

# Empfehlung

zum Entwurf der Novelle des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes

## 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. 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 · 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

An dieser Empfehlung hat Herr Prof. Dr. Martin Wickel von der HafenCity Universität (HCU) als externer Sachverständiger mitgewirkt.

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

## Impressum

Herausgeber: Klimabeirat Hamburg  
Hamburg, 24. März 2023

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

# 1 Empfehlung des Klimabeirats Hamburg zur Novelle des 2 Hamburgischen Klimaschutzgesetzes

## 3 Anlass

4 Der Klimabeirat Hamburg hat laut § 7 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG) die Auf-  
5 gabe, den Senat bei der Umsetzung dieses Gesetzes zu beraten und Empfehlungen zum Stand der Zie-  
6 lerreicherung sowie der Umsetzung der Maßnahmen des Hamburger Klimaplanes (Zwischenbericht) ab-  
7 zugeben. Vor diesem Hintergrund wurde dem Klimabeirat Hamburg der Referentenentwurf zur No-  
8 velle des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes in der Fassung vom 17.02.2023 sowie eine Arbeitshilfe  
9 (Synopse) zur Stellungnahme zugeleitet.

10 Die Novelle entwickelt das Gesetz ausgehend von der aktuell gültigen Fassung aus dem Jahre 2020  
11 weiter, umfasst ambitioniertere Klimaschutzziele für die Jahre 2030 und 2045 und enthält eine Reihe  
12 von erweiterten oder neuen ordnungspolitischen Vorgaben. Der Klimabeirat erkennt die engagierte  
13 Arbeit der beteiligten Fachressorts an und hofft, mit diesen Empfehlungen zur Optimierung des weite-  
14 ren Gesetzgebungsprozesses beitragen zu können.

## 15 Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen

16 Der Klimabeirat begrüßt ausdrücklich das höhere Ambitionsniveau der Klimaziele und die Ausgestal-  
17 tung der ordnungspolitischen Vorgaben im Entwurf zum Klimaschutzgesetz. Gleichzeitig weist er da-  
18 rauf hin, dass die vorgesehenen gesetzlichen Vorgaben für die Hamburger Bevölkerung einer sozialen  
19 Flankierung bedürfen, die im Rahmen der Fortschreibung des Klimaplanes und in entsprechenden Son-  
20 derprogrammen abgebildet werden sollte. Da bisher weder eine Anpassungsstrategie noch ein Geset-  
21 zesentwurf zur Anpassung an den Klimawandel vorliegen, sollte diese Novellierung für detaillierte An-  
22 passungsregelungen genutzt werden. Zudem sollten zeitnah zum Inkrafttreten des Gesetzes die vor-  
23 gesehenen Rechtsverordnungen vorliegen, da sie für die Umsetzung des Gesetzes wichtig sind.

24 Der Klimabeirat Hamburg gibt auf Grundlage des vorliegenden Gesetzesentwurfs für die weitere Bera-  
25 tung in Senat und Bürgerschaft insbesondere folgende Empfehlungen. Das Gesetz sollte:

- 26 • in § 2a das überragende öffentliche Interesse auf die Fernwärmeinfrastruktur erweitern und  
27 zugleich klarstellen, dass wichtige Maßnahmen und Freiflächen für die Anpassung an die Fol-  
28 gen des Klimawandels in der Abwägung nicht als nachrangig eingeordnet werden;
- 29 • in § 4 weitere verbindliche Zwischenziele für 2035 und 2040 sowie konkrete Sektorenziele für  
30 2030 aufnehmen;
- 31 • einen Nachsteuerungsmechanismus bei Zielverfehlung konkreter regeln oder zumindest in der  
32 Gesetzesbegründung Determinanten für eine Regelung im Klimaplan aufführen;
- 33 • in § 5 regeln, dass alle fünf Jahre ein Bericht zum Stand der Anpassungsmaßnahmen an den  
34 Klimawandel erstellt wird;
- 35 • Regelungen zu einem NT-Ready-Status (§ 15) und zu einem Best-Möglichkeitsprinzip für öf-  
36 fentliche Gebäude (§ 20) sowie eine Nachrüstpflicht für Parkplatz-PV (§ 16a) aufnehmen;
- 37 • einen Anteil von 80 % Umweltverbund (Wegeanteil) bis 2030 vorgeben und dezidierte Aus-  
38 führungen zur nachhaltigen Mobilität (§ 29) enthalten;
- 39 • analog zu § 13 KSG Regelungen zu einem umfassenden Berücksichtigungsgebot ausgestalten.  
40 Zumindest sollte dargelegt werden, warum dieser Regelungskontext – entgegen Novellen von  
41 anderen Landesklimaschutzgesetzen – hier nicht aufgenommen wurde;
- 42 • das Thema „Information und Kommunikation“ zu den Zielen dieses Gesetzes über einen eigen-  
43 ständigen Paragraphen aufwerten.

## 44 **Kommentierung des Referentenentwurfs**

### 45 **1. Grundsätzliche Anmerkungen**

#### 46 **Berücksichtigungsgebot oder Regelung zu CO<sub>2</sub>-Schattenpreisen**

47 Der Referentenentwurf enthält keine analogen Regelungen zur Berücksichtigung eines Schattenprei-  
48 ses wie in § 13 Abs. 1 S. 3 KSG. Auch die Regelungen zur Beschaffung (§ 13 Abs. 2 KSG) und zur Wirt-  
49 schaftlichkeit (§ 13 Abs. 3 KSG) werden nicht vollständig übernommen. Es sollte erläutert werden, wa-  
50 rum der Entwurf lediglich eine Regelung (Lebenszyklus nach BNB) in Bezug auf öffentliche Gebäude in  
51 § 22 Abs. 1, Nr. 5 enthält und damit insgesamt hinter entsprechenden Regelungen anderer Landesge-  
52 setze (siehe §§ 7 und 8 KlimaG BW, § 9 Nds. KlimaG, § 29 EWG Bln) zurückbleibt.

#### 53 **Rechtsverordnungen**

54 Laut Referentenentwurf findet sich in insgesamt zehn Paragraphen der Passus, dass eine Ausgestaltung  
55 der Norm durch Rechtsverordnungen erfolgen soll. Der Klimabeirat empfiehlt diesbezüglich eine zü-  
56 gige Realisierung dieser Senat-Ermächtigungen, da die Rechtsverordnungen für die praktische Umset-  
57 zung und damit für die Wirksamkeit des Gesetzes erfahrungsgemäß von zentraler Bedeutung sind.

#### 58 **Information und Klimakommunikation**

59 Die Bedeutung umfassender Informationsangebote zum Thema Klimaschutz und Anpassung an die Fol-  
60 gen des Klimawandels wird im Referentenentwurf noch nicht ausreichend aufgegriffen. Lediglich § 2  
61 Abs. 2 nennt Informations- und Bildungsangebote als Maßnahme für die Zielerreichung nach § 2 Abs.  
62 1. Andere Landesklimaschutzgesetze gestalten dieses Thema in eigenständigen Paragraphen (z. B. §  
63 13 Nds. KlimaG, § 6 KlimaG BW, § 17 EWG Bln) und messen dem Thema damit eine größere Bedeutung  
64 bei. Der Klimabeirat schätzt eine solche stärkere Gewichtung als zielführend ein und empfiehlt, dies  
65 auch im Hamburgischen Klimaschutzgesetz entsprechend auszugestalten.

### 2. Anmerkungen zu einzelnen Paragraphen

#### 66 **§ 1 Klimaschutz und Klimaanpassung als Querschnittsaufgabe, § 3 Begriffsbestimmungen sowie zu** 67 **Anpassung an die Folgen des Klimawandels allgemein**

68 In den §§ 1 und 2 wird die Anpassung an die Folgen des Klimawandels als Aufgabe in das Klimaschutz-  
69 gesetz aufgenommen. Dies ist aus Gründen der Regelungsklarheit zu begrüßen. Das Thema Anpassung  
70 an die Folgen des Klimawandels wird allerdings auch in der neuen Fassung des Gesetzes insgesamt  
71 sehr zurückhaltend behandelt. Unverändert werden in § 5 einzelne Handlungsfelder der Anpassung  
72 genannt. Diese Liste sollte ergänzt werden (z. B. Infrastrukturplanung). Ziele, z. B. klimaresiliente Stadt-  
73 entwicklung, werden bisher nicht genannt und sollten deshalb ebenfalls ergänzt werden. In Bezug auf  
74 § 1 wird aus Gründen der Systematik empfohlen, eine allgemeinere Zielformulierung, etwa „die An-  
75 passung der Stadt an die Folgen des Klimawandels zu stärken“ aufzunehmen.

76 Neu ist der Verweis auf die Strategie zur Anpassung Hamburgs an den Klimawandel, durch welche die  
77 Anpassung in einem eigenen Planungsinstrument geregelt werden soll. Dadurch ist die Anpassung an  
78 den Klimawandel nicht mehr Gegenstand des Klimaplans nach § 6. Die Strategie zur Anpassung Ham-  
79 burgs an den Klimawandel wird allerdings im Gesetzesentwurf selbst nicht geregelt. Dieses neue Pla-  
80 nungsinstrument wird somit nicht detaillierter gesetzlich ausgestaltet und kann demgemäß nur einge-  
81 schränkte Rechtswirkung entfalten. Es sollte in jedem Fall für die Anpassung an den Klimawandel ein  
82 formelles Planungsinstrument entwickelt und die genannte Strategie zur Anpassung Hamburgs an den

83 Klimawandel entsprechend formalisiert werden. Dies sollte in der Gesetzesbegründung zum Referen-  
84 tenentwurf festgehalten werden.

85 Im Übrigen sieht der Referentenentwurf mit der Regelung des § 16 zu Gründächern zwar eine Maß-  
86 nahme vor, die dem Themenbereich der Anpassung an den Klimawandel zugerechnet werden kann.  
87 Insgesamt fällt jedoch auf, dass sich das Gesetz nicht näher mit der Anpassung an den Klimawandel  
88 auseinandersetzt, während Maßnahmen zum Klimaschutz umfangreich und detailliert geregelt wer-  
89 den. Da derzeit weder die angekündigte Anpassungsstrategie vorliegt noch erkennbar ist, dass Ham-  
90 burg - anderen Bundesländern folgend - ein eigenständiges Anpassungsgesetz in einem vertretbaren  
91 Zeitrahmen erarbeitet, sollte diese Novellierung detaillierte Vorgaben und Regelungen zur Anpassung  
92 an den Klimawandel enthalten.

### 93 **§ 2a - Besondere Bedeutung von Erneuerbaren Energien, Verteilernetzen und Ladeinfrastruktur**

94 Die Regelung in § 2a zur „Besonderen Bedeutung von Erneuerbaren Energien, Verteilernetzen und La-  
95 deinfrastruktur“ verleiht den genannten Vorhaben durch die Feststellung eines „überragenden öffent-  
96 lichen Interesses“ und den Hinweis auf die „öffentliche Sicherheit“ ein besonderes Gewicht. § 2a  
97 knüpft damit an entsprechende Formulierungen etwa in § 2 S. 1 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)  
98 und § 1 Abs. 2 S. 3 Energieleitungsausbaugesetz (EnLAG) an. Die Regelung ist geeignet, den genannten  
99 Vorhaben bei Entscheidungen der Verwaltung, aber auch der Gerichte, ein besonderes Gewicht zu  
100 verleihen. Sie können sich dann besser gegen konkurrierende Interessen durchsetzen. Dies spielt im-  
101 mer dann eine Rolle, wenn der Verwaltung ein Abwägungs- oder Ermessensspielraum oder auch ein  
102 Beurteilungsspielraum, der entsprechende Wertungen zulässt, zukommt. Ein praktisches Anwen-  
103 dungsbeispiel könnte etwa die Bauleitplanung und hier die Darstellung von Flächen für die Windenergie  
104 im Flächennutzungsplan sein. Die Hervorhebung der genannten Interessen zielt darauf, konkurrie-  
105 rende Interessen (z. B. Eigentümerinteressen, andere Interessen der Bevölkerung, wirtschaftliche In-  
106 teressen und solche des Umwelt- und Naturschutzes) zurückzustellen.

107 Bei der Regelung stellt sich allerdings die Frage nach der Verhältnismäßigkeit. So wäre beispielsweise  
108 zu klären, ob alle der in § 2a Nr. 1 – 4 genannten Maßnahmenfelder der öffentlichen Sicherheit dienen.  
109 Für die Nrn. 1 – 3 dürfte das bei erster Einschätzung der Fall sein, weil sie der allgemeinen Versorgung  
110 der Bevölkerung mit Energie dienen. In welchem Maß die Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elekt-  
111 rofahrzeuge (Nr. 4) tatsächlich der öffentlichen Sicherheit dient und ob hier nicht gegebenenfalls an-  
112 dere im Verhältnis zu konkurrierenden Interessen weniger stark eingreifende Mittel zur Verfügung  
113 stünden, sollte geprüft werden.

114 Nicht zielführend wäre es auch, wenn die Stärkung von Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel,  
115 die im Referentenentwurf ausdrücklich und klarstellend in § 2 aufgenommen wurden, durch diese Re-  
116 gelung konterkariert würde. Gerade Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie Grün- und Erho-  
117 lungsanlagen kommt zukünftig eine wichtige Rolle bei der Anpassung zu. Der Vorrang des Ausbaus der  
118 Energieinfrastruktur sollte nicht zur Zerstörung oder zu Qualitätsverlusten in diesen Bereichen führen.  
119 Die Gesetzesbegründung sollte diesen Zusammenhang für zukünftige Abwägungsentscheidungen klar-  
120 stellen.

121 Schließlich fällt auf, dass die Fernwärmeinfrastruktur in § 2a nicht genannt wird, obwohl diese im Sinne  
122 einer Versorgungssicherheit in Hamburg ebenfalls von zentraler Bedeutung ist. Entsprechend wird emp-  
123 fohlen, die Fernwärmeinfrastruktur aufzunehmen.

### 124 **§ 4 - Hamburger Klimaschutzziele**

125 Der Klimabeirat begrüßt ausdrücklich, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 70 % im Vergleich zum  
126 Basisjahr 1990 gesenkt und eine Netto-CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2045 erreicht werden soll.

127 Die neuen Klimaschutzziele stellen eine zielführende Verschärfung der bisherigen Ziele auf Landes-  
128 ebene dar und liegen z. T. über den Zielen des Klimaschutzgesetzes auf Bundesebene (KSG). Der  
129 Klimabeirat schätzt die neuen Reduktionsziele für Hamburg als ambitioniert ein und unterstützt deren

130 gesetzliche Etablierung als notwendige Reaktion auf die Anforderungen des Klimawandels. Sie schaf-  
131 fen nicht zuletzt Planungssicherheit für die handelnde Akteure in der Stadt.

132 § 4 Abs. 1 enthält Ziele nur für die Jahre 2030 und 2045. Der lange zeitliche Horizont der im Gesetz  
133 selbst gesetzten Ziele ist jedoch kaum geeignet, den geforderten stetigen Reduktionspfad zu gewähr-  
134 leisten. § 4 Abs. 3 verlangt immerhin, dass Zwischenziele für die Jahre 2035 und 2040 in den Klimaplan  
135 aufgenommen werden. Der Klimabeirat empfiehlt die Aufnahme von Zwischenzielen in das Gesetz  
136 selbst. Dies würde eine höhere rechtliche Verbindlichkeit schaffen und sollte deshalb geprüft werden.

137 Des Weiteren hält es der Klimabeirat für geboten, auch sektorspezifische Ziele zumindest für das Jahr  
138 2030 festzulegen. Dies wird in anderen Landesklimaschutzgesetzen (siehe z. B. §§ 10 und 14 i. V. m  
139 Anlage 1 KlimaG BW) praktiziert und dient der konkreten Orientierung der betroffenen Sektoren. So  
140 würde zum Beispiel der Industrie in Hamburg ein konkreterer Handlungsrahmen aufgezeigt, was bei  
141 einem allgemeinen Reduktionsziel für ganz Hamburg nicht der Fall wäre.

#### 142 **§ 5 - Anpassung an die Folgen des Klimawandels**

143 Zum Thema Anpassung an die Folgen des Klimawandels fehlen Aussagen zum Monitoring. Der  
144 Klimabeirat schlägt vor, dass ein entsprechender Bericht zum Sachstand der Anpassungsmaßnahmen  
145 in Hamburg alle fünf Jahre (erstmalig ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes) veröffentlicht wird.

#### 146 **§ 6 - Hamburger Klimaplan**

147 Die erstmalige Aufnahme einer allgemeinen Regelung für den Fall einer Zielverfehlung in § 6 Abs. 2  
148 wird begrüßt, auch der Verweis auf die Bundesebene ist aufgrund der hohen Abhängigkeit Hamburgs  
149 bei der Erreichung seiner Ziele – etwa beim Ausbau der Erneuerbaren Energien – begründet. Allerdings  
150 bleibt die Regelungstiefe hinter vergleichbaren Landesgesetzen zurück (siehe etwa KlimaG BW). Der  
151 Klimabeirat schlägt daher vor, den Referentenentwurf an dieser Stelle nachzubessern oder zumindest  
152 im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Klimaplan eine konkrete Nachsteuerung für den Fall einer  
153 Zielverfehlung zu etablieren. Aus Sicht des Klimabeirats ist es erforderlich, eventuelle Lücken der Ziel-  
154 erreichung in Bezug auf einzelne Transformationspfade kenntlich zu machen und entsprechende So-  
155 fortprogramme von den zuständigen Fachbehörden einzufordern. Im Detail sollte außerdem § 6 Abs.  
156 2 S. 2 für den Fall der Zielverfehlung deutlicher die Umsetzung ergänzender Maßnahmen adressieren,  
157 etwa durch eine Formulierung „auf Landesebene zusätzliche Maßnahmen ergreifen“.

158 Die Erste Fortschreibung des Klimaplan aus 2019 enthält einen allgemeinen Hinweis auf ein „Sofort-  
159 programm“, welches bereits dann greifen soll, wenn die Emissionsdaten „darauf hindeuten“, dass ein  
160 Minderungsziel „gefährdet“ ist<sup>1</sup>. Eine derart allgemeine Regelung wäre in Anbetracht der Dringlichkeit,  
161 der verschärften Zielvorgaben und der verbleibenden Zeit bis 2030 (70 %-Reduktion im Vergleich zu  
162 1990) nicht mehr sachgerecht und müsste deshalb im oben genannten Sinne konkretisiert und opera-  
163 tionalisiert werden.

#### 164 **§ 7 - Klimabeirat**

165 Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels sind Querschnittsaufgaben der Hambur-  
166 ger Fachbehörden. Daher wird vorgeschlagen, in Absatz 2 festzulegen, dass die Geschäftsstelle des  
167 Klimabeirats durch „die für Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels federführend  
168 zuständige Behörde“ eingesetzt wird.

---

<sup>1</sup> BUKEA 2019: Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplan, Hamburg, Seite 17; Link: <https://www.hamburg.de/contentblob/13287332/bc25a62e559c42bfaae795775ef1ab4e/data/d-erste-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf> (Abruf: 16.03.2023)

169 **§ 10 - Dekarbonisierungsfahrpläne für Wärmenetze**

170 Die Verschärfung der Dekarbonisierungsziele für die Hamburger Wärmenetze wird als positiv einge-  
171 schätzt. Ggf. sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren der erwartete Entwurf zum Kommunalen  
172 Wärmeplanungsgesetz auf Bundesebene beachtet werden.

173 Für § 10 Abs. 2 empfiehlt der Klimabeirat, unvermeidbare Abwärme bzw. Abwärme aus der Abfallbe-  
174 handlung der erneuerbaren Energie „gleichzustellen“. Die benannte Abwärme ist jeweils keine erneu-  
175 erbare Energie und kann somit nicht als solche „anerkannt“ werden.

176 **§ 15 - Wärmeschutz und Energiebedarf (aufgehoben)**

177 Die Aufhebung dieses Paragraphen ist angesichts der fehlenden Länderöffnungsklausel im Gebäu-  
178 deenergiegesetz (GEG) verständlich. Der Klimabeirat regt an, an dieser Stelle eine Regelung neu zu  
179 etablieren, dass bei Gebäuden mit einer hohen Vorlauftemperatur Maßnahmen in Richtung eines Nie-  
180 dertemperatur-Status („NT-ready“, siehe BEG<sup>2</sup>) ergriffen werden müssen. Hier kommen z. B. Maßnah-  
181 men der Verbesserung der Effizienz von Gebäuden oder der Optimierung der Heizverteilung in Frage,  
182 um die Vorlauftemperatur im Gebäude abzusenken<sup>3</sup>.

183 **§ 16a - Pflicht zur Errichtung von Photovoltaikanlagen auf Stellplatzanlagen**

184 Der Klimabeirat regt an zu prüfen, ob ergänzend bei bestimmten Auslösetatbeständen (z. B. neue As-  
185 phaltdecke, Erweiterung der Stellplätze) eine Nachrüstpflicht für Bestandsparkplätze gesetzlich veran-  
186 ktert werden kann.

187 **§ 17 - Nutzungspflicht von erneuerbaren Energien bei der Wärmeversorgung**

188 In Bezug auf die angekündigte 2. GEG-Novelle stellt sich aus Sicht des Klimabeirats die Frage, ob der  
189 Hamburger Gesetzgeber eine eigenständige Regelung für den Austausch oder den nachträglichen Ein-  
190 bau einer Heizungsanlage erlassen sollte - zumal der aktuelle Vorschlag voraussichtlich ein abweichendes  
191 Geltungsdatum zur Bundesregelung beinhalten würde. Inhaltlich wäre eine solche Regelung sinn-  
192 voll und sollte sie auf Landesebene eingeführt werden, bedarf es auch der zeitnahen Erstellung einer  
193 Rechtsverordnung.

194 **§ 20 - Anforderungen an öffentliche Gebäude**

195 In Hinblick auf Ausgestaltung der Rechtsverordnung für § 20 Abs. 3 regt der Klimabeirat an, ein „Best-  
196 möglich-Prinzip“ aufzunehmen. Werden einzelne Gebäudekomponenten modernisiert, sind diese ge-  
197 gemäß der für das jeweilige Gebäude bestmöglichen technischen Mindestanforderungen zu realisieren.  
198 Einen Orientierungsmaßstab für die bestmögliche Qualität einzelner Komponenten sind die Mindest-  
199 anforderungen der BEG-Einzelmaßnahmenförderung.

200 **§ 23 - CO<sub>2</sub>-neutrale Verwaltung**

201 Aus Sicht des Klimabeirats ist nicht ersichtlich und auch der Begründung zum Referentenentwurf nicht  
202 zu entnehmen, warum die öffentlichen Gebäude hinsichtlich ihres Wärmebedarfs bei der Regelung für

---

<sup>2</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2022: Richtlinie für die Bundesförderung für effiziente Gebäude – Wohngebäude (BEG WG), BAnz AT 30.12.2022 B2, S. 1-19, Link: [https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Redaktion/DE/PDF-Anlagen/BEG/bundesfoerderung-f%C3%BCr-effiziente-gebäude-wohngebäude-20221209.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Redaktion/DE/PDF-Anlagen/BEG/bundesfoerderung-f%C3%BCr-effiziente-gebäude-wohngebäude-20221209.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (Abruf 17.03.2023)

<sup>3</sup> Siehe auch: Ifeu 2021: Energieeffizienz als Türöffner für erneuerbare Energien im Gebäudebereich. Link: [ifeu\\_2021\\_Energieeffizienz\\_als\\_Türöffner\\_für\\_erneuerbare\\_Energien\\_im\\_Gebäudebereich\\_Endbericht.pdf](#) (Abruf 22.03.2023)

203 die CO<sub>2</sub>-neutrale Verwaltung ausgenommen werden. Aufgrund der Vorbildfunktion öffentlicher Ge-  
204 bäude sollte zumindest geregelt werden, dass die Bewirtschaftung öffentlicher Gebäude bis spätestens  
205 2040 CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen sollte.

206 In der Gesetzesbegründung sollte aufgeführt werden, was unter „geeigneten Mechanismen“ für den  
207 Ausgleich im Sinne dieses Paragraphen zu verstehen ist.

## 208 § 25a - Energieplan

209 Der Klimabeirat begrüßt ausdrücklich, dass im Rahmen von „Bebauungsplänen“ und bei „Quartierslö-  
210 sungen“ Energiepläne vorgesehen werden (auch als „Energiefachpläne“ in Bauleitplanverfahren be-  
211 zeichnet). Er regt an, die Regelung zu konkretisieren sowie Kriterien für die Erforderlichkeit der Erstel-  
212 lung von Energieplänen gesetzlich zu regeln oder zumindest in der Gesetzesbegründung auszuführen.  
213 Zur Verbesserung der Regelungsklarheit sollte für die genannten „Quartierslösungen“ dargestellt wer-  
214 den, um welche Art formeller Planungsverfahren oder informeller Strategien und Konzepte es sich  
215 handelt, die um Energiepläne ergänzt werden sollen.

## 216 § 29 - Nachhaltige Mobilität

217 Der Klimabeirat schlägt vor, im Klimaschutzgesetz für die nachhaltige Mobilität eine Zielvorgabe von  
218 80 % Umweltverbund (Wegeanteil) bis 2030 für Hamburg aufzunehmen, um eine verbindliche Ausrich-  
219 tung der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung zu adressieren. Zum Umweltverbund zählen Bahnen  
220 und Busse, Rad- und Fußverkehr. Das stationsgebundene Carsharing eignet sich als ÖPNV-ergänzendes  
221 Verkehrsmittel und ist deshalb ebenfalls ein wichtiger Baustein des Umweltverbundes. Daher sollte §  
222 29 Abs. 1 wie folgt neu gefasst werden:

- 223 1. den Ausbau, die Verbesserung und Optimierung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr  
224 sowie des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel von 80 %  
225 Wegeanteil sowie einer deutlichen Steigerung des Wegstreckenanteils (Personenkilometeran-  
226 teil) im Umweltverbund. Zu diesem zählen neben den genannten Verkehrsarten auch in das  
227 ÖPNV-Angebot integrierte Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing und On-Demand-  
228 Dienste,
- 229 2. die schrittweise Erhöhung des Anteils lokal emissionsfreier Kraftfahrzeuge, hierbei gilt eine  
230 uneingeschränkte Technologieoffenheit,
- 231 3. eine kontinuierliche Verringerung der Gesamtfahrzeugkilometer im motorisierten Individual-  
232 verkehr,
- 233 4. die Minimierung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit  
234 im Rahmen eines funktionsfähigen und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs,
- 235 5. geeignete verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen,
- 236 6. die Gewährleistung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

237 Als Abs. 2 wird folgende Fassung vorgeschlagen:

238 Alle mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Planungen berücksichtigen in besonderer Weise die  
239 Ziele dieses Gesetzes. Beim Bau oder Umbau von öffentlichen Straßen sind die Ziele dieses Gesetzes  
240 zu beachten und zu fördern. Dabei sollen Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawand-  
241 dels eine ihrer Dringlichkeit entsprechende Berücksichtigung finden.

242 Der letzte Satz in der bisherigen Fassung kann mit Verweis auf die neue Nr. 1 in § 29 Abs. 1 entfallen.

## 243 § 30 - Befugnisse der zuständigen Behörden, Betretungsrechte, Datenverarbeitungsbefugnisse

244 Der Klimabeirat empfiehlt, § 30 Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: „... und die vorübergehende Benutzung  
245 von Grundstücken und Räumen *nach vorherige Terminabstimmung* zu gestatten. *Während der vo-*  
246 *rübergehenden Nutzung ist die weitere Nutzbarkeit sicherzustellen.* Wohnungen...“ Die Ergänzungen



247 sollen dazu beitragen, die Regelungen des § 30 sozialverträglicher auszugestalten und die Akzeptanz  
248 des Klimaschutzgesetzes zu verbessern.

### 249 **§ 35 - Förderung von Innovationen im Gebäudebereich**

250 Der Klimabeirat begrüßt ausdrücklich die Innovationsregelung in § 35. Da Klimaschutz und Anpassung  
251 an die Folgen des Klimawandels durch ein hohes Maß an Produkt- und Prozessinnovationen charakte-  
252 risiert sind, stehen formale Regelungen wie das Hamburger Klimaschutzgesetz vor der Herausforde-  
253 rung, verbindliche Zielsetzungen vorzugeben, aber zugleich Flexibilität bei der Zielerreichung zuzulas-  
254 sen. Im Governance- bzw. Steuerungsdiskurs bildet dies der Ansatz der „Parametrischen Steue-  
255 rung“ ab<sup>4</sup>. Dieser setzt auf die Innovationsfähigkeit und Innovationsdynamik der Steuerungsadressaten  
256 und will diese stimulieren, dass zwar der Zielrahmen vorgegeben wird, für die Zielerreichung aber Lö-  
257 sungs- und Technologieoffenheit gewährleistet wird. Mit § 35 sowie dem Hinweis auf Technologieof-  
258 fenheit im Bereich der Mobilität in § 29 enthält der Referentenentwurf Ansatzpunkte, die in diese  
259 Richtung zielen. Aus Sicht des Klimabeirats wäre es darüber hinaus wünschenswert, das Klimaschutz-  
260 gesetz neben dem Gebäudebereich auch in anderen Bereichen für diesen Steuerungsmodus zu öffnen.

261 Die Innovationsklausel korrespondiert mit Empfehlungen des Klimabeirats, Klimaschutz und Anpas-  
262 sung an die Folgen des Klimawandels als Treiber einer nachhaltigen Strukturpolitik zu verstehen und  
263 Hamburg als internationalen Zukunftsstandort nachhaltig-innovativer Technologien, Wirtschafts-, Ar-  
264 beits- und Lebensformen sowie entsprechender Transformationsprozesse zu profilieren<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Cools, M.; Gnest, H.; Fürst, D. 2002: Parametrische Steuerung — ein neuer Steuerungsmodus für die Raumplanung? Raumforschung und Raumordnung 60, 219-23

<sup>5</sup> Klimabeirat Hamburg 2023: Empfehlungen zum Eckpunktepapier für die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplan, Hamburg. Link: [d-klimapolitische-empfehlung-03-2023-data.pdf](https://www.klimabeirat.hamburg.de/d-klimapolitische-empfehlung-03-2023-data.pdf) (klimabeirat.hamburg) (Abruf 23.03.2023)