

4. Die Verkehrswende in den Wahlprogrammen der Parteien 2021

4.1 Einleitung: Das Politikziel und seine Herausforderungen

Eine der großen Herausforderungen in den nächsten Jahren wird die Verkehrswende sein. Klimawandel, immer mehr Staus auf deutschen Straßen,¹ Lärm und Luftverschmutzung, drohender Verkehrskollaps in den Städten – die Gründe, warum sich das Mobilitätsverhalten grundlegend verändern muss, sind vielfältig (siehe z.B. Umweltbundesamt 2021; FAZ 2019; Janson 2019). Die Verkehrswende betrifft dabei fast alle Bereiche der Mobilität: vom Auto, über die Bahn und den ÖPNV bis hin zum Flug- und Schiffsverkehr und schließlich auch Radfahrer:innen und Fußgänger:innen. Es geht darum, den Transport von Personen vom motorisierten Individualverkehr auf gemeinschaftlich genutzte Verkehrsangebote zu verlagern, also auf die Bahn und den ÖPNV. Aber auch Sharing-Modelle und gute Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsmodelle spielen eine entscheidende Rolle, sowie selbstverständlich auch der Ausbau der Radinfrastruktur. Im Güterverkehr geht es vor allem um die Verlagerung auf die Schiene, aber auch um Fragen, wie die Auslieferung von Gütern in Innenstädten anders organisiert werden kann. Besonders der stetig wachsende Onlinehandel und die damit verbundene hohe Belastung der Innenstädte durch Paketzulieferungen erfordert ein Um- und Neudenken (Richter et al. 2020: 8). Zu guter Letzt braucht es auch im Flugverkehr einen deutlichen Wandel. Die Corona-Pandemie hat 2020 zwar für einen einzigartigen Einschnitt

1 Auch wenn Corona-bedingt einige der Zahlen im Jahr 2020 rückläufig waren, behalten diese Aspekte mit Blick auf die Nach-Corona-Zeit selbstverständlich ihre Relevanz.

im Flugverkehrsaufkommen gesorgt: Die Anzahl der Passagiere ist im Vergleich zu 2019 auf rund ein Viertel gesunken (Keller 2021). Aber bisher ist noch nicht gesagt, ob etwas von dieser Veränderung auch in Nach-Corona-Zeiten spürbar bleiben oder ob das Passagieraufkommen wieder schnell auf alte Werte klettern wird.

Wie stellt sich die Problemlage nun genau dar und welche Lösungsansätze werden diskutiert? Wie bereits erwähnt, sind die Herausforderungen im Verkehrssektor groß. Noch immer ist das Auto in Deutschland Hauptverkehrsmittel. Um die 80 Prozent des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr in Deutschland gehen auf den motorisierten Individualverkehr zurück (BMVI 2020: 221). Auch im Güterverkehr werden noch knapp 70 Prozent der Güter auf der Straße transportiert (BMVI 2020: 247) und in den Städten wächst das Lieferverkehrsaufkommen (Schrum/von Aster 2020; Prüm et al. 2017: 10). Hieran etwas zu ändern, ist nicht zuletzt wegen der Sonderstellung der Automobilindustrie in Deutschland mit einem Anteil von fast fünf Prozent an der Bruttowertschöpfung und rund vier Prozent Erwerbstätigen im Automobilsektor schwierig (Statistisches Bundesamt 2019). Gleichzeitig macht der Transport von Menschen und Gütern fast ein Drittel des Primärenergiebedarfs in Deutschland aus (BMVI 2020: 302) und »[d]er Verkehr ist [...] der einzige Sektor, dessen CO₂-Emissionen – gemessen am Referenzjahr 1990 – bis heute steigen« (Knie/Canzler 2019: 71). Neben dem Auto- und Güterverkehr auf der Straße spielt hier natürlich auch der Flugverkehr eine wichtige Rolle, auch wenn erstere prozentual einen größeren Anteil am Primärenergiebedarf haben (vgl. BMVI 2020: 305; Lee et al. 2021). In Zeiten des Klimawandels und im Angesicht einer jungen Generation, die berechtigterweise fordert, dass auch ihre künftigen Lebenschancen in den heutigen Planungen bedacht werden, ist ein einfaches »Weiter so« kaum vertretbar. Und auch für die deutsche Autoindustrie selbst ist es von großer Bedeutung, bei Themen wie der Elektromobilität den Anschluss auf dem Weltmarkt nicht zu verlieren (siehe z.B. ZEIT Online 2020).

Aber auch jenseits von Klimafragen stellt der hohe Anteil des Individualverkehrs Herausforderungen an Städte und Gemeinden. Der stetig wachsende Bestand zugelassener Pkw in Deutschland – von 2000 bis 2021 ist er um rund zehn Millionen gestiegen (Statistisches Bundesamt 2021c: 92) – ist zum Beispiel nicht nur aufgrund der Emissionen ein Problem, sondern diese Fahrzeuge nehmen sowohl im fahrenden als auch im parkenden Zustand auch viel öffentlichen Raum ein. Die

Straßenfahrzeuge des ÖPNV beanspruchen dagegen nur einen sehr geringen Anteil an der Verkehrsfläche (Scherf et al. 2019). Und auch die insgesamt für den Verkehr benötigte Bodenfläche ist seit Anfang der 1990er Jahre um knapp zehn Prozent gewachsen (Umweltbundesamt 2021). Schließlich entstehen über den Schadstoffausstoß² (jenseits der CO₂-Emissionen) und die Lärmbelastung durch den Verkehr auch gesundheitliche Risiken (Umweltbundesamt 2021).

Um die Menschen jedoch dazu zu bewegen, auf Auto oder Flugzeug zu verzichten und auf den ÖPNV oder die Bahn umzusteigen, müssen letztere deutlich attraktiver werden. Im ländlichen Raum ist die Anbindung an den ÖPNV und die Bahn häufig zu schlecht, die Taktung besonders in den Abendstunden und am Wochenende zu gering. Verspätete Züge, überfüllte Bahnen und Busse, hohe Ticketpreise und schlechte Verbindungen schaffen keine Anreize für den Verkehrsmittelwechsel (vgl. Klaas/Kaas 2021). Und auch für den Radverkehr als Alternative fehlt vielerorts eine gute ausgebaute Infrastruktur, die Fahrradfahren attraktiv und sicher macht. Laut einer 2018 vom ADAC durchgeführten Studie sind die Menschen im Schnitt deutlich zufriedener mit dem motorisierten Individualverkehr als mit dem ÖPNV (ADAC 2018). Um die Menschen zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu bewegen, muss also deutlich nachgebessert werden und die Anreizstrukturen müssen sich verändern. Wie stehen die Parteien dem Politikziel Verkehrswende gegenüber, wie wichtig ist es ihnen und welche konkreten Ideen und Pläne haben sie in ihren Wahlprogrammen entwickelt, um den Herausforderungen zu begegnen?

4.2 Wie wichtig ist es?

Wie in Kapitel 2.2 diskutiert, können über den Umfang, den ein Thema in einem Wahlprogramm einnimmt, Rückschlüsse auf dessen Bedeutung für die Partei gezogen werden. Für die Verkehrswende zeigt sich, dass dem Politikziel insgesamt eine recht große Bedeutung in den Pro-

2 Auch wenn die Emissionen abseits des CO₂-Ausstoßes gesunken sind, stellen sie dennoch eine Belastung für Mensch und Umwelt dar.

grammen zukommt. Die meisten der Aussagen finden sich in den Kapiteln, die speziell dem Verkehr gewidmet sind.³

Am meisten Text widmen die Grünen dem Politikziel, insgesamt 3430 Wörter, was einem Anteil von fünf Prozent ihres Wahlprogramms entspricht (siehe Tabelle 4.1). Bedenkt man, dass Wahlprogramme umfassend zu den Problemlagen sprechen wollen und sie sich dementsprechend zu einer Vielzahl unterschiedlicher Themenkomplexe äußern, sind fünf Prozent Aufmerksamkeit für ein Politikziel ein beachtlicher Wert. Deutlich seltener, aber insgesamt immer noch mit bedeutendem Anteil widmen sich Die Linke, CDU/CSU und SPD der Verkehrswende. In den Wahlprogrammen dieser Parteien macht das Politikziel jeweils mehr als drei Prozent des Textes aus. Die FDP liegt mit 2,8 Prozent knapp darunter. Die geringste Bedeutung kommt dem Politikziel im Wahlprogramm der AfD zu. Nur 569 Wörter im AfD-Wahlprogramm beschäftigen sich mit Fragen rund um die Verkehrswende, das sind ca. 2,2 Prozent des Wahlprogramms.

Tabelle 4.1: Bedeutsamkeit (Salienz) des Politikziels Verkehrswende in den Wahlprogrammen der Parteien 2021

Wahlprogramme		Anzahl der Wörter		Salienz
	Std-Seiten	insgesamt	Verkehrswende	Anteil in %
SPD	98	24505	756	3,1
CDU/CSU	179	44763	1560	3,5
B90/Die Grünen	270	67456	3430	5,1
FDP	143	35842	990	2,8
AfD	102	25379	569	2,2
Die Linke	286	71467	2425	3,4

Anmerkung: Sortierung der Parteien nach dem Bundestags-Wahlergebnis 2021.

3 Eine kleine Ausnahme bildet das AfD-Programm, bei dem das Mobilitätsthema nicht in einem separaten Abschnitt gebündelt ist. Stattdessen widmen sich fünf aufeinanderfolgende Unterkapitel des Abschnitts »Klima, Energie, Technik und Digitalisierung« dem Thema Verkehr.

4.3 Welche Pläne haben die Parteien?

Die Relevanz der Verkehrswende ist für die Parteien auf Basis der vorangegangenen Analyse eindeutig gegeben. Ob und wie diese Verkehrswende angestrebt werden soll, lässt sich auf dieser Basis aber noch nicht bestimmen. Besonders aufgrund der Tatsache, dass in die Kodierung nicht nur Aussagen für die Verkehrswende, sondern auch dagegen sprechende oder skeptische Aussagen miteinbezogen wurden, ist Relevanz nicht gleich Positionierung. Vielmehr bedarf es einer weitergehenden Analyse, um auch die unterschiedlichen Positionen der Parteien herauszuarbeiten.

Grob lassen sich die Parteien in drei Gruppen einteilen. In der ersten Gruppe befinden sich Die Linke, die Grünen und die SPD. Dies sind auch die einzigen Parteien, die die Begriffe Verkehrs- oder Mobilitätswende in ihrem Programm verwenden. Entsprechend befürworten alle drei Parteien einen sehr deutlichen Wandel in der Verkehrspolitik. Sie wollen vor allem den ÖPNV und die Bahn fördern und sehen keine Zukunft für Verbrennungsmotoren. CDU/CSU und FDP, die die zweite Gruppe bilden, sind in ihren Forderungen weniger radikal; bei der Diskussion um alternative Antriebe wollen sie sich nicht festlegen, sondern setzen auf Technologieoffenheit und – insbesondere die FDP – auf Wettbewerb. Die dritte Gruppe besteht aus nur einer Partei, der AfD, die sich als einzige Partei kaum einen Wandel in der Verkehrspolitik wünscht. Das zeigt sich sehr deutlich in den Versprechen, die die Partei ihren Wähler:innen macht, in denen sie vor allem Altes bewahren will, anstatt neue Wege einzuschlagen (Ablehnung von Fahrverboten und generellen Tempolimits und keine einseitige Bevorzugung der E-Mobilität).⁴ Entsprechend betrachtet die AfD den »motorisierten Individualverkehr als beliebteste Möglichkeit der Fortbewegung« und will diesen unterstützen und fördern, anstatt wie die anderen Parteien perspekti-

4 Ein Spezialfall ist die Abschaffung der Luftverkehrssteuer, welche ebenfalls ein hartes Versprechen der AfD und im engen Sinne kein Bewahren des Status Quo ist, da sie wieder abgeschafft werden soll. In der Wirkung geht es hier aber um das Bewahren eines starken Luftverkehrs. Das zeigt sich auch deutlich in dem folgenden Satz des AfD Programms: »Der globale Flugverkehr ist von elementarer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland und darf nicht kurzfristig einer unwissenschaftlichen Klima-Hysterie geopfert werden.«

visch nach Alternativen zu suchen.⁵ Auch beim Antrieb bleibt sie konservativ, sie versperrt sich zwar nicht den neuen Technologien, betont aber immer wieder die Bedeutung von Verbrennungsmotoren: »Gerade der für den Großteil der Arbeitsplätze zuständige Mittelstand, insbesondere der metallverarbeitenden Industrie, ist abhängig vom Fortbestand des Verbrennungsmotors.« (alle Zitate dieses Absatzes aus dem AfD-Wahlprogramm 2021).

Der Gegenpol zur AfD-Position lässt sich im Programm der Partei Die Linke finden. Wie für das Profil einer sozialistischen Partei zu erwarten ist das Hauptkapitel der Partei Die Linke zum Verkehr mit der Überschrift »Gerechte Mobilität: ökologisch und bezahlbar für alle – mit guten Arbeitsplätzen« betitelt. Hier steckt schon drin, was Programm ist. Die Linke wünscht sich eine Verkehrswende hin zu ökologischerer Mobilität (z.B. soll bis 2030 die Mehrheit der Menschen nicht mehr auf das Auto angewiesen sein; Kurzstreckenflüge sollen verboten werden), hat dabei aber auch die Bezahlbarkeit und die Belange der Beschäftigten im Verkehrssektor im Blick. Bei der Bezahlbarkeit sind die Pläne sehr konkret: Perspektivisch soll der ÖPNV kostenlos werden, auf dem Weg dorthin soll ein preiswertes 365-Tage-Ticket eingeführt werden und eine Sozial-BahnCard. Auch mit Blick auf eine mögliche Privatisierung der Deutschen Bahn und des Schienennetzes bezieht Die Linke eine klare Position und lehnt diese ab (alle Zitate dieses Absatzes aus dem Wahlprogramm der Partei Die Linke 2021).

Genau wie Die Linke sehen auch die Grünen keine Zukunft für den Verbrennungsmotor. Autos sollen »digitaler, leiser, kleiner und leichter sowie klimaneutral und besser recyclebar sein«. Um das zu fördern, wollen die Grünen unter anderem »Die Kaufförderung emissionsfreier Autos [...] in ein Bonus-Malus-System überführen.« Die Grünen setzen außerdem auf eine starke Förderung der Bahn, hier soll das Netz ausgebaut und die Schiene digitalisiert und elektrifiziert werden. Im ÖPNV sollen die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppelt werden und durch eine bessere Verknüpfung aller Mobilitätsangebote der Autoverkehr verringert werden. Beim Flugverkehr fordern die Grünen zwar kein Verbot von Kurzstrecken, wollen sie aber mittelfristig überflüssig machen (alle Zitate dieses Absatzes aus dem Grünen-Wahlprogramm 2021).

5 Dass die AfD den Fokus auf den Individualverkehr legt, bedeutet nicht, dass Bahn und ÖPNV gar keine Erwähnung bekommen, aber sie sind eindeutig nicht Schwerpunkt im Verkehrskonzept der AfD.

Die SPD formuliert ihre Forderung für die Verkehrswende sehr kurz und knackig. Aber auch wenn sie deutlich weniger Worte als die meisten anderen Parteien verliert (siehe Abschnitt 2.1. Wie viel?), formuliert sie sehr klare Ziele und Maßnahmen. So sollen zum Beispiel bis 2030 »alle neuen Busse und Bahnen [...] in den Kommunen klimaneutral fahren«, und »mindestens 75 Prozent des Schienennetzes« elektrifiziert sein. Der Fokus im SPD-Programm liegt eindeutig auf dem ÖPNV und der Bahn, die, indem sie attraktiver gemacht werden, den Umstieg vom Auto erleichtern sollen. In diesem Sinne soll zum Beispiel ein Deutschlandtakt rasch umgesetzt werden und flächendeckendes WLAN und Reservierungsmöglichkeiten im Nahverkehr ermöglicht werden. Mit Blick auf das Auto spricht sich die SPD klar für Elektromobilität aus: »2030 sollen mindestens 15 Millionen PKW in Deutschland voll elektrisch fahren.«, auch wenn sie, anders als Die Linke und die Grünen, kein Verbot von Verbrennern fordert (alle Zitate dieses Absatzes aus dem SPD-Wahlprogramm 2021).

CDU/CSU und FDP denken bei Verkehrspolitik weniger an die Klimafrage als an die Notwendigkeit einer guten Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Das heißt nicht, dass sie keinerlei Bedarf sehen, die Emissionen des Verkehrssektors zu senken. Hierzu finden sich in beiden Programmen Forderungen, aber der Schwerpunkt wird anders gesetzt als bei den drei linken Parteien.

Das Programm von CDU/CSU ist in diesem Punkt noch deutlicher als das der FDP. So spielt die Frage alternativer Antriebe im Unions-Programm eine große Rolle. CDU/CSU sprechen sich zwar gegen ein generelles Verbot von Verbrennern aus, wollen aber auch den Wandel zu »CO₂ neutraler Mobilität« schaffen (CDU/CSU-Wahlprogramm 2021). Ein entscheidendes Instrument ist für sie der Emissionshandel, der in allen Bereichen der Mobilität etabliert werden soll. Mit Blick auf alternative Antriebe sprechen sie sich für Technologieoffenheit aus und setzen neben der E-Mobilität auf synthetische Kraftstoffe und Wasserstoff. Aber das Auto soll nicht alleiniges zentrales Verkehrsmittel bleiben, sondern gut mit dem ÖPNV verzahnt werden. Um letzteren zu fördern, setzen CDU/CSU auf Mobilitätsplattformen, die die verschiedenen Angebote vernetzen sollen: von den herkömmlichen ÖPNV-Angeboten bis hin zu neuen Sharing-Angeboten.

Die FDP stellt ihren Abschnitt zur Mobilität unter das Motto »Mobilität ist Freiheit – Innovationen statt Verbote«. Diesem Motto folgend, hat die FDP vor allem eine Antwort auf die Herausforderungen in der

Verkehrspolitik: Wettbewerb. Dieser ist für sie das Mittel der Wahl, um den Bahnverkehr zu stärken («Das gelingt aber nicht mit einer Staatsbahn, sondern nur mit mehr Wettbewerb»), um alternative Antriebe für Autos zu testen («Wir wollen ihnen [den Firmen und Ingenieur:innen] die Freiheit zurückgeben, die bestmöglichen Antriebe und Anwendungen zu entwickeln und zu vertreiben.») und um andere Mobilitätsdienste zu erproben (alle Zitate dieses Absatzes aus dem FDP-Wahlprogramm 2021).

4.4 Wie konkret sind die Versprechen?

Die Parteien buhlen also mit durchaus unterschiedlichen Konzepten für die Verkehrswende um die Gunst der Wähler:innen. Wie konkret nun aber ist der Handlungsbedarf, den die Parteien mit Blick auf die Verkehrswende ausmachen, und wie spezifisch sind die Pläne mit denen die Parteien die Herausforderungen angehen wollen? Anders formuliert: wie konkret oder vage sind die Versprechen formuliert, die die Parteien ihren Wähler:innen machen?

Die Ergebnisse in Tabelle 4.2 zeigen, dass die Parteien sich sowohl in Bezug auf die Gesamtanzahl gemachter Versprechen zum Politikziel Verkehrswende unterscheiden, als auch mit Blick auf die Frage, wie konkret diese Versprechen sind. Die meisten Versprechen finden sich bei den Grünen (110). Da diese dem Politikziel auch in absoluter Worthäufigkeit und relativer Salienz den größten Stellenwert eingeräumt haben, verwundert dieser Befund nicht. Ein Viertel weniger Versprechen finden sich bei Die Linke (83) und nur ungefähr halb so viele bei der CDU/CSU (58). Noch einmal weniger Versprechen sind es bei SPD und FDP, die mit 41 respektive 40 Versprechen gleichauf liegen. Die wenigsten Versprechen kommen von der AfD (22). Diese Verhältnisse spiegeln relativ genau die sinkende Anzahl absoluter Worte wider, die die Parteien zum Politikziel Verkehrswende in ihren Programmen machen. Im Durchschnitt unterscheiden sich Länge und Ausführlichkeit der Versprechen also nicht stark voneinander. Vielmehr gilt, je mehr Worte eine Partei macht, desto mehr Versprechen macht sie auch. Ausnahme ist die SPD, die im Verhältnis deutlich weniger Worte für ihre 41 Versprechen braucht als die anderen Parteien.

Tabelle 4.2: Grad der Konkrettheit der Versprechen der Parteien zum Politikziel Verkehrswende

Wahl- programme	Anzahl Ver- sprechen zur Verkehrs- wende	Versprechen					
		rhetorisch		vage		konkret	
		N	%	N	%	N	%
SPD	41	19	46	16	39	6	15
CDU/CSU	58	34	59	21	36	3	5
B90/Die Grünen	110	57	52	34	31	19	17
FDP	40	24	60	9	23	7	18
AfD	22	14	64	5	23	3	14
Die Linke	83	38	46	12	14	33	40

Anmerkung: Bei den Prozentangaben handelt es sich um Zeilenprozente. Sie geben an, wie groß der Anteil rhetorischer, vager und konkreter Versprechen an allen Versprechen zum Politikziel Verkehrswende im jeweiligen Wahlprogramm ist.

Worüber diese Befunde allerdings noch nichts aussagen ist, wie konkret diese Versprechen sind. Denn Versprechen ist nicht gleich Versprechen. Manche Versprechen formulieren nur eine abstrakte Vision (rhetorisches Versprechen), wie etwa die folgende Aussage aus dem AfD-Wahlprogramm 2021: »Die AfD unterstützt und fördert den motorisierten Individualverkehr als beliebteste Möglichkeit der Fortbewegung.« In dieser Aussage steckt zwar eine Stellungnahme für den motorisierten Individualverkehr, aber keinerlei Information darüber, wie dieser gefördert werden soll. Andere Versprechen stellen zwar Maßnahmen in Aussicht, aber benennen nicht konkret, mit welchen Mitteln oder Regelungen die Maßnahme durchgeführt werden soll. Ein Beispiel für ein solch vages Versprechen ist die Aussage aus dem CDU/CSU-Wahlprogramm 2021: »Wir werden den Schienenverkehr mit dem Deutschlandtakt stärken.« Die dritte Gruppe umfasst Versprechen, die entweder konkrete Maßnahmenvorschläge machen (»Wir wollen 100 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre bis 2035, zusätzlich in Schienennetz und Bahnhöfe investieren.« Grünen-Wahlprogramm 2021) oder

ein eindeutiges und klares Ziel vertreten (»2030 sollen mindestens 15 Millionen PKW in Deutschland voll elektrisch fahren.« SPD-Wahlprogramm 2021). Diese Versprechen sind so konkret, dass deren Erfüllung relativ einfach nachprüfbar ist.

Alle Parteien bedienen sich dieser unterschiedlichen Arten von Versprechen – allerdings in unterschiedlichem Maß. Bei den konkreten Versprechen führt eindeutig Die Linke mit einem Anteil von 40 Prozent. Der Anteil konkreter Versprechen bei den anderen Parteien ist weniger als halb so groß. Zwischen FDP, den Grünen, SPD und AfD ist der Unterschied eher gering (in allen drei Fällen unter drei Prozentpunkten). Nur die CDU/CSU macht relativ gesehen deutlich weniger konkrete Versprechen (fünf Prozent).

Bei den vagen Versprechen hat Die Linke den geringsten Anteil (14 Prozent). Sie ist die einzige Partei, die mehr konkrete als vage Versprechen macht. Die beiden damaligen Regierungsparteien CDU/CSU und SPD machen dagegen sehr häufig vom Mittel des vagen Versprechens Gebrauch. Dies ist möglicherweise ein Resultat der Regierungs- und Koalitionserfahrung, die sie zurückhaltender bezüglich konkreter Versprechen macht.

Den größten Anteil machen allerdings bei allen Parteien die rhetorischen Versprechen aus. Mindestens 45 Prozent der Versprechen zur Verkehrswende sind bei allen Parteien rein rhetorischer Natur. Sie sind also für alle Parteien ein wichtiges Mittel, um im Wahlprogramm die jeweilige Vision für die Verkehrswende vorzustellen, ohne konkret zu werden. Dabei fällt auf, dass die Parteien, die der Verkehrswende insgesamt skeptischer gegenüberstehen und den Begriff selber nicht verwenden (AfD, FDP und CDU/CSU), etwas mehr rhetorische Versprechen machen als die anderen drei Parteien.

4.5 Wo herrscht Konsens, wo Konflikt?

Die mal mehr und mal weniger konkreten Versprechen in den Wahlprogrammen sind aber nicht nur Politikangebot an die Wähler:innen, sondern sie dienen auch dazu, potentiellen Koalitionspartnern zu signalisieren, wo eine Partei inhaltlich steht, wo sich Koalitionspotentiale ergeben und in welchen Punkten eine Einigung schwierig ist. Insgesamt finden sich in den Programmen 31 Zielsetzungen, zu denen die Parteien sich in gleicher, ähnlicher oder gegensätzlicher Weise äußern (siehe Ta-

belle A4.1 im Anhang). Den größten Anteil machen Zielsetzungen aus, die sich zum einen auf den Auto- und Güterverkehr (9) beziehen und zum anderen auf den Bahnverkehr (9). Aber auch für den ÖPNV lassen sich viele Koalitionspotentiale ermitteln (8).

Die Verkehrswende stellt sich als relativ konfliktträchtig dar. Denn neben einigen gleichen und ähnlichen Zielsetzungen zwischen den Parteien finden sich auch relativ viele gegensätzliche Zielsetzungen zu den Plänen oder Zielen einer jeweils anderen Partei. Die aggregierte Übersicht der gegensätzlichen Zielsetzungen in Tabelle 4.3 zeigt, dass die größten Differenzen zwischen der FDP und Die Linke bzw. der FDP und den Grünen bestehen. Bei jeweils fünf Versprechen dieser Parteien vertreten die Parteien gegensätzliche Zielsetzungen, was eine Herausforderung für Koalitionsverhandlungen ist. SPD und CDU/CSU dagegen bieten sich als guter Koalitionspartner in unterschiedlichen Konstellationen an, da sich zwischen ihnen und den anderen Parteien am wenigsten gegensätzliche Zielsetzungen ergeben.

Tabelle 4.3: Anzahl gegensätzlicher Zielsetzungen in den Wahlprogrammen zur Verkehrswende

	SPD	CDU/ CSU	B90/Die Grünen	FDP	AfD	Die Linke	Insgesamt ^a
SPD	-	2	0	3	2	0	3
CDU/CSU		-	3	0	0	3	3
B90/Die Grünen			-	5	4	1	6
FDP				-	0	5	6
AfD					-	4	4
Die Linke						-	7

^a Diese Spalte gibt an, für wie viele Versprechen einer Partei gegensätzliche Zielsetzungen zu anderen Parteien berechnet werden konnten. Da sich auf Basis eines Versprechens gegensätzliche Zielsetzungen mit mehreren Parteien ergeben können, ist diese Zahl meist kleiner als die Summe gegensätzlicher Zielsetzungen mit den einzelnen Parteien.

Inhaltlich finden sich gegensätzliche Zielsetzungen vor allem in Bezug auf den Auto- und Flugverkehr. In den meisten Fällen verläuft die Trennlinie klar zwischen dem linken und dem rechten Lager. Das heißt, eine oder mehrere Parteien, die dem rechten Lager zugeordnet werden können (Union, FDP und AfD), vertreten eine Position, und eine oder mehrere Parteien des linken Lagers (SPD, Die Linke und die Grünen) eine gegensätzliche Zielsetzung. Eine Ausnahme von dieser Regel gibt es allerdings: FDP und Die Linke lehnen beide eine Kaufprämie für Elektroautos ab. Die Grünen dagegen wollen die Kaufprämie zwar zu einem Bonus-Malus-System weiter entwickeln, an der grundsätzlichen Idee, Elektromobilität beim Kauf zu fördern, halten sie aber fest. Mit Blick auf die Bahn gibt es nur eine gegensätzliche Zielsetzung (Privatisierung der Deutschen Bahn) und beim ÖPNV gar keine. Das bedeutet im Umkehrschluss aber nicht, dass die Parteien hier in allen Punkten einer Meinung sind. Stattdessen gibt es viele Punkte, zu denen sich nicht alle Parteien aussagen. Äußern sich zwei Parteien allerdings zum selben Punkt und vertreten die gleiche oder eine ähnliche Zielsetzung, dann unterstreicht das die Konsensualität dieses Themas.

Tabelle 4.4: Anzahl gleicher oder ähnlicher Zielsetzungen in den Wahlprogrammen zur Verkehrswende

	SPD	CDU/ CSU	B90/Die Grünen	FDP	AfD	Die Linke	Insgesamt ^a
SPD	-	8	15	3	1	17	16
CDU/CSU		-	9	7	6	9	14
B90/Die Grünen			-	3	1	26	26
FDP				-	5	5	9
AfD					-	1	6
Die Linke						-	27

^a Diese Spalte gibt an, für wie viele Versprechen einer Partei gleiche oder ähnliche Zielsetzungen zu anderen Parteien berechnet werden konnten. Da sich auf Basis eines Versprechens gleiche oder ähnliche Zielsetzungen mit mehreren Parteien ergeben können, ist diese Zahl kleiner als die Summe gleicher oder ähnlicher Zielsetzungen mit den einzelnen Parteien.

Die entsprechende Analyse der gleichen und ähnlichen Zielsetzungen stärkt das bereits in Unterkapitel 4.3 gewonnene Bild, dass die drei linken Parteien sich in puncto Verkehrswende relativ einig sind, zu den anderen Parteien aber weniger Gemeinsamkeiten bestehen. Am häufigsten finden sich gleiche und ähnliche Zielsetzungen zwischen den Programmen der Partei Die Linke und den Grünen (siehe Tabelle 4.4). Jeweils 26 ähnliche Versprechen lassen sich in den Programmen beider Parteien finden.⁶ Deutlich seltener, aber dennoch hoch sind die Überschneidungen zwischen der SPD und der Partei Die Linke (17) und der SPD und den Grünen (15). Bedenkt man, dass die SPD insgesamt nur 41 Versprechen zur Verkehrswende gemacht hat, ist der Anteil der gleichen und ähnlichen Zielsetzungen zwischen der SPD und den anderen beiden linken Parteien recht beachtlich.

Deutlich weniger Überschneidungen haben die drei Parteien mit der CDU/CSU, die wiederum als diejenige hervorsticht, die auf Basis der gleichen und ähnlichen Zielsetzungen mit allen anderen Parteien ungefähr gleich gut koalieren könnte (neun gleiche bzw. ähnliche Zielsetzungen mit den Grünen, und der Partei Die Linke, acht mit der SPD, sieben mit der FDP und sechs mit der AfD). Am wenigsten Koalitionspotentiale ergeben sich aus der Analyse für die AfD. Neben den sechs gleichen bzw. ähnlichen Zielsetzungen mit der Union teilt sie auch mit der FDP fünf Ziele. Mit den drei linken Parteien könnte die AfD sich spontan dagegen nur in einem Punkt einigen: dem Deutschlandtakt. Allerdings fällt ihr Bekenntnis dazu auch deutlich verhaltener aus als bei den anderen Parteien.

6 Allerdings ist es hier wichtig zu beachten, dass diese beiden Parteien auch die längsten Wahlprogramme haben und entsprechend auch in absoluten Zahlen deutlich mehr Versprechen zur Verkehrswende gemacht haben als die anderen Parteien (siehe Unterkapitel 4.4). Entsprechend gibt es relativ viele konkrete Ziele, zu denen sich nur diese beiden Parteien geäußert haben (sieben von den insgesamt 31 hier untersuchten).

