

# Empfehlungen

zum Eckpunktepapier für die zweite Fortschreibung  
des Hamburger Klimaplanes

## 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. Claudia Kemfert · Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin)  
Prof. Dr.-Ing. Kerstin Kuchta · Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz · Humboldt Universität zu Berlin (HUB)  
Dr. Martin Pehnt · Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU)  
Prof. Dr. Hans Schäfers · Hochschule für angewandte Wissenschaft (HAW)  
Prof. Dr. Heinke Schlünzen · Universität Hamburg

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

## Impressum

Herausgeber: Klimabeirat Hamburg – [www.klimabeirat.hamburg](http://www.klimabeirat.hamburg)  
Hamburg, 14. März 2023

Geschäftsstelle Klimabeirat Hamburg  
c/o BUKEA  
Neuenfelder Straße 19  
21019 Hamburg

# 1 Empfehlung des Klimabeirats Hamburg zum Eckpunkte- 2 papier für die 2. Fortschreibung des Hamburger Klimaplan

## 3 Anlass

4 Der Klimabeirat Hamburg hat nach § 7 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG) die Auf-  
5 gabe, Empfehlungen zur Fortschreibung des Hamburger Klimaplan abzugeben. Der Klimabeirat Ham-  
6 burg hat in diesem Zusammenhang das Eckpunktepapier zur zweiten Fortschreibung des Hamburger  
7 Klimaplan einschließlich Anlagen am 21.12.2022 zur Kommentierung erhalten. Das Eckpunktepapier  
8 des Senats skizziert den Rahmen für die Fortschreibung und benennt neue Klimaschutzziele.<sup>1</sup>

9 Im Eckpunktepapier werden gegenüber der ersten Fortschreibung des Klimaplan aus 2019 die Vorga-  
10 ben für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (Bezug: Hamburger Verursacherbilanz) nochmals deutlich  
11 verschärft. Demnach sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 statt wie bisher um 55 Prozent nun um 70 Pro-  
12 zent zum Basisjahr 1990 zu reduzieren und eine Netto-CO<sub>2</sub>-Neutralität ist fünf Jahre früher, also 2045,  
13 zu erreichen. Im Eckpunktepapier werden die wissenschaftlichen Grundlagen erläutert, aus denen  
14 quantifizierte Hebelmaßnahmen entwickelt wurden und die die Zielerreichung für 2030 und 2045 in  
15 den einzelnen Sektoren plausibilisieren sollen. Des Weiteren erläutert das Eckpunktepapier methodi-  
16 sche Veränderungen gegenüber der letzten Fortschreibung des Klimaplan.

## Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen

17 Der Klimabeirat begrüßt die fristgerechte zweite Fortschreibung des Klimaplan und unterstützt die  
18 Verschärfung des Ambitionsniveaus für die Zieljahre 2030 und 2045. Er sieht in der Vorlage des Sze-  
19 narios B grundsätzlich eine geeignete fachliche Voraussetzung für die Erstellung der Fortschreibung,  
20 schätzt aber das verwendete Bezugsjahr 2020 aufgrund pandemiebedingter Sondereffekte als kri-  
21 tisch ein. Die Integration von Ergebnissen weiterer Konzepte und Studien aus den Bereichen Verkehr  
22 und Gebäude wird als zielführend eingeschätzt. Einer Herausnahme des Transformationspfads  
23 „Klimaanpassung“ aus dem Klimaplan steht der Klimabeirat skeptisch gegenüber.

24 Auf Grundlage des vorliegenden Eckpunktepapiers zum Klimaplan gibt der Klimabeirat Hamburg fol-  
25 gende Empfehlungen. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg sollte

- 26
- 27 • einen weiteren Transformationspfad „klimaresiliente Stadtentwicklung“ zur Aufwertung der
- 28 Themen klimafreundliche Gesellschaft, Stadt als Vorbild und klimagerechte Stadtentwicklung
- 29 sowie die Stellschraube „Soziale Wärmewende“ in den Klimaplan aufnehmen;
- 30 • im Bereich der Wirtschaft auf eine aktive auf Klimaneutralität ausgerichtete Strukturpolitik
- 31 zielen und diejenigen Innovationspotenziale heben, die sich daraus für Industrie, Gewerbe,
- 32 Handel und Dienstleistungssektor ergeben;
- 33 • den neuen Klimaplan mit einer wirksamen Klimakommunikation begleiten, um in der Stadt-
- 34 gesellschaft für Verständnis und Engagement bei der Maßnahmenumsetzung zu werben;
- 35 • einen verbindlichen Nachsteuerungsmechanismus im Falle einer eventuellen Zielverfehlung
- 36 etablieren;
- 37 • die Chancen der geplanten Solarpakete I + II für den Klimaschutz in Hamburg nutzen und diese
- 38 im Klimaplan abbilden;

<sup>1</sup> BUKEA – Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg  
2022: Eckpunktepapier für die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplan, Stand 19.12.2022, Ham-  
burg.

- 39 • sich im Bundesrat nachdrücklich für die im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigte Reform der StVO einsetzen, um auf kommunaler Ebene die Handlungsspielräume für die zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrs zu erweitern;
- 40
- 41
- 42 • eine Nachberechnung des Szenarios B mit den Daten der Verursacherbilanz 2021 vornehmen;
- 43 • für den Nichtwohngebäudebestand eine bessere Datenlage analog zur Machbarkeitsstudie für Wohngebäude schaffen;
- 44
- 45 • die unterschiedlichen Annahmen des Szenarios B und der Machbarkeitsstudie Klimaschutzmaßnahmen im Gebäudebestand in Bezug auf die Energetische Sanierung synchronisieren;
- 46
- 47 • Aufwand und Nutzen der Bilanzierung nach dem Bottom-up-Ansatz überprüfen;
- 48 • die Umweltschädlichkeit des Flugverkehrs im Klimaplan umfassender darstellen;
- 49 • die ggf. zu optimistischen Annahmen zur Entwicklung der E-PKW in Hamburg überprüfen.

## 50 Kommentierung des Eckpunktepapiers im Einzelnen

### 51 Herangehensweise

52 Die skizzierte Herangehensweise und hier insbesondere die Beauftragung eines Konsortiums renommierter Institute für die Erstellung von Szenarien zur Zielerreichung ist aus Sicht des Klimabeirats geeignet, fundierte fachliche Voraussetzungen für die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplans zu schaffen.

56 Als grundsätzlich nachteilig sieht der Klimabeirat allerdings an, dass die quantifizierte Ableitung der Zielerreichung bis 2030 auf den Daten der Verursacherbilanz für das Jahr 2020 aufbaut. Aufgrund der verzögerten Bereitstellung der Hamburger Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzen durch das Statistikamt Nord ist zwar nachvollziehbar, dass seitens des beauftragten Gutachterkonsortiums zum Zeitpunkt der Modellierung auf die Bilanz 2020 zurückgegriffen wurde. Gleichwohl war spätestens zum 15.03.2021 bekannt, dass bundesweit die Treibhausgasemissionen 2021 im Vergleich zum Vorjahr wieder angestiegen waren<sup>2</sup> und die Daten aus 2020 pandemiebedingt nur bedingt aussagefähig sind. In jeden Fall sollte nach Veröffentlichung der vorläufigen Verursacherbilanz 2021 (voraussichtlich Feb./März 2023) eine Überprüfung des für die 2. Fortschreibung maßgeblichen Szenarios B vorgenommen werden und im Sinne einer Verdeutlichung dieses Effekts jeweils auch die sektorbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus 2019 dargestellt werden.

67 Die Integration weiterer aktueller Hamburger Fachkonzepte und Studien bei der Fortschreibung des Klimaplans wird begrüßt. Dies betrifft vor allem Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung 2030 (VEP) und der Machbarkeitsstudie zur Erreichung der Klimaschutzziele im Bereich der Wohngebäude in Hamburg. Bei der Machbarkeitsstudie hatte der Klimabeirat allerdings bereits darauf hingewiesen<sup>3</sup>, dass die Ergebnisse aufgrund der dynamischen Entwicklung im Bausektor und bei den Energiekosten ggf. nur eine begrenzte Aussagekraft besitzen. Dies sollte bei der Fortschreibung des Klimaplans beachtet werden.

---

<sup>2</sup> UBA - Umweltbundesamt, BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2022: Treibhausgasemissionen stiegen 2021 um 4,5 Prozent, Gemeinsame Pressemitteilung vom 15.03.2022, Berlin.

<sup>3</sup> Klimabeirat Hamburg 2022: Empfehlung zum Zwischenbericht des Hamburger Senats zur Umsetzung des Klimaplans 2019, Empfehlung vom 28.10.2022, Hamburg.

75 Der zentrale – auch gesetzlich festgelegte – Maßstab für die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Einsparziele ist die  
76 Verursacherbilanz. Zusätzlich erfolgt seit 2012 über eine Bottom-up-Methodik ein CO<sub>2</sub>-Monitoring von  
77 Einzelmaßnahmen des Klimaplanes, das die Einspareffekte bei diesen Maßnahmen zeigt. Diese Bottom-  
78 up-Bilanzierung ist auch Gegenstand des Zwischenberichts<sup>4</sup> des Senats zur Umsetzung des Klimaplanes  
79 (Drucksache 22/9804). Dort wird von insgesamt ca. 400 Maßnahmen berichtet. Laut Anlage 9 gibt es  
80 aber offenbar nur für 47 Maßnahmen eine Zuordnung von CO<sub>2</sub>-Reduktionsmengen. Damit ist ein Mo-  
81 nitoring der Zielerreichung und eine Nachsteuerung von Maßnahmen nur eingeschränkt möglich. Das  
82 Eckpunktepapier spricht hier daher auch nur von einem „Teilbeitrag“.

83 Der Klimabeirat regt im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Klimaplanes eine Überprüfung an, ob  
84 Aufwand und Nutzen dieser Methodik noch in angemessener Relation stehen und ob nicht aufgrund  
85 der begrenzten Aussagekraft für eine Nachsteuerung ein alternatives Monitoringkonzept inklusive ei-  
86 nes Prognoseteils aufgebaut werden sollte. Hier könnte das digitale Monitoring- und Informationssys-  
87 tem (diBEK) und die im BEK-Abschlussbericht<sup>5</sup> diskutierte Weiterentwicklung aus Berlin eine Anregung  
88 sein. Dies gilt insbesondere für die Vorschläge von Monitoring- und Wirkungs-Indikatoren.

89 Aufgrund der Angaben im Eckpunktepapier kann derzeit nicht nachvollzogen werden, wie die sektö-  
90 rübergreifenden Wirkungsfelder „Klimafreundliche Gesellschaft“, „Stadt als Vorbild“ und „Klimage-  
91 rechte Stadtentwicklung“ konkret ausgestaltet werden. Der Klimabeirat hält diese Wirkungsfelder für  
92 sehr maßgeblich, damit die Hamburger Stadtgesellschaft bei der notwendigen Transformation als ak-  
93 tive Partnerin einbezogen wird und diese im Idealfall konkret mitgestaltet. Daher sollten diese Wir-  
94 kungsfelder in der Fortschreibung eine entsprechend hohe Beachtung finden (s. u.). Gesellschaftliche  
95 Akteure sollten z. B. konkret in ihrer Trägerschaft für umfassenden und sozial gerechten Klimaschutz  
96 befähigt und gefördert werden. Zentral wäre auch eine Verknüpfung der verschiedenen Felder von  
97 sozialer Arbeit mit den Zielen des Klimaschutzes. Hier würde es helfen, wenn Klimaschutz und Klima-  
98 anpassung als ein zumindest möglicher Bestandteil von Leistungsvereinbarungen mit gesellschaftli-  
99 chen Akteuren und Sozialträgern genutzt werden könnte. Viele Vereine und Sozialträger sind bereit,  
100 sich im Klimaschutz zu engagieren, müssen dies aber derzeit zusätzlich und unvergütet überneh-  
101 men. Ein weiterer Punkt wäre, eine Unterstützung für Gründer:innen und Start-Ups in Verbindung mit  
102 neuen, klimafreundlichen Geschäftsmodellen bereitzustellen.

103 Maßnahmen zum Klimaschutz und für eine bessere Klimaanpassung stehen in einer Wechselwirkung  
104 zueinander. Sie weisen Konflikte auf, die gelöst werden müssen, aber auch Synergien, die es zu nutzen  
105 gilt. Im Sinne einer integrativen Planung und Stadtentwicklung ist es sinnvoll, die beiden Ansätze und  
106 vor allem die konkreten Maßnahmen zusammen zu betrachten. Ein Beispiel dafür sind Begrünungs-  
107 maßnahmen auf Dächern oder an Fassaden, die zur verminderten Erwärmung von Gebäuden im Som-  
108 mer und als Puffer für Niederschlagswasser, aber ebenso zur zusätzlichen Wärmedämmung im Winter  
109 und zur Verbesserung der lufthygienischen Situation beitragen. Die „Herausnahme“ des bisherigen  
110 Transformationspfades Klimaanpassung aus dem Klimaplan wird daher kritisch gesehen. Es ist sicher-  
111 zustellen, dass Schutz und Anpassung weiterhin fachlich und planerisch in Beziehung gesetzt werden<sup>6</sup>.  
112 Beides ist in Kombination für eine klimaresiliente Stadtentwicklung essentiell und könnte thematisch  
113 im neu vorgeschlagenen Transformationspfad klimaresiliente Stadtentwicklung (s. u.) verortet werden.

---

<sup>4</sup> BUKEA 2022: Hamburger Klimaplan – Zwischenbericht zum Umsetzungsstand 2022, Bürgerschafts-Drs. Nr. 22/9804, Hamburg.

<sup>5</sup> Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin 2022: Empfehlung zur Weiterentwicklung des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 – Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026, Berlin, Link: <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/bek-2030-umsetzung-2022-bis-2026/> (Abruf: 10.03.2023)

<sup>6</sup> Siehe auch: Difu; Service- und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz (Hrsg.) 2015: Klimaschutz & Klimaanpassung. Wie begegnen Kommunen dem Klimawandel? Beispiele aus der kommunalen Praxis, Köln; Link: <https://repository.difu.de/handle/difu/211159> (Abruf: 10.03.2023)

114 Die im Eckpunktepapier beschriebene Bilanzierung des Sektors Verkehr ohne internationalen Flugver-  
115 kehr ist nicht zu beanstanden und gängige Praxis des LAK Energiebilanzen<sup>7</sup>. Allerdings sollte sicherge-  
116 stellt werden, dass diese Änderung gegenüber der bisherigen Praxis nachvollziehbar bleibt und bei  
117 zukünftigen Veröffentlichungen und Auswertungen der CO<sub>2</sub>-Bilanzen für Hamburg durch das Statisti-  
118 kamt Nord entsprechende Hinweise zu finden sind. Außerdem sollte der Hamburger Klimaplan auf-  
119 grund der durch den Luftverkehr zu verantwortenden Klimaschäden die Emissionen des internationa-  
120 len Flugverkehrs weiterhin nachrichtlich ausweisen und klimaschädliche Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Luftver-  
121 kehrs<sup>8</sup> darlegen.

## 122 Eckpunkte der zweiten Fortschreibung

123 Die Verschärfung der Hamburger Klimaschutzziele greift den Vorschlag<sup>9</sup> des Umweltbundesamtes  
124 (UBA) aus 2021 auf, reagiert auf die Ziele des aktuellen Klimaschutzgesetzes des Bundes und antizipiert  
125 den „Klimaschutz-Beschluss“ des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021. Die Dringlichkeit des  
126 Handels und für ambitionierte Ziele wird zudem durch die Erkenntnisse des sechsten Sachstandsber-  
127 richt des Weltklimarats IPCC<sup>10</sup> und die jüngsten Einschätzungen zur globalen Temperaturerhöhung der  
128 WMO<sup>11</sup> unterstrichen. Der Klimabeirat unterstützt daher die neuen Klimaschutzziele des Senats, weist  
129 aber gleichzeitig darauf hin, dass das neue Ambitionsniveau nicht ausreicht, um die Ziele des Überein-  
130 kommens von Paris (1,5 Grad-Ziel) zu erreichen.

131 Das Eckpunktepapier führt zurecht aus, dass die Zielerreichung in Hamburg auch maßgeblich von der  
132 Bundesebene („exogene Rahmenbedingungen“) abhängt. Der Klimabeirat empfiehlt deshalb, im Rah-  
133 men der Fortschreibung des Klimaplanes die Aussagen des Projektionsberichts 2023 des UBA<sup>12</sup>, der für  
134 März 2023 erwartet wird, zu beachten.

135 Im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Klimaplanes soll erstmals ein „Allgemeines CO<sub>2</sub>-Reduktions-  
136 kontingent“ mit einem Volumen von ca. 600.000 t bis 2030 eingeführt werden. Aus den Ausführungen  
137 im Eckpunktepapier geht nicht eindeutig hervor, wieso bei einer projektierten CO<sub>2</sub>-Reduktion von 69 %  
138 bis 2030 im Szenario B bei einem offenbar „aufgerundeten“ 70 %-Ziel nunmehr drei Prozent statt rech-  
139 nerisch ein Prozent in ein solches Kontingent einstellen sind. Dies sollte nachvollziehbar erläutert wer-  
140 den. Ansonsten teilt die Klimabeirat die Einschätzung des Eckpunktepapiers, dass nicht alle Entwick-  
141 lungen und Trends der sektoralen Zielerreichung einschätzbar sind. Daher scheint die Etablierung eines  
142 allgemeinen Reduktionskontingents plausibel.

---

<sup>7</sup> LAK – Energiearbeitskreis Energiebilanzen 2023: Daten, Homepage, Link: <http://www.lak-energiebilanzen.de/co2-bilanzen/> (Abruf 10.03.2023)

<sup>8</sup> UBA – Umweltbundesamt 2019: Umweltschonender Luftverkehr, UBA Texte 130/2019, Dessau-Roßlau; Link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06\\_texte-130-2019\\_umweltschonender\\_luftverkehr\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>9</sup> UBA – Umweltbundesamt 2021: Treibhausgasminderung um 70 Prozent bis 2030: So kann es gehen! Position, Dessau-Rößlau, Link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/21\\_12\\_29\\_uba\\_pos\\_treibhausgas\\_minderung\\_um\\_70prozent\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/21_12_29_uba_pos_treibhausgas_minderung_um_70prozent_bf.pdf) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>10</sup> IPCC Deutsche Koordinierungsstelle 2022: Sechster Sachstandsbericht – AR 6, Berlin, Link: <https://www.de-ipcc.de/250.php> (Abruf: 10.03.2023)

<sup>11</sup> WMO 2022: 50:50 chance of global temperature temporarily reaching 1.5°C threshold in next five years, Update 09.05.2022, Link: <https://public.wmo.int/en/media/press-release/wmo-update-5050-chance-of-global-temperature-temporarily-reaching-15%C2%B0c-threshold> (Abruf: 10.03.2023)

<sup>12</sup> UBA – Umweltbundesamt 2022; Projektionsberichte (integrierte Energie- und THG-Projektionen), Mitteilung vom 22.12.2022, Berlin; Link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/372/dokumente/projektionsbericht-2019\\_uba\\_website.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/372/dokumente/projektionsbericht-2019_uba_website.pdf) (Abruf: 10.03.2023)

## 143 Zielerreichung

144 Im Kapitel Zielerreichung fällt auf, dass keine Aussagen zur Nachsteuerung oder zu einem Sofortpro-  
145 gramm bei eventueller Zielverfehlung getroffen werden. Die Erste Fortschreibung des Klimaplanes aus  
146 2019 enthält dazu lediglich einen allgemeinen Hinweis auf ein „Sofortprogramm“, welches bereits  
147 dann greifen soll, wenn die Emissionsdaten darauf hindeuten, dass ein Minderungsziel „gefähr-  
148 det“ ist<sup>13</sup>. Die zweite Fortschreibung sollte für den Fall einer Zielverfehlung – unter Beachtung der Ab-  
149 hängigkeiten von der Bundesebene – Nachsteuerungsmechanismen verbindlich ausgestalten. Es sollte  
150 klar geregelt werden, welche konkreten Anforderungen sich für einzelne Sektoren bzw. Ressorts erge-  
151 ben, wenn die Klimaschutzziele voraussichtlich nicht eingehalten werden.

152 Der Systematik „Stellschraube – Hebelmaßnahme – Maßnahme“ kann soweit gefolgt werden. Aller-  
153 dings sind nicht alle quantitativen Angaben im Eckpunktepapier nachvollziehbar und bedürfen ggf. ei-  
154 ner Erläuterung oder Überprüfung. Dies bezieht sich etwa auf die folgenden Angaben:

- 155 • In Tab. 6 auf Seite 24 ist angegeben, dass der Sektor Industrie bis 2030 insgesamt 2.199.000 t  
156 CO<sub>2</sub> reduzieren muss. Davon entfallen auf den verbesserten Bundesstrommix 1.191.000 t und  
157 auf den verringerten Emissionsfaktor Fernwärme 100.000 t. Somit verbleiben 908.000 t Ein-  
158 sparung durch sektorspezifische Hebelmaßnahmen. Die Addition dieser Hebelmaßnahmen in  
159 Tab. 6 (Hinweis: ggf. Nummerierung prüfen) auf Seite 30 ergibt aber nur 808.000 t. Es fehlen  
160 100.000 t.
- 161 • In Tab. 6 auf Seite 24 ist angegeben, dass der Sektor PHH bis 2030 insgesamt 1.665.000 t CO<sub>2</sub>  
162 reduzieren muss. Davon entfallen auf den verbesserten Bundesstrommix 817.000 t und auf  
163 den verringerten Emissionsfaktor Fernwärme 337.000 t. Es verbleiben damit 511.000 t Einspa-  
164 rung durch sektorspezifische Hebelmaßnahmen. Die Addition dieser Hebelmaßnahmen in Tab.  
165 8 auf Seite 27 ergibt eine Summe von 552.000 t. Dies wären 41.000 t zu viel.

## 166 Sektor Private Haushalte (PHH)

167 Für den Sektor PHH werden laut Tab. 2 des Eckpunktepapiers insgesamt acht Hebelmaßnahmen iden-  
168 tifiziert, die zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion führen sollen. Entscheidend für die Zielerreichung ist dabei, welche  
169 energiepolitischen Instrumente auf Bundesebene vorhanden sind und zur Umsetzung kommen. Die in  
170 Folie 63 des Szenario B<sup>14</sup> angegebenen Instrumente werden nach Einschätzung des Klimabeirats in der  
171 dargestellten Form nicht vorliegen bzw. sich verzögern. Dies betrifft zum Beispiel die Verschärfung des  
172 Mindeststandards EH-55 im Neubau schon 2023 (lediglich abgeschwächter Standard Q<sub>p</sub>55, H<sub>r</sub>100), das  
173 Verbot fossiler Heizungen im Neubau, eine Absenkung des max. Kesselalters auf 25 Jahre oder die  
174 Einführung von Mindesteffizienzstandards für Bestandsgebäude bereits ab 2027. Der aktuelle Stand  
175 der Diskussion auf Bundesebene ist daher bei der zweiten Fortschreibung dringend zu beachten und  
176 die Prognosewerte für die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Sektor PHH sind ggf. zu überprüfen. Entsprechendes gilt  
177 auch für den Sektor GHD in Bezug auf Nichtwohngebäude.

178 Die Zweite Fortschreibung des Klimaplanes sollte Aussagen dazu treffen, wie vor dem Hintergrund der  
179 bis 2030 verbleibenden Zeit und der aktuellen Marktlage (Fachkräftemangel, Materialkosten etc.) eine  
180 Zielerreichung für den Teilsektor Wohngebäude in der Praxis erreicht werden kann.

---

<sup>13</sup> BUKEA 2019: Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes, Hamburg, Seite 17; Link: <https://www.hamburg.de/contentblob/13287332/bc25a62e559c42bfaae795775ef1ab4e/data/d-erste-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf> (Abruf: 10.03.2023)

<sup>14</sup> Hamburg Institut, Öko-Institut, prognos 2022: Entwicklungsszenarien für neue Klimaziele, Szenario B, Studie im Auftrag der BUKEA der FHH, Hamburg, Link: <https://www.hamburg.de/contentblob/16782034/9bd290f51dad11b7199146ed7918423e/data/d-szenarien-szenariob.pdf> (Abruf: 10.03.2023)

181 Unklar bleibt, welche Annahmen für die Sanierung der Hamburger Bestandsgebäude getroffen worden  
182 sind. Laut Szenario B wird von einem Leitstandard von zunächst EH 70 und später von EH 55 ausgegan-  
183 gen (Folie 59, Szenario B, Foliensatz vom 27.10.2022). Im Eckpunktepapier wird in Fußnote 17 auf Un-  
184 terschiede zwischen Szenario B und der Machbarkeitsstudie zur Erreichung der Klimaschutzziele im  
185 Bereich Wohngebäude in Hamburg hingewiesen. In der Machbarkeitsstudie<sup>15</sup> wird der EH-Standard  
186 100 und ab 2030 der EH-Standard 70 als Bezug genannt. Damit liegen offenbar Abweichungen in den  
187 angenommenen Sanierungsstandards vor. Nach Ansicht des Klimabeirats sollten diese Abweichungen  
188 transparent gemacht und für den Klimaplan eine Klärung herbeigeführt werden.

189 Für den Erfolg einer Wärmewende in Hamburg ist es nach Ansicht des Klimabeirats unabdingbar, eine  
190 Stellschraube „Soziale Flankierung der Wärmewende“ in die zweite Fortschreibung des Klimaplan auf-  
191 zunehmen. Gerade für Haushalte mit geringem Einkommen entstehen besondere Belastungssituatio-  
192 nen. Eine Erhöhung der Mietkosten oder auch der Energiekosten birgt die Gefahr, dass sich Haushalte  
193 ihre Wohnungen nicht mehr leisten oder ihre Heiz- und Stromkosten nicht mehr bezahlen können. Um  
194 Klimaschutz sozialverträglich auszugestalten und vulnerable Haushalte zu schützen und zu stützen, be-  
195 darf es gezielter Instrumente und Maßnahmen, die Klimaschutz ermöglichen und Wohnen gleichzeitig  
196 bezahlbar bleiben lassen. Insbesondere ergänzende Förderprogramme in der Regie des Landes müssen  
197 stärker sozial ausgerichtet werden, sodass das Geld dorthin fließt, wo große Anteile finanzschwacher  
198 Bevölkerungsschichten wohnen, etwa Empfänger von Transfergeld, und wo es schwierig ist, die not-  
199 wendige energetische Sanierung ökonomisch zu gestalten. So hat z. B. Rheinland-Pfalz<sup>16</sup> 2022 ein Son-  
200 derprogramm zur Förderung des klimagerechten sozialen Wohnungsbaus aufgelegt. Weitere Anregun-  
201 gen lassen sich auch der Studie „Sozialverträgliche Wärmewende in Berlin“ entnehmen<sup>17</sup>.

202

## 203 Sektoren Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD) / Industrie

204

205 Für beide Sektoren GHD und Industrie sollte im Klimaplan ein besonderes Augenmerk auf gewerblich  
206 genutzte Nichtwohngebäude (NWG) gelegt werden. Bei der Wärmebereitstellung und der Optimie-  
207 rung der Gebäudehüllen sehen auch die Gutachter des Szenario B ein erhebliches CO<sub>2</sub>-Minderungspo-  
208 tenzial. Um die Datenlage zu NWG in Hamburg zu verbessern, regt der Klimabeirat eine vergleichbare  
209 Machbarkeitsstudie wie bei den Wohngebäuden an. Außerdem sollten die konkreten Potenziale er-  
210 mittelt werden, die für eine solare Energieerzeugung im Bereich der Nichtwohngebäude bestehen.

211 In Bezug auf die Hebelmaßnahmen „Klimaneutraler und ressourcenschonender Neubau“ von NWG  
212 und „Optimierung der Ressourcen- und Materialeffizienz sowie Materialkreisläufe“ sollte der Klima-  
213 plan eine ihrer Bedeutung für eine klimaneutrale Transformation angemessene Darstellung finden,  
214 auch wenn diese nicht auf Verursacherbilanz einzahlen.

215 Der Neubau von NWG stellt ein maßgebliches Handlungsfeld einer klimaneutralen Stadtentwicklung  
216 dar. Hamburg sollte hier darauf drängen, dass - insbesondere bei Zement und Stahl - klimaneutrale  
217 Materialien eingesetzt und die Bauprozesse in Richtung Klimaneutralität optimiert werden. Analog zu

---

<sup>15</sup> BSW – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2022: Hamburgs Klimaplan. Machbarkeitsstudie als Meilenstein: Hamburgs Wohngebäude werden bis 2045 klimaneutral, Folienpräsentation Landespressekonferenz 11.10.2022; Link: <https://www.hamburg.de/content-blob/16574950/bce095f8c51f8f7935dde5df121e048a/data/2022-10-11-praesentation-machbarkeitsstudie-zur-erreichung-der-klimaschutzziele-im-bereich-der-wohngebaeude-in-hamburg.pdf> (Abruf: 10.03.2023)

<sup>16</sup> Ministerium der Finanzen, Rheinland-Pfalz o.J.: Soziale Wohnraumförderung, Mainz, Link: [Soziale Wohnraumförderung fm.rlp.de](https://www.soziale-wohnraumfoerderung.fm.rlp.de) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>17</sup> Schumacher, K.; Noka, V. 2021. Sozialverträgliche Wärmewende in Berlin. Herausforderungen und Lösungen für Haushalte mit geringem Einkommen, Wissen. Wandel. Berlin. Report Nr. 14, Berlin: Öko-Institut e.V., Forschungsverbund Ecornet Berlin, Link: [https://ecornet.berlin/sites/default/files/2021-12/EcornetBerlin\\_Report14\\_Sozialvertr%C3%A4gliche%20W%C3%A4rmewende%20Berlin%20-%20Haushalte%20mit%20geringem%20Einkommen.pdf](https://ecornet.berlin/sites/default/files/2021-12/EcornetBerlin_Report14_Sozialvertr%C3%A4gliche%20W%C3%A4rmewende%20Berlin%20-%20Haushalte%20mit%20geringem%20Einkommen.pdf) (Abruf: 10.03.2023)



218 den Bemühungen der Hochbahn beim Neubau der U5 kann dies zu Material- und Prozessinnovationen  
219 beitragen, die – auch bundesweit und international – neue Standards definieren.

220 Im Bereich der Materialkreisläufe sollte der Klimaplan das Leitbild einer Circular City oder Zero Waste  
221 City heranziehen. Hier kann sich Hamburg an Referenzstädten wie Amsterdam oder München sowie  
222 entsprechenden internationalen Städtenetzwerken orientieren, die diese Zielvorstellung bereits seit  
223 einiger Zeit verfolgen. Optimierte Materialkreisläufe und ressourcenschonende Produktionsprozesse  
224 tragen deutlich zur Verminderung klimaschädlicher Emissionen bei.

225 Im Sektor Industrie erfordern viele der skizzierten Hebelmaßnahmen eine enge Zusammenarbeit zwi-  
226 schen Unternehmen, Behörden und Partnern aus dem Wissenschafts- und Hochschulbereich. Handels-  
227 kammer, Industrieverbände und jeweils einzelne Behörden sind zwar punktuell in einem engen Aus-  
228 tausch, aber hier fehlt bisher ein sichtbares und übergreifendes Format, das das große Innovationspo-  
229 tential dieser ausdifferenzierten Akteurslandschaft wirklich heben kann. Denkbar wäre hier etwa eine  
230 große Industrie- und Transformationsmesse für die Metropolregion Hamburg unter Federführung des  
231 Ersten Bürgermeisters.

232 Der Sektor Industrie bezieht sich auf diejenigen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Energieverbrauch von  
233 Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes entstehen. Die Entwicklung ist hier dadurch gekennzeich-  
234 net, dass durch prognostiziertes Wachstum höhere Emissionen zu erwarten sind, die allerdings durch  
235 strukturelle Veränderungen in der Mineralölwirtschaft kompensiert werden, so dass von einem Rück-  
236 gang der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 ausgegangen wird. Der Klimabeirat empfiehlt, dass dieser Prozess  
237 von einer aktiven und dialogorientierten Strukturpolitik begleitet wird, die insbesondere auch Bran-  
238 chen und Betriebe gezielt adressiert, welche durch die Veränderungen gefährdet sein können. Der  
239 Strukturwandel in Richtung klimaneutrale Produktion sowie klimaneutrale Gesellschaft eröffnet neue  
240 Produkte und Geschäftsfelder, für die sich Hamburg als Zukunftsstandort verstehen sollte. Positive  
241 Beispiele der letzten Jahre sind die Initiativen zum Ausbau der erneuerbaren Energien in Norddeutsch-  
242 land, der Wasserstoffwirtschaft oder der E-Mobilität und des autonomen Fahrens im Umweltverbund.

243 Darüber hinaus sollte die FHH diesen auf Klimaneutralität zielenden Strukturwandel und die dement-  
244 sprechende standortbezogene Innovationsförderung mit Blick auf die internationale Perspektive groß-  
245 räumig ausrichten, um einen global wahrnehmbaren Innovationsstandort zu profilieren. Hier bietet  
246 sich der Ausbau der Zusammenarbeit in der transnationalen Kooperation STRING<sup>18</sup> an, die Hamburg  
247 über Kopenhagen und Malmö bis nach Oslo zu einem Innovationsbündnis zusammenführt. Mit der  
248 Strategie „Green (Investment) Hub“ bietet STRING den passenden Rahmen, um als kooperativer Ge-  
249 samtstandort einen Mehrwert für alle Beteiligten sowie für den Klimaschutz zu ermöglichen.

## 250 Sektor Verkehr

251 In Bezug auf die energiepolitischen Instrumente der Bundesebene (siehe Folie 144, Szenario B, Foliens-  
252 satz vom 27.10.2022) verweist der Klimabeirat darauf, dass weitere aktuelle Rahmensetzungen auf  
253 Bundesebene, wie etwa die StVO und deren angekündigte Reform<sup>19</sup> und die Bedarfsplanüberprüfung  
254 und ggf. stärker klimaschutzorientierte Priorisierung des Bundesverkehrswegeplans 2030<sup>20</sup>, in ihren  
255 Auswirkungen für Hamburg zu beachten sind. Dies gilt insbesondere für die Hebelmaßnahmen Attrak-  
256 tivitätssteigerung des Umweltverbundes (Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellplätzen,

---

<sup>18</sup> STRING o.J.: STRING – The green megaregion in Northern Europe, Copenhagen; Link: <https://string-megaregion.org/> (Abruf: 10.03.2023)

<sup>19</sup> Agora Verkehrswende 2022: StVO-Reform im Überblick, Berlin, Link: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80\\_StVO-Synopse.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>20</sup> Bundesregierung 2021: Mehr Fortschritt wagen, Koalitionsvertrag, Berlin, Seite 48, Link: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/1f422c60505b6a88f8f3b3b5b8720bd4/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1> (Abruf: 10.03.2023)

257 Tempo 30) und Transportmittelwechsel im Wirtschaftsverkehr (Aus- und Neubau von Schieneninfra-  
258 struktur für den Schienengüterverkehr).

259 Im Klimaplan sollte nachvollziehbar dargestellt werden, auf welchen Annahmen und Modellen die Min-  
260 derung der MIV-Fahrleistung um 28 % bis 2045 gegenüber 2020 basiert. Dies gilt auch für die Modal-  
261 Split-Ziele für alle Verkehrsträger (Wege- und Personenkilometer). Hilfreich wäre zudem eine allge-  
262 meinverständliche Erläuterung der verwendeten Fachbegriffe „Fahrleistung“ und „Verkehrsleistung“.

263 Der Antriebswechsel und die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Sektor Verkehr basieren vor  
264 allem auf einem steigenden Flottenanteil von E-PKW. Das Gutachterkonsortium hat einen Anteil von  
265 44 % reine Batteriefahrzeuge (BEV) angenommen (siehe Folie 163, Szenario B, Foliensatz vom  
266 27.10.2022). Die Bundesregierung hat das Ziel ausgegeben, bis 2030 15 Mio. vollelektrische PKW in  
267 Deutschland auf die Straße zu bringen. Bei Bezugnahme auf den aktuellen PKW-Bestand von 48,5 Mio.  
268 und unter Nichtbeachtung der Tatsache, dass der PKW-Bestand in den letzten 12 Jahren kontinuierlich  
269 gestiegen<sup>21</sup> ist, ergibt eine Kontrollrechnung einen prognostizierten Bestand für 2030 von ca. 31 % BEV  
270 bundesweit. Die Annahme von 44 % BEV bis 2030 scheint daher sehr hoch, zumal die jüngsten Zulas-  
271 sungszahlen für E-Fahrzeuge in Hamburg<sup>22</sup> unter dem Bundesdurchschnitt liegen.

272 Im Sektor Verkehr sollte der neue Klimaplan auch Maßnahmen benennen, die dazu beitragen können,  
273 klimaschädliche Kurzstreckenflüge insbesondere zu reduzieren. Beispielsweise konnte sich Hamburg  
274 im Bundesrat für eine Besteuerung des Kerosins in Deutschland einsetzen. Darüber hinaus sollte der  
275 Klimaplan nicht nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs betrachten, sondern auch die sonstigen  
276 schädlichen Klimawirkungen (Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte) des Fliegens<sup>23</sup> benennen.

## 277 Weitere sektorübergreifende Wirkungsfelder

278 Die Systematik für die zweite Fortschreibung des Klimaplanes enthält drei weitere sektorübergreifende  
279 Wirkungsfelder: Klimafreundliche Gesellschaft, Stadt als Vorbild sowie Klimagerechte Stadtentwick-  
280 lung. Der Klimabeirat empfiehlt, diese Wirkungsfelder im Klimaplan als vierten Transformationspfad  
281 „klimaresiliente Stadtentwicklung“ gleichrangig neben den bisherigen Transformationspfaden Wirt-  
282 schaft, Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz und Mobilitätswende zu verankern. In der jetzigen Syste-  
283 matik fehlt den sektorübergreifenden Wirkungsfeldern die Wertigkeit, die ihnen angesichts ihrer Be-  
284 deutung für die Umsetzung und die erforderlichen Prozesse des Klimaschutzes in Hamburg zukommen  
285 sollte. Beispielhaft belegen dies die neuesten Ergebnisse des Exzellenzclusters CLICCS aus der Hambur-  
286 ger Klimaforschung<sup>24</sup>, aus denen deutlich wird, wie wichtig der gesellschaftliche Wandel für das Ein-  
287 halten der 2015 in Paris beschlossenen globalen Temperaturgrenzen sind. Außerdem böte dieser neue  
288 Transformationspfad die Chance, dass die notwendige Vernetzung der Themen Klimaschutz und Klima-  
289 anpassung auch im Klimaplan dargestellt werden kann (s. o.).

290 Klimakommunikation und Beteiligung gehören zum Wirkungsfeld „Klimafreundliche Gesellschaft“ und  
291 sind zentral für das Gelingen der gesellschaftlichen Transformation. Der notwendige Transformations-  
292 prozess zum Beispiel in den Bereichen Gebäude, Verkehr und Energieerzeugung wird Verständnis und

---

<sup>21</sup> Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960 bis 2022; Link: [Kraftfahrt-Bundesamt - Fahrzeugklassen und Aufbauarten - Bestand nach Fahrzeugklassen und Aufbauarten \(kba.de\)](https://www.kraftfahrt-bundesamt.de/fahrzeugklassen-und-aufbauarten) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>22</sup> Presseartikel Hamburger Abendblatt: Hamburg hinkt bei E-Autos hinterher – neue Kaufanreize; 13.01.2023; Link: [E-Autos vs. Verbrenner: In Hamburg winken 2023 neue Kaufanreize - Hamburger Abendblatt](https://www.abendblatt.de/lokal/hamburg/article114814814.html) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>23</sup> UBA Magazin 2/2019, Schwerpunkt Fliegen; Link: [uba\\_schwerpunkt\\_magazin\\_fliegen\\_0.pdf\(umweltbundesamt.de\)](https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/uba-schwerpunkt-magazin-fliegen-0.pdf) (Abruf: 10.03.2023)

<sup>24</sup> Engels, A.; Marotzke, J.; Gonçalves Gresse, E.; López-Rivera, A.; Pagnone, A.; Wilkens, J. (eds.); 2023. Hamburg Climate Futures Outlook 2023. The plausibility of a 1.5°C limit to global warming—Social drivers and physical processes. Cluster of Excellence Climate, Climatic Change, and Society (CLICCS). Hamburg, Link: <https://www.cliccs.uni-hamburg.de/results/hamburg-climate-futures-outlook/documents/cliccs-hh-climate-futures-outlook-accessible-2023.pdf> (Abruf: 10.03.2023)

293 Engagement der Hamburger Bürger und Bürgerinnen erforderlich machen. Die Vorgaben und Maß-  
294 nahmen des neuen Klimaplan sollten dementsprechend vertrauensbildend und wirksam kommuni-  
295 ziert werden.

296 Im Bereich des Wirkungsfeldes „Stadt als Vorbild“ sollte der Klimaplan die Fachbehörden und die städ-  
297 tischen Unternehmen deutlich adressieren und konkrete Maßnahmen zur Ausfüllung ihrer Vorbild-  
298 funktion einfordern. Ziele wie der Einsatz erneuerbarer Energien und die Nutzung der Solarenergie,  
299 die Gebäudesanierung oder die Neustrukturierung des öffentlichen Straßenraumes, aber auch eine auf  
300 Klimaneutralität zielende Anlagestrategie der Finanzbehörde, sollten hier mit besonderer Dringlichkeit  
301 umgesetzt werden.

302 Im Bereich des Wirkungsfeldes „Klimagerechte Stadtentwicklung“ sollten stadtentwicklungsstruktu-  
303 relle Konzepte thematisiert werden, die zur CO<sub>2</sub>-Minderung in den Sektoren/Transformationspfaden  
304 beitragen. Dazu zählen Konzepte kleinräumiger Versorgung wie die 15-Minuten-Stadt oder die 60-Mi-  
305 nuten Region ebenso wie integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklungskonzepte zur Stärkung des  
306 Modal Shift in Richtung Umweltverbund. Außerdem sollten die verschiedenen modellhaften Ansätze  
307 von Klimaschutz in Quartier und Stadtteil, die in den vergangenen Jahren im Rahmen von Modellvor-  
308 haben und angewandten Forschungsprojekten entwickelt worden sind, ausgewertet und als zukünftiger  
309 Standard der Stadtentwicklung verbreitet werden.

310 Zur klimagerechten Stadtentwicklung empfiehlt der Klimabeirat außerdem eine transparente und bar-  
311 rierefreie Zusammenstellung und Koordination der vielfältigen Ansätze von Bürgerbeteiligung in Ham-  
312 burg. Dazu zählen Beteiligungsprozesse bei den Klimaschutzkonzepten auf Bezirksebene, bei verkehrs-  
313 relevanten Projekten der Behörde für Verkehr und Mobilität sowie anderer Behörden, aber auch Akti-  
314 vitäten im Kultur- und Bildungsbereich, etwa der Volkshochschule oder anderer Sozial- und Bildungs-  
315 träger. Transparenz und Koordination sollten dazu beitragen, die zivilgesellschaftliche Komponente  
316 und Mitverantwortung im kommunalen Klimaschutz zu stärken.

317 Insgesamt erachtet der Klimabeirat eine verstärkte behördenübergreifende Koordination und Koope-  
318 ration im Hinblick auf Klimaschutz, Klimaanpassung und die verschiedenen Transformationspfade als  
319 dringend notwendig. Das im Entwurf des Eckpunktepapiers (Abbildung 1, S.7) sowie auf den Steckbrie-  
320 fen zu den Hebelmaßnahmen dargestellte Zusammenspiel behördlicher Zuständigkeiten werden daher  
321 ausdrücklich begrüßt. Allerdings fällt auf, dass für den Transformationspfad „Mobilitätswende“ allein  
322 die BVM als zuständig erachtet wird. Diesbezüglich spielen aber mindestens die Aktivitäten der BSW  
323 (Nachverdichtung, Entwicklung neuer Standorte, Umnutzungen) und der BUKEA (Energiewende, Kli-  
324 mafolgenanpassung) auch eine sehr wichtige Rolle. Diese Zusammenhänge sollten dargestellt werden.

## 325 [Ausblick](#)

326 Der Klimabeirat begrüßt die in Aussicht gestellte Überprüfung des Konzeptes der Transformations-  
327 pfade und hält eine Verdeutlichung der Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen des Klima-  
328 plans sowie der Konsequenzen bei Nichteinhaltung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele in den Sektoren bzw.  
329 durch einzelne Ressorts für geboten.

330 Hamburg sollte in jedem Fall klare Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Energien im Klimaplan fest-  
331 schreiben. Insbesondere bei der solaren Nutzung liegt Hamburg – auch im Vergleich zu anderen Stadt-  
332 staaten (installierte Leistung pro Kopf) – zurück. Ggf. ließen sich dafür die aktuell vom BMWK ange-  
333 kündigten Solarpakete I und II auch für Hamburg nutzen.

334 Neben der Festlegung der konkreten CO<sub>2</sub>-Minderungsziele empfiehlt der Klimabeirat, dass der Klima-  
335 plan auch relevante Hebelmaßnahmen adressieren sollte, die nicht auf die Verursacherbilanz einzah-  
336 len, aber zu einem auf Klimaneutralität zielenden Strukturwandel beitragen. Außerdem sollten strate-  
337 gische Zielsetzungen, wie Circular City oder Green Hub, und Initiativen aktiver Strukturpolitik, etwa

338 zum Ausbau erneuerbarer Energien oder zur Wasserstoffwirtschaft, gleichwertig in den Klimaplan in-  
339 tegriert werden, die Innovation und Wettbewerb für Produkt- und Prozessinnovationen sowie einen  
340 auf Klimaneutralität ausgerichteten Strukturwandel zum Ziel haben.

341 Der Klimabeirat sieht die Notwendigkeit, den Klimaschutz in Hamburg zukünftig verstärkt als Gemein-  
342 schaftswerk der Stadtgesellschaft zu organisieren. In der bisherigen Form rückt das Eckpunktepapier  
343 den Senat und die öffentlichen Akteure zu sehr in den Vordergrund und schöpft das Potential der Zu-  
344 sammenarbeit mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft sowie der Eigenverantwortung dieser Akteure noch  
345 nicht ausreichend aus. Insbesondere sind neue Formen der Public-Civic-Partnership, also einer part-  
346 nerschaftlichen Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung mit der Zivilgesellschaft erforderlich.  
347 Dazu zählt auch, Klimaschutz-Initiativen und Umweltverbände, die maßgebliche Impulsgeber für Kli-  
348 maschutz sind, einzubeziehen. Ein moderner und zukunftsweisender Klimaplan für Hamburg sollte  
349 hierzu innovative Lösungsansätze enthalten.