

Antrag

**der Abgeordneten Stephan Gamm, Dr. Anke Frieling, Richard Seelmaecker,
Prof. Dr. Götz Wiese, Sandro Kappe, David Erkalp (CDU) und Fraktion**

zu Drs. 22/13398

Betr.: Änderungen zur Novellierung des Hamburgischen Klimaschutzstärkungsgesetzes

Im Februar 2020 ist das Hamburgische Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in Kraft getreten, welches unter anderem die Solarpflicht auf Dächern und den Einsatz erneuerbarer Energien bei Bestandsbauten regelt. Am 14. Februar 2023 hat der Senat den Entwurf zur Änderung des Klimaschutzgesetzes beschlossen und vorgestellt. Dieser wurde anschließend an verschiedene Verbände zur Kommentierung verschickt, welche bereits nach erster Prüfung einige wesentliche Kritikpunkte öffentlich verlautbaren ließen.

Trotz anders lautender Ankündigung wurde der umstrittene Gesetzentwurf mit erheblicher Verzögerung erst nach der Sommerpause der Bürgerschaft vorgelegt. Dies führte dazu, dass die ausführliche parlamentarische Befassung, in Form von verschiedenen Expertenanhörungen unter Beteiligung mehrerer Fachausschüsse, erst im Oktober/November stattfinden konnte. Die Verabschiedung des Gesetzes kann daher erst am 22. November erfolgen. Dennoch ist das Inkrafttreten des Gesetzes weiterhin für 2024 vorgesehen.

Diese rasche Umsetzung führt jedoch zu erheblichen Problemen bei privaten Bauvorhaben sowie für Investoren, Unternehmen und Betriebe, welche die beschlossenen Maßnahmen umsetzen sollen. Durch die steigenden Anforderungen ab 01.01.2024 ist anzunehmen, dass entsprechende Firmen mit einer Vielzahl an Umsetzungsfragen und zusätzlichen Aufträgen konfrontiert werden, was ein erhebliches Maß an Organisation und unter Umständen zusätzliches Personal erfordert. Hierzu ist es unabdingbar, dass ein gewisser Vorlauf gewährt wird, damit sich die Firmen angemessen auf die steigende Anzahl an Aufträgen vorbereiten können. Dies wurde auch in der Expertenanhörung am 05. Oktober 2023 mehrfach deutlich.

Darüber hinaus sind die zeitlich angemessene Aufklärung sowie der Abbau von Unsicherheiten in der (Hamburger) Bevölkerung von höchster Relevanz. Dazu gehört auch das Thema Förderung. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Abstimmung zur Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) erst gegen Jahresende abgeschlossen sein wird.

Neben dem zeitlichen Aspekt weist der aktuelle Gesetzesentwurf aber auch einige inhaltliche Mängel und Ungenauigkeiten auf, die vor der Verabschiedung einer Änderung bedürfen. So fehlen unter anderem einige konkrete Zielsetzungen und Maßnahmen im Verkehrssektor – vor allem in Bezug auf den Ausbau der notwendigen Infrastruktur zur vermehrten Nutzung von E-Mobilität oder Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV. Ebenso fehlt es an konkreten Maßnahmen zur Stärkung der Hafentouristik, welche großes Potenzial bietet, einen nicht zu unterschätzenden Teil an Wirtschaftsverkehr auf die Schiene zu verlegen.

Darüber hinaus sollten die Regelungen zur Wärmeversorgung noch einmal kritisch hinterfragt werden. Ab nächstem Jahr gilt laut GEG in Neubaugebieten für Neubauten, dass mindestens 65 Prozent der Wärme zur Beheizung der Gebäude aus erneuerbaren Quellen stammen muss. Dieser Bestimmung kann der Bauherr durch den Anschluss an ein Fern- oder Nahwärmenetz nachkommen. Dabei wird von einer Erfüllungsfiktion ausgegangen – unabhängig davon, ob das Wärmenetz tatsächlich zu mindestens 65 Prozent aus erneuerbaren Quellen gespeist wird. In § 8 Absatz 1 (Punkt 10.1.1.) wird dem Senat die Möglichkeit von Anschlussgeboten an Nah-/Fernwärme- oder Nah-/Fernkältenetze für einzelne Gebiete gegeben. Zugleich erfüllt die Fernwärme in Hamburg (Wärme Hamburg) die 65-Prozent-Regel selbst nicht. Lediglich rund 20 Prozent der Wärme stammen nach Angaben der Wärme Hamburg (Homepage derselben) aus erneuerbaren Quellen.

Ein zentraler Aspekt, der die Grundlage für das Gelingen diverser Klimaschutzmaßnahmen und deren entsprechende Zielerreichung bildet, sind die notwendigen Investitionen und die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen. Bedauerlicherweise gibt es hierzu bislang keine hinreichenden Aussagen beziehungsweise Zusagen. Die CDU fordert dringend Ergänzungen zur Finanzierung der verschiedenen Klimaschutzmaßnahmen!

Die Vielzahl der neuen Regelungen verschärft den Fachkräftemangel bei den jeweils zuständigen Behörden der FHH in einem erheblichen Ausmaß – durch die Prüfung der Nachweise für die Einhaltung der Vorgaben für Stromdirektheizungen gemäß § 11 Absatz 4 HmbKliSchG und für die Vorgaben zum sommerlichen baulichen Wärmeschutz gemäß § 13 Absatz 4 HmbKliSchG, den Vollzug der Gründachpflicht gemäß § 16 Absatz 4 HmbKliSchG und der Fotovoltaikpflicht auf Stellplatzanlagen gemäß § 16a Absatz 1 und Absatz 2 HmbKliSchG sowie das Monitoring der Klimaschutzziele im Gebäudebereich gemäß §§ 27 folgende HmbKliSchG. Zudem steigt der Vollzugaufwand der Verwaltung durch die erweiterte Prüfung von Pflichten und Ausnahmetatbeständen im Zusammenhang mit der Solargründachpflicht gemäß § 16 Absatz 6 HmbKliSchG und dem Vollzug neuer Ordnungswidrigkeitstatbestände gemäß § 33 HmbKliSchG. Es wird eine Evaluierungspflicht eingeführt, um den Umsetzungsstand der Regelungen zur Fotovoltaikpflicht (§ 16 und § 16a HmbKliSchG), insbesondere in welchem Umfang der Ausbau der Fotovoltaik erreicht wurde, zu prüfen (§ 35 HmbKliSchG).

Im Petition sind einige wesentliche Punkte genannt, die die CDU-Fraktion als Voraussetzung für den Beschluss des Klimaschutzstärkungsgesetzes für dringend erforderlich hält.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird ersucht,

- 1.) in die Umsetzungsverordnung des Klimaschutzstärkungsgesetzes eine Übergangsfrist zu implementieren, wonach die beschlossenen Maßnahmen erst zum 01.07.2024 umgesetzt sein müssen;
- 2.) konkrete Aussagen zu Investitionen und zur Finanzierung der Maßnahmen in die zweite Fortschreibung des Klimaplanes zu ergänzen;
- 3.) zwingend Experten der Verbände und des Handwerks einzubeziehen, wo das Gesetz den Erlass von Rechtsverordnungen zur Regelung vorsieht;
- 4.) zeitnah für Unternehmen entsprechende Schulungen, Leitfäden und eindeutige Erklärungen zu den Anforderungen des Klimaschutzstärkungsgesetzes anzubieten;
- 5.) einen entsprechenden Passus in den Gesetzestext einzufügen, dass bei der Bepreisung von CO₂ noch stärker auf den marktwirtschaftlichen Ansatz des Zertifikatehandels gesetzt und die Ausweitung auf weitere Bereiche geprüft wird (statt nur Flugreisen von Angestellten der FHH und der öffentlichen Unternehmen);

- 6.) den Absatz 2 in § 7: „(2) Der Klimabeirat wird bei der Durchführung seiner Arbeit von einer Geschäftsstelle unterstützt. Diese wird durch die für das Klima zuständige Behörde eingesetzt.“ zu streichen;
- 7.) auf die Möglichkeiten des Anschlusszwangs nach § 8 Absatz 1 Satz 1 solange zu verzichten, bis mindestens 50 Prozent der Wärme des Fernwärmenetzes aus erneuerbaren Quellen stammen oder alternativ ein Anschlussgebot nur für ein lokales Nahwärmenetz gilt, das die 65-Prozent-Vorschriften zur Nutzung erneuerbarer Energien (EE) tatsächlich erfüllt;
- 8.) einen verbindlichen Umstellungsplan zur Erreichung der 65-Prozent-Vorgaben für das Fernwärmenetz Hamburg vorzulegen;
- 9.) in § 11 Absatz 1 das Wort „zwei“ nicht durch die Zahl „1,5“, sondern durch „drei“ zu ersetzen;
- 10.) den § 13 zum sommerlichen Wärmeschutz zu streichen. Die zu erbringenden Nachweise bedeuten nicht nur einen unzumutbaren Aufwand für die Eigentümer/Vermieter, sondern ebenso einen erheblichen zusätzlichen personellen Aufwand auf Behördenseite. Ein steigender CO₂-Preis sorgt für ein Eigeninteresse, mit Energie sparsam umzugehen und so auch den sommerlichen Wärmeschutz herzustellen;
- 11.) die pauschale Verpflichtung zu Solargründächern (§ 16 (1)) zu streichen und mit klaren Kriterien die Begrünung, FV-Anlagen auf Dächern (§ 16) oder andere – zum Beispiel gemeinschaftliche Nutzungen – von Dächern zu regeln und auf eine aufwendige Nachweispflicht zu verzichten;
- 12.) die Regelung in § 16a zur Errichtung von Fotovoltaik auf offenen Stellplatzanlagen mit mehr als 35 Stellplätzen oder bei Erweiterung um mehr als 35 Stellplätze ab 2024 zu streichen;
- 13.) mit klaren Zielen bei den stadteigenen Gebäuden voranzugehen und im Gesetz zu verankern, dass bis 2030 alle öffentlichen Gebäude sowie Gebäude städtischer Unternehmen mit FV-Anlagen auszustatten sind, sofern dies wirtschaftlich sinnvoll ist;
- 14.) die Novellierung des Klimaschutzstärkungsgesetzes zum Anlass zu nehmen, die Finanzierung der Hafenbahn grundlegend zu reformieren, um somit die dringend erforderlichen Investitionen schnell umzusetzen und die Stellung Hamburgs als größter Eisenbahnhof Europas nachhaltig zu sichern. Die Reform der Hafenbahn-Finanzierung umfasst eine Überprüfung der Aufteilung der Hamburg Port Authority AöR in die Bereiche Public und Commercial;
- 15.) im Gesetzestext deutlich zu machen, dass eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30) nur dort umgesetzt wird, wo diese wirklich nötig ist. Durch sogenannte Fokusräume, in denen der Umweltverbund privilegiert behandelt wird, darf der fließende Verkehr insgesamt nicht behindert werden;
- 16.) die Zahl der Elektro-Ladepunkte in Hamburg bis zum Jahr 2027 auf 10.000 zu erhöhen und hierbei einen klaren Schwerpunkt auf die Erhöhung der Zahl der Schnellladepunkte zu setzen;
- 17.) die Errichtung privater Ladepunkte in Eigentümergemeinschaften zu erleichtern und sich auf Bundesebene für eine steuerliche Förderung einzusetzen, damit bis 2030 10.000 Ladepunkte bei Wohnungen öffentlicher Träger eingerichtet werden können;
- 18.) zum Aufbau einer zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge die Kräfte des privaten Marktes zu nutzen und, neben Stromnetz Hamburg und neuerdings auch EZE-networks, weitere private Investoren für den Ausbau der Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund zu gewinnen;
- 19.) die Zahl der Park-and-ride-Stellplätze in Hamburg von heute knapp 8.000 bis 2030 auf 15.000 zu erhöhen und dabei vor allem an den Haupteinfallstraßen und -pendlerrouten in den äußeren Stadtteilen sowie an Schnellbahnhaltstellen

bestehende Park-and-ride-Anlagen zu erweitern und neue Park-and-ride-Anlagen zu errichten;

- 20.) auf die Umlandgemeinden und Nachbarbundesländer zuzugehen, um auch durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg die Zahl der Park-and-ride-Stellplätze im Einzugsgebiet des hvv außerhalb Hamburgs bis 2027 auf mindestens 25.000 zu erhöhen;
- 21.) die Park-and-ride-Gebühren für ÖPNV-Nutzer abzuschaffen, um weitere Anreize zum Umstieg vom Auto auf die Bahn zu schaffen;
- 22.) in § 29a, der die Konzession für Gelegenheitsverkehre und die Kopplung an deren Emissionsfreiheit regelt, die Zahl „2025“ durch „2027“ zu ersetzen;
- 23.) für die „Innovationsklausel“ in § 34 klare, einfach strukturierte Kriterien vorzugeben, um endlose Gutachten durch Investoren und langwierige Prüfungen durch die Behörden zu vermeiden. Die „Innovationsklausel“ ermöglicht Abweichungen von den gesetzlichen Vorgaben im Gebäudebereich, wenn die Ziele der jeweiligen einschlägigen Bestimmung durch andere Maßnahmen mindestens im gleichen Umfang erreicht werden können;
- 24.) im Sinne einer effizienten Organisation der Überprüfung der gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen zum Klimaschutz die Passagen zum Betretungsrecht (§ 30 HmbKliSchG), der Ermächtigung zur Beleihung mit Aufgaben der Vollzugsbehörde (§ 31 HmbKliSchG) und zur Schaffung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen (§ 33 HmbKliSchG) zu streichen und durch eine digitale Anzeigepflicht umgesetzter Maßnahmen zu ersetzen;
- 25.) der Bürgerschaft bis zum 01.12.2023 zu berichten.