

# Standpunkte und Initiativen des Arbeitskreises Verkehr

der AfD-Bundestagsfraktion  
in der 20. Wahlperiode



Bildquelle: IMAGO / Harry Koerber



**Alternative**  
für  
**Deutschland**

FRAKTION IM DEUTSCHEN BUNDESTAG

# Inhalt

Vorwort	3
Der Arbeitskreis Verkehr und seine Mitglieder	4
Verkehrsprognose/Modal-Split	6
Unsere Straßen: Die gezielte Bekämpfung des privaten Autos muss ein Ende haben	8
Unsere Bahn: Spielball politischer Illusionen	10
Unser öffentlicher Personennahverkehr: Nur mit Sicherheit, Sauberkeit und verlässlichen Verbindungen kann der ÖPNV gegenüber dem Auto punkten	12
Unsere Luftfahrt: Damit Fliegen bezahlbar bleibt	14
Unsere Schifffahrt: Unter deutscher Flagge	16
Unsere Infrastruktur: Deutschland kann es sich nicht leisten, mehrere Jahre für den Bau oder die Sanierung einer Autobahnbrücke zu benötigen	18
Unsere verkehrspolitischen Ziele	20
Unsere parlamentarische Sitzungswoche	22



**»Verkehrswende« –  
Hinter dieser eher harmlos  
anmutenden Bezeichnung  
steckt die Absicht, den  
Individualverkehr abzuschaffen.**

# Vorwort

Nach der Bundestagswahl im Jahr 2021 zog die Fraktion der Alternative für Deutschland zum zweiten Mal in den Deutschen Bundestag ein. Nach vier Jahren harter Oppositionsarbeit in der 19. Wahlperiode und in der ersten »Halbzeit« der 20. Wahlperiode im Bundestag und im Verkehrsausschuss ziehen wir eine Zwischenbilanz:

Die Verkehrspolitik entscheidet darüber, ob und wie wir uns selbst oder auch Güter unkompliziert und zu akzeptablen Kosten von einem Ort zum anderen bewegen können. Dieses Grundprinzip ist für uns ein entscheidender Baustein der Bewegungsfreiheit. Wer diese Freiheit aus politischen Erwägungen einschränkt, bezweckt eine andersartige, unfreie Gesellschaft zu begründen. Genau das zeichnet sich zurzeit bei unseren politischen Gegenspielern, der Linkspartei und den Grünen, ab: Sie versuchen, mittels Umerziehung eine Gesellschaft mit minimaler Bewegungsfreiheit zu gestalten. Dieses Projekt nennen sie »Verkehrswende«. Hinter dieser eher harmlos anmutenden Bezeichnung steckt jedoch letztlich die Absicht, den Individualverkehr – und damit das bezahlbare Auto im Privatbesitz – abzuschaffen.

Fragt man die Menschen in unserem Land nach ihrem Willen und berücksichtigt man relevante technische und gesellschaftliche Entwicklungen, stellt sich heraus: Es wird keine Verkehrswende geben. So lautet zumindest das Ergebnis der aktuellen Verkehrsprognose für das Jahr 2051, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr herausgegeben wird. Laut dieser Prognose wird sich das Nutzungsverhalten nicht ändern. Im Gegenteil: Das Verkehrsvolumen wird unweigerlich zunehmen. In den kommenden drei Dekaden wird ein erhöhtes Verkehrsvolumen von 13 Prozent mehr Personenkilometer und 46 Prozent mehr Tonnenkilometer erwartet. Selbst wenn im Personenverkehr eine Verlagerung vom Straßenverkehr auf den Zugverkehr gelingen sollte, wird im Güterverkehr der Lastwagenverkehr mit voraussichtlich 54 Prozent stärker anwachsen als der Schienenverkehr mit 33 Prozent.

Aus dieser absehbaren Entwicklung heraus leiten wir eine dringend notwendige Offensive ab – für die Sanierung und den Neubau unserer Infrastruktur. Wir wollen dem Willen der deutschen Bürger, unter Maßgabe der technisch-gesellschaftlichen Entwicklung, den Weg ebnen. Die Verkehrspolitik soll nach Auffassung der AfD-Fraktion die Freiheit und den Wohlstand unserer Bürger vergrößern; und das bei vertretbaren Umweltbelastungen. In diesem Punkt unterscheidet sich unsere Politik grundsätzlich von der Verkehrspolitik aller anderen Fraktionen.

Die vorliegende Broschüre soll Ihnen einen kleinen Einblick in die Arbeit des Arbeitskreises Verkehr der AfD-Bundestagsfraktion geben. Wir wünschen Ihnen neue verkehrspolitische Erkenntnisse und Freude bei der Lektüre.

**Dr. Dirk Spaniel** MdB  
Verkehrspolitischer Sprecher und  
Arbeitskreisvorsitzender

**Wolfgang Wiehle** MdB  
Stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher

# Der Arbeitskreis Verkehr und seine Mitglieder



## Dr. Dirk Spaniel MdB

- ▶ Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Klimaschutz und Energie
- ▶ Obmann im Verkehrsausschuss
- ▶ Leiter des Arbeitskreises Verkehr
- ▶ Verkehrspolitischer Sprecher
- ▶ Berichterstatter für Straßenverkehr

Mitglied im Bundestag seit der 19. Legislaturperiode



## Wolfgang Wiehle MdB

- ▶ Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Ordentliches Mitglied im Haushaltsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Petitionsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Digitales
- ▶ Stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher
- ▶ Stellvertretender Leiter des Arbeitskreises Verkehr
- ▶ Berichterstatter für Schienenverkehr

Mitglied im Bundestag seit der 19. Legislaturperiode



## Dirk Brandes MdB

- ▶ Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Ordentliches Mitglied im Petitionsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Klimaschutz und Energie
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Haushaltsausschuss
- ▶ Obmann im Petitionsausschuss
- ▶ Leiter des Arbeitskreises Petitionen
- ▶ Berichterstatter für Luftverkehr

Mitglied im Bundestag seit der 20. Legislaturperiode



## René Bochmann MdB

- ▶ Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen
- ▶ Berichterstatter für Schifffahrt

Mitglied im Bundestag seit der 20. Legislaturperiode



## Mike Moncsek MdB

- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Petitionsausschuss
- ▶ Ordentliches Mitglied im Ausschuss für Tourismus
- ▶ Obmann im Ausschuss für Tourismus
- ▶ Berichterstatter für den ÖPNV

Mitglied im Bundestag seit der 20. Legislaturperiode



## Dr. Rainer Kraft MdB

- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Ordentliches Mitglied im Ausschuss für Klimaschutz und Energie
- ▶ Ordentliches Mitglied im Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung
- ▶ Ordentliches Mitglied im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
- ▶ Obmann im Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung
- ▶ Berichterstatter für umweltpolitische Aspekte des Straßenverkehrs

Mitglied im Bundestag seit der 19. Legislaturperiode



## Thomas Ehrhorn MdB

- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Ordentliches Mitglied im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
- ▶ Ordentliches Mitglied im Familienausschuss
- ▶ Berichterstatter für Motorradverkehr und funktionsgerechten Straßenverkehr

Mitglied im Bundestag seit der 19. Legislaturperiode



## Leif-Erik Holm MdB

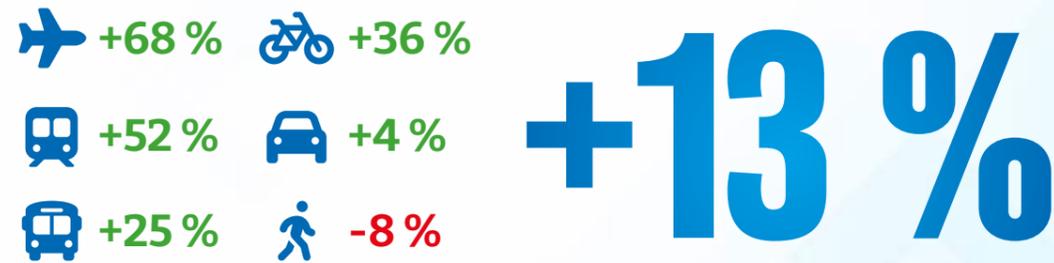
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss
- ▶ Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Klimaschutz und Energie
- ▶ Ordentliches Mitglied im Wirtschaftsausschuss
- ▶ Leiter des Arbeitskreises Wirtschaft
- ▶ Stellvertretender Fraktionsvorsitzender

Mitglied im Bundestag seit der 19. Legislaturperiode

# Verkehrsprognose/Modal-Split

## Trotz Verkehrswende: Verkehrsaufkommen steigt stark

Anstieg Personenverkehrsleistung, Veränderung 2019-2051



## Lkw bei Gütertransport auf Platz 1

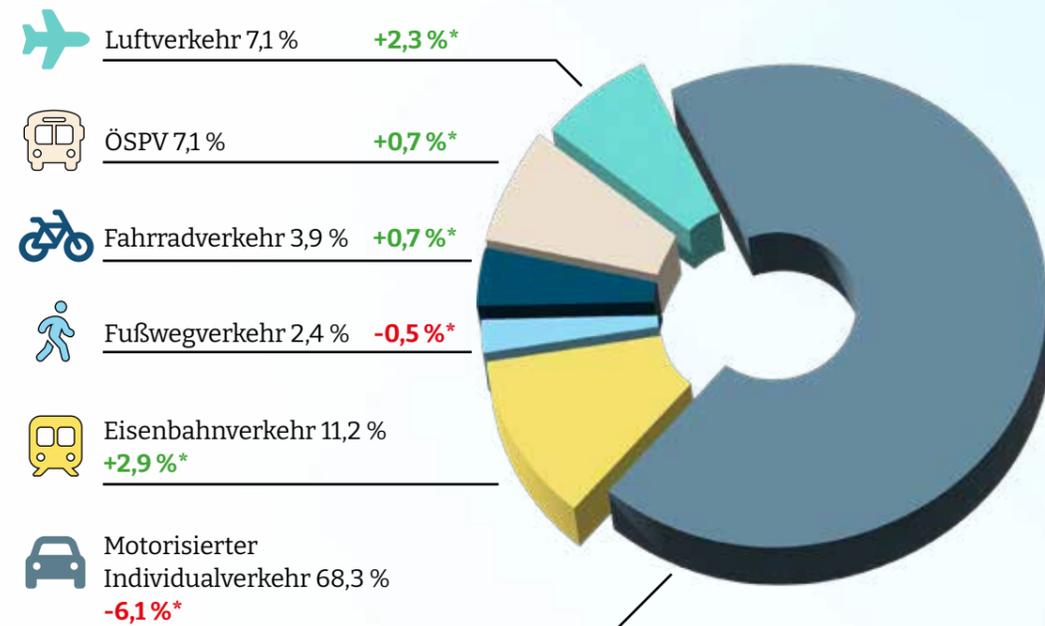
Anstieg Güterverkehrsleistung, Veränderung 2019-2051



Die aktuelle Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zeigt ein signifikantes Wachstum des Verkehrs. So steigt das Verkehrsvolumen um 13 Prozent in Personenkilometern und im Bereich des Güterverkehrs um 46 Prozent in Tonnenkilometern.

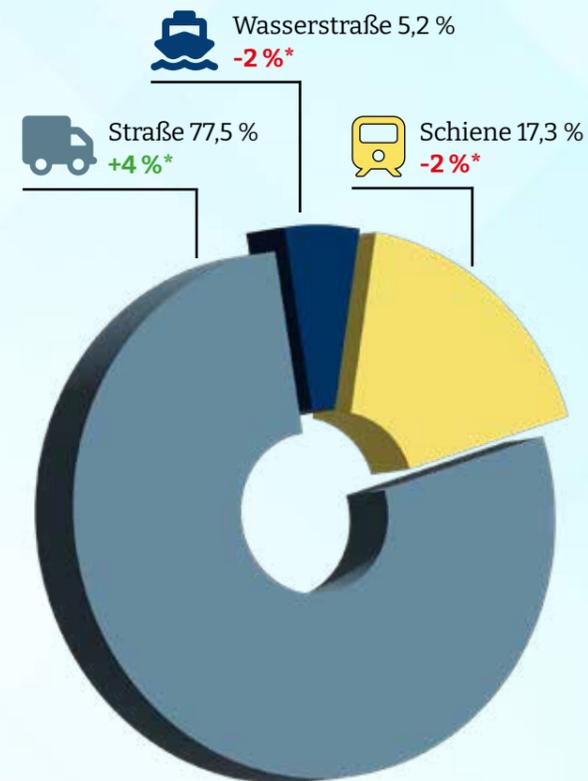
## Das Auto bleibt das beliebteste Verkehrsmittel

Prognostizierter Verkehrsmix (Modal-Split) im Jahr 2051 und anteilige Veränderung im Vergleich zu 2019



## Gütertransportweg Straße legt zu

Prognostizierter Verkehrsmix (Modal-Split) im Jahr 2051 und anteilige Veränderung im Vergleich zu 2019



Der erhebliche Zuwachs im Bereich des Güterverkehrs findet hauptsächlich auf dem Verkehrsträger Straße statt. Zwar steigt auch der absolute Anteil des Verkehrsvolumens auf der Schiene; auf der Straße ist der Anstieg des Verkehrsvolumens jedoch weitaus prägnanter. Interessant ist auch der in dieser Verkehrsprognose erwartete signifikante Anstieg des Flugverkehrs.

Diese Prognose wurde unter der Prämisse erstellt, dass der ÖPNV und der Verkehrsträger Schiene umfassend ausgebaut werden und im Autoverkehr eine weitläufige Umstellung auf Elektromobilität stattgefunden hat – unter deutlicher Zunahme der von den Bürgern zu tragenden Kosten.

Die Erwartung in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrsleistung – unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte – ist, dass das Verkehrsaufkommen künftig insgesamt drastisch zunehmen wird.

Quelle: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile)

\* Prozentpunkte

# Unsere Straßen: Die gezielte Bekämpfung des privaten Autos muss ein Ende haben



Objektiv betrachtet ist die Straße der mit großem Abstand wichtigste Verkehrsträger. Und das wird aller Voraussicht nach auch so bleiben. Das Bundesverkehrsministerium selbst rechnet – bei einer gelungenen Verkehrswende – mit einer Zunahme des Pkw-Verkehrs um vier Prozent in den kommenden knapp 30 Jahren. Der Güterverkehr soll hingegen um weitere 54 Prozent wach-

Die gezielte Bekämpfung des privaten Autos nimmt nach Auffassung der AfD-Fraktion soziale Verwerfungen in Kauf. Wir sehen in diesem Bestreben die Gefahr, dass in Zukunft Autos nur noch sehr wohlhabenden Personen und politischen Funktionären zur Verfügung stehen werden, da sich die meisten »Otto Normalverbraucher« angesichts der immensen Kosten, die mit den

sie entspricht aber nicht der Lebenswirklichkeit eines Großteils der Bevölkerung.

Einen Angriff auf unseren industriellen Wohlstand sehen wir zudem in den Plänen der EU, den Verbrennungsmotor zu verbieten. Tausende Arbeitsplätze, vor allem in der Zulieferindustrie, würden dadurch unwiederbringlich vernichtet werden. Die

lich zugeteiltes Stromkontingent nach sich ziehen könnte; abhängig vom Verbrauch des jeweiligen Fahrzeugs dürfte demzufolge nur noch eine festgelegte wöchentliche Kilometeranzahl zurückgelegt werden.

Wir haben im Laufe von zwei Wahlperioden gelernt, dass wir es im Falle der sogenann-



**Die gezielte Bekämpfung des privaten Autos nimmt nach Auffassung der AfD-Fraktion soziale Verwerfungen in Kauf**

## Unser Antrag

Keine deutsche Zustimmung für ein europaweites Zulassungsverbot für PKW und Nutzfahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren

Drucksache 20/2350

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/023/2002350.pdf>



sen. Die Bedeutung des Individualverkehrs für Personentransporte wie auch für Gütertransporte ist im Grunde unumstritten. Dennoch wird auf vielen Ebenen das private Auto gezielt politisch bekämpft: im Deutschen Bundestag, in Landesregierungen und besonders in Brüssel. Ideologisch motivierte Vorfeldorganisationen und militante »Klimakleber« versuchen, als außerparlamentarische Opposition den Straßenverkehr zum Erliegen zu bringen.

Plänen der Bundesregierung einhergehen, das für sie wichtigste Fortbewegungsmittel schlichtweg nicht mehr werden leisten können. Viele Leistungsträger sind aber auf ihr Auto angewiesen, weil sie damit beispielsweise jeden Morgen zur Arbeit fahren. Nicht wenige Familien funktionieren nur mit Auto, insbesondere dann, wenn sie in ländlichen oder großstadtnahen Räumen leben. Die propagierte Verkehrswende ist das Ideal bestimmter urbaner Milieus;

AfD-Fraktion stellte sich diesen Plänen bereits in der 19. Wahlperiode vehement entgegen. Wir wollen synthetischen Kraftstoffen eine Chance geben. Diese bieten – entgegen der Meinung von Befürwortern der Verkehrswende, die sich auf eine einzige Technologie beschränken, und behaupten, synthetische Treibstoffe seien unwirtschaftlich – entscheidende Vorteile. Wir befürchten, dass die komplette Umstellung auf Elektroantriebe in Zukunft ein behörd-

ten Verkehrswende keinesfalls mit einem Sammelsurium unbedachter Maßnahmen zu tun haben, sondern mit einem strategischen Konzept, das das klare Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr in unserem Land zu beenden. Unser Ansatz hingegen dient dem Erhalt individueller Mobilität. Dazu haben wir entsprechende Anträge und Gesetzentwürfe in den Deutschen Bundestag eingebracht.

# Unsere Bahn: Spielball politischer Illusionen

Die besondere Stärke des Schienenverkehrs liegt in der Bewältigung großer Verkehrsmengen. Als verkehrspolitisches Allheilmittel, wie ihn manche Verfechter der Verkehrswende bezeichnen, eignet er sich aber nicht. Der Schienenverkehr kommt an die Flexibilität der Straße bei Weitem nicht heran. Dies bestätigt auch die Langfrist-Verkehrsprognose der Bundesregierung: So soll beispielsweise im Bereich des Güterverkehrs das Verkehrsaufkommen auf der Schiene bis 2051 um ein Drittel (ca. 33 Prozent) steigen. Gleichzeitig wird jedoch prognostiziert, dass der Anteil der Bahn am gesamten Güterverkehr von ca. 19 Prozent auf ca. 17 Prozent sinken wird, da das Güterverkehrsaufkommen auf der Straße insgesamt voraussichtlich um satte 54 Prozent zunehmen soll.

Während viele europäische Nachbarländer ihre Schienensysteme hervorragend entwickelt haben, befindet sich der Schienenverkehr in Deutschland in einer schweren Krise, die ihren Ursprung in der Bahnreform von 1994 hat. Der damals geplante Börsengang fand glücklicherweise nie statt. Viele Maßnahmen, die hierfür getroffen wurden, belasten den Schienenverkehr jedoch bis heute; die tatsächlichen Kosten und Auswirkungen der Netzvorhaltung wurden indes kaschiert. Die wegen verschleppter Instandhaltung marode Infrastruktur sowie technische Probleme führen aktuell in Deutschland tagtäglich zu massiven Verspätungen. Hinzu kommt ein akuter Personalmangel in allen Bereichen. Die gut zwölf Milliarden Euro, die der Bund den Ländern jährlich als

»Regionalisierungsmittel« für den Nahverkehr und für billige Tickets zur Verfügung stellt, ändern nichts an diesen Missständen.

Die geplante »Bahnreform 2.0« sollte deshalb aus Sicht der AfD-Fraktion vor allem für Klarheit sorgen: Der Bahnkonzern muss aufgespalten werden, um die öffentlich verantwortete Infrastruktur von den im Wettbewerb stehenden Sparten des Zugverkehrs und anderen Aktivitäten der Deutschen Bahn AG zu trennen. Eine transparente Finanzierung, der Verkauf von nicht für den deutschen Bahnverkehr notwendigen Auslandsbeteiligungen und die Unterbindung von Seilschaften zwischen Politik und parteinahen Gewerkschaften sind Bedingung für den Erfolg dieser neuen

Reform. Das für das Schienennetz aufgewendete Steuergeld muss auch wirklich im Schienennetz ankommen.

Im Mittelpunkt einer durchgreifenden Bahnmodernisierung muss die Digitalisierung stehen. Die Ausstattung von Zügen und Strecken mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS und die Errichtung digitaler Stellwerke ermöglichen eine bessere Nutzung der Infrastruktur und Einsparungen beim Personal. Erst wenn das System Bahn wieder zuverlässig läuft, kann auch ein deutschlandweiter Taktverkehr funktionieren. Bis dahin drohen bei der Bahn aufgrund der notwendigen Sanierung der Infrastruktur weitere Abstriche in puncto Zuverlässigkeit.

Um die Attraktivität der Bahn bei den Fahrgästen zu erhöhen, reicht es nicht aus, dass Züge pünktlich fahren. Es muss

außerdem dafür gesorgt werden, dass Züge und Bahnhöfe sauber sind und die Nutzer sich während ihrer Bahnreise sicher fühlen. Ausreichend Personal und ein härteres Durchgreifen gegenüber Störenfriedern und Straftätern sind hierfür Voraussetzung. Dem Schienengüterverkehr muss in Deutschland als wichtigstem Transitland in der EU wieder mehr Beachtung zukommen. Insbesondere die Lkw-Bahnverladung muss gestärkt werden – auch, um die Autobahnen zu entlasten.

Die Bahnpolitik der Ampelregierung wird nicht zum gewünschten Ziel führen. Eine Finanzierung des Systems Bahn zulasten des Straßenverkehrs würde den Wettbewerb verzerren. Zudem laufen die politisch vorgegebenen Planziele wie eine Verdoppelung des Personenverkehrs und eine massive Erhöhung des Güterverkehrs bis 2030 dem Gedanken einer freien Gesellschaft zuwider und lassen sich in dieser Form auch nicht in der Langfrist-Verkehrsprognose finden. Beim jetzigen Zustand des deutschen Schienennetzes könnten die genannten Vorgaben – wenn überhaupt – nur durch eine Anwendung von Zwangsmaßnahmen erreicht werden, die die Freiheit der Verkehrsmittelwahl massiv einschränken. Ein solches Vorgehen wird bei der AfD-Fraktion auf harten Widerstand stoßen.



## Unser Antrag

Die Deutsche Bahn AG zielgerichtet und wirkungsvoll reformieren

Drucksache 20/7197

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/071/2007197.pdf>



“

**Im Mittelpunkt einer durchgreifenden Bahnmodernisierung muss die Digitalisierung stehen.**

## Unser öffentlicher Personennahverkehr:

# Nur mit Sicherheit, Sauberkeit und verlässlichen Verbindungen kann der ÖPNV gegenüber dem Auto punkten

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Deutschland täglich von 30 Millionen Fahrgästen genutzt. Wir fordern für die Fahrgäste ein attraktives Angebot an sauberen, sicheren und vor allem pünktlichen Bahnen und Bussen. Für die AfD-Fraktion soll die freie Verkehrsmittelwahl fundamentales Recht eines jeden Bürgers bleiben. Eine aktive Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs durch überhöhte Parkgebühren oder Strafabgaben (»City-Maut«) lehnen wir ab.

Wir setzen auf Qualität statt Quantität: Sicherheit und Sauberkeit auf Bahnhöfen und in Fahrzeugen, eine gute Erreichbarkeit von Haltestellen sowie bequeme Umsteigemöglichkeiten. Ein ÖPNV zum »Nulltarif« bzw. für 49 Euro ist keinesfalls kostenfrei – er wird aus Steuermitteln und somit von allen Steuerzahlern finanziert. Bereits heute wird, trotz der Erhebung von Fahrgeldern, der ÖPNV über die sogenannten Regionalisierungsmittel jährlich mit weit über zwölf Milliarden Euro aus dem Energiesteueraufkommen (früher Mineralölsteuer, durch den motorisierten Straßenverkehr aufgebracht) subventioniert.

Und dennoch vermittelt der ÖPNV ein oftmals desolates Bild: Der Zustand von Bahnhöfen, S-Bahnen und Nahverkehrszügen in vielen rot-grün verwalteten Städten und Regionen lässt zu wünschen übrig – damit ist der ÖPNV alles andere als ein Zukunftsmodell. Züge werden nicht selten als »rollen-

de Wärmestuben« bzw. Bahnhöfe als »Drogenverkaufsplätze« zweckentfremdet. Dies könnte durch eine Ticketpflicht und – wo notwendig – auch durch Zugangssysteme vermieden werden. Nur wenn Bahnen und Busse adäquate Sicherheit und Hygiene bieten, wird die Akzeptanz des ÖPNV bei der Bevölkerung steigen.

Hinzu kommt, dass der ÖPNV häufig nur aus dem Blickwinkel der Innenstadt-Bewohner betrachtet wird. In der Regel sind die Innenstädte jedoch mit ÖPNV-Angeboten übersorgt, wohingegen die ländlichen Räume vernachlässigt werden. Hier muss zuerst eine Trendumkehr stattfinden. Bewohnern, die auf dem Land leben, nützen günstige Ticketpreise nichts, wenn dort kein Bus fährt oder wenn es an den Bahnhöfen nicht ausreichend Parkplätze gibt.

Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV sollten angemessen sein. Ein bundesweit gültiges Monatsticket zu Billigpreisen klingt zunächst gut. Die Probleme liegen aber im Detail. Das »Deutschlandticket« bindet Mittel, die dringend in Infrastruktur und Personal investiert werden müssten und stellt gerade für den ländlichen Raum kein nachhaltiges Instrument dar. Zudem werden funktionierende eigenwirtschaftliche Angebote, wie der Fernbus oder der Schienenfernverkehr, durch steuerfinanzierte Angebote vom Markt verdrängt werden, was einer sozialistischen – und demnach in erster Linie dysfunktionalen – Verkehrsplanung gleichkommt.



### Unser Antrag

Den Betrag von 2,5 Mrd. Euro für steuerliche Entlastung der Bürger einsetzen statt für das Experiment »9-Euro-Ticket«

Drucksache 20/1872

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/018/2001872.pdf>



# “

**Nur wenn Bahnen und Busse adäquate Sicherheit und Hygiene bieten, wird die Akzeptanz des ÖPNV bei der Bevölkerung steigen.**

# Unsere Luftfahrt: Damit Fliegen bezahlbar bleibt



## Unser Antrag

Raumfahrtgesetz und unabhängigen Zugang zum Weltraum für Deutschland schaffen

Drucksache 20/4060

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/040/2004060.pdf>



Der Luftverkehr ist für unser Land von elementarer Bedeutung. Er verbindet nicht nur Menschen und Märkte weltweit, sondern sichert auch Beschäftigung und Wertschöpfung am gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland. Das Bundesministerium für Verkehr rechnet damit, dass der Personenverkehr in der Luftfahrt bis 2051 um über 50 Prozent steigen wird.

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft sieht sich jedoch im internationalen Vergleich seit Jahren mit zusätzlichen Belastungen konfrontiert. Politisches Missmanagement und das Chaos am Hauptstadtflughafen BER haben Deutschland erheblichen Schaden zugefügt. Unter dem Schlagwort »Klimaschutz« wird zudem ein »Krieg« gegen die Luftver-

kehrswirtschaft geführt; dabei hat kaum ein anderer Verkehrsträger seine Lärm- und Schadstoffemissionen in vergleichbarer Weise reduziert. Deutsche Flughäfen und Fluggesellschaften sowie die Branche im Allgemeinen werden dadurch ohne nachvollziehbaren Grund mit weiteren Kosten belastet.

Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns gegen zusätzliche Belastungen aus angeblichen »Klima-Gründen«, beispielsweise in Form einer Kerosinsteuer, für deutsche Flughäfen und in Deutschland aktive Fluggesellschaften aus. Fluggäste würden in diesem Fall über Drehkreuze im Ausland fliegen; aber nicht ein Passagier würde deshalb auf seinen Flug verzichten. Deshalb fordert

die AfD-Fraktion die sofortige Abschaffung der in Deutschland zu zahlenden Luftverkehrsteuer. Wir lehnen politische Forderungen, alle innerdeutschen Flugverbindungen oder touristischen Flugreisen zu verbieten, entschieden ab. Eine Urlaubsreise mit dem Flugzeug muss auch für Normalverdiener erschwinglich bleiben – nicht nur für Politfunktionäre.

Die Rahmenbedingungen der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie müssen auf den internationalen Wettbewerb ausgerichtet werden. Statt weiter deutsche EU-Beiträge zu erhöhen und zuzulassen, dass deutsches Luftfahrt-Knowhow und die dazugehörigen Arbeitsplätze ins Ausland verlagert werden,

fordern wir, den Anteil des nationalen Luftfahrtforschungsprogramms zulasten von Zahlungen in europäische Programme zu erhöhen. Durch eine Konzentration der Forschungsausgaben an deutschen Standorten könnten Spitzentechnologien, Forschungsqualität und Arbeitsplätze dauerhaft an Deutschland gebunden werden. Dazu bedarf es – neben der Förderung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) – besserer Anreize und einer »Gründungsoffensive«. Die Abdeckung der kompletten Systemketten in Luft- und Raumfahrt sind zukünftig sicherzustellen; die Abwägung einer Kooperation mit anderen Luft- und Raumfahrtnationen muss vorurteilsfrei erfolgen. Wir verlangen, dass die national zuständigen Luftfahrtbehörden gemeinsam mit den nationalen Flugsicherungsbehörden den Lärmschutz an Flughäfen und die Sicherheit bei der Bodenabfertigung auch künftig standortnah kontrollieren.

Des Weiteren fordern wir die überfällige Schaffung eines Raumfahrtgesetzes und ein nationales Flughafenkonzept. Vorhandene Flughäfen müssen in erster Linie aus Gründen des Katastrophenschutzes erhalten bleiben; die bedarfsgerechte Anbindung per Bahn und Autobahn ist hierbei sicherzustellen.

# “

**Der Luftverkehr ist für unser Land von elementarer Bedeutung.**

# Unsere Schifffahrt: Unter deutscher Flagge

Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) prognostiziert für das Binnenschiff im Jahr 2051 einen Modal-Split-Anteil von 5,2 Prozent. Das im Masterplan Binnenschifffahrt politisch festgehaltene Ziel, den Anteil des Güterverkehrs bis 2030 auf 12 Prozent zu steigern, wird damit infrage gestellt. Gerade das Binnenschiff war und ist der preiswerteste Verkehrsträger für Schüttgüter, aber auch für Schwertransporte und Container. Deshalb setzen wir uns für eine schnellere Sanierung der maroden und vernachlässigten Wasserstraßeninfrastruktur ein, damit der Modal-Split-Anteil künftig bedeutend höher ausfällt.

Die Planungen für dringende Schleusensanierungen dauern mitunter Jahrzehnte. Wenn wir die Verkehrsträger Straße und Schiene entlasten wollen, müssen wir jedoch zunächst die Wasserstraßeninfrastruktur ausbauen. Die zunehmende Trockenheit erfordert eine Anpassung der Fahrwassertiefen auf allen betroffenen Binnenwasserstraßen.

Die Erreichbarkeit von See- und Binnenhäfen, inklusive deren Werften, darf nicht an grüner Ideologie scheitern. Deshalb setzen wir uns für eine schnelle Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe ein. Die Elbe muss

wieder dauerhaft schiffbar werden. Auch die Oder darf für die Binnenschifffahrt kein Nadelöhr mehr sein und muss entsprechend angepasst werden. Darüber hinaus muss die Abladeoptimierung am Mittelrhein dringend umgesetzt werden; der Rhein ist die meistbefahrene Binnenwasserstraße und wichtig für die dortige Schwerindustrie. Die Befahrensabgaben im Nord-Ostsee-Kanal, eine zentrale Wasserstraße, sollten an den aktuellen Ölpreis gekoppelt werden, damit Schiffe bei billigen Ölpreisen nicht den längeren Seeweg über das Skagerrak nehmen.

Einer Ausweitung der EU-Kompetenzen stehen wir aufgrund der bisherigen negativen Erfahrungen ablehnend gegenüber und fordern ein Ende des »Ausflaggens« – von der deutschen Handelsflotte mit insgesamt ca. 2300 Einheiten fahren aktuell nur noch 246 Schiffe unter »Schwarz-Rot-Gold«.

“

**Die Erreichbarkeit von See- und Binnenhäfen, inklusive deren Werften, darf nicht an grüner Ideologie scheitern.**

#### Unser Antrag

Erhöhung der Mittel für die Bundeswasserstraßen auf eine Milliarde Euro

Drucksache 20/2040

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/020/2002040.pdf>



# Unsere Infrastruktur:

## Deutschland kann es sich nicht leisten, mehrere Jahre für den Bau oder die Sanierung einer Autobahnbrücke zu benötigen



### Unser Antrag

Ersatzbauten und Erweiterungen von Autobahnbrücken sollen ohne Umweltverträglichkeitsprüfung realisiert werden können

Drucksache 20/6986

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/069/2006986.pdf>



“

**Die Infrastruktur Deutschlands hat mit dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht Schritt gehalten.**

Die Infrastruktur ist das Rückgrat jedes modernen Industrielandes. Um Deutschlands Infrastruktur ist es derzeit jedoch schlecht bestellt: Die Zahl sanierungsbedürftiger Verkehrswege und Brücken nimmt immer dramatischere Ausmaße an. Der Erhaltungszustand unserer Infrastruktur ist im Gesamtbild mehr als dürftig und führt zu Engpässen und Streckensperrungen.

Viele Verkehrswege sind auch deshalb chronisch überlastet. Die Infrastruktur Deutschlands hat mit dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht Schritt gehalten. Auf den prognostizierten Anstieg des Güterverkehrs um 46 Prozent bis zum Jahr 2051 ist Deutschland in keiner der aktuellen Verkehrsplanungen vorbereitet. Der daraus resultierende volkswirtschaftliche Schaden wird immens sein.

Grund hierfür sind beispielsweise Verkehrsprojekte, die – aufgrund komplizierter genehmigungsrechtlicher Bestimmungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), verbunden mit einem komplizierten Vergaberecht – bis zu ihrer Fertigstellung mitunter 20 Jahre in Anspruch nehmen. So manche Baustelle ist mittlerweile ein »generationenübergreifendes« Projekt; für ein Hochtechnologieland wie Deutschland ist das mehr als blamabel.

Die AfD-Bundestagsfraktion setzt sich deswegen nachdrücklich für eine Neuausrichtung der Infrastrukturpolitik und eine echte Planungsbeschleunigung bei wichtigen Verkehrsprojekten ein. Dabei gilt es, die im Weg stehenden Hindernisse zu entschärfen, ohne das Mitspracherecht betroffener Anwohner einzuschränken.

# Unsere verkehrspolitischen Ziele

## Die gezielte Bekämpfung des privaten Autos muss ein Ende haben

- ▶ Der Investitionsrückstau der deutschen Fernstraßen muss aufgeholt werden. Den Ausbau von Bundesstraßen auf vier Fahrstreifen sehen wir als notwendig an.
- ▶ Wir setzen uns für den Erhalt und Ausbau von Parkplätzen in den Städten ein. Zudem muss Parkraum, durch eine gesetzliche Begrenzung von Parkgebühren, wieder bezahlbar werden.
- ▶ Synthetische Kraftstoffe sollen als CO<sub>2</sub>-freier Energieträger zur Sicherung der Zukunft des Verbrennungsmotors anerkannt werden.
- ▶ Wir fordern die Beendigung der einseitigen Subventionierung der Elektromobilität.
- ▶ Wir sprechen uns für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und gegen eine Ausweitung von Radwegen zulasten des Auto- und Lieferfahrzeugverkehrs aus.
- ▶ Wir sind gegen eine zusätzliche Belastung der Autofahrer durch die sogenannte »City-Maut«.

## Wir brauchen dringend eine Bahnreform 2.0

- ▶ Zwischen den deutschen Zentren sollte die Reisezeit maximal drei Stunden betragen, um die Bahn gegenüber dem Flugzeug wettbewerbsfähig zu machen.
- ▶ Es ist geboten, wie vom Bundesrechnungshof angemahnt, Transparenz bei der Infrastrukturfinanzierung herzustellen.
- ▶ Wir fordern eine Konzentration des DB-Konzerns auf Deutschland. Auslandsbeteiligungen, die nicht wesentlich zum Schienenverkehr in Deutschland beitragen, sollen verkauft werden.
- ▶ Wir fordern Vergütungsobergrenzen für DB-Vorstände, solange der Steuerzahler die Verluste des Konzerns ausgleichen muss.
- ▶ Der geplante »Deutschland-Takt« darf nicht neue Subventionen für den Schienenfernverkehr entstehen lassen.
- ▶ Wir sprechen uns gegen einen »Nulltarif« im ÖPNV aus; stattdessen sollte in Bussen und Bahnen für mehr Sicherheit und Sauberkeit gesorgt werden.
- ▶ Wir verlangen Zugangssysteme für »Problem-Bahnhöfe«.

## So bekommen wir wieder Schwung in den Infrastrukturausbau

- ▶ Viele Planungsunterlagen sind zu kompliziert und müssen künftig für alle verständlich aufbereitet werden.
- ▶ Wir brauchen ein Investitionsprogramm, mit dem Planungssicherheit geschaffen wird, damit Bauunternehmen die erforderlichen Kapazitäten aufbauen können.
- ▶ Wir verlangen, dass über Verkehrsprojekte des vordringlichen Bedarfs erst- und letztinstanzlich das Bundesverwaltungsgericht entscheidet. Auf diese Weise können Urteile schneller getroffen und Baurechte schneller erteilt werden.
- ▶ Ersatzbauten und Erweiterungen von Autobahnbrücken sollen ohne Umweltverträglichkeitsprüfung realisiert werden können.
- ▶ Die Ausgleichspflicht nach dem Naturschutzgesetz ist auf fünf Jahre zu verlängern.
- ▶ Wir streben an, das Verbandsklagerecht dergestalt zu reformieren, dass die Anerkennung einer Vereinigung als Umweltvereinigung streng geregelt wird und eine Offenlegung der Finanzierung erfordert. Häufig klagen nicht betroffene Bürger, sondern dubiose Vereinigungen – bei denen wir nicht mit Sicherheit sagen können, welche Hinterleute, Fremdstaaten, Organisationen, Unternehmen oder Investmentgesellschaften involviert sind.

## Luftverkehr und Luftverkehrswirtschaft sind Garant des Wohlstands

- ▶ Die Fortschreibung eines nationalen Flughafenkonzepts unter Einbeziehung der Regionalflughäfen erachten wir als notwendig.
- ▶ Wir sprechen uns für die Abschaffung der wettbewerbsverzerrenden Luftverkehrssteuer aus.
- ▶ Die deutsche Luftfahrtindustrie muss durch eine Schwerpunktverlagerung der Förderung an deutsche Unternehmen gestärkt werden.
- ▶ Die Kapazitäten sowie Anbindungen sollten an die Verkehrsprognosen angepasst werden.
- ▶ Wir befürworten die Einführung einer Kerosinsteuer nicht – weder national noch auf europäischer Ebene.

## Das Potenzial der Schifffahrt besser nutzen

- ▶ Der Investitionsstau bei Schleusen, Abladeplätzen und Wasserstraßen muss beseitigt werden.
- ▶ Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen muss erhalten bleiben.
- ▶ Wir fordern ein Ende des »Ausflaggens« der deutschen Handelsflotte.

# Unsere parlamentarische Sitzungswoche

## Montag

- ▶ Besprechung des Arbeitskreises Verkehr mit den Referenten zur Planung der Sitzungswoche
- ▶ Treffen der Landesgruppen aller Abgeordneten der AfD-Bundestagsfraktion

## Dienstag

- ▶ Sitzung des Arbeitskreises Verkehr
- ▶ Mittagsrunde der Leiter der Arbeitskreise der AfD-Bundestagsfraktion
- ▶ Fraktionssitzung aller Abgeordneten der AfD-Bundestagsfraktion

## Mittwoch

- ▶ Nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr (VerkA) des Deutschen Bundestages mit Fachgesprächen zu ausgewählten Themen
- ▶ Anschließend Sitzung der Obleute des VerkA
- ▶ Parlamentarische Fragestunde: Befragung der Bundesregierung und Fragestunde mit einem Bundesminister
- ▶ Öffentliche Anhörungen mit Videoübertragung

## Donnerstag und Freitag

- ▶ (Öffentliche) Plenarsitzung: Redebeiträge zu parlamentarischen Initiativen – Gesetze, Anträge, Anfragen – aller Fraktionen im Deutschen Bundestag



## FOLGEN SIE UNS

-  [AfDBundestag.de](https://www.afdbundestag.de)
-  [fb.com/AfDimBundestag](https://fb.com/AfDimBundestag)
-  [@AfDimBundestag](https://twitter.com/AfDimBundestag)
-  [youtube.com/  
AfDFraktionimBundestag](https://youtube.com/AfDFraktionimBundestag)
-  [instagram.com/  
afdimbundestag/](https://instagram.com/afdimbundestag/)
-  [tiktok.com/  
@afdfraktionimbundestag](https://tiktok.com/@afdfraktionimbundestag)
-  Rundbrief-Abonnement:  
<https://t1p.de/ycsg>



**Herausgeber:**

Fraktion der Alternative für Deutschland im Deutschen Bundestag vertreten durch den Fraktionsvorstand

**Kontakt:**

AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag  
Bürgerbüro  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: 030 227 57 141  
Telefax: 030 227 56 349  
E-Mail: [buenger@afdbundestag.de](mailto:buenger@afdbundestag.de)

**Herstellung und Redaktion:** Fraktionsverwaltung, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit

**Bildnachweis:** AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag

**Stand:** Oktober 2023

Diese Veröffentlichung der AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf nicht zum Zweck der Parteiwerbung und/oder als Wahlwerbung im Wahlkampf verwendet werden.