

DEUTSCHLAND WÄHLT: THEMEN, IDEEN UND KONZEPTE IN DEN PROGRAMMEN ZUR BUNDESTAGSWAHL (III)



VERKEHRSPOLITIK

Am 26. September wählt Deutschland den 20. Deutschen Bundestag. Eine Wahl, die Spannung verspricht und gleichzeitig eine Zäsur ist: Kanzlerin Angela Merkel steht nicht zur Wiederwahl. Wir möchten den Überblick bis zum 12. September jeweils sonntags mit weiteren Sonderseiten zu den Wahlprogrammen der im Bundestag vertretenen Parteien erleichtern. Das nächste Themenfeld am 15. August ist die Finanz- und Steuerpolitik.

VON WOLFGANG MULKE



© WESER-KURIER - ISTOCK/BERDING

Wird es bald ein Tempolimit auf Autobahnen geben?



Wann immer die Debatte um ein flächendeckendes Tempolimit auf den Autobahnen wieder aufflammt, ist die Union ein vehementer Verfechter der freien Fahrt. Auch im aktuellen Wahlprogramm schließen CDU und CSU ein generelles Tempolimit per Gesetz aus. Stattdessen setzen die Schwesterparteien auf eine innovative, intelligente Steuerung der Verkehrsströme. Wie dies geschehen soll, lassen sie allerdings offen.



Umweltschutz und mehr Sicherheit auf den Straßen – beides will die SPD mit einem Tempolimit erreichen. Auf Autobahnen wird die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h reduziert, wenn die Sozialdemokraten das Sagen haben.



Die Vision der Grünen ist ein Straßenverkehr ohne Tote und Verletzte. Das will die Partei durch geringere Geschwindigkeiten erreichen. Innerorts wird Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit erhoben. 50 km/h oder mehr ist dann die Ausnahme statt die Regel. Und auf den Autobahnen gilt ein Höchsttempo von 130 km/h.



Den Autoverkehr will die Linke durch Tempolimits deutlich entschleunigen. Auf Autobahnen ist Tempo 120 das Maximum, auf Landstraßen Tempo 80 und in den Ortschaften Tempo 30. Generell setzt die Linke eher auf öffentliche Verkehrsmittel denn auf den Individualverkehr.



Keine Verbote, stattdessen intelligente Konzepte der Verkehrslenkung – so lautet die Devise der Liberalen. Tempolimits lehnt die FDP daher ebenso ab wie Fahrverbote für Diesel oder Motorräder. Ganz in diesem Sinne hält die Partei auch nichts von einem Verbot von Verbrennungsmotoren oder Einschränkungen des Individualverkehrs.



Bloß kein Tempolimit, lautet eine Devise der AfD. Bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen will die Partei regelmäßig überprüfen und abschaffen, wenn sie sich als unbegründet erweisen. Überhaupt steht der motorisierte Individualverkehr klar im Zentrum ihrer Verkehrspolitik. Es soll deshalb auch mehr Parkraum und Fahrsuren in den Städten geben.

Bekommen wir einen attraktiven Nahverkehr?

Der öffentliche Personennahverkehr ist für die Union ein bedeutender Faktor beim Klimaschutz. Dabei beziehen sich CDU und CSU vor allem auf den Schienenverkehr. Mit hohen Investitionen ins Netz wollen beide Parteien die Leistungsfähigkeit des Netzes stärken. Über den innerstädtischen Nahverkehr äußern sie sich im Wahlprogramm dagegen nicht.

Das Ziel der SPD ist ambitioniert. Bis 2030 soll Deutschland das modernste und klimafreundlichste Mobilitätssystem Europas aufbauen. Darin enthalten ist eine Mobilitätsgarantie. Jeder Bürger in Stadt und Land erhält einen nahe am Wohnort gelegenen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr. Neue Dienste sollen es möglich machen. In Modellversuchen unterstützt die Partei das 365-Euro-Ticket als Jahresgebühr für den Nahverkehr oder Versuche zum ticketfreien Nahverkehr. In den Städten wird es auch mehr Fläche für den öffentlichen Nahverkehr, aber auch für Radfahrer und Fußgänger geben.

Bis 2030 will die Partei die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr verdoppeln. Zusammen mit den Ländern wollen die Grünen eine Ausbauoffensive starten und eine flächendeckende Mobilitätsgarantie abgeben. Dazu steigen die Investitionen in Fahrzeuge und das ÖPNV-Netz. Die Kunden können auf ein attraktives Preisangebot hoffen. Das soll unter anderem durch eine Umlagefinanzierung ermöglicht werden. Das kennen die Bürger beispielsweise von der Rundfunkgebühr. Zudem vernetzen die Grünen den ÖPNV überregional durch einen Mobilpass, der die Fahrt in verschiedenen Tarifverbänden erlaubt.

Im Nahverkehr wird möglichst bald der Nulltarif eingeführt. In einer Übergangszeit können ein 365-Euro-Ticket sowie kostenlose Tickets für Schüler, Azubis oder Studenten die Mobilität verbilligen. Eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum sieht die Partei auch vor. Zwischen sechs und 22 Uhr sollen Gemeinden untereinander verbunden und das nächste städtische Zentrum erreichbar sein. Mit Bürgerbussen oder Anruf-Sammeltaxen wird das Angebot an Verkehrsmitteln ergänzt.

Die Liberalen blicken schon einmal weit in die Zukunft des Nahverkehrs. Flugtaxis oder Hyperloops – das sind Kapseln, mit denen Fahrgäste durch Röhren „geschossen“ werden – und autonomes Fahren wollen sie gezielt fördern. Zuvor schafft die FDP aber erst einmal einen Rechtsrahmen, der neue Mobilitätsdienste in der Personenbeförderung ermöglicht. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen wird ebenso abgeschafft wie der Mindestabstand für Haltestellen von Fernbussen, der aktuell noch 50 Kilometer beträgt.

Der öffentliche Personennahverkehr spielt im Programm der Partei nur im Hinblick auf den Ausbau des Schienenverkehrs eine Rolle. Über ihre Vorstellung von allen anderen Formen des Nahverkehrs äußert sich die AfD nicht.

Welche Rolle spielt der Radverkehr?

Das Fahrrad spielt im verkehrspolitischen Konzept der Union keine wesentliche Rolle.

Mit Förderprogrammen und einem geänderten Straßenverkehrsrecht will die SPD dafür sorgen, dass in den Kommunen mehr Flächen für Radfahrer geschaffen werden.

Geht es nach den Grünen, wird Deutschland ein Fahrradland. Dafür braucht es mehr Radwege in den Städten, zwischen den Dörfern und Pendelstrecken in die Ballungsgebiete hinein. So soll ein lückenloses Radwegnetz entstehen. Bis 2030 will die Partei die Anzahl der Rad- und Fußwege verdoppeln. Flankierend wird das Straßenverkehrsrecht zugunsten der Radfahrer reformiert.

Weitgehend autofreie Innenstädte will die Linke. Das schafft mehr Platz für den Radverkehr, den die Partei durch zusätzliche Radwege und Abstellanlagen verbessern will.

Im Programm der Liberalen kommt der Radverkehr nur am Rande vor. Kernpunkt ist die Zusage für höhere Investitionen in Radwege. Das war es.

Das Fahrrad fehlt in den verkehrspolitischen Aussagen der AfD.

Hat die Autoindustrie in Deutschland noch eine Zukunft?

Die besten Autos der Welt sollen auch weiterhin die deutschen Unternehmen produzieren. Dabei sieht die Union die Zukunft nicht nur in der E-Mobilität, sondern in allen Antriebsformen. Für Verbrenner hofft sie auf die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe. Ein „Fahrplan“, der die Interessen der Industrie inklusive ihrer Zulieferer sowie der Verbraucher berücksichtigt, soll nach der Bundestagswahl den Weg in die emissionsfreie Mobilität weisen.

Der Elektromobilität gehört die Zukunft, glaubt die SPD. Die Umstellung will die Partei aktiv gestalten, damit die Autoindustrie ihre weltweit führende Position erhalten kann und die Zukunft der kleinen und mittelständischen Zulieferer gesichert wird. Für 2030 verspricht die Partei, dass wenigstens 15 Millionen E-Autos auf den Straßen unterwegs sind. Auch die Fertigung von Batterien und deren Recycling soll dann neue Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen. Die SPD verspricht mehr Geld für die Forschung rund um die Umstellung auf neue Antriebe.

Die Autoindustrie muss sich warm anziehen, wenn es eine grüne Kanzlerin gibt. Der herkömmliche Verbrennungsmotor steht vor einem faktischen Verbot ab 2030. Denn dann werden nach den Plänen der Partei nur noch emissionsfreie Autos zugelassen. Bis dahin soll der Anteil der E-Mobile deutlich auf 15 Millionen steigen. Die Förderung der sauberen Fahrzeuge wird umgestellt. Klimafreundliche Autos werden billiger, klimaschädliche teurer. Die Dieselsubvention beenden die Grünen schrittweise und die Dienstwagenbesteuerung wird anhand ökologischer Kriterien umgebaut.

Geht es nach der Linken, wird die Autoindustrie sozialökologisch umgebaut. Was sich hinter diesem Etikett verbirgt, lässt die Partei allerdings weitgehend offen. Vorrang soll jedoch die Produktion von Fahrzeugen für die kollektive Nutzung erhalten, also beispielsweise von E-Bussen. Bis 2030 soll der Ausstieg aus den Verbrennungsmotoren für herkömmliche Treibstoffe erfolgen. Die Subvention der Dieseltreibstoffe wird beendet und das Dienstwagenprivileg abgeschafft.

Innovation und Technologie lauten die Schlagworte, mit denen die Autoindustrie die Zukunft meistert. Deshalb plädiert die FDP für eine technologieoffene Entwicklung im Fahrzeugbau. Einseitige Subventionen und Vorgaben soll es nicht mehr geben. Auch wollen die Liberalen die verschärften CO₂-Grenzwerte der EU noch einmal auf den Prüfstand stellen. Die Kaufprämie für E-Autos wird gestrichen.

Die AfD sieht in der Autoindustrie eine Branche von strategischer Bedeutung. Der Verbrennungsmotor spielt für die Partei eine zentrale Rolle. Um Arbeitsplätze zu erhalten will die AfD von einer einseitigen Förderung der Elektromobilität abrücken und sich national wie europäisch für eine technologieoffene Gesetzgebung einsetzen. Beim Verbrenner setzt die AfD auf die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe.

Welche Rolle spielt die Schifffahrt künftig?

Der Werftenstandort Deutschland und die maritime Wirtschaft sollen stärker werden. Darauf will die Union hinarbeiten. Auch der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und der Häfen weisen CDU und CSU einen hohen Stellenwert zu, ohne dies mit konkreten Plänen zu untermauern. In der Binnenschifffahrt werden alternative Kraftstoffe oder Wasserstoff den Weg in eine saubere Zukunft weisen. Außerdem kündigt die Union die Einrichtung eines Importterminals für Flüssiggas an.

Die maritime Schifffahrt spielt im Wahlprogramm der SPD keine Rolle. Es findet sich nur die vage Ankündigung, das künftig mehr Güter von der Straße auf Binnenschiffe verlegt werden sollen.

Der maritimen Schifffahrt weisen die Grünen eine zentrale Rolle in der Exportation Deutschlands zu. Die Partei spricht sich für ein gemeinsames Seehafenkonzept von Bund und Ländern aus. Statt zu konkurrieren, sollen die Häfen kooperieren. Der Schifffahrt werden verbindliche Ziele zur Verminderung von Emissionen auferlegt und sie wird in den Emissionshandel einbezogen. Sie soll möglichst schnell weg vom Schweröl und auf emissionsarme Treibstoffe umsteigen. Wie diese Ziele erreicht werden sollen, lassen die Grünen allerdings offen.

Die Partei will staatliche Hilfen für die Schifffahrt an soziale und ökologische Kriterien knüpfen. Billigflaggen für deutsche Reedereien verbietet die Linke, so sie die Macht dazu erhält. Statt konkurrierender Häfen soll eine Kooperation zwischen ihnen aufgebaut werden. Innerhalb der EU-Hoheitsgewässer dürfen nur noch Fracht- oder Kreuzfahrtschiffe fahren, die mit Dieselmotoren oder umweltfreundlichen Antrieben ausgestattet sind.

Für die Liberalen hat die maritime Wirtschaft keine herausragende Bedeutung. Die Häfen und die Schifffahrt will die FDP aktiv fördern. Der Plan sieht neben einer Stärkung der Binnen- und Seehäfen auch eine Erleichterung der Wasserstraßen vor. Binnen- und Küstenwasserstraßen will die Partei besser verzahnen und die Hinterlandverbindungen ausbauen. Durch gute Wettbewerbsbedingungen wollen die Liberalen erreichen, dass die deutschen Häfen mit der Konkurrenz in Rotterdam oder Piräus mithalten können.

Die maritime Wirtschaft spielt im Wahlprogramm keine Rolle. Lediglich eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Wasserwege wird gefordert. Dafür plant die AfD mehr Verladestellen und multimodale Güterverkehrszentren.