

# **WAHLPRÜFSTEINE DER EVG ZUR BUNDESTAGSWAHL 2025:**

## **Antworten der Parteien**



**EVG**  
kommt an.

# Wahlprüfsteine der EVG zur Bundestagswahl 2025

» So haben die Parteien geantwortet:



Für die Wahlprogramme der einzelnen **Parteien** auf die Logos klicken.



Am 23. Februar 2025 wählt Deutschland einen neuen Bundestag. Selten war der Gang zur Wahlurne wohl so wichtig wie jetzt: **Es geht darum, unsere Demokratie gegen Hass und Hetze zu verteidigen. Für uns als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft ist aber natürlich auch die Zukunft der Mobilität in unserem Land ein wichtiges Thema.** Die nächste Bundesregierung wird die Folgen zahlreicher Krisen zu bewältigen haben und muss deshalb klare Leitlinien für alle Politikbereiche festlegen.

Unsere gesamten **EVG-Forderungen** können hier heruntergeladen werden:



**Wir haben Wahlprüfsteine an die Parteien geschickt**, die sich untereinander auf das Wahlprüfstein-Verfahren verständigt hatten: SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, DIE LINKE, BSW.

Folgende Bedingungen waren vorgegeben: höchstens acht Fragen mit jeweils maximal 300 Zeichen. Die Antworten der Parteien geben wir nachfolgend genauso wieder, wie wir sie erhalten haben. Bei der Reihenfolge der Parteien haben wir uns an der aktuellen Sitzverteilung im Bundestag bzw. am Ergebnis der letzten Bundestagswahl orientiert.

**Basierend auf unseren EVG-Forderungen haben wir die Antworten außerdem bewertet:**

Antworten, die in unserem Sinne sind, haben wir grün markiert. Inhalte, die in Konflikt mit unseren Wahlforderungen stehen, sind in Rot gehalten. Positionen, die sich dazwischen bewegen und nur teilweise in unserem Sinne sind, haben wir orange eingefärbt. So wird klar, welche der Parteien sich in der kommenden Legislaturperiode für die Anliegen der EVG-Mitglieder einsetzen wollen.



## Integrierte Unternehmen sichern - keine Zerschlagung der Deutschen Bahn

» Setzt sich Ihre Partei für den Erhalt der integrierten Deutschen Bahn bzw. gegen die Trennung von Netz und Betrieb ein, welche Pläne werden für Struktur und politische Steuerung der DB verfolgt und wie stehen Sie zu Privatisierungsideen von DB-Unternehmen sowie zu Ausschreibungen im Fernverkehr?

### SPD

Die Privatisierung von Daseinsvorsorge bleibt für uns ausgeschlossen. Wir erhalten die Deutsche Bahn als integrierten Konzern im öffentlichen Eigentum. Die neue gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte DB InfraGO sowie den Gesamtkonzern entwickeln wir mit mehr Kontrolle und Steuerung des Bundes weiter. Die Vergabe im Fernverkehr ist in den Grundzügen nicht reformbedürftig.

### CDU/CSU

Wir brauchen eine strukturelle Weiterentwicklung der Bahn, um die anstehenden Probleme zu bewältigen. Ausgerichtet werden muss die Reform dabei am Gewährleistungsauftrag, den unsere Verfassung dem Bund für das Schienennetz erteilt. Der Infrastrukturbereich mit DB InfraGO sowie DB Energie ist dabei von der DB zu trennen. Eine stärkere Trennung des Infrastruktur- und Transportbereichs führt zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und einer zielgerechten modernisierten Infrastruktur. Bei der Vergabe von Kapazitäten zur Trassennutzung erhalten dadurch auch Wettbewerber einen besseren und faireren Zugang zum Schienennetz, und die Infrastrukturmodernisierung wird dort priorisiert, wo es sinnvoll ist und nicht dort, wo schwerpunktmäßig DB-Züge fahren.

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Deutschland braucht einen starken Schienenverkehr und eine leistungsfähige Deutsche Bahn im Eigentum des Bundes. Mit der DB InfraGO AG haben wir GRÜNE die Gründung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte vorangetrieben und damit die größte Strukturreform seit Jahrzehnten erreicht. Die DB InfraGO kann perspektivisch erweitert werden durch die Integration von DB Energie. Entscheidend ist, die Steuerung der DB InfraGO weiter zu verbessern und dabei einer stringenten Eigentümerstrategie des Bundes folgen. Wir GRÜNE wollen sicherstellen, dass der Bund künftig weiter im gebotenen Umfang in das Schienennetz investiert und insbesondere der unter den CDU/CSU-geführten Bundesregierungen verursachte Sanierungsrückstau aufgelöst wird. Ordnungspolitische Fragen stehen dahinter eindeutig zurück. Zur vollständigen Umsetzung des Deutschlandtaktes wollen wir GRÜNE bei nicht rentablen Verbindungen Anreize setzen und gegebenenfalls Strecken bzw. Streckenbündel ausschreiben.

### FDP

Wir Freie Demokraten wollen mehr Wettbewerb auf der Schiene ermöglichen, um die Qualität sowie Effizienz des Zugverkehrs zu verbessern. Das Netz soll aus dem DB-Konzern herausgelöst, als eigenständige GmbH im Bundeseigentum geführt und der Bahnbetrieb privatisiert werden. Wettbewerb und Innovationsdynamik bringen bessere Dienstleistungen und günstigere Preise für die Fahrgäste.



» Setzt sich Ihre Partei für den Erhalt der integrierten Deutschen Bahn bzw. gegen die Trennung von Netz und Betrieb ein, welche Pläne werden für Struktur und politische Steuerung der DB verfolgt und wie stehen Sie zu Privatisierungsideen von DB-Unternehmen sowie zu Ausschreibungen im Fernverkehr?

## DIE LINKE

Ja, Die Linke setzt sich für den Erhalt der Deutschen Bahn als integrierten Konzern ein. Netz und Betrieb gehören für uns für eine erfolgreiche Bahn zusammen. Wir haben uns gegen den Verkauf von DB Schenker ausgesprochen und werden uns auch gegen den Verkauf anderer Teile der Bahn engagieren. Wir wollen eine Bürgerbahn statt einer Aktienbahn. Mit der Gemeinwohlorientierung für die Infrastruktursparte der Bahn wurde nur der halbe Weg gegangen. Wir wollen mehr Kooperation statt Konkurrenz auf der Schiene, deshalb lehnen wir Ausschreibungen im Fernverkehr ab. Eine gemeinwohlorientierte Bahn braucht klare politische Vorgaben und mehr Mitbestimmung der Beschäftigten und der Zivilgesellschaft. Aktuell entscheiden hoch bezahlte Bahnmanager:innen und haben dabei Konzernbilanzen oder Prestigeprojekte im Blick. Die Ergebnisse sind: mieser Service, schlechte Arbeitsbedingungen und Milliardengräber wie Stuttgart 21 auf der einen und Millionen-Boni auf der anderen Seite.

## BSW

Ja, BSW ist gegen die Zerschlagung des DB-Konzerns, gegen die Trennung von Netz und Betrieb und gegen die Privatisierung und Herauslösung von Unternehmensteilen, die bahnrelevante Kernaufgaben wahrnehmen. Die Bereitstellung, Instandhaltung und Modernisierung von Netzinfrastruktur, der Züge im Personen- und Güterverkehr sowie auch die Instandhaltung von Bahnhöfen müssen im Unternehmen verbleiben. **Allerdings bedarf es bei der Deutsche Bahn AG grundlegender Strukturreformen.** Denn viele Probleme des Unternehmens sind hausgemacht: Privatisierungs- und Expansionsfantasien in nicht bahnbezogene Geschäftsfelder sowie falsche Prioritäten – wie u. a. die systematische Vernachlässigung des Nahverkehrs – sowohl im Management als auch in der Politik in den letzten Jahrzehnten haben dazu geführt, dass die Deutsche Bahn jetzt vor allem mit Verspätungen, Zugausfällen und endlosen Pannen verbunden wird.

Wir wollen eine Bahn, die sich wieder auf ihre Kernaufgaben **in unserem Land** – den Nah- und Fernverkehr sowie den Gütertransport auf der Schiene – konzentriert. Sie muss wieder zu dem öffentlichen Vorzeigeunternehmen werden, das sie einst war. Unser Vorbild ist die Schweizer

Staatsbahn. Um die Deutsche Bahn AG dorthin zu bringen, sind **weitreichende Reformen bei Rechtsform und Unternehmensstruktur unerlässlich**: In der Rendite-Orientierung sehen wir eine der Hauptursachen der verfehlten Unternehmensentscheidungen. Die Bahn als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge (zumal als 100 %iges Staatsunternehmen) muss wieder am Gemeinwohl ausgerichtet, die verschiedenen Unternehmensteile müssen wieder zusammengeführt und die politische Kontrolle über die Unternehmensführung gestärkt werden. Auch die Vergabepaxis an private Eisenbahngesellschaften muss im Sinne einer Gemeinwohlorientierung grundlegend reformiert werden.



## Investitionsoffensive für das überlastete und störanfällige Schienennetz

»» Wie wollen Sie den Investitionsstau (90 Mrd. €) im Schienennetz beseitigen, wie stehen Sie zur Einführung einer überjährigen Finanzierung, zum Zeitplan für den Deutschlandtakt mit Berücksichtigung der Güterbahnen und wie ist generell die Finanzierung der Schiene geplant (Stichwort Schuldenbremse)?

### SPD

Wir haben Rekordinvestitionen in die Schiene durchgesetzt und werden sie fortsetzen. Wir ermöglichen, dass die Deutsche Bahn die wichtigsten Bahnstrecken einer Generalsanierung unterzieht. Zudem wollen wir leistungsfähige und attraktive Bahnhöfe. Mit gezieltem Aus- und Neubau erweitern wir das Netz im Sinne eines Deutschland- und Europataktes. Bei Investitionen in Neu- und Ausbauten machen wir die Schiene zum Verkehrsträger Nummer Eins. Wir werden für langfristige Planungs- und Umsetzungssicherheit bei Infrastrukturprojekten sorgen und die Schuldenbremse reformieren. Wir wollen die Finanzierung von wichtigen Zukunftsinvestitionen auf allen Ebenen des Staates sicherstellen. Denn wir wollen verhindern, dass kommenden Generationen „Investitionsschulden“ vermachet werden, etwa ein sanierungsbedürftiges Schienennetz der Bahn.

Für die Finanzierung von langfristigen Investitionen ist es sinnvoll, Kredite aufzunehmen. Auf diese Weise werden die Finanzierungskosten über viele Jahre gerecht verteilt.

### CDU/CSU

Die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist eine Herausforderung, die alle Verkehrsträger gleichermaßen betrifft. CDU und CSU sorgen für dauerhafte Finanzierungsstabilität, die unabhängig von schwankenden Haushaltsmitteln ist. Zudem müssen wir kurzfristig mehr Kapital mobilisieren, um den Investitionsstau zu lösen. An der grundgesetzlichen Schuldenbremse halten wir fest. Wir werden Ausgaben priorisieren, indem wir wichtigen Investitionsausgaben Vorrang gewähren.

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wir GRÜNE wollen starken Schienenverkehr in Deutschland und Europa. In den letzten drei Jahren haben wir deutlich mehr Mittel für die Schiene durchgesetzt. Der Investitionshochlauf muss fortgesetzt und weiter gesteigert werden, um Sanierung und ebenso Erweiterungen der Infrastruktur zu beschleunigen. Wir GRÜNE wollen eine überjährige Infrastrukturfinanzierung im Bereich Schiene einführen, allein damit die Bauwirtschaft entsprechende Kapazitäten bereitstellt. Dass jetzt auch Mittel aus der Lkw-Maut in die Schiene fließen, ist unser Erfolg. Unser Ziel ist es, Planungssicherheit zu geben und die aktuell komplizierten Finanzierungsstrukturen zu vereinfachen. Beim Deutschlandtakt wollen

wir keinen Verzug, Planungen für mehr Kapazitäten dürfen nicht gebremst werden. Im Rahmen des Deutschlandtaktes wollen wir feste Güterverkehrsstrassen garantieren und etwa durch mehr Überholgleise heute noch übliche Stand- und Wartezeiten reduzieren.

### FDP

Wir wollen die zahlreichen bestehenden Finanzierungsinstrumente in einen Schienenfonds bündeln, um mehr überjährige Finanzierung und langfristige Planbarkeit zu sichern. Die Bundesmittel konzentrieren wir damit auf das Netz. Dabei liegt der Fokus auf Sanierung, Erhalt, Ausbau und Digitalisierung in realistischen Dimensionen – nicht nur auf den hochbelasteten Strecken, sondern auch in der Fläche. Durch eine Priorisierung der Mittel für Investitionen auf der einen Seite und Kürzungen bei konsumtiven Ausgaben und Subventionen auf der anderen Seite stehen ausreichend Mittel für eine auskömmliche Finanzierung aus dem regulären Haushalt zur Verfügung.



» Wie wollen Sie den Investitionsstau (90 Mrd. €) im Schienennetz beseitigen, wie stehen Sie zur Einführung einer überjährigen Finanzierung, zum Zeitplan für den Deutschlandtakt mit Berücksichtigung der Güterbahnen und wie ist generell die Finanzierung der Schiene geplant (Stichwort Schuldenbremse)?

## DIE LINKE

Für Die Linke ist die Bahn das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs sowie eine wichtige Säule des Güterverkehrs. Der Investitionsstau im Schienennetz muss schnellstmöglich behoben, die Kapazitäten erhöht, auch in Bezug auf die Infrastruktur für den Güterverkehr sowie die Elektrifizierung von Strecken vorangetrieben werden. Der Deutschlandtakt darf nicht erst 2070 realisiert werden. Der Investitionsstau ist Folge einer verfehlten Bahnpolitik der letzten Bundesregierungen. Die Ampel-Regierung hat zwar eine Kehrtwende eingeleitet, hat aber nicht das Nötige getan. Man kann keine Bahn wie in der Schweiz oder Österreich haben wollen und nur ein Bruchteil dafür pro Einwohner\*in bezahlen. Die Linke setzt sich für eine gesicherte, überjährige Finanzierung der Bahn nach Schweizer Vorbild ein. Die Linke will, dass Superreiche und Spitzenverdiener stärker durch höhere Steuern wie eine Milliardärssteuer zur Finanzierung einer guten Infrastruktur herangezogen werden. Zukunftsinvestitionen wollen wir auch kreditfinanziert ermöglichen.

## BSW

Neben den skizzierten unternehmerischen Fehlentscheidungen ist die wichtigste Ursache der gegenwärtigen Misere der Bahn ihre chronische Unterfinanzierung. Bei den staatlichen Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur liegt Deutschland seit Jahren im europäischen Vergleich auf den hinteren Plätzen – mit dem Ergebnis, dass (nicht nur) die Schieneninfrastruktur seit Jahren auf Verschleiß gefahren wurde und sich der Investitionsstau immer weiter verschärft. Zwar milderte die Ampel-Regierung den Sparkurs der Vorgänger-Regierungen etwas ab, ohne jedoch eine grundlegende Korrektur vorzunehmen. So lagen die Pro-Kopf-Investitionen 2023 mit rund 115 Euro pro Kopf und Jahr deutlich unter denen anderer Länder wie unter anderem der Schweiz, die 477 Euro pro Kopf in Instandhaltung und Ausbau der Schieneninfrastruktur investierte. Der Bund steht hier in der Verantwortung, ausreichende Finanzmittel zur Modernisierung der deutschen Schieneninfrastruktur sowie zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken bereitzustellen; **zur wenigstens teilweisen Erreichung der Klimaziele im Sektor Verkehr**, und um die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen und attraktiven Personen- und

Güterverkehr auf der Schiene zu schaffen. Das BSW fordert eine Infrastruktur-Garantie für die öffentliche Daseinsvorsorge – also explizit auch die Bahn. Hierzu sind massive öffentliche Investitionen erforderlich – in Infrastruktur, aber auch in Personal. Aufgrund der hohen Investitionssummen müssen diese vom Bund getragen und kreditfinanziert werden. Dazu brauchen wir eine Reform der Schuldenbremse. Diese hat unsoliden Haushalten nicht verhindert, sondern ist zur Investitionsbremse geworden. Deshalb muss sie reformiert werden: Wir wollen Investitionen in Brücken, Straßen, Schienen, Schulen, Wohnungen und Netze aus der Schuldenbremse ausklammern und den dramatischen Investitionsstau, der zum Verfall unserer Infrastruktur führt, ohne weiteren Verzug durch ein großes Investitionsprogramm beheben.



## Schutz bei SPNV-/ÖPNV-Vergaben mit zeitgemäßen und sozialen Mindeststandards

» Setzt sich Ihre Partei für die Einführung eines Bundesvergabegesetzes und damit für konkrete bundesgesetzliche Mindeststandards für Vergabeverfahren im SPNV und ÖPNV ein, insbesondere hinsichtlich verbindlicher Vorgaben zu Tariftreue und Personalübergang bei Betreiberwechseln?

### SPD

Bei einem Betreiberwechsel von Personenverkehrsleistungen enthält bereits das geltende Vergaberecht Regelungen zum Personalübergang und Sozialbedingungen. Diese sollten evaluiert und im Rahmen des europarechtlich Zulässigen weiterentwickelt werden. Wir wollen die verpflichtende Personalübernahme für alle Beschäftigten beim Betreiberwechsel im Nah- und Regionalverkehr gesetzlich festschreiben. Auch die Pflicht zur Tariftreue in Vergabeverfahren wollen wir durchsetzen.

### CDU/CSU

Die Sozialpartnerschaft zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften hat Deutschland stark gemacht. Unser Ziel ist eine höhere Tarifbindung. Wir wollen die Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen stärken. **Die zentrale Rolle im Tarifausschuss müssen dabei weiter die Sozialpartner spielen.** Wir wollen mehr Tariföffnungsklauseln. So ermöglichen wir Regelungen, die sowohl für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch für Betriebe vor Ort passender sein können als unflexible Pauschalregelungen in der Fläche. Wir schützen die positive und negative Koalitionsfreiheit. Wir stützen durch Änderungen im Tarifvertragsgesetz die Bereitschaft, sich an Tarifverträge zu binden.

Wir wollen deklaratorische Tariftreuregelungen auch auf Bundesebene möglich machen. Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge sollte danach klargestellt werden, dass die Bieter die vom Staat festgesetzten Arbeitsbedingungen ebenso bei der Auftragsdurchführung einhalten müssen wie z. B. tarifvertraglich vereinbarte Mindestlöhne, die für alle allgemeinverbindlich erklärt oder erstreckt worden sind.

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Vergaberecht ist eine wichtige Grundlage für den fairen Wettbewerb um öffentliche Aufträge, auch im Bereich der Vergabeverfahren im SPNV und ÖPNV. Wir GRÜNE wollen das Vergaberecht umfassend modernisieren, um eine sozial und ökologisch nachhaltige Beschaffung zu vereinfachen und zur Regel zu machen. Durch ein Tariftreuegesetz werden wir öffentliche Aufträge des Bundes in der Regel an Unternehmen vergeben, die nach Tarif bezahlen.

### FDP

Wir Freie Demokraten wollen das Vergaberecht drastisch vereinfachen. Die Komplexität der Vergabeverfahren ist inzwischen eine große Belastung für Behörden und Betriebe. Deshalb braucht es eine Entrümpelung des Vergaberichts. Wir lehnen daher auch ein Tariftreuege-

setz ab. Dieses würde neue Bürokratie schaffen und das Vergaberecht weiter verkomplizieren. Stattdessen wollen wir die Tarifbindung attraktiver machen und Vergabeverfahren beschleunigen.

### DIE LINKE

Ja, die Linke setzt sich für eine Bundesvergabegesetz mit verbindlichen Vorgaben für Tariftreue und Personalübergängen bei Betreiberwechseln ein.

### BSW

Ja. Wir wollen die Vergaberegeln im Bereich des SPNV und ÖPNV reformieren und Vergabekriterien stärker am Gemeinwohl ausrichten. Dazu gehören auch hohe Arbeitsstandards für die Bahnbeschäftigten: Grundsätzlich fordert das BSW, dass öffentliche Aufträge und Subventionen nur noch an Unternehmen vergeben werden, die nach Tarif bezahlen. Im reformierten Bundesvergabegesetz müsste dies festgeschrieben werden, um sicherzustellen, dass auch privatwirtschaftliche Eisenbahngesellschaften in Vergabeverfahren von dieser Regelung erfasst werden.



## Nah- und Regionalverkehr: Mehr Mittel, mehr Angebote, mehr Sicherheit

» Plant Ihre Partei, ÖPNV und SPNV attraktiver zu machen, z. B. durch die Fortführung/Weiterentwicklung des Deutschlandtickets, eine Investitionsoffensive, um das Angebot im ÖPNV/SPNV auszubauen und noch klimafreundlicher zu machen, und die Verbesserung der Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen?

### SPD

Das Deutschlandticket ist ein großer Erfolg, den wir erhalten wollen. Priorität hat dabei Verlässlichkeit: Wir wollen das Deutschlandticket dauerhaft anbieten. Wir wollen, dass der Preis dauerhaft auf aktuellem Niveau bleibt. Dazu werden wir das Ticket gemeinsam mit den Ländern auskömmlich finanzieren. Außerdem setzen wir uns für ein bundeseinheitlich vergünstigtes Deutschlandticket zu einem reduzierten Preis für bestimmte soziale Gruppen ein, etwa für Seniorinnen und Senioren, Familien mit Kindern, Auszubildende, Studierende, Schülerinnen und Schüler oder Menschen mit Behinderung ein. Wir werden die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs gemeinsam mit Ländern und Kommunen dauerhaft stärken. Dafür sind die Regionalisierungsmittel des Bundes wichtig. Sowohl auf dem Land als auch in der Stadt sind gute Erreichbarkeiten und Takte von Bus und Bahn unbedingt nötig. Für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum werden wir den Personalaufbau bei den Sicherheitsbehörden konsequent fortsetzen.

### CDU/CSU

Erforderlich ist ein bedarfsgerechter und zukunftsfester öffentlicher Personennahverkehr. Dazu gehören auch eine zuverlässige und robuste Infrastruktur sowie ein attraktives Angebot in Stadt und Land. Bei der Finanzierung des ÖPNV und des SPNV wollen wir eine neue Transparenz schaffen und eine auskömmliche Finanzierung sichern. **Das Deutschlandticket ist für viele ein attraktives Angebot. Allerdings muss sichergestellt sein, dass die Kosten nicht zu Lasten des Angebots und der Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr gehen.**

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Flächendeckender und verlässlicher ÖPNV ist das Rückgrat einer klimafreundlichen und bezahlbaren Mobilität für alle. Wir GRÜNE setzen uns dafür ein, gemeinsam mit den Ländern ÖPNV und SPNV weiter auszubauen und zu modernisieren, Mittel weiter zu erhöhen, u.a. für den Einsatz klimafreundlicher Antriebe im ÖPNV und weitere Streckenelektrifizierungen. Wir wollen überall in Deutschland eine bessere Erreichbarkeit mit Bus und Bahn garantieren. Und wir wollen den Fortbestand des Deutschlandtickets dauerhaft absichern und seine Attraktivität weiter steigern, u. a. durch bessere Bedingungen für Jobtickets und eine familienfreundliche Mitnahmemög-

lichkeit von Kindern und Jugendlichen. Damit Beschäftigte dem ÖPNV erhalten bleiben und in den nächsten Jahren neue Fachkräfte gewonnen werden können, ist es essentiell, die Sicherheit im ÖPNV generell weiter zu verbessern und gute Arbeitsbedingungen zu gewährleisten.

### FDP

Ein funktionierender Öffentlicher Personennahverkehr ist eine notwendige Ergänzung zum Individualverkehr. Das Zusammenspiel von Bus, Bahn und anderen Verkehrsmitteln ist der Schlüssel zu einem modernen Mobilitätsmix. Mit dem Deutschlandticket haben wir den Tarifschun- gel gelichtet und den Zugang stark vereinfacht. Jetzt müssen die Verkehrsverbünde und Länder ihre verkrusteten Strukturen aufbrechen und notwendige Reformen umsetzen. **Starre Linienverkehre werden wir durch flexible, bedarfsge- rechte Angebote ergänzen. Die Grundlage dafür sind verfügbare Daten und digitale Plattformen. Durch die digitale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger schaffen wir nahtlose Mobilitätsketten vom ersten bis zum letzten Kilometer, „Mobility Hubs“ bilden effiziente Umstiegsmög- lichkeiten.**



» Plant Ihre Partei, ÖPNV und SPNV attraktiver zu machen, z. B. durch die Fortführung/Weiterentwicklung des Deutschlandtickets, eine Investitionsoffensive, um das Angebot im ÖPNV/SPNV auszubauen und noch klimafreundlicher zu machen, und die Verbesserung der Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen?

## DIE LINKE

Ja, Die Linke will einen gut ausgebauten ÖPNV und SPNV mit guten Arbeitsbedingungen. Jede und jeder soll auch ohne eigenes Auto von A und B auch im ländlichen Raum, am Abend und am Wochenende problemlos überall hinkommen können. Dafür müssen wir in ganz Deutschland massiv investieren, Bahnstrecken in der Fläche ausbauen und reaktivieren. Wir brauchen viel mehr Stadt-Umland Verbindungen, um Pendeln mit den Öffis attraktiv zu machen. Das Deutschlandticket wollen wir dauerhaft fortführen und den Preis wieder auf 9 € senken. Schüler\*innen, Azubis, Studierende, Menschen ohne Einkommen und Senior:innen fahren zum Null-Tarif. Die Ampel-Regierung hat den versprochenen Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV verschleppt. Die nächste Bundesregierung muss endlich handeln! Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, bezahlbare Tickets und gute Arbeitsbedingungen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden: für einen guten Nahverkehr und echten Klimaschutz braucht es alles!

## BSW

Wir setzen uns für niedrigere Preise bei Bus und Bahn und für den dauerhaften Erhalt des Deutschland-Tickets zum bezahlbaren Preis ein. Um die Attraktivität von ÖPNV und der Bahn zu erhöhen, muss zudem massiv in den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur – nicht nur, aber vor allem: der Schiene – investiert werden: Wir fordern ein integriertes und getaktetes Bahn- und ÖPNV-Konzept nach Schweizer Vorbild. Die Bahn muss wieder – Schienennetz und Züge – zu einer zuverlässigen und erfolgreichen „Deutschen Bundesbahn“ gemacht werden. Hierzu muss die anhaltende Entwicklung der Ausdünnung des Schienennetzes gestoppt und umgekehrt werden; denn seit 1994 wurden die Gleisnetze um rund 20 Prozent zurückgebaut. Um einen attraktiven ÖPNV in der Fläche gewährleisten zu können, müssen stillgelegte Strecken wiederbelebt und neue gebaut werden. Um auf einen Zustand zu kommen wie in der Schweiz, müsste das Netz augenblicklich um 25.000 Kilometer erweitert werden. Unsere Priorität beim Schienenausbau liegt dabei klar auf dem ÖPNV. Dieser wurde von den diversen Unternehmensführungen der Deutschen Bahn in den letzten Jahrzehnten zugunsten von Hochgeschwindigkeitsstrecken vernachlässigt, obwohl

rund 90 Prozent der Fahrgäste die Bahn im Nahbereich nutzen. Zudem wollen wir eine bessere Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern wie Bus, Bahn, Fahrrad und Carsharing erreichen, um die Flexibilität und Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Bei allen Investitionsprojekten, insbesondere bei „Prestigeobjekten“ und umfassenden Sanierungsprojekten muss die politische und demokratische Kontrolle über Investitionsentscheidungen, Projektvergabe und -Durchführung gestärkt werden, um verkehrspolitisch fragwürdige Projekte und Kostenexplosionen wie etwa bei „Stuttgart 21“ zu verhindern.



## Schienengüterverkehr stärken, Arbeitsplätze sichern

» Hält Ihre Partei am Ziel fest, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 auf 25 % zu erhöhen, plant sie mehr (finanziellen) Einsatz für den SGV insb. im Einzelwagenverkehr, bei Trassen- und Anlagenpreisen, ETCS-Ausrüstung und der Einführung der digitalen automatischen Kupplung

### SPD

Wir werden weiterhin gezielt Verkehr von der Straße vor allem auf die Schiene und auch auf die Wasserstraße lenken. Insbesondere für mehr Güter auf der Schiene reformieren wir das Trassenpreissystem und fördern die Umsetzung der Digitalen Automatischen Kupplung. Wir machen unser Schienennetz durch Digitalisierung, Elektrifizierung und Lärmschutz wieder leistungsfähig und zukunftsfest. Mit gezieltem Aus- und Neubau erweitern wir es im Sinne eines Deutschland- und Europaktates. Unsere Verkehrsinfrastruktur muss auf Dauer leistungsfähig bleiben.

### CDU/CSU

Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr wollen wir stärken. Aus diesem Grund sollen die Voraussetzungen für den Schienengüterverkehr weiter verbessert, relevante Verkehrsinfrastruktur ausgebaut und der Einzelwagenverkehre mit angemessener Förderung weiter etabliert werden. Darüber hinaus braucht es eine technische Weiterentwicklung mittels ETCS und digitalen Kupplungen und entsprechende Förderungen durch den Bund. Eine Reform des Trassenpreissystems soll mehr Güter auf die Schiene bringen.

Das von der unionsgeführten Bundesregierung aufgesetzte Programm zur Digitalisierung der Schiene muss umgesetzt werden. Die Einführung des European Train Control Systems, Digitaler Stellwerke und integrierter Leit- und Bediensysteme sind zentrale Instrumente, um die Weichen für eine digitale, automatisierte und intelligente Schiene zu stellen. **Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen ihren Beitrag zur Durchdigitalisierung der Schiene leisten. Aus diesem Grund soll ein Anreizsystem digital ausgerüstete Fahrzeuge bei den Trassenentgelten entlasten.**

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gütertransporte auf der Schiene sind energieeffizient und klimafreundlich. Wir GRÜNE halten daher an den Wachstumszielen fest, wollen unter anderem den Kombinierten Verkehr ausbauen und die Bedingungen für das Zusammenspiel von E-Lok auf der Langstrecke und E-Lkw im kleinräumigen Verteilerverkehr verbessern. Den Einzelwagenverkehr werden wir Übergangsweise finanziell für die Bedienung von Gleisanschlüssen fördern. Grundsätzlich streben wir eine sich selbst tragende Marktstruktur an, was etwa durch die Unterstützung neuer Technologien wie der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) gelingen kann. Das Trassenpreissystem wollen wir stärker in Richtung einer Grenzkostenkalkulation entwickeln, um Anreize für Mehrverkehr auf der Schiene zu schaffen. Die Ausrüstung von ETCS sowie weiterer Digitalisierungsmaßnahmen setzen wir beschleunigt fort. Zur Vermeidung von Doppelausrüstungen müssen die Fahrzeuge zuerst umgerüstet werden. Die Voraussetzung dafür haben wir in dieser Wahlperiode geschaffen.



» Hält Ihre Partei am Ziel fest, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 auf 25 % zu erhöhen, plant sie mehr (finanziellen) Einsatz für den SGV insb. im Einzelwagenverkehr, bei Trassen- und Anlagenpreisen, ETCS-Ausrüstung und der Einführung der digitalen automatischen Kupplung?

## FDP

Starre und planwirtschaftliche Zielvorgaben lehnen wir ab. Mit der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes haben wir die Grundlage für eine bessere ETCS-Förderung durch den Bund gelegt. Die Digitale Automatische Kupplung ist für die Freien Demokraten ein zentrales Instrument zur Steigerung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des Einzelwagenverkehrs und sollte daher bis Ende des Jahrzehnts europäischer Standard sein. Die Einführung wollen wir auch durch eine gezielte Förderung beschleunigen.

## DIE LINKE

Ja, Die Linke weiß von den Kolleginnen und Kollegen im Schienengüterverkehr, dass bei entsprechenden Rahmenbedingungen ein Anteil von 25 % am Güterverkehr für die Schiene realistisch ist und auch mehr drin ist. Die nötigen Rahmenbedingungen wollen wir schaffen. Wir setzen uns dafür ein, dass der Einzelwagenverkehr weiterhin wirtschaftlich darstellbar ist. Die Trassenpreise wollen wir senken und das Trassenpreissystem reformieren. Wir wollen, dass die Schiene gegenüber der Straße konkurrenzfähig ist. Daher senken wir die Bahnstromsteuer und wollen Umrüstkosten, die zu höherer Produktivität führen, wie die digitale automatische Kupplung, weiter fördern.

## BSW

Das BSW will mehr Güterverkehr (zurück) auf die Schiene holen. Weil jahrzehntelang die Bahn kaputtgespart wurde, ist der Güterverkehr heute oft keine praktikable Alternative. Das muss sich wieder ändern. Aktuell (2023) beträgt der Schienenanteil nur rund 20 Prozent. Auch hohe Trassenpreise, die 2025 noch einmal kräftig steigen, belasten die Logistikunternehmen und setzen Anreize zum Transport auf der Straße statt der Schiene.

Wir fordern daher die Senkung der Trassenpreise und den Ausbau der Kapazitäten im Gütertransport. Dies wäre ein Gewinn sowohl fürs Klima als auch für stauärmere Autobahnen. Wo technologische Verbesserungen die Attraktivität und Effizienz des Güterschienenverkehrs steigern können, soll deren Ausbau gefördert werden. Zusätzlich sind auch regulatorische Maßnahmen zu prüfen; beispielsweise stärkere Verpflichtungen zur Schienenanbindung von neuen Gewerbe- und Industriegebieten.

## Mehr Einsatz für Bahnen und Busse - auch in Europa

» Plant Ihre Partei, sich auch in der EU für die Verkehrswende und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene einzusetzen und für Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen bei den Wegekosten, bei Steuern und Entgelten sowie für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs zu sorgen?

### SPD

Die verstärkten Investitionen in das Schienennetz wollen wir auch dazu nutzen, in den Bau und Ausbau europäischer Bahnstrecken zu investieren. Aufbauend auf dem Ziel eines Deutschlandtakts wollen wir die Voraussetzungen für einen Europatakt schaffen, der neben der Steigerung der Pünktlichkeit auch die Anbindung an europäische Netze in den Vordergrund stellt. Wir werden die Kapazität, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit, Verfügbarkeit und den nahtlosen grenzüberschreitenden Betrieb des Schienengüterverkehrs in der Union erhöhen. Unser Ziel sind faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger. Daher unterstützen wir eine realistische Erhebung der Wegekosten sowie steuerliche Rahmenbedingungen, die die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ermöglichen. Den Trend zum klimafreundlichen Nachtzug wollen wir aktiv fördern und ein europäisches Nachtzugnetz aufbauen. Bahnfahren soll innereuropäisch günstiger und attraktiver als Fliegen sein.

### CDU/CSU

Mit einer zukunfts- und leistungsfähigen Schiene wollen wir zusätzliche Kapazitäten schaffen und die Kundenzufriedenheit erhöhen. Damit verbinden wir auch die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Hierfür muss in den Erhalt, den Aus- und Neubau von Strecken und Knotenpunkten investiert werden. Ziel ist es, den von uns auf den Weg gebrachten Deutschlandtakt umzusetzen. Zentrale Trassen und Nebenstrecken müssen miteinander kombiniert und aufeinander abgestimmt werden. Dies ermöglicht, dass die Bestandsnetze gleichmäßiger ausgelastet werden und somit mehr Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel gebracht werden.

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ja, genau das tun wir GRÜNE auf europäischer Ebene. Wir halten am Ziel fest, die externen Kosten des Verkehrs verursachergerecht zu internalisieren und bestehende Subventionen für fossile Kraftstoffe wie etwa die Kerosinsteuerbefreiung aufzuheben. Zugleich wollen wir die dringend notwendigen Investitionen in den grenzüberschreitenden Schienenverkehr vornehmen. Wir GRÜNE setzen uns vehement dafür ein, dass Bahnfahren und die Buchung von Zugfahrkarten in ganz Europa einfacher und übersichtlicher werden. Zudem wollen wir gemeinsam mit unseren europäischen Nachbarländern das Nachtzugangebot ausbauen, dabei Qualität und Komfort weiter verbessern.



» Plant Ihre Partei, sich auch in der EU für die Verkehrswende und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene einzusetzen und für Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen bei den Wegekosten, bei Steuern und Entgelten sowie für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs zu sorgen?

## FDP

In einer freien Gesellschaft entscheiden Bürger und Unternehmen eigenständig, welche Verkehrsträgern sie nutzen wollen. Wichtig dabei ist, dass sie die Wahl zwischen zuverlässigen Verkehrsmitteln haben. Deshalb wollen wir die Mobilitätsangebote insgesamt stärken – frei von Ideologie und politisch festgesetzten Verkehrsverlagerungen. Zum Erreichen der Klimaschutzziele ist der Emissionshandel das zentrale Instrument für uns. Schrittweise wollen wir ihn auf alle Sektoren ausweiten und nach Möglichkeit auch global ausrichten. Unter dem Dach des Emissionshandels muss Technologieoffenheit möglich sein. Weitere Lenkungsmaßnahmen sind nicht nötig.

Durch die Förderung des Wettbewerbs im Schienenverkehr versprechen wir uns auch eine Stärkung der Schiene mit der Folge höherer Passagierzahlen und Gütermengen.

## DIE LINKE

Ja, Die Linke will mehr Personen und Güter auf die Schiene verlagern, dafür setzen wir uns auch in der EU ein. Wir wollen den Schienenverkehr flächendeckend ausbauen, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 auf mindestens 25 % erhöhen und den Personenschienenverkehr verdoppeln. Wir brauchen bessere Wettbewerbsbedingungen der Schiene gegenüber der Straße, dafür wollen wir bei Wegekosten, Steuern und Entgelten die Weichen stellen. Unter anderem wollen wir die Lkw-Maut erhöhen und auch deshalb die unerträglichen Arbeitsbedingungen bei den Lkw-Fahrern verbessern und das Lohn-Dumping für die billigsten Transportkosten beenden.

## BSW

Grundsätzlich werden wir uns auch auf EU-Ebene dafür einsetzen, was wir in und für Deutschland wollen. Die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene ist in der gesamten EU sinnvoll – verkehrs- und klimapolitisch. Das BSW wird sich dafür einsetzen, dass dafür Rahmenbedingungen geschaffen werden und will beispielsweise den Ausbau transeuropäischer Schienennetze voranbringen. Allerdings lehnt das BSW den vor allem von der EU-Kommission verfolgten Kurs der weiteren Liberalisierung und Privatisierung im Bahnsektor ab. Solange es auf EU-Ebene keine politischen Mehrheiten für eine Rückkehr zu einer Politik gibt, die die Bahn als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge begreift, werden wir daher alle nationalen Spielräume verteidigen, um sinnvolle Verkehrspolitik auf nationaler Ebene weiter möglich zu machen.



## Vereinbarkeiten und Sorgearbeit

» Beschäftigte im Transportsektor stehen vor besonderen Herausforderungen bei Vereinbarkeiten (Schicht- u. Wechseldienst, Reisetätigkeit u. wechselnde Einsatzorte) – sei es bei Pflege o. Kinderbetreuung – wie will Ihre Partei die Situation verbessern u. eine faire Verteilung der Sorgearbeit erreichen?

### SPD

Wir wollen Familien dabei unterstützen, den Spagat zwischen Kindererziehung, Arbeit, Haushalt, Pflege und auch Erholung besser bewältigen zu können. Mit einem jährlichen Familienbudget für Alltagshelfer wollen wir sozialversicherungspflichtige haushaltsnahe Dienstleistungen direkt fördern und einfach digital zugänglich machen. Mit einer Familienpflegezeit und einem Familienpflegegeld, ähnlich wie beim Elterngeld, erleichtern wir die Vereinbarkeit von Pflege und Beruf. Die gerechte Verteilung von Sorgearbeit muss selbstverständlich werden. Urlaubstage für sorgearbeitende Eltern fördern eine partnerschaftliche Organisation des Familienalltags und entlasten insbesondere diejenigen, die Pflege und Beruf vereinbaren müssen. Flexible Arbeitszeitmodelle und eine verlässliche Betreuungsinfrastruktur in Kitas und Schulen schaffen mehr Zeit für die Familie. Unser verbessertes Elterngeld-Modell unterstützt echte Partnerschaftlichkeit und sorgt für gleiche Chancen auf Familienzeit.

### CDU/CSU

CDU und CSU wollen für alle Berufsgruppen die Rahmenbedingungen verbessern, die zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf beitragen. Dazu gehört u.a. ein Ausbau der Kinderbetreuung, damit Eltern sicher sein können, dass ihre Kinder während ihrer Arbeitszeit gut und verlässlich betreut werden.

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wir GRÜNE setzen uns für alle ein, die sich um andere kümmern: Wir verbessern die Rahmenbedingungen von der Kinderbetreuung bis hin zur Pflege der Angehörigen. Eine gute Betreuungsinfrastruktur bietet Kindern gleiche Chancen von Anfang an und ermöglicht Familie und Beruf besser zu vereinbaren. Wir investieren seitens des Bundes in Verbesserungen der Rahmenbedingungen für gute Kitas. Betreuungskosten sollen umfangreicher bei der Steuer absetzbar werden. Wer zur Pflege die eigene Arbeitszeit reduziert, braucht finanzielle Unterstützung in Form eines zeitlich begrenzten finanziellen Ausgleichs. Berufliche Freistellungen sollen flexibler möglich sein, Tagespflegeangebote wollen wir ausbauen. Mit dem Start ins Familienleben

stellen viele Paare die Weichen für die spätere Aufgabenteilung. Teilen sich Eltern ihre Elternzeit gerecht auf, setzt sich das häufig später weiter fort. Deshalb gestalten wir das Elterngeld attraktiver und setzen Anreize für eine partnerschaftliche Aufteilung der Sorgearbeit.

### FDP

Viele Paare streben heute eine partnerschaftliche Aufteilung der Sorgearbeit an. Dafür wollen wir ihnen mit einer besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf die Möglichkeit bieten. Zugleich wollen mit einer qualitativ guten Betreuung Kinder und Jugendliche in ihren Bildungs- und Teilhabechancen stärken. Wir fordern, dass das Elterngeld (14 Monate) voll ausgezahlt wird, wenn beide Partner je mindestens vier Elterngeldmonate in Anspruch nehmen. Die restlichen Monate können sie frei unter sich aufteilen. Auch die steuerliche Absetzbarkeit von Kinderbetreuungskosten wollen wir weiter verbessern. Für eine bessere Vereinbarkeit von Pflege und Beruf für pflegende Angehörige wollen wir die Kurz- und Tagespflege für pflegebedürftige Menschen ausbauen.



➤ Beschäftigte im Transportsektor stehen vor besonderen Herausforderungen bei Vereinbarkeiten (Schicht- u. Wechseldienst, Reisetätigkeit u. wechselnde Einsatzorte) – sei es bei Pflege o. Kinderbetreuung – wie will Ihre Partei die Situation verbessern u. eine faire Verteilung der Sorgearbeit erreichen?

## **DIE LINKE**

Wir brauchen einen Rechtsanspruch auf familienfreundliche Schichten. Dazu wollen wir Betriebs- und Personalräte und Gewerkschaften stärken, damit sie familienfreundliche Schichtmodelle in guten Betriebsvereinbarungen und Tarifverträgen durchsetzen können. Bei der Personalbemessung muss es erzwingbare Mitbestimmung geben. Die Betreuungszeiten von Kitas und Schulen müssen flächendeckend so erweitert werden, dass allen eine Vollzeitbeschäftigung möglich ist. Für gebührenfreie, qualitativ hochwertige Ganztagsbetreuung muss bundesweit genug Geld bereitgestellt werden. Damit Sorgearbeit von Anfang an gleichberechtigt aufgeteilt wird, fordern wir je 12 Monate Elternzeit für beide Elternteile, die nicht übertragbar sind, und nach der Geburt 28 Tage bezahlte Auszeit für den zweiten Elternteil. Für pflegende Angehörige fordern wir sechs Wochen Freistellung bei vollem arbeitgeberfinanziertem Lohnausgleich beim ersten Auftreten eines Pflegefalls.

## **BSW**

Um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu fördern, will das BSW massiv in den quantitativen und qualitativen Ausbau von Kinderbetreuungsangeboten investieren. Kinderbetreuungsangebote sind unverzichtbar – gerade für Alleinerziehende und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in Schichtarbeit arbeiten und/oder deren Job eine hohe Reisetätigkeit erfordert. Idealerweise wollen wir eine Ganztagsbetreuung bereitstellen, die u. a. kostenlose Angebote im Bereich Sport, Kunst und Musik sowie eine Schulspeisung beinhaltet. Das Modell Ganztagschule oder eine gesicherte Hort-Betreuung muss in ganz Deutschland endlich durchgesetzt werden. Hierfür sind sowohl erhebliche Infrastrukturinvestitionen als auch mehr Personal erforderlich.

Zudem wollen wir ein Investitionsprogramm „Kinder und Bildung“ auflegen, um unter anderem Angebote für außerschulisches Lernen, Kinderbetreuungsinfrastrukturen sowie Freizeitangebote bereit zu stellen, die insbesondere Kindern aus ärmeren Familien zugutekommen und so die Bildungsgerechtigkeit erhöhen.

Das BSW fordert eine grundlegende Reform des Gesundheitswesens, die unter anderem die Einführung einer gesetzlichen und beitragsfinanzierten Bürgerversicherung beinhaltet (siehe unseren Antrag auf Bundestagsdrucksache 20/11433). Für den Pflegebereich fordern wir die Einrichtung einer Pflegevollversicherung, die überwiegend aus Steuermitteln finanziert wird. Über die Pflegevollversicherung muss eine deutliche Absenkung der Eigenanteile für Pflegeheimbewohner finanziert werden, damit das Pflegeheim nicht zur Armutsfalle wird. Auch die Situation pflegender Angehöriger wollen wir verbessern, indem wir das Pflegegeld deutlich erhöhen wollen.



## Rente mit 63 für Schichtarbeitende

» Wie steht Ihre Partei zu dem Vorschlag, dass Arbeitnehmer:innen, die mindestens 20 Jahre lang im Schicht-/Wechseldienst gearbeitet haben, mit 63 Jahren abschlagsfrei in Rente gehen dürfen?

### SPD

Unser Ziel ist, dass Arbeitnehmer\*innen gesund die Regelaltersgrenze erreichen. Deshalb wollen wir den Grundsatz „Prävention vor Reha vor Rente“ weiter stärken. Für diejenigen, die aber aus gesundheitlichen Gründen ausscheiden müssen, haben wir die Erwerbsminderungsrente kontinuierlich verbessert. Darauf werden wir auch in Zukunft aufbauen. Wir werden zudem die Tarifbindung stärken. Gewerkschaften haben damit die Möglichkeit sich auf tarifvertraglicher oder auch betrieblicher Ebene für gezielte Ruhestandsregelungen etwa für Schichtarbeitende einzusetzen. Wir werden auch die Mitbestimmung der Betriebsräte stärken. Nur so können sich betriebliche Interessenvertretungen für eine gute, gesundheitsfördernde und belastungsreduzierende Arbeitsumsetzung einsetzen. An der Rente für besonders langjährig Versicherte halten wir fest. Geht es zukünftig um flexiblere Renteneintritte, sollte die Situation besonders belasteter Berufsgruppen, wie beispielsweise Schichtarbeitende, in die Diskussion miteinbezogen werden.

### CDU/CSU

Schicht- und Wechseldienst ist für die Kolleginnen und Kollegen, die dies insbesondere über Jahrzehnte machen, sehr belastend. Dies muss gerade bei Arbeitsschutzmaßnahmen im Betrieb berücksichtigt werden. Wir stehen für Verlässlichkeit beim Renteneintrittsalter. An der bestehenden gesetzlichen Regelung zum Renteneintrittsalter halten wir fest. Die Regelung für besonders langjährige Versicherte mit 45 Versicherungsjahren behalten wir mit Blick auf die Planungssicherheit für Unternehmen und rentennahe Jahrgänge bei.

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Altersgrenze für den Beginn einer regulären Altersrente ohne Abschläge wird bis zum Jahr 2031 auf 67 Jahre angehoben. Einem zunehmenden Teil der Beschäftigten gelingt ein bruchloser Übergang aus Beschäftigung in eine Regelaltersrente. Das ist erfreulich. Eine ebenso sehr große Personengruppe ist allerdings aus gesundheitlichen Gründen nicht in der Lage, mit dem sich erhöhenden Renteneintrittsalter Schritt zu halten und bis zum Renteneintritt im Arbeitsleben zu bleiben. Aus unserer Sicht sollte die Rentenversicherung für diese Gruppe eine möglichst zielgenaue Altersabsicherung bieten. Wir GRÜNE wollen diejenigen Beschäftigten, die schon vor dem gesetzlichen Renteneintrittsalter ihre Belastungsgrenze erreicht haben, deshalb besonders unterstützen. Hierfür sind verschiedene Lösungsansätze denkbar, etwa das Konzept der Berufsunfähigkeit wieder in das Rentenrecht aufzunehmen. Auch Ihren Vorschlag, Schicht- und Wechseldienste besonders zu berücksichtigen, werden wir sorgfältig prüfen.



» Wie steht Ihre Partei zu dem Vorschlag, dass Arbeitnehmer:innen, die mindestens 20 Jahre lang im Schicht-/Wechseldienst gearbeitet haben, mit 63 Jahren abschlagsfrei in Rente gehen dürfen?

## FDP

Wir Freie Demokraten stehen für einen wirklich flexiblen Renteneintritt. Die Menschen sollen nach schwedischem Vorbild künftig selbst entscheiden, wann der Ruhestand beginnt, sofern dann keine Sozialleistungen beantragt werden müssen. Je später jemand in Rente geht, desto höher die Rente - wer früher geht, bekommt eine niedrigere Rente. Teilrenten sind unkompliziert möglich.

## DIE LINKE

Das finden wir richtig! Die abschlagsfreie „Rente ab 63“ (und nicht, wie gesetzlich vorgesehen, bald erst ab 65) nach 45 Versicherungsjahren wollen wir beibehalten. Die Linke geht noch weiter und fordert die „Rente ab 60“ nach 40 Jahren Beitragszahlung (also Zeiten, in denen selbst Beiträge gezahlt wurden). Insbesondere für Beschäftigte in körperlich anstrengenden Berufen, die z. B. im Schicht- und Wechseldienst arbeiten, ist nur gerecht. Denn statistisch gesehen haben sie eine geringere Lebenserwartung als andere Beschäftigte. Darüber hinaus will Die Linke zurück zur Rente ab 65: Alle Versicherte sollen wieder ab 65 abschlagsfrei in Rente gehen können. Das kann problemlos finanziert werden, wenn endlich alle, also auch Beamte, Politiker\*innen und Selbstständige in die gesetzlichen Rentenkassen einzahlen und die Beitragsbemessungsgrenze angehoben wird.

## BSW

Eine zentrale politische Forderung des BSW ist die nach einer grundlegenden Rentenreform, die sich die sich am österreichischen Rentenmodell orientiert, und mit der wir Altersarmut und Rentenungerechtigkeit bekämpfen wollen (siehe unser Antrag auf Bundestagsdrucksache 20/10735). Die Einführung einer gesetzlichen einheitlichen Rentenkasse für alle Erwerbstätigen – inklusive Selbstständige, Beamte usw. – schafft die Einnahmehasis für existenzsichernde Renten. Zudem lehnen wir jede weitere Erhöhung des Renteneintrittsalters ab und fordern, dass Menschen, die 45 Jahre gearbeitet und in die Rentenkasse eingezahlt haben, mit 63 Jahren abschlagsfrei in Rente gehen können. Die weiteren Details unserer Rentenreform befinden sich noch in der innerparteilichen Diskussion. Bei der weiteren Ausgestaltung unserer Rentenpläne werden wir die besondere (Belastungs-) Situation von Arbeitnehmern im Schichtdienst berücksichtigen.