

# DAS PLANEN DIE PARTEIEN ZUR RETTUNG DES KLIMAS



  
BÜRGERSCHAFTSWAHL 2020

Bewegt Politik!  
**campact!**

# DAS PLANEN DIE PARTEIEN ZUR RETTUNG DES KLIMAS

Am 23. Februar wählen die Hamburger\*innen eine neue Bürgerschaft. Zahlreiche Bürger\*innen halten den Klimaschutz für das wichtigste Thema dieser Wahl. Campact hat deshalb die Positionen von CDU, SPD, Grünen, Linken und FDP zu neun klimapolitisch relevanten Politikfeldern untersucht. Damit wollen wir den Hamburger\*innen ermöglichen, die **Bürgerschaftswahl zur Klimawahl** zu machen.

Die Untersuchung beginnt mit **fünf landespolitischen Themen**: dem Ausbau eines günstigen öffentlichen Nahverkehrs, der Reduzierung des Autoverkehrs, dem Ausbau des Fahrradverkehrs, der Anhebung der Hamburger Klimaziele und der Umsetzung des Hamburger Kohleausstiegs in der Fernwärme.

Im Anschluss haben wir auch **vier bundespolitische Themen** untersucht: die Beschleunigung des Ausbaus der Erneuerbaren Energien, die Beschleunigung des Kohleausstiegs, die verpflichtende Einführung von emissionsfreien Autos und die Einführung eines wirksamen CO<sub>2</sub>-Preises. Denn der neue Hamburger Senat kann über den Bundesrat auch die Bundespolitik mitbestimmen.

Für jedes der neun Themen haben wir zunächst **Bewertungskriterien** festgelegt. Im Anschluss haben wir die Pläne der Parteien anhand ihrer Wahlprogramme, Parteibeschlüsse, Regierungsbeschlüsse und öffentlichen Statements dargestellt. In einem dritten Schritt haben wir dann die Parteipositionen bewertet. Dabei bedeutet ein **grüner Daumen** 👍, dass die Pläne der Partei gut für das Klima sind. Ein **gelber Daumen** 🟡 steht für „nicht ausreichend für das Klima“. Und ein **roter Daumen** 🛑 zeigt an, dass die Pläne der Partei schlecht für das Klima sind.

Für die Bewertung haben wir untersucht, welche Folgen eine vollständige Umsetzung der jeweiligen Parteipositionen für den Klimaschutz hätte. Wir haben nicht untersucht, ob die Pläne der Parteien technisch oder rechtlich umsetzbar sind. Zudem ist für die Bewertung allein die Position der jeweiligen Partei relevant. Möglicherweise nötige Kompromisse mit Koalitionspartnern haben keinen Einfluss auf unsere Bewertung der Parteipositionen.

---

<sup>1</sup> Die AfD ist eine rechtsextreme Partei. Sie leugnet den wissenschaftlichen Konsens, dass die steigende CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre zur Erwärmung der Erde führt. Damit hat sie sich für unsere Auswertung disqualifiziert.

# DAS PLANEN DIE PARTEIEN ZUR RETTUNG DES KLIMAS

Der letzte Schritt ist dann die **Gesamtbewertung der Parteien**, für die wir ein Punktesystem verwenden: Jeder grüne Daumen in einem Politikfeld gibt zwei Punkte, jeder gelbe Daumen einen Punkt, jeder rote Daumen null Punkte. Parteien mit 13 bis 18 Punkten erhalten auch insgesamt einen grünen Daumen. Parteien mit 6 bis 12 Punkten erhalten einen in der Gesamtbewertung gelben Daumen. Parteien mit 0 bis 5 Punkten erhalten einen roten Daumen.

## HIER SIND DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE DER GESAMTBEWERTUNG:



Hamburg bis 2035 klimaneutral machen sowie für die Energie- und Verkehrswende streiten: **Die Grünen schneiden klar am besten ab**: achtmal gut und nur einmal nicht ausreichend – weil sie den Nahverkehr zwar ausbauen, aber kaum günstiger machen wollen.



**Kurz dahinter schneiden die Linken ebenfalls gut ab**. Sie wollen den Hamburger Nahverkehr kostenlos machen und streiten gleichfalls für die Energie- und Verkehrswende. Für die Linken gab es siebenmal gut, einmal nicht ausreichend und einmal schlecht – weil sie keinen wirksamen CO<sub>2</sub>-Preis einführen möchten.



**Mit weitem Abstand folgt die SPD**. Die Sozialdemokrat\*innen versagen beim Kohleausstieg, bei der Verkehrswende, beim Ausbau der Erneuerbaren. Sechsmal schlecht, zweimal nicht ausreichend, und nur einmal gut – bei der Umsetzung des Hamburger Kohleausstiegs.



**Knapp dahinter schneidet die CDU schlecht ab**. Die Hamburger Christdemokrat\*innen können zwar beim öffentlichen Nahverkehr überzeugen. Da fordern sie ein 365-Euro-Jahresticket für den HVV. Doch insgesamt blockiert die CDU wirksamen Klimaschutz – egal ob bei Kohle, den Erneuerbaren oder im Verkehr. Ihre Bilanz: sechsmal schlecht, zweimal nicht ausreichend, einmal gut.



**Die FDP ist genauso schlecht**. Sie setzt beim Klimaschutz praktisch allein auf den EU-Emissionshandel – und lehnt fast alle anderen Pläne ab. Insgesamt gibt es für die FDP sechsmal schlecht und nur dreimal nicht ausreichend.

# GESAMTBEWERTUNG DER PARTEIEN

Partei	Punkte	Gesamtbewertung
	4 von 18 Punkten	 Schlecht für das Klima
	3 von 18 Punkten	 Schlecht für das Klima
	17 von 18 Punkten	 Gut für das Klima
	15 von 18 Punkten	 Gut für das Klima
	3 von 18 Punkten	 Schlecht für das Klima

## Bewertungsskala:

0–5 Punkte = schlecht für das Klima = 

6–12 Punkte = nicht ausreichend für das Klima = 

13–18 Punkte = gut für das Klima = 

# BEWERTUNG DER PARTEIEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

## ÜBERBLICK

		<b>SPD</b>	<b>CDU</b>	<b>BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN</b>	<b>DIE LINKE.</b>	<b>Freie Demokraten FDP</b>
<b>Gesamtbewertung</b>						
<b>Landespolitik</b>	Günstigen öffentlichen Nahverkehr ausbauen					
	Autoverkehr reduzieren					
	Fahrradverkehr ausbauen					
	Hamburger Klimaziele anheben					
	Hamburger Kohleausstieg umsetzen					
<b>Bundespolitik</b>	Ausbau der Erneuerbaren Energien beschleunigen					
	Kohleausstieg beschleunigen					
	Autos emissionsfrei machen					
	Wirksamen CO <sub>2</sub> -Preis einführen					

 = gut für das Klima = 2 Punkte,

 = nicht ausreichend für das Klima = 1 Punkt,

 = schlecht für das Klima = 0 Punkte

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

1.

## 1. GÜNSTIGEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR AUSBAUEN (Landespolitik)

Der Verkehr in Hamburg gehört zu den größten Verursachern von Treibhausgasen (Behörde für Umwelt und Energie). Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist eine der wichtigsten Maßnahmen, diese Emissionen zu senken. Damit auch Menschen mit geringem Einkommen auf Busse und Bahnen umsteigen können, müssen auch die Tarife günstiger werden – denn der Nahverkehr ist in Hamburg deutlich teurer als in anderen Städten (Hamburger Abendblatt, 3.12.2019).



### **Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit günstigen Tarifen**

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die den ÖPNV-Ausbau stark beschleunigen und gleichzeitig günstigere Tarife für alle Kund\*innen einführen wollen.



### **Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ohne günstige Tarife**

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die den ÖPNV-Ausbau beschleunigen, aber keine günstigeren Tarife für alle Kund\*innen einführen wollen.



### **Geringer oder kein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs**

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die den ÖPNV nur in geringem Umfang oder gar nicht ausbauen wollen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	Die Hamburger SPD möchte „den modernsten und leistungsfähigsten öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt,“ (Wahlprogramm, S. 23). Sie möchte mit einer „Mobilitätsoffensive“ „das Angebot bei Bussen, Bahnen und neuen Mobilitätsangeboten aus[bauen] – mit besserem Takt und mehr Kapazität auf vielen Linien“ (ebd., S. 23). Mit dem „Hamburg-Takt“ sollen die „meisten Busse und Bahnen (...) mindestens alle 5 Minuten verkehren“ (ebd., S. 23). Bis 2030 sollen alle Bürger*innen „innerhalb von 5 Minuten ein öffentliches Verkehrsangebot erreichen können“ (ebd., S. 23). Dafür will die SPD innerhalb von zehn Jahren 600 neue Bushaltestellen schaffen (NDR, 11.12.2019). Der begonnene Schnell-	Die Pläne der SPD würde dazu führen, dass der öffentliche Nahverkehr stark ausgebaut würde. Allerdings würde der ÖPNV nur für Jugendliche und Senior*innen günstiger. Alle anderen müssen sich auf weitere Preissteigerungen einstellen.   <b>Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ohne günstige Tarife</b>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p><i>Fortsetzung SPD</i></p>	<p>bahnausbau solle fortgesetzt und insgesamt „100km zusätzliche Schnellbahnlinien“ gebaut werden (ebd., S. 25). Insgesamt soll der öffentliche Nahverkehr um knapp 50 Prozent wachsen, von 22 Prozent aller Wege auf 30 Prozent im Jahr 2030 (NDR, 11.12.2019). Die Einführung von Straßenbahnen lehnt die SPD hingegen ab.</p> <p>Um den öffentlichen Nahverkehr günstiger zu machen will die SPD ein „kostenloses HVV-Schülerticket“ einführen (ebd., S. 24) und ein HVV-Jugendticket für 365 Euro im Jahr für Fach- und Berufsschüler*innen sowie Auszubildende (ebd., S. 24). Zudem plant sie Ermäßigungen für Senior*innen (Hamburger Abendblatt, 18.1.2020).</p>	
<p><b>CDU</b></p>	<p>Die Hamburger CDU will einen ÖPNV, der „verlässlich, klimafreundlich, innovativ und preisgünstig ist“ (Wahlprogramm, ebd., S. 39). Die CDU findet, dass das „Streckennetz des ÖPNV massiv ausgebaut werden [muss], um auch die äußeren Stadtteile an die Innenstadt anzuschließen“ (ebd., S. 40). Die Menschen sollen „mittelfristig innerhalb von 30 Minuten von jedem beliebigen Punkt Hamburgs das Stadtzentrum erreichen können“ (ebd., S. 40). Zur Erhöhung der Kapazitäten will sie einen „fahrerlosen, vollautomatisierten Ausbau aller S- und U-Bahnstrecken vorantreiben und einen echten 24-Stunden-Betrieb des ÖPNV sicherstellen“ (ebd., S. 39). Die CDU spricht sich mit ihrem Konzept einer „Metrotram“ auch für die Einführung von Straßenbahnen aus (Hamburger Abendblatt, 18.1.2020).</p> <p>Um den Nahverkehr günstiger zu machen will die CDU für den HVV „nach Wiener Vorbild schrittweise ein 365-Euro-Ticket“ einführen. Das Ticket soll sofort für „Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten, Senioren und Menschen, die auf ihr Auto verzichten, eingeführt werden“ (ebd., S. 39). Später soll das 365-Euro-Ticket für alle Hamburger*innen eingeführt werden.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU würde zu einem starken Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs führen. Das HVV-Jahresticket für 365 Euro würde den Nahverkehr erheblich günstiger machen.</p> <p> <b>Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit günstigen Tarifen</b></p>
<p></p>	<p>Die Hamburger Grünen wollen „eine dauerhafte Angebots-offensive“ für den öffentlichen Nahverkehr (Wahlprogramm, S. 33). Mit einem „großangelegten Infrastrukturausbau“ wollen sie dafür sorgen, dass bis 2029 30 Prozent aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden (ebd., S. 27). Sie wollen den Takt von U- und S-Bahnen erhöhen (ebd., S. 27), U- und S-Bahnen stark ausbauen (ebd., S. 28) und die Einführung einer Straßenbahn vorbereiten (ebd., S. 29). Die Hamburger Busflotte soll von 1500 auf 2000 Busse erweitert und vollständig emissionsfrei werden (ebd., S. 27).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde zu einem starken Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs führen. Gleichzeitig würde die Preise des Nahverkehrs weiterhin – im Rahmen der Inflationsrate – steigen.</p> <p> <b>Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ohne günstige Tarife</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
Fortsetzung Die Grünen	Um die Kosten für den Nahverkehr zu begrenzen wollen die Grünen „die Preissteigerungen für die Kund*innen [...] auf die Inflationsrate begrenzen“ (ebd., S. 30).	
	<p>Die Hamburger Linke will eine „sozial-ökologische Verkehrs- wende“ (Wahlprogramm, S. 17) und dafür den Verkehr nach dem Vorbild von Kopenhagen radikal umbauen (ebd., S.18). Die Linke will das Schienennetz „erheblich“ ausbauen (ebd., S. 19). Sie will die U4 bis Harburg verlängern, den Ausbau der S4 von Bad Oldesloh vorantreiben und einen neuen Schienen-Elbtunnel an der Unterelbe. Zudem will sie eine Stadtbahn einführen, um wichtige Querverbindungen auf dem Ring 2 und dem Ring 3 zu schaffen (ebd., S. 19).</p> <p>Um den Nahverkehr zuerst günstiger und dann kostenlos zu machen, wollen die Linken die HVV-Fahrpreise sofort senken: „Ein erster Schritt ist die Einführung einer HVV-Jahres- karte für 365 Euro - also 1 Euro pro Tag“ (ebd., S. 19). Ab 2025 sollen Bahnen und Busse „vollkommen kostenlos“ werden (ebd., S. 19).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Linken würden zu einem starken Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs füh- ren. Die Einführung eines 365-Euro- Tickets würde den ÖPNV viel günstiger machen. Mittelfristig würde der ÖPNV sogar kostenlos.</p> <p> <b>Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit günstigen Tarifen</b></p>
	<p>Die Hamburger FDP möchte „allen Hamburgern„ ermögli- chen, „mit öffentlichen Verkehrsmitteln die zentralen Ver- kehrsknotenpunkte und ihren Arbeitsplatz mindestens so schnell zu erreichen wie mit dem Auto„ (Wahlprogramm, S. 61). Sie will mit einer „Mobilitätsoffensive“ und einem „massiven Ausbau des Schienennetzes“ dafür sorgen, dass der „ÖPNV eine echte Alternative für den Autoverkehr“ wird (ebd., S. 61). Sie nennt Ausbaupläne für die U4, die U2, die U5 und die S32 (ebd., S. 62). Die Wiedereinführung der Straßenbahn lehnt sie „wegen des begrenzt verfügbaren Straßenraums„ „konsequent ab“ (ebd., S. 63). Der HVV soll durch eine Verdichtung der Taktung und durchgängigen Verkehr „zu allen Tages- und Nachtzeiten“ attraktiver wer- den (ebd., S. 63).</p> <p>Um die Kosten für den Nahverkehr zu begrenzen, möchte sich die FDP für Vergünstigungen einiger HVV-Kund*innen einsetzen (Azubi-Ticket, Großkundenrabatt auch für Unter- nehmen unter 20 Mitarbeiter*innen). Davon abgesehen fin- det sie: „Vorrang vor einer weitergehenden Verbilligung (z.B. die Forderung nach einem 365-Euro-Ticket) haben die Finanzierung des Ausbaus des Netzes und der Angebote sowie die Sicherung der Qualität“ (ebd., S. 64).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Hamburger FDP würde zu einem starken Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs führen, allerdings ohne den ÖPNV insgesamt günstiger zu machen.</p> <p> <b>Starker Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ohne günstige Tarife</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

2.

## 2. AUTOVERKEHR REDUZIEREN (Landespolitik)

Der Verkehr gehört zu den drei größten Verursachern von Treibhausgasen in Hamburg (Behörde für Umwelt und Energie). Die Reduktion des Autoverkehrs ist eine der wichtigsten Maßnahmen, diese Emissionen schnell zu senken. Zwar sind auch emissionsfreie Antriebe eine wirksame Methode zur Emissionssenkung. Weil das nur Neuwagen betrifft, reduzieren neue Antriebe die Emissionen allerdings nur langfristig.



### Starke Reduktion des Autoverkehrs

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die größere Teile der Hamburger Innenstadt autofrei machen und den Straßenraum in ganz Hamburg zu Ungunsten des Autos umverteilen wollen. Das würde zu einer starken Reduktion des Autoverkehrs führen.



### Geringe Reduktion des Autoverkehrs

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die den Autoverkehr nur in der Innenstadt reduzieren wollen, aber den Straßenraum in ganz Hamburg nicht zu Ungunsten des Autos umverteilen wollen. Das würde nur zu einer geringen Reduktion des Autoverkehrs führen.



### Keine Reduktion oder Zunahme des Autoverkehrs

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die sich gegen eine autofreie Innenstadt und gegen die Umverteilung von Straßenraum zu Ungunsten des Autos aussprechen. Das würde nicht zu einer Reduktion oder zu einer Zunahme des Autoverkehrs führen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	Die Hamburger SPD steht für einen „Mobilitätsmix“ von Bus, Bahn, Auto, Fahrrad und Fußverkehr (Wahlprogramm, S. 23). Sie möchte die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs „so steigern, dass die Fahrt mit dem eigenen Auto in den meisten Fällen gar nicht mehr nötig ist.“ (ebd.) Davon abgesehen finden sich im Wahlprogramm keine Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs. Das Ziel einer autofreien Innenstadt verfolgt die SPD nicht – sie spricht sich auch gegen die Forderungen der Volksinitiative „Klimawende jetzt – Autos raus aus der Hamburger Innenstadt“ aus (NDR, 15.1.2020).	Die SPD stellt sich gegen die autofreie Innenstadt und die Umverteilung von Straßenraum zu Ungunsten des Autos. Sie hält im Gegenteil sogar an der Fortsetzung eines weitgehend auf das Auto ausgerichteten Straßenbaus fest. Die Umsetzung ihrer Pläne würde zu keiner Reduktion des Autoverkehrs führen.   <b>Keine Reduktion oder Zunahme des Autoverkehrs</b>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p>Fortsetzung SPD</p>	<p>Die SPD lehnt die Einführung einer Straßenbahn – die den Straßenraum zu Ungunsten des Autos umverteilen würde – kategorisch ab (Hamburger Abendblatt, 18.1.2020). Die SPD setzt sich für den Bau „neuer Bundesstraßen und Autobahnen“ ein – es sei ihr gelungen „im Bundesverkehrswegeplan eine hohe Priorisierung für die Projekte im Norden zu erreichen“ (Wahlprogramm, S. 30) . Sie ist für den Bau der geplanten Autobahn A26-Ost (Hamburger Abendblatt, 18.1.2020) und will diese „zügig umsetzen“ (Wahlprogramm, S. 30). Dank ihrer „Straßenbauoffensive“ (ebd., S. 32) seien Hamburgs Straßen wieder in besserem Zustand (ebd., S. 31).</p>	
<p><b>CDU</b></p>	<p>Die CDU findet einen „fairen Mix aller Verkehrsarten wichtig, sei es zu Fuß, mit dem Rad, dem öffentlichen Nahverkehr, mit dem Auto oder weiteren Fortbewegungsmitteln der Zukunft“ (Wahlprogramm, S. 39). Sie will „Staus frühzeitig und vor der Stadt verhindern und den Fluss auf den Straßen mit intelligenten Ampelsystemen und mehr Kreisverkehren verbessern“ (ebd., S. 41). Um den fließenden Verkehr sicherzustellen, will sie „leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen mit grünen Wellen im Berufsverkehr und verkehrsberuhigte Wohnstraßen“ erhalten, „damit die Pendlerverkehre aus dem Umland und den äußeren Stadtteilen möglichst staufrei in die Hamburger Innenstadt fahren können und Wohnstraßen gemieden werden“ (ebd., S. 41). Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen lehnt die CDU deshalb ab (ebd., S. 41).</p> <p>Die CDU spricht sich gegen die Forderungen der Volksinitiative „Klimawende jetzt – Autos raus aus der Hamburger Innenstadt“ aus (NDR, 15.1.2020).</p> <p>Die CDU findet, dass die „Autobahnen in und um Hamburg zukunftsfähig ausgebaut“ werden müssen (Wahlprogramm., S. 42). „Dies betrifft insbesondere den Bau der A26 und den Ausbau der A1 und A7“ (ebd., S. 42). Die CDU will den „Parkplatzabbau stoppen“ und die „Stellplatzpflicht bei Wohnungsneubauten“ wieder einführen (ebd., S. 42). Die „Dieselfahrverbotszonen im Westen der Stadt“ will sie aufheben (ebd., S. 42).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU würde zu einer Zunahme des Autoverkehrs in Hamburg führen. Ausschlaggebend dafür sind die geplanten Erleichterungen für Auto pendler*innen, der Autobahnausbau und die Schaffung von mehr Parkplätzen.</p> <p> <b>Keine Reduktion oder Zunahme des Autoverkehrs</b></p>
<p></p>	<p>Die Hamburger Grünen wollen den „Abschied von der auto-gerechten und die Hinwendung zu einer menschengerechten Stadt“ (Wahlprogramm, S. 21). Sie wollen eine weitgehend auto-freie bzw. autoarme Innenstadt, „in der es zwischen Ring 1 und Ost-West-Straße keinen Durchgangsverkehr mehr gibt und der Kernbereich der Innenstadt rund um den Jungfernstieg für die Hamburger*innen und ihre Gäste reserviert ist“ (ebd., S. 26).</p>	<p>Die Grünen wollen den Autoverkehr auf 20 Prozent aller Wege reduzieren. Die Umsetzung ihrer Pläne wird zu einer starken Reduktion des Autoverkehrs in Hamburg führen.</p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p><i>Fortsetzung Die Grünen</i></p>	<p>Die weitreichenden Pläne der Volksinitiative „Klimawende jetzt – Autos raus aus der Hamburger Innenstadt“ (Hamburger Abendblatt, 23.1.2020) unterstützen die Grünen aber nicht vollständig. Auf den großen Magistralen der Innenstadt könne der Autoverkehr nicht ganz ausgesperrt werden.</p> <p>In der Außenstadt seien die Menschen „in einem stärkeren Maße vom Auto abhängig“ – deshalb wollen die Grünen hier „einen gleichberechtigten Verkehrsmix entwickeln“ (Wahlprogramm, S. 22). Durch ein Park-and-Ride-Konzept wollen sie „möglichst viele Menschen dazu bewegen, ihre Autos vor den Toren der Stadt stehen zu lassen“ (ebd., S.23). Zudem wollen sie „Tempo-30-Zonen und -Strecken [...] deutlich ausweiten“ (ebd., S. 23) und in den Quartieren „autofreie Zentren“ schaffen (ebd., S. 32).</p> <p>Den Bau der Autobahn A26-Ost (Hafenquerspange) halten die Grünen für unnötig und wollen die bereits laufenden Planungen „kritisch prüfen“ (Hamburger Abendblatt, 18.1.2020).</p> <p>Insgesamt wollen die Grünen den Autoverkehr bis 2029 auf zwanzig Prozent aller Wege reduzieren – dies ergibt sich aus ihrem Ziel, den Umweltverbund auf 80 Prozent zu steigern (Wahlprogramm, S. 33).</p>	<p> <b>Starke Reduktion des Autoverkehrs</b></p>
<p><b>DIE LINKE.</b></p>	<p>Die Linke Hamburg will „perspektivisch eine autofreie Innenstadt“ (Wahlprogramm, S. 18), mit „Ausnahmeregeln für Handwerker*innen, Lieferant*innen, Krankenwagen etc. und mobilitätseingeschränkte Menschen“ (ebd., S. 18). Generell solle der Autoverkehr nach dem Vorbild von Kopenhagen nicht mehr Vorrang haben (ebd., S. 18). „Der Autoverkehr muss innerhalb des Ring 2 weitgehend zurückgedrängt werden“ (ebd., S. 20). Im gesamten Stadtgebiet soll Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gelten (ebd., S. 20). „Der Weiterbau der Autobahn A26 durch den Hamburger Süden und Wilhelmsburg bis zur A1 gehört [...] umgehend gestoppt“ (ebd., S. 19).</p> <p>Die Linke unterstützt „vorbehaltlos“ die Ziele der Volksinitiative „Klimawende jetzt – Autos raus aus der Hamburger Innenstadt“ (NDR, 15.1.2020).</p>	<p>Die Pläne der Linken Hamburg würden zu einer starken Reduktion des Autoverkehrs führen. Ausschlaggebend dafür ist die Schaffung einer autofreien Innenstadt, die flächendeckende Einführung von Tempo 30 und der Stopp des Autobahnausbaus.</p> <p> <b>Starke Reduktion des Autoverkehrs</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die FDP Hamburg macht sich für die Interessen von Autofahrenden stark. Ihr Wahlprogramm beginnt mit der Feststellung: „Auch in Hamburg werden politische Entscheidungen immer stärker von Emotionen geprägt. Für das Klima, gegen das Auto.“ (Wahlprogramm, S. 1) Das Kapitel zu Mobilität hat die Überschrift „Mobilität gewährleisten – Verkehr muss fließen“ (ebd., S. 61). Jede*r solle „die Möglichkeit haben, möglichst schnell, bequem, zuverlässig, umweltfreundlich, sicher und günstig an sein Ziel zu kommen. Zu dieser Freiheit gehört, bei der Auswahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel nicht gegängelt oder moralisch verurteilt zu werden.“ (ebd., S. 61)</p> <p>Die FDP hält die „nachhaltige Erhaltung des Hamburger Straßennetzes und die Beseitigung von Staus“ für „essentielle Handlungspunkte“ (ebd., S. 66). Sie stellt sich „klar gegen emissionsbedingte Fahrverbote“ (ebd., S. 66). Autofreien Zonen will sie „im Einzelfall zustimmen, sofern es das Einverständnis des Einzelhandels und Gewerbes sowie der Anwohner gibt (ebd., S. 67). Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen lehnt sie ab (ebd., S. 67).</p> <p>Die FDP spricht sich gegen die Forderungen der Volksinitiative „Klimawende jetzt – Autos raus aus der Hamburger Innenstadt“ aus (Hamburger Abendblatt, 22.1.2020).</p> <p>Die FDP will die „Parkplatzvernichtung“ stoppen und Parkplätze in Parkhäuser und Tiefgaragen verlegen (Wahlprogramm, S. 68). Kurzzeitparken soll zukünftig durch die „Einführung einer sogenannten Brötchentaste an Parkscheinautomaten“ kostenlos werden (ebd., S. 68).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Hamburger FDP würde den Autoverkehr nicht reduzieren. Ausschlaggebend dafür ist der Fokus auf die Beseitigung von Staus, die Ablehnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und die Schaffung neuer Parkplätze.</p> <p> <b>Keine Reduktion oder Zunahme</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

3.

## 3. FAHRADVERKEHR AUSBAUEN (Landespolitik)

Der Verkehr gehört zu den drei größten Verursachern von Treibhausgasen in Hamburg (Behörde für Umwelt und Energie). Weil Fahrräder gar kein CO<sub>2</sub> ausstoßen, gehört der Ausbau des Fahrradverkehrs zu den wichtigsten Maßnahmen, die Emissionen des Verkehrs schnell zu senken.



### Starker bis sehr starker Ausbau des Fahrradverkehrs

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die den Ausbau des Fahrradverkehrs stark beschleunigen und den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege stark erhöhen wollen.



### Mäßiger Ausbau des Fahrradverkehrs

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die den Fahrradverkehr weiter ausbauen wollen, aber kein Ziel zur starken Steigerung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege benennen.



### Geringer oder gar kein Ausbau des Fahrradverkehrs

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die den Fahrradverkehr zwar ausbauen, aber den für Autos zur Verfügung stehenden Raum nicht einschränken wollen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	Die SPD will Hamburg zu einer „fahrradfreundlichen Stadt“ machen (Wahlprogramm, S. 27). Dafür möchte sie den begonnenen „erheblichen Ausbau des Radverkehrs [...] fortsetzen“ (ebd., S. 27). Die SPD möchte „sowohl Radfahrstreifen als auch Schutzstreifen und klassische Radwege“ bauen und sanieren (ebd., S. 27).	Die Umsetzung der Pläne der SPD würde dazu führen, dass der Fahrradverkehr in etwa weiter wie bisher ausgebaut wird. Eine deutliche Steigerung des Ausbautempos oder -umfangs ist nicht zu erkennen.  <b>Mäßiger Ausbau des Fahrradverkehrs</b>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die CDU hat eine „Radverkehrsstrategie“ beschlossen (Wahlprogramm, S. 40). Diese hat die Schwerpunkte „sichere und geschützte Radwege an Hauptverkehrsstraßen, qualitativ hochwertige Fahrradschnellstraßen und eine Fahrrad-Elbbrücke für eine echte Nord-Süd-Querung der Elbe“ (ebd., S. 40).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU würde dazu führen, dass der Fahrradverkehr in etwa weiter wie bisher ausgebaut wird. Eine deutliche Steigerung des Ausbautempos oder -umfangs ist nicht zu erkennen.</p> <p> <b>Mäßiger Ausbau des Fahrradverkehrs</b></p>
	<p>Die Grünen wollen die „Fahrradstadt Hamburg“ bauen (Wahlprogramm, S. 24). Sie wollen innerhalb der nächsten zehn Jahre „die mit dem Rad zurückgelegten Wege um zehn Prozentpunkte auf 25 Prozent steigern“ (ebd., S. 24). Jedes Jahr sollen 100 Kilometer Radwege saniert oder neu gebaut werden. (ebd., S. 24). Sie wollen „die Velorouten zügig fertig stellen und im nächsten Schritt mit den bezirklichen Radverkehrsnetzen verbinden“ (ebd., S. 24).</p>	<p>Die Grünen haben sich konkrete und weitgehende Ziele zur Steigerung des Fahrradverkehrs gesetzt. Die Umsetzung ihrer Pläne würde zu einem starken Ausbau des Fahrradverkehrs führen.</p> <p> <b>Starker bis sehr starker Ausbau des Fahrradverkehrs</b></p>
	<p>Die Linke Hamburg stellt ihre Pläne unter das Motto „Vorfahrt fürs Fahrrad“. Sie will sich für ein „flächendeckendes, hamburgweites Radverkehrsnetz mit breiten und geschützten Radwegen und Fahrradstraßen“ einsetzen (Wahlprogramm, S. 20). Das Ziel ist „dass – wie in Kopenhagen – mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden“ (ebd., S. 20).</p>	<p>Die Linken haben sich ein sehr weitgehendes Ziel zur Steigerung des Fahrradverkehrs gesetzt. Die Umsetzung ihrer Pläne würde zu einem sehr starken Ausbau des Fahrradverkehrs führen.</p> <p> <b>Starker bis sehr starker Ausbau des Fahrradverkehrs</b></p>
	<p>Die FDP Hamburg will Hamburg zu einer „fahrradfreundlichen Stadt“ machen. Dafür will sie die „begrenzten Mittel“ nutzen um „Lücken im Radwegenetz zu schließen“ (Wahlprogramm, S. 65). Sie will Radwege und Velorouten „verstärkt von Fußwegen und Hauptverkehrsstraßen trennen“ (ebd., S. 65). „Farblich unterscheidbare Fahrradwege sollen zu einer Erhöhung der Sicherheit führen“ (ebd., S. 65). Sie will mehr Fahrrad-Abstellplätze einrichten, dafür aber keine PKW-Parkplätze „wegpollern“ (ebd., S. 66).</p>	<p>Die FDP will den Fahrradverkehr zwar ausbauen, sieht dafür aber nur begrenzte Mittel zur Verfügung. Zudem solle der Ausbau den Autoverkehr möglichst wenig beeinträchtigen. Die Umsetzung ihrer Pläne würde maximal zu einem geringen Ausbau des Fahrradverkehrs führen.</p> <p> <b>Geringer oder gar kein Ausbau des Fahrradverkehrs</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

4.

## 4. HAMBURGER KLIMAZIELE ANHEBEN (Landespolitik)

Die Hamburger Senat hat sich das Ziel gesetzt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent zu reduzieren und Hamburg bis 2050 klimaneutral zu machen (NDR, 3.12.2019). Diese Ziele sind aber bei weitem nicht ausreichend, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen (New Climate Institute, März 2019, Frankfurter Rundschau, 24.8.2019). Zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens müssen die Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit zwischen 2040 und 2050 auf Null sinken (IPCC 2018, zitiert von Scientists for Future). Deutschland – und damit auch Hamburg – müssen entsprechend der Forderung von Fridays for Future bis 2035 klimaneutral werden.



### Hamburg klimaneutral bis 2035

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die die derzeitigen Klimaziele der Stadt Hamburg stark anheben und Hamburg bis 2035 klimaneutral machen wollen.



### Hamburg deutlich vor 2050 klimaneutral

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die die derzeitigen Klimaziele der Stadt Hamburg anheben und Hamburg deutlich vor 2050 klimaneutral machen wollen.



### Hamburg klimaneutral bis 2050 oder gar kein Jahresziel

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die die derzeitigen Klimaziele der Stadt Hamburg nicht anheben wollen und Hamburg bis 2050 klimaneutral machen wollen oder gar kein Jahresziel für die Klimaneutralität formulieren.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	<p>Die Hamburger SPD hat im Dezember 2019 mit den Grünen den Hamburger Klimaplan beschlossen, der die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent senken und Hamburg bis 2050 klimaneutral machen soll (NDR, 3.12.2019).</p> <p>In ihrem Wahlprogramm bekräftigt sie dieses Ziel, sieht aber keine Verschärfung vor. (Wahlprogramm, S. 34, Hamburger Abendblatt, 18.1.2020).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der SPD würde dazu führen, dass Hamburg bis 2050 klimaneutral wird.</p> <p> <b>Hamburg klimaneutral bis 2050 oder kein Jahresziel</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Für die Hamburger CDU gehört der „Klimawandel [...] zu den größten Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte“ (Wahlprogramm, S. 43). Sie hält den Klimaschutzplan des rot-grünen Senats für unzureichend, weil der Großteil der Maßnahmen darin kein CO<sub>2</sub>-Einsparziel enthalte (ebd., S. 44). Die CDU Bürgerschaftsfraktion hat deshalb ein eigenes Umwelt- und Klimaschutzkonzept erarbeitet „das rund 50 große und kleine Maßnahmen beinhaltet“ (ebd., S. 44). Damit will die Hamburger CDU die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent senken (Klimaschutzkonzept, S. 2).</p> <p>Der Plan enthält aber keine Vorgabe zur Klimaneutralität und keine Ziele für die Zeit nach 2030. Die CDU-Bürgerschaftsfraktion schreibt dazu: „Die vorschnelle Umsetzung radikaler Forderungen, wie sie z.B. von Umweltbewegungen und einigen politischen Mitbewerbern gefordert wird, lehnen wir entschieden ab (ebd., S. 3).</p>	<p>Die CDU hat kein Ziel formuliert, ob bzw. bis wann sie Hamburg klimaneutral machen will. Die Umsetzung der Pläne der CDU würde nicht dazu führen, dass Hamburg klimaneutral wird.</p> <p> <b>Hamburg klimaneutral nach 2050 oder kein Jahresziel</b></p>
	<p>Die Hamburger Grünen haben im Dezember 2019 mit der SPD den Hamburger Klimaplan beschlossen, der die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent senken und Hamburg bis 2050 klimaneutral machen soll (NDR, 3.12.2019). Nach der Bürgerschaftswahl wollen die Grünen diesen Klimaplan weiter verschärfen und „Hamburg bis 2035 zur klimaneutralen Stadt machen“ (Wahlprogramm, S.4).</p> <p>Dazu wollen sie „mit einem neuen Klimaschutzgesetz [...] klare Reduktionsziele und verbindliche Schritte für die einzelnen Sektoren – Strom, Gebäude und Wärme, Mobilität und Verkehr, Industrie und Wirtschaft, Landwirtschaft und Landnutzung – festlegen und das Ziel, als Stadt 2035 klimaneutral werden, verankern“ (ebd., S. 10). Sie wollen die öffentliche Verwaltung bis 2030 klimaneutral machen (ebd., S. 11). Auch der öffentliche Nahverkehr und Fahrzeuge öffentlicher Unternehmen sollen bis 2030 emissionsfrei fahren (ebd., S. 11). Darüber hinaus wollen sie „einen Pakt zwischen dem Bund und den Ländern für den Klimaschutz initiieren“ und „die Sektorziele mit Klimaplan und -gesetz auf Hamburg herunterbrechen“ (ebd., S. 9).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde dazu führen, dass Hamburg bis 2035 klimaneutral wird. Ausschlaggebend dafür ist, dass die Grünen dieses Ziel mit einem neuen Klimaschutzgesetz verbindlich machen wollen.</p> <p> <b>Hamburg klimaneutral bis 2035</b></p>
	<p>Die Linke Hamburg nennt in ihrem Wahlprogramm kein Jahresziel, bis wann sie die Klimaneutralität für Hamburg anstrebt. Das Wahlprogramm und ihre Kritik am Klimaplan des Hamburger Senat machen aber deutlich, dass sie Klimaneutralität deutlich vor 2050 anstrebt.</p>	<p>Die Linken haben sich ein sehr weitgehendes Ziel zur Steigerung des Fahrradverkehrs gesetzt. Die Umsetzung ihrer Pläne würde zu einem sehr starken Ausbau des Fahrradverkehrs führen.</p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p><i>Fortsetzung Die Linke</i></p>	<p>So schreibt die Linke, dass sie die Klimakatastrophe mit „drastischen Maßnahmen“ (Wahlprogramm, S. 11) aufhalten und Bewegungen wie Fridays for Future und Ende Gelände „konsequent unterstützen“ will (S. 12). Sie fordert einen schnellen Kohleausstieg, eine umfassende Verkehrswende und strenge Vorgaben für den Gebäudesektor.</p> <p>Den Klimaplan des Senats, der Hamburg bis 2050 klimaneutral machen soll, bezeichnete die Linke als „zu lasch, zu vage“ (Pressemitteilung, 8. Januar 2020). Ihr umweltpolitischer Sprecher Stephan Jersch sagte dazu: „dessen Ziele sind einfach zu unambitioniert“ (ebd.).</p>	<p> <b>Hamburg deutlich vor 2050 klimaneutral</b></p>
<p></p>	<p>Die FDP Hamburg beginnt ihr Kapitel zum Klimaschutz im Wahlprogramm mit den Worten „Wir Freie Demokraten stehen zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens“ (Wahlprogramm, S. 55). Sie formuliert aber kein daraus abgeleitetes Ziel, bis wann Hamburg klimaneutral werden soll.</p> <p>Klimaschutz in Hamburg solle „konsequent nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten“ ausgerichtet werden (ebd., S. 56). Die FDP setzt für den Klimaschutz auf Innovation und den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel, „der nachweislich das effizienteste Instrument bei der Einsparung von Emissionen ist“ (ebd., S. 56). Eine CO<sub>2</sub>-Steuer, Verbote und Einzelregulierungen lehnt die FDP ab (ebd., S. 20 und S. 56). Zudem will sie sich der „Instrumentalisierung von Schreckensszenarien“ und dem „Schüren von Ängsten“ beim Klimathema entgegenstellen (ebd., S. 56).</p>	<p>Die FDP bekennt sich zwar zum Pariser Klimaabkommen, nennt aber kein daraus abgeleitetes Klimaziel für Hamburg. Als Klimaschutzmaßnahme setzt sie praktisch ausschließlich auf einen Emissionshandel auf Ebene der EU und des Bundes. Die Umsetzung der Pläne der FDP würde nicht dazu führen, dass Hamburg klimaneutral wird.</p> <p> <b>Hamburg klimaneutral nach 2050 oder kein Jahresziel</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

5.

## 5. HAMBURGER KOHLEAUSSTIEG UMSETZEN (Landespolitik)

Die Fernwärmeversorgung von Hamburg stammt zu großen Teilen aus zwei alten Kohlekraftwerken in Wedel und Tiefstack. Im Juni 2019 hat die Hamburger Bürgerschaft, nach Verhandlungen mit der Volksinitiative „Tschüss Kohle“ ein Gesetz zum Kohleausstieg bis 2030 beschlossen. Demzufolge werden Wedel und Tiefstack bis 2030 abgeschaltet. Das Kohlekraftwerk Moorburg wird nicht an das Fernwärmenetz angeschlossen. Das Hamburger Kohleausstiegsgesetz ist klimapolitisch sinnvoll.



### Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2030

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die den Hamburger Kohleausstieg bis 2030 umsetzen oder beschleunigen wollen.



### Kohleausstieg in der Fernwärme deutlich vor 2038

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die den Hamburger Kohleausstieg bis 2030 ablehnen und ein eigenes Jahresziel deutlich vor 2038 nennen. Damit würde Hamburg früher aus der Kohle aussteigen, als es das bundesweite Kohleausstiegsgesetz vorsieht.



### Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2038

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die den Hamburger Kohleausstieg bis 2030 ablehnen und kein eigenes Jahresziel nennen. In diesem Fall würde das letzte Hamburger Kohlekraftwerk entsprechend dem bundesweiten Kohleausstiegsgesetz spätestens 2038 abgeschaltet.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	<p>Die Hamburger SPD unterstützt den zwischen dem rot-grünen Senat und der Volksinitiative „Tschüss Kohle“ ausgehandelten Kohleausstieg in der Fernwärme bis 2030 (NDR, 21.5.2019). Im Juni 2019 haben SPD und Grüne das Hamburger Kohleausstiegsgesetz verabschiedet.</p> <p>Demzufolge wird das Kohlekraftwerk Wedel bis 2024/25 abgeschaltet, das in Tiefstack bis spätestens 2030. Das Kohlekraftwerk Moorburg wird nicht an das Fernwärmenetz angeschlossen. Eine Beschleunigung des Kohleausstiegs strebt die Hamburger SPD nicht an (Wahlprogramm, S. 36).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der SPD würde dazu führen, dass die Hamburger Fernwärme spätestens 2030 ohne Kohle produziert wird.</p> <p> <b>Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2030</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die Hamburger CDU will den zwischen Senat und der Volksinitiative „Tschüss Kohle“ ausgehandelten Kohleausstieg in der Fernwärme bis 2030 wieder aufschnüren. Sie lehnt den geplanten Bau eines neuen Gaskraftwerks zum Ersatz des alten Kohle-Heizkraftwerks Wedel ab (Wahlprogramm, S. 45). Stattdessen möchte sie das Kohlekraftwerk Moorburg an das Fernwärmenetz anschließen (ebd., S. 45).</p> <p>Moorburg soll „baldmöglichst“ von Kohle auf Erdgas oder Wasserstoff umgerüstet werden (ebd., S. 45). Die CDU-Bürgerschaftsfraktion schlägt in ihrem Klimaschutzkonzept auch die Umrüstung eines der beiden Blöcke in Moorburg auf Biomasse vor (Klimaschutzkonzept, S. 6). Einen Termin für die Moorburg-Umrüstung nennt die CDU nicht.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU könnte dazu führen, dass Hamburg bis 2038 mit Fernwärme aus Kohle versorgt wird. Ausschlaggebend dafür ist der Anschluss von Moorburg an das Fernwärmenetz ohne eine klare Deadline für die Umrüstung auf Gas sowie die fehlende Angabe eines Datums für den Hamburger Kohleausstieg insgesamt.</p> <p>Mit dem Anschluss ans Fernwärmenetz würde die Wirtschaftlichkeit des Kraftwerks Moorburg verbessert, das entsprechend der Bundesgesetzgebung bis spätestens 2038 am Netz bleiben darf.</p> <p> <b>Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2038</b></p>
	<p>Die Hamburger Grünen unterstützen den zwischen dem rot-grünen Senat und der Volksinitiative „Tschüss Kohle“ ausgehandelten Kohleausstieg in der Fernwärme bis 2030 (NDR, 21.5.2019). Im Juni 2019 haben die Grünen mit der SPD das Hamburger Kohleausstiegsgesetz verabschiedet. Demzufolge wird das Kohlekraftwerk Wedel bis 2024/25 abgeschaltet, das in Tiefstack bis spätestens 2030. Das Kohlekraftwerk Moorburg wird nicht an das Fernwärmenetz angeschlossen. Die Grünen wollen im Jahr 2025 prüfen, ob sie den Kohleausstieg „noch früher schaffen“ können (Wahlprogramm, S. 18).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde dazu führen, dass die Hamburger Fernwärme spätestens 2030 ohne Kohle produziert wird. Gegebenenfalls würden die Grünen den Kohleausstieg noch etwas früher umsetzen.</p> <p> <b>Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2030</b></p>
	<p>Die Linke Hamburg will die Kohle-Heizkraftwerke in Wedel und Tiefstack bis 2025 bzw. 2026 stilllegen. (Wahlprogramm, S. 5 und S. 14) Das Kraftwerk Moorburg soll nicht ans Fernwärmenetz angeschlossen werden (ebd., S. 14).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Linken würde dazu führen, dass die Hamburger Fernwärme bis 2026 ohne Kohle produziert wird.</p> <p> <b>Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2030</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die Hamburger FDP will den zwischen Senat und der Volksinitiative „Tschüss Kohle“ ausgehandelten Kohleausstieg in der Fernwärme bis 2030 aufkündigen.</p> <p>Sie lehnt den Bau eines neuen Gaskraftwerks zum Ersatz des alten Kohlekraftwerks Wedel ab. Stattdessen möchte sie das Kohlekraftwerk Moorburg an das Fernwärmenetz anschließen (Wahlprogramm, S. 33). Sie nennt kein Jahresziel bis wann Moorburg abgeschaltet oder umgerüstet werden soll.</p> <p>Das Kohlekraftwerk Tiefstack möchte die FDP bis 2025 auf Gas umrüsten (ebd., S. 33).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der FDP könnte dazu führen, dass Hamburg bis 2038 mit Fernwärme aus Kohle versorgt wird.</p> <p>Ausschlaggebend dafür ist der Anschluss von Moorburg an das Fernwärmenetz ohne eine klare Deadline für die Umrüstung auf Gas sowie die fehlende Angabe eines Datums für den Hamburger Kohleausstieg insgesamt. Mit dem Anschluss ans Fernwärmenetz würde die Wirtschaftlichkeit des Kraftwerks Moorburg verbessert, das entsprechend der Bundesgesetzgebung bis spätestens 2038 am Netz bleiben darf.</p> <p> <b>Kohleausstieg in der Fernwärme bis spätestens 2038</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

6.

## 6. AUSBAU DER ERNEUERBAREN ENERGIEN BESCHLEUNIGEN (Bundespolitik)

Der starke Ausbau der Erneuerbaren Energien ist die Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Kohleausstieg, emissionsfreie Autos und weitere Klimaschutzmaßnahmen. Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens sicher zu erreichen, muss der Stromsektor bis 2030 zu 100 Prozent auf Erneuerbare Energien umgestellt werden – dafür ist ein jährlicher Zubau von mindestens 15 GW Solar- und Windkraftwerken notwendig.



### Jährlicher Zubau von mindestens 15 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerken

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die jedes Jahr mindestens 15 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke neu zubauen wollen.



### Jährlicher Zubau von mindestens 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die jedes Jahr mindestens 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke neu zubauen wollen.



### Jährlicher Zubau von weniger als 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke oder Rückbau

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die jedes Jahr weniger als 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke neu zubauen wollen oder diese rückbauen wollen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	<p>Die bundesweite SPD will die deutsche Energieversorgung bis 2050 zu hundert Prozent auf Erneuerbare Energien umstellen (Bundesparteitag 2019, Beschluss Nr. 6, S. 6).</p> <p>Für Onshore-Windkraft will die SPD einen verbindlichen Ausbaupfad von 5 Gigawatt Onshore-Windkraft pro Jahr (ebd., S. 7).</p> <p>Für Offshore-Wind will sie an den Regelungen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung festhalten (ebd., S. 6).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der SPD würde zu einem jährlichen Zubau von weniger als 10 GW Wind- und Solarkraftwerke führen. Die Zustimmung der SPD zur Wind-Abstandsregelung gefährdet den Ausbau der Windkraft an Land erheblich.</p> <p> <b>Jährlicher Zubau von weniger als 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p><i>Fortsetzung SPD</i></p>	<p>Dem Klimaschutzprogramm zufolge sollen bis 2030 20 GW Offshore-Windkraft installiert sein (Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, S. 39). Ende 2019 waren 7,5 GW installiert (Fraunhofer ISE). Das Ziel im Klimaschutzplan entspricht also einem jährlichen Zubau von 1,2 GW bzw. 12,5 GW in elf Jahren.</p> <p>Für Photovoltaik will die SPD ebenfalls an den Regelungen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung festhalten (Bundesparteitag 2019, Beschluss Nr. 6, S. 6). Demzufolge sollen 2030 98 GW Photovoltaik installiert sein (Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, S. 39). Ende 2019 waren 49 GW installiert (Fraunhofer ISE). Das Ziel im Klimaschutzplan entspricht einem jährlichen Zubau von 4,5 Gigawatt bzw. 49 GW in elf Jahren.</p> <p>Wind und Solar zusammengerechnet strebt die SPD einen jährlichen Zubau von 10,7 GW an. Allerdings hat die SPD in der Regierung der Einführung einer bundesweiten Abstandsregelung von 1000 Metern von Windkraftanlagen zu Wohnhäusern zugestimmt (Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, S. 38). Die genauen Details dieser Regelung sind zwar noch offen - doch der von der SPD geforderte Ausbau von 5 GW Onshore-Windkraft ist damit nicht möglich.</p>	
<p><b>CDU</b></p>	<p>Die bundesweite CDU will die deutsche Stromversorgung bis 2050 zu achtzig Prozent auf Erneuerbare Energien umstellen (Energiekonzept 2010, Beschluss des Fachausschusses Klima-, Umwelt- und Energiepolitik).</p> <p>Die CDU hat gemeinsam mit SPD und CSU den Klimaschutzplan 2030 der Bundesregierung beschlossen (Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung). Darin sind Ausbauziele für die Erneuerbaren Energien festgelegt. Eine Anhebung dieser Ziele fordert die CDU nicht.</p> <p>Bei der Onshore-Windkraft sollen dem Klimaschutzplan zufolge bis 2030 67-71 GW installiert sein (ebd., S. 39). Ende 2019 waren 53 GW installiert (Fraunhofer ISE). Das Ziel im Klimaschutzplan entspricht einem Zubau von 14 bis 18 GW in elf Jahren bzw. 1,3 bis 1,6 GW pro Jahr.</p> <p>Bei der Offshore-Windkraft sollen dem Klimaschutzprogramm zufolge bis 2030 20 GW Offshore-Windkraft installiert sein (Klimaschutzprogramm, S. 39). Ende 2019 waren 7,5 GW installiert (Fraunhofer ISE). Das Ziel im Klimaschutz-</p>	<p>Die CDU hat zwar in der Regierung den im Klimaschutzplan formulierten Zubau von rund 7 GW Wind- und Solarkraftwerken mit beschlossen. Doch die von der CDU geforderte Verschärfung der Abstandsregelung für Windräder gefährdet die Erreichung dieses Ziels. Die Umsetzung der Pläne der CDU würden zu einem jährlichen Zubau von deutlich weniger als 7 GW führen.</p> <p> <b>Jährlicher Zubau von weniger als 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke oder Rückbau</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p>Fortsetzung CDU</p>	<p>plan entspricht einem Zubau von 12,5 GW in 11 Jahren bzw. 1,2 GW pro Jahr.</p> <p>Bei der Photovoltaik sollen dem Klimaschutzprogramm zufolge bis 2030 98 GW Photovoltaik installiert sein (Klimaschutzprogramm, S. 39). Ende 2019 waren 49 GW installiert (Fraunhofer ISE). Das Ziel im Klimaschutzplan entspricht einem Zubau von 49 GW in 11 Jahren bzw. 4,5 GW pro Jahr.</p> <p>Wind und Solar zusammengerechnet sollen dem Klimaschutzplan zufolge jährlich 7 bis 7,3 GW zugebaut werden. Die CDU hat dem zugestimmt, sie fordert keine Erhöhung des Ausbauziels.</p> <p>Allerdings setzt sich die CDU-Bundestagsfraktion für eine Verschärfung der Abstandsregelung für Windkraftanlagen ein, die den jetzt schon geringen Ausbau weiter erschweren würde (Tagesspiegel, 30.1.2020). Damit wären die Ausbauziele des Klimaschutzplans nicht zu erreichen.</p>	
	<p>Die bundesweiten Grünen wollen die deutsche Energieversorgung zu hundert Prozent auf Erneuerbare Energien umstellen.</p> <p>Bis 2030 soll der Strom vollständig aus Erneuerbaren Energien stammen. Dafür müsse „die installierte Leistung von Wind onshore in den nächsten zehn Jahren mindestens verdoppelt, die für offshore verfünffacht und die für PV [...] auf 250 Gigawatt (GW) angehoben werden“ (Beschluss WKF-07, BDK November 2019, S. 8-9). Pro Jahr müssten mindestens 5-6 (ab 2025 7-8) GW onshore-Windkraft, 3 GW offshore-Windkraft und 10-12 (ab 2025: 18-20) GW Photovoltaik zugebaut werden. Wind und Solar zusammengerechnet sind dies 18-21 GW pro Jahr bzw. 28-31 GW ab 2025.</p> <p>Für die Wärmeversorgung wollen die Grünen Heizungen mit Solarwärme und Wärmepumpen umfassend fördern. Der Einbau neuer Ölheizungen soll sofort und der fossiler Gasheizungen ab 2025 verboten werden. (ebd., S. 14)</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde dazu führen, dass deutlich mehr als 15 GW Wind- und Solarkraftwerke pro Jahr neu gebaut würden.</p> <p> <b>Jährlicher Zubau von mindestens 15 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke</b></p>
	<p>Die bundesweite Linke spricht sich für den schnelleren Ausbau der Erneuerbaren Energien aus. Sie fordert, dass die deutsche Energieerzeugung bis 2040 zu hundert Prozent auf Erneuerbare Energien umgestellt wird (Positionspapier Klimagerechtigkeit, S. 4). Die linke Bundestagsfraktion fordert in ihrem Aktionsplan Klimagerechtigkeit eine Stromversorgung mit hundert Prozent erneuerbaren Energien bis</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Linken würde zu einem Zubau von mehr als 15 GW Wind- und Solarkraftwerke führen.</p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
<p><i>Fortsetzung Die Linke</i></p>	<p>2035. Dafür will sie einen Zubau von „bis zu 8 GW“ Windkraft an Land und „10 bis 15 GW“ Photovoltaik. Für Off-shore-Windkraft nennt sie kein eigenes Ziel. In der Summe strebt die Linke einen Ausbau von jährlich mehr als 15 GW Wind- und Solarkraftwerke an.</p>	<p> <b>Jährlicher Zubau von mindestens 15 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke</b></p>
<p><b>Freie Demokraten</b> FDP</p>	<p>Die bundesweite FDP spricht sich für „Technologieneutralität“ und eine „marktwirtschaftlich orientierte Klimapolitik“ aus (Liberale Klimapolitik, Beschluss des FDP-Bundesparteitages, 26.-28.4.2019, S. 7). In diesem Sinne ist sie zwar grundsätzlich für Erneuerbare Energien – ihr Ziel ist eine CO<sub>2</sub>-neutrale Wirtschaft (ebd., S. 5).</p> <p>Sie hält aber die politische Förderung durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz für falsch, weil das EEG kein marktwirtschaftliches Instrument ist.</p> <p>Die FDP setzt auf den EU-Emissionshandel als zentrales Instrument der Klimapolitik. Weil die nötige Verknappung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten zu steigenden Preisen führen wird, will sie zur Entlastung „das EEG und die EEG-Umlage auslaufen lassen“ (ebd., S. 5). Der Ausbau der Erneuerbaren Energien – oder anderer Technologien zur CO<sub>2</sub>-Einsparung – solle allein durch den Emissionshandel angereizt werden. Ein Ausbauziel für den Ausbau der Erneuerbaren Energien nennt die FDP nicht.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der FDP würde dazu führen, dass der Ausbau der Erneuerbaren Energien weitgehend vom Preis der europäischen CO<sub>2</sub>-Zertifikate abhängen würde. Ein hoher CO<sub>2</sub>-Preis würde zum Ausbau der Erneuerbaren Energien führen – ein niedriger Preis zu einem Einbruch des Ausbaus. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien wäre damit auch abhängig von anstehenden Reformen des EU-Emissionshandels, die von anderen EU-Staaten blockiert werden können. Die Pläne der FDP können deshalb nicht garantieren, dass in Deutschland mehr als 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke pro Jahr zugebaut werden.</p> <p> <b>Jährlicher Zubau von weniger als 10 Gigawatt Wind- und Solarkraftwerke oder Rückbau</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

7.

## 7. KOHLEAUSSTIEG BESCHLEUNIGEN (Bundespolitik)

Kohle ist der klimaschädlichste aller in Deutschland verwendeten Energieträger. Nur mit der Abschaltung von Kohlekraftwerken kann die nötige schnelle Reduktion der deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden.

Anfang 2019 hat die von der Bundesregierung eingesetzte Kohlekommission Empfehlungen für einen Kohleausstieg bis 2038 veröffentlicht. Der von der Kohlekommission vorgeschlagene Kohleausstieg ist nicht ausreichend, um die deutschen und internationalen Klimaziele einzuhalten. Die Ziele des Pariser Klimaabkommens lassen sich nur mit einem Kohleausstieg bis 2030 einhalten. Im Einzelnen hat die Kommission empfohlen: die Abschaltung von 3 GW Braunkohle- und 4 GW Steinkohlekapazität bis Ende 2022, die Abschaltung von 6 GW Braunkohle- und 7 GW Steinkohlekapazität in einem stetigen Prozess bis 2030 und die Abschaltung der verbleibenden Kohlekraftwerke bis 2038.

Mit dem Entwurf des Kohleausstiegsgesetzes der Bundesregierung werden die Empfehlungen der Kohlekommission stark aufgeweicht. Die Abschaltung erfolgen nicht stetig, wie von der Kommission empfohlen, sondern gehäuft 2028/29 und 2038. Das verursacht Mehremissionen von insgesamt 180 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Zudem soll entgegen der Empfehlung der Kohlekommission das neue Kohlekraftwerk Datteln IV ans Netz gehen.



### **Kohleausstieg bis spätestens 2030**

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die den Kohleausstieg beschleunigen wollen, so dass das letzte deutsche Kohlekraftwerk spätestens 2030 abgeschaltet wird.



### **Kohleausstieg bis 2038 – wie von der Kohlekommission empfohlen**

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die einen Kohleausstieg bis 2038 wollen und dabei den von der Kohlekommission der Bundesregierung vorgeschlagenen Ausstiegspfad umsetzen wollen.



### **Kohleausstieg bis 2038 - langsamer als von der Kohlekommission empfohlen**

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die einen Kohleausstieg bis 2038 wollen, dabei aber einen langsameren als den von der Kohlekommission der Bundesregierung vorgeschlagenen Ausstiegspfad umsetzen wollen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die bundesweite SPD hat Anfang 2019 den von der Kohlekommission vorgeschlagenen Kohleausstieg bis 2038 unterstützt, ebenso die SPD-Bundestagsfraktion. Eine Beschleunigung des Kohleausstiegs fordert die SPD nicht.</p> <p>Im Januar 2020 haben die Minister*innen der SPD im Kabinett das Kohleausstiegsgesetz der Regierung mitgetragen, mit dem ein langsamerer Ausstieg als von der Kohlekommission empfohlen festgeschrieben wird (Spiegel, 29.1.2020). Acht ehemalige Mitglieder der Kohlekommission werfen der Bundesregierung deshalb Wortbruch vor (Zeit online, 21.1.2020).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der SPD würde dazu führen, dass die deutschen Kohlekraftwerke langsamer als von der Kohlekommission empfohlen abgeschaltet werden.</p> <p> <b>Kohleausstieg langsamer als von der Kohlekommission empfohlen</b></p>
	<p>Die bundesweite CDU hat im Januar 2019 die Empfehlung der Kohlekommission der Bundesregierung für einen Kohleausstieg bis 2038 mit großer Skepsis aufgenommen (n-tv, 31.1.2019).</p> <p>Im Januar 2020 haben die Minister der CDU im Kabinett das von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) vorgelegte Kohleausstiegsgesetz mitbeschlossen. Damit wird ein langsamerer Ausstieg als von der Kohlekommission empfohlen festgeschrieben (Spiegel, 29.1.2020). Acht ehemalige Mitglieder der Kohlekommission werfen der Bundesregierung deshalb Wortbruch vor (Zeit online, 21.1.2020).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU würde dazu führen, dass die deutschen Kohlekraftwerke langsamer als von der Kohlekommission empfohlen abgeschaltet werden.</p> <p> <b>Kohleausstieg langsamer als von der Kohlekommission empfohlen</b></p>
	<p>Die bundesweiten Grünen wollen den Kohleausstieg bis „spätestens 2030“. Sie wollen mit einem Kohleausstiegsgesetz „in den nächsten drei Jahren mindestens ein Viertel der Braunkohlekapazitäten und ein Drittel der Steinkohlekapazitäten“ abschalten. Für den Zeitraum ab 2022 wollen sie sich für einen verbindlichen Abschaltplan stark machen. (Beschluss WKF-07, BDK November 2019, S. 9)</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde dazu führen, dass spätestens 2030 das letzte deutsche Kohlekraftwerk abgeschaltet würde.</p> <p> <b>Kohleausstieg bis spätestens 2030</b></p>
	<p>Die Linke fordert ein Sofortprogramm Kohleausstieg bis 2030: „Der Kohleausstieg muss sofort beginnen – kein Neubau von Kohlekraftwerken und keine Neuerschließung von Kohleabbau – allerspätestens 2030 muss der letzte Kohlemeiler vom Netz.“</p> <p>Der Kohleausstieg bis 2030 ist auch festgehalten im Programm zur Europawahl 2019 sowie im Antrag „Klimagerechtigkeit global stärken“ der Bundestagsfraktion.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Linke würde dazu führen, dass Deutschland bis 2030 aus der Kohleverstromung aussteigt.</p> <p> <b>Kohleausstieg bis spätestens 2030</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die bundesweite FDP spricht sich grundsätzlich für einen Kohleausstieg aus. Sie hält aber das politisch gesetzte Jahresziel 2038 für falsch, denn der Kohleausstieg werde so zu teuer. Parteichef Christian Lindner sagte dazu: „Langfristig wird es den Kohleausstieg geben. Aber in den Zwischentritten könnte es möglicherweise günstiger sein, Heizungen zu sanieren und so Klimagase zu sparen“ (Lindner-Baerbock-Doppelinterview, 17.1.2019). Die Empfehlung der Kohlekommission für einen Kohleausstieg bis 2038 bezeichnete die FDP als verfrühten Verzicht auf Kohlestrom – dessen Ende sei bereits durch bestehende Gesetze bis 2050 besiegelt (n-tv, 31.1.2019).</p> <p>Anstatt eines politisch gesetzten Kohleausstiegs will die FDP den Preis für EU-Emissionszertifikate teurer machen. Sie setzt sich dafür ein, dass die Menge der verfügbaren CO<sub>2</sub>-Zertifikate „jährlich um 3 Prozent anstatt um 2,2 Prozent“ sinkt (Liberale Klimapolitik, Beschluss des FDP-Bundesparteitages, 26.-28.4.2019, S. 7). Durch einen steigenden CO<sub>2</sub>-Preis könne die Kohleverstromung auf marktwirtschaftliche Art und Weise reduziert und langfristig beendet werden.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der FDP würde dazu führen, dass der Kohleausstieg von der EU abhängt. Bei einer Verschärfung des EU-Emissionshandels – für den sich die FDP stark macht – könnte der Kohleausstieg möglicherweise vor 2038 gelingen.</p> <p>Bei einer Blockade durch andere EU-Staaten könnte der Kohleausstieg aber auch komplett misslingen. Die Pläne der FDP können also dazu führen, dass der Kohleausstieg langsamer als von der Kohlekommission empfohlen umgesetzt wird.</p> <p> <b>Kohleausstieg langsamer als von der Kohlekommission</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

8.

## 8. AUTOS EMISSIONSFREI MACHEN (Bundespolitik)

Der CO-Emissionen des Verkehrs stagnieren seit den 1990er Jahren auf hohem Niveau (Umweltbundesamt, 31.3.2019). Neue Autos mit Benzin- oder Dieselmotor bleiben für viele Jahre auf den Straßen. Daher ist es von zentraler Bedeutung, spätestens 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zuzulassen. Emissionsfreie Autos sind zum Beispiel mit erneuerbarem Strom oder Wasserstoff betriebene Elektroautos.



### Keine Neuzulassung von Autos mit Benzin- oder Dieselmotor bis 2030

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die spätestens 2030 keine neuen Autos mit Benzin- oder Dieselmotor mehr zulassen wollen.



### Keine Neuzulassung von Autos mit Benzin- oder Dieselmotor bis 2040

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die spätestens 2040 keine neuen Autos mit Benzin- oder Dieselmotor mehr zulassen wollen.



### Festhalten an Benzin- und Dieselmotoren bis nach 2040

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die auch nach 2040 noch neue Autos mit Benzin- oder Dieselmotor zulassen wollen oder dies nicht ausschließen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
<b>SPD</b>	<p>Die bundesweite SPD geht davon aus, „dass [...] der Verbrennungsmotor im Individualverkehr spätestens Mitte der 2030er nicht mehr wettbewerbsfähig sein wird.“ Sie will den „Umbau der Automobilindustrie“ „aktiv begleite[n] und ohne soziale Ungerechtigkeiten gestalte[n]“ (Bundespartei-tag 2019, Beschluss Nr. 6, S. 14).</p> <p>Die SPD hat aber kein Datum beschlossen, bis wann keine neuen Benzin- und Dieselaautos mehr zugelassen werden dürfen.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der SPD würde dazu führen, dass die Auto-konzerne bzw. Marktentwicklungen entscheiden, bis wann keine neuen Benzin- und Dieselaautos mehr zugelassen werden. Das könnte dazu führen, dass auch nach 2040 noch neue Autos mit Benzin- und Dieselmotor zugelassen werden.</p> <p> <b>Festhalten an Benzin- und Dieselmotoren bis nach 2040</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die bundesweite CDU will beim Antrieb von Autos die „E-Mobilität weiter fördern – ohne andere Antriebsarten zu vernachlässigen“ (Neue Wege zur Mobilität der Zukunft – Unsere Grundsätze und Ziele, Juni 2019, S. 2). Sie möchte „die Chancen von Wasserstoff, Autogas, Erdgas und Brennstoffzelle sowie Strom erkunden“ und „ein Impulsprogramm für neue synthetische Kraftstoffe, die CO<sub>2</sub>-arm hergestellt werden [...]. Ab 2050 können diese synthetischen Kraftstoffe wettbewerbsfähig sein“ (ebd., S. 7).</p> <p>Die CDU nennt in ihrem verkehrspolitischen Grundsatzpapier kein Jahresziel, bis wann Autos emissionsfrei werden sollen.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU würde dazu führen, dass auch nach 2040 noch neue Autos mit Benzin- und Dieselmotoren neu zugelassen werden.</p> <p> <b>Festhalten an Benzin- und Dieselmotoren bis nach 2040</b></p>
	<p>Die bundesweiten Grünen wollen, dass „spätestens ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden“. Sie wollen über die Kfz-Steuer kleine, sparsame Fahrzeuge belohnen und emissionsintensive Fahrzeuge teurer machen. (Beschluss WKf-07, BDK November 2019, S. 19)</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde dazu führen, dass ab 2030 keine Autos mit Benzin- oder Dieselmotor mehr neu zugelassen würden.</p> <p> <b>Keine Neuzulassung von Autos mit Benzin- oder Dieselmotor bis 2030</b></p>
	<p>Die bundesweite Linke fordert, dass ab 2030 nur noch PKW mit null CO<sub>2</sub>-Emissionen zugelassen werden (Wahlprogramm zur Bundestagswahl, S. 88). Auch die Bundestagsfraktion der Linken unterstützt diese Forderung (Aktionsplan Klimagerechtigkeit, S. 41).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Linken würde dazu führen, dass in Deutschland ab 2030 keine Neufahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor mehr zugelassen werden dürfen.</p> <p> <b>Keine Neuzulassung von Autos mit Benzin- oder Dieselmotor bis 2030</b></p>
	<p>Die bundesweite FDP spricht sich für „Technologieneutralität“ und eine „marktwirtschaftlich orientierte Klimapolitik“ aus (Liberale Klimapolitik, Beschluss des FDP-Bundesparteitages, 26.-28.4.2019, S. 7). Aus diesem Grund sind für sie „Forderungen nach einem Verbot von Dieselmotoren oder Verbrennungsmotoren insgesamt hinfällig“ (ebd., S. 7).</p> <p>Die FDP möchte den Verkehrssektor in den EU-Emissionshandel aufnehmen, mit dem Ziel einer „CO<sub>2</sub>-neutralen Wirtschaft“ (ebd., S. 5). Weil die Einsparung von CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich teurer als in anderen Sektoren sei, „leistet der Verkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz zunächst sinnvollerweise durch den Kauf von Zertifikaten“ (ebd., S. 5).</p>	<p>Die FDP will Autos langfristig emissionsfrei machen, indem der Verkehr in den EU-Emissionshandel aufgenommen wird. Sie spricht sich gegen ein Verbot von Benzin- und Dieselmotoren bei Neuzulassungen aus. Die Umsetzung der Pläne der FDP würde dazu führen, dass auch nach 2040 noch Benzin- und Dieselaautos neu zugelassen werden – sofern ihre Besitzer*innen die nötigen Emissionszertifikate zu kaufen bereit sind.</p> <p> <b>Festhalten an Benzin- und Dieselmotoren bis nach 2040</b></p>

# DARSTELLUNG & BEWERTUNG DER PARTEI-POSITIONEN BEI NEUN KLIMATHEMEN

9.

## 9. WIRKSAMEN CO<sub>2</sub>-PREIS EINFÜHREN (Bundespolitik)

Ein umfassender CO<sub>2</sub>-Preis für alle Sektoren gehört zu den effizientesten Klimaschutzinstrumenten. Der Ausstoß von CO<sub>2</sub> wird damit teurer gemacht und so ein marktwirtschaftlicher Anreiz zur Emissionsreduzierung gesetzt. Die Mehrkosten können den Bürger\*innen zurückerstattet werden.

Gegenwärtig unterliegt nur der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Stromsektor einem Preis durch den EU-Emissionshandel. Dieser lag zuletzt bei 23 Euro. Für die Bereiche Wärme und Verkehr will die Große Koalition einen CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro ab 2021 einführen, der 2025 auf 55 Euro steigen soll (Zeit Online, 16.12.2019). Dieses Preisniveau ist zu niedrig.

Dem Umweltbundesamt zufolge verursacht jede Tonne CO<sub>2</sub> Schäden in Höhe von 180 Euro. Ein effektiver CO<sub>2</sub>-Preis sollte zum Einstieg mindestens 60 Euro betragen – ein Drittel der durch CO<sub>2</sub> verursachten Schäden. Anschließend muss der CO<sub>2</sub>-Preis in regelmäßigen Schritten weiter ansteigen.



### **CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig mindestens 60 Euro mit regelmäßigen Erhöhungen**

Einen grünen Daumen erhalten Parteien, die kurzfristig einen umfassenden CO<sub>2</sub>-Preis von mindestens 60 Euro pro Tonne einführen und diesen in regelmäßigen Schritten weiter erhöhen wollen.



### **CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig mindestens 30 Euro mit regelmäßigen Erhöhungen**

Einen gelben Daumen erhalten Parteien, die kurzfristig einen umfassenden CO<sub>2</sub>-Preis von mindestens 30 Euro pro Tonne einführen und diesen in regelmäßigen Schritten weiter erhöhen wollen.



### **CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig weniger als 30 Euro oder keine regelmäßigen Erhöhungen**

Einen roten Daumen erhalten Parteien, die kurzfristig einen umfassenden CO<sub>2</sub>-Preis von weniger als 30 Euro wollen oder keine regelmäßigen Schritte zur Erhöhung planen oder gar keinen umfassenden CO<sub>2</sub>-Preis einführen wollen.

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die bundesweite SPD hat sich im September 2019 mit der Union auf einen CO<sub>2</sub>-Preis von 10 Euro ab 2021 geeinigt. Bei Verhandlungen im Bundesrat hat sie im Dezember 2019 einer Erhöhung auf 25 Euro ab 2021 zugestimmt. Ab 2022 soll der Preis auf 30 Euro und bis 2025 auf 55 Euro steigen. Anschließend soll der CO<sub>2</sub>-Preis in einem Korridor von 55 bis 65 Euro liegen. Eine weitere regelmäßige Erhöhung strebt die SPD nicht an (Bundesparteitag 2019, Beschluss Nr. 6)</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der SPD würde dazu führen, dass der CO<sub>2</sub>-Preis bis 2022 auf 30 Euro und bis 2025 auf 55 Euro steigt. Anschließend würde der CO<sub>2</sub>-Preis zwischen 55 und 65 Euro bleiben und nicht regelmäßig weiter ansteigen.</p> <p> <b>CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig weniger als 30 Euro oder keine regelmäßigen Erhöhungen</b></p>
	<p>Die bundesweite CDU hat sich im September 2019 mit CSU und SPD auf einen CO<sub>2</sub>-Preis von 10 Euro ab 2021 geeinigt. Bei Verhandlungen mit den Grünen im Bundesrat hat sie im Dezember 2019 nach starkem Widerstand einer Erhöhung auf 25 Euro ab 2021 zugestimmt. Ab 2022 soll der Preis auf 30 Euro steigen und bis 2025 auf 55 Euro. Eine weitere regelmäßige Erhöhung strebt die CDU nicht an.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der CDU würde dazu führen, dass der CO<sub>2</sub>-Preis bis 2022 auf 30 Euro und bis 2025 auf 55 Euro steigt. Anschließend würde der CO<sub>2</sub>-Preis zwischen 55 und 65 Euro bleiben und nicht regelmäßig weiter ansteigen.</p> <p> <b>CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig weniger als 30 Euro oder keine regelmäßigen Erhöhungen</b></p>
	<p>Die bundesweiten Grünen wollen die sofortige Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises von 40 Euro, der 2021 auf 60 Euro steigt und danach jedes Jahr weiter ansteigt (Beschluss WKF-07, BDK November 2019, S. 6). Als sozialen Ausgleich sollen alle Bürger*innen ein jährlich steigendes Energiegeld von 100 Euro bekommen.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Grünen würde dazu führen, dass der Ausstoß einer Tonne CO<sub>2</sub> ab 2021 mindestens 60 Euro kosten würde. Anschließend würde der CO<sub>2</sub>-Preis regelmäßig jährlich weiter ansteigen.</p> <p> <b>CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig mindestens 60 Euro</b></p>
	<p>Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist in der Linken stark umstritten. Im Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2017 findet sich keine Positionierung dazu. Abgeordnete der Linken äußerten sich sowohl zustimmend als auch ablehnend (taz, 7.1.2020).</p> <p>Mit ihrem Aktionsplan Klimagerechtigkeit hat die Linksfraktion im November 2019 „Eckpunkte einer sozial ausgewogenen CO<sub>2</sub>-Bepreisung skizziert“ (Aktionsplan Klimagerechtigkeit, S. 67). Diese sehen – unter mehreren Voraussetzungen – einen Mindestpreis von 30 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> für den Strombereich vor. Ein CO<sub>2</sub>-Preis für die Bereiche Verkehr und Wärme wird abgelehnt.</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der Linken würde dazu führen, dass nur der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Strombereich bepreist wird. Für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den Bereichen Wärme und Verkehr würde kein Preis eingeführt.</p> <p> <b>CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig weniger als 30 Euro oder keine regelmäßigen Erhöhungen</b></p>

Partei	Parteiposition	Bewertung
	<p>Die bundesweite FDP setzt beim Klimaschutz auf den „Emissionshandel als zentrales Leitinstrument in der Klimapolitik“ (Liberale Klimapolitik, Beschluss des FDP-Bundesparteitages, 26.-28.4.2019, S. 4). Der Handel mit Emissionszertifikaten sei das einzige umweltpolitische Instrument das „gleichzeitig wirtschaftlich und ökologisch effizient“ sei (ebd., S. 4).</p> <p>Ziel der FDP ist ein EU-weiter Emissionshandel für alle Sektoren, d.h. Strom, Wärme, Verkehr, Land- und Forstwirtschaft (ebd., S. 5). Die Menge der verfügbaren Emissionszertifikate sei „gemäß der Pariser Klimaschutzverpflichtungen hin zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Wirtschaft kontinuierlich, konsequent und vorhersehbar zu verringern“ (ebd., S. 5). Die FDP möchte eine „mutige Reduktionsquote von jährlich drei Prozent anstatt 2,2 Prozent“ (ebd., S. 4) sowie die Erhöhung der Marktstabilitätsreserve. Dies werde absehbar zu steigenden Preisen führen. Der Emissionshandel solle aufkommensneutral gestaltet werden – durch „Rückzahlung eines jährlich zu berechnenden pauschalen Betrags an jeden Bürger“ (ebd., S. 5).</p> <p>Vorrang hat für die FDP die Ausweitung des EU-Emissionshandels auf alle Sektoren. Dieses Vorhaben solle in der laufenden Legislaturperiode des Europäischen Parlaments Priorität haben. Wenn sich diese Ausweitung verzögere, solle „Deutschland in einem ersten Schritt eine Ausweitung auf alle Sektoren umsetzen“ (ebd., S. 5).</p>	<p>Die Umsetzung der Pläne der FDP würde dazu führen, dass der EU-Emissionshandel kurzfristig auf alle Sektoren ausgeweitet wird. Durch die Reduktion der Zertifikate um jährlich drei Prozent würde der Preis mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit über 30 Euro steigen.</p> <p>Sofern die EU den Emissionshandel nicht ausweitet, würde nach den Plänen der FDP ein entsprechender CO<sub>2</sub>-Emissionshandel auf Bundesebene eingeführt.</p> <p> <b>CO<sub>2</sub>-Preis von kurzfristig mindestens 30 Euro</b></p>

# DIE WAHLPROGRAMME DER PARTEIEN



**SPD**

Zukunftsstadt Hamburg:  
Lebenswert, wirtschaftsstark und klimafreundlich für alle



**CDU**

Unser Hamburg. Wir wachsen zusammen.



**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**

Hamburg hat eine Wahl.  
Grünes Zukunftsprogramm für unsere Stadt.



**DIE LINKE.**

Wem gehört die Stadt?  
Das solidarische Hamburg von morgen erkämpfen!



**Freie  
Demokraten  
FDP**

Programm der Hamburger Freien Demokraten  
zur Wahl der Bürgerschaft am 23. Februar 2020