

Stellungnahme zum Gesetzesentwurf

Gesetzesentwurf:	<i>Zweites Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes</i>
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hamburg</i>
Datum der Stellungnahme:	24.03.23
Sonstiges	

§ 1 Klimaschutz und Klimaanpassung als Querschnittsaufgaben

Wir begrüßen ausdrücklich die namentliche Erwähnung der Klimaanpassung als Querschnittsaufgabe.

§ 4 (1) Hamburger Klimaschutzziele

„Ausgehend vom Basisjahr 1990 und unter Bezugnahme auf die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen in Anlehnung an die Verursacherbilanz der Freien und Hansestadt Hamburg soll das Erreichen eines möglichst stetigen Reduktionspfads wie folgt angestrebt werden: ...“

In § 3 Begriffsbestimmungen wird ergänzend dazu auf die amtliche Methodik zur Verursacherbilanz des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein für die Freie und Hansestadt Hamburg verwiesen.

Bilanzierung

Die als Hamburger Verursacherbilanz durchgeführte Bilanzierung hat mehrere Nachteile. Es wird nur CO₂ als Indikator genutzt, während die anderen Treibhausgase (THG) wie Methan, Lachgas usw. unbeachtet bleiben. Begründet wird diese Einschränkung mit dem angeblich sehr geringen Anteil der Landwirtschaft (siehe Begründungsteil zu Nummer 6). Wenn im Laufe der Zeit die CO₂-Emissionen deutlich reduziert werden, verändert sich gleichzeitig die prozentuale Aufteilung der Treibhausgase. 2045 werden die nicht-energiebedingten Emissionen deutlich überwiegen.

Hier schlagen wir eine Erweiterung um die anderen Treibhausgase vor.

Durch die Art der Bilanzierung bleiben folgende Aspekte bei der Planung und dem Controlling unbeachtet:

- Grün-, Wald- und landwirtschaftlich genutzte Flächen,
- Moore,
- Graue Energie (indirekter Energiebedarf von z.B. beim Bauen verwendeter Produkte).

Wir schlagen eine ausdrückliche Berücksichtigung dieser Aspekte insbesondere beim Klimaplan (§ 6) und den Regelungen für Gebäude im Abschnitt 3 und 4 vor.

Durch einen Klimacheck (siehe unten) könnte der Schutz von Grün-, Wald- und landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Mooren ebenfalls gefördert werden.

§4 (3) Hamburger Klimaschutzziele

„Sektorziele für die Kohlendioxidemissionen aus den Bereichen private Haushalte, Gewerbe/Handel/Dienstleistung, Industrie und Verkehr und Zwischenziele für die Jahre 2035 und 2040 ergeben sich aus dem Hamburger Klimaplan; sie unterliegen im Rahmen seiner Fortschreibung einer regelmäßigen Anpassung“

Die Zielvorgaben in 5-Jahresschritten sind zu lang. So kann der Senat nicht rechtzeitig gegensteuern, wenn ein Ziel nicht erreicht werden sollte.

§ 4 (4) Hamburger Klimaschutzziele

„Der Senat überprüft die Zielerreichung nach den Absätzen 1 bis 3 und § 6 unter Einbindung des Klimabeirates.“

Auch, wenn die neuen Klimaziele deutlich ambitionierter sind als die bisherigen, reichen sie bei weitem nicht aus, um einen gerechten Hamburger Beitrag zur Erfüllung der Ziele des Pariser Klimaabkommens zu leisten. Deshalb ist nicht nur eine Kontrolle der Ziele im Laufe der Zeit notwendig, sondern auch die Überprüfung, ob weitere Ziele notwendig sind.

Dafür spricht die Einschätzung des Gutachtens *Entwicklung von Szenarien zum Erreichen der neuen Klimaschutzziele* von Prognos, Öko-Institut e.V. und Hamburg Institut. Im Teil *CO₂-Budget* heißt es „Der Minderungspfad aus Szenario B geht bis 2045 mit Gesamtemissionen in Höhe von rund 145 Mio. t CO₂ einher. Dieses Emissionsvolumen ist rund 40% höher als das CO₂-Budget, das sich aus dem am wenigsten ambitionierten Parameterset (1,7°, 83%) ergibt.“ (<https://www.hamburg.de/contentblob/16782040/d686dfa5ecb953e0d5c56158743051a9/data/d-szenarien-co2budget.pdf>)

Wir schlagen deshalb folgende Formulierung dieses Absatzes vor:

„Der Senat überprüft die Zielerreichung nach den Absätzen 1 bis 3 und § 6 unter Einbindung des Klimabeirates sowie die Notwendigkeit weiterer Ziele.“

§ 6 (2) Hamburger Klimaplan

„Der Senat berichtet der Bürgerschaft alle zwei Jahre über den Stand der Zielerreichung und der Umsetzung der Maßnahmen des Hamburger Klimaplans (Zwischenbericht). Wird im Rahmen des Zwischenberichts festgestellt, dass die klimapolitischen Ziele verfehlt werden, soll sich der Senat ausgehend von einer Analyse der Gründe für die erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen auf Bundesebene einsetzen und, soweit möglich, auf Landesebene zusätzliche Maßnahmen entwickeln.“

Hier schlagen wir eine Erweiterung des vorliegenden Textes vor: der Berichtszeitraum von zwei Jahren ist bei weitem zu lang und muss auf ein jährliches Intervall erhöht werden.

Hinzu kommt, dass die Daten zu CO₂-Emissionen aktuell sein müssen und ebenfalls jährlich zu erheben sind. Ein Ausgleich der Emissionen kann nicht über Zertifikate erfolgen, die Emissionen sind tatsächlich einzusparen.

Werden Zielverfehlungen festgestellt so muss der Senat zunächst auf Landesebene für zusätzliche Maßnahmen Sorge tragen und erst im zweiten Schritt auf der Bundesebene für weitere Maßnahmen dort einsetzen.

Die Aufgabe des Zwischenberichts kann nur dann erfüllt werden, wenn die zugrunde liegenden Daten aktuell sind. Die bisherigen Zwischenberichte beziehen sich auf einen mehr als über zwei Jahr zurückliegenden Zeitraum, d.h. ein Zwischenbericht im Jahre 2023 macht Aussagen über den Zustand von 2020. **Dieses Problem muss dringend gelöst werden.** Es braucht daher eine jährliche Überprüfung, ob die jeweiligen Ziele erreicht wurden.

§ 10 Dekarbonisierungsfahrpläne für Wärmenetze

In Absatz 1 ist festgelegt, dass die über Wärmenetze genutzte Wärme ab dem 1. Juni 2024 zu mindestens 50 v.H. aus erneuerbaren Energien stammen muss.

Der Begriff „Erneuerbare Energie“ wird im Klimaschutzgesetz nicht definiert. In § 3 Begriffsbestimmungen wird auf das Gebäudeenergiegesetz verwiesen. Im Gebäudeenergiegesetz erfolgt eine Aufzählung, die u.a. Umweltwärme, Geothermie, Solarthermie, Wärme aus Biomasse (siehe § 3 (2) GEG) erwähnt. Zur Biomasse gehören u.a. Altholz bestimmter Kategorie, Biomethan, Deponie- und Klärgas, Klärschlamm sowie biologisch abbaubare Anteile von Abfällen aus Haushalten und Industrie.

Wärme aus Biomasse wird fast ausschließlich durch Verbrennen gewonnen, bei dem CO₂ freigesetzt wird. Zwar kann man diese Freisetzung von CO₂ mit den in der Biomasse vorher gebundenen CO₂ gegenrechnen. Das ist trotzdem etwas Anderes als eine echte Reduzierung der CO₂-Emissionen. Insbesondere bei Holz ist dies eine Rechnung, die frühestens nach einigen Jahrzehnten aufgeht. Das ist problematisch, weil Bäume als Faktor für die Klimaanpassung eine außerordentliche Rolle spielen. Deshalb gibt es mittlerweile auch auf EU-Ebene Diskussionen über die Zuordnung von Holz zu den Erneuerbaren Energien. Gleichzeitig ist unter Berücksichtigung von Umweltaspekten ein Verbrennungsvorgang mit weiteren Emissionen verbunden (NO_x, Stäube, ...).

Darüber hinaus wird in Absatz 2 die unvermeidbare Abwärme aus gewerblichen oder industriellen Prozessen sowie die Abwärme aus thermischen Abfallbehandlungs- und -beseitigungsanlagen, die der Entsorgungssicherheit dienen, als erneuerbare Energie anerkannt. Diese Regelung ist in zweierlei Hinsicht problematisch. Der Begriff „unvermeidbare Wärme“ ist nicht definiert. Gleichzeitig werden zu den CO₂-Emissionen, die bei den die Abwärme erzeugenden Prozessen entstehen, keine Aussagen gemacht. Dabei unterliegen die Emissionen von Abfallverbrennungsanlagen ab dem 1. Januar 2024 auch der CO₂-Bepreisung.

Da eine detailliertere Festlegung von Anteilen beispielsweise nach Art der Biomasse auch negative Folgen im Einzelfall haben kann, schlagen wir folgende ergänzende Formulierung für den Absatz 1 vor:

Im Dekarbonisierungsfahrplan wird eine schrittweise Reduzierung des Einsatzes von Biomasse und der Nutzung von Abwärme, bei deren Entstehung CO₂ freigesetzt wird, festgeschrieben.

Darüber hinaus schlagen wir vor, dass die Nutzung von Abwärme nach Absatz 2 auf eine schrittweise Reduktion und auf einen Einsatz unvermeidbarer Abwärme eingeschränkt wird.

Wenn bei einem Wärmenetz die Wärme auch durch Einsatz von Biomasse oder Nutzung von Abwärme erzeugt wird, sollte der Anteil für kommunale Wärmenetze auf jeden Fall unterhalb von 15 v.H. liegen und konsequent schrittweise reduziert werden mit verbindlichen

Reduktionsschritten bis hin zu Treibhausgasneutralität 2035, wie es mehrere Studien für klimaneutrale Wärmeversorgung deutscher Großstädte aufzeigen.

§16 Verpflichtung zum Errichten und zur Nutzung von Solargründächern

... „Die Pflicht nach Satz 1 gilt auch bei vollständiger Erneuerung der Dachhaut eines Gebäudes, die nach dem 1. Januar 2024 begonnen wird.“ ...

Wir begrüßen die Festsetzungen des geplanten §16 zur Verpflichtung zum Errichten und zur Nutzung von Solargründächern, insbesondere auch die Ausweitung der Verpflichtung bei umfassenden Dachsanierungen. Dadurch ergeben sich sowohl für die Energiewende als auch für Klimaanpassung und Biodiversität erhebliche Vorteile, die aufgrund des Bestandschutzes andernfalls nicht genutzt werden könnten. Die flächendeckende dezentrale Gewinnung von Energie aus erneuerbaren Quellen ist wichtig für eine langfristig resiliente Stadtentwicklung und Energieversorgung.

§ 17 (1) Nutzungspflicht von erneuerbaren Energien bei der Wärmeversorgung

„Beim Austausch oder dem nachträglichen Einbau einer Heizungsanlage ab dem 1. Januar 2027 sind die Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Gebäude, die vor dem 1. Januar 2009 errichtet wurden, verpflichtet, mindestens 65 v.H. des jährlichen Wärmeenergiebedarfs durch erneuerbare Energien zu decken.“

Wir begrüßen die Pflicht zur Nutzung von erneuerbarer Energie bei neuen Heizungen.

Die Pflicht nach Absatz 1 bedeutet für Mieter*innen eine nicht immer tragbare finanzielle Belastung, weil die Kosten der Maßnahme auf die Mieter*innen umgelegt werden können. Die vorhandenen Begrenzungen der Umlage sind unzureichend.

Die Belastungen für die Mieter*innen sollten nicht zu einer erhöhten Warmmiete führen. Dies sollte ggf. auch durch Förderprogramme aus Landesmitteln sichergestellt werden.

§ 22 Klimafreundliche Baustoffe bei öffentlichen Gebäuden

Wir begrüßen diese Regelungen.

§22 (3) Klimafreundliche Baustoffe

„... beim Einsatz von Beton zu prüfen, ob der höchstmögliche Anteil an rezyklierte Gesteinskörnung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik verwendet werden kann, ...“

Der Einsatz von möglichst klimafreundlichen Baustoffen und Betonmischungen etc. kann nicht nur im Rahmen vom Gebäudebau, sondern muss auch auf Infrastruktur-Bauvorhaben ausgedehnt werden.

§ 25 Wärme- und Kälteplanung

Wir begrüßen ausdrücklich die Erweiterung der planerischen Grundlage um das Wärmekataster gemäß § 26. In diesem Zusammenhang sind auch die Anpassungen beim Wärmekataster positiv zu vermerken, insbesondere die alle vier Jahre erfolgende Aktualisierung des Katasters.

§ 25a Energieplan

„(1) Im Bebauungsplanverfahren ist zu prüfen, ob ein Energieplan erforderlich ist. Ist ein Energieplan nach Satz 1 erforderlich, ist er zu erstellen.

(2) Unabhängig von Bebauungsplanverfahren ist die Erstellung von Energieplänen auch im Rahmen der Entwicklung von Quartierslösungen zu prüfen.“

Die Energiepläne sind nach § 25 eine der beiden entscheidenden Grundlagen für die Wärme- und Kälteplanung. Es bleibt offen, nach welchen Kriterien die Prüfung erfolgen soll. Deshalb sollen Energiepläne generell erstellt werden.

In der am 1.2.2023 beschlossenen Novelle des Baden-Württembergischen Klimaschutzgesetzes finden sich bezüglich der Energie- und Wärmewende deutlich weitgehendere und konkretere Vorgaben (https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP17/Drucksachen/4000/17_4015_D.pdf). Hamburg sollte hier nicht hinter anderen Bundesländern zurückfallen und ebenfalls entsprechende Festsetzungen treffen. So beinhaltet bspw. §18 des eben genannten Gesetzes eine Pflicht der Kommunen zur jährlichen Erfassung ihrer Energieverbräuche in einer elektronischen Datenbank und § 27 Absatz 3 verpflichtet alle großen Kommunen des Landes zur Erstellung eines kommunalen Wärmeplans bis zum 31.12.2023.

Wir schlagen deshalb folgende Formulierung vor: „Im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen der Entwicklung von Quartierslösungen wird ein Energieplan erstellt.“

§29 Nachhaltige Mobilität

(1) Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg ist es, eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität im Sinne von § 4 Absatz 3 zu erreichen, insbesondere durch:

1. den Ausbau, die Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs

Auch der Ausbau des ÖPNV liegt aufgrund seiner besonderen Bedeutung für die Erreichung der in § 2 Absatz 2 genannten Ziele im überragenden öffentlichen Interesse und dient unbedingt der öffentlichen Sicherheit.

§29 (2) Nachhaltige Mobilität

„Alle mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Planungen berücksichtigen in besonderer Weise die Ziele dieses Gesetzes. Beim Bau oder Umbau von öffentlichen Straßen sind die Ziele dieses Gesetzes zu beachten und zu fördern. Es wird darauf hingewirkt, dass diese den Erfordernissen eines attraktiven und sicheren Fahrrad- und Fußgängerverkehrs entsprechen und ausreichend Raum für öffentliche Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben geschaffen wird.“

Wir unterstreichen ausdrücklich die Aussage dieses Abschnitts. Das bedeutet, dass alle Infrastrukturplanungen jeweils auf ihre Klimabilanz hin überprüft werden müssen. Konkret bedeutet das, dass solche Projekte wie die Erweiterung der A1 oder der Neubau der A26 Ost nicht umgesetzt werden können.

§29a Emissionsfreie Personenbeförderung

„Nach dem 31. Dezember 2024 darf eine Genehmigung für ein Kraftfahrzeug, das von dem Unternehmen erstmals im Taxen-, Mietwagen- oder gebündelten Bedarfsverkehr eingesetzt werden soll, nicht erteilt werden, wenn es ganz oder teilweise mit fossilen Brennstoffen angetrieben wird. Die Genehmigungsbehörde kann im Mietwagenverkehr im Einzelfall Ausnahmen insbesondere für Oldtimer im Sinne des § 2 Nummer 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), zuletzt geändert am 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986, 1010), in der jeweils geltenden Fassung und Fahrzeuge mit Sonderaufbauten zulassen.“

Es fehlt zum einen das Ausstiegszenario für die dann noch eingesetzten Verbrenner-Fahrzeuge. Bis wann müssen diese stillgelegt werden? Dafür muss ein konkretes Datum definiert werden. Gleichmaßen müssen hier die Fuhrparke der Behörden mitberücksichtigt werden.

Fehlend für den Bereich Verkehr

Wir wollen noch auf nachfolgende **ungenannte Aspekte im vorliegenden Entwurf** hinweisen.

Zukunftsfähige Mobilität im Stadtverkehr

Zu einer zukunftsfähigen Mobilität im Stadtverkehr gehört die Einrichtung von Nullemissionszonen (z.B. Quartiere, Orte mit Nutzungsrecht für klimaneutrale Pkw oder Nutzfahrzeuge)

- Die Parkraumpolitik mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen und der Reduzierung von Parkraum sowie die Einführung kostendeckender Parkgebühren sind weitere Aspekte, die **nicht** aufgeführt sind.
- Bei jedem Straßenbau muss als Teil der Planungsphase eine komplette Klimabilanzierung durchgeführt werden, die alle Emissionsquellen berücksichtigt
- Bei jedem Straßen oder Schienen-Bauprojekt muss das Stadtgrün mitgeplant und gefälltte Bäume in mindestens gleicher Anzahl und im gleichen Gebiet nachgepflanzt werden
- Ausgleichsmaßnahmen, die aus dem Bau von Verkehrsinfrastruktur resultieren, sind wo immer möglich auf Hamburger Stadtgebiet umzusetzen
- Gesetzlich festgeschriebene Entwicklungsziele für den Modal Split
- Lieferverkehr: Analog zur E-Antrieben bei der Personenbeförderung ist ein Ausstiegsdatum für Verbrenner im Lieferverkehr innerhalb des Stadtverkehrs zu definieren.
Dafür sind weitere Logistik-Hubs zu schaffen, von denen aus Waren mit E-Fahrzeugen oder -Bikes ausgeliefert werden können
- Das Prinzip „Erhalt vor Neubau für Straßen“ ist auch in Hamburg zu beachten
- Im ÖPNV sind Mindestbedienstandards (5 Minuten Takt) umzusetzen

- Sharing-Angebote und Mobility Hubs sind flächendeckend im gesamten Stadtgebiet notwendig.

Nachhaltige Ausrichtung des Flugverkehrs

Hamburg gehört mit seinem Flughafen in Fuhlsbüttel und dem Industriestandort in Finkenwerder in Deutschland zum fünfgrößtem Luftverkehrsstandort. Der Luftverkehr gehört zu den wachstumsstarken Sektoren. Nach dem durch die COVID-19-Pandemie bedingten starken Rückgang der Verkehrsleistung gehen Marktprognosen für die Zeit ab 2024 wieder von einem jährlichen Wachstum des globalen Luftverkehrs von vier bis fünf Prozent in den kommenden zwei Jahrzehnten aus.

Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und das Klima bestehen fort. Der Luftverkehr trägt durch den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) und weiteren Emissionen zur Erwärmung der Erdatmosphäre bei, der Ausstoß von Luftschadstoffen beeinträchtigt die Luftqualität und es entstehen Belastungen für die Bevölkerung durch Fluglärm.

Dabei belastet der Luftverkehr das Klima nicht nur durch CO₂-Emissionen. Wasserdampf, Stickoxide und Rußpartikeln haben als "nicht-CO₂-Effekte" einen erheblichen Anteil an der Gesamtklimawirkung des Luftverkehrs. Insbesondere die Veränderung der natürlichen Wolkenbildung ist bei diesen Effekten von großer Bedeutung. Diese Gesamtklimawirkung des Flugverkehrs wird häufig durch die Anwendung eines Multiplikators ausgedrückt. Allgemein anerkannt ist dabei der Faktor 3.

Der hohe Schwefelgehalt von Kerosin führt bei der Verbrennung zu massiven Problemen, es kommt zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Schädigungen. So führt dies auch zu einer hohen Konzentration von gesundheitsschädlichem Ultrafeinstaub. Außerdem trägt der hohe Schwefelgehalt zu enormen Schäden von Natur und Umwelt bei. Durch eine deutliche Reduzierung des Schwefelgehaltes von Kerosin ließen sich auch die Kondensstreifen in großem Maße reduzieren, die den Treibhauseffekt weiter anheizen. Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht bekanntlich eine Reduzierung des Schwefelgehalts von Kerosin vor.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist direkt und indirekt verschachtelt in Summe mit 51 Prozent am Hamburger Flughafen beteiligt und stellt mit Staatsrat Andreas Rieckhof von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) den Vorsitz des Aufsichtsrats. Damit hat die Stadt maßgeblichen Einfluss auf die Unternehmensziele und -ausrichtung.

Der von Hamburg ausgehende Flugverkehr hat sich im Zeitraum zwischen 1990 bis 2014 um 14 Prozent erhöht. Und allein im Vor-Corona-Jahr 2019 stand der Hamburger Flughafen global verantwortlich für mehr als zwei Millionen Tonnen CO₂, einschließlich der Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs.

Nach Recherchen des NDR ist in den Monaten April bis August 2019 jeder dritte Flug ab Hamburg ein Inlandsflug. Jeder vierte Flug überbrückt sogar nur eine Entfernung von maximal 500 Kilometer. Der BUND hat für das Jahr 2018 über 23.000 Flüge von und nach Hamburg-Fuhlsbüttel ermittelt, die ohne Zeit- und Komfortverlust sofort auf die Schiene verlagert werden können. Köln und Düsseldorf, Frankfurt oder Nürnberg sind Flugziele, die innerhalb von vier Stunden mit dem ICE erreicht werden können.

Der Flugverkehr mit dem tragenden Teilaspekt Reisen als Konsummuster geht mit seiner Wirkung weit über die CO₂-Emissionen des reinen Flughafenbetriebs hinaus. So verantwortet ein ausschließlich wachstumsorientierter Flughafenbetrieb unter Missachtung

von Nachhaltigkeitszielen auch lokale und regionale CO₂-Emissionen, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb und Flugbetrieb zu erkennen sind.

Die gängige Klimaschutz-Forderung, auf Flüge zu verzichten und diese durch Bahnfahrten zu ersetzen, fehlt als Aspekt im vorliegenden Entwurf.

Als Teil einer nachhaltigen Mobilität im Sinne des § 29 muss die Zielbestimmung in Absatz 1 auch den Flugverkehr am Hamburger Flughafen umfassen. Die in § 20 für Gebäude beschriebene Vorbildfunktion der öffentlichen Hand muss umfassend für das Klimaschutzgesetz in Gänze gelten und eine Hinwirkungsklausel darf sich nicht nur auf § 20 allein beschränken.

Insoweit ist der § 29 Abs. 1 um zwei Punkte zu ergänzen und als Nummer 2 und 3 einzufügen und die weitere Nummerierung ist fortlaufend bis 7 zu ändern:

- 2. den schrittweisen Abbau von Kurzstreckenflügen mit einer Distanz von bis zu 500 Kilometer, insbesondere innerdeutsche Verbindungen, durch eine wirkungsvolle Gestaltung der Flughafenentgelte sowie ein vollständiger Verzicht auf Werbung für Flugreisen durch den Hamburger Flughafen**
- 3. den Einsatz entschwefelten Kerosins mit einem Schwefelgehalt von maximal 10 ppm am Hamburger Flughafen**

Fehlend für natürlichen Klimaschutz

Es fehlen Aussagen zum biologischen Klimaschutz sowie Zielvorgaben zur Begrenzung der Flächenversiegelung. Unversiegelte Böden leisten einen wichtigen Beitrag sowohl zum Klimaschutz als auch zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Sie sind daher insbesondere in einer wachsenden Stadt wie Hamburg von enormer Bedeutung und bedürfen einer expliziten Unterschutzstellung. Schleswig-Holstein hat den Wert von Böden, Mooren, Wäldern und Gewässern erkannt und diese in sein Gesetz zur Energiewende und zum Klimaschutz von 2017 aufgenommen:

§ 14 Erhalt und Aufbau von Humus im Boden und biologischer Klimaschutz

(1) Humus ist als natürlicher Kohlenstoffspeicher der terrestrischen Ökosysteme zu erhalten (Speicherfunktion) und sein Aufbau im Boden zu fördern (Senkenfunktion). In den Energiewende- und Klimaschutzberichten nach § 5 Absatz 2 soll die Landesregierung mindestens einmal je Legislaturperiode über die von ihr umgesetzten und geplanten Maßnahmen zum Aufbau und Erhalt von Humus im Boden berichten.

(2) Böden, Mooren, Wäldern, pflanzlichem Aufwuchs (z.B. Dauergrünland) und Gewässern kommt unter anderem für den biologischen Klimaschutz eine herausragende Bedeutung zu. Moore haben eine ausgleichende Wirkung auf den Landschaftswasserhaushalt, können als Kohlenstoffspeicher dienen und sind deshalb von besonderer Bedeutung. Als Grundlage für einen weitreichenden Schutz und zur Renaturierung der Moore in Schleswig-Holstein werden die Aktivitäten in einem Programm zum Schutz der Moore gebündelt. In den Energiewende- und Klimaschutzberichten nach § 5 Absatz 2 soll die Landesregierung mindestens einmal je Legislaturperiode über die von ihr umgesetzten und geplanten Maßnahmen zum Schutz der Moore und der weiteren Maßnahmen zum biologischen Klimaschutz berichten.

In Analogie zu den Minderungszielen von Treibhausgasemissionen sollten auch für den Flächenverbrauch in Hamburg Zielwerte festgesetzt werden, deren Einhaltung durch ein regelmäßiges Monitoring sichergestellt wird. Damit würde Hamburg auch der „EU-soil strategy“ und dem in Arbeit befindlichen europäischen "Soil Health Law" Rechnung tragen, welche auf einen Netto-Null-Flächenverbrauch bis spätestens 2050 zielen. Wie wichtig in diesem Zusammenhang lokale Festsetzungen sind, hat bereits die EU-Gesetzgebung zur Luftreinhaltung gezeigt.

Fehlt: Klagemöglichkeit

Bei der Verletzung von Regelungen in diesem Gesetz sollte Bürger*innen und Umweltverbänden die Möglichkeit zur Einreichung einer Klage ermöglicht werden.

Fehlt: Klimacheck

In dem von Prognos, Öko-Institut e.V. und Hamburg Institut im Auftrag der BUKEA erstellten Gutachten *Entwicklung von Szenarien zum Erreichen der neuen Klimaschutzziele plädieren* die Autor*innen im Teil *Klimavorbehalt und Klimacheck* für eine Einführung eines Klimachecks bzw. Klimavorbehalts (siehe <https://www.hamburg.de/contentblob/16782042/ae7a2fa4b39c9655ca1f38381c68983a/data/d-szenarien-klimavorbehaltklimacheck.pdf>).

Wir schließen uns dem Vorschlag der Gutachter*innen ausdrücklich an: Auch aus unserer Sicht sollte Hamburg einen Klimacheck einführen. Ein Vorschlag für die genaue Ausgestaltung findet sich in dem genannten Gutachten.

Probleme bei der Einstufung von Energieträgern als „Erneuerbare Energie“

An unterschiedlichen Stellen im Entwurf wird der Begriff „Erneuerbare Energie“ verwendet. § 3 Begriffsbestimmungen enthält nur einen Verweis auf das Gebäudeenergiegesetz. Im Gebäudeenergiegesetz erfolgt eine Aufzählung, die u.a. Umweltwärme, Geothermie, Solarthermie, Wärme aus Biomasse (siehe § 3 (2) GEG) erwähnt. Zur Biomasse gehören u.a. Altholz bestimmter Kategorie, Biomethan, Deponie- und Klärgas, Klärschlamm sowie biologisch abbaubare Anteile von Abfällen aus Haushalten und Industrie.

Die Wärme aus Biomasse wird fast ausschließlich durch Verbrennen gewonnen, bei dem CO₂ freigesetzt wird. Zwar kann man diese Freisetzung von CO₂ mit den in der Biomasse vorher gebundenen CO₂ gegenrechnen. Das ist trotzdem etwas Anderes als eine echte Reduzierung der CO₂-Emissionen. Insbesondere bei Holz ist dies eine Rechnung, die frühestens nach einigen Jahrzehnten aufgeht. Das ist problematisch, weil Bäume als Faktor für die Klimaanpassung eine außerordentliche Rolle spielen. Deshalb gibt es mittlerweile auch auf EU-Ebene Diskussionen über die Zuordnung von Holz zu den Erneuerbaren Energien.

Gleichzeitig ist unter Berücksichtigung von Umweltaspekten ein Verbrennungsvorgang mit weiteren Emissionen verbunden (NO_x, Stäube, ...).

Wir schlagen vor, dass der Einsatz von Biomasse bei der Wärmeversorgung nach den einzelnen Arten entsprechend zeitlich und/oder von der Menge her begrenzt wird und mit verbindlichen Reduktionsschritten hin zur Treibhausgasneutralität versehen wird.

