

Maßnahmenkatalog für ein klimaneutrales Hamburg

**Handlungsvorschläge des Hamburger
Zukunftsentscheids anlässlich der Schätzbilanz 2025**

Hamburger Zukunftsentscheid
Kampstraße 15
20357 Hamburg
E: presse@zukunftsentscheid-hamburg.de
T: +49 173 1745359

<u>Vorwort</u>	4
<u>Energie</u>	5
<u>Wärme und Gebäude</u>	5
<u>Fluss- und Abwasserwärmepumpen</u>	6
<u>Tiefe Geothermie</u>	8
<u>Mieterstrommodelle ausweiten</u>	9
<u>Solarstrategie überarbeiten</u>	10
<u>Solarausbau auf öffentlichen Gebäuden</u>	11
<u>Fernkälte</u>	12
<u>Verbindlicher Ausstiegsplan Gasnetz</u>	13
<u>Einbauverbot für fossile Heizungen durch Bebauungspläne</u>	14
<u>Partnerschaft für Energieverbrauch nach dem Vorbild Kopenhagen</u>	15
<u>Städtisches Leasing von Wärmepumpen</u>	16
<u>Förderung von Sanierung verbunden mit einem Warmmietendeckel</u>	17
<u>Verkehr</u>	18
<u>Fahrrad:</u>	19
<u>Ausbautempo Radwege und Radschnellwege erhöhen</u>	19
<u>Ausbau der Grünen-Welle für Fahrradfahrende:</u>	20
<u>Bauliche Trennung des Radwegs auf Hauptverkehrsstraßen</u>	21
<u>Systematische Erfassung der Fahrradabstellanlage und Ausbau</u>	22
<u>Ausbau des Stadtrad- und Lastenrad-Angebots</u>	23
<u>ÖPNV</u>	24
<u>Straßenbahn</u>	24
<u>Schnellbusspuren in Hamburg</u>	25
<u>Letzte-Meile-Lieferverkehr</u>	26
<u>Weiterentwicklung des Hamburg-Takts zur gesetzlich verbindlichen Mobilitätsgarantie</u>	27
<u>Sozial gestaffelte ÖPNV-Tickets</u>	28
<u>Autos</u>	29
<u>Parkraummanagement</u>	29
<u>Regeltempo 30</u>	30
<u>Null-Emissions-Zonen</u>	31
<u>Carsharing-Offensive</u>	32
<u>Staugebühr prüfen</u>	34
<u>Betriebliches Mobilitätsmanagement</u>	36
<u>Smarte Ladeinfrastruktur</u>	37
<u>Stadtplanung</u>	38
<u>Superblocks</u>	38
<u>Fähren elektrifizieren</u>	39
<u>Sonstiges</u>	40
<u>Kreislaufwirtschaftskonzept</u>	40

Klimaanpassungsstrategien	41
Das Große im Kleinen	43

Vorwort

Mit über 300.000 Ja-Stimmen hat sich unsere Stadt im vergangenen Oktober für ein besseres Klimaschutzgesetz entschieden. Hamburg muss demnach bis 2040 klimaneutral und alle Maßnahmen sozialverträglich gestaltet werden. Schon jetzt, angesichts der fehlenden Reduktion im vergangenen Jahr, zeigt sich anhand der aktuellen Zwischenbilanz, wie wichtig diese neue Transparenz ist.

Und noch etwas ist zu beobachten: Angesichts der klimapolitischen Verfehlungen der Bundesregierung auf Bundesebene droht der Hamburger Senat, sich aus der Verantwortung zu ziehen. Doch die Ursache der mangelnden Emissionsreduktion im vergangenen Jahr liegt nicht allein auf Bundesebene – auch in Hamburg muss nachgebessert werden. Andere Städte, national wie international, und Bundesländer machen vor, wie es geht. Es wird Zeit, dass Hamburg selbst zum Vorbild wird..

Im Folgenden haben wir daher verschiedene Maßnahmen gesammelt, die Hamburg in den kommenden Jahren umsetzen könnte, um die Zwischenziele einzuhalten und den Weg zur Klimaneutralität im Jahr 2040 einzuschlagen. Wir behaupten nicht, dass dies die einzig richtigen Maßnahmen sind, um die Klimaziele einzuhalten. Diese Vorschläge sollen Lücken deutlich machen, Chancen aufzeigen und vor allem deutlich machen, dass Hamburg viel tun kann, um Emissionen einzusparen. Zu diesem Zweck haben wir Best Practices aus anderen deutschen Städten, Bundesländern und europäischen Großstädten, Empfehlungen des Hamburger Klimabeirats¹ sowie Vorschläge des Hamburg-Instituts² zusammengetragen. Darüber hinaus haben wir die Hamburgerinnen und Hamburger in allen Bezirken persönlich und online gefragt, was ihnen in der Klimapolitik fehlt. All diese Maßnahmen haben wir im Folgenden aufbereitet.

Hamburg kann und will mehr sozialverträglichen Klimaschutz! Jetzt gilt es, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen.

1

<https://www.hamburg.de/resource/blob/1098248/d99f6acefbb5e42e3db987da2b3af01f/d-machbarkeitsgutachten-2025-data.pdf>

2

<https://www.hamburg.de/resource/blob/1098248/d99f6acefbb5e42e3db987da2b3af01f/d-machbarkeitsgutachten-2025-data.pdf>

Energie

Wärme und Gebäude

Ungefähr 29 % der Hamburger Emissionen entfallen auf die Fernwärme und auf das Heizen mit Öl und Gas in den Sektoren der privaten Haushalte und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (Stand Verursacherbilanz 2024)³. Um diese zu reduzieren, ist es entscheidend, fossile Heizungen schnellstmöglich durch Fernwärme oder Wärmepumpen zu ersetzen und die Fernwärmeerzeugung klimaneutral zu gestalten. Darüber hinaus helfen Sanierungen und die Nutzung Hamburgs erheblichen Solarpotentials dabei, den Stromverbrauch zu senken, der im Hinblick auf Klimaneutralität allgemein ein Nadelöhr darstellt, und die Emissionen aus dem Stromverbrauch zu verringern, die weitere 30 % der Hamburger Emissionen ausmachen.⁴

3

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/klima/klimaschutz-klimaplan/co2-bilanz-hh-2024-169240>

4

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/klima/klimaschutz-klimaplan/co2-bilanz-hh-2024-169240>

Fluss- und Abwasserwärmepumpen

Der Einsatz von Flusswärmepumpen hat in Deutschland ein theoretisches energetisches Potenzial von 860 bis 900 Terawattstunden pro Jahr, was bis zu 64 % des Gesamtwärmebedarfs Deutschlands entspricht.⁵ Ein positiver Nebeneffekt beim Einsatz von Flusswärmepumpen im Sommer wäre, dass „überschüssige“ Gewässerwärme, die unter anderem durch die Klimakrise entsteht, abgeschöpft werden könnte.

Eine Flusswärmepumpe funktioniert nach demselben Prinzip wie jede andere Wärmepumpe, mit dem Unterschied, dass in diesem Fall ein Gewässer energetisch genutzt wird und nicht die Umgebungsluft oder der Boden. Dabei wird dem Gewässer ein Teil der gespeicherten Wärme entzogen. Im Jahresmittel ist das Verhältnis von eingesetztem Strom zu Wärmeertrag bei der Nutzung von Flusswasser etwas vorteilhafter als bei der Nutzung von Luftwärme.⁶ Darüber hinaus ist die Temperatur des Flusswassers über den Jahresverlauf konstanter als die Lufttemperatur.

Der wirtschaftliche Vorteil der Gewässerwärmenutzung steigt mit der Skalierung der Anlagengröße. Ein Einsatz in Wärmenetzen ist daher besonders vorteilhaft. Dabei können hohe Deckungsgrade erreicht werden. In Ausnahmefällen, die nur wenige Tage im Jahr auftreten, kann bei besonders kalten Gewässertemperaturen je nach gewählter Technologie aufgrund der Gefahr von Vereisung keine weitere Abkühlung des Gewässers erfolgen. Hier sind technische Abhilfemaßnahmen, z. B. das Bereitstellen redundanter Wärmeerzeuger, erforderlich.

Als Positivbeispiel hervorzuheben ist Mannheim, die seit Herbst 2023 eine Flusswärmepumpe betreiben und die Leistung in den kommenden Jahren massiv ausbauen wollen.⁷ International ist die Meerwassernutzung in Värtan Ropsten/Schweden mit einer Leistung von 180 MW (laut Betreiber⁸) oder die 60-MW-Anlage in Esbjerg/Dänemark zu nennen.⁹

Im ersten Schritt würde überprüft werden, welches Potenzial in Hamburg genutzt werden kann, das über die 60-MW-Abwasserwärmepumpe in Dradenau, die geplante 60-MW-Flusswärmepumpe in der Billwerder Bucht und die geplante Flusswärmepumpe in Wedel, deren Machbarkeit noch überprüft wird, hinausgeht. Unter Umständen könnte, sofern der Standort in der Nähe eines potenziellen Wärmenetzgebietes liegt, sogar bestehende

5

https://www.efzn.de/fileadmin/Sites/EFZN/Documents/efzn-Foerderung_2022-23/2024-12-Abschlussbericht-Hydro2HEAT.pdf S.116

6

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/umgebungswaerme-waermepumpen#umgebungswrme>

7

<https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/grosswaermepumpen-als-neue-leittechnologie;>

<https://www.dw.com/de/grossw%C3%A4rmepumpe-nutzt-wasser-aus-dem-rhein-mannheim-fluss-industriew%C3%A4rme-heizen/a-68082499>

⁸ https://www.friotherm.com/wp-content/uploads/2018/01/vaertan_e008_de__12jun08web.pdf

⁹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/waermepumpe-esbjerg-100.html>

Infrastruktur aus der ehemaligen Kraftwerks- oder industriellen Nutzung zur Kühlwasserentnahme genutzt werden.

Tiefe Geothermie

Tiefe Geothermie bezeichnet die Nutzung von Erdwärme aus Tiefen ab etwa 400 Metern, typischerweise zwischen 1.000 und 5.000 Metern. Dabei wird heißes Grundwasser oder Thermalwasser an die Oberfläche gepumpt, dessen Wärme über Wärmetauscher ins Netz eingespeist wird. Das abgekühlte Wasser fließt anschließend zurück in den Untergrund. Da keine Verbrennung stattfindet, entstehen im Betrieb praktisch keine CO₂-Emissionen.¹⁰ Das Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik (IEE) schätzt das technische Potenzial der Tiefen Geothermie für die deutsche Wärmeversorgung als erheblich ein.¹¹

Der Hamburger Untergrund weist im sogenannten Norddeutschen Becken geologisch günstige Bedingungen auf und könnte für die Einspeisung in das städtische Fernwärmenetz große Potentiale bieten.¹² Zwar hat sich Hamburg mit dem Projekt in Wilhelmsburg einen Anfang gewagt, ein Ausbau der Infrastruktur oder eine Zukunftsstrategie ist allerdings nicht öffentlich. Die Fernwärme in Hamburg basiert nach wie vor wesentlich auf fossilen Quellen.

München ist das bekannteste deutsche Positivbeispiel: Die Stadtwerke München betreiben mehrere Geothermieanlagen und verfolgen das Ziel, bis 2040 die gesamte Fernwärme der Stadt klimaneutral zu gestalten. Ein überwiegender Teil der produzierten Wärme soll dabei aus Geothermie kommen.¹³ Bereits heute versorgen die Anlagen hunderttausende Haushalte.¹⁴ Auch Berlin hat eine Geothermie-Roadmap beschlossen.¹⁵ Geologische Erkundungen, eine Machbarkeitsstudie und eine klare Roadmap könnten in Hamburg der nächste Schritt sein.

¹⁰

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/geothermie#oberflaechennahe-geothermie>

¹¹ <https://publica.fraunhofer.de/handle/publica/417639>

¹²

<https://www.hamburger-energiwerke.de/energiwende/energiwende-in-hamburg/ausbau-erneuerbare-energien/geothermie>

¹³ <https://www.swm.de/unternehmen/waermewende>

¹⁴ <https://www.werkstadt-muenchen.de/wiki/fernwaerme-vision-2040/>

¹⁵ <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/waermewende/grundlagen-und-analysen/tiefe-geothermie/>

Mieterstrommodelle ausweiten

Rund 80 % der Hamburger Wohnungen sind Mietwohnungen,¹⁶ deren Mieter bislang kaum die Möglichkeit hatten, direkt von der Energiewende zu profitieren. Mieterstrommodelle ändern das: Sie ermöglichen es Bewohnerinnen und Bewohnern von Mehrfamilienhäusern, den Solarstrom vom eigenen Hausdach zu nutzen, ohne selbst investieren zu müssen. In Hamburg wurden bereits einige Modellprojekte¹⁷ in diese Richtung umgesetzt, die jedoch die Ausnahme darstellen. Die Stadt könnte diese positiven Beispiele zum Anlass nehmen, das Konzept auf die städtischen Wohnungsgeber auszuweiten und darüber hinaus langfristig Anreize für private Vermieter zu schaffen.

In Hamburg wächst die Basis für Mieterstrom bereits: Die Genossenschaft EnergieNetz Hamburg betreibt seit 2015 Anlagen in mehreren Quartieren,¹⁸ Green Planet Energy realisierte 2025 in Bahrenfeld ein Pilotprojekt mit 160 kWp für 107 Wohneinheiten im sozialen Wohnungsbau.¹⁹

Mieterstrom reduziert die CO₂-Emissionen direkt im Quartier, senkt die Stromkosten für einkommensschwache Haushalte und stärkt die lokale Energieunabhängigkeit und könnte somit eine entscheidende Maßnahme sein, um Hamburgs Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen.

¹⁶ <https://www.mieterverein-hamburg.de/mediathek/statistiken/wohnungen-in-hamburg/>

¹⁷

<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/mieter-in-hamburg-ohlsdorf-senken-mit-solarpacht-stromkosten,solarzellen-100.html>

¹⁸ <https://www.energienetz-hamburg.de/aufruf/>

¹⁹

<https://green-planet-energy.de/presse/artikel/sozialer-wohnungsbau-goes-energie-wende-mieterstrom-und-waermepumpen-in-hamburger-pilotprojekt>

Solarstrategie überarbeiten

Hamburg verfügt über ein erhebliches Solarpotenzial, das bislang kaum genutzt wird. Schätzungen zufolge könnten auf Hamburger Dächern und Freiflächen bis zu 9,4 GWp Leistungspotenzial mit einem Ertrag von 7 Terawattstunden (TWh) Solarstrom pro Jahr erzeugt werden.²⁰ Das würde ausreichen, um ca. $\frac{2}{3}$ des städtischen Strombedarfs zu decken.²¹ Der aktuelle Klimaplan setzt das Ausbauziel jedoch lediglich auf 1 – 1,5 GWp bis 2035 und bleibt damit weit hinter dem technisch Möglichen zurück.²²

Um diese Ziele zu erreichen, hat sich Hamburg eine PV-Strategie gegeben. So wurde im Jahr 2023 eine Solardachpflicht für Neubauten und größere Dachsanierungen eingeführt und die IFB fördert PV-Installationen finanziell. Dennoch liegt der Ausbau deutlich hinter dem Potenzial: Anfang 2025 waren lediglich rund 234 MWp installiert²³ – ein vergleichsweise niedriger Wert für eine Großstadt²⁴. Entsprechend würde sich anbieten, die PV-Strategie zu überarbeiten und insbesondere um verbindliche und ambitionierte Ausbauziele und Angebote für Mieterstrommodelle oder Leasing zu ergänzen.

Andere Städte zeigen, dass mehr möglich ist: Berlin hatte Ende 2025 ca. die doppelte Menge im Vergleich mit Hamburg installiert (462 MWp)²⁵ und plant im Rahmen seiner Solaragenda über 4.400 MWp bis 2035²⁶ und Bielefeld hat 2025 doppelt so viele Anlagen pro 100.000 Einwohner installiert wie Hamburg.²⁷ Für eine Stadt wie Hamburg könnte konsequenter Ausbau ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität im Jahr 2040 sein.

²⁰ <https://tore.tuhh.de/entities/publication/a42c605f-3cbd-45ec-9c3a-d2db7cc9b7ce>

²¹ <https://tore.tuhh.de/entities/publication/a42c605f-3cbd-45ec-9c3a-d2db7cc9b7ce>

²²

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/finanzbehoerde/aktuelles/hamburg-beschliesst-photovoltaikstrategie-1106028>

²³

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/finanzbehoerde/aktuelles/hamburg-beschliesst-photovoltaikstrategie-1106028>

²⁴ https://www.enpal.de/photovoltaik?_gl=1*5rccjd*_gcl_au*NDQ2ODAxMTc4LjE3ODI0OTY3MTA.#info

²⁵ <https://www.berlin.de/sen/web/presse/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1617512.php>

²⁶ <https://www.berlin.de/sen/web/presse/pressemitteilungen/2024/pressemitteilung.1452812.php>

²⁷ https://www.enpal.de/photovoltaik?_gl=1*5rccjd*_gcl_au*NDQ2ODAxMTc4LjE3ODI0OTY3MTA.#info

Solarausbau auf öffentlichen Gebäuden

Öffentliche Gebäude wie Schulen, Verwaltungsgebäude, Sporthallen und Kultureinrichtungen sowie die rund 130.000 Wohnungen der SAGA-Unternehmensgruppe bieten zusammen erhebliche Dachflächen für Photovoltaik. Die Installation auf diesen Liegenschaften ist in mehrfacher Hinsicht vorteilhaft: Der erzeugte Strom wird direkt vor Ort verbraucht, wodurch sich die Netzkosten senken. Der verbleibende Überschuss wird ins Netz eingespeist und der öffentliche Sektor reduziert seinen eigenen CO₂-Fußabdruck. Für SAGA-Mieter:innen eröffnet Mieterstrom die Möglichkeit, direkt an der Energiewende zu partizipieren und von günstigem Solarstrom zu profitieren. Gleichzeitig nimmt die Stadt ihre Vorbildfunktion gegenüber privaten Vermieter:innen ernst.

Im Rahmen des Klimaschutzgesetzes hat die Stadt Hamburg beschlossen, öffentliche Gebäude schrittweise mit Photovoltaikanlagen auszurüsten.²⁸ Die Umsetzung schreitet jedoch nur langsam voran: Wie aus Bürgerschaftsanfragen hervorgeht, bleiben viele geeignete Schul- und Verwaltungsdächer ungenutzt.²⁹ Zwar hat die SAGA einzelne Pilotprojekte gestartet, ein flächendeckendes Ausbauprogramm fehlt jedoch bislang.

Hamburg könnte verbindlich festlegen, bis wann alle geeigneten öffentlichen Dächer und SAGA-Gebäude mit PV ausgestattet sein müssen, und dabei einen konkreten Zeitplan, ein Budget sowie eine Zuständigkeit festlegen. Öffentliche Gebäude haben nicht nur eine Vorbildfunktion, sondern würden durch ihren Umfang auch deutlich zum "Hamburger Strommix" beitragen.

²⁸

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/energie/erneuerbare-energien/potovoltai/pv-oeffentliche-daecher-959350>

²⁹

<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Photovoltaik-Ausbau-auf-oeffentlichen-Gebaeuden-in-Hamburg-schleppend,photovoltaik190.html>;
https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/91183/23_00546_hamburgs_oeffentlicher_photovoltai_kausbau_stockt_nur_308_anlagen_auf_oeffentlichen_gebaeuden

Fernkälte

Hamburg könnte Gebäude mithilfe der natürlichen Kälte des Elbwassers und der Hafenbecken kühlen. Das Prinzip ist einfach: Wasser wird entnommen, durch Wärmetauscher in den Gebäuden geführt und kühlt dort die Räume – ähnlich wie bei der Fernwärme, nur in umgekehrter Richtung. So lässt sich der Energiebedarf gegenüber konventionellen Klimaanlageanlagen um bis zu 70 % senken.³⁰ Ein zentrales Kältenetz würde angeschlossene Gebäude über isolierte Rohrleitungen nach derselben Infrastrukturlogik, die Hamburg mit seinem bereits bestehenden Fernwärmenetz kennt, versorgen.

In Hamburg existiert eine solche Infrastruktur bereits in der City-Nord,³¹ ein stadtweites Fernkältenetz wurde jedoch noch nicht realisiert. Dabei verfügt die Stadt mit Elbe und Hafen über ideale natürliche Voraussetzungen, insbesondere für die dicht bebaute Innenstadt und die HafenCity.

Andere Hafenstädte machen es vor: Kopenhagen betreibt seit 2009 ein Fernkältesystem auf Meerwasserbasis. Damit werden Bürogebäude, Krankenhäuser und öffentliche Einrichtungen versorgt. Jährlich plant der Betreiber so, rund 30.000 Tonnen CO₂ zu vermeiden.³² Stockholm nutzt das Seewasserprinzip bereits seit den 1990er-Jahren und betreibt in Stockholm das längste städtische Fernkältenetz Europas.³³

Mit steigenden Sommertemperaturen wächst der Kühlbedarf in Städten rapide und damit auch der Stromverbrauch. Fernkälte aus Elbwasser könnte das Stromnetz in Hitzespitzen entlasten, CO₂-Emissionen vermeiden und würde keine völlig neue Infrastrukturlogik benötigen, weshalb es sich somit sowohl um eine effiziente Klimaschutz- als auch um eine Anpassungsmaßnahme handelt.

³⁰ <https://www.swm.de/unternehmen/magazin/energie/fernkaelte-zentrale>

³¹ <https://city-nord.eu/de/city-nord/haeuser/fernkaeltewerk>

³² <https://www.hofor.dk/english/hofor-utilities/district-cooling/>

³³ <https://taz.de/Fernkaeltenetz-in-Schweden/!5950194/>

Verbindlicher Ausstiegsplan Gasnetz

Die Stadt Hamburg hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu werden. Fossiles Gas hat in einer klimaneutralen Stadt keine Zukunft und eine Umstellung auf grünen Wasserstoff oder Biomethan ist für die Wärmeversorgung im erforderlichen Umfang unrealistisch. Solange kein verbindlicher Rückbauplan vorliegt, fließen weiterhin Investitionen ins Gasnetz, die vor 2040 nicht abgeschrieben sein werden. Das ist ein wachsendes finanzielles Risiko für die Stadt. Ein Gasausstiegsplan, der quartiersbezogen konkrete Abschaltzeiten festlegt, schafft die Grundlage für eine koordinierte Umstellung auf Fernwärme, Nahwärme oder Wärmepumpen. So wissen Haushalte, Unternehmen und Investoren frühzeitig, bis wann sie umsteigen müssen und können entsprechend planen.

Hamburg hat bereits die kommunale Wärmeplanung vorgestellt. Ein verbindlicher Rückbauplan mit konkreten Abschaltzeiten für das Gasnetz liegt jedoch nicht vor, da die entsprechende politische Entscheidung, welche Netzteile wann stillgelegt werden, noch nicht gefallen ist.

Andere Städte und Länder sind hier bereits weiter: Die Mannheimer Stadtwerke haben 2035 als Zielkorridor zur Stilllegung des Gasnetzes angekündigt.³⁴ Dänemark baut Gasnetze in Gebieten mit Fernwärmeanschluss aktiv zurück und fördert den Rückbau staatlich.³⁵

Der kommunale Wärmeplan bietet Hamburg nun die richtige Grundlage. Damit aus der Planung für klimafreundlichen Ausbau des Wärmenetzes ein wirksames Steuerungsinstrument wird, könnte er mit konkreten Abschaltzeiten und einem klaren politischen Bekenntnis verknüpft werden.

³⁴

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/erdgas-gas-ende-2035-mvv-mueller-gemeinderat-mannheim-100.html>

³⁵

<https://www.oeko.de/blog/gasnetze-in-europa-diskrepanz-zwischen-gasinfrastrukturplanung-und-klimaschutzzielen/>

Einbauverbot für fossile Heizungen durch Bebauungspläne

Heizsysteme binden ihre Nutzerinnen und Nutzer oft für 20 Jahre und länger. Ein Einbauverbot für fossile Heizungen per Bebauungsplan verhindert einen Lock-in-Effekt, die ggf. entstehende Notwendigkeit, eine fossile Heizung vor Ende der Laufzeit zu ersetzen, und schützt Bewohnerinnen und Bewohner dauerhaft vor steigenden Gas- und Ölpreisen.

Städte sind im Gebäudebereich nicht nur auf bundesgesetzliche Vorgaben zu Heizungen angewiesen. Sie können entsprechende Regelungen auch selbst in ihren Baugebieten festschreiben. Das Baugesetzbuch (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 lit. a BauGB) räumt Kommunen das Recht ein, in Bebauungsplänen Festsetzungen zur Energieversorgung zu treffen.

Nach aktueller Rechtslage umfasst dies auch das Verbot bestimmter Heizenergieträgern, sofern dies städtebaulich begründet ist, beispielsweise mit dem Ziel der Klimaneutralität.³⁶ Ein solches Verbot gilt für alle Neubauten im betroffenen Gebiet, schafft Planungssicherheit für Investierende und verhindert, dass langlebige fossile Heizsysteme eingebaut werden, die dann Jahrzehnte später aufwändig ersetzt werden müssen, auch für den Fall, dass im GEG das Einbauverbot für Neubauten wegfällt.

Die Stadt Hamburg nutzt die Bebauungspläne bereits für klimabezogene Festsetzungen, etwa bei Gründächern oder Photovoltaik-Pflichten. Ein systematisches Einbauverbot für fossile Heizungen existiert in Bebauungsplänen jedoch bislang nicht. Angesichts der aktuellen Unsicherheiten im Heizungsbereich, die von der Bundesregierung produziert werden, könnte Hamburg hier für mehr Sicherheit sorgen.

³⁶ Spannowski, in BeckOK zum BauGB, 70 Ed., Stand: 01.02.2026, § 9 Rn. 94.

Partnerschaft für Energieverbrauch nach dem Vorbild Kopenhagen

Um die Klimaziele einer Stadt zu erreichen, reichen verbindliche Gesetze allein nicht aus. Es braucht auch die größten Energieverbraucher als aktive Partner. Kopenhagen macht mit seiner „Energy Leap“-Partnerschaft vor, wie das gelingt: Krankenhäuser, Wohnungsbaugesellschaften, Hochschulen und Großunternehmen verpflichten sich darin öffentlich, ihren Energieverbrauch jährlich um mindestens 3 % zu senken.³⁷ Kern des Modells ist Transparenz: Alle Partner werden mit ihren Fortschritten öffentlich gelistet und in jährlichen Berichten werden Erfolge und Rückstände sichtbar gemacht. Dieser soziale und reputationsbezogene Druck wirkt ohne Ordnungsrecht. Hamburg könnte ein vergleichbares Format als offiziellen Pakt zwischen Senat und den größten Energieverbrauchern der Stadt einführen.

Im Rahmen seines Klimaschutzprogramms hat Hamburg bereits Klimapartnerschaften mit einzelnen Unternehmen entwickelt und den „Hamburger Klimapakt“ für freiwillige Unternehmenszusagen initiiert. Eine systematische Partnerschaft mit messbaren Jahreszielen für den Energieverbrauch, öffentlicher Berichterstattung und breiter medialer Kommunikation, wie sie in Kopenhagen praktiziert wird, gibt es bislang jedoch nicht.

³⁷ <https://energising.kk.dk/english>

Städtisches Leasing von Wärmepumpen

Wärmepumpen sind das zentrale Instrument, um private Heizungen zu dekarbonisieren. Das entscheidende Hindernis ist dabei jedoch nicht die Technologie selbst, sondern die Finanzierung. Die Gesamtkosten für Installation und Umbau liegen in Deutschland zwischen 20.000 und 50.000 Euro.³⁸ Zwar fördert der Bund über die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEE) mit bis zu 70 %³⁹ und die Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB) mit zusätzlichen 20 %, ⁴⁰ doch selbst danach bleibt für einige Haushalte ein Eigenanteil, der ohne Ersparnisse oder eine gute Kreditwürdigkeit nicht zu stemmen ist. Es gibt zwar bereits privatwirtschaftliche Leasing-Modelle, diese berücksichtigen jedoch keine sozialen Fragen bei der Preisgestaltung.

Entsprechend könnte ein kommunales Leasing-Modell diese Lücke schließen. Ein städtisches Unternehmen oder ein beauftragter Dienstleister finanziert, installiert und betreibt die Wärmepumpe, während die Haushalte nur eine monatliche Rate zahlen, die mit einem Autoleasing vergleichbar ist. Einkommensabhängig gestaffelte Raten könnten das Modell insbesondere für finanzschwache Haushalte zugänglich machen.

Ein soziales Leasing-Programm für Wärmepumpen könnte die Wärmewende in Hamburg gerechter gestalten und den Kreis der Haushalte, die aktiv zur Dekarbonisierung beitragen können, deutlich vergrößern.

³⁸

<https://www.adac.de/rund-ums-haus/energie/versorgung/waermepumpe-funktion-kosten-foerderung/#was-kostet-eine-waermepumpe>

³⁹ <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Heizungsfoerderung/>

https://www.bafa.de/DE/Energie/Effiziente_Gebaeude/Foerderprogramm_im_Ueberblick/foerderprogramm_im_ueberblick_node.html

⁴⁰ <https://www.ifbhh.de/foerderprogramm/waermepumpen>

Förderung von Sanierung verbunden mit einem Warmmietendeckel

Ein geeignetes Instrument zur Beschleunigung der Wärmewende im Gebäudesektor ist die stärkere finanzielle Förderung energetischer Sanierungen im Gegenzug für einen freiwilligen Warmmietendeckel. Energetische Sanierungen senken den Energieverbrauch, reduzieren CO₂-Emissionen und steigern langfristig den Wert von Gebäuden. Gleichzeitig führen sie jedoch häufig zu Modernisierungsumlagen, die die Warmmiete für Mieterinnen und Mieter erhöhen. Dadurch entstehen Zielkonflikte zwischen Klimaschutz und bezahlbarem Wohnen.⁴¹

Eine Lösung besteht darin, öffentliche Zuschüsse für Sanierungsmaßnahmen an die freiwillige Verpflichtung von Vermieterinnen und Vermietern zu koppeln, die Warmmiete nach Abschluss der Sanierung für einen festgelegten Zeitraum nicht zu erhöhen. Die eingesparten Energiekosten können so einen Teil der Investitionskosten ausgleichen, während staatliche Fördermittel die verbleibende Finanzierungslücke schließen. Mieterinnen und Mieter profitieren von niedrigeren Heizkosten, ohne durch steigende Gesamtmieten belastet zu werden. Dieser Ansatz verbindet die bestehenden Förderinstrumente mit einem zusätzlichen sozialen Anreiz.

Ein solches Fördermodell schafft Anreize für Eigentümerinnen und Eigentümer, energetische Modernisierungen schneller umzusetzen, und erhöht gleichzeitig die gesellschaftliche Akzeptanz der Wärmewende.⁴² Voraussetzung ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Förderprogramme sowie klare Kriterien für die Einhaltung des Warmmietendeckels und eine transparente Kontrolle der Förderbedingungen.

Die Verknüpfung von Klimaschutzförderung und Mieterschutz verbindet ökologische und soziale Ziele. Sie trägt dazu bei, den Gebäudesektor klimaneutral umzubauen, während bezahlbarer Wohnraum erhalten bleibt und die Kosten der Transformation gerechter zwischen Staat, Eigentümern und Mietenden verteilt werden. Der Warmmietendeckel stellt dabei eine politische Forderung dar, die bestehende Förderprogramme sozial ergänzen würde.

⁴¹

<https://www.iwkoeln.de/studien/ralph-henger-michael-voigtlaender-nachhaltiger-und-erschwinglicher-wohnraum-zwei-un-vereinbare-ziele.html>

⁴² <https://publica.fraunhofer.de/entities/publication/9423d045-4ae8-45a2-9802-f4a79c76a965>

Verkehr

Der Verkehrssektor stellt eine der zentralen Herausforderungen für die Erreichung der Klimaziele Hamburgs dar. In der aktuellen Zwischenbilanz entfielen 29 % der Emissionen auf den Verkehrssektor.⁴³ Im Hinblick auf den Trend der letzten Jahre ist das Reduktionstempo im Verkehrssektor insbesondere nicht ausreichend, um die Klimaziele Hamburgs einzuhalten.⁴⁴ Um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren, ist es entscheidend, den sogenannten Modal-Split, also die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel, zu verändern. In der letzten Erhebung⁴⁵ (2022) wurde festgestellt, dass in Hamburg 32 % der Wege nach wie vor im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Entsprechend groß ist die Aufgabe, das Ziel des Senats von 80 % der Wege im Umweltverbund bis 2030 zu erreichen. Hier ist allerdings auch ein positiver Trend der vergangenen Jahre festzustellen, der bis zur Klimaneutralität deutlich gesteigert werden muss.

⁴³

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/klima/klimaschutz-klimaplan/co2-bilanz-hh-2024-169240>

⁴⁴

<https://www.klimabeirat.hamburg/resource/blob/1145978/0d256a804294a24ced6c4ef206fbb4cf/d-klimapolitische-zwischenbericht-empfehlung-06-2026-data.pdf>

⁴⁵

<https://www.hamburg.de/resource/blob/234802/478011fd3e1bbc57abb1e503a324a548/mobilitaetszahlen-hamburg-2022-data.pdf>

Fahrrad:

22 % der Wege wurden in Hamburg 2022 mit dem Fahrrad zurückgelegt.⁴⁶ Die Steigerung im Vergleich zu den Vorjahren ist ein wichtiger Schritt, reicht aber noch nicht aus, um Hamburgs Klimaziele zu erreichen. Wer das Fahrrad gegenüber dem Auto attraktiver macht, senkt den CO₂-Ausstoß direkt: Aktive Radfahrende verursachen durch ihr tägliches Mobilitätsverhalten zudem rund 84 % weniger CO₂-Emissionen als Menschen, die kein Fahrrad fahren.⁴⁷ Und auch aus finanzieller Sicht lohnen sich Investitionen in den Radverkehr: so zeigt das Gutachten der OECD und der Handelskammer zur Klimaneutralität 2040, dass sich Investitionen in aktive Mobilität mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 11:1 rechnen.⁴⁸

Ausbautempo Radwege und Radschnellwege erhöhen

Obwohl Hamburg das Ausbautempo im Radnetz in den vergangenen Jahren deutlich erhöht hat, ist es immer noch zu langsam. Neue Verbindungen entstehen oft erst nach jahrelanger Planung und selbst beschlossene Projekte verzögern sich regelmäßig. Das Tempo des Ausbaus der Radinfrastruktur hängt nicht allein vom politischen Willen ab, sondern von einer Reihe struktureller Faktoren: der Personalkapazität in Planungsabteilungen, der Länge und Komplexität von Genehmigungsverfahren, dem Abstimmungsbedarf zwischen Behörden, der Verfügbarkeit von Baufirmen und Baumaterialien sowie der Geschwindigkeit politischer Beschlussfassung. Eine Erhöhung des Ausbautempos würde daher Eingriffe auf mehreren Ebenen gleichzeitig bedeuten:

1. Die Städte benötigen mehr Planungspersonal. Internationale Erfahrungen zeigen, dass Städte, die ihr Radwegenetz schnell ausgebaut haben, dafür spezialisierte Planungseinheiten mit klaren Zuständigkeiten und kurzen Entscheidungswegen geschaffen haben.⁴⁹
2. Genehmigungsverfahren könnten noch weiter vereinfacht werden. Entscheidend hierfür könnte sein, die entsprechenden Zuständigkeiten in einer Behörde zu bündeln.
3. Es braucht verbindliche Ausbauziele mit jährlichem Reporting, denn nur was gemessen und veröffentlicht wird, erzeugt politischen Druck zur Einhaltung.

Schnelleres Bauen ist nicht nur eine technische, sondern eine organisatorische und politische Frage. Hamburg hat die Ziele, die Fördermittel und mit dem Velorouten-Netz und dem Radverkehrsprogramm auch die Pläne. Verbessert werden könnten ausreichend Personal, vereinfachte Verfahren, verbindliche Jahresziele und öffentliche Rechenschaft über Fortschritte und Verzögerungen.

⁴⁶

<https://www.hamburg.de/resource/blob/234802/478011fd3e1bbc57abb1e503a324a548/mobilitaetszahlen-hamburg-2022-data.pdf>

⁴⁷ <https://www.researchsquare.com/article/rs-39219/v1>

⁴⁸

<https://www.handelskammer-hamburg.de/blueprint/servlet/resource/blob/6809432/20e04a143a400191c48bbf946dcf41c9/oecd-studie-deutsch-data.pdf> S. 59 f

⁴⁹

https://www.researchgate.net/publication/272523791_Organisation_does_matter_-_planning_for_cycling_in_Stockholm_and_Copenhagen

Ausbau der Grünen-Welle für Fahrradfahrende:

Eine grüne Welle für Radfahrende bedeutet, dass mehrere Ampeln so aufeinander abgestimmt sind, dass sie bei einer bestimmten Durchschnittsgeschwindigkeit die gesamte Strecke ohne Halt an einer roten Ampel zurücklegen können. Dadurch wird das Fahrradfahren attraktiver, komfortabler und zeitsparender. Diese Maßnahme wurde bereits auf dreizehn⁵⁰ Abschnitten in Hamburg umgesetzt.

Im Rahmen des Bundesprojekts „PrioBike-HH“ hat die Stadt Hamburg auf zwei Abschnitten in den Stadtteilen Ottensen und Harvestehude elf Ampeln so eingestellt, dass eine grüne Welle bei einer Geschwindigkeit von 18 km/h entsteht.⁵¹ Ein internationales Vorbild ist Kopenhagen, wo Geschwindigkeitsbarometer die Ampeln dynamisch an das Tempo größerer Radgruppen anpassen.⁵² Eine stadtweite Ausweitung dieser Maßnahme wäre auch für Hamburg ein sinnvoller Schritt, um Fahrradfahren attraktiver zu machen.

⁵⁰

<https://www.abendblatt.de/hamburg/politik/article412367118/viel-verkehr-in-hamburg-gibt-es-zu-wenig-ampeln-mit-gruene-welle-schaltungen.html> (Stand: 24.06.26)

⁵¹

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/presse-meldungen/2022-05-20-bvm-priobike-hh-233640>

⁵² <https://www.tagesspiegel.de/berlin/millioneninvestition-fur-radler-5644057.html>

Bauliche Trennung des Radwegs auf Hauptverkehrsstraßen

Auf Hamburger Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h fahren Radfahrer auf dem Radfahrstreifen oft direkt neben den Autos. Dabei sind sie nicht immer ausreichend geschützt. Diese Maßnahme würde daher vorsehen, Radwege auf mehrspurigen Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h bis auf begründete Ausnahmen baulich vom Autoverkehr zu trennen (beispielsweise durch Bordsteine, Poller, Grünstreifen oder erhöhte Fahrbahnen). Das könnte das Unfallrisiko erheblich reduzieren und Radfahren für deutlich mehr Menschen attraktiv machen – insbesondere für diejenigen, die sich heute noch nicht trauen, im Stadtverkehr Fahrrad zu fahren.

In Hamburg gibt es bereits erste Erfahrungen mit baulich getrennten Radwegen. Allerdings verfügt der Großteil der Tempo-50-Straßen weiterhin nur über ungesicherte Schutzstreifen oder einen Radweg auf dem Bürgersteig. Untersuchungen haben deutlich gemacht, dass ein zusammenhängendes Netz an „protected bike lanes“ einen der größten Einflussfaktoren darstellt, um das Fahrradfahren zu fördern.⁵³ Zusammen mit weiteren Maßnahmen hat dies zu einem Radverkehrsanteil von über 50 % am Modal Split beigetragen.⁵⁴

⁵³ <https://www.fiafoundation.org/media/xmwls4t2/cc-protected-oct201022.pdf>

⁵⁴ <https://taz.de/Der-Siegeszug-des-Fahrrads-in-Utrecht!/5869288/>

Systematische Erfassung der Fahrradabstellanlage und Ausbau

Fahrradständer sind eine Schlüsselinfrastruktur für den Radverkehr: Ohne eine sichere Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad wählen viele Menschen ein anderes Verkehrsmittel. Die Maßnahme würde sich in zwei Schritte gliedern: Zunächst würde die Erfassung und Bewertung des Bestands erfolgen, um darauf basierend einen Ausbauplan mit verbindlichen Zielvorgaben zu entwickeln. Insbesondere der Ausbau überdachter und videoüberwachter Abstellanlagen könnte vorangetrieben und das Projekt "Radboxen", bei dem aus PKW-Stellplätzen Radstellplätze werden, ausgeweitet werden.

Ausbau des Stadtrad- und Lastenrad-Angebots

Mit rund 1,85 Millionen Fahrten im Jahr 2025⁵⁵ leistet das Hamburger Stadtrad einen entscheidenden Beitrag zur Umstellung des Verkehrssektors. Der nächste logische Schritt ist die verstärkte Integration von Lastenrädern. Diese sind im Stadtrad-System zwar vorhanden, allerdings hemmen die geringe Anzahl, der Fokus auf die Innenstadt sowie die häufig leeren Akkus der E-Bikes die Alltagstauglichkeit des Angebots. Um insbesondere den Menschen, die sich kein eigenes Lastenrad leisten können, ein verlässliches Angebot zu machen, ist ein entsprechender Ausbau entscheidend.

In Berlin hat der ADFC mit finanzieller Unterstützung der Politik eine Flotte mit 240 Lastenrädern aufgebaut, die man sich kostenlos ausleihen kann.⁵⁶

Der Ausbau des Stadtrads mit Lastenrädern ist eine Maßnahme mit hohem Alltagspotenzial, da sie Menschen erreicht, die kein eigenes Lastenrad besitzen oder sich keines leisten können, und klimafreundliche Mobilität für breite Bevölkerungsgruppen ermöglicht. Die Klimawirkung entstünde direkt durch ersetzte Autofahrten, insbesondere bei Einkaufs- und Transportwegen, für die es bislang keine Alternative zum Auto gab.

⁵⁵

<https://www.hamburg.de/resource/blob/1152164/b439698b0306d2e755aeccfc216dd29e/jahresbericht-2025-rad-und-fussverkehr-data.pdf>

⁵⁶ <https://flotte-berlin.de/kommunal/>

ÖPNV

30 % der Wege in Hamburg wurden 2022 mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt,⁵⁷ und auch hier geht der Trend in die richtige Richtung. Allerdings zeigt 2021 eine Untersuchung auch, dass dieselben Wege im Schnitt 2,24-mal so lang dauerten wie mit dem Auto.⁵⁸ Seitdem sind bereits einige Maßnahmen umgesetzt und dennoch fokussiert sich das Angebot nach wie vor auf das Zentrum der Stadt. Mit der neuen Anbindung an U- und S-Bahn stehen in dieser Hinsicht zwar Verbesserungen an. Allerdings könnte es angesichts des Emissionsanteils des Verkehrs Aufgabe der Stadt sein, auch vor 2040 kurzfristigere, verlässliche Lösungen zu schaffen. Und auch finanziell lohnen sich die Investitionen in den ÖPNV. So hat jeder investierte Euro einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 3 Euro.⁵⁹

Straßenbahn

Straßenbahnen leisten in fast allen europäischen Metropolen einen wichtigen Beitrag zum ÖPNV-Netz und zeichnen sich dabei durch ihre Vorteile aus: Sie fahren elektrisch, verursachen lokal keine CO₂-Emissionen⁶⁰ und können auf stark frequentierten Strecken deutlich mehr Fahrgäste transportieren als Busse⁶¹ und sind außerdem deutlich barrierefreier zu erreichen und besonders für Senior*innen geeignet.

Hamburg verfügte bis 1978 über ein umfangreiches Straßenbahnnetz, das damals zugunsten des Auto- und Busverkehrs stillgelegt wurde.⁶² Seit einigen Jahren wird jedoch erneut über die Einführung moderner Straßenbahnen diskutiert. Gründe dafür sind das starke Bevölkerungswachstum, steigende Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr und die Notwendigkeit, den Verkehr klimafreundlicher zu gestalten. Insbesondere auf stark belasteten Buslinien könnten Straßenbahnen eine sinnvolle Ergänzung zu U- und S-Bahnen darstellen, da sie größere Kapazitäten bieten und zugleich günstiger und schneller umzusetzen sind.⁶³ Zudem ist die Straßenbahn das einzige schienengebundene Verkehrsmittel, das noch als neues Projekt bis 2040 eine Wirkung entfalten kann.

Zudem könnten die nicht mehr verwendeten Busse auf anderen Strecken eingesetzt werden und so zu einer erheblichen Ausweitung des ÖPNV-Angebots beitragen, insbesondere in Außenbezirken.

⁵⁷

<https://www.hamburg.de/resource/blob/234802/478011fd3e1bbc57abb1e503a324a548/mobilitaetszahlen-hamburg-2022-data.pdf>

⁵⁸

<https://www.radiohamburg.de/aktuelles/hamburg/Hamburg-schneidet-in-%C3%96PNV-Studie-unterirdisch-ab-id583741.html>

⁵⁹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/oeffentlicher-nahverkehr-kosten-leistungen-100.html>

⁶⁰ <https://archive.is/92zmj>

⁶¹ <https://www.vdv.de/dnv-stram24-spezial.pdf> S. 6

⁶² <https://www.hamburg.de/verkehr/bus-bahn/bahn/hamburger-strassenbahn-411064>

⁶³ <https://www.vdv.de/dnv-stram24-spezial.pdf>

Schnellbusspuren in Hamburg

Schnellbusspuren sind eigene, baulich vom Autoverkehr getrennte Fahrspuren, auf denen Busse ohne Stau und mit Vorrang an Ampeln durchfahren können. Dadurch sind Busse fast so schnell und zuverlässig wie U-Bahnen, ihre Umsetzung ist jedoch erheblich kostengünstiger. Somit vereinen sie die Vorteile des Schienenverkehrs – eigene Trassen, Ampelvorrang, hochwertige Haltestellen und Vorauszahlung – mit deutlich geringeren Kosten und kürzeren Planungszeiten.

In Hamburg existieren bislang nur einzelne Elemente eines solchen Systems. XpressBus-Linien fahren nach wie vor ohne durchgehende Eigenspuren und sind somit störanfällig. Eine Ausweitung der bestehenden Teilabschnitte auf durchgehende Spuren sowie ein weiterer Ausbau könnten ein Gewinn für Hamburgs Busnetz und eine wichtige, kurzfristig realisierbare Ergänzung zu teureren Schienenprojekten wie der erst in den 2030er Jahren fertiggestellten U5 sein.

Internationale Beispiele belegen die Wirksamkeit: in Brisbane erhöhte sie sich um 56 % bei gleichzeitig 70 % kürzeren Fahrzeiten.⁶⁴ Da die Hamburger Hochbahn und die VHH bereits überwiegend Elektrobusse beschaffen, ist von Beginn an ein hoher Klimanutzen zu erwarten.

⁶⁴ <https://www.uitp.org/news/5-advantages-of-brt-buses/>

Letzte-Meile-Lieferverkehr

Der Lieferverkehr der letzten Meile macht 4–6 % des städtischen Verkehrs in Hamburg aus.⁶⁵ Bis 2030 wird ein Wachstum der Sendungsmenge von 100 auf 163 Millionen Pakete pro Jahr erwartet.⁶⁶ Laut Studien reicht ein bloßer Wechsel auf emissionsfreie Fahrzeuge jedoch nicht aus. Erst in Kombination mit einer Verlagerung auf Lastenräder und Restriktionen für den Kfz-Verkehr lassen sich die CO₂-Emissionen im Zulieferer-Verkehr bis 2030 um 40 % senken, während der Wert bei einer reinen Elektrifizierung nur bei 17 % liegt.⁶⁷ Hamburg hat zwar 2021 eine Senatsstrategie mit entsprechenden Zielen beschlossen, setzt entscheidende Empfehlungen jedoch noch nicht um. Aus den Empfehlungen fehlen bislang Nullemissionszonen, eine Staugebühr und ein flächendeckender Ausbau von Mikro-Depots.

Eine Verlagerung des innerstädtischen Zulieferer-Verkehrs würde den Innenstadtbereich von der hohen Dichte an fahrenden und parkenden Kfz entlasten und somit die Emissionen von CO₂ und Schadstoffen sowie den Lärm und die Unfallraten senken. Dadurch steigt die Aufenthaltsqualität, wovon Gastronomie und Einzelhandel profitieren. Es bestehen Synergieeffekte zu den Maßnahmen „Superblocks“, Staugebühr und einer autoarmen, verkehrsberuhigten Innenstadt.

⁶⁵ <http://www.hamburg.de/bvm/mobilaetsbeirat-protokolle/13522364/mobilaetsbeirat-protokolle-15/>

⁶⁶ <https://www.hamburg.de/bwi/hafen-logistik/12690624/letzte-meile-logistik/>

⁶⁷ <https://www.hamburg.de/bwi/hafen-logistik/12690624/letzte-meile-logistik/>

Weiterentwicklung des Hamburg-Takts zur gesetzlich verbindlichen Mobilitätsgarantie

Mit dem Hamburg-Takt soll bis 2030 allen Hamburgerinnen und Hamburgern ein öffentliches Mobilitätsangebot innerhalb von fünf Minuten bereitgestellt werden. Während dies in zentralen Stadtteilen bereits gut umgesetzt ist, bleibt es in den Außenbezirken noch eine Zukunftsvision. Um die Verlässlichkeit in allen Stadtteilen zu gewährleisten und den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern, könnte der Hamburg-Takt als rechtlich verbindliche Mobilitätsgarantie⁶⁸ - ähnlich den Pläne in Baden-Württemberg⁶⁹ - verankert werden.

Die Maßnahme würde beinhalten, den Hamburg-Takt durch konkrete gesetzliche oder vertragliche Mindeststandards zu einer echten Mobilitätsgarantie weiterzuentwickeln. Diese umfasst vier Dimensionen:

1. Erreichbarkeit: Jeder Haltepunkt des Umweltverbunds ist innerhalb von fünf Gehminuten erreichbar.
2. Takt: Es gilt mindestens ein 15-Minuten-Takt tagsüber und ein 30-Minuten-Takt abends.
3. Zuverlässigkeit: Es gibt definierte Pünktlichkeitsziele mit Berichtspflicht.
4. Integration: Es gibt eine nahtlose Verknüpfung von ÖPNV, On-Demand-Verkehr und Sharing durch die HVV-Switch-App.

⁶⁸

<https://www.klimabeirat.hamburg/resource/blob/1135782/b48a9941ddbd95a385c2a56f014f9b2d/d-stellungnahme-sozialvertraeglichkeit-der-hamburger-klimapolitik-data.pdf>

⁶⁹

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Roadmap_Klima_und_Mobilität/2025_Roadmap_Klima_und_Mobilität_Steckbrief_19_barrierefrei.pdf

Sozial gestaffelte ÖPNV-Tickets

Das Deutschlandticket für 63 Euro pro Monat ist eine der wichtigsten Einzelmaßnahmen für die Mobilitätswende in Deutschland. Für Menschen mit geringem Einkommen bleibt es jedoch zu teuer. In Hamburg zahlen Bürgergeld-Empfänger*innen mit Sozialrabatt aktuell 27,50 Euro pro Monat.⁷⁰ Gleichzeitig werden mit dem Sozialrabatt aktuell nur Empfängerinnen und Empfänger von Sozialleistungen erfasst, nicht aber der deutlich größere Kreis einkommensschwacher Haushalte, für die 756 Euro im Jahr oft zu viel sind. Der Klimabeirat empfiehlt daher ein E-Ticket-System mit einer monatlichen Preisobergrenze.⁷¹ Diese könnte man darüber hinaus an das Haushaltseinkommen anpassen.

Günstigere Preise im ÖPNV verändern das Verkehrsverhalten messbar: Laut HVV werden 20 % der Fahrten mit dem Deutschlandticket vom Auto auf den ÖPNV verlagert.⁷² Und auch international lassen sich ähnliche Effekte beobachten. So hat Luxemburg den Innenstadtverkehr durch kostenlosen Nahverkehr und steigende Fahrgastzahlen erheblich entlastet.⁷³

Das Konzept verbindet Klimaschutz mit sozialer Gerechtigkeit und entspricht damit direkt dem Gebot des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes, die Klimaziele sozialverträglich umzusetzen.

⁷⁰ <https://www.hvv.de/de/sozialrabatt>

⁷¹

<https://www.klimabeirat.hamburg/resource/blob/1135782/b48a9941ddb95a385c2a56f014f9b2d/d-stellungnahme-sozialvertraeglichkeit-der-hamburger-klimapolitik-data.pdf>

⁷²

https://www.hvv.de/resource/blob/170190/d62844cad7a3162d99de5eb18e4433ad/PM260407_Seniorenticket.pdf

⁷³

https://gouvernement.lu/fr/actualites/toutes_actualites/communiqués/2025/02-fevrier/28-bilan-transport-gratuit.html

Autos

32 % der Strecken wurden in Hamburg 2022 im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.⁷⁴ Dieser Anteil birgt ein erhebliches Reduktionspotenzial und macht den Pkw-Verkehr zu einem zentralen Faktor für die Erreichung des Klimaziels Hamburgs für das Jahr 2040. Die Maßnahmen könnten an zwei Stellen ansetzen: einerseits durch gezielte Anreize, die zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel motivieren, und andererseits durch die Förderung der Antriebswende, um den verbleibenden Autoverkehr so emissionsarm wie möglich zu gestalten.

Parkraummanagement

Wer ohne Probleme einen Parkplatz findet, fährt eher mit dem Auto. Wer hingegen kaum einen Parkplatz findet, überlegt es sich zweimal. Parkraummanagement könnte somit eine wirksame und kostengünstige Stellschraube der Verkehrswende darstellen. Maßnahmen könnten hier unter anderem sein:

1. Reservierte Parkplätze mit Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge
2. Dynamische, nach Tageszeit und Fahrzeugtyp gestaffelte Parkgebühren
3. Höchst- statt Mindeststellplatzzahlen im Neubau
4. Die systematische Reduktion und Umwidmung von Parkflächen im öffentlichen Raum.

Oslo zeigt, wie konsequentes Handeln wirkt: Die Stadt entfernte schrittweise rund 760 öffentliche Straßenparkplätze in der Innenstadt. In der Folge sank der innerstädtische Autoverkehr zwischen 2016 und 2019 um insgesamt 28 %, während die Zahl der Fußgängerinnen und Fußgänger um 10 % stieg.⁷⁵ Amsterdam hat sich 2019 vorgenommen, im Zentrum jährlich rund 1.500 Stellplätze zu Gehwegen, Grünflächen und Radwegen umzuwidmen.⁷⁶

Die Parkraumreform ist in vielen Städten wirksam umgesetzt worden. Durch weniger und teurere Stellplätze kann die Autonutzung strukturell reduziert werden. Gleichzeitig können die zweckgebundenen Einnahmen den Ausbau von ÖPNV und Radinfrastruktur finanzieren und so die soziale Verträglichkeit der Maßnahme sichern.

⁷⁴

<https://www.hamburg.de/resource/blob/234802/478011fd3e1bbc57abb1e503a324a548/mobilitaetszahlen-hamburg-2022-data.pdf>

⁷⁵ <https://notebooklm.google.com/notebook/4c5eb16b-4567-4bca-81b7-59823d35c49d>

⁷⁶

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-03-29/amsterdam-s-plan-to-eliminate-11-000-parking-spots>

Regeltempo 30

Auf rund 60 % des Hamburger Straßennetzes gilt bereits Tempo 30 oder weniger. Dieser Anteil sollte schrittweise erhöht werden, bis Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit wird. Die Klimaschutzwirkung liegt dabei weniger im direkten Emissionsreduktionseffekt als im daraus folgenden Verhalten. Wenn Straßen sicherer und ruhiger werden, steigen mehr Menschen auf das Fahrrad um oder gehen zu Fuß. Das ist der entscheidende Hebel, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

In den vergangenen Jahren hat Hamburg erhebliche Fortschritte beim Ausbau von Tempo-30-Zonen gemacht, insbesondere im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Für die Ausweitung auf das Hauptstraßennetz sind durch die StVO-Novelle 2024 die rechtlichen Voraussetzungen deutlich günstiger geworden. Neben Sicherheit und Verkehrsfluss dürfen Kommunen nun auch Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung als Begründung heranziehen.⁷⁷ Hierdurch muss zwar immer noch individuell pro Zone die Geschwindigkeit festgelegt werden, die Begründung wird jedoch maßgeblich erleichtert.

Die Initiative einiger Gemeinden "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" fasst die Maßnahme so zusammen: "Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die CO₂-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will".⁷⁸ Mit der novellierten StVO hat Hamburg erstmals ausreichend rechtliche Spielräume, die jetzt konsequent genutzt werden könnten.

⁷⁷ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrswende-endlich-mehr-spielraeume-fuer-staedte>

⁷⁸

<https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2022/2022-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>

Null-Emissions-Zonen

Eine Null-Emissionszone (NEZ) ist ein klar abgegrenzter Stadtbereich, in den nur Fahrzeuge ohne direkte Abgasemissionen einfahren dürfen – also Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sowie Fahrräder, nicht jedoch Benzin- oder Dieselaautos. Anders als eine klassische Umweltzone mit abgestuften Schadstoffklassen gilt hier ein klares Binärprinzip: emissionsfrei oder kein Zutritt. Das im Auftrag der Hamburger Umweltbehörde erstellte Klimaneutralitätsgutachten vom Hamburg Institut und Öko-Institut empfiehlt die Einführung von Null-Emissionszonen und schlägt vor, mit einem Kerngebiet innerhalb des Ring 1 zu beginnen.⁷⁹ Für den Hafen empfiehlt das Gutachten zusätzlich die Einrichtung von Umweltzonen.

Weltweit haben einige Städte NEZ eingeführt oder angekündigt, darunter Amsterdam, Paris und Brüssel.⁸⁰ Oxford startete im Februar 2022 mit einem Pilotprojekt in neun Straßenabschnitten der Innenstadt.⁸¹

Um diese Maßnahme umzusetzen, muss CO₂ auf Bundesebene in das Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgenommen werden. Dann könnte man den Empfehlungen des Klimaneutralitätsgutachtens folgen und die Einführung einer Null-Emissionszone innerhalb des Rings 1 auf den Weg bringen, sofern durch einen verlässlichen ÖPNV und Förderprogramme eine soziale Abfederung sichergestellt ist.

79

<https://www.hamburg.de/resource/blob/1098248/d99f6acefbb5e42e3db987da2b3af01f/d-machbarkeitsgutachten-2025-data.pdf>

⁸⁰<https://www.hamburg.de/resource/blob/1098248/d99f6acefbb5e42e3db987da2b3af01f/d-machbarkeitsgutachten-2025-data.pdf>

⁸¹ <https://www.oxford.gov.uk/air-quality-projects/oxford-zero-emission-zone-zez-pilot>

Carsharing-Offensive

Carsharing ist ein bewährtes Instrument des Klimaschutzes: Ein einziges Fahrzeug ersetzt bis zu 19 private Pkws.⁸² Eine Studie des Karlsruher Instituts für Technologie kommt zu dem Ergebnis, dass die Car2GO-Flotte (heute ShareNow) im optimistischen Szenario 29t - 35t CO₂ im Jahr pro Auto in Städten wie Hamburg vermeidet.⁸³ Zwar hat Hamburg mit dem aktuellen Angebot eine gute Grundlage, doch das Angebot ist nach wie vor auf die Innenstadt konzentriert, eine verbindliche Einbettung in Wohnungsneubauprojekte fehlt und die Elektrifizierung der Flotte ist noch nicht abgeschlossen. Um das zu ändern, würden sich folgende Schritte anbieten:

1. Das HVV-Switch-System könnte konsequent in die Außenbezirke ausgedehnt werden. Aktuell gibt es stadtweit 220 Switch-Punkte mit Stellplätzen für Anbieter wie Free2move, SIXT share, MILES und cambio, die sich jedoch vorwiegend in innenstadtnahen Lagen befinden. Dass in Bergstedt erst 2024 durch eine Nachbarschaftsinitiative per Crowdfunding eine erste Station entstanden ist,⁸⁴ zeigt: Der Markt allein erschließt die Randgebiete nicht. Hier ist gezielte städtische Förderung notwendig.
2. Könnte man bei neuen Wohngebäuden die Pflicht, Carsharing-Stellplätze einzuplanen, verankern. Ein Carsharing-Fahrzeug direkt vor der Haustür ist ein starker Anreiz, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Das spart CO₂, senkt Baukosten und schafft bei weniger Parkplätzen insgesamt Platz für Grünflächen.
3. Hamburg hatte sich das Ziel gesetzt, bis 2024 mindestens 80 % der Carsharing-Flotte zu elektrifizieren. Mit einem Anteil von 37 % im Jahr 2024 war die Stadt allerdings weit von der Zielmarke entfernt.⁸⁵ Die Stadt könnte hier anknüpfen und sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen einsetzen, um die Ziele in Zukunft einzuhalten.

Die Städte Dresden und Bremen zeigen, wie sich Carsharing im Neubau verankern lässt: In Dresden ersetzt ein Carsharing-Stellplatz vier reguläre Pflichtstellplätze. Seit 2018 wurden so 250 Stellplätze für Gemeinschaftsautos an Neubauten festgeschrieben, davon 100 an Sozialwohnungen.⁸⁶ Bremen verfolgt mit seinem Stellplatzortsgesetz eine ähnliche Regelung.⁸⁷

⁸² <https://www.carsharing.de/verkehrsentslastung-klimaschutz>

⁸³ <https://publikationen.bibliothek.kit.edu/1000104216>

⁸⁴ <https://www.startnext.com/carsharing-bergstedt-volksdorf>;

<https://www.cambio-carsharing.de/presse/nachbarschaftsinitiative-cambio-carsharing-hamburg-walddoerfer>

⁸⁵

https://vision-mobility.de/news/carsharing-in-hamburg-viel-weniger-e-autos-als-geplant-319904.html?cmp_screencustom=

⁸⁶

<https://teilauto.net/presse-details/stellplatz-und-garagensatzung-veraendert-wohnungsbau-nachhaltig-car-sharing-schon-beim-bau>

⁸⁷

https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/ortsgesetz-ueber-vorhabenbezogene-stellplaetze-fuer-krafffahrzeuge-fahrradabstellplaetze-und-mobilitaetsmanagement-bei-bauvorhaben-in-der-stadtgemeinde-bremen-mobilitaets-bau-ortsgesetz-mobbauog-hb-vom-20-september-2022-184255?asl=bremen203_tpgesetz.c.55340.de&template=20_gp_ifg_meta_detail_d

Hamburg könnte Carsharing konsequent als Säule der Mobilitätswende verankern, indem sie den Service in den Außenbezirken ausbaut, eine Stellplatzpflicht im Neubau einführt und ein vollständig elektrisches, in den Alltag integriertes Angebot schafft, das Klimaschutz für alle greifbar macht.

Staugebühr prüfen

Eine Staugebühr begrenzt den Kfz-Verkehr in der Innenstadt, indem sie eine Gebühr für die Ein- oder Durchfahrt in eine definierte Zone erhebt. Dadurch werden Staus und Parkdruck reduziert, die Luft- und Aufenthaltsqualität verbessert und Einnahmen generiert, die gezielt in den Ausbau des ÖPNV und Radwegenetzes fließen können. Ausnahmen sind in diesen Konzepten ebenso vorgesehen wie Vergünstigungen für Menschen mit Behinderung, Geringverdienende, Einsatzkräfte sowie Handwerks- und Lieferbetriebe.

In Hamburg existiert bislang kein konkreter Plan zur Einführung einer Staugebühr. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2011 skizzierte ein mögliches Modell mit geschätzten jährlichen Einnahmen von 330 Millionen Euro bei Betriebskosten von rund 227 Millionen Euro über einen Zeitraum von zehn Jahren. Dieses Modell wurde jedoch nicht weiterverfolgt.⁸⁸ Denkbar wäre ein Gebiet innerhalb des Rings 2, das zeitlich gestaffelt und nach Emissionsklasse differenziert wird.

London und Stockholm belegen, dass das Konzept funktioniert. London führte 2003 eine Staugebühr ein. Der Autoverkehr in der Innenstadt ging infolgedessen um 33 % zurück, die Zahl der Fahrräder stieg um 28 %, ⁸⁹ die Zahl der Verkehrsunfälle sank um 40 %⁹⁰ und die CO₂-Emissionen in der Mautzone sanken um 19 %⁹¹. Stockholm testete die Staugebühr 2006 zunächst für sieben Monate: Der Verkehr innerhalb des Gebiets ging um rund 20 %⁹² zurück. Nach der Testphase sprachen sich in einem Referendum 51,3 % der Stockholmer*innen und Stockholmer für die dauerhafte Einführung aus.⁹³

Klimapolitisch ist eine Staugebühr ein wirksames Instrument: Sie verlagert Fahrten auf das Fahrrad und den ÖPNV, senkt die CO₂- und Schadstoffemissionen direkt im Stadtgebiet und schafft mit ihren Einnahmen die finanzielle Grundlage für weitere Maßnahmen zur Verkehrswende.

Die Sorge, dass ärmere Haushalte durch eine Staugebühr übermäßig belastet werden, ist ernst zu nehmen, ließe sich aber durch gezielte Maßnahmen abfedern. Vergünstigte ÖPNV-Tickets, direkte Ausnahmen von der Staugebühr oder eine einkommensabhängige Staffelung der Gebühr können soziale Härten gezielt abmildern. Die zweckgebundene Verwendung der

⁸⁸ <https://www.hamburg.de/resource/blob/193368/4c1898b0119e26cdcbfc023965ffc312/city-maut-data.pdf>

⁸⁹

<https://web.archive.org/web/20210227211055/https://www.verkehrswendebuero.de/city-maut-berlin-2021/>

⁹⁰ J. Doward, „Congestion charge has led to dramatic fall in accidents in London“, The Observer, 7. März 2015. Zugegriffen: 1. Oktober 2022. [Online]. Verfügbar unter:

<https://www.theguardian.com/uk-news/2015/mar/07/congestion-charge-accident-fall>

⁹¹ S. Beevers und D. Carslaw, „The impact of congestion charging on vehicle emissions in London“, Atmos. Environ., Bd. 39, Nr. 1, S. 1–5, Jan. 2005, doi: 10.1016/j.atmosenv.2004.10.001.

⁹² <https://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf>

⁹³

<https://web.archive.org/web/20070228155612/http://www.stockholm.se/Extern/Templates/PageWide.aspx?id=109698>

Einnahmen für ein besseres Nahverkehrsangebot kommt dabei besonders jenen zugute, die auf den ÖPNV angewiesen sind.

Hamburg könnte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben, einen zeitlich begrenzten Pilotversuch planen und dabei von Beginn an auf transparente Kommunikation und breite Beteiligung setzen. Die Erfahrungen aus London und Stockholm zeigen: Wer die positiven Wirkungen erlebt, überzeugt sich meistens selbst.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Täglich pendeln über 400.000 Berufstätige nach Hamburg,⁹⁴ davon nutzen rund drei Viertel das Auto.⁹⁵ Genau hier setzt betriebliches Mobilitätsmanagement an: Große Arbeitgeber und Einrichtungen werden verpflichtet, Verkehrskonzepte für die klimagerechte An- und Abreise ihrer Beschäftigten zu entwickeln. Das Spektrum kann dabei von Jobtickets und Dienstfahrrädern über die Bepreisung von Firmenparkplätzen bis hin zu gezielten Umstiegsprojekten reichen.

In Hamburg fehlt bislang ein systematischer Rahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement. Ein konkreter Ansatzpunkt wäre die Abschaffung des Mobilitätsnachweises für Kfz-Stellplätze gemäß § 49 HBauO und die Einführung einer Arbeitgeberabgabe auf angebotene Parkplätze. Die Einnahmen könnten zweckgebunden in den Ausbau des ÖPNV und der Radinfrastruktur fließen.

Die internationale Erfahrung zeigt, dass solche Maßnahmen wirken. So wird beispielsweise in Nottingham seit 2011 eine Abgabe von rund 680 Euro pro Jahr und Firmenparkplatz mit elf oder mehr Stellplätzen erhoben.⁹⁶ Die Einnahmen werden für den Ausbau des Straßenbahnnetzes und die Anschaffung neuer Elektrobusse verwendet. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die gefahrenen Meilen mit dem Auto sanken um drei Millionen, Verkehrsstaus gingen um 47 % zurück.⁹⁷ Eine Untersuchung von Mobilitätsmaßnahmen in 21 britischen Städten ergab, dass betriebliches Mobilitätsmanagement der wirksamste Faktor zur Reduktion des Auto-Pendelverkehrs ist - im Durchschnitt sank dieser um 18 %.⁹⁸

Klimapolitisch ist betriebliches Mobilitätsmanagement effektiv, da es den Pendelverkehr adressiert, der zu den am stärksten wachsenden Emissionsbereichen im Stadtverkehr zählt. Hamburg könnte große Arbeitgeber zur Vorlage von Mobilitätskonzepten verpflichten, eine Arbeitgeberabgabe auf Firmenparkplätze prüfen und Umstiegsprojekte gezielt fördern.

⁹⁴ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1316816/umfrage/berufspendler-in-hamburg/>

⁹⁵

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/die-themen-der-behoerde/verkehrsentwicklung/planung/mobilitaet-in-hamburg-295468?view=>

⁹⁶ Nottingham City Council, „Cost of a WPL Licence“. Zugegriffen: 26. Februar 2026. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.nottinghamcity.gov.uk/>

⁹⁷ Friends of the Earth UK, „How Nottingham used a parking levy to cut congestion and raise millions“. <https://takeclimateaction.uk/climate-action/how-nottingham-used-parking-levy-cut-congestion-and-raise-millions>

⁹⁸ S. Cairns, C. Newson, und A. Davis, „Understanding successful workplace travel initiatives in the UK“, *Transp. Res. Part Policy Pract.*, Bd. 44, Nr. 7, S. 473–494, Aug. 2010, doi: 10.1016/j.tra.2010.03.010.

Smarte Ladeinfrastruktur

Elektroautos benötigen Strom, doch wann und wie sie geladen werden, hat einen großen Einfluss auf das Stromnetz und den Klimaschutz. Smarte Ladesysteme steuern den Ladevorgang intelligent: Sie laden besonders schnell, wenn viel erneuerbare Energie im Netz verfügbar ist, und drosseln den Verbrauch in Zeiten hoher Belastung des Netzes. Das fortgeschrittenere Konzept Vehicle-to-Grid (V2G) geht noch einen Schritt weiter: Das Elektroauto speist als fahrender Stromspeicher überschüssige Energie zurück ins Netz.⁹⁹

In Hamburg gibt es aktuell rund 5.063 öffentliche Ladepunkte,¹⁰⁰ bis 2030 sind etwa 10.000 geplant¹⁰¹. Ohne intelligente Steuerung können Lastspitzen drohen, typischerweise abends zwischen 18 und 21 Uhr, die teure Netzausbaumaßnahmen nach sich ziehen könnten. Ein echtes Smart-Charging-Konzept fehlt bisher. Auf regulatorischer Ebene hat der Bundestag Ende 2025 eine EnWG-Novelle verabschiedet, die V2G ab 2026 erstmals wirtschaftlich ermöglicht, indem die Doppelbesteuerung von rückgespeistem Strom entfällt.

Die Stadt Amsterdam gilt als internationales Vorbild. Dort betreibt Vattenfall nach eigenen Angaben seit 2019 gemeinsam mit dem lokalen Netzeigentümer Liander das Ladenetz "Flexpower" mit 912 intelligenten Ladepunkten. Das ist ein Drittel aller Stationen in der Stadt.¹⁰² Mit einem laufenden V2G-Pilotprojekt zeigt Utrecht in Zusammenarbeit mit Hyundai, wie Elektrofahrzeuge in Phasen hoher Netzlast Strom zurückspeisen und dafür vergütet werden.¹⁰³

Internationale Beispiele zeigen bereits heute, dass ein Ausbau einer V2G-Infrastruktur ein wertvoller Bestandteil des Stromnetzes sein kann. Hamburg könnte diesen Beispielen folgen und systematisch auf Smart Charging umstellen und V2G-Pilotprojekte im öffentlichen Raum auflegen.

⁹⁹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590174525002703#sec2>

¹⁰⁰

<https://www.hamburger-energienetze.de/ueber-uns/presse-aktuelles/pressemitteilungen-news/oeffentliche-e-auto-ladesaeulen-in-hamburg>

¹⁰¹

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bwai/aktuelles/pressemitteilungen/2024-11-22-bwi-mehr-ladesaeulen-fuer-hamburg-992888>

¹⁰²

<https://group.vattenfall.com/de/newsroom/pressemitteilungen/2019/grobtos-intelligentes-ladenetz-fur-elektrofahrzeuge-optimiert-den-einsatz-erneuerbarer-energien-in-amsterdam>

¹⁰³

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/two-european-cities-advance-vehicle-grid-v2g-solutions-2025-07-04_en

Stadtplanung

Superblocks

Bei einem Superblock werden mehrere Häuserblöcke zu einer Zone zusammengefasst, durch die kein Durchgangsverkehr mehr fährt. Anlieger, Lieferdienste und Fahrräder haben weiterhin Zufahrt, müssen jedoch im Schrittempo fahren. Und auch Rettungskräfte können selbstverständlich weiter Einsätze fahren. Der gewonnene Straßenraum kann in Grünflächen, Spielplätze und Aufenthaltsorte umgestaltet und mit breiteren Gehwegen, sicheren Radwegen, Bäumen und entsiegelten Böden ausgestattet werden. Dadurch werden Lärm, Abgase und CO₂ direkt im Wohnquartier reduziert und Stadtteile werden widerstandsfähiger gegen Hitze.

In Hamburg gibt es bislang keine systematische Superblock-Strategie. Ein erster Ansatz war das Projekt „Ottensen macht Platz“, bei dem mit temporären Straßensperrungen Elemente des Konzepts erprobt wurden.¹⁰⁴ Barcelona gilt als internationaler Vorreiter: Seit 2016 wurden dort mehrere Superblocks umgesetzt und durch das ISGlobal wissenschaftlich begleitet. In den entsprechenden Superblocks ging der Autoverkehr zurück, während der Anteil der aktiven Mobilität gestiegen ist.¹⁰⁵ So gehen die Projektionen in Barcelona bei einer Umsetzung aller 503 geplanten Superblocks von einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs von 19,2 % aus.¹⁰⁶ Superblocks leisten somit einen messbaren Beitrag zur Verkehrswende und verbessern gleichzeitig die Lebensqualität im Quartier. Hamburg könnte mit einer Einrichtung und Begleitung einiger Pilotprojekte beginnen und das Konzept danach systematisch in Wohngebieten ausweiten und somit die Lebensqualität steigern und Emissionen im Verkehr senken.

¹⁰⁴

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/themen/verkehr/freiraumottensen/ottensen-macht-platz-53136>

¹⁰⁵

[/https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_inno_rad_superblocks_web.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_inno_rad_superblocks_web.pdf)

¹⁰⁶ 10.1016/j.envint.2019.105132

Fähren elektrifizieren

Die Hamburger Fähren befördern jährlich rund 10 Millionen Fahrgäste¹⁰⁷ und fahren bislang größtenteils mit Diesel. Batterieelektrische Fähren laden Anlegern während der Liegezeit auf. Zwar hat Hamburg erste Schritte in Richtung Dekarbonisierung unternommen, eine öffentliche und verbindliche Zielsetzung für den Austausch wurde jedoch noch nicht beschlossen.

So betreibt die HADAG drei hybride Elektrofähren¹⁰⁸ und hat für 2028 drei voll-elektrische Fähren bestellt.¹⁰⁹ Der Hamburger Klimaplan 2030 benennt die Dekarbonisierung des Hafenverkehrs als Ziel, doch konkrete Beschaffungsvorgaben für Elektrofähren fehlen bislang.

Ein Blick nach Norwegen zeigt, wie sinnvoll eine solche Umstellung sein kann. 90 Elektrofähren fahren dort bereits im regulären Linienbetrieb auf 57 Routen.¹¹⁰ Die vollelektrische Autofähre „Ampere“ spart seit 2015 jährlich rund eine Million Liter Diesel und 570 Tonnen CO₂ ein.¹¹¹

Die Klimawirkung entsteht nicht nur durch den Wegfall direkter Emissionen. Elektrische Antriebe sind außerdem effizienter als Verbrennungsmotoren. In Kombination mit dem wachsenden Anteil erneuerbarer Energien im Stromnetz erzeugen sie einen kontinuierlich sinkenden CO₂-Fußabdruck. Hinzu kommt, dass weniger Feinstaub und Lärm direkt im sensiblen innerstädtischen Gewässerbereich entstehen. Insbesondere in Zeiten steigender Preise für fossile Antriebsmittel könnte dies auch aus finanzieller Sicht eine relevante Investition sein.

¹⁰⁷

<https://www.hamburg.de/resource/blob/1050916/cc74ae28ce35d4bf02c517315ebe2882/d-pressemitteilung-2-hadag-data.pdf>

¹⁰⁸ <https://hadag.de/de/unsere-flotte/>

¹⁰⁹

<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/hamburg-bekommt-drei-elektro-faehren-aus-sachsen-anhalt,hadag-102.html>

¹¹⁰

<https://www.nordsee-zeitung.de/nachrichten/ampere-erste-elektrofaehre-norwegen-verkauf-355343.html>

¹¹¹

<https://www.marinebusinessnews.com.au/2025/02/worlds-first-fully-electric-ferry-celebrates-10-years-of-success/>

Sonstiges

Kreislaufwirtschaftskonzept

Die Herstellung, Nutzung und Entsorgung von Produkten verursacht einen erheblichen Teil der globalen Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig werden große Mengen wertvoller Rohstoffe nach einmaliger Nutzung entsorgt. Eine konsequente Kreislaufwirtschaft setzt genau hier an: Produkte sollen möglichst langlebig, reparierbar, wiederverwendbar und recycelbar sein.¹¹² Für Hamburg bedeutet dies, den Ressourcenverbrauch systematisch zu senken und Abfälle als Rohstoffquelle zu betrachten.

Hamburg verfolgt bereits einzelne Ansätze im Bereich Abfallvermeidung und Recycling. Ein umfassendes Konzept für eine „Zero-Waste-Stadt“ oder eine „Circular City“, das alle Bereiche von Beschaffung über Bauwirtschaft bis hin zum Konsum umfasst, existiert bislang jedoch nicht. Dabei bietet insbesondere die öffentliche Hand erhebliche Steuerungsmöglichkeiten: Durch nachhaltige Beschaffung, die Förderung von Reparaturangeboten, die Unterstützung von Sharing-Modellen und die stärkere Nutzung von Recyclingmaterialien im Bauwesen kann die Stadt selbst als Vorbild agieren.¹¹³

Internationale Vorreiter zeigen, welches Potenzial in diesem Ansatz liegt. Amsterdam verfolgt seit 2020 eine umfassende Circular-Economy-Strategie und strebt an, den Verbrauch neuer Rohstoffe bis 2030 um die Hälfte zu reduzieren.¹¹⁴ Kopenhagen hat das Konzept Kreislaufwirtschaft als festen Bestandteil seiner Klimastrategie verankert und fördert gezielt Reparaturwerkstätten sowie Wiederverwendungszentren.¹¹⁵ Auch Städte wie Ljubljana oder Glasgow haben ambitionierte Zero-Waste-Programme etabliert.¹¹⁶

Ein Hamburger Kreislaufwirtschaftskonzept würde nicht nur Emissionen reduzieren, sondern auch die Abhängigkeit von knappen Rohstoffen verringern, lokale Wertschöpfung stärken und so langfristig Kosten sparen. Hamburg sollte deshalb eine verbindliche Circular-City-Strategie entwickeln und konkrete Ziele für Abfallvermeidung, Wiederverwendung und Recycling festlegen.

¹¹² Ellen MacArthur Foundation (2021): Completing the Picture – How the Circular Economy Tackles Climate Change:

https://content.ellenmacarthurfoundation.org/m/2de7e6f42b72ccdf/original/Completing-the-picture-Executive-summary.pdf?_gl=1*rthdra*_up*MQ..*_ga*ODU0Mjk0MTk0LjE3ODIyMjE4Njg.*_ga_V32N675KJX*czE3ODIyMjE4NjckbzEkZzEkdDE3ODIyMjE4NjckajYwJGwwJGgw

¹¹³ Stadt Amsterdam: Amsterdam Circular Strategy 2020–2025:

<https://www.amsterdam.nl/en/policy/circular-economy/>

¹¹⁴ European Environment Agency (EEA): Circular Economy and Resource Use in European Cities:

<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/the-environmental-and-climate-benefits-of-circular-economy>

¹¹⁵ Umweltbundesamt (UBA): Abfallvermeidung und Kreislaufwirtschaft als Beitrag zum Klimaschutz:

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klimaschutz-durch-kreislaufwirtschaft-in>

¹¹⁶ Ljubljana:

<https://www.theguardian.com/cities/2019/may/23/zero-recycling-to-zero-waste-how-ljubljana-rethought-its-rubbish>; Glasgow:

<https://www.glasgow.gov.uk/article/3004/Glasgow-Must-Make-Most-of-Waste-to-Tackle-Climate-Change>

Klimaanpassungsstrategien

Selbst bei erfolgreichem Klimaschutz werden die Folgen der Erderwärmung in den kommenden Jahrzehnten spürbar bleiben. Häufigere Hitzewellen, Starkregenereignisse und längere Trockenperioden stellen Städte vor neue Herausforderungen. Neben der Reduktion von Emissionen muss Hamburg daher auch Maßnahmen ergreifen, um sich an die bereits unvermeidbaren Folgen des Klimawandels anzupassen.¹¹⁷

Ein zentraler Baustein ist das Konzept der Schwammstadt. Regenwasser soll nicht möglichst schnell abgeleitet werden, sondern vor Ort gespeichert, versickert oder verdunstet werden. Entsiegelte Flächen, Grünanlagen, begrünte Dächer und Regenwasserspeicher helfen dabei, Überflutungen zu verhindern und die Stadt während der Hitzeperioden zu kühlen.¹¹⁸

Als weitere grundlegende Klimaanpassungsmaßnahmen sollten mehr schattige Aufenthaltsorte, öffentliche Trinkwasserstationen und klimaangepasste Grünflächen geschaffen werden. Gemeinschaftsgärten können zusätzlich die lokale Resilienz stärken und die Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessern.¹¹⁹

Hamburg verfügt bereits über einzelne Programme zur Klimaanpassung, etwa im Bereich Hochwasserschutz oder Stadtgrün. Eine stärkere Verknüpfung dieser Maßnahmen mit einer gesamtstädtischen Anpassungsstrategie ist jedoch notwendig. Städte wie Kopenhagen haben nach schweren Starkregenereignissen milliardenschwere Schwammstadtprogramme aufgelegt.¹²⁰ Rotterdam gilt international als Vorbild für wassersensible Stadtentwicklung¹²¹ und Wien baut sein Netz an Trinkwasserstationen und kühlenden Aufenthaltsräumen kontinuierlich aus.¹²²

¹¹⁷ Bundesministerium für Umwelt (BMUV): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel: <https://www.bundesumweltministerium.de/themen/klimaanpassung/die-deutsche-anpassungsstrategie-an-den-klimawandel>; Umweltbundesamt (UBA): Klimaanpassung in Kommunen: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/48_2024_cc_kommunale_klimaanpassung.pdf

¹¹⁸ Umweltbundesamt (UBA): Klimaanpassung in Kommunen: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/48_2024_cc_kommunale_klimaanpassung.pdf; Deutsche Umwelthilfe: Schwammstadt-Konzept für klimaresiliente Städte: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Naturschutz/210721_10_PunkteProgramm_HochwasserschutzKlimaanpassung_final2.pdf

¹¹⁹ WHO Europe: Urban Green Spaces and Health: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/WHO-EURO-2016-3352-43111-60341>; Stadt Wien: Programme zu Trinkbrunnen und Hitzeschutz: <https://www.wien.gv.at/spezial/hitzeaktionsplan/files/hitzeaktionsplan-2024.pdf>

¹²⁰ Umweltbundesamt (UBA): Klimaanpassung in Kommunen: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/48_2024_cc_kommunale_klimaanpassung.pdf

¹²¹ Stadt Kopenhagen: Cloudburst Management Plan: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/de/metadata/case-studies/the-economics-of-managing-heavy-rains-and-stormwater-in-copenhagen-2013-the-cloudburst-management-plan>

¹²² Stadt Wien: Programme zu Trinkbrunnen und Hitzeschutz: <https://www.wien.gv.at/spezial/hitzeaktionsplan/files/hitzeaktionsplan-2024.pdf>

Klimaanpassung schützt nicht das Klima selbst, sondern die Menschen vor den Folgen der Klimakrise. Hamburg sollte daher die Anpassung an Hitze, Trockenheit und Starkregen als zentrale Zukunftsaufgabe begreifen und entsprechende Maßnahmen systematisch in Stadtplanung und Infrastruktur integrieren.¹²³

¹²³ Bundesministerium für Umwelt (BMUV): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel: <https://www.bundesumweltministerium.de/themen/klimaanpassung/die-deutsche-anpassungsstrategie-an-den-klimawandel>; Umweltbundesamt (UBA): Klimaanpassung in Kommunen: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/48_2024_cc_kommunale_klimaanpassung.pdf

Das Große im Kleinen

Nicht jede wirksame Klimaschutzmaßnahme erfordert milliardenschwere Infrastrukturprojekte. Viele kleine und oft unterschätzte Maßnahmen können in ihrer Summe einen erheblichen Beitrag zur Emissionsminderung leisten und gleichzeitig das gesellschaftliche Bewusstsein für Klimaschutz stärken.

Öffentliche Gelder könnten konsequent auf klimafreundliche Technologien und Verhaltensweisen ausgerichtet werden. Gleichzeitig könnte Hamburg stärker gegen Lebensmittelverschwendung vorgehen. Schätzungen zufolge landet ein erheblicher Teil der produzierten Lebensmittel ungenutzt im Müll, obwohl deren Herstellung große Mengen Energie, Wasser und Fläche beansprucht.¹²⁴ Auch öffentliche Kantinen können eine wichtige Vorbildfunktion übernehmen. Eine „Klimakantine“ setzt verstärkt auf pflanzliche, regionale und saisonale Angebote und reduziert dadurch die klimatischen Auswirkungen der Gemeinschaftsverpflegung. Ein Beispiel für Klimakantinen gibt es in Hessen.¹²⁵

Ergänzend könnten digitale Beteiligungsplattformen entwickelt werden, über die Bürgerinnen und Bürger Ideen einbringen, Projekte bewerten und Vorschläge für ihren Stadtteil entwickeln können.¹²⁶

Darüber hinaus helfen eine erfolgreiche Klimawende sozialen Orte des Austauschs. Nachbarschaftstreffe, Begegnungsorte und öffentliche Räume fördern gesellschaftlichen Zusammenhalt und erleichtern die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten. Solche Orte könnten künftig systematisch bei Stadtentwicklungs- und Infrastrukturmaßnahmen mitgeplant werden.¹²⁷

Klimaschutz entsteht nicht allein durch große technische Lösungen, sondern auch durch viele kleine Veränderungen im Alltag. Hamburg sollte deshalb neben den großen Transformationsprojekten gezielt jene Maßnahmen fördern, die nachhaltiges Verhalten erleichtern und gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken.

¹²⁴ Lebensmittelverschwendung:

<https://www.wwf.de/themen-projekte/landwirtschaft/ernaehrung-konsum/lebensmittelverschwendung>;
<https://www.bmlh.de/DE/themen/ernaehrung/lebensmittelverschwendung/studie-lebensmittelabfaelle-deutschland.html>

¹²⁵ Beispiel für Klimakantinen in Hessen:

<https://landwirtschaft.hessen.de/presse/pressearchiv/hessen-sucht-100-klimakantinen>

¹²⁶ Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) zu Bürgerbeteiligung für effektiven Klimaschutz:

https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/Beteiligung_Klimaschutz_Klima-Kompakt%20barrierefrei_1.pdf

¹²⁷ Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) zu Bürgerbeteiligung für effektiven Klimaschutz:

https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/Beteiligung_Klimaschutz_Klima-Kompakt%20barrierefrei_1.pdf