

# Klimapolitische Empfehlung

Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung – Vorschläge für  
die Hamburger Klima- und Stadtentwicklungspolitik

## Klimabeirat Hamburg - Mitglieder

Prof. Dr. Daniela Jacob (Vorsitz) · Climate Service Center Germany (GERICS)  
Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling (stellv. Vorsitz) · HafenCity Universität Hamburg (HCU)  
Prof. Dr. Werner Beba · Hochschule für angewandte Wissenschaft (HAW)  
Prof. Dr. Wolfgang Dickhaut · HafenCity Universität Hamburg (HCU)  
Prof. Dr. Anita Engels · Universität Hamburg  
Prof. Dr.-Ing. Manfred N. Fisch · Steinbeis-Innovationszentrum energieplus  
Prof. Dr.-Ing. Peter Fröhle · Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Dr. Philine Gaffron · Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn · Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Prof. Dr.-Ing. Martin Kaltschmitt · Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Prof. Dr. Claudia Kemfert · Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin)  
Prof. Dr.-Ing. Kerstin Kuchta · Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz · Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR)  
Dr. Martin Pehnt · Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU)  
Prof. Dr. Heinke Schlünzen · Universität Hamburg

Der Hamburger Klimabeirat berät auf Grundlage von § 7 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes den Hamburger Senat.

## Impressum

Herausgeber: Klimabeirat Hamburg  
Hamburg, 08. Dezember 2021

Geschäftsstelle Klimabeirat Hamburg  
c/o BUKEA  
Neuenfelder Straße 19  
21019 Hamburg  
Internet: : [www.klimabeirat.hamburg](http://www.klimabeirat.hamburg)

# Klimapolitische Empfehlungen an den Hamburger Senat

## 2021

### Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung - Vorschläge des Klimabeirats Hamburg für die Hamburger Klima- und Stadtentwicklungspolitik

Der Klimabeirat Hamburg begrüßt ausdrücklich das verstärkte Bekenntnis der neuen Bundesregierung zur Nachhaltigkeit und zu den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (SDG). Dies setzt den Rahmen für eine konsequente Klimapolitik in Deutschland.

Unabhängig von der Fragestellung, ob das klimapolitische Ambitionsniveau des Koalitionsvertrages vom 24. November 2021 das dort festgehaltene 1,5 Grad-Ziel erreichen kann<sup>1</sup>, haben die klima- und energiepolitischen Eckpunkte der neuen Bundesregierung aus Sicht des Klimabeirates Hamburg erheblichen Einfluss auf die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH). Die nachfolgenden Ausführungen sind als Hinweise und Anregungen für die zukünftige Ausrichtung der Klima- und Stadtentwicklungspolitik der FHH zu verstehen und orientieren sich an der Systematik des Hamburger Klimaplans.

#### 1. Weiterentwicklung der Hamburger Klimaziele

Die in der Bürgerschaftsdrucksache 21/19200 formulierten Klimaziele der FHH sind bundesweit bereits weiter verschärft worden (BT-Drucksache 19/30230). Voraussichtlich wird auch die FHH die neuen Bundesvorgaben in einer Novellierung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes aufgreifen und in einer Fortschreibung des Klimaplans aufzeigen, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Der Klimabeirat begrüßt die Steigerung des Ambitionsniveaus ebenso wie eine sektorbezogene Reduktions-Festlegung und Zielerreichungsprüfung und empfiehlt, dabei die im Koalitionsvertrag angekündigte Weiterentwicklung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) und das neue Klimaschutz-Sofortprogramm (Koalitionsvertrag Zeile 1773) in den Blick zu nehmen.

#### 2. Strategische Schwerpunkte zum Erreichen der Klimaziele

##### 2.1 Wärmewende incl. Gebäudeeffizienz

Der Gebäudebestand in Hamburg birgt ein hohes Potenzial an CO<sub>2</sub>-Einsparung. Der aktuelle Klimaplan geht von einem Einsparvolumen von 567.000 t CO<sub>2</sub> bis 2030 aus. Mit der Verschärfung der Klimaschutzziele müsste dieser Teilsektor weitere Einsparung realisieren. Daher sind die im Koalitionsvertrag fixierten Vorhaben zur Fachkräftesicherung im Handwerk (845), zum seriellen Sanieren (3022) und zur kostenlosen Erstellung von Sanierungsfahrplänen (3019) zu begrüßen. Hamburg muss gewährleisten, dass die Sanierungsquote tatsächlich kurzfristig auf mindestens 2 % pro Jahr angehoben wird, und den zu erwartenden Schwung der Bundesebene nutzen. Ansonsten wird der Gebäudesektor nicht den erforderlichen Beitrag zum CO<sub>2</sub>-Einsparung leisten können.

Erneuerbarer Strom aus Photovoltaik (PV) ist in der Perspektive neben Windkraft der entscheidende Pfeiler der Energiewende und zeigt bereits heute günstige Stromgestehungskosten im Vergleich zur fossilen Erzeugung<sup>2</sup>. Der bundesweite Ausbau der PV soll laut Koalitionsvertrag folgerichtig auf 200 GW bis 2030 (1829) ausgeweitet werden. Die solare Nutzung aller Dachflächen, wie im Koalitionsvertrag ebenfalls angekündigt (1825), muss auch in Hamburg deutlich entschiedener in Angriff genommen

<sup>1</sup> Siehe dazu: [Studie DIW Econ KoAV Plausibilitätsanalyse v1.1.pdf \(mittwaldserver.info\)](#)

<sup>2</sup> Kost, C et al.: Stromgestehungskosten erneuerbare Energien, Fraunhofer ISE, 2021; siehe: [Studie: Stromgestehungskosten erneuerbare Energien - Fraunhofer ISE](#)

39 werden. Derzeit werden in Hamburg<sup>3</sup> ca. 27.000 MWh Strom über PV-Anlagen erzeugt. Das kleinere  
40 Bundesland Bremen<sup>4</sup> kommt hingegen bereits auf eine Erzeugung von ca. 42.600 MWh. Der Klimabeir-  
41 at regt an, auf Landesebene ein ergänzendes Förderprogramm zu prüfen, das auf PV-Module ab-  
42 zielt, die in Europa produziert werden. Aufgrund des höheren EE-Anteil im Strommix und der deutlich  
43 kürzeren Transportwege fällt die Lebenszyklus-Bilanz dieser Module<sup>5</sup> in der Regel besser aus.

44 Für die Wärmeversorgung von Gebäuden werden zukünftig Wärmepumpen<sup>6</sup> eine wichtige Rolle über-  
45 nehmen, damit aber auch den Stromverbrauch erhöhen. Aus diesem Grund begrüßt der Klimabeirat  
46 die Ankündigung der neuen Bundesregierung, den Anteil des EE-Strom auf 80 % zu erhöhen  
47 (1797). Hamburg sollte diesen Ausbaupfad mit einer umfassenden PV-Strategie im Gebäudebestand  
48 und beim Neubau unterstützen. Bislang macht der EE-Anteil an der gesamten Hamburger Strompro-  
49 duktion<sup>7</sup> lediglich 7,1 % aus.

50 Hamburg sollte außerdem mit den Nachbarländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und  
51 Schleswig-Holstein eine gemeinsame Strategie für die Steigerung der EE-Erzeugung in der Metropolre-  
52 gion Hamburg bzw. in Norddeutschland anstreben.

53 Die Ankündigung der Bundesregierung, 50 % der Wärme bis 2030 klimaneutral zu erzeugen (1884),  
54 stellt Hamburg vor eine enorme Herausforderung. Der Aufbau des Energiepark Hafen und die Umrüs-  
55 tung des Heizkraftwerkes Tiefstark müssen deshalb besondere Priorität erhalten und deutlich vor 2030  
56 umgesetzt werden.

## 57 **2.2 Mobilitätswende**

58 Im Verkehrssektor besteht besonders dringlicher Handlungsbedarf, da hier in den vergangenen Jahr-  
59 zehnten keine wesentlichen Emissionsminderungen zu verzeichnen waren<sup>8</sup>. Der Sektor Mobilität er-  
60 bringt auch in Hamburg nach Auswertung der jüngsten Verursacherbilanz des Statistikamtes Nord<sup>9</sup>  
61 nicht die erforderliche CO<sub>2</sub>-Einsparung. Daher sollte die Hamburger Klimapolitik ein besonderes Au-  
62 genmerk auf die weitere Transformation der Mobilität in der Stadt und im Stadt-Umland legen.

63 Der Klimabeirat empfiehlt, durch eine leistungsfähige Stadt-Umland-Vernetzung mit ÖPNV und Rad-  
64 schnellwegen zur Dekarbonisierung der Mobilität (1533) beizutragen und die im Koalitionsvertrag an-  
65 gekündigten Infrastrukturausbauten (1536), den nationalen Radverkehrsplan (1700) und die Förde-  
66 rung der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur (1701) zu nutzen sowie sich am Ausbau- und Moder-  
67 nisierungspakt (1606) zu beteiligen. Dabei sollte im ÖV der Fokus kurz- und mittelfristig auf klimaneut-  
68 ralem Busverkehr inklusive Schnellbusverbindungen liegen (1621), um möglichst schnell auch für Pen-  
69 delverkehre (Arbeit und Freizeit) mehr leistungsfähige Alternativen zum Motorisierten Individualver-  
70 kehr (MIV) zu schaffen. Mit einem perspektivisch klimaneutralen Verkehrsnetz kann sich die Metro-  
71 polregion Hamburg zu einer Vorbildregion in Deutschland und international entwickeln.

72 Die strukturelle Unterstützung des Fußverkehrs (1703) auf Bundesebene begrüßt der Klimabeirat, Se-  
73 nat und Bezirke sollten ihre bereits vorhandenen Anstrengungen verstärken und dem Fußverkehr  
74 mehr Platz einräumen.

75 Für besonders bedeutsam hält der Klimabeirat die Ausführungen zur Anpassung der Straßenverkehrs-  
76 ordnung, die den Ländern und Kommunen mehr Entscheidungsspielräume eröffnen soll (1686). Um  
77 den Umweltverbund und den Klimaschutz voranzubringen, sollte Hamburg so schnell wie möglich

---

<sup>3</sup> Statistik informiert (statistik-nord.de)

<sup>4</sup> Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau - Solarenergie (bremen.de)

<sup>5</sup> Siehe auch: Aktuelle Fakten zur Photovoltaik in Deutschland - Fraunhofer ISE

<sup>6</sup> Wärmepumpen – Schlüsseltechnologie für die Energiewende - Fraunhofer ISE

<sup>7</sup> Statistik informiert (statistik-nord.de)]

<sup>8</sup> Treibhausgasemissionen sinken 2020 um 8,7 Prozent | Umweltbundesamt]....

<sup>9</sup> Energiebilanz und CO<sub>2</sub>-Bilanzen für Hamburg 2019 (statistik-nord.de)

78 stadtweit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen. Die WHO<sup>10</sup> spricht sich aktuell für eine Ein-  
79 führung von Tempo 30 aus und sieht darin einen nennenswerten Beitrag zur Null-Kohlenstoff-Mobili-  
80 tät. Das Umweltbundesamt argumentiert in dieselbe Richtung<sup>11</sup> und auch der Sachverständigenrat für  
81 Umweltfragen (SRU) hat sich für diese Maßnahme ausgesprochen<sup>12</sup>. Sie kann objektiv einen Beitrag  
82 zur Vision Zero (1687) leisten. Ein subjektiv sichereres Verkehrsgeschehen bleibt für viele Verkehrsteil-  
83 nehmer:innen eine wichtige Voraussetzung für einen Umstieg auf das Fahrrad.

84 Der Klimabeirat begrüßt die Absicht der Koalition, Mobilitätsdaten per Gesetz frei zugänglich zu ma-  
85 chen (1675) und anbieterübergreifende Lösungen für Buchung und Bezahlung zu ermöglichen (1614).  
86 Damit wird es möglich sein, das derzeitige Angebot der *hvv switch app* nach dem Vorbild von z. B.  
87 Helsinki<sup>13 14</sup> so zu erweitern, dass sie einen integrierten und niedrigschwiligen Zugang zu allen Mobi-  
88 litätsdienstleistungen ermöglicht. Diese Entwicklung sollte zeitnah vorangetrieben werden, ohne dabei  
89 die Belange des Datenschutzes oder die Bedarfe derjenigen zu vernachlässigen, die personalisierte di-  
90 gitale Angebote nicht nutzen können oder wollen (vgl. Abschnitt 3.3).

91 Der von den Koalitionären angestrebte neue Infrastrukturprozess bei den Bundesverkehrswegen, die  
92 beabsichtigte Verständigung bei der Priorisierung und Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans  
93 (1550) und die Ankündigung, erheblich mehr Investitionen in die Schiene als in die Straße zu tätigen  
94 (1542), sollten vom Hamburger Senat konstruktiv und umgehend aufgenommen werden. Dazu gehört  
95 nach Ansicht des Klimabeirates auch die Überprüfung der A 26-Ost, für die im laufenden Planfeststel-  
96 lungsverfahren keine Ermittlung der durch Bau, Betrieb und Entsorgung verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen  
97 stattgefunden hat. Zur Ermittlung dieser für den Klimaschutz notwendigen Daten (Graue Energie / Le-  
98 benszykluskosten) will die neue Bundesregierung Grundlagen schaffen (3003). Hamburg sollte hier -  
99 wie bereits im Antrag der Bürgerschaftsfraktionen von SPD und Grünen (Drucksache 22/6449) zum  
100 Ausdruck gebracht - CO<sub>2</sub>-Schattenpreise und Lebenszykluskosten ermitteln und in die Abwägung  
101 von Bauprojekten einstellen. Dies schließt nicht zuletzt an die neuen Vorgaben des § 13 KSG auf Bun-  
102 desebene an.

103 Im Koalitionsvertrag wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auf eine Millionen Lade-  
104 punkte bis 2030 (1656) in Aussicht stellt. Hier sollte Hamburg seine gute Position im bundesdeutschen  
105 Vergleich in jedem Fall halten.

106 Die neue Bundesregierung wird eine Förderung für emissionsfreie Stadtlogistik (1633) aufbauen. Ge-  
107 rade in urbanen Ballungsräumen ergeben sich Möglichkeiten, die Voraussetzungen für eine möglichst  
108 CO<sub>2</sub>-freie Zustellung und Belieferung zu verbessern. Dies kann u. a. über Cityhubs, Mikrohub, Smart-  
109 Terminals, breite Schnellradwege, eine leistungsfähige Radinfrastruktur, Lastenfahrräder und eine  
110 stärkere Digitalisierung der Zustellung erreicht werden. Nach Einschätzung des Klimabeirates sollte  
111 Hamburg die in Aussicht gestellte Bundesförderung nutzen, um die "letzte Meile" Citylogistik in Ham-  
112 burg spätestens bis 2030 klimaneutral zu organisieren.

## 113 **2.3 Wirtschaft**

114 Der Koalitionsvertrag setzt im Rahmen eines transformativen Umbaus der Wirtschaft verschiedene  
115 Akzente. Mit der angekündigten Erarbeitung einer entsprechenden Industriestrategie (745), der För-  
116 derung von regionalen Transformationsclustern (744) und der Entwicklung eines Leitmarktes für Was-  
117 serstofftechnologien (759) sieht der Klimabeirat große Chancen für den Standort Hamburg, ein wich-  
118 tiger Motor der notwendigen bundesweiten sozial-ökologischen Transformation zu werden. Die Bun-

---

<sup>10</sup> [Campaign launched to make 30 km/h streets the norm for cities worldwide \(who.int\)](https://www.who.int/campaigns/30kmh)

<sup>11</sup> [Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen Kurzfassung \(umweltbundesamt.de\)](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-mobilitaet/verkehrsplanung/verkehrsplanung-und-klimaschutz)

<sup>12</sup> [Sachverständigenrat für Umweltfragen \(SRU\) \(2017\): Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor. Sondergutachten. Berlin.](https://www.sachverstaendigenrat-umwelt.de/umweltfragen/umweltfragen-2017/umsteuern-erforderlich-klimaschutz-im-verkehrssektor-sondergut-achten-berlin)

<sup>13</sup> <https://www.deutschland-mobil-2030.de/blog/mobilitaet-neu-denken-best-practice-aus-helsinki>

<sup>14</sup> <https://whimapp.com/helsinki/en/>

119 desregierung hat zudem ausdrücklich eine Förderung der Bundesländer in Bereich der Wasserstoffin-  
120 frastruktur in Aussicht gestellt (1954), welche die Hansestadt zielgerichtet nutzen sollte. Insbesondere  
121 das Thema Wasserstoff ist bereits im Rahmen der norddeutschen Wasserstoffstrategie und innerhalb  
122 der Energiewende-Allianz Norddeutsches Reallabor (NRL) gut aufgestellt. Der Standort Hamburg kann  
123 zur geplanten Ausweitung der Elektrolysekapazität auf 10 GW bis zum Jahr 2030 (1939) entscheidend  
124 beitragen.

125 Die Auswertung der verfügbaren Szenarien zeigt, dass die Bandbreite des Bedarfs an Wasserstoff und  
126 Syntheseprodukten im Jahr 2050 zwischen 400 – 800 TWh liegt. Dieser Bedarf soll allerdings überwie-  
127 gend aus ausländischen Quellen gedeckt werden<sup>15</sup>. Betrachtet man aber die zu erwartenden Geste-  
128 hungskosten, spricht sehr viel dafür, dass eine verbrauchsnahe Erzeugung von Wasserstoff und der  
129 damit vermiedenen Kosten und Verluste erhebliche Vorteile<sup>16</sup> hat. Dies gilt in besonderem Maße für  
130 den Standort Hamburg, da sich im Bereich der ansässigen Grundstoffindustrie ein hoher Bedarf an  
131 Wasserstoff abzeichnet.

132 Der Klimabeirat begrüßt die Aussagen im Koalitionsvertrag zur Reformierung der staatlich induzierten  
133 Preisbestandteile (2003) und zu neuen Anreizen für die sektorübergreifende Nutzung Erneuerbarer  
134 Energien und dezentrale Erzeugermodelle (1997). Die FHH sollte sich in diesem Zusammenhang dafür  
135 einsetzen, dass regulatorische Hemmnisse und Wettbewerbsverzerrungen, die dem Ausbau der Er-  
136 neuerbaren und einer besseren Sektorenkopplung entgegenstehen, beseitigt werden. Dies sollte ins-  
137 besondere eine vollständige Befreiung aller Stromspeicher und eine weitgehende Befreiung von PtH  
138 und PtG-Anlagen sowie Anreize für systemdienliche und -stabilisierende Flexibilität umfassen. Die Re-  
139 form sollte so ausgestaltet werden, dass Investitionen der Wirtschaft in klimafreundliche Technolo-  
140 gien ermöglicht werden, bezogen auf die Verbraucher aber keine höheren Belastungen entstehen.

141  
142 Hamburg kann als größter deutscher Standort für die zivile Luftfahrt und mit seiner Kompetenz an den  
143 Hochschulen und Universitäten die Erforschung und den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe (816)  
144 und die Vorreiterrolle beim klimaneutralen Fliegen (1726) maßgeblich unterstützen.

145 Der Koalitionsvertrag sieht intensive Anstrengungen vor, die Kreislaufwirtschaft auszubauen (1330), u.  
146 a. soll eine Kreislaufwirtschaftsstrategie erarbeitet werden. Dies knüpft an den Circular Economy Ac-  
147 tion Plan der EU-Kommission<sup>17</sup> an. Dass die Kreislaufwirtschaft Teil einer ambitionierten Klimaschutz-  
148 politik sein sollte, wird auch daran deutlich, dass dem Thema im Rahmen der IPCC-Berichterstat-  
149 tung zukünftig größere Bedeutung beigemessen wird. Hamburg sollte deshalb den Impuls des Koaliti-  
150 onsvertrags aufgreifen und eine stadt-regionale Circular City-Strategie erarbeiten, die zur CO<sub>2</sub>-Einspa-  
151 rung beiträgt. Dies ist auch deshalb von Bedeutung, weil in Bezug auf die bisherigen Ankündigungen  
152 der neuen Bundesregierung im Bereich der Kreislaufwirtschaft noch Verbesserungspotential<sup>18</sup> gesehen  
153 wird.

154 Allerdings weist der Klimabeirat darauf hin, dass es neben der notwendigen Innovations- und Wirt-  
155 schaftspolitik, die auf Effizienz und Konsistenz zielt, auch einer umfassenden Suffizienzstrategie bedarf.  
156 So macht eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Instituts ISE<sup>19</sup> deutlich, dass der finanzielle Aufwand für  
157 eine bundesweite klimaneutrale Energieversorgung bei einer Minderung des Energieverbrauchs deut-  
158 lich reduziert werden kann. Die notwendigen Investitionen und Kosten der Systemtransformation bis  
159 zur Klimaneutralität 2045 lägen im Vergleich zum entsprechenden Referenzszenario um etwa 1.300

---

<sup>15</sup> Wietschel, M.; Zheng, L.; Arens, M.; Hebling, C.; Ranzmeyer, O.; Schaadt, A.; Hank, C.; Sternberg, A.; Herkel, S.; Kost, C.; Ragwitz, M.; Herrmann, U.; Pfluger, B. (2021): Metastudie Wasserstoff – Auswertung von Energiesystemstudien. Studie im Auftrag des Nationalen Wasserstoffrats. Karlsruhe, Freiburg, Cottbus: Fraunhofer ISI, Fraunhofer ISE, Fraunhofer IEG (Hrsg.). Metastudie Wasserstoff, Fraunhofer-Institut ISI, 2021, siehe: [Metastudie Wasserstoff – Auswertung von Energiesystemstudien - Fraunhofer ISE](#)

<sup>16</sup> [2] Kost, C et al.: Stromgestehungskosten erneuerbare Energien, Fraunhofer ISE, 2021; siehe: [Studie: Stromgestehungskosten erneuerbare Energien - Fraunhofer ISE](#)

<sup>17</sup> [https://ec.europa.eu/environment/strategy/circular-economy-action-plan\\_en](https://ec.europa.eu/environment/strategy/circular-economy-action-plan_en).

<sup>18</sup> [\[Studie DIW Econ KoAV Plausibilitätsanalyse v1.1.pdf \(mittwaldserver.info\)\]](#)

<sup>19</sup> [Studie: Wege zu einem klimaneutralen Energiesystem – Update Klimaneutralität 2045 \(fraunhofer.de\)](#)

160 Milliarden Euro niedriger. Es wäre ein deutlich geringerer Ausbau an Erneuerbarer Energie mit all sei-  
161 nen Nutzungskonflikten notwendig und auch der Materialeinsatz für weitere technische Anlagen  
162 würde sich reduzieren. Eine solche Suffizienzstrategie erfordert einen umfangreichen Wertewandel  
163 und umfassende Verhaltensänderungen in der Bevölkerung. Konzepte und Ansätze dazu, etwa von  
164 Umweltbundesamt<sup>20</sup>, ifeu<sup>21</sup> oder Wuppertal Institut<sup>22</sup>, liegen vor. Der Klimabeirat schlägt daher vor,  
165 dass Hamburg mit einer entsprechenden Konzeption und Kampagne Maßstäbe setzt und eine (bun-  
166 desweite) Suffizienzstrategie umfassend unterstützt.

## 167 **2.4 Klimaanpassung**

168 Eine Anpassung an den Klimawandel ist essentiell für die zukünftige Stadtentwicklung und Lebensqua-  
169 lität in Hamburg. Ohne eine systematische Anpassung wird sich das Lebensumfeld und die kommunale  
170 Infrastruktur sehr vieler Bewohner:innen negativ entwickeln.

171 Der Klimabeirat begrüßt die Ankündigung eines eigenständigen Klimaanpassungsgesetzes auf Bundes-  
172 ebene (1254) und einer neuen Klimaanpassungsstrategie (1255), die messbare Ziele und ein Monito-  
173 ring enthalten soll (1255). Der Klimabeirat empfiehlt, die Klimaanpassungsstrategie für Hamburg aus-  
174 zubauen und auch die landesgesetzlichen Regelungen anzupassen. Dabei sollten die Neuerungen des  
175 Bundes im Bereich Klimafolgenmonitoring aufgenommen werden.

176 Für die gemeinsame Finanzierung der Klimavorsorge und Klimaanpassung durch Bund und Länder stellt  
177 der Koalitionsvertrag ein neues Instrumentarium in Aussicht (1259), das mit ausreichend finanziellen  
178 Mitteln ausgestattet werden soll (1260). Hamburg sollte sich hier auf Bundesebene für zukunftswei-  
179 sende Lösungen einsetzen, da die Klimaanpassung auch für die Hansestadt zukünftige steigende Kos-  
180 ten verursachen wird. Es gilt, die auf Bundesebene geplante finanzielle Förderung für Kommunen zu  
181 nutzen, um insbesondere eine klimafeste Wasserinfrastruktur (1269) zu etablieren. Hamburg kann da-  
182 bei an Vorarbeiten im Bereich blau-grüner Infrastruktur anknüpfen, sollte aber das Thema Entsiege-  
183 lung intensiver in den Fokus der Stadtentwicklung rücken.

184 Der Koalitionsvertrag stellt in Aussicht, dass das Nachhaltigkeitsziel der Bundesrepublik beim Flächen-  
185 verbrauch von max. 30 ha/Tag mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden soll (3101). Hamburg  
186 versiegelt analog zum Bundesgebiet ebenfalls weiterhin zu viel Fläche. Auch wenn durch die Umstel-  
187 lung der statistischen Systematik (2001 – 2015 HALB; ab 2016 ALKIS)<sup>23</sup> die Entwicklung der Versiege-  
188 lungsflächen nicht exakt zu ermitteln ist, lässt sich dennoch der Trend feststellen, dass Hamburg pro-  
189 portional zum 30 ha/Tag-Ziel auf Bundesebene in den letzten 20 Jahren deutlich zu viel Flächen versie-  
190 gelt hat. Hamburg sollte die Flächenversiegelung daher zukünftig im Sinne einer Netto-Nullstrategie<sup>24</sup>  
191 steuern.

192

---

<sup>20</sup> siehe auch: [Mit Suffizienz mehr Klimaschutz modellieren | Umweltbundesamt](#); [Das Zusammenspiel von Makro- und Mikro-Instrumenten zur Energieverbrauchsreduktion durch verbrauchsarmes Verhalten | Umweltbundesamt](#)

<sup>21</sup> [5] [Leuser\\_Brischke\\_Suffizienz-KommunalerKlimaschutz\\_Buchbeitrag12\\_2017.pdf \(ifeu.de\)](#); [Microsoft Word - Suffizienz\\_kommunal-final\\_150928.docx \(ifeu.de\)](#)

<sup>22</sup> [5] [Leuser\\_Brischke\\_Suffizienz-KommunalerKlimaschutz\\_Buchbeitrag12\\_2017.pdf \(ifeu.de\)](#); [Microsoft Word - Suffizienz\\_kommunal-final\\_150928.docx \(ifeu.de\)](#)

<sup>23</sup> siehe dazu: [A V 1 - j 20 HH \(statistik-nord.de\)](#)

<sup>24</sup> siehe auch: [Siedlungs- und Verkehrsfläche | Umweltbundesamt](#)

### 193 3. Handlungsfeldübergreifende Themen

#### 194 3.1 Klimagerechte Stadtentwicklung

195 Der Koalitionsvertrag benennt wichtige Themen und Konzepte für eine klimagerechte und soziale  
196 Stadtentwicklung. So wird ausdrücklich die Neue Leipzig Charta in Bezug genommen (3073). Insbeson-  
197 dere der dort enthaltene Ansatz<sup>25</sup> der „grünen Stadt“ ist für Hamburg von Bedeutung. Als Stichworte  
198 sind insbesondere eine *nachhaltige Flächennutzung*, *eine klimaneutrale Energieversorgung*, *die Ände-*  
199 *rung der Produktion und des Konsumverhaltens* sowie die *nachhaltige Nutzung von Ressourcen* zu nen-  
200 nen. Folgerichtig soll es laut Koalitionsvertrag eine klimagerechte Neubauoffensive (2994) geben, der  
201 Flächenverbrauch soll reduziert werden (1310) und eine Senkung des primären Rohstoffverbrauchs  
202 (1333) wird als Ziel benannt. Außerdem ist eine nationale Holzbau-, Leichtbau- und Rohstoffsiche-  
203 rungsstrategie vorgesehen (3006), die zu einer Stärkung der Kreislaufwirtschaft beitragen soll (1330).

204 Für Hamburg ergibt sich daraus aus Sicht des Klimabeirates die Folgerung, die Bestandssanierung  
205 und die bisherige Bauweisen, das Ausmaß der Flächenversiegelung, die Energieversorgung und den  
206 Rohstoffverbrauch grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. Dazu gehört, die Neubauquote von  
207 10.000 WE pro Jahr zu überprüfen, da jeder Neubau mit einem entsprechenden Material- und Ener-  
208 gieeinsatz sowie Flächenverbrauch verbunden ist. Hier fällt auf, dass die jüngste Bevölkerungsprog-  
209 nose<sup>26</sup> für Hamburg bis 2035 lediglich von einem Bedarf von ca. 74.000 neuen Wohnungen (WE) aus-  
210 geht. Dies entspräche einem Zubau von ca. 5.000 WE pro Jahr, während im Bündnis für das Wohnen  
211 2021 erneut die Zahl von 10.000 neuen Wohnungen pro Jahr vereinbart wurde. Der Klimabeirat hält  
212 daher eine Überprüfung der Neubaustrategie und ihrer Auswirkungen auf Ressourceneinsatz und Flä-  
213 chenverbrauch für geboten. Unabhängig von der Überprüfung der Neubauquote sollten beim Woh-  
214 nungsbau folgende Punkte auf Gebäude und Quartiersebene konsequent umgesetzt werden:

- 215 • Materialsubstitution: deutlich höherer Anteile an Holzbauweise
- 216 • Materialeffizienz: umfassender Einsatz von „grünem“ Stahl und Beton,
- 217 • Kreislaufwirtschaft: vermehrte Verwendung von Recyclaten (R-Beton)
- 218 • Energiewende: klimaneutrale Energieversorgung
- 219 • Mobilitätswende: klimaneutrale Mobilitätsformen (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger, e-Mobilität)
- 220 • Klimaanpassung: Hochwasserresilienz (Dachbegrünung, Regenwasserversickerung, Wasser-
- 221 speicherung); Hitzeresilienz (Kühleffekte durch mehr Grün an Gebäuden und im Wohnumfeld)
- 222 • Flächenschutz: Netto-Null-Strategie in Bezug auf die Bodenversiegelung

223

224 Aus Sicht des Klimabeirates bieten der Städtebau und die Bestandssanierung große Potenziale, um zu  
225 einer ressourcensparenden und klimaschonenden Kreislaufwirtschaft (1330) beizutragen. Der Senat  
226 sollte die ambitionierten Ziele des Koalitionsvertrags aufgreifen und eine Circular City-Strategie für die  
227 Hansestadt erarbeiten, um bei diesem Zukunftsthema eine Vorreiterrolle zu übernehmen.

228

#### 229 3.2 Stadt als Vorbild

230 Die neue Bundesregierung will den Bundesbau klimapolitisch zum Vorbild machen (2965). Auch Ham-  
231 burg steht in der Pflicht, mit den öffentlichen Gebäuden der FHH und der öffentlichen Unternehmen  
232 einen vorbildlichen Klimaschutz aufzuzeigen. Die zügige Aufstellung von Sanierungsfahrplänen, die ei-  
233 gentlich laut Klimaplan bereits bis Ende 2020 hätte erfolgen müssen, ist umgehend zu bewerkstelligen.  
234 Eine energetische Sanierung und klimaneutrale Energieversorgung aller öffentlichen Gebäude sollte  
235 bis spätestens 2030 realisiert sein.

---

<sup>25</sup> [Neue Leipzig Charta \(nationale-stadtentwicklungspolitik.de\)](http://neue-leipzig-charta.de)

<sup>26</sup> [A I 8 - j 21 HH Stadtteile \(statistik-nord.de\)](http://statistik-nord.de)

236 Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass in verschiedenen Themen Klimaschutz und Energiewende gemein-  
237 sam mit den Bundesländern und Kommunen vorangebracht werden sollen. Dies gilt für die Themen  
238 Wasserstoff (1953), Klimaresilienz (1268), ÖPNV-Ausbau (1604), Ladeinfrastruktur (1662) und Wind-  
239 und Solarenergie (1871). Dieses Kooperationsangebot sollte die FHH nutzen und ihrer Vorbildfunktion  
240 auch in dieser Hinsicht gerecht werden.

241 Es soll ein bundesweites Aktionsprogramm für natürlichen Klimaschutz (1190) geben. Naturbasierte  
242 CO<sub>2</sub>-Senken werden in Deutschland und auch in Städten zur Erreichung der Klimaneutralität eine wich-  
243 tige Rolle spielen. Hamburg sollte hier zügig Verantwortung übernehmen und prüfen, in welchem Um-  
244 fang zum Beispiel rezente Moorflächen<sup>27</sup> im Stadtgebiet wieder vernässt werden können. Dabei sind  
245 auch Flächen Hamburger Naturschutzgebiete wie etwa der Duvenstedter Brook und der Moorgürtel in  
246 den Blick zu nehmen. Bund und Länder haben dazu bereits entsprechende Zielvereinbarungen<sup>28</sup> be-  
247 schlossen.

### 248 **3.3 Klimafreundliche Gesellschaft**

249 Hamburg hat bereits vielfältige Anstrengungen unternommen, um das Thema Smart City bzw. Digita-  
250 lisierung aufzugreifen und voranbringen (z. B. Strategie "Digitale Stadt", City Science Lab, Beteiligungs-  
251 plattform DIPAS, EU-Forschungsprojekt mySMARTLife). Die neue Regierungskoalition will das Potenzial  
252 der Digitalisierung stärker für die Entfaltungsmöglichkeiten der Menschen, für Wohlstand, Freiheit,  
253 soziale Teilhabe und Nachhaltigkeit nutzen (381). Eine nachhaltige Transformation und mehr Klima-  
254 schutz (Energieeffizienz, Smart Metering etc.) werden ohne Digitalisierung kaum gelingen können. Al-  
255 lerdings verantwortet die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) 8-9 %  
256 des bundesweiten Stromverbrauchs und gut 4 % der gegenwärtigen THG-Emissionen<sup>29</sup>. Daher muss  
257 eine Digitalisierung auch tatsächlich zu Effizienzsteigerungen und Energieeinsparung beitragen. Bei ei-  
258 ner Ausweitung der Digitalisierung und der Nutzung der IKT ist außerdem der Datenschutz (465) zu  
259 gewährleisten. Hier könnte Hamburg bundesweit Maßstäbe setzen, indem Digitalisierung, Klimaneut-  
260 ralität und Datensicherheit zusammen gedacht werden. Dabei sollte die Stadtgesellschaft aufgrund  
261 bestehender Vorbehalte Ängste gegenüber der Digitalisierung frühzeitig mit eingebunden werden.

262 Der Klimabeirat hält es für zielführend, die Bürgergesellschaft noch stärker in die Bewältigung der Kli-  
263 makrise einzubinden und deren Meinung und Expertise aufzugreifen. Auch hier setzt der Koalitions-  
264 vertrag neue Akzente (211) und will neue Formen des Bürgerdialogs unterstützen. Dies sollte in Form  
265 eines Klimabürgerrats in Hamburg erfolgen. Aktuelle Beispiele für diese repräsentative Form der Be-  
266 teiligung finden sich u.a. auf Bundesebene (Bürgerrat Klima - abgeschlossen) und in Berlin (Bürger:in-  
267 nenrat Klima - im Prozess). Auch wird empfohlen, die Erfahrungen der vielen bereits durchgeführten  
268 Reallabore und quartiersbezogenen Transformationsprojekte mit Bürgerbeteiligung übergreifend aus-  
269 zuwerten und eine langfristig angelegte Anlauf- und Vernetzungsstelle für zivilgesellschaftliche Ak-  
270 teure des Klimaschutzes in der Bürgergesellschaft zu schaffen.

271 Mehr Klimaschutz erfordert einen Umbau der Städte und der Infrastrukturen. Entsprechend viele Ge-  
272 nehmigungsverfahren sind im Zuge dieses Umbaus zu erwarten. Die im Koalitionsvertrag in Aussicht  
273 gestellte Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren (1811, 2971) sollte aber nicht zu  
274 einer Beschneidung von Beteiligungsrechten führen. Die Bundesrepublik Deutschland musste be-  
275 reits auf Grund europarechtlicher Vorgaben entsprechende Gesetzesregelungen wieder zurückneh-  
276 men.<sup>30</sup> Hamburg sollte sich für einen pragmatischen Weg einsetzen, der die Rechte der Bürgergesell-  
277 schaft und den Zugang zu den Gerichten weiterhin garantiert, zugleich aber unnötige Verfahrensver-  
278 zögerungen vermeidet.

---

<sup>27</sup> [d-moorbericht.pdf \(hamburg.de\)](#)

<sup>28</sup> [Bund und Länder vereinbaren besseren Moorbodenschutz für Klimaziel \(bundesregierung.de\)](#)

<sup>29</sup> [Digitalisierung und Klimaschutz im Spannungsfeld: Warum eine nachhaltige Ausrichtung der Digitalisierung wichtig ist \(kfw.de\)](#)

<sup>30</sup> siehe dazu: [Ende der materiellen Präklusion und die Folgen aus Sicht der Verwaltung \(umweltbundesamt.de\)](#).