



## **Stellungnahme zur ersten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes, zur Gesetzesvorlage zur Änderung der Verfassung und zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes**

Seit dem Klimaschutzkonzept 2007-2012 begleitet der Zukunftsrat Hamburg die Hamburger Klimaschutzpolitik – und nimmt mit der nachfolgenden Analyse auch zur aktuellen, sog. ersten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes inkl. Anlagen unter Einschluss der entsprechenden Gesetzesvorlage für das Klimaschutzgesetz Stellung.

### **Zusammenfassung**

Die Fortschreibung des Klimaplanes inkl. der Neufassung des Klimaschutzgesetzes ist nach Auffassung des Zukunftsrates ambitioniert und mutlos zugleich:

- Ambitioniert, weil die Verantwortung auf alle Fachbehörden ausgeweitet und die Zielerreichung regelmäßig überprüft wird. Zudem ist zumindest in den vom Senat prioritär behandelten Themenbereichen ein deutliches Bemühen um die Einführung verbindlicher Regelungen zu erkennen. Dieses Bemühen äußert sich auch in dem Vorhaben, Klimaschutz in der Hamburger Verfassung zu verankern – wenn auch bedauerlicherweise nur in der Präambel.
- Von mangelnder Ambition zeugt, dass der Klimaplan nicht konform ist mit den verbindlichen Vereinbarungen des Pariser Abkommens, denn Hamburg beabsichtigt erst 2050 klimaneutral zu werden. Notwendig wäre den klimawissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge allerdings schon die Erreichung von Klimaneutralität bis 2035. Dies ist mit dem Fokus auf Effizienzstrategien und technischen Lösungen nicht realisierbar, sondern würde den Mut zum Einsatz weitreichender Suffizienz-Ansätze für eine sozial-ökologische Transformation erfordern: Hamburg hat sich angesichts der die Menschheit bedrohenden Krise und des sich für die Einleitung der großen Transformation bald schließenden Zeitfensters endlich am Notwendigen – und nicht an der vorgeblichen Limitierung des politisch Machbaren zu orientieren.
- Mutlos ist der Klimaplan, weil insbesondere der Verkehrssektor, abgesehen von der begrüßenswerten umfassenden Ausweitung des ÖPNV, weitgehend ausgespart wird. Es unterbleibt, den öffentlichen Raum neu zu denken: So werden die vielen neuen Busse wesentlich mehr eigene Busspuren als bisher benötigen, um nicht im Stau zu stehen.
- Zu den folgenden Aspekten sind insgesamt nur wenige Fortschritte zu erkennen: Flughafen, Hafen, Landstrom, Preisstruktur des ÖPNV, Stadtbahn, Verkehrswende, Ausbau der Fahrradinfrastruktur, „Graue“ Energie, Auto-arme bzw. Lebenswerte Stadt und Deckelung

des Straßenneubaus zugunsten der Bestandspflege.

- Das Postulat des Bürgermeisters „Klimaschutz zum Mitmachen“ wird mutmaßlich künftig nur wenig Dynamik entwickeln können, weil die im Klimaplan und in der Gesetzesvorlage vorgesehenen Maßnahmen im Stadtbild bzw. im Alltag kaum sichtbar, fühlbar und erlebbar sind. Klimaschutz bleibt so abstrakt. Es bedürfte vielmehr mehr Teilhabe der Zivilgesellschaft sowie mutiger Leuchtturmprojekte wie z.B. Fahrradbrücken oder weitläufige, innovativ gestaltete Fußgängerzonen, um eine – auch über die Grenzen Hamburgs hinaus strahlende – Aufbruchsstimmung zu begünstigen.

## **Ausführungen**

### **Ausweitung der Klimazuständigkeit auf alle Ressorts**

Der Zukunftsrat begrüßt die Ausweitung der Klimazuständigkeit auf alle Ressorts. Die Fortschreibung des Klimaplanes trägt erstmals der Tatsache Rechnung, dass die immense Herausforderung, vor der die Bürger\*innen und Entscheider\*innen der Freien und Hansestadt Hamburg stehen, nicht allein von der Umweltbehörde als taktgebende Instanz bewältigt werden kann. Konkret werden ein Klimabeirat und ein jährlich erfolgreiches, nunmehr behördenübergreifendes Maßnahmen-Monitoring eingeführt, bei dem Fachbehörden, die ihr Reduktionsziel zu verfehlen drohen, innerhalb von drei Monaten ein Sofortprogramm zur Nachsteuerung zu entwickeln haben.

Mit Bedauern ist allerdings zu konstatieren, dass beim Monitoring auf einvernehmlicher Basis Ausgleich zwischen den Ressorts geschaffen werden können, wenn in einem anderen Bereich Treibhausgase „über Soll“ vermieden wurden. Dies birgt erfahrungsgemäß die Gefahr, dass der Ehrgeiz einzelner Ressorts gedämpft werden könnte – was sich Hamburg angesichts der gewaltigen Zukunftsherausforderungen nicht leisten sollte. Die Einführung eines konkreten Klimavorbehalts wäre einfacher, wirksamer und weitreichender.

### **Einbettung des Klimaschutzes in eine Gesamtstrategie**

Außerdem gewährleistet die Vorgehensweise der ausgeweiteten Verantwortlichkeit und des Monitorings noch keineswegs die Kohärenz der Klimaschutzpolitik mit anderen Nachhaltigkeitsvorhaben. All dies sollte in eine Gesamtstrategie zur Nachhaltigkeit eingebettet und zentral koordiniert werden. Die Beschränkung der Hamburger Politik auf die Klimakrise – so wichtig deren Bewältigung ist – verwundert, hat doch Hamburg im Juni 2017 beschlossen, die sog. SDGs<sup>1</sup> der Agenda 2030 der UN auch für Hamburg umzusetzen. SDG 13 dieser Nachhaltigkeitsagenda beschreibt Maßnahmen zum Klimaschutz. Eine Einbettung des Hamburger Klimaplanes und des Klimaschutzgesetzes<sup>2</sup> in die Hamburger Agenda 2030 bzw. eine entsprechende Erweiterung des Klimaplanes/-gesetzes würde eine Gesamtstrategie zur Nachhaltigkeit

---

<sup>1</sup> Sustainable Development Goals = 17 Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030 der Vereinten Nationen

<sup>2</sup> Im Folgenden vereinfachend als „Klimaplan/-gesetz“ bezeichnet, so es um *alle* mit dem Klimaplan zusammenhängenden Dokumente geht.

ermöglichen und auf einer ungleich grundlegenden Ebene wichtige Weichen für die künftige Entwicklung Hamburgs stellen.

Kritisch anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass prognostizierte Entwicklungen wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung Hamburgs, das Wachstum des Auto- und Flugverkehrs im Klimaplan/-gesetz als unvermeidbar und unabänderbar, gleichsam wie Naturgesetze betrachtet werden. Es sind aber keine Naturgesetze. Selbstverständlich hat der Senat in diesen Belangen einen erheblichen Einfluss, wenn er es will. Die/der Bürger\*in erfährt im Klimaplan/-gesetz nichts darüber, was der Senat als wünschenswerte Entwicklungen für Hamburgs Zukunft ansieht.

### **Verbindlichkeit der Maßnahmen**

Allgemein ist in den für den Senat prioritären Themenbereichen der Fortschreibung ein deutliches Bemühen um die Einführung verbindlicher Regelungen zu erkennen. Gleichwohl sind derzeit noch eine ganze Reihe von u.U. zeitaufwändig zu erstellenden Machbarkeitsstudien und Gutachten z.B. bzgl. des tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzials von vorgesehenen Maßnahmen einzuholen. Auch werden viele geplante Maßnahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt per Verordnung exakt geregelt werden. Herauszustreichen ist, dass der Verweis in §6 der Gesetzesvorlage auf den Klimaplan die dort genannten Regelungen nicht zu Rechtsnormen macht – der Klimaplan hat weder Gesetzeskraft noch ist er eine Rechtsverordnung. Pointiert ausgedrückt: Wie der Klimaplan im Einzelnen aussieht, bleibt an vielen Stellen der Verwaltung überlassen.

Den Klimaschutz bzw. das Bekenntnis zur Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung in der Hamburger Verfassung zu verankern, ist sinnvoll und überfällig. Bedauerlicherweise soll dieser Aspekt jedoch lediglich in der *Präambel* umgesetzt werden. Hier sollte – analog zu GG Art. 20a „Schutz der natürlichen Grundlagen für künftige Generationen“ – angestrebt werden, die Verantwortung für die Lebensgrundlagen künftiger Generationen sowie für die Begrenzung der Erderwärmung verbindlicher als *Artikel* in die Hamburger Verfassung aufzunehmen.

### **Klimaneutralität Hamburgs laut Wissenschaft erforderlich bis 2035**

Grundsätzliches Problem bei dieser ersten Fortschreibung ist, dass sich das Vorhaben an den aus wissenschaftlicher Sicht ungenügenden Klimazielvorgaben orientiert, mit denen die Bundesregierung auf nationaler Ebene plant (2030 = -55% gegenüber 1990, 2050 Klimaneutralität = -95%). Hierzu führen jedoch z.B. Stefan Rahmstorf (2019), das Umweltministerium (vgl. Rahmstorf 2019) und der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung (SRU 2019) in der Dimension übereinstimmend an, dass Deutschland – und damit auch Hamburg – bis 2035 bzw. 2037 klimaneutral zu sein hat, um das Pariser Abkommen von 2015 einzuhalten, mit dem sich die Menschheit verbindlich darauf geeinigt hat, „die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu beschränken und sich anzustrengen, den Temperaturanstieg auf 1,5

Grad Celsius zu begrenzen“. Angesichts neuer Erkenntnisse insistiert der IPCC<sup>3</sup> in seinem Sonderbericht vom Herbst 2018 darauf, die Erderwärmung in Abweichung vom Pariser Abkommen unbedingt auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Bundesrepublik mit Stand 2014 per Saldo etwa 17 Prozent ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Importe generiert, die in die Berechnungen zu Klimazielen nicht eingehen, aber zu den gemessenen veröffentlichten CO<sub>2</sub>-Emissionen von Deutschland hinzukommen<sup>4</sup>. Folglich sind allgemein und auch für Hamburg ungleich mehr Anstrengungen zur Klimaneutralität zu unternehmen, als die Bundesregierung vorgibt. Hamburg sollte sich nicht die Chance entgehen lassen, federführend einen wesentlich progressiveren Weg als die Bundesregierung zu beschreiten und deutschlandweit eine Vorreiterrolle als „Erste Großstadt Deutschlands auf dem Weg zur Klimaneutralität“ zu übernehmen<sup>5</sup>.

Der Klimaplan/-gesetz fokussiert offensichtlich ausschließlich auf die Reduktion von Kohlendioxid. Die weiteren Treibhausgase – insbesondere Methan und Lachgas – die gemäß dem Statistikportal 2016 etwa 3% der Hamburger Treibhausgasemissionen ausmachten und die bekanntermaßen besonders klimaschädigend sind, werden ausgespart. Hinzu kommen noch die gleichfalls nicht eingerechneten sog. prozessbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen, verursacht durch die Herstellung von Zement, Aluminium etc., die weitere 1,1% ausmachen (ebd.). Addiert ergibt das rund 648.000 CO<sub>2</sub>-Äquivalente, die Jahr für Jahr unberücksichtigt bleiben. Es kann nicht angehen, ein Reduktionsziel von 55% bzw. 95% zu definieren und dabei rund 4% unerwähnt zu lassen. Korrekt sind es rechnerisch also derzeit lediglich 51% bzw. 91%.

Es bedarf zudem einer verbindlichen Formulierung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe im §4 der Gesetzesvorlage. Angemessen wäre es, den erforderlichen Reduktionspfad nicht wie vorgesehen mit „soll ... erfolgen“, sondern mit „erfolgt“ zu formulieren. Weiterhin fehlt bislang die Nennung des verbleibenden Hamburger CO<sub>2</sub>-Budgets.

Im gleichen Paragraph wird auf einen „möglichst stetigen Reduktionspfad[]“ abgestellt. Nicht berücksichtigt wird, dass die „Ernte“ von Low Hanging Fruits<sup>6</sup> schnell eine Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz Hamburgs nach sich ziehen würde und umgekehrt es erheblich aufwändiger sein wird, auch die späteren, letzten Maßnahmen zur Klimaneutralität umzusetzen.

Diesen Abschnitt abschließend ist festzuhalten, dass Hamburg mit dem vorgelegten Klimaplan/-gesetz die Chance verpasst, sich angesichts der die Menschheit bedrohenden Krise und des sich bald schließenden Zeitfensters für ein massives Umschwenken endlich am *Notwendigen* und nicht an der *vorgeblichen Limitierung des politisch Machbaren* zu orientieren: Der

---

<sup>3</sup> Intergovernmental Panel on Climate Change = Weltklimarat

<sup>4</sup> laut Ulrich Hoffmann, Klimaexperte bei der UN-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD) in Handelsblatt (2014).

<sup>5</sup> Derweil ruft eine andere deutsche Großstadt, München, Mitte Dezember 2019 den „Klimanotstand“ aus und erklärt bis 2035 klimaneutral sein zu wollen, vgl. Wetzel 2019.

<sup>6</sup> Low Hanging Fruits = Maßnahmen, die relativ leicht umzusetzen sind und dabei von Fall zu Fall sogar besonders wirksam sind. Eine Low Hanging Fruit in Deutschland wäre z.B. die umgehende Abschaltung von einigen Braunkohlekraftwerken.

zweifelloser erforderliche Paradigmenwechsel zu Gunsten einer großen Transformation, der bereits 2011 vom WGBU<sup>7</sup> gefordert wurde, wird hier somit von der Stadt Hamburg nicht eingeleitet.

## **Sozialverträglichkeit**

Sozialverträglichkeit ist ein hohes Gut. Sie besitzt im Klimaplan/-gesetz eine angemessene Priorität. Noch nicht angekommen ist in der Politik und bei den meisten Bürger\*innen, dass letztlich das CO<sub>2</sub>-Budget<sup>8</sup> den Handlungsrahmen setzt, d.h. die planetaren Grenzen markieren die Leitplanken des Möglichen. Die Sozialverträglichkeit der großen Transformation ist mit hoher Chance machbar, wenn jetzt, sofort und umgehend grundlegendere Reformen als mit dem Hamburger Klimaplan/-gesetz vorliegend veranlasst werden. Ohne strikte Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Budgets besteht diese Chance, die Klimakrise sozialverträglich zu gestalten mittelfristig erwartbar und nach menschlichem Ermessen nicht mehr, was definitiv eine künftige Gefährdung des Rechtsstaates und der Demokratie darstellt. Dies ist ein Fakt, den es von Seiten der Politik endlich proaktiv und umfassend zu kommunizieren gilt, um entsprechende Reformen moderierbar zu machen.

## **Rebound-Effekte durch Fokus auf Effizienz und Technologie**

Der Klimaplan verfolgt überwiegend Effizienz-Ansätze und setzt auf technologische Lösungen. Deren Resultate werden jedoch in der Regel durch sog. Rebound-Effekte<sup>9</sup> geschwächt oder aufgehoben. Das bedeutet laut Umweltbundesamt, dass die „erzielten Einsparungen in einer Größenordnung von 10-30 Prozent geringer ausfallen als zuvor erwartet“ (UBA 2016). Dieser Aspekt hat unbedingt in die Bemessung der Einsparungsziele einzugehen.

Rebound-Effekte kommen vor allem zum Tragen, wenn sie nicht unter Berücksichtigung der SDGs mit Konsistenz (Kreislaufwirtschaft) und Suffizienz-Strategien<sup>10</sup> kohärent kombiniert werden. Der Mangel an Kohärenz, der bereits dem Hamburger Umsetzungsplan der Agenda 2030 anhaftet, wird im Klimaplan/-gesetz fortgeschrieben. Dieser einseitige Effizienz-Ansatz hat nunmehr jahrzehntelang sowohl in Hamburg, Deutschland als auch weltweit im Mittelpunkt gestanden und zu keiner nennenswerten Dekarbonisierung geführt. Daher ist es jetzt unerlässlich, das Wachstumsparadigma der herkömmlichen Wirtschaftstheorien kritisch zu hinterfragen und sich ernsthaft mit zum Teil schon lange bestehenden Konzepten einer Postwachstumsökonomie auseinanderzusetzen. Auch in diesem Sinne sollten gemeinwohl-orientierte

---

<sup>7</sup> WGBU = Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen

<sup>8</sup> inkl. der CO<sub>2</sub>-Äquivalente der weiteren Treibhausgase

<sup>9</sup> Vgl. dazu Menzel, Jochen (2019): „Dann kann ich mir ja noch etwas mehr leisten – der Rebound-Effekt“. in: *Zukunftsrat.de*, 19.12.2019, online unter <https://blog.zukunftsrat.de/dann-kann-ich-mir-ja-noch-etwas-mehr-leisten-der-rebound-effekt/> (Abrufdatum 5.1.2020)

<sup>10</sup> Der Begriff „Suffizienz“ meint „die Reduktion von Rohstoff- und Energieverbrauch durch Reduktion von Konsum- oder Komfortansprüchen.“ (Paschotta 2019a)

Unternehmen<sup>11</sup> weitreichend gestärkt werden. Eine umfassende Förderung von Genossenschaftsmodellen u.a. im Bereich des (klimagerechten) Wohnungsbaus bietet weitere Möglichkeiten, eine wirklich nachhaltige Politik in Hamburg voranzutreiben.

Allgemein fällt auf, dass der Schwerpunkt des Klimaplan/-gesetzes auf Anreizen und dem Gedanken, man müsse *mehr* unternehmen, liegt. In den Hintergrund dagegen tritt, dass es tatsächlich eines *Weniger* bedarf, um nachhaltig zu wirtschaften und rechtzeitig die Klimaziele zu erreichen. Maßnahmen für einen Subventionsabbau bzw. *weniger* Wirtschaftsförderung für klima- und umweltschädliche Wirtschaftsaktivitäten sind im Klimaplan/-gesetz bedauerlicherweise nicht enthalten.

## **Bauen und Wohnen**

Der Anreiz bzw. die Forderung, künftig beim Gebäudebau wesentlich mehr auf Holz zu setzen, ist in Relation zum Status Quo innovativ und weiterführend – schon um das in der Bevölkerung weitgehend unbekanntes Thema „graue Energie“<sup>12</sup> zumindest ein Stückweit in den Griff zu bekommen. Doch sollten im Klimaplan/-gesetz die Erfordernisse des nachhaltigen Bauens und Sanierens klarer definiert und stärker berücksichtigt werden: Jetzt gebaute Häuser werden hinsichtlich ihrer Energiebilanz für Jahrzehnte die CO<sub>2</sub>-Emissionen Hamburgs mit prägen.

Der Ansatz, bei Neubauten und Dachsanierungen Photovoltaikanlagen möglichst in Kombination mit Gründächern verpflichtend vorzusehen – unter der im Klimaplan/-gesetz hervorgehobenen Voraussetzung, dass dies „technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar“ (Gesetzesvorlage §16) ist – ist sinnvoll vorbehaltlich der genauen Ausgestaltung der entsprechenden, noch nicht formulierten Verordnung. Hier ist zugunsten der Wirksamkeit unbedingt auf angemessen hohe Schwellen für Ausnahmen zu achten: Für die Bewertung, inwieweit eine entsprechende Photovoltaikanlage „wirtschaftlich vertretbar“ ist, ist es sinnvoll, die hohe Lebensdauer von Häusern und die anzunehmenden *künftigen* gemittelten Kosten für CO<sub>2</sub> über die nächsten 50 bis 100 Jahre in die Abwägung einzubeziehen. Für den Gebäudesektor ist in Anlehnung an die Empfehlung des Umweltbundesamtes ein Minimum von 180 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> anzusetzen (vgl. UBA 2019a).

Die Vorgabe, bei Heizungserneuerungen und -neubauten per „Anschlusszwang“ das Fernwärmenetz zu nutzen, ist zu begrüßen, da man damit große Mengen an Häusern zentral dekarbonisieren kann. Hervorzuheben ist jedoch, dass hier gewährleistet werden sollte, dass proaktive Bürger\*innen nicht daran gehindert werden, besonders energieeffiziente Häuser zu bauen, deren Standard noch höher liegt als der der Fernwärme.

---

<sup>11</sup> Gemeinwohlökonomie (GWÖ) bezeichnet alternative, ethische Wirtschaftsmodelle, bei dem sich Unternehmen am Gemeinwohl, an Kooperation und am den Bedürfnissen des Gemeinwesens orientieren und dies in einer jährlichen Gemeinwohl-Bilanz dokumentieren.

<sup>12</sup> „Der Begriff *graue Energie* bezeichnet Energie, die vom Verbraucher nicht direkt eingekauft wird, die jedoch für die Herstellung von Gütern sowie für Transport, Lagerung und Entsorgung benötigt wird.“ (Paschotta 2019b, Hervorhebung des Autors). Im Bausektor ist insbesondere der Energieaufwand bzw. die extrem hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Herstellung von Stahl und Zement/Beton zu nennen.

Generell ist anzumerken, dass die bewusste Einführung bzw. vermehrte Nutzung von Zwischentechnologien, die auf fossile Brennstoffe wie Gas setzen z.B. in Form von neu eingebauten Gasheizungen nicht zielführend ist.

Diesen Abschnitt abschließend ist explizit herauszustellen, dass der bestehende, umfangreiche Fachkräftemangel die vielen anvisierten in irgendeiner Form mit Bau assoziierten Maßnahmen verzögern könnte und daher die angestrebten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele und am Ende sogar die 2050er-Klimaneutralität verhindern könnte. Hier gilt es umgehend nach Lösungen zu suchen und diese zügig sowie mit Nachdruck umzusetzen.

## **Verkehrssektor: Das Leitbild einer Lebenswerten Stadt**

Bei der Analyse des Klimaplan/-gesetzes fällt auf, dass der Verkehrssektor überwiegend im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖPNV vorkommt. Angesichts

- eines bundesweiten CO<sub>2</sub>-Beitrags des Verkehrssektors von 20%, der wiederum zu 95% von Pkw und Lkw verursacht wird (vgl. Zimmer 2019),
- der schon länger und jüngst erneut durch das Oberverwaltungsgericht gerichtlich verfügt zu reduzierenden Luftverschmutzung in Hamburg (vgl. Drieschner 2019),
- des gesundheitlich schädlichen Verkehrslärms und der mangelnden Verkehrssicherheit für alle diejenigen, die das Auto stehen lassen, sowie
- eines zu Stoßzeiten regelmäßig unter großen Druck geratenen Hamburger Straßenverkehrs,

mutet es grotesk an, dass der Verkehrssektor in der Gesetzesvorlage an letzter Stelle verortet, noch dazu äußerst allgemein gefasst ist und lediglich eine knappe halbe Seite einnimmt. Ordnungsrechtliche Ansätze sucht man vergebens.

Der Neu- und Ausbau von U- und S-Bahnlinien wird vornehmlich auf 2030 terminiert – die komplette Fertigstellung der U5 mit ihrer Station am UKE<sup>13</sup> ist laut Medienberichterstattung für 2040 vorgesehen. Die Bürger\*innen von Hamburg benötigen angesichts der gleichermaßen überfüllten Bahnen, Busse und Straßen jedoch zügigere Lösungen, um in Hamburg in angemessener Weise schnell und sicher unterwegs sein zu können. Die vielfach diskutierte, im Klimaplan/-gesetz jedoch nicht erwähnte Stadtbahn wäre z.B. als Pilotprojekt auf möglichen tangentialen Verbindungen vergleichsweise schnell zu realisieren und würde die Hamburger\*innen deutlich entlasten<sup>14</sup>.

Ansätze von Flächengerechtigkeit oder sogar einen Paradigmenwechsel zu weniger Motorisiertem Individualverkehr sind in den Dokumenten ebenfalls nicht anzutreffen. Im Gesamteindruck offenbart sich, dass abseits der *Anreize*, auf den ÖPNV umzusteigen, vom Hamburger Senat bei Pkws von einem fatalen 1:1-Austausch von Verbrennern zu Batterien ausgegangen wird. Dabei bietet das absehbare Ende der fossilen Antriebe einer Stadt wie Hamburg eine

---

<sup>13</sup> Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf

<sup>14</sup> Vgl. BSU 2010: Präsentation „Pressekonferenz zur Einführung einer Niederflurstadtbahn“ in Hamburg. Im Rahmen einer umfassenden Verkehrswende, die eine autoarme Stadt vorzusehen hätte, wäre auch ausreichend Platz für Stadtbahnlinien.

große Gelegenheit, eine klimapolitisch notwendige, effektive und umfassende Verkehrswende in Angriff zu nehmen. Und hier könnte die Hamburger Politik via Stadtgestaltung und Ordnungsrecht steuernd eingreifen.

Diese Unterlassung erscheint auch deshalb unverständlich, weil die vielen im Klimaplan/-gesetz zur Anschaffung vorgesehenen neuen Busse auf der Straße Platz und auf wesentlich mehr Streckenabschnitten als bisher eigene Busspuren benötigen, wenn sie nicht im Stau stehen sollen.

Es wäre konsequent, ehrlich und weiterführend, die Hamburger\*innen auf mittelfristig einzuführende ordnungspolitische Push- und Pull-Maßnahmen<sup>15</sup> vorzubereiten inkl.

- einer an Umweltnormen orientierten Parkraumbewirtschaftung,
- einer Abschaffung reiner P+R-Gebühren<sup>16</sup> zugunsten eines günstigen P+R-HVV-Kombitickets für P+R-Nutzer\*innen sowie
- einer räumlich schrittweise bis Ring 3 auszudehnenden autoarmen Zone z.B. durch eine weitreichende Anlieger-Regelung oder einer (ggf. in Abstimmung mit dem Bund einzuführenden) City-Maut.

Darüber hinaus kann ein mittelfristig anzubietendes bzw. schrittweise einzuführendes 365-Euro-Ticket angekündigt werden, sodass insgesamt Planungssicherheit für diejenigen Bürger\*innen gegeben ist, die sich in den nächsten Jahren überlegen, inwieweit für sie die Anschaffung eines eigenen Pkw noch sinnvoll ist.

Eine progressiv-ambitionierte Klimapolitik vermag Dynamik zu erzeugen in Bereichen, in denen jahrzehntelang bleibender Stillstand herrschte. Eine Hamburg-spezifische Ausrufung der sog. Vision Zero – gemeint ist der Anspruch, dass es künftig keine Verkehrstoten mehr geben soll – stünde einem mehr auf den Verkehrssektor zielenden Klimaplan/-gesetz gut zu Gesicht. Dazu ist zu erwähnen, dass viele Bürger\*innen sich auf den bisherigen oft reichlich schmalen Radfahrstreifen für Fahrradfahrer\*innen nicht ausreichend sicher fühlen und vielfach aus diesem Grund nicht auf das Fahrrad umsteigen. Dieser Aspekt ist bei der Verkehrsplanung bislang nur unzureichend berücksichtigt worden. Gleiches gilt für die (Lebens-)Gefährdung von Fahrradfahrer\*innen durch das sog. „Dooring“<sup>17</sup> durch rechts des Radfahrstreifens parkende Autos. Es empfiehlt sich, in den Niederlanden oder in Städten mit umfassenden Radverkehrskonzepten wie Kopenhagen, Paris und Wien nach Inspiration zu suchen.

Im Sinne einer künftig von eher weniger als mehr Autos befahrenen Stadt fehlt im Klimaplan/-gesetz eine Deckelung des Straßenneubaus. Äußerst sinnvoll wäre es, den Fokus auf die bestehende Infrastruktur („Sanierungsstau“) bzw. deren Umbau von der autogerechten Stadt hin zum Leitbild der Lebenswerten Stadt zu richten.

---

<sup>15</sup> „Während Push-Maßnahmen darauf abzielen, bestimmte Transportmodi relativ unattraktiver zu machen, soll mit Pull-Maßnahmen die relative Anziehungskraft bestimmter Modi erhöht werden.“ (UBA 2019b).

<sup>16</sup> P+R = Park and Ride. Große, gebührenpflichtige Parkplätze, die i.d.R. am Stadtrand unweit von U- und S-Bahnstationen liegen.

<sup>17</sup> „Dooring“: Unmittelbar vor Fahrradfahrer\*innen geöffnete Autotüren verursachen allzu oft schwerste Verletzungen, sind allzu oft tödlich und gehören zu den schwersten Gefährdungen für Fahrradfahrer\*innen.



## Flug- und Schiffsverkehr

Hinsichtlich des Flugverkehrs und des Hafens finden sich nur wenig neue Aspekte. Eine Beschränkung der Wachstums-Ambitionen des Flughafenbetreibers wäre hier sinnvoll: Wenn Hamburg bis allerspätestens 2050 klimaneutral sein soll, hat das auch für seinen Flughafen inkl. des Flugverkehrs zu gelten. Gleiches gilt für den Hafen. Das Thema Landstrom wird auch im neuen Klimaplan/-gesetz zu zaghaft angepackt: Hamburg schafft damit auch weiterhin deutlich zu wenig Ausgleich zwischen den berechtigten Gesundheitsinteressen der Bevölkerung und den (wirtschaftlichen) Belangen der (Kreuz-)Schifffahrt.

Viele der Maßnahmen bezogen auf Schiffs- und Flugverkehr sollen mittels synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels, Biogas, grüner Wasserstoff, synthetisches Kerosin) erreicht werden. Für die Umsetzung der sog. Sektorenkopplung<sup>18</sup> wird extrem viel Strom aus erneuerbaren Energien benötigt werden. Von Seiten des Zukunftsrates erfolgt daher an dieser Stelle der Hinweis, dass die Förderung der gesellschaftlich derzeit umstrittenen Solar- und Windkraftwerke sowie die Forcierung der noch im Versuchsstadium befindlichen Produktion synthetischer Kraftstoffe auch von Hamburg einen sofortigen und enormen politischen Kraftakt abfordern.<sup>19</sup>

## Beteiligung der Zivilgesellschaft und „Klimaschutz zum Mitmachen“

Diese Stellungnahme abschließend ist hervorzuheben, dass die meisten Projekte und Vorhaben, die sich aus dem Klimaplan/-gesetz ergeben, für die Mehrzahl der Hamburger\*innen nur sehr beschränkt sicht- und fühlbar sein und nur in geringem Maße in den Alltag hineinspielen werden. Hamburg möchte jedoch gemäß den Worten des Senats „als positives Vorbild wirken, um die technische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Machbarkeit der Dekarbonisierung unter Beweis zu stellen und um zu verdeutlichen, dass der Nutzen von entschlossenem Handeln die Kosten deutlich überwiegt.“ (Klimaplan, S. 3).

Um tatsächlich Schwung in den vom Ersten Bürgermeister Peter Tschentscher postulierten „Klimaschutz zum Mitmachen“ zu bekommen, ist wesentlich mehr Mut erforderlich. Eine bislang lediglich am Rande geplante Beteiligung der Zivilgesellschaft genügt nicht – benötigen doch die Bürger\*innen Hamburgs Raum und Anlaufpunkte im Sinne des SDG 16<sup>20</sup> zum Treffen, Diskutieren und Visualisieren für die kreative Entwicklung eigener Klimaschutzaktivitäten. Notwendig sind insbesondere auch systematisch umzusetzende Maßnahmen, die direkt und repräsentativ im Stadtbild erleb- und sichtbar sind und nicht Teil von Klimaanpassungsmaßnahmen sind: Hier ist vieles möglich und Fantasie gefragt. Denkbar sind bspw. avancierte Fahrradbrücken, Busspuren, eine Stadtbahn, Umgestaltungen großer Beton-/Asphaltflächen

---

<sup>18</sup> Der Begriff „Sektorenkopplung“ meint, dass mittelfristig erneuerbare Energien nicht nur für den üblichen Stromverbrauch genutzt werden, sondern z.B. via Elektrolyse umgewandelt in synthetische Kraftstoffe z.B. für den Schiffs- und Flugverkehr oder andere besonders energieintensive Industrien zur Verfügung stehen werden. Bei der Umwandlung in synthetische Kraftstoffe ist der Wirkungsgrad recht gering, sodass extrem viele Wind- und Solarkraftwerke benötigt werden, um den Bedarf an Energie zu decken.

<sup>19</sup> LNG (liquefied natural gas) kann als überwiegend aus Übersee bezogenes Frackinggas ausdrücklich keine klima- oder umweltgerechte Lösung sein. Vielmehr sollte sich Hamburg dafür einsetzen, dass Importe fossiler Energieträger einer wirksamen Klimaabgabe unterzogen werden.

<sup>20</sup> In SDG 16 geht es u.a. um Partizipation, d.h. auch um Bürger\*innenbeteiligung und -teilhabe. Dies ist ein Querschnittsziel, womit gemeint ist, dass davon ausgegangen wird, dass ohne SDG 16 andere Ziele nicht oder nur unzulänglich erreicht werden können.

zu kleinen Parks oder auch eine Urban-Gardening- bzw. Solawi<sup>21</sup>-Offensive. Weiterhin sind z.B. der Umbau eines unweit des Hauptbahnhofes stehenden Parkhauses zu einem Fahrradparkhaus und die konsequente Ausweitung von künstlerisch gestalteten Fußgängerzonen vorstellbar. Für solche konkreten und positiven Leuchtturmprojekte, die eine Aufbruchsstimmung unter den Bürger\*innen in Hamburg und darüber hinaus begünstigen können, ist im Klimaplan bzw. in der Gesetzesvorlage für das Klimagesetz bislang nichts vorgesehen, dass über kleine Stadtteilstiftungs-Aktionen hinausginge.

Hinsichtlich der kommenden zweiten Fortschreibung des Klimaplanes wäre es hilfreich und lohnenswert, im Unterschied zur hier besprochenen Fortschreibung bereits im Vorfeld umfassend die Expertise mehrerer Gremien und NGOs mit einzubeziehen. Auf diese Weise könnten die Planungen des Senats transparenter gestaltet und gesellschaftlich breiter abgestützt werden. Die Gründung eines Klimabeirats ist zwar begrüßenswert, jedoch reicht es bei so drängenden Zukunftsfragen nicht, ausschließlich Wissenschaftler\*innen zu konsultieren. Der Zukunftsrat unterstützt daher seit langem das Konzept einer Zukunftskommission, die insbesondere Möglichkeiten der systematischen Beteiligung von Bürger\*innen auf allen Ebenen der politischen Entscheidungsfindung ausloten soll. In diesem Sinnzusammenhang ist abschließend zu konstatieren, dass die Formulierung des § 6 Absatz 4 der Gesetzesvorlage, der bei künftigen Fortschreibungen den Einbezug der Öffentlichkeit vorsieht, allzu sehr im Ungefähren verbleibt. Hier sollte dringend und umgehend eine Konkretisierung erfolgen.

## Quellen (Abrufdatum 5.1.2020)

- BSU (2010): „Stadtbahn Hamburg: Pressekonferenz zur Einführung einer Niederflurstadtbahn“. in: *Hamburg.de*, 22.11.2010, online unter <https://www.hamburg.de/content-blob/2639622/954d48321a509e4746b90a608a726652/data/gutachten-stadtbahn-pm-22-11-2010.pdf;jsessionid=269AD18E3DD9CC494A8D4EA3EAAC8242.liveWorker2>
- Drieschner, Frank (2019): „Luftreinhalteplan in Hamburg: Daran führt kein Weg vorbei“. in: *Die Zeit*, 5.12.2019, online unter <https://www.zeit.de/hamburg/2019-12/luftreinhalteplan-hamburg-oberverwaltungsverfahren-stickoxide-fahrverbote>
- Handelsblatt (2014): „Welthandel: Der unterschätzte Klimakiller“. in: *Handelsblatt*, 16.9.2014, online unter <https://www.handelsblatt.com/technik/energie-umwelt/welthandel-der-unterschaetzte-klimakiller/10708300.html?ticket=ST-11803699-o9KNSGoZI9a2N36SZ6Qe-ap5/>
- Menzel, Jochen (2019): „Dann kann ich mir ja noch etwas mehr leisten – der Rebound-Effekt“. [Blogbeitrag]. in: *Zukunftsrat.de*, 19.12.2019, online unter <https://blog.zukunftsrat.de/dann-kann-ich-mir-ja-noch-etwas-mehr-leisten-der-rebound-effekt/>
- Paschotta, Rüdiger (2019a): „Suffizienz“. in: *RP-Energie-Lexikon*, online unter <https://www.energielexikon.info/suffizienz.html>

---

<sup>21</sup> Solawi = Solidarische Landwirtschaft. „In der Solidarischen Landwirtschaft (Solawi) tragen mehrere private Haushalte die Kosten eines landwirtschaftlichen Betriebs, wofür sie im Gegenzug dessen Ernteertrag erhalten.“ (Solawi 2020)

- Paschotta, Rüdiger (2019b): „Graue Energie“. in: *RP-Energie-Lexikon*, online unter [https://www.energie-lexikon.info/graue\\_energie.html](https://www.energie-lexikon.info/graue_energie.html)
- Rahmstorf, Stefan (2019): „Wie viel CO<sub>2</sub> kann Deutschland noch ausstoßen?“. in: *Spektrum.de*, 28.3.2019, online unter <https://scilogs.spektrum.de/klimalounge/wie-viel-co2-kann-deutschland-noch-ausstossen/>
- Solawi (2020): „Was ist Solidarische Landwirtschaft?“. in: *Solidarische Landwirtschaft e.V.*, online unter <https://www.solidarische-landwirtschaft.org/startseite/>
- SRU (2019): „Für die Umsetzung ambitionierter Klimapolitik und Klimaschutzmaßnahmen“. [offener Brief von Claudia Hornberg et al.]. in: *Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung*, 16.9.2019, online unter [https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04\\_Stellungnahmen/2016\\_2020/2019\\_09\\_Brief\\_Klimakabinett.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=7](https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2016_2020/2019_09_Brief_Klimakabinett.pdf?__blob=publicationFile&v=7) [pdf-Download]
- Statistikportal (2016): „Treibhausgasemissionen“. in: *Statistikportal.de*, ohne Datum, online unter <https://www.statistikportal.de/de/ugrdll/ergebnisse/gase/thg>
- UBA (2016): „Hintergrund: Rebound-Effekte. Empirische Ergebnisse und Handlungsstrategien“. in: *Umweltbundesamt.de*, Juni 2016, online unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/rebound-effekte\\_empirische\\_ergebnisse\\_und\\_handlungsstrategien\\_hintergrundpapier.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/rebound-effekte_empirische_ergebnisse_und_handlungsstrategien_hintergrundpapier.pdf)
- UBA (2019a): „Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen“. in: *Umweltbundesamt.de*, 17.1.2019, online unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#textpart-1>
- UBA (2019b): „Wege zum nachhaltigen Stadtverkehr in Entwicklungs- und Schwellenländern“. in: *Umweltbundesamt.de*, 2/2012, S. 12, online unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/419/publikationen/zusammenfassung.pdf>
- Wetzel, Jakob (2019): „Umwelt: Der ‚Klimanotstand‘ – ein weiterer Weckruf“. in: *Süddeutsche Zeitung*, 19.12.2019, online unter <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-klimanotstand-umweltreferentin-1.4730790>
- Zimmer, Wiebke (2019): „Die schwere Last Verkehr“. in: *Mobilitätsatlas. Daten und Fakten für die Verkehrswende*. Hrsg. von der Heinrich-Böll-Stiftung und dem VCD, S. 26, online unter <https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas/> [pdf-Download]