

## **Was versprechen die Hamburger Bürgerschaftsparteien in ihren Wahlprogrammen zum Umweltschutz?**

In diesem Beitrag werden auf die Umwelt bezogene Aspekte aus den Wahlprogrammen der in der Hamburger Bürgerschaft vertretenen Parteien vorgestellt und bewertet.

Viele der hier vorgestellten Angaben liefern klare Auskünfte darüber, wie sich die einzelnen Bürgerschaftsparteien zum Thema Umwelt und den damit verbundenen Fragen und Lösungen stellen. Sie bedürfen meist keine weiteren Kommentierungen. Aus der folgenden nach einzelnen Aspekten gegliederten Zusammenstellung sollen nur einige Auffälligkeiten hervorgehoben werden.

Sehr viel Raum nehmen die Positionierungen zum Thema Mobilität, speziell zum Pkw, ein. Jede Person solle über seine Mobilität selbst entscheiden. Die einzelnen Verkehrsträger sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Allerdings in den Forderungen deutlich, dass zumindest AFD, CDU und FDP, die den Begriff Mobilitätswende in ihren Programmen gar nicht kennen, offensichtlich keine Mobilitätswende anstreben. Letztlich soll der Autoverkehr in seiner Quantität nicht beschränkt werden, darf aber bei CDU und FDP gerne auch mit Elektroantrieb fahren. Sie sehen sogar die Freiheit der Bürgerinnen und Bürger in Gefahr, weil ideologiegetriebene Kräfte am Werke seien, die den Menschen das Autofahren vermiesen wollten.

Die AFD entrüstet sich auf ihren Plakaten sogar über einen vermeintlichen Autohass. Die FDP sieht die Gefahr, dass Hamburg für den Autoverkehr nicht mehr zugänglich wird und stemmt sich mit entsprechenden Forderungen dagegen (s.u.). In diesem Zusammenhang tut es gut, wenn die Linke an eine gleichberechtigte Aufteilung des Verkehrsraums zwischen den einzelnen Verkehrsträgern erinnert. Deshalb ist der dominante Autoverkehr, mit seinem riesigen Flächenverbrauch (Fahren und Parken), zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmenden umzuorganisieren. Solch eine Position kommt natürlich bei den oben genannten Parteien nicht gut an und wird als Freiheitsentzug gebrandmarkt.

Besonders wirtschaftsnah gibt sich die FDP mit ihrer Forderung „Priorität für Wachstum und Wirtschaft.“ Aber auch CDU, SPD und Grüne blasen in unterschiedlichen Abstufungen ins gleiche Horn. Lediglich die Linke propagiert eine sozial-ökologische Wirtschaft und wendet sich „gegen die Vorstellung, dass die Arbeitsplätze, die Entwicklung der Löhne und Renten sowie der Umweltschutz ausschließlich den Gewinnen der Privatwirtschaft unterzuordnen sind.“ Sie propagiert eine Umverteilung des Reichtums und die Demokratisierung der Wirtschaft.

Ganz absurd ist die Forderung der AFD, das so gut wie nicht mehr bestehende Steinkohleheizkraftwerk Moorburg wieder ans Netz anzuschließen. Ähnlich unrealistisch sind ihre Ansichten zu Wärmeversorgung, Wind- und Atomenergie.

Bis auf die Linke setzen alle – von der AFD einmal abgesehen, die zum ÖPNV nicht wirklich etwas zu sagen hat, – auf einen massiven Ausbau der U- und S-Bahnen. Den Höhepunkt dieser Absurdität bildet dabei der hauptsächlich von der SPD favorisierte Verbindungsbahntunnel. Damit verpulvern sie kaum vorstellbare Geldsummen, sondern verantworten damit auch riesige Mengen von CO<sub>2</sub>, die über Jahrzehnte nicht wieder auszugleichen sind. Der Vorschlag der Linken, beim ÖPNV auf Straßenbahnen statt auf U-Bahnen zu setzen, wird

sicherlich auch jede Menge Geld verschlingen und CO<sub>2</sub> produzieren aber bei weitem nicht in dem Maße, wie er beim Ausbau von U- und S-Bahnen geplant ist.

In der Gesamtbilanz dieser Untersuchung schneidet die Linke mit ihren durchdachten Vorstellungen zu Aspekten der Umwelt am günstigsten ab, auch wenn an einigen Stellen Kritik angebracht wäre. Einige Vorschläge der anderen Parteien, mit Ausnahme der AFD, sind zu überdenken und bilden eventuell sinnvolle Ergänzungen im Kampf gegen die Klimakrise.

## 1. Umwelt

Die **AFD** verwendet dieses Wort mehrfach. Im Rahmen der Mobilitätsfrage stellt diese Partei fest, dass eine vorgebliche Verdrängung des Individualverkehrs als ideologisch begründete Umweltmaßnahme verkauft würde, die beendet werden muss. Im Rahmen ihrer Mobilitätsforderungen behauptet sie, batteriebetriebene Fahrzeuge seien eine starke Umweltbelastung und könnten „Diesel- und Benzinaggregate bei weitem nicht ersetzen.“

In dem Abschnitt, „Umwelt und Energie: Umweltschutz statt Klimahysterie mit bezahlbarer Energie“, stellt sie die Behauptung auf, dass die Menschen in Hamburg „mehr unter den hausgemachten klimatischen Problemen zu leiden hätten als unter einem allgemeinen Klimawandel.“ Dieser sei „ein globales Phänomen, dem – wenn überhaupt – nur durch globales Handeln begegnet werden kann.“ Ergo: ein Handeln in dieser Sache ist nicht geboten.

Darüber hinaus hätten die Umweltverbände in Deutschland, somit auch in Hamburg, „einen demokratisch kaum bis gar nicht legitimierten Einfluss auf die Politik.“

Die **CDU** will sich „mit Köpfchen“ für Klima, Umwelt und Energie einsetzen und das alles ohne Verbote. Schon immer habe sie sich für den Klima- und Umweltschutz engagiert. Sie setzt auf Klimateffizienz, „bei der Kosten und Nutzen aller Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele wissenschaftlich abgewogen werden“, statt mit Ideologie und Symbolpolitik zu reagieren. Dem „reflexhaften Griff zu Verboten“ erteilt sie eine Absage.

Ganz energisch betont sie, „den Klimaschutz nicht nur zum Gesprächsthema zu machen, sondern ihn endlich aktiv voranzutreiben.“ Dabei darf der geforderte wirtschaftliche Wandel nicht zulasten der Umwelt erfolgen. Dieser soll in erster Linie durch die Entwicklung neuer, innovativer, nachhaltiger, klima- und umweltfreundlicher Technologien erreicht werden, bei der eine Beschränkung individueller Freiheiten tabu ist.

Befremdend wirkt es, wenn im Rahmen der Mobilitätsdebatte ausgeführt wird, dass „die gefährliche Suche nach Parkplätzen“ umweltschädlich sei und falsch abgestellte E-Scooter die Umwelt verschandeln.

Da die **FDP** ihren Kampf gegen die Klimakrise hauptsächlich durch den Einsatz von Technik bestreiten will, ist es natürlich auch kein Wunder, wenn sie sich für die Forschung, Entwicklung und Anwendung umweltfreundlicher Technologien ausspricht. Konkret wird die Luftfahrtindustrie, die Energieerzeugung und -speicherung, die technologieoffen sein soll, benannt. Öffentliche Neubauten und Sanierungen sollen deshalb auch mit modernster Technik in umweltfreundlicher Bauweise erfolgen und privates Bauen soll nicht behindert, sondern soll belohnt werden.

Dieser technologische Blick ist durch eine wissenschaftlich fundierte Klimaanpassungsstrategie zu ergänzen, so dass „für die kommenden Jahrzehnte die geeignetsten Maßnahmen zur Sicherung der Lebens- und Umweltqualität gewährleistet“ sind.

Schon in den Kitas und Schulen ist jungen Menschen Umweltbewusstsein zu vermitteln (z.B. durch Umwelt-AGs und diverser anderer Maßnahmen), so dass die Hamburger Schulen zu Umwelt- und Klimaschulen werden, um so einen respektvollen Umgang mit der Natur und den Ressourcen zu entwickeln und auf diese Weise auch Einzug in die Familien und Haushalte gelangt.

**Die Grünen** setzen den Begriff Umwelt hauptsächlich im maritimen Bereich ein. So gehen sie davon aus, dass der Hamburger Hafen der umweltfreundlichste Transportknoten Deutschland sei. Unter anderem deshalb, weil der Warenumsatz „zu einem erheblichen Teil in der Metropolregion“ verbleibt. Und durch den engen Austausch mit der Schifffahrtsbranche halten die Grünen „den Druck aufrecht, den Weg einer klimaneutralen Schifffahrt schnellstmöglich zu gehen und Umwelt- und Arbeitsstandards über die globalen und europäischen Standards hinaus zu erfüllen.“ Zugleich wollen die Grünen die zur „Flotte Hamburg“ gehörenden Schiffe, in ihrer Vorreiterrolle im Umwelt- und Klimaschutz unterstützen.

Wie auch schon die FDP und die Linke setzen die Grünen auf eine verstärkte Umweltbildung. Die Begründung u. a. hierfür: Der Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer ist ein besonders wertvoller Naturraum in der Elbmündung. Diese einzigartige Naturlandschaft soll erhalten bleiben und den Tier- und Pflanzenarten sollen Möglichkeiten gegeben werden, „sich an die veränderten Umweltbedingungen anzupassen.“

Der vorhandene Umweltleitfaden soll zu einem Nachhaltigkeitsleitfaden entwickelt werden in dem „verstärkt Lebenszykluskosten und Reparaturfähigkeit in den Blick“ genommen werden.

Neue Technologien und intelligente Beleuchtungssysteme sollen Wegesicherheit, Umweltfreundlichkeit, Energieeffizienz und urbane Aufenthaltsqualität steigern.

Zur Bewältigung der Klima- und Umweltkrise wird eine verstärkte europäische Zusammenarbeit und Solidarität angemahnt und bei Städtepartnerschaften sollen stärker Demokratie und Klima- und Umweltschutzkriterien berücksichtigt werden.

**Die Linke** hat gegenüber den anderen Parteien ein anderes Politikverständnis. Im Gegensatz zu diesen will sie über die Ursachen der Probleme sprechen und die soziale Spaltung in der Stadt angreifen und „gemeinsam mit Gewerkschaften, Antifaschist\*innen, Friedens-, Bildungs-, Queer- und Umweltbewegung sowie anderen außerparlamentarischen Bündnissen um eine bessere Welt“ kämpfen. Helfen soll dabei eine massive Ausweitung der öffentlichen Investitionen in den Bereichen Infrastruktur, Bildung, Gesundheitswesen, Kultur und Umweltschutz. Dabei ist die Schuldenbremse abzuschaffen. Gleichzeitig setzt sie sich für eine stärkere Verfolgung von Wirtschafts- und Umweltkriminalität ein, denn diese werden nicht ausreichend verfolgt.

Darüber hinaus möchte sie den von ihr notwendig erachteten industriellen Umbau mithilfe eines Transformationsrates umsetzen, an dem nicht nur Gewerkschaften und Beschäftigtenvertreter\*innen beteiligt werden, sondern auch Umwelt-, Klima-, Verkehrs- und Sozialverbände. Hierbei wendet sie sich gegen „die Vorstellung, dass die Arbeitsplätze, die Entwicklung der Löhne und Renten sowie der Umweltschutz ausschließlich den Gewinnen der Privatwirtschaft unterzuordnen“ seien.

Die **SPD** verwendet den Umweltbegriff nur dreimal in ihrem Programm. So will sie „die CO<sub>2</sub>-Belastung der Umwelt auch im Baubereich auf allen Ebenen, von der Erstellung der Baumaterialien über die Errichtung der Gebäude bis zum möglichen Abriss, durch geeignete Maßnahmen weiter verringern.“

Zudem möchte sie prüfen, „inwieweit Umwelt-, Klima- und Hochwasserschutzleistungen von Landwirtschaftsbetrieben vergütet werden können.“ Neben dieser Prüfung möchte die SPD europäische Fördermittel nach Hamburg holen, um weitere Programme in der Umwelt- und Klimapolitik umzusetzen.

## 2. Wärmeversorgung

Die **AFD** reklamiert für sich, dass „weiterhin jeder Bürger [1] und Eigentümer [2] die freie Wahl“ der Wärmeversorgung haben soll und befürwortet sowohl Fernwärme als auch Öl- und Gasheizungen sowie Wärmepumpen. In diesem Zusammenhang spricht diese Partei von einem „faktischen Wärmepumpenzwang [3]“, welches sie ablehnt [4]. Darüber hinaus fordert sie, dass die Wärme finanzierbar sein muss.

Die **CDU** bemängelt die Wärmeplanung der SPD und der Grünen, weil sich deren vorgelegte Fernwärmekarte als fehlerhaft herausstellte und verspricht eine „valide Wärmekarte für Hamburg auf Gebäudeebene“ zu erstellen. Zusätzlich will sie „alle Erzeuger bzw. Lieferanten von Wärme“ in die Wärmeversorgung „einbinden und nicht nur die städtischen Energieversorger.“ Hierzu zählt sie auch die Tiefengeothermie, von der sie behauptet, dass die derzeitige Rot-Grüne-Regierung das vorhandene Potenzial nicht nutzt.

Auch die **FDP** unterstützt die Einspeisung industrieller Abwärme in das Fernwärmenetz, das möglichst schnell – bezogen auf Heizkraftwerk Tiefstack – auf Gas umzurüsten ist. Dabei ist die industrielle Abwärme angemessen zu vergüten [5]. Ansonsten steht für diese Partei fest, dass die derzeitige Regierung die Möglichkeiten der Energieversorgung bei weitem nicht ausschöpft.

**Die Grünen** loben sich gleich zu Anfang für ihr Engagement bei der Zurückholung der Energienetze in die öffentliche Hand. Auch in Zukunft wollen sie „weiter große Schritte gehen“, um Hamburg bis 2040 klimaneutral zu machen und behaupten „wir haben die Wärmewende eingeleitet“ und „wir wissen, was zu tun ist: Wie wir Hamburg mit klimaneutraler Energie und Wärme versorgen.“ Dazu soll die entsprechende Wärmeplanung den nötigen Rahmen schaffen. Deshalb ist eine Verfeuerung von Waldholz im Kraftwerksmaßstab abzulehnen und stattdessen „langfristig auf Industrieabwärme, Großwärmepumpen und Wasserstoff“ zu setzen.

Zur Erreichung der Klimaziele ist ferner die Fernwärme mithilfe von Fluss- und Abwasserwärmepumpen sowie Power-to-Heat-Anlagen klimaneutral um- und auszubauen. Private Fernwärmebetreiber müssen dabei gute Rahmenbedingungen vorfinden. Haushalte, die nicht mit Fernwärme versorgt werden können, sind z.B. im Rahmen von Nahwärmenetzen und geförderten Wärmepumpen, an der Wärmewende zu beteiligen. Durch die Nutzung dieser Energiestrategie ist gewährleistet, dass die Heizkosten in Zukunft bezahlbar bleiben.

**Die Linke** spricht sich für eine „kommunale Wärmeplanung unter Einbezug der Menschen vor Ort“ aus. Dabei geht sie davon aus, dass die Wärmenetze durch die öffentliche Hand betrieben werden und die Wärmenetze von Hansewerk Natur nach Ablauf der Verträge wieder in städtisches Eigentum gelangen sollen. Darüber soll ein Teil der bisher vom Heizkraftwerk Tiefstack erzeugten Wärme durch Flusswasser-Wärmepumpen geliefert und auf die Verbrennung von importiertem Holz und sonstiger Biomasse verzichtet werden.

Die **SPD** fokussiert sich „auf eine möglichst schnelle und flächendeckende Umstellung auf erneuerbare Wärme (Fernwärmeanschluss, Wärmepumpe, Nahwärmenetze, Quartiers- und Flottenansätze).“ Sie stellt fest, dass „die Wärmepumpe als wichtigste Technologie für die Umstellung auf erneuerbare Wärme“ zu Unrecht in Verruf geraten ist. Um in der Energiewende voranzukommen beabsichtigt sie ein Förder- und Beratungsangebot für nachbarschaftliche Wärme- und Energienetze aufzulegen.

Bis 2026 soll mit der kommunalen Wärmeplanung Klarheit geschaffen sein und bis 2030 sollen mindestens ein Drittel der Haushalte über Fernwärme versorgt werden. Und sie lobt sich schon heute dafür, dass Hamburg als erstes Bundesland die Wärmeversorgung gänzlich ohne Kohle betreiben wird, "vergisst" dabei aber, dass Bundesländer wie Thüringen, Bremen oder das Saarland **schon jetzt** kohlefreie Wärmeversorgung betreiben.

### 3. Wasserstoff

Die **AFD** kann sich mit der Stilllegung des Kohlekraftwerks Moorburg überhaupt nicht abfinden und fordert deshalb, das im Abriss befindliche Kraftwerk wieder ans Netz anzuschließen und verlangt das teure, ineffiziente und unrentable Wasserstoffprojekt, das dort entsteht, zu beenden. Mehr hat diese Partei zu diesem Thema nicht zu sagen.

Ganz anders die **CDU**. Sie möchte in moderne Technologien, also auch in die Wasserstoffwirtschaft, investieren, um durch „erneuerbare Energien und nachhaltige Mobilitätskonzept“ den Hafen und die lokale Industrie zu transformieren. Hamburg soll durch den Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur, inklusive dem Bau von Elektrolyseuren zur Produktion grünen Wasserstoffs, zum Leuchtturm in Sachen Klimaschutz und erneuerbare Energien werden. „Beginnend mit dem Hamburger Wasserstoffindustriennetz im Hafen“ sollen Industrie- und Gewerbegebiete in dieses Netz integriert werden. Importterminals für Wasserstoff, Ammoniak, Methanol und synthetische Kraftstoffe ergänzen diese Absichten.

Die **FDP** möchte Hamburg durch den „Anschluss an das europäische Wasserstoffnetz“ zum Drehkreuz der europäischen Wasserstoffwirtschaft machen. Dabei wird eine „ortsnahe Abwicklung des wasserseitigen Wasserstoffimports und eine eigene Wasserstoffproduktion angestrebt“.

Sie möchte Hamburg den Weg zum weltweit bedeutenden Forschungs- und Entwicklungsstandort für klimaneutrale Technologien ebnen. Durch die Weiterentwicklung der Wasserstofftechnologie und Einführung synthetischer Kraftstoffe als Ersatz für fossile Brennstoffe, sieht sie Hamburg in einer führenden Rolle.

Das Heizkraftwerk Tiefstack soll so schnell wie möglich auf Gas umgerüstet werden, um „auch Biogas oder Wasserstoff für die Strom- und Fernwärmeproduktion mitnutzen zu können.“

**Die Grünen** denken, ebenso wie die FDP, bei der Wärmeversorgung auch an die Verfeuerung von Wasserstoff (s. o.) und möchten hierfür wasserstofffähige Gaskraftwerke bauen. Sie betrachten den, möglichst grünen, Wasserstoff als „Schlüsseltechnologie für eine klimaneutrale Industrie.“ Deshalb beabsichtigen sie bis 2027 den Hamburger Hafen, ausgehend von dem Elektrolyseur, der auf dem Gelände des ehemaligen Kohlekraftwerkes Moorburg entsteht, mit einem industriellen Wasserstoffnetz zu ertüchtigen, so dass regionale und überregionale Märkte darüber erschlossen werden können.

**Die Linke** setzt sich für die Produktion von grünem Wasserstoff ein. Dieser soll in öffentlicher Hand erzeugt werden und nur der Industrierversorgung dienen.

Auch die **SPD** sieht in der Wasserstofftechnologie einen Schlüssel für die Dekarbonisierung und hebt hervor, dass Hamburg „mit der Veröffentlichung seiner Pläne zum Bau eines 100-Megawatt-Elektrolyseurs in Moorburg zur Produktion von grünem Wasserstoff Maßstäbe gesetzt“ habe. Ähnlich wie die FDP will sie das „Wasserstoffökosystem entlang der gesamten Wertschöpfungskette“ aktiv unterstützen und so den Hamburger Hafen, der als Energiehafen ausgebaut werden soll, „zum Drehkreuz für die Energieträger der Zukunft [...], zur Wasserstoff-Hauptstadt im Norden Europas machen.“ Der Hafen soll Treiber der Energiewende werden.

#### 4. Wind- und Solarenergie

Zur Wind- und Solarenergie stellt die **AFD** fest, dass die deutsche Energiepolitik „ideologiegetrieben und verantwortungslos“ sei. „Die mit Steuergeldern hochsubventionierten Solaranlagen und Windindustrie“ sei Zufallsenergie, weil wetterabhängig und nicht grundlastfähig und zerstöre zudem unsere Kulturlandschaft. Ein weiterer Ausbau würde zu weiter steigenden Strompreisen führen und das Risiko eines Netzzusammenbruchs würde ansteigen. Bestehende „Windräder sollten nach Ablauf ihrer Betriebsgenehmigung nicht ersetzt werden.“

Die **CDU** sieht im Zubau von Windenergieanlagen einen wichtigen Baustein zur CO<sub>2</sub>-neutralen Energieversorgung. Durch die Gegebenheiten Hamburgs kann allerdings nur ca. 2 Prozent des gesamten Strombedarfs hierüber gedeckt werden. Sie möchte mit anderen Bundesländern Kooperationen eingehen, um in Hamburg fehlende Flächen durch Staatsverträge ausweisen und kompensieren zu können.

Durch eine Potenzialanalyse und einem stadteigenen Förderprogramm möchte sie „allen Eigentümern mit geeigneten Flächen“ den Bau von Photovoltaikanlagen attraktiv machen. Bei mit Schadstoffen belasteten Flächen ist zu prüfen, „ob diese für die Installation von Solaranlagen zur Strom- und Wärme Gewinnung geeignet sind.“ Auf alle öffentlichen Gebäude sind nach Tauglichkeit PV-Anlagen zu installieren.

Zur Windkraft äußert sich die **FDP** nicht. Allerdings besteht sie auf einer freiwilligen Option der „Bauherren und Bestandseigentümer“, damit diese ihre „Entscheidung für oder gegen eine Installation und den Zeitpunkt und Größe einer Photovoltaikanlage je nach ihren Möglichkeiten und Bedarf“ selbst treffen können.

**Die Grünen** „setzen auf einen massiven Ausbau erneuerbarer Energien [vor allem im Hafen] und wollen den Anteil von Wind- und Solarenergie weiter konsequent vergrößern“. Geplant sind 0,5 % der Fläche Hamburgs bis 2028 vollständig als Windenergiegebiete auszuweisen. Repowering soll helfen, noch mehr Energie pro Anlage zu produzieren. Eine Photovoltaik-Strategie soll den Ausbau von Photovoltaikanlagen beschleunigen, wobei die bestehende Solardachpflicht für Neubauten und Sanierungen ein Mittel zum Ziel wäre. Auf diese Weise soll bis 2030 die Leistung der Photovoltaik-Anlagen auf 800 MW Peak und bis 2035 auf 1,5 GW Peak gesteigert werden. Die Unterstützung der Bürger\*innen erhoffen sich die Grünen künftig durch eine Beteiligung am Bau dieser Anlagen und den erwirtschafteten Erträgen.

**Die Linke** spricht sich für die zügige Genehmigung von Windkraftanlagen aus und fordert zudem die pauschal verordnete Höhenbeschränkung abzuschaffen. Photovoltaik-Anlagen sollen „vorrangig auf Dächern und bereits versiegelten Flächen“ entstehen aber auch „Moor-PV und Agri-PV-Anlagen“ bieten „vielfältige Chancen für Ökologie und Energiewende.“ Sie geht

deshalb auch davon aus, dass, im Gegensatz zu den anderen Kandidaten, eine deutliche Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und des Energieeinsatzes, auch ein Weg zu einer erfolgreichen Energiewende sein kann und „Suffizienz und lokale Resilienz“ fördert.

Die **SPD** ist überzeugt, die Windenergie-Ausbauziele früher als geplant zu erreichen und spätestens bis 2027 genügend Flächen für Windenergieanlagen ausgewiesen zu haben. Dabei möchte sie „Unternehmen darin unterstützen, selbst Windenergieanlagen für ihren Stromverbrauch zu errichten.“ Beim Ausbau der Windenergieanlagen sollen „die Menschen in den betroffenen Gebieten davon spürbar profitieren, zum Beispiel durch ein Bürgerenergiegesetz,“ denn von der Energiewende sollen alle profitieren.

Dies gilt auch für die Photovoltaik. Durch die gesetzlich verankerte Photovoltaik-Pflicht, soll jedes geeignete Dach eine Solaranlage erhalten. Hausbesitzer\*innen und Mieter\*innen profitieren dadurch gleichermaßen, weil dies eine niedrigere Stromrechnung ermöglicht. Bei Neubauten und Dachsanierungen sollen die Schuldächer konsequent mit Photovoltaik-Anlagen ausgerüstet werden.

## 5. Atomenergie

Den Ausstieg aus der Atomenergie hält die **AFD** für falsch. Hamburg sollte Beiträge zur Forschung und Weiterentwicklung von Kernreaktoren leisten.

**Die Linke** fordert schon seit Jahren folgerichtig ein Verbot für [Atomtransporte](#) durch Hamburg.

Alle anderen Parteien äußern sich nicht zu diesem Thema.

## 6. Mobilität

### • Allgemein

Die **AFD** vertritt die Ansicht, dass eine vernünftige Verkehrspolitik die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden in gleichem Maße berücksichtigen muss und will deshalb die Verkehrsinfrastruktur sichern, modernisieren und ausbauen, denn Mobilität sei eine Grundvoraussetzung moderner Gesellschaften und „fester Bestandteil der persönlichen Freiheit.“ „Bürger sollen selbst entscheiden, welche Verkehrsmittel sie nutzen wollen,“ und deshalb verurteilt sie Verbote, Gängelung und Bevormundung sowie die „ideologiegetriebene Bekämpfung und Vernachlässigung der Autofahrer und des Individualverkehrs.“ Aus ihren verschiedenen Äußerungen bzw. Forderungen wird klar, dass sie den Individualverkehr, gemeint ist das Auto, favorisiert. Sie wettet gegen ideologisch begründete Umweltmaßnahmen, die sie als „Verteufelungskampagne gegen die Autofahrer“ wahrnimmt.

Ähnlich wie die AFD sieht die **CDU** in der Mobilitätsfrage die Freiheit der Bürger\*innen in Gefahr, bekennt sich „klar zum Auto als Mittel individueller Freiheit und Mobilität“ und setzt „auf Angebote und Anreize statt Verbote und Bevormundung“, so dass „ein friedliches Miteinander auf Hamburgs Straßen, Rad- und Gehwegen ebenso wie in unseren Bahnen, Bussen und an Haltestellen“ gewährleistet ist. Sie behauptet „Garant für individuelle Mobilität“ zu sein, „ob mit dem Auto, der Bahn, dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß“, denn „Mobilität darf Spaß machen“. Deshalb wendet sie sich gegen „dieses Gegeneinander in der Mobilität“ und will eine „fundamentale Kehrtwende einleiten.“

Mit dem Slogan „Mobilität schafft Freiheit“ versucht die **FDP** sich für „die Lebensqualität der Bürger, für Arbeit und Freizeit – und für die Attraktivität Hamburgs“ zu profilieren, denn „individuelle Mobilität“ sei „Freiheit und Notwendigkeit.“ Deshalb will sie „gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern“ die Mobilität weiterentwickeln, „um Hamburg fit für das 21. Jahrhundert zu machen.“ Dazu gehört die Digitalisierung, deren enorme Möglichkeiten für „Geschwindigkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit“ stehen. Gute Verkehrsplanung, z.B. wie es Amsterdam vormacht, könne nicht durch „Einzelmaßnahmen wie ein Busstreifen hier, ein Fahrradweg dort, flächendeckende Parkverbote und unkoordinierte Baustellenpolitik“ gelingen.

**Die Grünen** sprechen, im Gegensatz zu den bisher vorgestellten Parteien, von einer Mobilitätswende, die als „ein erheblicher Wirtschaftsfaktor“ gesehen wird und die den Verkehr „nicht nur leistungsfähiger“, besser und schneller machen soll, „sondern auch umweltfreundlicher und klimaneutral.“ Sie wollen sich von einer „autogerechten Stadt“ verabschieden und hin „zu einer Stadt für alle Menschen“ kommen. Dafür muss die Infrastruktur in großem Umfang saniert, modernisiert und auch neu gebaut werden. „In einer wachsenden Stadt, in der die Verkehrsfläche aber im Kern gleichbleibt, ist die Mobilitätswende das Versprechen, den Verkehr – quer über alle Verkehrsträger – leistungsfähiger zu machen, weil sie mehr Mobilität auf derselben Fläche ermöglicht.“

**Die Linke** will Mobilität für alle, möchte dabei jedoch nicht Verkehrsteilnehmende gegeneinander ausspielen und weist darauf hin, dass „gerechte und gute Verkehrspolitik [...] Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz“ bedeutet und „der Verkehrssektor [...] für 20% der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich“ sei. „Eine gleichberechtigte Aufteilung des Verkehrsraums zwischen Autos, Fahrrädern, ÖPNV und Fußgänger\*innen bedeutet [deshalb] gegenüber dem Status Quo eine Stärkung des Umweltverbundes zu Lasten des Autos.“

Die **SPD** will mit der Mobilitätswende die Entwicklung der Stadträume noch attraktiver machen. Sie sieht Hamburg als eine moderne Zukunftsmetropole, in der Mobilität auch ohne eigenes Auto möglich sein muss. Garant dafür ist ein kluger Mobilitätsmix und ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr. „Schnellbahnen sind ausgebaut, Busse optimal eingesetzt und eine zeitgemäße Fahrradinfrastruktur geschaffen“ worden. Viele Menschen seien auf ein Auto angewiesen und die Wirtschaftsverkehre machen einen wichtigen Anteil der täglichen Mobilität aus. Deshalb sieht die SPD „die einzelnen Verkehrsmittel nicht in Konkurrenz zueinander, sondern vereinen diese zu einem sinnvollen Gesamtkonzept, von dem alle profitieren.“

## • **ÖPNV**

Die **AfD** möchte mit einem Verkehrsentwicklungsplan erreichen, Planungshorizont bis 2050, dass der ÖPNV mit einem vereinfachten und ökonomisch gerecht gestalteten Tarifsysteem zuverlässig, pünktlich und sicher den Personenverkehr in Hamburg bestreiten wird. „Konzeptlose und milliarden schwere Leuchtturmprojekte, wie die Wiederaufnahme der Straßenbahnpläne oder Teile der U5, lehnt die AfD“ ab.

Die **CDU** setzt auf die Stärkung und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs als Rückgrat der Mobilität, will „Busse und Bahnen stärken“ und einen preiswerten und modernen Nahverkehr schaffen. Sie unterstützt das geplante Milliardenprojekt "Verbindungsbahn-Entlastungstunnel", dass die Hamburger Innenstadt „für mindestens 10 Jahre in eine gigantische Baustelle“ verwandeln und frühestens 2045 fertig sein wird. Allerdings werden damit nicht die aktuellen Verkehrsprobleme behoben. „In den Außenbezirken, aber auch in der ganzen Metropolregion“

will sie mit einem attraktiven „Angebot mehr Menschen zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr ermuntern.“

Für die **FDP** muss das technologieoffene, barrierefreie und altersgerechte ÖPNV-Angebot attraktiver gestaltet werden. „Hamburg braucht endlich den stadtweiten Ausbau des Schienennetzes.“ Dieses Netz soll das „Rückgrat eines ÖPNV werden, in der Busse vorrangig Zubringeraufgaben haben.“ „Ein System von Querverbindungen und die ganzheitliche Anbindung der Randbezirke und des Umlands an das Schienennetz samt Park-and-Ride-Möglichkeiten“ schwebt den Freien Demokraten vor. „Langfristig bedarf es eines umfassendes Zielnetzes in Hamburg mit weiteren Schnellbahn- und U-Bahntrassen sowie -anbindungen.“

Der FDP geht es aber nicht nur „um das Streckennetz“. Eine ausreichend finanzierte und effiziente Verwaltung ist genauso erforderlich, um „eng getaktete und verlässliche Bahnen“ in sauberen und sicheren Zügen und Bahnhöfen bereitzustellen. Gefordert wird eine Komfortoffensive mit überdachten und beleuchteten Bushaltestellen.

**Die Grünen** beabsichtigen, viel Geld in die Infrastruktur, „insbesondere in den [digitalisierten] schienengebundenen Verkehr“ zu investieren, so dass zukünftig „80 % der Wege in Hamburg über den Umweltverbund – also ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – zurückgelegt werden“ können. Dies soll u.a. in den Stadtteilen erfolgen, „die bisher nicht oder nur unzureichend mit der Bahn angebunden sind.“ Zudem wollen sie den „Nahverkehr mit autonomen Kleinbussen“ stärken und den Busverkehr „bis 2030 emissionsfrei machen“, um damit den „Hamburg-Takt erheblich zu verdichten“. Dieser Mobilitätswechsel würde auch zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz beitragen.

**Die Linke** befürwortet den Bau einer modernen Straßenbahn, die „vielfach auf eigenem Gleiskörper“ eine „höhere Kapazität als Busse, nachweislich günstiger, nachhaltiger, schneller und barriereärmer“ wäre. Die Fertigstellung der U5 "Bramfeld bis Borgweg" unter Einbindung in das bestehende Liniennetz wird befürwortet. Allerdings sieht die Linke einen Stopp für weitere Bauabschnitte vor und möchte die Mittelnutzung für das Straßenbahnnetz einsetzen. Die Akzeptanz des ÖPNV würde sich durch eine „Taktverdichtung der S-Bahn,“ den „Ausbau der Querverbindungen,“ eine verbesserte Anbindung der ländlichen Räume und sicherlich auch der unverzügliche „Einstieg in die schrittweise Realisierung eines für alle kostenlosen ÖPNV bis 2030, wie dies für Schüler\*innen bereits heute der Fall ist,“ erhöhen.

Eine „zweite Schienen-Elbquerung, um Regional-, Fern- und Güterverkehr nach Süden zu entlasten“ wird ebenso vorgeschlagen wie die Bahnhöfe „Harburg und Bergedorf als Fernbahnhöfe“ zu erhalten, damit der auszubauende Hauptbahnhof entlastet wird.

Sehr ausführlich widmet sich die **SPD** dem ÖPNV. „Neue Strecken, neue Stationen, mehr Züge“ so soll die Mobilität von morgen aussehen. Der Hamburg-Takt würde mit ihr Fahrt aufnehmen, „nicht allein als Versprechen, öffentliche Verkehrsmittel jederzeit rund um die Uhr zur Verfügung zu haben.“ In den nächsten fünf Jahren geht es um die Schaffung eines klugen Mixes aus Schnellbahnen, Bussen und autonom fahrenden Kleinbussen sowie Zubringern. Die SPD behauptet von sich, den ÖPNV neu zu denken und will mit einer Vielzahl von Angeboten, „vereint in einer App“ die Mobilität mit dem ÖPNV „digital, zuverlässig und bezahlbar“ machen.

Das Schienennetz durch Erweiterung der neuen U- und S-Bahn-Linien und mehr als 30 neuen Haltestellen "wächst rasant". Es geht ihr „um die bessere Anbindung ganzer Stadtteile und um Mobilität für alle.“ Die Ziele des Neubaus der U5 und der Ausbau der U4 und U2 werden

vorgestellt. Ergänzt wird diese Palette durch die Pläne die S1, S2, S4, S5 und S6 betreffen, bei denen u.a. die Taktung verkürzt werden soll.

Da der Busverkehr eine wichtige Säule des Hamburg-Taktes ist, soll der weitere „Ausbau des XpressBus-Netzes besonders in den Fokus“ genommen werden. „Autonom fahrende Kleinbusse“ sollen dafür sorgen, dass bis 2030 „für die Mobilität ein neues Zeitalter“ eingeläutet und „die Hochbahn zu einem datengestützten Verkehrsunternehmen“ weiterentwickelt wird. Zusätzliche Angebote wie Carsharing, Leihfahrräder und -roller sind zu kombinieren und „die Zahl der Switch-Punkte“ sei zu steigern. Das Deutschlandticket ist „weiterhin gemeinsam mit dem Bund“ zu finanzieren. Das Azubiticket, Semesterticket und der Sozialrabatt sollen durch die schrittweise Einführung eines Senior\*innentickets ergänzt werden und eine Tarifreform im HVV sorgt dafür, dass „endlich eine einfache und nachvollziehbare Tarifstruktur in Hamburg und im Umland“ etabliert wird.

#### • **Autoverkehr**

In Verteidigung der Autolobby lehnt die **AFD** sowohl die City-Maut als auch die Maut für alle ab. Der massive Parkplatzabbau soll beendet und „umgekehrt werden, bis eine bedarfsdeckende kostenfreie Anzahl von Parkplätzen vorhanden ist.“ Die A 26, die Verbindung zwischen den Autobahnen A7 und A1, sei umgehend zu realisieren.

An vielen Stellen erwähnt die **CDU** neben dem Autoverkehr – scheinbar gleichberechtigt – auch den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr. Bei genauerem Lesen wird jedoch klar, dass sie eigentlich nur für die Automobilität steht, denn für sie muss das „Auto mit Zukunft“ bei fließendem Verkehr und intelligenter Verkehrssteuerung auch für die Innenstadt erreichbar bleiben. Sie möchte „Hamburg wieder in Bewegung bringen“ durch ihren Leitsatz „Leistungsfähige Hauptstraßen, verkehrsberuhigte Wohnstraßen“ bei einer Regelgeschwindigkeit auf Hauptstraßen von Tempo 50 und „einem neu aufgelegten Programm für grüne Pfeile beim Rechtsabbiegen.“

Im Verkehrssektor sollen Einsparungspotenziale gehoben werden, indem sie die E-Mobilität und grünen Wasserstoff fördern sowie die Zahl der E-Ladepunkte deutlich erhöhen möchte.

Sehr eingehend widmet sich die CDU dem Parkplatzproblem, will neue „Parkplätze schaffen und Anwohnerparken reformieren“, und „in dicht besiedelten Wohngebieten Quartiersparkplätze und Quartiersgaragen“ durchsetzen und „das P+R attraktiv und kostenlos für HVV-Nutzer“ einführen.

Wie schon erwähnt, tritt die **FDP**, so wie CDU und AFD, für die „Individuelle Mobilität“ aller Bürgerinnen und Bürger ein. Im gleichen Atemzug wird dann der Autoverkehr genannt, denn Hamburg muss „auch weiterhin für den Autoverkehr zugänglich bleiben.“ Großzügig werden „autoarme und autofreie Zonen“ als städtebauliche „Bereicherung der Stadtquartiere“ akzeptiert, da sie „zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen“ könnten.

Ganz wichtig ist für sie der Ausbau von Ladestationen für die E-Mobilität, unter Beachtung eines technologieoffenen Netzausbaus, denn Ladestationen gibt es „definitiv zu wenig.“ Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren, soll eine vernetzte Ampelschaltung mithilfe des Verkehrsackings die Mobilität erleichtern.

Sehr umfangreich wird das Parken behandelt. Ob es nun um Bewohnerparkzonen, Parkraumbewirtschaftung, Quer- und Längsparken, Quartiersgaragen mit oder ohne

Sondergenehmigungen oder um unterschiedliche Parkausnahmegenehmigungen geht, die FDP entfaltet ein breites Bündel von Vorstellungen, wo die wachsende Zahl von Autos im Stadtverkehr abgestellt werden soll.

Die von den **Grünen** angestrebte Mobilitätswende, die allen Menschen zugutekommen soll, „soll durch reduziertes Kraftverkehrsaufkommen nicht zuletzt denen nutzen, die, wie viele Unternehmen, auf PKW beziehungsweise LKW angewiesen sind.“ Der massiv ausgebaut und erweiterte Umweltverbund ermöglicht es, den Menschen, „die noch auf das Auto angewiesen sind,“ „flüssiger durch unsere Stadt“ zu gelangen, weil „der Verkehr weniger wird.“ Mit der „in vollem Gang“ befindlichen Mobilitätswende wollen sie „die Antriebswende hin zu elektrisch betriebenen PKW und LKW zu fördern“ und „bis 2025 2.000 neue Ladepunkte bauen,“ um „bis 2030 eine Elektrifizierungsquote von 40 % im PKW-Bereich zu erreichen.“ Bis dahin sollen die LKWs 25 % emissionsfrei sein. Durch den Einsatz massiver Digitalisierung erhoffen sich die Grünen das Verkehrssystem nachhaltig zu verbessern. Für das Bewohner- bzw. Quartiersparken, präferieren sie „unbürokratische Antragsverfahren mit hohen Genehmigungsquoten.“

Den Ausbau A26 Ost halten die Grünen für verzichtbar, weil „mit einer guten Querung im Norden [...] diese Autobahn zudem überflüssig und zu einer finanziellen und klimapolitischen Vergeudung“ führen würde.

**Die Linke** geht davon aus, „dass Elektromobilität deutlich weniger CO<sub>2</sub> ausstößt und effektiver ist als der Verbrennungsmotor und den Lärmpegel sowie den Schadstoffausstoß insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen deutlich zu reduzieren vermag.“ „Autofreie Sonntage, dafür HVV umsonst“ könnten dieses Ansinnen zusätzlich unterstützen. Zudem soll „Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit“ eingeführt werden, denn „die Folgen der Klimakatastrophe“ sind auch in Hamburg immer sichtbar. „In Quartieren mit gutem ÖPNV-Anschluss“ ist ein Rückbau des Parkraums vorgesehen und ein größerer „Einbahnstraßenverkehr für Autos bei gleichzeitiger Öffnung für Rad(gegen)verkehr“ würde „den Schleichverkehr aus den Quartieren“ heraushalten. Anwohnerparken kann nur mit Begleitmaßnahmen erfolgen. Eine „Verlagerung des Parkdrucks in benachbarte Quartiere“ sei keine Lösung.

Der Bau der A26 Ost wird abgelehnt, dafür sollten auf Autobahnen Busspuren eingerichtet und „alle Lkw im städtischen Auftrag (und perspektivisch alle) mit Abbiegesensoren „aus- bzw. nachgerüstet werden.“ Die Verkehrsmodellierung der Stadt soll öffentlich nutzbar sein.

Die **SPD** konstatiert, dass viele Menschen in den Außenbezirken auf ein Auto angewiesen sind und es absehbar auch bleiben. „Einen pauschalen Rückbau von Fahrspuren, Busbuchten und Parkplätzen“ lehnt sie ab. „Rückbau ist nur möglich, wenn gleichwertige oder bessere Alternativangebote bestehen und angenommen werden.“ Aus diesem Grunde ist sie auch eine standhafte Verfechterin der Verlängerung der A 26 von Stade in Richtung Osten, um den „Netzlückenschluss zwischen der A 7 und der A 1“ zu vollziehen.

Um das Parkplatzproblem zu lösen, soll es einen „Masterplan Parken“ geben. Ziel sei es, „Gebiete mit zu hohem Parkdruck zu identifizieren.“ Für diese Gebiete ist „ein Moratorium für den Abbau von Parkplätzen“ zu erlassen, „bis überzeugende Konzepte zur Reduzierung des Parkdrucks vorliegen.“ Das Angebot an P+R-Stellplätzen will die SPD bedarfsgerecht weiter ausbauen. „Insbesondere im Zusammenhang mit neuen Schnellbahnhaltestellen werden Anlagen entstehen, die den Umstieg fördern.“ Die P+R-Gebühren will sie für Sicherheit und Sauberkeit auf diesen Parkplätzen verwenden. Ungenutzte Parkplatzressourcen können „entweder als Quartiersgaragen oder als Parkplätze zur Unterstützung von Orts- und Nahversorgungszentren“

dienen. Flächendeckende Bewohnerparkgebiete lehnt sie ab, „wenn vor Ort gar keine Parkplatznot vorherrscht.“ Für Handwerker\*innen und andere Dienstleister\*innen gibt es einen Serviceparkausweis, dessen Antragsverfahren vereinfacht und über eine einheitliche Park-App zur Verfügung gestellt wird.

Die SPD beabsichtigt die E-Mobilität weiter zu fördern und den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verstärken. Bis Ende 2025 soll es rund 2.000 „Ladepunkte für Elektromobilität im öffentlichen Straßenraum geben.“ Ein weiterer Ausbau „durch die Einbeziehung privater Ladesäulenbetreiber“ ist vorgesehen. Die „Hamburger Energiewerke Mobil ist für den Ausbau und Betrieb der städtischen Ladeinfrastruktur verantwortlich und wird perspektivisch insgesamt 5.000 städtische Ladepunkte betreiben.“ „Daneben sollen bis Mitte 2027 zusätzlich 2.500 privatwirtschaftlich betriebene Ladepunkte im öffentlichen Raum entstehen.“

Jedes fünfte Taxi fährt mittlerweile emissionsfrei. Ab 2025 „dürfen in Hamburg nur noch lokal emissionsfreie Taxis und Mietwagen neu in Betrieb genommen werden. Für Großraumtaxis und für die Rollstuhlbeförderung geeignete Transporter gilt dies ab 2027.“ Die städtischen Busunternehmen Hochbahn und vhh.mobility schaffen nur noch emissionsfreie Busse an.

### • Rad- und Fußverkehr

„Der Ausbau der Velorouten, ohne unverhältnismäßige Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer, ist nach Jahrzehnten des Stückwerks endlich fertig zu stellen. Ein größenwahnsinniges „Radschnellwegenetz“ – Autobahnen für Fahrräder –“ lehnt die **AFD** als realitätsfremdes Ideologienprojekt ab. Genauso spricht sie sich strikt dagegen aus, bei hochfrequentierten Hauptverkehrsstraßen, Fahrstreifen durch Radschutzstreifen zu ersetzen. „Alle sprechen vom Fahrrad und E-Roller, keiner vom Fußgänger, dem schwächsten Verkehrsteilnehmer. Daher die klare Aussage: Der Bürgersteig gehört einzig und allein dem Fußgänger, Zuwiderhandlungen sind zu ahnden.“

Die **CDU** möchte die „Fahrradinfrastruktur ohne Ideologie, sondern bedarfsgerecht und sicher ausbauen.“ Auf eigenen, sanierten und neuen Radwegen, die baulich abgegrenzt von Lkw und Pkw sind, sollen die Radfahrenden wieder sicher ans Ziel gelangen, wobei „Fuß- und Radwege, die von Schulkindern frequentiert werden“, besonders sicher sein müssen. Bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht mutwillig beeinträchtigen und Fußgänger, für die möglichst breitere Fußwege vorgesehen sind, will sie u.a. durch einen „Fußgängerbeauftragten“ stärker in den Blick nehmen.

Wie bei der Parkplatzsuche für Autos vertritt die **FDP** die Auffassung, dass Fahrräder möglichst in „unterirdischen Fahrradparkhäusern an zentralen Mobilitätsknotenpunkten“ untergebracht werden sollten. Zudem fordert sie eine konsequente Trennung von Rad- und Autoverkehr. „Nicht jede Straße kann zur Fahrradautobahn werden.“ „Deshalb müssen die Mindest- und Regelbreiten für Rad- und Fußwege ... reduziert werden, damit Fuß- und Radwege wieder überwiegend auf den Nebenflächen geführt werden können.“

Zukünftige Kreisverkehre sollen „mit Fahrradschutzstreifen bzw. idealerweise mit geschützten Radwegen auf dem Bürgersteig gebaut werden,“ da einige Kreisverkehre bisher „ohne Radfahrstreifen und mit Hindernissen für LKW und ÖPNV gebaut“ wurden.

„Wenn der Wunsch aus der Bevölkerung und dem Einzelhandel kommt und dies mit übergeordneten Zielen vereinbar ist,“ würde sich die FDP sogar „für autofreie und Fußgängerzonen“

einsetzen. Dabei muss u.a. „eine gute Anbindung an den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gewährleistet sein.“ (Sie!)

Ein „durchgehendes Beleuchtungsprogramm“ wird für Fuß- und Fahrradwege gefordert, dass auch das öffentliche Umfeld von U- und S-Bahnhöfen und Bushaltestellen beleuchtet.

**Die Grünen** beabsichtigen den Ausbau der Fahrradwege konsequent weiter auszubauen. Bisher hatten sie „pro Jahr 60 bis 80 Kilometer Radwege neu gebaut, saniert oder gewidmet.“ Mittelfristig wollen sie nun „100 km Fahrradwege im Jahr neu bauen, widmen oder auf qualitativ hohem Niveau sanieren.“ „Den begonnenen Ausbau der bestehenden Velorouten wollen“ sie „vollenden und neue Routen planen.“ „Parallel zu den [...] entstehenden Schulradwegen“ sollen „die Radschnellwege in die Umsetzung“ gebracht werden. Das „Fahrradparken im Quartier und die Bike-and-Ride-Anlagen an den U-, S- und Fährstationen“ soll ausgebaut werden, so dass „bis 2040 eine Vollabdeckung mit 40.000 Stellplätzen“ erreicht ist. „Im Bündnis für den Fuß- und Radverkehr“ sehen sie vor, „dass prioritär komfortable, 2,5 Meter breite, von der Straße getrennte Radwege in Form von geschützten Fahrradstreifen [...] neu gebaut werden sollen.“ Die Erneuerung bzw. Verbesserung der Fußwege soll „80-100 Kilometer [...] pro Jahr“ betragen.

**Die Linke** spricht sich für eine sichere Radinfrastruktur aus, mit durchgängigen Velorouten und einer baulichen „Trennung der Radwege von den Fahrbahnen,“ wo immer dies möglich sei. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrrad ein Mehrspurfahrzeug ist. „Überholmanöver müssen ohne Gefährdung für und durch andere Verkehrsteilnehmende möglich sein.“ Der Radverkehr für Schüler\*innen ist sicher zu gestalten z.B. durch eine Radausbildung an Schulen und durch die Einführung von Schulstraßen. Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, „die auf (Elektro-)Lastenrad umstellen“ sind finanziell zu fördern. Bei der Erneuerung der Süderelbquerungen müssen die Belange des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt werden.

Für die Beseitigung von Gehwegschäden sind zusätzliche Mittel bereitzustellen und Bordsteinabsenkungen sowie regelhaft barrierearme Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen und Einmündungen sind für den Fußverkehr vorzusehen. „Die derzeitige Straßenbeleuchtung leuchtet vor allem die Fahrwege der Autos aus.“ Deshalb sind Fußwege mit ausreichender Beleuchtung auszuleuchten.

Den zunehmenden Radverkehr möchte die **SPD** in Zukunft durch die Modernisierung bestehender Radwege weiter unterstützen. Das Velorouten-Netz soll abgeschlossen werden und Radschnellwege aus dem Umland möchte sie weiter voranbringen. Für sie steht die Alltagstauglichkeit beim Ausbau im Fokus. Unkompliziert einkaufen, gute Erreichbarkeit der U- und S-Bahn-Stationen ist das Ziel. Dafür sollen „die Bike+Ride-Angebote an bestehenden und neuen Schnellbahnhaltestellen“ mit möglichst vielen, nicht überdimensionierten Stellplätzen, auch für Lastenfahrräder, geplant und ausgebaut werden. „Das Radfahren auf Gehwegen“ ist dort zu erlauben, „wo Radwege fehlen, aber das Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn hoch ist.“ Das StadtRAD-Netz ist auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen.

Die SPD bekennt sich „zu den vielen Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie mit dem Ziel, Wege besser miteinander zu verknüpfen und die Sicherheit von Fußgänger\*innen zu erhöhen.“ Aus diesem Grunde will sie „die Sanierung sowie die Zugänglichkeit der Fußwege weiter fördern.“ Bauliche Hürden für Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen im öffentlichen Raum sollen weiter zurückgebaut werden.

## • Flugverkehr

Den Fluglärm möchte die **AfD** langfristig aus Hamburg verbannen, in dem der Flughafen in die Metropolregion verlagert wird. Kurzfristig soll dieser durch eine Neufassung der Gebührenordnung eingedämmt und die Start- und Landegebühen nach 22 Uhr deutlich erhöht werden.

Im Gegensatz zur AFD setzt sich die **CDU** für einen innenstadtnahen Flughafen ein, der laufend zu modernisieren ist. Fluglärmschutzzonen sollen ausgeweitet, verspätete An- und Abflüge reduziert und härter sanktioniert werden. Sie bedauert es, dass „durch bewusste politische Entscheidungen [sich] die Rahmenbedingungen für den Flughafen und die Fluggesellschaften drastisch verschlechtert“ haben und Flugverbindungen gestrichen wurden. Sie möchte die „Luftverkehrssteuer wieder deutlich“ absenken und die Flughafenentgelte reduzieren, um weitere Langstreckenflüge von Hamburg aus zu ermöglichen. Selbstverständlich darf bei solch einem klimaschädlichen Programm nicht der Hinweis fehlen, dass die CDU „Projekte für synthetisches, regenerativ erzeugtes Flugzeugkerosin aus überschüssigem regionalem Windstrom“ unterstützt.

Die **FDP** hebt die zentrale Position des Hamburger Flughafens hervor und sieht hierin bedeutende Chancen, weil durch die unmittelbare Anbindung an die Stadt deren Attraktivität besonders für Touristen gesteigert wird. Es sei jedoch wichtig, „kontinuierlich daran zu arbeiten, die Belastung der Anwohner, insbesondere nachts [!], so gering wie möglich zu halten.“ Sie unterstützt Bestrebungen „des Flughafens, klimaneutral zu werden“ und will „sinnvolle Forschungsprojekte für alternative Antriebe und umweltfreundliche Technologien“ fördern. In einem der größten Luftfahrt-Cluster der Welt will sie den Flughafen und die Spitzenakteure „zu Vorreitern für die Mobilität der Zukunft machen.“

**Die Grünen** stellen fest, dass der Flughafen einen wichtigen Beitrag sowohl zur Attraktivität des Wirtschaftsstandorts als auch zur Mobilität liefert. Allerdings bringt er auch Belastungen für Mensch und Umwelt mit sich. Durch eine „Überarbeitung der Betriebsregeln“ wollen sie u.a. „Starts und Landungen nach 23Uhr nahezu ausschließen“ und vermeidbare Verspätungen „rechtssicher deutlich stärker sanktionieren“ sowie Maßnahmen des passiven Schallschutzes in Wohngebäuden ergreifen. „Mit Blick auf die Entwicklung des fossilfreien Fliegens“ wollen sie die „Forschung an neuen, klimafreundlichen Antriebstechnologien wie der Brennstoffzelle mit einer Innovations- und Förderstrategie“ unterstützen. Grüner Wasserstoff, in Hamburg hergestellt, soll ebenso dazu dienen, den Flugverkehr klimaneutral zu machen. Darüber hinaus empfehlen sie, statt innerdeutscher Flüge den „Deutschlandtakt bundesweit und darüber hinaus europaweit so anzubinden, dass eine Bahnfahrt eine bequeme Alternative zum Flug ist.“

**Die Linke** fordert „eine Neuerarbeitung des Norddeutschen Luftverkehrskonzepts unter Berücksichtigung aktueller ökologischer Erkenntnisse.“ Aus ökologischen Gründen spricht sie sich gegen Kurzstreckenflüge und Flugverbindungen auf Strecken bis zu 500 Kilometern Entfernung aus. Sie tritt für „ein striktes Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr“ sowie für restriktive Verspätungsregelungen in der Zeit von 22 bis 23 Uhr ein. Der Flughafen soll „für Privatjets, die nicht Notfalleinsätzen dienen“ gesperrt werden. Die „Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur für Privatjets“ wird abgelehnt.

Für die **SPD** ist der Flughafen ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen, Wissenschaft, Kultur und Tourismus. Deshalb will sie die Modernisierung der Start- und Landebahnen unterstützen, um den Flugbetrieb sicher und effizienter zu machen. Die Betriebszeiten sollen beibehalten bleiben, weitere Direktflugverbindungen durch „entsprechende Anreizprogramme für Fluggesellschaften“ sind zu entwickeln. Der „Stadtflughafen ist auf einen breiten Grundkonsens“ in Stadt und Umland angewiesen. Deshalb will die SPD sich um die „Lebensqualität in den Stadtteilen, die die Auswirkungen des Flugbetriebes besonders stark spüren“ kümmern und

konsequent darauf hinwirken, „Verspätungen in den Abendstunden zu reduzieren.“ Dafür sollen die Airlines spürbare Gebühren für nächtliche Landungen zahlen.

[1] Bürgerinnen gibt es bei der AFD nicht, deshalb werden Zitate auch nicht gegendert.

[2] Nicht jede\*r Bürger\*in ist Eigentümer\*in eines Gebäudes, deshalb betrifft dies nur Eigentümer\*innen und nicht jede\*n Bürger\*in]

[3] Die Bundesregierung hat Wärmepumpen bei der Wärmewende in den Fokus gestellt. Dass es einen Zwang gäbe, ist jedoch eine beliebte Wärmepumpen-Lüge: Das Gebäudeenergiegesetz sieht nicht vor, dass nun alle Haushalte in Deutschland eine Wärmepumpe einbauen müssen (siehe [utopia](#)).

[4] Sie lehnt also etwas ab, was es gar nicht gibt.

[5] Für diese Partei ist das praktisch selbstredend.

Die Zitate stammen aus folgenden Wahlprogrammen: AFD-[Wahlprogramm](#), CDU-[Wahlprogramm](#), FDP-[Wahlprogramm](#), Die Grünen-[Wahlprogramm](#), Die Linke-[Wahlprogramm](#), SPD-[Wahlprogramm](#)