

## AvD Mobilitätscheck zur Bundestagswahl am 26. September 2021

### Frage 1:

*Wie sieht ihre Vision von einer deutschen/europäischen Mobilität der Zukunft aus? Bitte skizzieren Sie diese kurz insbesondere in Bezug auf die individuelle Mobilität der Bürger.*

### **AfD**

Für uns ist die individuelle Mobilität der Bürger das höchste Gut. Doch dafür bedarf es einige Voraussetzungen: Individuelle Mobilität (in Deutschland) ist vor allem die Nutzung des Autos. Sie muss günstig, sicher und überall verfügbar sein und darf niemanden ausschließen. Wenn man diese Kriterien heranzieht bleibt als logische Antwort nur noch der Erhalt des Autos mit Verbrennungsmotor für unbestimmte Zeit. Auch andere Verkehrsarten haben ihre Berechtigung. Der Staat darf aber nicht durch kurzfristige Subventionen oder Verbote künstlich die Nachfrage-Präferenz der Bürger und Unternehmen verändern. Als deutscher Politiker maße ich mir nicht an, zu wissen und zu entscheiden, wie Mobilität in anderen europäischen Ländern auszusehen hat. Diese Entscheidung gehört nicht nach Brüssel, sondern in die Parlamente der einzelnen Mitgliedsstaaten.

### **Bündnis 90/Die Grünen**

Die Mobilität der Zukunft ist deutlich flexibler und vielgestaltiger. Sie beruht viel stärker auf dem Austausch von Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten, Verkehrssituationen, Preisen und Verbindungen. Durch den Ausbau des Umweltverbundes und ein attraktives Bus- und Bahnnetz wird die Nachfrage nach klimaneutralen und bequemen öffentlichen Verkehrsdienstleistungen – ergänzt um Carsharing – zunehmen. Gerade auf kürzeren Strecken wird durch die Anlage sicherer Radwege der Radverkehr zunehmen. Das Auto wird vor allem in ländlichen Räumen hohe Verkehrsanteile behalten, aber auch bei Bedarf im städtischen Raum genutzt werden. Ziel der Mobilitätspolitik ist es, Erreichbarkeit aller Ziele und Bezahlbarkeit sicherzustellen und Verkehrsbelastungen stark zu reduzieren.

### **CDU/CSU**

Menschen sollen so mobil sein, wie sie es möchten: individuell, flexibel und umweltfreundlich. Dabei ist CDU und CSU die Wahlmöglichkeit zwischen den Verkehrsangeboten genauso ein Anliegen wie die Vernetzung und Digitalisierung von Mobilitätsformen. Mobilität muss einfach, flexibel und komfortabel für Jung und Alt sein – auf dem Land, in der Stadt und auch für mobilitätseingeschränkte Personen.

## Die Linke

Wir wollen Mobilität für Alle gewährleisten, unabhängig vom Einkommen und dem Besitz eines Autos. Das öffentliche Mobilitätsangebot von Bahn und öffentlichem Personennahverkehr wollen wir deswegen bis 2030 verdoppeln. Für den ländlichen Raum wollen wir eine Mobilitätsgarantie mit einer Anbindung zur nächsten Stadt mindestens im Stundentakt von 6 bis 22 Uhr einführen. Dabei kommen flexible Angebote wie Bürgerbusse oder öffentliche Anruf-Sammeltaxis und der neue öffentliche Linienbedarfsverkehr, der von subventionierten Taxen übernommen werden kann, zum Zuge, ergänzt durch Mobilitätsstationen mit geteilten Verkehrsmitteln – CarSharing, Leih-Fahrräder, E-Roller. DIE LINKE setzt sich für einen kostenfreien Nahverkehr für alle ein. Innerhalb von 5 Jahren kann das in ganz Deutschland umgesetzt werden. Die Preise für die Bahn wollen wir mindestens halbieren.

## FDP

Wir glauben, dass die Zukunft der Mobilität zunehmend digital, autonom und mit einem Antriebsmix stattfinden wird. Autonom fahrende Fahrzeuge, die über das Smartphone gebucht werden können oder Mobilitätsplattformen, die dem Kunden über alle Verkehrsträger hinweg die kürzeste Tür zu Tür Verbindung mit den besten Tarifen herausuchen, können schon bald Realität werden. Dafür müssen Zulassungs- und Testverfahren für neue Ideen vereinfacht werden und es bedarf einer langfristig angelegten Strategie für das Autonome Fahren, die nicht nur die Entwicklung der eigentlichen Technologie, sondern auch die Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer sowie rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen miteinschließt. Besonders der ländliche Raum hat so Chancen auf eine schnellere und kostengünstigere Versorgung. Gleichzeitig erleben wir eine innovationsgetriebene Dekarbonisierung, in der durch Batterie, Wasserstoff und nachhaltige Kraftstoffe unterschiedliche Antriebstechniken für unterschiedliche Anwendungsfälle zur Anwendung kommen. Neben dem Rechtsrahmen braucht es dabei vor allem eine leistungsstarke Infrastruktur, für die wir die Investitionen verstetigen und die Digitalisierung sowie Planungsbeschleunigung vorantreiben wollen. Mobilität ist auch Freiheit. Diese wollen wir stärken und nicht einschränken.

## SPD

Immer mehr Bürgerinnen und Bürger steigen auf Bus, Bahn oder das Rad um. Dennoch bleibt das Auto für viele Menschen wichtig – nicht nur auf dem Land. Wir wollen das Mobilitätsangebot vom Fahrrad über das Carsharing bis hin zu Bus und Bahn in der gesamten Breite verbessern, damit jeder und jede für das individuelle Mobilitätsbedürfnis das geeignete, umweltfreundliche Verkehrsmittel findet.

Die Zukunft des Autos gehört den elektrischen Antrieben. Wir sorgen dafür, dass Elektromobilität attraktiver und bezahlbar wird: Mit einem Umweltbonus, steuerlichen Vorteilen und einem Deutschlandnetz mit Schnellladeinfrastruktur. Unser Ziel ist, dass die nächste Schnellladesäule in der Stadt wie auf dem Land immer innerhalb von zehn Minuten erreichbar ist – dafür haben wir die gesetzliche Grundlage gelegt. Im Jahr 2030 sollen mindestens 15 Millionen PKW in Deutschland voll elektrisch fahren.

**Frage 2:**

*Wie wollen Sie die Stromnetze in Städten und Ballungsräumen fit machen, damit die steigende Zahl an Batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) mit Ladestrom versorgt werden können?*

**AfD**

Wenn die Nachfrage nach elektrischen Fahrzeugen auf natürlicher Weise, ohne Subventionen, steigen würde, wäre für uns die Frage relevant. Daher stellt sich für uns die Frage nach den Stromnetzen nicht.

**Bündnis 90/Die Grünen**

Die Verteilnetze spielen eine wichtige Rolle bei der Energiewende mit einer wachsenden Anzahl von Stromerzeugern und flexiblen Verbrauchern wie z.B. E-Autos oder auch Wärmepumpen. Es sind daher massive Investitionen in den Ausbau notwendig. Wir GRÜNE wollen aber auch die Digitalisierung vorantreiben und die vorhandenen Potentiale ausschöpfen – die Netze müssen intelligent genutzt und gesteuert werden. Zur systemdienlichen Nutzung sollten auch flexible Entgelte beitragen. So wollen wir erreichen, dass neue Verbraucher wie z.B. E-Autos den erneuerbaren Strom aus dem Netz möglichst dann ziehen, wenn dieser reichlich und günstig vorhanden ist.

**CDU/CSU**

Ein beschleunigter Ausbau der Erneuerbaren Energien erfordert, dass der Netzausbau auf der Hochspannungsebene nochmals verstärkt und beschleunigt wird. Dies braucht aber auch den Netzausbau vor Ort in den Städten und Kommunen. CDU und CSU werden deshalb einen Rechtsrahmen schaffen, der einen vorausschauenden Netzausbau im Verteilernetz ermöglicht. Wir wollen Trassen wo immer möglich bündeln und anwohnerverträglich realisieren. Wenn Glasfaserkabel verlegt werden, soll zukünftig immer geprüft werden, ob hier ein Netzanschluss dazugelegt werden kann. Unser Ziel ist es, unsere Stromnetze kurzfristig auch auf der Verteilnetzebene zu digitalisieren, damit die Ein- und Rückspeisung smart geregelt werden kann.

**Die Linke**

Wir brauchen eine Netzplanung, die schon heute auf 100% erneuerbare Energien zielt und dabei sowohl systemsicher als auch volkswirtschaftlich kostenoptimiert ist. Sowohl die Stromnetze als auch der Stromverbrauch müssen an die neuen Formen der Stromerzeugung und -nutzung angepasst werden. Dafür sind die volle Nutzung der Flexibilitätsoptionen von Industrieanlagen, mehr Solaranlagen auf den Dächern, Windparks und andere Kraftwerke im Umland sowie Stromspeichersysteme notwendig. Damit der Netzausbau sich an den tatsächlichen Bedarfen orientiert und nicht durch die Profitinteressen der Netzbetreiber noch teurer wird, will DIE LINKE die Stromnetze zurück in die öffentliche Hand bringen.

# AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

## FDP

Wir Freie Demokraten wollen den flächendeckenden Ausbau von Schnellladesäulen und interoperablen Bezahlstrukturen für die E-Mobilität. Dafür wollen wir einen diskriminierungsfreien Zugang der Ladestromanbieter zu den Ladesäulen gegen Gebühr sowie transparente Preis- und Abrechnungssysteme zugunsten der Kundinnen und Kunden durchsetzen. Für uns ist E-Mobilität wesentlicher Bestandteil des Verkehrsmix der Zukunft.

## SPD

Aus Sicht der Netzbetreiber ist die Anzahl an E-Autos, die gegenwärtig über private Wallboxen oder öffentliche Ladestationen „aufgetankt“ werden, bereits heute eine Herausforderung. Sie begründet sich zum einen in einer höheren Ladeleistung über mehrere Stunden. Zum anderen ist es die Gleichzeitigkeit, wenn viele Fahrzeuge im selben Netzabschnitt geladen werden, kann dieser sehr stark belastet werden und kommt ggf. an seine Grenzen. Die Kommunen müssen daher früh sog. „Hotspots“ identifizieren, bei denen akute Überlastungen drohen. Dazu soll intelligente Sensorik installiert werden, um die Auslastung des Stromnetzes zu überwachen und im Bedarfsfall gezielt reagieren zu können. Außerdem sollen netzdienliche Lademanagements eingesetzt werden, um Lastspitzen zu glätten, indem die Ladeleistung des einzelnen Fahrzeugs zeitweise reduziert wird. Dadurch verlängert sich zwar die Ladedauer, doch gezielt eingesetzt wird es von den Kunden kaum bemerkt und könnte durch einen geringeren Strompreis angeregt werden.

Stadtverwaltungen sollten jetzt ihr gesamtes Instrumentarium zur Gestaltung der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur in ihrer Stadt nutzen. Dazu gehört, Bebauungspläne, Verkehrsentwicklungspläne und Stellplatzsatzungen auf die neue Herausforderung auszurichten und mit privaten Investoren, Arbeitgebern und Netzbetreibern eng zusammenzuarbeiten. Bund und Länder sollten die Kommunen dabei personell und finanziell unterstützen.

Die Errichtung großer Ladeparks entlang einer Autobahn, sog. Schnellladeparks, an denen viele E-Autos schnell laden können, benötigen bis zu 10 Megawatt Strom oder mehr. Daher werden diese Ladeparks ggf. sogar an das Hochspannungsnetz von 110 kV angeschlossen werden müssen. Hierfür müssen sich die Genehmigungsverfahren verkürzen

**Frage 3:**

*Rund 58% der Einwohner Deutschlands leben zur Miete. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie erreichen, dass auch Bewohner von Mehrfamilienhäusern die Möglichkeit haben, ein Elektroauto zu laden?*

**AfD**

Es ist ein typisches Merkmal sozialistischer Planwirtschaft durch massive Propaganda ein utopisches Ziel als realisierbar zu deklarieren und dann festzustellen, dass es keine Maßnahmen gibt, dieses Ziel zu erreichen. Die Schwächen der Elektromobilität sind bekannt und für uns das Argument gegen deren Subvention.

**Bündnis 90/Die Grünen**

Auch dank der Initiative und des Drucks von grün mitregierten Bundesländern auf die Bundesregierung haben wir erreicht, dass es heute einen grundsätzlichen Anspruch von Mieter\*innen sowie Miteigentümer\*innen in Mehrfamilienhäusern gibt, eine Lademöglichkeit am eigenen Stellplatz installieren zu dürfen. Wir GRÜNE wollen darüber hinaus beim Neubau größerer Wohn- und Gewerbegebäude sicherstellen, dass ausreichend viele Ladepunkte gleich mitgebaut werden, um aufwändige Nachrüstungen zu vermeiden. In den Förderprogrammen für öffentliche Ladesäulen wiederum wollen wir höhere Förderquoten für den ländlichen Raum vorsehen, Bürokratie streichen und eine schnelle Verwendung der Fördermittel vorschreiben. Großparkplätze und Tankstellen müssen fit gemacht werden für den sauberen Autoverkehr – hier wollen wir, dass Lademöglichkeiten massiv nachgerüstet werden.

**CDU/CSU**

Ende 2020 hat die unionsgeführte Bundesregierung mit dem Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz die Möglichkeit geschaffen, dass auch in Mehrfamilienhäusern Lademöglichkeiten errichtet werden. Zudem wird eine Lademöglichkeit für E-Mobilität schon bald zum Standard gehören. Dafür werden CDU und CSU gewerbliche Investitionen, die einen Beitrag zur Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten, durch eine schnellere Abschreibung begünstigen. Für den weiteren Ausbau des elektrifizierten Verkehrs ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur entscheidend. Zur weiteren Beschleunigung wollen wir sie künftig in alle gewerblichen und öffentlichen Neubauimmobilien integrieren und diese auch in Parkhäusern verbessern.

## Die Linke

Priorität hat der Ausbau der öffentlichen Ladeninfrastruktur. Schnelladeparks entlang der Hauptverkehrsachsen ergänzt um Ladepunkte mit geringerer Leistung bei Arbeitgebern, beim Einkaufen, auf öffentlich zugänglichen Plätzen und Straßen u.v.m.. Unabhängig von der Wohnsituation ist dies entscheidend, um ein Elektroauto zu laden. Wir begrüßen die Förderung der öffentlichen Ladinfrastruktur, bestehen aber auf einer effizienteren Gesamtplanung. Ansonsten werden Lücken und/oder übertriebene Subventionierung und fehlerhafte Konzentration weiter bestehen. Es ist ökonomisch wie energiepolitisch ineffektiv, in oder an allen Mietshäusern massiv Lademöglichkeiten errichten zu wollen - es ist ja auch nicht in/an jedem Mietsgebäude eine Zapfsäule durch öffentliche Mittel aufgestellt worden. Bei Mehrfamilienhäusern können die Ladeinfrastruktur und der Netzausbau öffentlich gefördert werden, damit die Kosten nicht auf die Mieter:innen (mit und ohne PKW) über Gebühr abgewälzt werden.

## FDP

Wir wollen die Nutzung alternativer Antriebe, auch direkt am Wohnort, alltagstauglicher machen. Dabei setzen wir insbesondere auf einen nachfrageorientierten Ausbau und wollen bürokratische Prozesse rund um Planung und Bau vereinfachen. Eine Aufweichung privater Eigentumsrechte oder eine Ausweitung der Subventionen lehnen wir dagegen ab.

## SPD

Der öffentliche Parkraum muss für die Elektromobilität bzw. die Ladeinfrastruktur ausgeweitet werden (Erläuterung der Maßnahme siehe Antwort auf Frage 2). Bundesfinanzminister Olaf Scholz hat im Juli dieses Jahres gefordert, dass mehr Mittel für den Einbau von Ladensäulen für E-Autos an Wohnhäusern bereitgestellt werden. Um 300 Millionen Euro wird das Förderprogramm aufgestockt, das Eigentümer und Mieter entlasten soll. Mit dem Programm fördert die Regierung den Einbau sogenannter Wandladestationen (Wallboxen).

**Frage 4:**

*Wie wollen Sie die Netzsicherheit des Stromnetzes sicherstellen, wenn nur einseitig auf E-Mobilität gesetzt wird und das Stromnetz schon jetzt zeitweise an der Belastungsgrenze angekommen ist?*

**AfD**

Die Belastungsobergrenze der Stromnetze wird durch erneuerbare Energien wie Solar- und Windenergie massiv nach unten verschoben, da diese hochvolatil und schwer berechenbar sind. Wer bezahlbare Netzsicherheit möchte, kommt an Kohle und Atom derzeit nicht vorbei. Wer unbezahlbare Netzsicherheit möchte redet von Batteriespeichern, Wasserstoff-Elektrolyse und Reservekraftwerken. All das ist bekannt und wird ignoriert - bis zum ersten flächendeckenden Blackout.

**Bündnis 90/Die Grünen**

Die Netzsicherheit hat höchste Priorität. Wir GRÜNE benötigen ein kluges System, dass einerseits die Versorgungssicherheit im Blick hat und andererseits die attraktive Nutzung der E-Mobilität. Dafür benötigen wir ein Zusammenspiel aus Netzausbau, Netzverstärkung, intelligenter Steuerung und flexiblen attraktiven Tarifen zum Laden der E-Autos - das ist aber handhabbar.

**CDU/CSU**

CDU und CSU wollen das Stromnetz zusätzlich über kleinere haushaltsnahe Speicher entlasten. Neben dieser dezentralen Speicherung von Strom sollen sich auch Batteriefarmen, Pump- und Wärmespeicher lohnen und nach einem mobilen Einsatz können Batteriezellen noch viele Jahre als Stromspeicher eingesetzt werden. Die Stromnetze sind unsere Lebens-adern. Wir werden sie in der kommenden Legislaturperiode schneller ausbauen. Dafür beschleunigen wir vor allem die Planungs- und Genehmigungsverfahren.

**Die Linke**

DIE LINKE setzt nicht einseitig auf E-Mobilität. Für uns hat der Ausbau des öffentlichen Verkehrs Vorrang. Grundsätzlich müssen die Stromnetze der Zukunft aber stärker dezentral und unter Zuhilfenahme aller Flexibilitätsoptionen gesteuert werden. In den Städten können das industrielle Großabnehmer sein, die ihren Stromverbrauch bis zu einem gewissen Grad an das Angebot anpassen können, das können Wärmespeicher sein oder auch die Batterien von Elektroautos, etwa wenn diese für die Ladung die ganze Nacht oder die gesamte Arbeitszeit ausnutzen. Je mehr Elektromobilität, Solaranlagen, Wärmepumpen und private Speichersysteme am Netz sind, desto größer ist auch das Potenzial, um die Netze zu entlasten. Wer seinen Stromverbrauch an das Stromangebot anpassen kann, sollte Vergünstigungen bei den Netzentgelten oder eine Vergütung dafür bekommen.

## **AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.**

### **FDP**

Wir Freie Demokraten fordern technologieoffene Gesetze und Verordnungen im Fahrzeugbau. Einseitige Subventionen und Vorgaben müssen beendet werden. Dafür werden wir die von der EU festgelegten CO2-Flottengrenzwerte und die aktuellen Subventionen im Fahrzeugbau auf den Prüfstand stellen und eine ganzheitliche Betrachtung der Fahrzeuge vornehmen. Wir wollen alternative Mobilitätskonzepte erkunden, ohne bestimmte Antriebstechnologien zu bevorzugen. Wir setzen auch beim Umwelt- und Klimaschutz auf den Entwicklergeist von Firmen und Ingenieurinnen sowie Ingenieuren. Wir wollen ihnen die Freiheit zurückgeben, die bestmöglichen Antriebe und Anwendungen zu entwickeln und zu vertreiben. Nur so lassen sich die Möglichkeiten von Wasserstoff, Batterie oder alternativen Kraftstoffen optimal nutzen.

Angesichts des steigenden Strombedarfs in Deutschland setzen wir uns aber zugleich für eine langfristig gedachte und umfassende Modernisierung der Verteilnetze ein, damit auch in Zukunft Versorgungssicherheit garantiert ist.

### **SPD**

Siehe Antwort auf Frage 2. Zudem eröffnet die Digitalisierung des Stromnetzes eine präzisere Abstimmung zwischen Produzenten und Verbrauchern von Strom in einem Bilanzkreis, ohne dass die Verfügbarkeit von Strom zu Lasten der Versorgungssicherheit oder des Komforts eingeschränkt wird.

**Frage 5:**

*Wie wollen Sie die Klimaziele in Deutschland erreichen, ohne die freie und individuelle Mobilität zu beschränken und z. B. Ladestrom per Spitzenkappung zu rationieren?*

**AfD**

Wir halten die "Klima"ziele der Bundesregierung und der europäischen Union für realitätsfremd. Die daraus resultierenden Einschränkungen werden den Menschen in Deutschland nur unzureichend kommuniziert und deshalb regt sich nur geringer Protest. Es ist unsere Aufgabe als politische Opposition eine vernünftige, realisierbare und umweltfreundliche Energieversorgung in Deutschland zu realisieren. Wir setzen hierzu auf einen Energiemix aus Kohle, Gas, Wasser und Kernenergie, der mit unsubventionierter, "erneuerbarer" Energie ergänzt werden kann. Deutschland liegt (2018) bei den Pro-Kopf CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Rang 28, weiter hinter anderen Industriestaaten. Für uns ist kein moralischer Handlungsbedarf in Deutschland erkennbar.

**Bündnis 90/Die Grünen**

Die Elektromobilität ist sehr energieeffizient gegenüber Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen, für deren Produktion ein Vielfaches des Stroms benötigt wird, der in einem E-Auto direkt genutzt werden kann. Weil E-Autos an so vielen Orten und auch daheim geladen werden können, wohingegen Verbrenner immer eine Tankstelle aufsuchen müssen, führt die E-Mobilität auch zu mehr Flexibilität und Freiheit. Dennoch ist klar, dass der Strombedarf trotz Effizienzmaßnahmen und u.a. effizienten E-Autos künftig steigen wird. Dafür wollen wir GRÜNE den Ausbau der erneuerbaren Energien massiv erhöhen, um den Bedarf durch die neuen Verbraucher mit sauberem Strom aus Erneuerbaren abdecken zu können. Denn die Klimaziele erreichen wir nur, wenn wir neben dem Energiesektor auch andere Bereiche wie Verkehr und auch Wärme klimaneutral machen.

**CDU/CSU**

CDU und CSU werden den Ausbau der Erneuerbaren Energien entscheidend voranbringen und daher deutlich schneller ausbauen, damit der stark steigende Energiebedarf gedeckt wird. Nur so wird die Energiewende in allen Bereichen gelingen, und nur so werden die Pariser Klimaziele erreicht werden. CDU und CSU setzen auf einen intelligenten und diversifizierten Energiemix, der nachhaltig und sicher ist. Dazu gehört die Energiegewinnung aus Sonne und Wind genauso wie nachhaltige Biomasse, Wasserkraft und Geothermie im ländlichen Raum. Hierbei wird die Akzeptanz der Bevölkerung ebenso entscheidend für den Aus-bau der Erneuerbaren Energien sein wie Planungssicherheit und wenig Bürokratie.

**Die Linke**

Die Klimaziele in Deutschland lassen sich mit der in der Antwort auf Frage 1 skizzierten Veränderung des Verkehrssystems erreichen, in Verbindung mit weiteren Maßnahmen

## AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

wie der Umstellung des Antriebes auf den Batteriebetrieb, angetrieben mit erneuerbar erzeugtem Strom, Tempolimits und der Reduktion des Luftverkehrs. Natürlich sind - vor allem außerhalb der Städte - noch sehr viele Menschen stark aufs Auto angewiesen. Einige Menschen dürfen oder können aber nicht selber fahren, andere sich kein eigenes Auto leisten - diese sind dort wenig mobil, das wollen wir ändern. Wenn es die in der Antwort auf Frage 1 skizzierte Grundversorgung zuverlässig gibt, werden viele aus dem eigenen Auto umsteigen. Eine Beschränkung des Auto-Verkehrs wollen wir nur in den dicht besiedelten Städten, weil Autos dort zu viel Platz einnehmen. Wir wollen Platz schaffen für die individuelle Mobilität mit Rad und zu Fuß und streben deswegen weitgehend autofreie Innenstädte an.

### FDP

Wir Freie Demokraten wollen den EU-Emissionshandel (EU-ETS) schnellstmöglich auf alle Sektoren – damit auch den Verkehrssektor – und geographisch ausweiten. Die Politik gibt vor, wieviel CO<sub>2</sub> im Jahr ausgestoßen werden darf. Für den Ausstoß müssen Zertifikate erworben werden, die von Jahr zu Jahr weniger und damit teurer werden. Wer hingegen besonders viel CO<sub>2</sub> spart, muss weniger Zertifikate kaufen und spart Geld und wer CO<sub>2</sub> speichert, muss dafür Geld erhalten. So schaffen wir Anreize für Investitionen in klimafreundliche Technologien.

### SPD

Eine freie und individuelle Mobilität muss nicht die Fokussierung auf das eigene Auto bedeuten. Auch Elektroautos können durch Staus die Weiterfahrt verzögern. Wir setzen auf eine Kombination von eigenem E-Auto, Carsharing, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Fahrrad. Öffentlicher Nahverkehr und Fahrrad müssen komfortabel kombinierbar sein, wir wollen den Umweltverbund insbesondere in den Städten und im Pendlerverkehr stärken.

**Frage 6:**

*Welche konkreten Maßnahmen wollen Sie ergreifen, damit auch die Mobilität der Mitglieder von Regierung, Ministerien und Parlament zur Erreichung der Klimaziele beitragen? Was bedeutet das für den Bundeshaushalt?*

**AfD**

Das Erreichen eines unsinnigen Zieles wird auch durch vernünftige Maßnahmen nicht legitimiert. Wir würden den Bundeshaushalt, und letztendlich den Steuerzahler, mit solchen Maßnahmen nicht belasten.

**Bündnis 90/Die Grünen**

Wir GRÜNE wollen Dienstreisen weitest möglich auf die Schiene verlagern und die dafür nötigen Vorgaben anpassen. Kurzstrecken-Pendelverkehre wollen wir, sofern möglich, auf das Fahrrad verlagern und das Mobilitätsmanagement innerhalb der Bundesverwaltung vermehrt an Gesundheitsaspekten ausrichten. Dienstwagen müssen effizient und abgasfrei werden. Die Corona-Zeit hat gezeigt, dass es leicht ist, Meetings vermehrt über Videochat-Tools abzuhalten und auf diese Weise Reiseaufwand, Zeit und Kosten zu sparen.

**CDU/CSU**

Neben der Etablierung von Erneuerbaren Energien in Gebäuden wollen wir die Flotte sowie Regierungsflüge des Bundes über Elektroantriebe oder über synthetische Kraftstoffe dekarbonisieren.

**Die Linke**

Die öffentliche Hand muss selbstverständlich eine Vorreiterrolle einnehmen. Sie sollte bis 2030 ihren (zivilen) Fuhrpark vollständig auf batterieelektrischen Antrieb umstellen, dies gilt in besonderem Maße für Bundesregierung und Bundestag. Durch eine Vorreiterrolle der öffentlichen Hand kann der Absatz angekurbelt und dadurch Skaleneffekte schneller realisiert werden. Wir gehen davon aus, dass spätestens Mitte dieses Jahrzehnts Elektroautos in Punkto Kosten und Reichweite mit Verbrennern gleichauf liegen werden und danach sogar günstiger werden. Deswegen gehen wir insgesamt nicht von höheren Kosten aus.

**FDP**

Wir setzen uns für eine möglichst sparsame und nachhaltige Mobilität ein. Das gilt auch für die Mitglieder beziehungsweise Mitarbeiter von Regierung, Parlamenten und Ministerien. Dazu gehört beispielsweise auch die Nutzung von Videokonferenzen. Zudem kann unser Konzept zur Ausweitung des Emissionshandels für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr insgesamt sorgen.

# AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

## **SPD**

Die Frage betrifft den unmittelbaren Verfügungs- und Kompetenzbereich der Bundesregierung. Die Frage ist daher dorthin zu richten.

**Frage 7:**

*Wie positionieren Sie sich zu einem Aus von Verbrennungsmotoren auch vor dem Hintergrund, dass ausschließlich Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben in den Flutgebieten für die Aufräumarbeiten zum Einsatz kommen?*

**AfD**

Wir sind gegen das Aus von Verbrennungsmotoren und folgerichtig hat man während der Flutkatastrophe gesehen, dass Verbrennungsmotoren im Alltag fernab der hippen und schicken Großstadtviertel nicht zu ersetzen sind. Unser Kompromissvorschlag aus CO2-Reduktion und dem Erhalt der deutschen Spitzentechnologie lautet: Wettbewerbsgleichheit mit E-Mobilität und Wasserstoff für synthetische Kraftstoffe.

**Bündnis 90/Die Grünen**

Wir GRÜNE wollen, dass in Deutschland ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden. Auch bei Lkw und Bussen wollen wir die Anteile alternativer Antriebe schrittweise steigern. Für Spezialfahrzeuge wie Bagger und Räumfahrzeuge gibt es kein solches Verbrenner-Ausstiegsdatum. Denkbar ist, dass bei solchen Sonderfahrzeugen auch weiterhin flüssige Kraftstoffe in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Dabei wird es sich allerdings zunehmend um synthetische Flüssigkraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien handeln und nicht länger um fossile Flüssigkraftstoffe. Niemand muss deshalb befürchten, dass Aufräumarbeiten aufgrund der Antriebswende nicht länger stattfinden können, Fahrzeuge und Kraftstoffe werden zur Verfügung stehen.

**CDU/CSU**

CDU und CSU setzen auf innovative, moderne Verkehrssteuerung. Ein nationales Verbrennerverbot sehen wir kritisch. Die EU hat dies in ihren Plänen zur Erreichung der Fit for 55-Richtlinie zur Diskussion gestellt und wir werden hier sicherstellen, dass weiterhin die Technologieoffenheit bei den Antrieben gesichert ist. Ein Dieselfahrverbot lehnen CDU und CSU übrigens ab.

**Die Linke**

DIE LINKE fordert, dass spätestens ab 2030 keine PKW mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen oder exportiert werden dürfen. Da bislang so gut wie keine batteriegetriebenen Rettungs- oder Räumfahrzeuge sowie Schwerlastwagen zur Verfügung stehen, kann man aus dem Einsatz in den Flutgebieten wenig Rückschlüsse ziehen. Der Anteil von Fahrzeugen mit Batterieantrieb ist noch gering, steigt aber rasant an, ebenso wie die Zahl der Modelle. Wenn es sich erweisen sollte, dass es nicht sinnvoll ist, Spezialfahrzeuge des Katastrophenschutzes mit Batterieantrieb auszustatten, könnten diese Spezialfahrzeuge weiterhin mit einem Verbrennungsmotor, der mit synthetischen Kraftstoffen betankt wird, angetrieben werden. Eine konkrete Aussage bzw. Prognose darüber halten wir zum jetzigen Zeitpunkt, wo sich der Batterieantrieb und auch die Reichweite der Fahrzeuge rasant entwickeln, für verfrüht.

# AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

## FDP

Wir Freie Demokraten setzen bei der Mobilität auf Innovationen, Vernunft und Freiheit statt auf Verbote. Durch die von uns geforderte Ausweitung des CO<sub>2</sub>-Emissionshandels werden sich umwelt- und klimafreundliche Motoren und alternative Kraftstoffe durchsetzen, weil sie gegenüber emissionsstarken Produkten günstiger werden. Ein pauschales Verbot von Verbrennungsmotoren sehen wir kritisch. Stattdessen wollen wir mehr alternative Kraftstoffe. Die Zertifizierung muss vereinfacht werden. Deutschland kann die vereinbarten Klimaziele bis 2030 nur erreichen, wenn auch Kraftstoffe ihren Beitrag leisten. Klimafreundliche synthetische Kraftstoffe sind eine bereits heute verfügbare Alternative für alle Verkehrsarten, die ohne technische Umrüstung in herkömmlichen Verbrennungsmotoren verwendet werden können.

## SPD

Im Pkw-Bereich wird es sicherlich in den nächsten Jahren zu einem Auslaufen der Verbrennerproduktion kommen. Dafür sorgen zum einen immer strengere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte der EU, aber auch der absehbar weiter steigende CO<sub>2</sub>-Preis, der das Tanken teurer und den Verbrenner weniger attraktiv machen wird. Zum anderen wird dieser Schritt angetrieben von der internationalen Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt – immer mehr Länder planen, spätestens ab dem Jahr 2030 keine Verbrenner mehr neu zuzulassen, immer mehr Autobauer steigen aus der Verbrennerproduktion aus. Auch viele deutsche Automobilkonzerne haben bereits angekündigt, ihre Produktpalette in den nächsten Jahren deutlich umzustellen.

Was den Bereich der Einsatzfahrzeuge angeht, stellt sich die Situation derzeit anders dar. Einige Feuerwehren erproben bereits den Einstieg in die Elektromobilität. Für die schweren Einsatzfahrzeuge z.B. des THW hat der Markt allerdings noch keine Alternative zum Verbrenner entwickelt.

## **Frage 8:**

*Welche Ideen und Konzepte enthält Ihr Wahlprogramm, um die Arbeitsplätze in der Automobilbranche (Herstellung, Zulieferer, Handel und Service) in Deutschland zu sichern und zukunftssicher zu machen? Wie wollen sie seitens des Bundes Rahmenbedingungen dafür anpassen? Oder planen Sie auch in diesem Bereich einen Strukturwandel einzuleiten?*

## **AfD**

Als Politiker haben wir nicht die Berechtigung willkürlich "Strukturwandel" einzuleiten. Strukturwandel kommen aus technologischem Fortschritt beziehungsweise aus der Veränderung der Nachfrage selbst. Als Politik können wir Prozesse nur begleiten und nicht selber befeuern.

Die Arbeitsplätze in der Automobilbranche werden durch das Vermeiden von Subventionen für E-Fahrzeugen und das Verhindern von Zulassungsverboten für Verbrennungsmotoren automatisch geschützt.

## **Bündnis 90/Die Grünen**

Der Strukturwandel findet längst in der Automobilindustrie statt, viele Hersteller stellen sich auf die Antriebswende, den Ausstieg auf den Verbrenner, die Digitalisierung und die Ausweitung auf sog. Systemdienstleistungen ein. Wir GRÜNE unterstützen den Umbau der Automobilindustrie aktiv, fördern den Absatz von E-Autos sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur und unterstützen Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen. Unser Ziel ist es, Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten.

## **CDU/CSU**

Unsere Automobilindustrie ist weltweit führend, auch bei der Erforschung und Entwicklung innovativer Technologien, um ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Mobilitätsangebote zu entwickeln. CDU und CSU wollen, dass in Deutschland weiterhin die besten Autos der Welt produziert werden – und zwar mit allen Antriebsformen. Wir stehen vor einem Modernisierungsjahrzehnt für die Automobilindustrie. Immer mehr deutsche Automobilhersteller kündigen an, aus der Herstellung von Verbrennermotoren auszusteigen. Wir werden den Umstieg in emissionsfreie Mobilität für alle attraktiv gestalten und dazu einen Fahrplan vorlegen. Damit sorgen wir dafür, dass alle Interessen berücksichtigt werden – von Verbraucherinnen und Verbrauchern, Unternehmen inklusive der Zuliefererindustrie, von Beschäftigten und im Sinne eines nachhaltigen Einsatzes von Rohstoffen und Ressourcen.

## **Die Linke**

Der Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor bis spätestens 2030 ist nicht nur klimapolitisch alternativlos, sondern schafft Planungssicherheit für die Beschäftigten und für Investitionen in die Zukunft. Der sozialökologische Umbau bietet einen Ausweg aus der Krise der Autoindustrie, der den Belegschaften mehr nutzt als die Politik der Bundesregierung, die die großen Autokonzerne stärkt, am Individualverkehr festhält und

## AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

nur den Antrieb wechseln will. Durch Investitionen des Bundes in Bahninfrastruktur und öffentlichen Personennahverkehr können über 200 000 gut bezahlte Industriearbeitsplätze geschaffen werden. Vorrang hat die Produktion von Fahrzeugen für kollektive Mobilitätskonzepte wie E-Busse, Züge und Straßenbahnen. Wir wollen einen öffentlichen Transformationsfonds für die Industrie über 20 Milliarden Euro pro Jahr, der klimagerechte Arbeitsplätze für die Zukunft sichert und ein ökologisches Umsteuern fördert, insbesondere für die kleinteilige, mittelständische Zulieferindustrie. Öffentliche Gelder für Unternehmen (sowohl Hilfszahlungen als auch verdeckte Subventionen) soll es nur im Gegenzug für langfristige Beschäftigungsgarantien und verbindliche Investitionspläne geben, um den notwendigen ökologischen Umbau voranzubringen, Planungssicherheit zu schaffen und die Einkommen der Beschäftigten zu garantieren. Die Belegschaften müssen bei Entscheidungen über Zukunftsinvestitionen mitbestimmen und die Betriebsräte ein echtes Mitbestimmungsrecht in wirtschaftlichen Fragen bekommen.

### FDP

Wir Freie Demokraten fordern technologieoffene Gesetze und Verordnungen im Fahrzeugbau. Einseitige Subventionen und Vorgaben müssen beendet werden. Dafür werden wir die von der EU festgelegten CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte und die aktuellen Subventionen im Fahrzeugbau auf den Prüfstand stellen und eine ganzheitliche Betrachtung der Fahrzeuge vornehmen. Wir wollen alternative Mobilitätskonzepte erkunden, ohne bestimmte Antriebstechnologien zu bevorzugen. Wir setzen auch beim Umwelt- und Klimaschutz auf den Entwicklergeist von Unternehmen und Ingenieuren. Damit wollen wir ihnen die Freiheit zurückgeben, die bestmöglichen Antriebe und Anwendungen zu entwickeln und zu vertreiben. Nur so lassen sich die Möglichkeiten von Wasserstoff, Batterie oder alternativen Kraftstoffen optimal nutzen. Der Fahrzeugbau als deutsche Schlüsselindustrie braucht Planungssicherheit und Technologieoffenheit.

### SPD

Auf Initiative der SPD wurden in den letzten zwei Jahren in engem Schulterschluss mit den Betriebsräten der Hersteller sowie den Gewerkschaften mehrere Pakete geschnürt, die den Strukturwandel in der Automobilindustrie unterstützen sollen und die OEMs einschließlich der Zulieferer in der Transformation international wettbewerbsfähig halten. Unter anderem wurde ein „Zukunftsfonds Automobilindustrie“ beschlossen (1 Milliarde €), der einen strategischen strukturpolitischen Orientierungsrahmen für den Standort Deutschland erarbeiten sowie regionale Transformationsstrategien unterstützen soll. Der Fonds ergänzt das Konjunkturpaket, mit dem unter anderem die Kaufförderung von E-Fahrzeugen beschlossen wurde. Diese Förderung wurde bis 2025 verlängert. Darüber hinaus wurde mit dem Konjunkturpaket ein Förderprogramm „Zukunftsinvestitionen in die Fahrzeugbranche“ in Höhe von 2 Mrd. € beschlossen; insbesondere kleine und mittlere Unternehmen sollen bei der Umstellung ihrer Produktionsprozesse und F&E bei Zukunftstechnologien unterstützt werden. Im Rahmen von Innovationsclustern können Unternehmen Ressourcen bündeln, Wissen austauschen und Reallabore aufbauen. In dem Rahmen unterstützen wir auch die Erarbeitung regionaler Transformationsstrategien (200 Millionen €). Und im Bereich der Beschäftigungspolitik wurde das Bundesprogramm „Aufbau von Weiterbildungsverbänden“ ausgebaut und ein neues Bundesprogramm regionale 'Qualifizierungscluster' gestartet. Diese Aktivitäten werden wir in der kommenden Legislaturperiode weiter eng begleiten und wo nötig nachsteuern. Für die

## AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

Fälle, in denen betriebliche Umstrukturierungen oder Betriebsschließungen unvermeidlich sind, wollen wir ein Transformations-Kurzarbeitergeld einführen und den Beschäftigentransfer stärker fördern.

Wichtig ist, dass es beim Ausbau der Ladesäulen und der Erneuerbaren Energien vorangeht und dass es mit der Abschaffung der EEG-Umlage auch zu einer Kostentlastung kommt. Neben den direkt auf die Automobilindustrie zielenden Hilfen haben wir insgesamt mehr als 8 Milliarden Euro für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft bereitgestellt. Wir wollen über die Nationale Wasserstoffstrategie hinaus höhere Ambitionen für grünen Wasserstoff als Grundvoraussetzung für grünen Stahl und eine insbesondere im Schwerlastverkehr klimaneutrale Mobilität. Die große Chance für die Autoindustrie liegt neben den Antrieben in der Digitalisierung. Mit dem Gesetz für autonomes Fahren haben wir eine Grundlage gelegt für wichtige technologische Möglichkeiten in der Praxis. Das müssen wir insbesondere auf den Umgang mit Daten in der nächsten Wahlperiode gemeinsam mit den OEMs weiter eng begleiten.

**Frage 9:**

*Wie stehen Sie zur Verwendung von E-Fuels zur Sicherung der individuellen Mobilität auch im Hinblick auf ein schnelles Erreichen der Klimaziele?*

**AfD**

Um die europäischen Ziele und Vorgaben zu erreichen, die wir zwar ablehnen, aber derzeit nicht ändern können, sprechen wir uns für Förderung und Einsatz von E-Fuels für herkömmliche Verbrennungsmotoren aus. In den letzten vier Jahren im Bundestag hat die AfD dazu eine Reihe an Anträgen gestellt. Derzeit fehlt es in Deutschland noch an der politischen Bereitschaft, während andere Länder uns schon weiter voraus sind. Als Land mit einer hohen Dichte an Herstellern und Zulieferern für konventionelle Motoren können wir uns eine solche Schlafwagenpolitik der Bundesregierung nicht weiter leisten.

**Bündnis 90/Die Grünen**

KEINE ANTWORT

**CDU/CSU**

CDU und CSU setzen sowohl auf die Elektromobilität als auch auf synthetische Kraftstoffe im Straßenverkehr und wollen sie – wie auch Wasserstoff – perspektivisch auch im Schwer-lastverkehr einsetzen. Nutzfahrzeuge und schwere LKW könnten andere Antriebstechnologien erfordern. Hier müssen wir technologieoffen bleiben. Ein zusätzlicher Baustein soll die Verlängerung des Flottenerneuerungsprogramms für LKW sein.

**Die Linke**

Synthetische Kraftstoffe halten wir für Pkw, ebenso wie die Brennstoffzelle, für ungeeignet. Die Brennstoffzelle und synthetische Kraftstoffe sind um den Faktor 2-4 bzw. 5 weniger energieeffizient im Vergleich zum Elektroantrieb und sollten deswegen nur dort eingesetzt werden, wo es keine Alternativen gibt, insbesondere im Luft- und Schiffsverkehr. Zudem stellen Automobil- und Energiekonzerne bislang weder Syn Fuels noch entsprechende Antriebe - wir gehen davon aus, dass wie bei E 10 die Motoren angepasst werden müssen - massenwirksam her. Es wird auf absehbare Zeit nicht genügend erneuerbar erzeugten Strom geben, um ausreichende Mengen synthetischer Kraftstoffe herstellen zu können. Zudem werden diese Kraftstoffe deutlich teurer bleiben.

**FDP**

Klimafreundliche synthetische Kraftstoffe sind eine bereits heute verfügbare Alternative für viele Verkehrsmittel, da sie ohne technische Umrüstung in herkömmlichen Verbrennungsmotoren verwendet werden können. Statt auf die einseitige Subventionierung der Elektromobilität setzen wir daher auch im Straßenverkehr auf Technologieoffenheit und Innovation. Gerade für die Bestandsflotte bieten hier

## **AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.**

synthetische Kraftstoffe eine große Chance für nachhaltige Mobilität, die durch einen raschen Markthochlauf vorangetrieben werden müssen.

**SPD**

KEINE ANTWORT

**Frage 10:**

*Wie stehen Sie zu einem generellen Tempolimit? Welche Geschwindigkeiten planen Sie für die verschiedenen Straßentypen und wie begründen Sie diese Geschwindigkeiten im Nutzen für die Mobilität und das Klima?*

**AfD**

Wir sind gegen ein generelles Tempolimit und sehen dazu auch keinen Beitrag zum Klimaschutz. Die derzeitigen Vorgaben erachten wir als richtig.

**Bündnis 90/Die Grünen**

KEINE ANTWORT

**CDU/CSU**

CDU und CSU lehnen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ab. Stattdessen setzen wir auf innovative, moderne Verkehrssteuerung.

**Die Linke**

Jede\*r Verkehrstote ist eine\*r zu viel. Tempolimits retten Menschenleben und nutzen dem Klima - und sind sehr kostengünstig. Zudem ermöglichen sie ein stress- und angstfreieres Fahren. Auf Autobahnen wollen wir ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern einführen. Die Wirksamkeit halten wir für völlig unstrittig, wie die Einführung von Tempo 130 auf einem Abschnitt der A 24 zeigt. Dies führte zu einer deutlichen Reduzierung der Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten -die Verletzenzahl wurde annähernd halbiert. Auf Landstraßen wollen wir eine Begrenzung auf 80 Stundenkilometer, wie dies auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag empfiehlt. Innerorts wollen wir Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit - Ausnahmen für Hauptstraßen sind möglich -, um die Städte lebenswerter und den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer zu machen. Dies würde auch Staus reduzieren, und durch den homogeneren Verkehrsfluss Abgas-Emissionen und Lärmbelastung senken - und nebenbei den Schilderwald reduzieren.

**FDP**

Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen führt weder zu deutlich mehr Klimaschutz noch zu mehr Verkehrssicherheit. Mithilfe des EU-weiten Emissionshandels sowie innovativer Technologien wie CO2-freier Kraftstoffe können wir dagegen die ambitionierten Ziele des Paris Klimaschutzabkommens erreichen. Fakt ist auch, dass Autobahnen die mit Abstand sichersten Straßen in Deutschland sind. Bereits heute gilt Richtgeschwindigkeit 130 km/h. Wir wollen daher flexibel agieren und anstelle fixer Tempolimits dynamische und intelligente Verkehrssysteme einsetzen. Diese können sich nach Gefahren wie Nässe oder Verkehrsaufkommen richten und lokal Geschwindigkeiten senken.

# AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

**SPD**

KEINE ANTWORT

**Frage 11:**

*Welche Bedeutung messen Sie dem Schutz von Oldtimern als technischem Kulturgut angesichts der aktuellen Klimadiskussion zu?*

**AfD**

Der Schutz von Oldtimern als Kulturgut erachten wir als wichtig. Eventuelle Schadstoffbelastungen sehen wir angesichts einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von 1.500 km als vernachlässigbar an.

**Bündnis 90/Die Grünen**

KEINE ANTWORT

**CDU/CSU**

CDU und CSU setzen sich weiterhin für den uneingeschränkten Erhalt der Erfolgsgeschichte H-Kennzeichen ein. Historische Automobile, Motorräder und Nutzfahrzeuge genießen in der Gesellschaft ein hohes Ansehen und sind in unserer gesellschaftlichen Identität tief verwurzelt. Über die vielen Vereine, Verbände, Werkstätten, Museen und Fachmessen gewinnen sie zudem stetig an wirtschaftlicher Bedeutung. Die Ausnahmeregelung für Fahrzeugen mit H- oder 07er-Kennzeichen von Fahrverboten in Umweltzonen haben sich bewährt. Die Gründe für die Ausnahme bestehen uneingeschränkt weiterhin. CDU und CSU setzen sich dafür ein, dass historische Fahrzeuge weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen können. Die Sonderregelung soll beibehalten werden.

**Die Linke**

Oldtimer können und sollen selbstverständlich erhalten werden und sie dürfen auch weiterhin fahren. Ist eine Umrüstung auf einen Elektroantrieb nicht möglich oder nicht gewollt, können sie mit - allerdings deutlich teureren - synthetischen Kraftstoffen klimaneutral betankt werden, wobei hierfür evtl. Anpassungen der Motoren oder spezielle Kraftstoffe erforderlich sind (s. Antwort auf Frage 9).

**FDP**

Oldtimer sind als herausragende technische Entwicklungen der letzten 130 Jahre Teil des materiellen Kulturguts. Gerade für die Autonation Deutschland stellen sie einen wirtschaftlichen und kulturellen Faktor dar, der weit über den reinen Gebrauchswert hinausgeht. Aufgrund der geringen Laufleistung, meist beschränkter Nutzungsräume und der langfristigen Weiternutzung bestehender Fahrzeuge wäre ein Aussperren solcher Fahrzeuge unverhältnismäßig. Pauschale Anti-Oldtimer-Maßnahmen lehnen wir daher ab. Vielmehr wollen wir die bestehenden Ausnahmeregelungen für Oldtimer in Form des H-Kennzeichens und roter 07-Nummern erhalten und Bürokratie abbauen.

# AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

**SPD**

KEINE ANTWORT

**Frage 12:**

*Wie stehen Sie zu der Forderung, den Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht nur unter den Aspekten der Klima- und Infrastruktursicherheit erneut zu prüfen, sondern auch im Hinblick auf die Eignung für außergewöhnliche Naturereignisse nochmals zu bewerten?*

**AfD**

Außergewöhnliche Naturereignisse sind, wie der Name verrät, außergewöhnlich. Leider, und so viel Ehrlichkeit gehört dazu, ist die willkürliche Gewalt der Natur manchmal stärker als unsere besten Bauten. Wichtig ist, dass wir unsere Infrastruktur kontinuierlich verbessern und an die neuesten wissenschaftlichen Standards anpassen. Dazu gehört auch die regelmäßige Instandsetzung von Brücken und Straßen. Geld, das übrigens Grüne und Linke lieber für neue Schienenprojekte ausgeben möchten.

**Bündnis 90/Die Grünen**

KEINE ANTWORT

**CDU/CSU**

CDU und CSU setzen auf die beste Infrastruktur für unser Land. Wir werden unser Verkehrs-netz mit Schienen, Straßen und Wasserstraßen in Stand halten und weiter zukunftsfest machen. Dafür werden wir die von uns erreichten Rekordinvestitionen auf hohem Niveau verlängern. Zudem werden wir mit dem von uns vorgesehenen Klimaanpassungsgesetz auch die Resilienz unseres Straßennetzes mit berücksichtigen.

**Die Linke**

Klar ist, dass wir unsere Infrastrukturen an den - leider - bereits einsetzenden Klimawandel anpassen müssen. Auch die Verkehrswege müssen besser auf die voraussichtlich zunehmenden Wetterextreme vorbereiten sein. Dies gilt insbesondere für neu geplante oder in Bau befindliche Verkehrswege. Hierbei ist darauf zu achten, dass sie nicht in überschwemmungsgefährdeten Gebieten gebaut werden. Wir halten es aber auch grundsätzlich für erforderlich, den Bundesverkehrswegeplan grundlegend zu überarbeiten. Er muss die Voraussetzungen für eine Verlagerung von Verkehren weg von der Straße hin zu Schiene bzw. öffentlichem Personenverkehr insgesamt und der Schifffahrt ermöglichen - mit anderen Worten: weniger Straßenbau, mehr Schiene und Wasserwege. Bereits das derzeitige Niveau des Straßenverkehrs ist auch mit einem Antriebswechsel nicht klimaneutral darstellbar.

**FDP**

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde 2016 mit den Zielen der Engpassbeseitigung, Stärkung der verkehrlichen Hauptachsen und einem Schwerpunkt auf den Erhalt der Infrastruktur beschlossen. Die Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen wurden vor diesem

## AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

Hintergrund fachlich und parlamentarisch geprüft und für wichtig befunden. In Deutschland sind viele Bauprojekte aufgrund bürokratischer Planungs- und Genehmigungsverfahren enorm zeitaufwendig. Statt durch eine erneute Prüfung noch weiter zu verlangsamen fordern wir eine Planungsbeschleunigung 2.0 damit unsere Infrastruktur fit für das 21. Jahrhundert wird. Dafür wollen wir durch Digitalisierung und Bürokratieabbau beschleunigen. Etwa indem unnötige Doppelprüfungen bei den Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren abgeschafft oder in Zukunft erleichterte Verfahren für Ersatzneubauten möglich werden. Zudem setzen wir uns für eine Verstetigung des Investitionshochlaufs ein, um Projekte weiter zielgerichtet vorantreiben zu können.

Wir wollen aber unabhängig vom Bundesverkehrswegeplan die Verkehrsinfrastruktur und Städtebauplanung insgesamt klimafester zu machen. Straßen sollten nach unserer Überzeugung zukünftig in die Stadtplanung so mit eingeplant werden, dass sie auch der gezielten Ableitung von größeren Mengen an Regenwasser dienen können. Dies müssen insbesondere Kommunen in gefährdeten Gebieten schon in den Stadtentwicklungsplänen berücksichtigen. Auch der Einbau von Regen- und Abwasserleitungen entlang der Straßen ist in diesen Fällen zu prüfen. Neben der Vereinfachung und Zusammenfassung der Struktur der Förderprogramme von Bund, Ländern und EU ist nach unserer Überzeugung auch die Einrichtung eines von Bund und Ländern finanzierten Fonds zur Finanzierung von Mehrkosten von investiven Maßnahmen für den Hochwasserschutz bei Infrastrukturbauten zu prüfen. Neben einer Zweckbindung an infrastrukturelle Hochwasserschutzmaßnahmen müssen die Mittel eines solchen Hochwasser-Resilienz-Fonds prioritär den von Hochwasserkatastrophen besonders bedrohten Kommunen zufließen. Der Bund hätte damit eine Möglichkeit, infrastrukturelle Maßnahmen im Zuge des Verkehrswegebbaus für den Hochwasserschutz in den Kommunen gezielt zu unterstützen.

**SPD**

KEINE ANTWORT

**Frage 13:**

*Wie bewerten Sie es, dass einige Interessengruppen mit zum Teil militanten Aktionen gegen Straßenbauprojekte und Automessen vorgehen?*

**AfD**

Diese Entwicklung, angestachelt von grünen und linken Parteien in Deutschland, sehen wir mehr als kritisch. Jedoch wird linke Gewalt in Deutschland stiefmütterlich behandelt und solche Straftäter werden wohlwollend als "Aktivisten" tituliert. Polizei und Gerichte müssen hier jedoch stärker durchgreifen, da mitunter das Leben von Unbeteiligten in Gefahr ist. Wir erinnern uns an das Abseilen von "Aktivisten" auf Autobahnen, das zu schlimmen Unfällen hätte führen können.

**Bündnis 90/Die Grünen**

KEINE ANTWORT

**CDU/CSU**

CDU und CSU betrachten diese Entwicklung mit zunehmender Sorge. Wir werden daher eine neue Beteiligungskultur schaffen, die mehr Transparenz in die Planung großer Bauprojekte bringt und alle Akteure früh einbindet. Aktionen, die mit Gewalt und Zerstörung gegen Menschen und Institutionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs vorgehen, verurteilen wir.

**Die Linke**

Autobahnbaubau und Automessen stoßen angesichts von Verkehrschaos und Klimakrise auf immer mehr Unverständnis in vielen Teilen der Bevölkerung. Friedliche Protestaktionen, auch mit den Mitteln des zivilen Ungehorsams - sei es gegen die IAA, Waldbesetzungen oder einen Parteitag der LINKEN – sind ein legitimes demokratisches Ausdrucksmittel. Auch Mitglieder der LINKEN haben sich an Protesten gegen den Bau von Autobahnen und gegen die IAA 2019 in Frankfurt a.M. beteiligt und diese demokratischen Stimmen dabei unterstützt, Gehör zu finden. Protestaktionen, bei denen willentlich Menschen gefährdet werden, lehnen wir ab, sind uns aber auch nicht bekannt.

**FDP**

Politischer Diskurs und Kompromissfähigkeit sind Ausdruck einer demokratischen Gesellschaft. Und Klimaschutz ist eine der wichtigsten Herausforderungen unserer Zeit. Er ist allerdings keine Entschuldigung für rechtswidriges Handeln. Militante Aktionen wie beispielsweise das gewaltsame Sabotieren von gerichtlich bestätigten und von breiten demokratischen Mehrheiten gestützten Bauvorhaben lehnen wir konsequent ab und müssen mit allen Mitteln des Rechtsstaats verfolgt werden.

# AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

**SPD**

KEINE ANTWORT