bundestag vertretenen Parteien zur Bundestagswahl 2025

Wir haben Ihnen bisher die Entwürfe der Wahlprogramme der im Bundestag vertretenen Parteien zu ADAC relevanten Themen vorgestellt. An dieser Stelle soll ein zusammenfassender Überblick versucht werden, der den Vergleich der unterschiedlichen Politikansätze der Parteien in Bezug auf Kernforderungen des ADAC erleichtern soll. **Da die Parteien ihre Programme in unterschiedlicher Tiefe ausgearbeitet haben, kann dieser Vergleich nur cursorisch mit Blick auf einige aus ADAC Sicht zentrale Themen ausfallen und für die genaue Analyse den Blick in die einzelnen Wahlprogramme nicht ersetzen.** Auch die Einbindung in unterschiedliche Kontexte hat Einfluss auf das Gesamtverständnis bedeuten – dies kann im Vergleich nur schwerlich abgebildet werden. Dennoch hoffen wir, Ihnen hiermit einen guten Einstieg in die Vorstellungen der Parteien zu ermöglichen. Die tabellarische Sortierung der Parteien folgt in der Übersicht entlang der aktuellen Umfragetendenzen.

ADAC	CDU CSU	Afd	SPD	BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN	DIE LINKE.	Bündnis Sahra Wagenknecht	Freie Demokraten FDP
<b>Eckdaten</b>							
<p><a href="#">Link zu den ADAC Impulsen</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sept-Nov 2024: Gespräche und schriftl. Input an die Parteien</li> <li>Die Impulse wurden am 27.01.2025 in einer Kompaktversion und als Langfassung veröffentlicht.</li> <li>Streuung innerhalb des ADAC, an den politischen Verteiler (mehr als 750 Kontakte), via Presse und über <a href="http://www.adac.de">www.adac.de</a></li> </ul>	<p><a href="#">Link zum Unions-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wahlprogramm wurde am 13.12. öffentlich und 17.12. von den Vorständen von CDU und CSU beschlossen.</li> <li>81-seitiges Programm wurde ergänzt um einen <a href="#">10-Punkte-Kurzprogramm</a>.</li> <li>CSU hat zudem eigene <a href="#">Bayern-Agenda</a> veröffentlicht.</li> <li>Verkehrspolitik ist mit eigenem Kapitel auf gut 1,5 Seiten enthalten; weitere relevante Forderungen in anderen Kapiteln enthalten.</li> </ul>	<p><a href="#">Link zum Afd-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Programmmentwurf am 28.11. vorgelegt. Beschlossen wurde das Programm im Rahmen des Afd Parteitags am 12.01.</li> <li>Mit 177 Seiten ist es das längste der hier verglichenen Programme zur Bundestagswahl.</li> <li>Auch die Afd hat das Programm um ein <a href="#">Kurzpapier mit Kernforderungen</a> ergänzt.</li> <li>Die Verkehrspolitik hat kein eigenes Kapitel wird aber verteilt insbesondere in den Rubriken „Wirtschaft &amp; Infrastruktur“ sowie „Landwirtschaft, Umwelt &amp; Klima“ behandelt.</li> </ul>	<p><a href="#">Link zum SPD-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Entwurf wurde am 12.12. vorgelegt und am 11.01. im Zuge des SPD-Parteitags beschlossen.</li> <li>Ggü. Programmmentwurf haben sich in der finalen Version Änderungen ergeben.</li> <li>Verkehrspolitik hat ein eigenes Kapitel auf 2,5 Seiten im insgesamt 59 Seiten starken Programm; weitere relevante Forderungen in anderen Kapiteln enthalten.</li> </ul>	<p><a href="#">Link zum Grünen-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Entwurf für das Wahlprogramm der Grünen wurde am 17.12. öffentlich vorgestellt und am 26.01. im Zuge des Parteitags beschlossen.</li> <li>Verkehrspolitik ist mit eigenem Kapitel auf 4 Seiten von insgesamt 160 enthalten; weitere relevante Forderungen in anderen Kapiteln enthalten.</li> <li>Ergänzt wurde das Programm um eine 8-seitige <a href="#">„Zukunftsagenda“</a></li> </ul>	<p><a href="#">Link zum Die Linke-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das 58-seitige Programm wurde am 18.01. im Zuge eines Parteitags beschlossen.</li> <li>Gegenüber dem Programmmentwurf haben sich in der finalen Version Änderungen ergeben.</li> <li>Die Verkehrspolitik mit eigenem Kapitel („Mobilität für alle“) auf 2 Seiten mit starkem Fokus auf Bahn/ÖPNV. Weitere relevante Forderungen in anderen Kapiteln enthalten.</li> </ul>	<p><a href="#">Link zum BSW-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das 45-seitige Programm wurde am 12.01.2025 auf dem Bundesparteitag in Bonn beschlossen.</li> <li>Verkehrspolitik mit eigenem Kapitel „Verkehrspolitik für alle statt Bevormundung und Verbote“ auf rund 1,5 Seiten (S. 28 ff. ); weitere relevante Forderungen in anderen Kapiteln enthalten.</li> </ul>	<p><a href="#">Link zum FDP-Programm</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das 52-seitige Programm, vom Bundesvorstand am 18.12.2024 beschlossen, steht unter Vorbehalt einer „abschließenden redaktionellen Bearbeitung“; der <a href="#">Bundesparteitag am 09.02.2025</a> beschloß einen <a href="#">Wahlaufruf</a>.</li> <li>Ergänzung um ein <a href="#">Kurzprogramm</a> im Flyer-Format.</li> <li>„Bessere Infrastruktur und technologieneutrale Mobilität“ sind ein Unterpunkt auf ca. 2,5 Seiten (ab S. 41) des Kapitels „Nachhaltigkeit, Innovation und Infrastruktur“ (ab S. 38); weitere relevante Forderungen in anderen Kapiteln enthalten.</li> </ul>
<b>Klimaschutz und Mobilität</b>							
<p><b>Verkehr muss klimaneutral werden – durch Innovation und attraktive Alternativen. Das Auto</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bekanntnis zum Ziel der Klimaneutralität bis 2045 und dazu, durch Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leugnung des menschengemachten Klimawandels und der daraus folgenden Notwendigkeit von</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bekanntnis zu den bestehenden Klimazielen. (S. 29)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bekanntnis zu den bestehenden Klimazielen; keine Abschwächung des Green Deal, der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sehen die Klimaziele als gesetzt an. (S. 32)</li> <li>Abkehr von der Automobilität mit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bekanntnis zum Pariser Klimaabkommen; Klimaschutz sei allerdings eine weltweite Aufgabe und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Klimaziele des Pariser Abkommens sollen durch einen internationalen Emissionshandel</li> </ul>

							
<p><b>bleibt unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität.</b></p>	<p>Akzeptanz zu sichern. (S. 21)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>„Ja zum Auto“ – wenden sich gegen eine „Anti-Auto-Haltung“, Fahrverbote in Innenstädten, das Umwidmen von Parkplätzen und ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen. (S. 72)</li> </ul>	<p>Klimaschutzmaßnahmen – setzen sich für die Nutzung der fossilen Energien ein. (S. 41 und 77)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausstieg aus dem Pariser Klimaschutzabkommen. (S. 79)</li> <li>Ablehnung einer „ideologisch geleitete(n) Verbotspolitik, die bestimmte Verkehrsmittel bevorzugt oder diskriminiert“. (S. 42)</li> <li>Der MIV soll „geschützt werden“ – gegen Diesel-Verbote, Tempo-30 oder Motorrad-Fahrverbote. (S. 42)</li> <li>Für den Erhalt und Ausbau von innerstädtischen Fahrspuren und Parkraum. (S. 42)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Abschwächung des Green Deals. (S. 33)</li> <li>Wollen Verkehr weg von der Straße verlagern aber in Form einer Mobilitätswende, die alle Menschen mitnimmt und ihre Freiheit erweitert, so mobil zu sein, wie sie es wollen. (S. 35).</li> <li>Akzeptieren, dass für viele das Auto unverzichtbar ist. Wollen daher umso mehr den Umstieg auf andere Verkehrsmittel und auf den E-Antrieb attraktiv machen, bevor es zu teuer wird, Verbrenner zu fahren. (S. 36 und 52).</li> </ul>	<p>Klimaziele oder des Ambitionsniveaus (S. 21 &amp; 38)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wollen zurückkehren zur Sektorbetrachtung im Klimaschutzgesetz mit eigenen Ministeriums-spezifischen Gegenmaßnahmen bei Zielverfehlung (S. 38)</li> <li>Wollen die Mobilitätswende in einem Mobilitätsgesetz rechtlich verankern mit Priorisierung des ÖPNV, Schienen-, Fuß- und Radverkehrs rechtlich verankern (S. 48)</li> <li>Wollen das Verursacherprinzip bei Umwelt- und Klimaschutz stärker anwenden – wer etwa viel CO2 emittiert, soll mehr zahlen (S. 41)</li> </ul>	<p>konsequenter Mobilitätswende in Richtung Fuß-, Rad-, und öffentlichen Verkehr. (S. 36)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wollen bei der Klimapolitik die Verursacher von Emissionen in die Pflicht nehmen. (S. 4)</li> <li>Umbau der Industrie - weg von der Auto-Produktion hin zu einer Mobilitätsindustrie, für die der Staat durch Investitionen in die Verkehrswende die Nachfrage schaffen muss. (S. 30 und 31)</li> <li>Keine Notwendigkeit für reguläre PKWs, die mehr als zwei Tonnen wiegen, Werbeverbot u.a. für SUV. (S. 32 und 34)</li> <li>Bei CO2-Einsparungen verbindliche Ziele und Emissionsgrenzen, die Sektorziele sollen wieder eingeführt werden. (S.33)</li> </ul>	<p>sollte dort vorangetrieben werden, wo die Mittel die größtmögliche Wirkung entfalten. (S. 9)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das tägliche Leben nur immer teurer zu machen sei nicht Klimaschutz-, sondern „Verarmungspolitik“. (S. 9)</li> <li>Nicht Verbote, sondern Anreize und Förderung für Technologien. (S. 12)</li> <li>Verkehrspolitik für alle Verkehrsteilnehmer; diese nicht gegeneinander ausspielen; dabei auf Investitionen, Realitäts-sinn und Miteinander setzen. (S. 30)</li> <li>Klares Bekenntnis zum Auto (Schluss mit der „Autofeindlichkeit“), es sei das wichtigste Verkehrsmittel. (S. 28)</li> <li>Für freie Wahl des Fortbewegungsmittels, dafür brauche es preiswerte Kraftstoffe und bezahlbaren und gut ausgebauten ÖPNV. (S. 29)</li> </ul>	<p>mit globalem CO2-Preis erreicht werden. (S. 39)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Halten an den europäischen Klimazielen fest, Leitinstrument soll der europäische Emissionshandel sein. Alle anderen diesbezüglichen Regulierungen sollen entfallen – dazu zählt auch das Verbrennerverbot. (S. 38, 39, 40)</li> <li>An die Stelle des nationalen Ziels der Klimaneutralität bis 2045 soll das europäische Ziel – Klimaneutralität bis 2050 – treten. (S. 39)</li> <li>Menschen sollen individuell und bezahlbar mobil bleiben, ob mit Auto, Motorrad, Fahrrad, E-Scooter oder als Fußgänger. (S. 40)</li> </ul>
<p><b>Elektromobilität braucht bessere Rahmenbedingungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bezahlbares E-Pkw-Angebot,</li> <li>mehr Wettbewerb und Transparenz im Lademarkt,</li> <li>Senkung Strompreise,</li> <li>Ausbau LIS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Ladeinfrastruktur soll verstärkt werden, um E-Mobilität attraktiver zu machen. (S. 72)</li> <li>Stromkosten, Stromsteuer und Netzentgelte sollen gesenkt werden. (S. 2 &amp; 20)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ablehnung von Fördermaßnahmen und Subventionen für die Elektromobilität. Die „einseitige Bevorzugung“ der Elektromobilität soll beendet werden ebenso die Finanzierung der Ladeinfrastruktur aus öffentlichen Mitteln. (S. 40 und 43)</li> <li>Reduzierung der Energiesteuer und Senkung der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sehen in der Elektromobilität die alleinige Zukunft des Pkw. (S. 7)</li> <li>Befristete Kaufanreize durch Steuerabzug für in Deutschland produzierte E-Neuwagen, junger Gebraucher plus Leasingmodelle für Geringverdiener. (S. 7)</li> <li>Mehr Tempo beim LIS Ausbau, u.a. „Schnellladelaufen-Offensive“. (S. 7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E-Mobilität – egal ob mit E-Auto, Bahn oder Bus– soll komfortabler und erschwinglicher werden (S. 17).</li> <li>Senkung der Stromsteuer auf ein Minimum (S. 17 Und 43)</li> <li>Gezielte Förderung der Ladeinfrastruktur (S. 25)</li> <li>Sozial ausgewogene Kauf- und Leasinganreize für verbrauchsarme, in</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsätzliches Ziel der Abkehr von der Automobilität; wo sie nicht ersetzbar ist, Umstellung auf E-Autos – dafür sollen verlässliche staatliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. (S. 31)</li> <li>Förderung für effiziente E-Autos nach Bedarf u.a. für Handwerk, und Menschen auf dem Land mit niedrigem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Volksleasing“ für umweltfreundliche Fahrzeuge aus europäischer Produktion einschließlich verbrauchsarmer Verbrenner für Menschen in Regionen mit geringen öffentlichen Verkehrsangeboten und geringem bis Normaleinkommen (Einkommengrenzen festgesetzt); Einstiegsrate am Preis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Regulatorik, Besteuerung und Förderung sollen Elektromobilität, alternative Kraftstoffe und Wasserstoff gleichgestellt werden. (S. 41).</li> <li>Lebenszyklus-betrachtung bei den Emissionsvorgaben; EU-Flottengrenzwerte abschaffen. (S. 40)</li> <li>Stromsteuer im ersten Schritt auf EU-Mindestmaß absenken</li> </ul>

ADAC	CDU CSU	AfD	SPD	BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN	DIE LINKE.	Bündnis Sahra Wagenknecht	Freie Demokraten FDP
		Stromsteuer auf das Minimum. (S. 13)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laden soll so einfach werden wie Tanken, u.a. durch kontaktloses und einheitliches Bezahlsystem an allen Ladesäulen, Ermöglichung des Bidirektionalen Ladens und Verhinderung hoher Preisaufschläge an öffentlichen Ladesäulen. (S. 7 u. 36)</li> <li>Senkung Stromkosten und Absenkung Stromsteuer auf EU Mindestmaß (S. 7)</li> <li>Abschreibungsbedingungen und Dienstwagenbesteuerung sollen im Sinne der E-Auto Förderung angepasst werden. (S. 8)</li> <li>Die Kfz-Steuerbefreiung für E-Autos soll bis 2035 verlängert werden. (S. 8)</li> </ul>	<p>Europa produzierte E-Autos inkl. Ladekarte (S. 25 &amp; S. 40)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Befürworten den Kurs der EU-Kommission gegenüber China zum „Dumping“ bei E-Autos (S. 29)</li> <li>Stärkung des Wettbewerbs im Lademarkt (S. 39)</li> </ul>	<p>Einkommen und nur für in der EU produzierte Fahrzeuge. (S. 32 und 37)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Auf EU-Ebene für gewerbliche Flottenbetreiber E-Auto-Quoten einführen. (S. 32)</li> <li>Umfassende Investitionen in die öffentliche Ladeinfrastruktur, verbunden mit günstigen Tarifen und Auflagen für mehr Ladepunkte (S. 32).</li> <li>Strommarkt reformieren, um allen Verbrauchern bezahlbaren Strom zur Verfügung zu stellen (S.7).</li> <li>Energiepreise sozial staffeln; zur Finanzierung für „Reiche“ einen vorübergehenden Energie-Soli einführen (S.6)</li> <li>Im Energiesektor sollen ohne Genehmigung keine Preiserhöhungen vorgenommen werden dürfen. Preiserhöhung nur aufgrund gestiegener Beschaffungskosten gerechtfertigt. (S. 7)</li> <li>Senkung der Stromsteuer auf europäischen Mindeststeuersatz (S. 32).</li> </ul>	<p>des Deutschlandtickets orientiert. (S. 29)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wollen Strom-/Energiepreise senken (nicht mit Blick auf Elektromobilität, sondern generell für Unternehmen und Verbraucher) durch langfristige (fossile) Energieimportverträge nach dem Kriterium des niedrigsten Preises. (S. 10)</li> <li>Instandhaltung und Netzausbau über Steuern, nicht über Netzentgelte für die Verbraucher finanzieren, Netze verstaatlichen, Netzentgelte reduzieren. (S. 11)</li> </ul>	<p>und auf EU-Ebene für Abschaffung einsetzen. (S. 16).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die EU-Mindestsätze für Energiesteuer auf Kraftstoffe angesichts tendenziell steigenden CO2-Preises sukzessive bis auf Null senken. (S. 16)</li> </ul>
Der <b>klimaneutrale Betrieb von Verbrenner-Pkw</b> muss ermöglicht werden durch bessere Investitionsbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rücknahme Verbrennerverbot, gegen Strafzahlungen für die OEMs. (S. 72)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung der deutschen Automobilindustrie und Sicherung des</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sehen keine Zukunft im Verbrennungsmotor. (S.7 und 36)</li> <li>Forschung und Markthochlauf für</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Aufweichung der Flottengrenzwerte. Mögliche Strafzahlungen sollen im Rahmen der bestehenden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbrenner als überkommendes Geschäftsmodell, keine Abkehr vom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbrennerverbot kippen. (S. 10, 29)</li> <li>Förderung verschiedener Ansätze, darunter neue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Technologieoffenheit beim Klimaschutz. (S.40)</li> <li>Umgehende Aufhebung des faktischen</li> </ul>

<p>und einen technologieoffenen Regulierungsrahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambitionierte THG-Quote,</li> <li>• Beimischungsquoten sukzessive erhöhen,</li> <li>• Hochlauf über Steuer- und Abgabenrahmen fördern,</li> <li>• Zulassung E-Fuels-Only Pkw,</li> <li>• technologieoffene Revision Flottengrenzwerte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Technologieoffenheit / alle Möglichkeiten für alternative Antriebe nutzen. (S. 71)</li> </ul>	<p>Fortbestands des Verbrenners. (S. 43)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betonung von Technologieoffenheit als Prinzip. (S. 40)</li> <li>• Aufhebung des Verbrennerverbots und der unerreichbaren Flottengrenzwerte. (S. 14)</li> <li>• Falls letzteres nicht gelingt, sollen synthetische Kraftstoffe eingesetzt werden. Diese sollen hinsichtlich Ihrer Abgabenlast gegenüber E-Autos gleich behandelt werden (sowohl Fahrzeug als auch Kraftstoff). (S. 43)</li> </ul>	<p>nachhaltige Kraftstoffe wie E-Fuels sehen sie besonders für Luftverkehr und Schifffahrt zentral – nicht für den Pkw (S. 7 und 37).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind aus industriepolitischen Gründen gegen Strafzahlungen für die OEMs (S. 7)</li> </ul>	<p>Regelungen ggf. gestreckt oder zur Unterstützung von Investitionen in die E-Mobilität der OEMs genutzt werden (S. 25)</p>	<p>beschlossenen EU-Kurs (S. 36)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E-Fuels und Wasserstoff für Pkw seien „irrationale Träume“, stattdessen Investitionen nur in „echte erneuerbare Energiequellen und Infrastruktur“. (S. 33 und 36)</li> <li>• Wasserstoff und E-Fuels sollen nur dort eingesetzt werden, wo es keine Alternative gibt. (S. 34 und 36)</li> <li>• Biokraftstoffe nur wenn regional und nicht in der Konkurrenz zu Lebensmitteln stehend, Importe von Biokraftstoffen werden abgelehnt. (S. 36)</li> </ul>	<p>Antriebstechnologien, alternative Kraftstoffe und die Entwicklung sparsamerer Verbrennermotoren. (S. 29)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Volksleasing“. (S. 29 bzw. s.o.)</li> <li>• Wasserstoff-Importstrategie wird für unrealistisch gehalten; Länder des Südens brauchen diesen selbst zur Dekarbonisierung ihrer Stromerzeugung. (S. 12)</li> </ul>	<p>Verbrenner-Verbots. (S. 39)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternative Kraftstoffe wie etwa E-Fuels ermöglichen, „nicht die Antriebstechnik, sondern die fossilen Kraftstoffe sind das Problem“, damit auch Bestandsflotte klimaneutral betreiben. (S. 41)</li> <li>• Lebenszyklusbetrachtung in die Emissionsvorgaben integrieren, EU-Flottengrenzwerte abschaffen. (S. 41)</li> <li>• Bei Regulatorik, Besteuerung und Förderung Gleichstellung von Elektromobilität, klimaneutralen Kraftstoffen (z.B. aus Strom oder Biomasse) und Wasserstoff. (S. 41)</li> </ul>









**Bezahlbarkeit**

<p>Die <b>steigenden Kosten der Mobilität sind abzufedern</b> und Belastungen zu kompensieren, um eine Überforderung der Menschen zu verhindern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgleich CO2-Preis,</li> <li>• Entfernungspauschale,</li> <li>• Mittel aus dem KTF in die Transformation der Mobilität reinvestieren</li> <li>• Langfristige Absicherung Deutschlandticket,</li> <li>• keine neuen Abgaben für Autofahrerinnen und Autofahrer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CO2-Preis/ETS soll zum Leitinstrument im Klimaschutz ausgebaut werden unter Rückgabe der Einnahmen an Verbraucher und Wirtschaft. (S. 22)</li> <li>• Einführung Klimabonus zur Entlastung – höhere CO2-Abgaben sollen mit höheren Entlastungen einher gehen. (S. 22)</li> <li>• Pendlerpauschale soll erhöht werden. (S. 1 &amp; 12)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuelle Mobilität soll bezahlbar bleiben. (S. 42)</li> <li>• Ersatzlose Abschaffung der CO<sub>2</sub>-Abgabe. (S. 13 und 57)</li> <li>• Angebot des Deutschlandtickets zu einem „ehrlichen Preis“ (Mittel sollen in das Angebot und nicht in die reduzierten Ticketpreis fließen). (S. 45)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einkommensdifferenzierte Förderung beim Umstieg auf klimafreundliche Technologien. (S. 33)</li> <li>• Keine Anpassung am beschlossenen CO<sub>2</sub>-Preis-Pfad. Ab 2027 sollen ausgleichende Maßnahmen - zum Beispiel Klimageld - dafür sorgen, „dass niemand überfordert wird“. (S. 34)</li> <li>• Deutschlandticket soll dauerhaft auf aktuellem Niveau bleiben und dafür vom Bund auskömmlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines sozial gestaffelten Klimageldes (S. 40)</li> <li>• Wollen dafür sorgen, dass Strom soll erschwinglich und Mobilität verlässlich und bezahlbar wird (S. 11)</li> <li>• „Klima- und umweltschädliche Subventionen“ sollen abgebaut werden – aber sozialverträglich und verlässlich in der Umsetzung (S. 37). U.a. soll dies eine Reform des Dienstwagen-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine CO2-Bepreisung ohne sozialen Ausgleich. (S. 33)</li> <li>• Daher rückführende Einführung zum 1. Januar 2025 eines sozialen Klimageldes von 320 Euro jährlich p. P. als Direktzahlung, angepasst an die Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Preises. (S.7)</li> <li>• Bus und Bahn (Regional- und Fernverkehr) sollen von der Mehrwertsteuer befreit werden. Der Preis für das Deutschlandticket soll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CO2-Preis soll abgeschafft werden (S. 10); der EU-Emissionshandel entweder globalisiert oder, wenn das nicht gelingt, abgeschafft werden. (S. 11)</li> <li>• Wendet sich gegen die Tank &amp; Rast: Autofahrer dürfen nicht länger an BAB-Raststätten/ Tankstellen abkassiert werden und zugleich über Kfz-Steuer für die Infrastruktur zahlen. (S. 29)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung Klimadividende: Einnahmen aus dem Emissionshandel direkt und pauschal pro Kopf an die Bürgerinnen und Bürger zurückzahlen. (S. 39, 44)</li> <li>• Der CO<sub>2</sub>-Preis soll perspektivisch Strom- und Energiesteuer vollständig ersetzen. (S. 16) – zum Thema Stromkosten siehe Punkt Elektromobilität</li> <li>• Im Sinne der Konzentration auf den CO<sub>2</sub>-Preis als Steuerungselement</li> </ul>
--	--	--	--	---	---	---	--









			<p>mitfinanziert werden. Das Ticket soll für bestimmte Gruppen zudem vergünstigt angeboten werden. (S. 35)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Junge Menschen im 17. Lebensjahr sollen einen „MobilitätsPass“ mit 500 Euro Guthaben erhalten, etwa für Führerscheinkosten, Bahntickets oder Fahrräder, erhalten. (S. 36)</li> </ul>	<p>privilegs beinhalten (S. 40)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung des CO2-Preises und des EU-Emissionshandels als zentrale Hebel für den Klimaschutz in Deutschland und der EU (S. 38)</li> <li>Wollen planungssichere, nach Einkommen gestaffelte Förderprogramme zur Unterstützung der Menschen beim Umstieg auf klimafreundliche Lösungen auflegen (S. 39)</li> <li>Deutschlandticket zu einem Preis von 49 Euro absichern und vergünstige Tickets für vulnerable Gruppen (mit den Ländern) entwickeln (S. 49)</li> </ul>	<p>auf 9 Euro gesenkt werden, für Schüler, Azubis, Senioren und Studierende soll das Deutschlandticket kostenlos sein. (S. 4 und 6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In systemrelevanten Branchen (u.a. Energie, Mobilität) staatliche Markteingriffe bei steigenden Preisen. Preisaufsicht soll durch eine unabhängige oberste Bundesbehörde gewährleistet werden. (S. 6)</li> <li>Umgestaltung der Kfz-Steuer, um große und schwere Autos deutlich stärker zu besteuern. (S. 32)</li> <li>Pendlerpauschale durch ein Mobilitätsgeld ersetzen und Abschaffung des Dienstwagenprivilegs „für Reiche“ (S. 36)</li> <li>Verpflichtung der DB, die Bahnpreise zu senken. (S.37)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wollen niedrige Preise bei Bus und Bahn und dauerhaft bezahlbares Deutschland-Ticket. (S. 29)</li> <li>„Mobilität darf kein Luxus werden, sondern muss für alle bezahlbar sein“. (S. 30)</li> </ul>	<p>perspektivisch Abschaffung KfZ-Steuer</p>

**Mobilitätsangebote neben dem Auto**

<p><b>ÖPNV- und Bahn</b> müssen ertüchtigt werden mit realistischem Blick auf Verlagerungsziele</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bahn-Sanierung,</li> <li>Digitalisierung der Bahn,</li> <li>Angebots- und Taktverbesserung im ÖV sowie planbare Preisgestaltung,</li> <li>finanzielle Absicherung von Investitionen in den ÖV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIV soll mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden (S. 73)</li> <li>Die Bahn soll verschlankt und neu aufgestellt werden, Infrastruktur und Transport getrennt werden. Ausbau soll im Fokus stehen. (S. 72)</li> <li>ÖPNV soll mit guter Infrastruktur und attraktivem Angebot in Stadt und Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsätzlich für Wahlfreiheit des Verkehrsmittels / gegen die Bevorzugung oder Diskriminierung bestimmter Verkehrsmittel. (S. 42)</li> <li>ÖPNV im ländlichen Raum bedarfsgerecht und zukunftsfähig ausbauen. (S. 39)</li> <li>Ausbau und bessere Abstimmung des öffentlichen Nah- und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wollen Sanierung der Bahn voranbringen und Verkehr von der Straße vor allem auf die Schiene und auch auf die Wasserstraße verlagern. (S. 34)</li> <li>Digitalisierung, Elektrifizierung und Lärmschutz auf der Schiene sollen voran getrieben werden (S. 35)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierung, Ausbau und Elektrifizierung der Bahn sollen intensiviert werden; stillgelegte Bahntrassen reaktivieren. (S. 38, 47 und 50)</li> <li>Beeschleunigte Umsetzung des Deutschlandtaktes. (S. 50)</li> <li>Ausbau des Nachtzugangebots (S. 50)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umrüstung der Industrie von einer Automobilindustrie zu einer Mobilitätsindustrie; durch Ausbau des ÖPNV sollen Industrieimpulse etwa für die Produktion und Instandhaltung von Bussen, Bahnen etc, geschaffen werden. Finanzierung über den</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖPNV ist vom Staat zu gewährleisten, dem u.a. soll eine Infrastruktur-Garantie dienen. (S. 16)</li> <li>Bahn soll sich auf ihre Kernaufgaben konzentrieren: Nah- und Fernverkehr sowie Gütertransport. (S. 30)</li> <li>Wollen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen (S. 29), als Mittel konkret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Funktionierender ÖPNV als notwendige Ergänzung zum Individualverkehr; Zusammenspiel von Bus, Bahn und anderen Verkehrsmitteln als Schlüssel zu einer modernen und flexiblen Mobilität. (S. 42)</li> <li>Verkrustete Strukturen der Verkehrsverbände und Länder sollen aufgebrochen und</li> </ul>
---	--	---	--	---	--	--	--

							
	<p>bedarfsgerecht und zukunftsfest gemacht werden. Versprechen, neue Transparenz und Auskömmlichkeit bei der Finanzierung zu schaffen. (S. 72)</p>	<p>Fernverkehrsnetzes orientiert am Modell der Schweiz. (S. 44)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beseitigung von Engpässen im Schienennetz und die</li> <li>• Erweiterung des Hochgeschwindigkeitsnetzes beim Ausbau im Fokus. (S. 45)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen alle Großstädte an das Fernverkehrsnetz der Bahn anschließen, mehr ICE-Sprinter, Nachtzüge und europaweite Schnellzugverbindungen einführen. (S. 35)</li> <li>• Erstattungen sollen möglichst automatisch ausgezahlt werden, das Deutschlandticket soll besser in Bahn-Buchungen integriert werden. (S. 35)</li> <li>• Die Finanzierung des ÖPNV gemeinsam mit Ländern und Kommunen soll dauerhaft gestärkt werden (Regionalisierungsmittel). (S. 35)</li> <li>• Wollen sich für gute Taktung von Bus und Bahn einsetzen, sowohl auf dem Land als auch in der Stadt. (S. 35)</li> <li>• Rufbuss-Systeme im ländlichen Raum und in der Stadt sollen gestärkt werden. (S.52)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlicher Verkehr soll erschwinglich und flächendeckend gut ausgebaut werden. (S. 39)</li> <li>• Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Nahverkehr bis 2040. (S. 49)</li> <li>• Investitionen in Barrierefreiheit und Sicherheit des ÖPNV. (S. 47 und 50)</li> <li>• Verbesserung des ÖPNV auf dem Land; Rufbusse, digital vernetzte Kleinbusse und Carsharing-Angebote sollen den ÖPNV-Takt ergänzen; Mobilitätsgarantie für mind. 1-stündige Taktung. (S. 48)</li> <li>• Wollen gemeinsam mit Ländern und Kommunen fahrscheinlosen und anbieterübergreifenden Nahverkehr ermöglichen. (S. 49)</li> <li>• Es sollen neue Finanzierungsquellen für den Nahverkehr geschaffen werden, etwa über Beitragsfinanzierung (S. 49)</li> </ul>	<p>Fonds zum Umbau der Industrie (S. 32)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für alle Gemeinden pünktliche Busse und Bahnen, mindestens in stündlichem Takt, ergänzt durch Bürgerbusse, die auch regelmäßig ins Umland fahren und in Zukunft kostenfrei sind. (S. 36 und 45)</li> <li>• Privatisierte Nahverkehrsunternehmen in die öffentliche Hand zurückholen. (S. 36)</li> <li>• Gemeinnützige Car-Sharing- Plattformen fördern. (S. 36)</li> <li>• Mehr Beschäftigte für ÖPNV und Bahn. (S. 36)</li> <li>• Gegen Profitorientierung der Bahn.</li> <li>• Reaktivierung von Strecken / Ausbau in die Fläche als Netz für den Deutschlandtakt anstelle von Prestigeprojekten. (S. 37)</li> <li>• Ziel bis 2030: Schienengüterverkehr auf 25% bringen, und Schienenpersonenverkehr verdoppeln. (S. 37)</li> </ul>	<p>benannt: Senkung Trassenpreise (S. 30), aber auch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierung Infrastruktur (Straße, Schiene, Brücken, Radwege), dafür großangelegtes Infrastrukturprogramm und mehr Geld aus Reform der Schuldenbremse. (S. 29)</li> <li>• Wollen integriertes und getaktetes Bahn- und ÖPNV-Angebot nach Schweizer Vorbild. (S. 30)</li> <li>• Die kommunale Selbstverwaltung soll – auch finanziell – gestärkt werden, z.B. durch „gerechte Altschuldenlösung“, damit sie ihren Sanierungsstau abbauen können. (S. 16)</li> </ul>	<p>reformiert werden. (S. 42)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienverkehre sollen durch flexible, bedarfsgerechte Angebote ergänzt werden auf Grundlage verfügbarer Daten und digitaler Plattformen ergänzt werden. (S. 42)</li> <li>• „Mobility Hubs“ sollen effiziente Umstiegsmöglichkeiten bilden. (S. 42)</li> <li>• Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur bei der Bahn optimieren. (S. 42)</li> <li>• Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn und damit mehr Wettbewerb und Zuverlässigkeit bei der Bahn. (S. 42)</li> <li>• Finanzmittel des Bundes (nach Trennung der Bahn) auf den Infrastrukturbereich konzentrieren, Schwerpunkt auf auskömmliche und verstetigte Investitions- und Aufwandsentschädigung. (S. 42)</li> <li>• Die Sanierung der Hauptverkehrsadern überprüfen und bei nachgewiesenem Erfolg fortsetzen. (S. 42)</li> <li>• Besseres und breiteres Angebot im Bahn-Fernverkehr durch Öffnung für mehr Wettbewerb. (S. 42)</li> <li>• Änderung des Streikrechts u.a. im Transportbereich mit verpflichtenden Schlichtungsvereinbarungen zu Beginn von</li> </ul>









ADAC	CDU CSU	AfD	SPD	BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN	DIE LINKE.	Bündnis Sahra Wagenknecht	Freie Demokraten FDP
							Tarifverhandlungen, Mindestankündigungsfristen für Streiks sowie die Sicherstellung eines Notbetriebs. (S. 19)
<b>Luftverkehrsstandort weiterentwickeln</b> und Klimaschutz im Luftverkehr vorantreiben <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hochlauf alternativer Treibstoffe,</li> <li>• Gebührenpolitik überprüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten Luftverkehr sollen auf wettbewerbsfähiges Niveau zurückgefahren werden. (S. 72)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen den Flugverkehr an deutschen Flughäfen stärken. (S. 45)</li> <li>• Abschaffung der Luftverkehr- und Ticketsteuer. (S. 46)</li> <li>• Abschaffung der EU-CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele im Luftverkehr. (S. 46)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen EU-weit einheitliche Regelungen, die die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen (Carbon Leakage) vermeiden. (S. 37)</li> <li>• Die Luftverkehrsteuer soll in eine EU-Klimaabgabe umgewandelt werden, die von allen (auch außereuropäischen) Airlines gezahlt wird. (S. 37)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Klimaschädliche Subventionen“ im Luftverkehr sollen abgebaut werden (S. 40)</li> <li>• Produktion von nachhaltigen Kraftstoffen für den Luftverkehr soll unterstützt werden (S. 47)</li> <li>• Kurzstreckenflüge sollen durch Verbesserung der Bahn überflüssig werden. (S. 47)</li> <li>• „Privilegien“ für Privatjets sollen abgeschafft werden. (S. 47)</li> <li>• Gegen die Schaffung neuer Start- und Landekapazitäten im Flugverkehr. (S. 47)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüge, die kürzer sind als 500 Kilometer oder fünf Zugstunden, sollen verboten werden. Keine neuen Flughafenkapazitäten. (S. 37)</li> <li>• Dumpingwettbewerb im Luftverkehr unterbinden. Einheitliche Kerosinsteuer in der EU und auf Flugtickets ins Ausland soll der volle Mehrwertsteuersatz fällig werden. (S. 37)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Keine spezifischen Aussagen zum Thema Luftverkehr im Programm</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugverkehr mit alternativen Kraftstoffen wie z.B. E-Fuels umweltfreundlicher gestalten. (vgl. Verbrenner-Pkw in dieser Übersicht oben/S. 41)</li> <li>• Flugreisen werden als wichtiger Lebensbestandteil der Menschen und Ausdruck der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands gesehen; daher Streichung der Luftverkehrssteuer und Senkung der Luftsicherheitsgebühren. (S. 44)</li> <li>• Keine einseitige Belastung europäischer Airlines durch „EU-Quoten für nachhaltige Flugkraftstoffe“. (S. 42)</li> </ul>
<b>Rad- und Fußverkehr</b> mehr Raum geben <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Fahrradinfrastruktur,</li> <li>• Entwicklung eines engmaschigen und durchgängiger Fußwegenetze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen das Radwegenetz ausbauen, ebenso wie Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten.</li> <li>• „Shared Mobility“ soll als Zukunftsmarkt gestärkt werden. (S. 73)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Keine Aussagen zum Rad- und Fußverkehr</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen zur Stärkung der Intermodalität die Fahrradinfrastruktur mit bundesweit vernetzten Radschnellwegen und Fahrradparkhäusern fördern. (S. 36)</li> <li>• Die Fußverkehrsstrategie des Bundes soll weiterentwickelt werden. (S. 36)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen bundesweit den Ausbau eines guten Radwegenetzes dauerhaft und verlässlich finanzieren (S. 47)</li> <li>• Die Bedingungen für Nahmobilität sollen verbessert werden – etwa mit Blick auf Radwege und Schulwege (S. 49)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setzen sich für autofreie Innenstädte ein (mit Ausnahmen). (S. 44)</li> <li>• Fuß- und Radverkehr in den Fokus. Mehr Platz auf den Straßen für sichere Rad- und Fußwege und Fahrradabstellanlagen. (S. 44)</li> <li>• Deutschlandweit flächendeckendes Radverkehrsnetz. (S. 44)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zur angestrebten Verbesserung der Infrastruktur wird ausdrücklich die Radverkehrsinfrastruktur gezählt. (S. 29, 30)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Keine spezifischen Aussagen zum Thema Rad- und Fußverkehr im Programm</i></li> </ul>

 ADAC	 CDU CSU	 AfD	 SPD	 BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN	 DIE LINKE.	 Bündnis Sahra Wagenknecht	 Freie Demokraten FDP
Infrastruktur							
<p>Verfall der <b>Infrastruktur</b> bremsen, Straßen und Brücken erhalten, Engpässe beseitigen mit einer auskömmlichen, verstetigte Finanzierung und vekehrsträger-spezifische Finanzierungskreisläufe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Prio auf Infrastrukturmodernisierung im Bundes-Haushalt,</li> <li>• Schwerpunkt auf Modernisierung und Engpassbeseitigung im BVWP 2040,</li> <li>• gezielte Neu- und Ausbauprojekte müssen möglich bleiben,</li> <li>• keine Privatisierung der Infrastruktur,</li> <li>• zurück zum Finanzierungskreislauf Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegen Aufweichung der Schuldenbremse. (S. 8 u. 75)</li> <li>• Setzen sich für eine auskömmliche Finanzierung für Straßenbauprojekte ein. (S. 72)</li> <li>• Wollen dauerhafte Finanzierungsstabilität, unabhängig von schwankenden Haushaltsmitteln schaffen und Anreize für private Investoren schaffen. (S. 72)</li> <li>• Infrastrukturvorhaben sollen beschleunigt und Ersatzneubauten durch Anzeigeverfahren ermöglicht werden. (S. 72)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strikte Beibehaltung der Schuldenbremse. (S. 54)</li> <li>• Planvolle, kontinuierliche Sanierung von Straßen, Schienenwegen und Brücken. (S.14 und 38)</li> <li>• Beschleunigung notwendiger Neuinvestitionen durch Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. (S. 14 und 38)</li> <li>• Abschaffung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Ersatzbauten. (S. 44)</li> <li>• Rücknahme der CO<sub>2</sub>-bezogenen Erhöhung der Lkw-Maut. (S. 44)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Reform der Schuldenbremse, so dass Zukunfts-Investitionen „nicht behindert werden“. (S. 14)</li> <li>• Sanierung des Autobahnnetzes, insb. der Brücken. Wollen einen neuen Bundesmobilitätsplan auf den Weg bringen. (S. 36)</li> <li>• Engpässe auf der Straße sollen auch zukünftig beseitigt werden können (S. 36)</li> <li>• Infrastruktur soll integriert gedacht werden: Wo möglich, soll die Straße über Schiene oder Wasserstraße entlastet werden. (S. 36)</li> <li>• Wollen „Deutschlandfonds“ von 100 Mrd. Euro aufsetzen, über den Staat und private Geldgeber gemeinsam und bürokratiearm – u.a. in Verkehrsinfrastruktur – investieren können. Über den Fonds sollen u.a. Verkehrsunternehmen durch Eigenkapitalzuschüsse bzw. langfristige Darlehen gestärkt werden (S. 8 und 18)</li> <li>• Schließen aber Privatisierung der Infrastruktur aus (S. 13)</li> <li>• Wollen Unterstützungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen den staatlichen Ebenen, u.a. für</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines Deutschlandfonds für Bund, Länder und Kommunen, aus denen u.a. Infrastrukturprojekte im Bereich Schiene finanziert werden sollen. (S. 36)</li> <li>• Reform der Schuldenbremse für investive Ausgaben, wobei Investitionen u.a. in den Verkehr Priorität haben sollen. (S. 36)</li> <li>• „Grundsanierung“ der Verkehrsinfrastruktur mit überjähriger Finanzierungsgrundlage für den Erhalt von Straßen und Brücken, Ausbau Schiene und ÖPNV. (S. 46/47)</li> <li>• Bei Straße nur Sanierung, nicht Neubau. (S. 47)</li> <li>• Ausarbeitung eines Bundesmobilitätsplans für eine sozial gerechte Mobilität bis 2045; bis dahin Bundesverkehrswegepl an kritisch im Abgleich mit den Klimazielen überprüfen. (S. 47)</li> <li>• Wollen den Flächenverbrauch langfristig auf Nettonull reduzieren mit einem „Flächenzertifikatehandel“ oder einem „Baulandabgabemodell“. (S. 73)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschaffung Schuldenbremse für Investitionen in Infrastruktur, Gemeindefinanzreform inkl. Altschuldenfonds für überlastete Kommunen. (S. 13)</li> <li>• Schaffung eines verkehrsträger-übergreifenden Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild mit mehrjährigen Budgets für die einzelnen Verkehrsträger, um Investitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur vom Haushalt unabhängig zu machen. (S. 36)</li> <li>• Fokus für Planungs- und Baukapazitäten auf Bahnstrecken und Brücken (S. 37)</li> <li>• Keinen Neu- und Erweiterungsbau von Autobahnen. Beim Straßenbau auf die Sanierung des Bestands konzentrieren. (S. 37)</li> <li>• Ablehnung von Gigalinern und Oberleitungen für Lkw, stattdessen Schiene und Wasser als Rückgrat des Güterverkehrs. (S. 37)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Reform der Schuldenbremse finanziertes großangelegtes Investitionsprogramm zur Sanierung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (alle Verkehrsträger); ausdrücklich auch für Straßenneubau. (S. 29)</li> <li>• Investitionen in Brücken, Straßen, Schienen u.a. sollen aus der Schuldenbremse ausgeklammert werden. (S. 15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Aufweichung der Schuldenbremse. (S. 41)</li> <li>• „Eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur ist der Schlüssel für Wachstum und Wohlstand. Brücken, Straßen, Schienen und Flughäfen schaffen echte Mehrwerte im Alltag der Menschen.“ (S. 39)</li> <li>• Planungszeiten sollen mindestens halbiert werden. (S. 39)</li> <li>• Populationsschutz statt Individuenschutz: Ersatzgeldzahlungen statt reale Kompensation durch Ausgleichsflächen zum Standard machen – Gelder gehen über einen Fonds von Experten koordiniert in wirksame Naturschutzprojekte. (S. 41)</li> <li>• Ersatzneubauten generell genehmigungsfrei stellen, auch wenn diese erweitert und dem wachsenden Bedarf angepasst werden müssen. (S. 41)</li> <li>• „Baustellen-Turbo“ durch Anreize für schnelles und fristgerechtes Bauen in den Ausschreibungsmodalitäten. (S. 41)</li> <li>• Finanzierungskreislauf Straße stärken. (S. 41)</li> <li>• Eigene Einnahmen für Autobahn GmbH aus Lkw-Maut und eine Öffnung für privates Kapital, dadurch auskömmliche und</li> </ul>



							
			<p>den Bereich Verkehrsinfrastruktur. (S. 18)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Setzen sich für größere und moderne Kapazitäten zur Infrastrukturplanung der Kommunen ein. (S. 14)</li> </ul>				<p>überjährige Planung und Finanzierung ermöglichen. (S. 41)</p>
<b>Verkehrssicherheit</b>							
<p>cDer Sicherheit im Verkehr mehr Priorität geben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahranfängerausbildung modernisieren, BF 16 ermöglichen und Monitoring-Phase einführen</li> <li>• Untersuchung der Folgen der Cannabis-Legalisierung für das Unfallgeschehen. Intensive Aufklärung betreiben</li> <li>• Flexible Führerscheinregelung für ältere Menschen ohne verpflichtende medizinische Untersuchung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen die Fahranfängerausbildung reformieren und den Führerschein bezahlbar halten. (S. 72)</li> <li>• Rücknahme der Cannabis-Legalisierung (S. 40)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setzen grundsätzlich auf Verantwortungsbeusstsein der Bürger im Verkehr. (S. 42)</li> <li>• Wollen das Begleitete Fahren bereits ab 16 Jahren ermöglichen. (S. 42)</li> <li>• Ausbau Lkw-Parkplätze sowie konsequente Anwendung bestehender Lkw-Überholverbote im Interesse der Verkehrssicherheit. (S. 44)</li> <li>• Rücknahme der Cannabis-Legalisierung. (S. 31)</li> <li>• Gegen ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen. (S. 44)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen „für eine echte Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden“ das Straßenverkehrsrecht weiter reformieren und die Vision Zero fest verankern. (S. 36)</li> <li>• Wollen die Fahrausbildung samt Theorieunterricht im Sinne von Verkehrssicherheit und Effizienz reformieren, auch mit dem Ziel, die Kosten der Fahrausbildung spürbar zu senken. (S. 36)</li> <li>• Wollen Arbeitgebern ermöglichen, einen Führerscheinzuschuss von bis zu 2.000 Euro steuer- und abgabenfrei an Auszubildende und junge Beschäftigte auszahlend. (S. 36)</li> <li>• Setzen sich für ein Tempolimit von 130 km/h auf Bundesautobahnen ein (S. 36)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitbild der Vision Zero. (S. 48)</li> <li>• Straßenverkehrsrecht reformieren mit Ziel, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu stärken sowie Staus und Luftverschmutzung zu reduzieren. (S. 48)</li> <li>• Kommunen sollen noch mehr Spielräume erhalten, etwa um flächendeckend Tempo 30 anordnen zu können. (S. 48)</li> <li>• Wollen ein flächendeckendes Tempolimit von 130 km/h auf BAB. (S. 48)</li> <li>• Auf Landstraßen soll der Spielraum zur Anordnung von Tempo 80 deutlich erweitert werden. (S. 48)</li> <li>• Die Ahndung schwerer Verkehrsverstöße soll im Bußgeldkatalog „auf europäisches Niveau“ gebracht werden. (S. 48)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bekenntnis zur Vision Zero, Verkehrssicherheit auf dem Weg zur Schule verbessern, Unterstützung u. a. für das Modell Schulstraße. (S. 37/ 39)</li> <li>• Für alle Drogen, inklusive Alkohol, sollen Grenzwerte für die Blutkonzentration festgelegt werden, bei denen die Fahrtüchtigkeit nach wissenschaftlich-medizinischen Gesichtspunkten nicht beeinträchtigt wird. Höhere Konzentrationen im Straßenverkehr werden geahndet. (S. 20)</li> <li>• Tempolimit von 120 km/h auf BAB und innerorts Tempo 30 – außer auf Hauptverkehrsachsen. (S. 37)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Keine spezifischen Aussagen zur Verkehrssicherheit im Programm</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer nicht durch Verbote, sondern durch ausgewogene Regeln und gegenseitigen Respekt. (S. 41)</li> <li>• BF 16 ermöglichen. (S. 41)</li> <li>• Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation (Lkw-Führerschein, Bus-Führerschein) sollen wieder günstiger werden (Verzicht auf eine Tagesobergrenze für den Theorieunterricht, Möglichkeit den Theorieunterricht digital zu absolvieren und Integration von Fahrtrainern in der Ausbildung.) (S. 41)</li> <li>• Öffnung des Prüfungsmarktes für weitere Anbieter und Weiterbildung zum Fahrprüfer auch ohne Ingenieursstudium, um die Anzahl an Prüfeterminen zu steigern und Wartezeiten zu senken. (S. 41)</li> <li>• Keine Zwangstests für Senioren. (S. 30)</li> <li>• Allgemeines Tempolimit auf Autobahnen wird abgelehnt. (S. 40)</li> </ul>

ADAC	CDU CSU	AfD	SPD	BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN	DIE LINKE.	Bündnis Sahra Wagenknecht	Freie Demokraten FDP
<b>Digitalisierung der Mobilität</b>							
<p>Die Potenziale von Digitalisierung und Vernetzung im Verkehr heben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten</li> <li>• Modernisierung des Computerstrafrechts</li> <li>• Ermöglichung einer schnellen Marktdurchdringung von CITS-Systemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Datensouveränität: jeder soll selbst über seine Daten bestimmen. (S. 28)</li> <li>• Deutschland soll Technologieführer beim autonomen Fahren werden. (S. 73)</li> <li>• Wollen die automatisierte Erhebung und Nutzung von Daten fördern. (S. 28)</li> <li>• Digitale Kfz-Anwendung soll Standard werden, wollen die digitale Fahrzeugakte einführen. (S. 73)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forderung nach einer Bundesstrategie für digitale Souveränität, um die Autonomie der Bürger im digitalen Zeitalter zu gewährleisten. (S. 50)</li> <li>• Sehen digitale Assistenzsysteme, die eine Ortung der Nutzer ermöglichen wie den eCall, automatische Geschwindigkeitsüberwachung oder die ferngesteuerte Stilllegung von Fahrzeugen kritisch. (S. 47)</li> <li>• Fordern die Einschränkung der Ortung und Geräteüberwachung auf das geringste notwendige Maß, sowie die verpflichtende Möglichkeit der Abschaltung durch den Anwender. (S. 48)</li> <li>• Forderung nach vollständiger Transparenz hinsichtlich der Überwachungsmöglichkeiten gegenüber dem Anwender. (S. 48)</li> <li>• Abschaffung des verpflichtenden Einbaus von Intelligent Speed Assistance, da Bevormundung der Fahrer. (S. 48)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen eine „faire“ Bereitstellung von Daten, um Mobilitätsangebote im ländlichen Raum zu stärken, Tickets zu vereinheitlichen und Mobilitätsdienstleistungen besser zu vernetzen. (S. 36)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen die Entwicklung offener digitaler Standards fördern und ein Transparenzgesetz vorantreiben, um das Potenzial von Datenkollaboration für Innovationen zu heben. (S. 35)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kritisch gegenüber dem Autonomen Fahren: wird Mobilitätsprobleme nicht lösen aufgrund technologischer Herausforderungen und datenschutz- und haftungsrechtlicher Bedenken. (S. 36)</li> <li>• Die IT-Sicherheitsforschung soll entkriminalisiert werden und das BSI unabhängiger gemacht werden. (S. 57)</li> <li>• Daten als „verkäufliches Eigentum“ zu nutzen wird abgelehnt. (S. 57)</li> <li>• EU-Gesetze über Künstliche Intelligenz (AI Act) und über digitale Dienste (Digital Services Act) zügig in nationales Recht überführen. (S. 57)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sammeln und Speichern individueller Verhaltensdaten verbieten. (S. 43)</li> <li>• Entwicklung und Einsatz von Open-Source-Software fördern. (S. 43)</li> <li>• Bürger, die sich altersbedingt oder sonst bewusst gegen Smartphone, Computer, Internet entscheiden, nicht diskriminieren – auch diese müssen die Angebote von Bahn und ÖPNV ohne Aufpreis nutzen können. (S. 43)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zulassung automatisierter Fahrsysteme aller Entwicklungsstufen. (S. 41)</li> <li>• Durch digitale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger nahtlose Mobilitätsketten schaffen. (S. 42)</li> <li>• Verkehrsströme durch KI-gestütztes Verkehrsmanagementsystem intelligent steuern, damit Infrastrukturnutzung optimieren; flexible Nutzung von Seitenstreifen und digitale Echtzeiterfassung von Parkplätzen dabei wichtige Bausteine. (S. 43)</li> <li>• Digitaler Führerschein in einer neu geschaffenen digitalen Wallet. (S. 38)</li> </ul>
<b>Reisen und Tourismus</b>							
<p>Den Tourismusstandort Deutschland weiter stärken</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen den Tourismus unterstützen und erkennen seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Senkung des Mehrwertsteuersatzes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen den Verbraucherschutz auf nationaler und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen die Nationale Tourismusstrategie fortentwickeln und den</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschaffung der Vorkasse bei Reisen und Schutz vor Airline-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Keine spezifischen Aussagen zum</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourismuswirtschaft wird als zentraler Motor für wirtschaft-</li> </ul>

							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsinfrastruktur für den Reiseverkehr ertüchtigen</li> <li>• Anstieg der Reisekosten bremsen</li> <li>• Nationale Tourismusstrategie weiterentwickeln</li> <li>• Stellplatzinfrastruktur für den Campingtourismus ausbauen</li> <li>• Masterplan Freizeitschiffahrt umsetzen und Revision der Sportschiffahrts-Verordnungen abschließen</li> <li>• Erhalt der touristisch genutzten Nebenwasserstraßen</li> <li>• Hohes Niveau der Fluggastrechte erhalten</li> <li>• Verbraucherefreundliche Revision der Pauschalreiserichtlinie</li> </ul>	<p>Bedeutung für regionale Wertschöpfung und Beschäftigung, Wohn- und Lebensqualität, Pflege von Brauchtum und Traditionen sowie Sicherung der Infrastruktur sowie seine besondere Rolle für die ländlichen Räume an. (S. 75)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung die Umsatzsteuer auf Speisen in der Gastronomie auf 7%. (S. 14)</li> </ul>	<p>für die Gastronomie auf 7 %. (S. 57)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Incoming-Tourismus soll durch Herstellung und Pflege internationaler Kontakte unterstützt werden. (S. 94)</li> </ul>	<p>europäischer Ebene stärken. (S. 39)</p>	<p>Tourismusstandort Deutschland nachhaltiger, sozial gerechter und innovativer gestalten (S. 28)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wollen die Verdienstmöglichkeiten von Landwirten mit der Förderung von Agri-Tourismus verbessern. (S. 58)</li> </ul>	<p>Insolvenzen. Von Sammelklagen sollen alle geschädigten Verbraucher automatisch profitieren. (S. 56)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werbeverbote für klimaschädliche</li> <li>• Produkte u.a. für Kreuzfahrten oder Flugreisen. (S. 34)</li> </ul>	<p><i>Tourismus im Programm</i></p>	<p>liches Wachstum hervorgehoben – gewachsene Strukturen sollen erhalten, Neues ermöglicht und Bürokratie nicht zum Standortnachteil werden. „Liberale Tourismuspolitik ist nicht von Verboten geprägt“. (S. 14)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitlicher Umsatzsteuersatz von 7 % auf Speisen, egal ob vor Ort oder zum Mitnehmen. (S. 14)</li> </ul>

Kontakt:

ADAC e.V.  
 Büro Berlin  
 Unter den Linden 38,  
 10117 Berlin

E-Mail: [buero-berlin@adac.de](mailto:buero-berlin@adac.de)