



CDU BÜRGERSCHAFTSFRAKTION
HAMBURG

Umwelt- und Klimaschutz für Hamburg

50-Punkte-Plan der
CDU-Bürgerschaftsfraktion

Stephan Gamm MdHB
Fachsprecher für Umwelt- und Klimapolitik

Hamburg, 28. November 2019

Klimaschutzkonzept der CDU-Bürgerschaftsfraktion

- Kurzübersicht -

Ziele

1. Wir wollen, dass Hamburg sein Klimaziel für 2030 erreicht und die Treibhausemissionen um 55 Prozent verringert.
2. Wir wollen dabei das wirtschaftliche und soziale Fundament unserer Stadt und unseres Landes erhalten.
3. Deutschland und Hamburg müssen wirtschaftlich und technologisch führend bleiben, um einen langfristig wirksamen Klimaschutz zu ermöglichen.
4. Wir bringen Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Klimaverträglichkeit, miteinander in Einklang.

Grundüberzeugungen und Instrumente

1. Wir werden nicht durch Bevormundung und Verbote, sondern durch technische Innovationen, Anreize und Vorbilder unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten.
2. Wir werden auf Grundlage dieses Konzeptes gemeinsam mit der Wirtschaft und weiteren relevanten Akteuren ein Klimaschutzgesetz auf den Weg bringen.
3. Pragmatismus, Klarheit, Kontinuität und Planungssicherheit ist der Maßstab für unsere 50 definierten Maßnahmen.

Auswahl von Schwerpunktmaßnahmen aus unserem **50-Punkte-Konzept**:



Umrüstung von Moorburg auf Gas/Wasserstoff und Biomasse, Tiefengeothermie sowie Offensive zum Tausch alter Ölheizungen.



Erhalt von Hamburgs Grünflächen, Straßenbäume nachpflanzen, mehr grüne Dächer, Kleingärten erhalten, Hamburgs Fuhrpark umweltfreundlich umrüsten



Wasserstoffstrategie konkretisieren und umsetzen, innovative Schiffsantriebe fördern, E-Fuels voranbringen und Forschungsoffensive für Fusionsenergie.



Bündnis mit Hamburgs Industrie mit Leben füllen, Landstrom und LNG-Infrastruktur ausbauen, Wochenmärkte stärken, Lieferverkehre neu organisieren, Genehmigungsbehörden professionalisieren.



Klimaintelligente Gebäude und Quartiere, energetische Sanierung und Photovoltaik stärker fördern, kühlende Fassaden einsetzen.



MetroTramAltona realisieren, 365-Euro-Ticket für alle, intelligente Verkehrssteuerung, P+R-Angebot ausbauen und Gebühren abschaffen, Digitalisierung vorantreiben.

Präambel

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen der kommenden Jahre. Auch Hamburg ist bereits heute davon betroffen. Daher hat der Klima- und Umweltschutz für uns hohe Priorität. Mit wirksamen und pragmatischen Lösungen für die Verbesserung der Luftqualität, eine saubere Umwelt und den Erhalt der Artenvielfalt, wollen wir, dass Hamburg auch in Zukunft lebenswert bleibt. Damit unsere Stadt in der Fläche grüner und sauberer wird, müssen wir so schnell wie möglich Emissionen spürbar senken, den technologieoffenen Ausbau von erneuerbaren Energien beschleunigen und Abfall vermeiden.

Für uns als christliche Partei, ist die Bewahrung der Schöpfung eines unserer Kernanliegen. Als Familienpartei bedenken wir schon heute die zukünftigen Lebensbedingungen unserer Kinder und Kindeskiner und planen diese konsequent mit.

Statt uns dem Narrativ vom drohenden und unvermeidlichen Weltuntergang zu beugen, wollen wir die Chancen und die Potenziale nutzen, die sich durch die Anstrengungen für mehr Umwelt- und Klimaschutz ergeben. Dabei bringen wir alle drei relevanten Ziele des Klima- und Umweltschutzes, d.h. Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Klimaverträglichkeit, miteinander in Einklang. Die vorschnelle Umsetzung radikaler Forderungen, wie sie z.B. von Umweltbewegungen und einigen politischen Mitbewerbern gefordert wird, lehnen wir entschieden ab. Konsequenter und nachhaltiger Klimaschutz darf nicht die Zerstörung des wirtschaftlichen und sozialen Fundamentes unseres Landes zur Folge haben. Das würde auch unsere demokratische Grundordnung bedrohen. Nur ein wirtschaftlich und technologisch starkes Land ist in der Lage, einen langfristig wirksamen Klimaschutz durchzuführen.

Wir sind der Überzeugung, dass nicht durch Bevormundung und Verbote, sondern nur durch technische Innovationen, Anreize und Vorbilder der Weg hin zu wirksamem und nachhaltigem Klima- und Umweltschutz gelingen kann. Zentrale Voraussetzung zur Bewältigung dieser gesamtgesellschaftlichen Aufgabe sind insbesondere Angebote umweltschonender Alternativen. Zu diesem Zweck haben wir ein umfassendes Umwelt- und Klimaschutzkonzept erarbeitet, das 50 Maßnahmen mit unterschiedlich starker Wirkung beinhaltet. Diese Maßnahmen haben wir sechs verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet: Energieerzeugung und -versorgung, Stadtgrün- Umweltschutz & Sauberkeit, Forschung & Innovation, Wirtschaft, Gebäude sowie Verkehr.

Dieses Konzept soll die Grundlage bilden, um gemeinsam mit der Wirtschaft und weiteren wichtigen Akteuren ein strategiebasiertes Klimaschutzgesetz auf den Weg zu bringen. Für uns ist dabei entscheidend: Klimaschutz braucht Pragmatismus, Klarheit, Kontinuität und Planungssicherheit. Wir sind davon überzeugt, dass Hamburg mit diesem umfassenden Bündel von verschiedenen Maßnahmen sein Klimaziel für 2030 erreichen kann und so die Treibhausmissionen um 55 Prozent¹ verringern wird.

¹ Bezogen auf das Referenzjahr 1990

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4
Energieerzeugung und -versorgung	6
1. Das Heizkraftwerk Wedel schnell ersetzen	6
2. Tiefengeothermie zur Wärmeerzeugung schneller ausbauen und nutzen	7
3. Wärmetauscherflächen an öffentlichen Gebäuden einsetzen	7
4. Hamburg braucht eine Fernwärmetrasse vom Süden in den Norden	8
5. Offensive für den Austausch alter Ölheizungen durchführen	8
6. Konzepte zur Speicherung von Energie entwickeln	9
Stadtgrün, Umweltschutz & Sauberkeit	11
1. Für Hamburgs Grün einen einheitlichen Flächennutzungsplan erarbeiten	11
2. Anteil von begrünten Dächern in Hamburg steigern	11
3. Hamburgs Flächen zum Erhalt des Stadtgrüns besser nutzen	12
4. Straßenbäume 1 zu 1 nachpflanzen	13
5. Prinzip für jede neue Wohnung einen Baum pflanzen, anwenden	14
6. Luftqualität durch Stadtmöblierung mit Mooswänden verbessern	14
7. Hamburgs Kleingärten erhalten	15
8. Urban Gardening unterstützen	15
9. Moore in Hamburg erhalten und schützen	16
10. Hamburgs städtischen Fuhrpark schrittweise schadstoffarm umrüsten	17
Forschung & Innovation	18
1. Wasserstoffstrategie für Hamburg konkretisieren und umsetzen	18
2. Hamburg zum Vorreiter maritimer und innovativer Schiffsantriebe machen	20
3. E-Fuels fördern, entwickeln und anwenden	20
4. Forschungsinstitut zur Energiespeicherung gründen	21
5. Forschung zur Nutzung von Fusionsenergie fördern	21
6. Clevere „Plus-Energier Straßen“ auch in Hamburg verwirklichen	22
Wirtschaft	24
1. Bündnis für die Industrie der Zukunft	24
2. Nutzung von Landstrom deutlich erhöhen	24
3. Aufbaus einer LNG-Infrastruktur forcieren	25
4. Umweltschutzrelevante Genehmigungsverfahren professionalisieren	27
5. Wochenmärkte und regionale Erzeugung stärken	27
6. Den Lieferverkehr auf der „letzten Meile“ entlasten	28
7. Flughafen Hamburg leiser und innovativer machen	29
8. Synthetisches Kerosin fördern und einsetzen	30

Gebäude	31
1. Klimaintelligent gesteuerte Gebäude und Quartier realisieren	31
2. Öffentliche Gebäude Hamburgs energetisch sanieren	32
3. Photovoltaik für Gebäude in privater Hand gezielt fördern	32
4. Photovoltaik für Öffentliche Gebäude gezielt fördern	33
5. Kühlende Fassaden verstärkt einsetzen	34
6. Projekt „Fifty/fifty“ wiederbeleben und ausweiten	34
7. Schulhöfe naturnah umgestalten	35
Verkehr	37
1. MetroTramAltona Wirklichkeit werden lassen	37
2. Bahnen und Busse attraktiver machen	37
3. 365-Euro-Ticket für alle einführen	39
4. Elektromobilität im privaten Bereich stärken	39
5. Verkehrslenkung und -steuerung durch Digitalisierung intelligenter machen	40
6. P+R-Angebot deutlich ausweiten und Gebühren abschaffen	41
7. Pilotprojekte für autofreie Straßen mit Augenmaß durchführen	41
8. Ausbau des Bahnverkehrs in der Metropolregion den Vorrang geben	42
9. Sharing Dienste ausbauen	43
10. Fahrverbotszonen wieder abschaffen	43
11. Parkplatzsuche vermeiden	44
12. Radverkehr attraktiver machen	44
13. Elbe, Alster und Fleete mit Linienschiffen erschließen	45

Energieerzeugung und -versorgung

1. Das Heizkraftwerk Wedel schnell ersetzen

Die Herausforderung

Das Heizkraftwerk Wedel ist das älteste Steinkohleheizkraftwerk in Deutschland. Dieses Kraftwerk hat trotz zahlreicher Nachrüstungen einen schlechten Wirkungsgrad und muss schnellstmöglich durch eine modernere und klimafreundlichere Anlage ersetzt werden. Diese Aufgabe konnte der derzeitige Senat nicht lösen. Die Antwort auf dieses Problem kann nicht eine maximal komplexe Lösung sein – so wie derzeit vom Senat beabsichtigt - sondern muss in einer möglichst einfachen und schnell umsetzbaren Lösung liegen.

Unsere Lösung

Wir sind davon überzeugt, dass Hamburg auf den Neubau eines Gaskraftwerkes Draudenau für 300 Mio. Euro verzichten sollte. Der einfachste Weg wäre es, die anfallende Wärme des Kraftwerks Moorburg zu nutzen. Bislang wird jedes Jahr Wärmeleistung von rund einer 1 TWh ungenutzt in die Elbe und Luft geleitet. Dies ist ökologisch und ökonomisch unsinnig. Angesichts der vorherrschenden Mehrheitsmeinung in der Bevölkerung scheint ein Anschluss des Kohlekraftwerks politisch nicht durchsetzbar. Daher wollen wir zwei andere Varianten für einen Anschluss dieses Kraftwerks intensiv prüfen und danach entscheiden, welche Lösung umzusetzen ist.

1. Die erste Variante beinhaltet die Umrüstung eines der beiden Kraftwerksblöcke auf Biomasse. Dies würde die CO₂-Emissionen der gesamten Kraftwerkanlage signifikant senken und würde eine deutlich günstigere Variante darstellen als eine komplette Umrüstung des gesamten Kraftwerks auf Gas. Perspektivisch könnte das Kraftwerk dann vollständig auf Biomasse umgerüstet werden. Dies wäre dann auch kongruent zu dem von Vattenfall formulierten strategischen Ziel, innerhalb einer Generation vollständig klimaneutral zu sein.
2. Die zweite Variante basiert auf der Umrüstung des Kohlekraftwerk Moorburg auf Gas. Dies würde zwar zu hohen Investitionskosten führen, dürfte aber insgesamt sinnvoller und günstiger sein als wenige Kilometer entfernt ein vollständig neues Gaskraftwerk zu errichten.

Ergänzend hierzu werden wir die Möglichkeit einer Power-to-Heat-Anlage auf dem Gelände des Kraftwerks Moorburg prüfen. Hamburg könnte als sog. Wärmesenke Phasen nutzen, in denen es aus Schleswig-Holstein mehr Windstrom gibt als verbraucht werden kann, einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten und Wärme aus Windstrom produzieren.

2. Tiefengeothermie zur Wärmeerzeugung schneller ausbauen und nutzen

Die Herausforderung

Die Nutzung von Erdwärme als innovativer, klimafreundlicher und insbesondere CO₂freier Weg kann einen wertvollen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen und damit zum Klimaschutz liefern. Dieses zeigt die deutlich zunehmende Anzahl von Tiefengeothermie-Anlagen zum Beispiel in der engeren und weiteren Umgebung von München. Dieses Potenzial wird in Hamburg bislang noch zu wenig ausgeschöpft.

Unsere Lösung

Die Vorteile der Grundlastfähigkeit der Tiefengeothermie für das Wärmenetz einschließlich der Potenziale für die Rückführung der bisherigen CO₂- und feinstaubbelasteten Grundlastanlagen liegen auf der Hand. Wir wollen daher die Möglichkeiten der Nutzbarmachung von Tiefengeothermie in Hamburg intensiv prüfen und dabei die technologischen Neuerungen der letzten Jahre miteinbeziehen. Hierfür wollen wir die technologische Machbarkeit neu bewerten sowie gezielt nach weiteren potenziellen Standorten für tiefengeothermische Anlagen in Hamburg suchen und zeitnah nutzen.

3. Wärmetauscherflächen an öffentlichen Gebäuden einsetzen

Die Herausforderung

Die Struktur des Untergrundes in Hamburg und die hydrologischen Verhältnisse bieten hervorragende Voraussetzungen für die Nutzung oberflächennaher Geothermie. Die Energie aus dem Erdinneren ist unbegrenzt vorhanden und unabhängig von Witterung und Tageszeit. Die so gewonnene Wärme kann direkt zur Heizung von Gebäuden und zur Einspeisung in Wärmesysteme genutzt werden.

Unsere Lösung

Um Geothermie zu nutzen, bedarf es zum einen Wärmetauscherflächen im Untergrund und zum anderen Abnehmer der damit zu gewinnenden Wärme. Für einzelne Gebäude ist dies eine bereits vielfach genutzte Technologie. So können z.B. die Pfähle der Tiefgründung als Wärmetauscher ausgelegt werden und damit zur Versorgung des Gebäudes genutzt werden. Weitere Möglichkeiten bieten sich z.B. bei dem Autobahndeckel in Bahrenfeld oder den anstehenden Tiefbauprojekten der Hochbahn.

Detailbeschreibung:

Privatwirtschaftliche Untersuchungen der letzten Jahre haben ergeben, dass z.B. die Überdeckung der Bundesautobahn A7 als Wärmetauscherflächen für die Erdwärmennutzung aktiviert werden könnte. So könnten beispielsweise aus der Überdeckung der A7 (Abschnitt Bahrenfeld) schätzungsweise rund 500 Wohnungen mit geothermisch gewonnener Wärme versorgt werden. Eine Vielzahl von bereits existierenden funktionsfähigen Beispielen zeigt, dass nicht die Technik per se, sondern viel-

mehr die politischen Rahmenbedingungen, ein Hindernis für die erfolgreiche Umsetzung solcher Innovationsprojekte darstellen. Der Betreiber eines öffentlichen Bauwerkes mit den entsprechenden Voraussetzungen müsste die Rolle eines Dienstleisters – in diesem Fall eines Wärmelieferanten – einnehmen, indem er die Energie, die er nicht selbst nutzen kann, weiterverkauft.

4. Hamburg braucht eine Fernwärmetrasse vom Süden in den Norden

Die Herausforderung

Hamburg muss es schaffen, dass älteste Kohleheizkraftwerk Deutschlands in Wedel so schnell wie möglich durch eine klimafreundlichere Alternative zu ersetzen. Der Volksentscheid zum Rückkauf der Energienetze vom September 2013 sowie der fehlende Entscheidungswille des aktuellen sowie des vorherigen Senats haben zu einer erheblichen Verzögerung bei der abschließenden Lösung dieser Herausforderung geführt. Unabhängig von der endgültigen Ausgestaltung des Fernwärmekonzeptes ist jedoch vollkommen klar, dass ein zentrales Element, die Verfügbarkeit einer Fernwärmetrasse vom Süden in den Norden Hamburgs darstellt. Forderungen zur Realisierung der sogenannten „Nord-Variante“ (ohne Trassenbau unter der Elbe) werden nur von einer kleinen Minderheit gefordert, die sich auf eigene pseudowissenschaftliche Grundlagen beruft und sind daher abzulehnen. Entscheidend wird daher sein, den Zeitraum von Planung bis zur Fertigstellung möglichst kurz zu halten.

Unsere Lösung

Um noch nicht eingeplante Verzögerungen durch Klagen und Proteste bei der Realisierung der Fernwärmetrasse zu vermeiden, sind zwei Dinge entscheidend. Erstens muss der Bau möglichst belastungsfrei für die Anwohnerinnen und Anwohner erfolgen. Dabei ist zu prüfen, ob mit dem derzeit geplanten Trassenverlauf dieses Ziel zu erreichen ist und inwieweit die Möglichkeit besteht, Teile des Bauvorhabens mittels Vortriebsverfahrens (also unterirdisch) zu realisieren. Des Weiteren muss der Bau eng mit den übrigen Bautätigkeiten in Altona koordiniert werden. Zweitens muss die zuständige Behörde möglichst umfassend und kontinuierlich über die Baumaßnahmen und die damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen informieren. Hierfür ist eine Informationskampagne zu entwickeln und umzusetzen.

5. Offensive für den Austausch alter Ölheizungen durchführen

Die Herausforderung

Von den rund 5,5 Millionen Ölheizungen in Deutschland befinden sich ca. 34.000 in Hamburg und versorgen damit 250.000 Menschen mit Wärme in unserer Stadt. Dabei ist fast jede zweite Ölheizung älter als 20 Jahre. Mit der Modernisierung alter Ölheizungen kann die Energieeffizienz um bis zu 30 Prozent gesteigert und damit ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der CO₂-Einsparziele werden. Durch den Einsatz von sogenannten Öl-Photovoltaik-Hybridsystemen sind sogar CO₂-Einsparungen von bis zu

50 Prozent möglich. Diese Potenziale wollen wir durch gezielte Informations- und Förderangebote heben.

Unsere Lösung

Wir wollen ein Förderprogramm in Kooperation mit den relevanten Unternehmen für den Ersatz von alten Ölheizungen durch neue Öl-Brennwertgeräte sowie Öl-PV-Hybridssysteme ins Leben rufen und entsprechende Mittel in Abstimmung mit den Förderprogrammen des Bundes bereitstellen. Begleitend wollen wir auch hierzu eine umfassende Informationskampagne planen und durchführen, um Nutzer alter Ölheizungen gezielt anzusprechen und auf die Möglichkeiten und Vorteile einer Modernisierung hinzuweisen. Idealerweise wollen wir hierzu ein Beratungsangebot in Kooperation mit der Wirtschaft aus einer Hand zu schaffen.

Detailbeschreibung:

Ungeachtet des von der Bundesregierung geplanten Verbotes des Einbaus von ölbetriebenen Heizkesseln ab 2026, besteht nach wie vor die Ausnahme für Gebäude, in denen keine klimafreundlichere Wärmeerzeugung möglich ist. Das ist dann der Fall, wenn es keinen Gas- oder Fernwärmeverbund vor Ort gibt, oder eine anteilige Deckung des Wärme- und Kältebedarfs durch erneuerbare Energien technisch nicht möglich ist oder zu einer unbilligen Härte führen würde. Im Neubau und Bestand sollen zudem weiterhin Hybridlösungen erlaubt sein. Etwa moderne Öl-Brennwertkessel, die zusätzlich Erneuerbare Energien wie Solarthermie für Trinkwarmwasser oder zur Heizungsunterstützung einbinden.

Der Ruf nach einem kategorischen Verbot des Einbaus von Ölheizungen ist technologie-feindlich und wird den Bedürfnissen von Hauseigentümern nicht gerecht. Da die überwiegende Anzahl der in Hamburg verbauten Ölheizungen in den Randbezirken zu finden sind, besteht in den meisten Fällen weder die Möglichkeit eines Anschlusses an ein Fernwärmesystem noch an ein Nahwärmenetz. Des Weiteren birgt die Kombination aus einem neuen, effizienten Brennwertgerät und einer solarbetriebenen Warmwasser-Wärmepumpe perspektivisch die Option, zukünftig gänzlich klimaneutral zu werden. Moderne Ölheizungen sind in der Lage auch andere – treibhausgasreduzierte oder sogar treibhausgasfreie – Brennstoffe zu verbrennen.

6. Konzepte zur Speicherung von Energie entwickeln

Die Herausforderung

Norddeutschland hat sich in den vergangenen 20 Jahren zunehmend zu einem Standort von Windenergie entwickelt. Diese elektrische Energie steht teilweise aber in so großer Menge zur Verfügung, dass der notwendige gleichzeitige Bedarf nicht gegeben ist. Zugleich gibt es Zeiten in denen Windkraft allein die Stromversorgung nicht decken kann. Zukünftig werden diese Stromflauten nicht mehr durch Atom- und Kohlekraftwerke kompensiert werden können. Damit Windkraft und auch Photovoltaik grundlastfähig werden kann bedarf es umfangreicher Möglichkeiten die gewonnene Energie zu speichern.

Unsere Lösung

Ganzheitliche und gekoppelte Betrachtung des Energiesystems. Umwandlung elektrischer Energie in anderen Formen, um diese dann speichern zu können. Ergänzend wollen wir Projekte zur Energiespeicherung vorantreiben. Hierbei können Wasserstoff sowie das in städtischer Hand befindliche Gasnetz eine wichtige Rolle spielen. Wir setzen auf eine ganzheitliche Strategie für die Energieerzeugung und -versorgung mit dem Schwerpunkt Energiespeicherung und wollen dies zu einem zentralen Forschungsbereich machen.

Detailbeschreibung:

In Abhängigkeit vom Ausbauzustand der alternativen Stromnetze sind Maßnahmen zur Speicherung zunehmend wichtig. Hierzu sind Maßnahmen in Form von Power-to-Gas, also Speicherung von Wasserstoff oder auch Methansynthese weiter zu entwickeln. Dieses Gas kann zum einen direkt in die bestehenden Wärmenetze überführt werden und später auch zur Rückverstromung genutzt werden. Andere Speicher sind z.B. Pumpspeicherkraftwerke oder auch Druckluftspeicherkraftwerke. Ebenso sind Entwicklungen im Bereich der Batterie-Speicherkraftwerke, die zukünftig zur Zweitnutzung von Autobatterien dienen können, zu fördern.

Stadtgrün, Umweltschutz & Sauberkeit

1. Für Hamburgs Grün einen einheitlichen Flächennutzungsplan erarbeiten

Die Herausforderung

Die CDU-Fraktion tritt für den konsequenten Erhalt von Hamburgs Grünflächen ein. Betrug die versiegelte Gesamtfläche im Stadtgebiet 2012 noch 38 Prozent, ist diese unter SPD und Grünen bis 2017 auf 39 Prozent angewachsen, das entspricht über 1.050 Fußballfeldern, Tendenz weiter steigend. Für uns dürfen Wohnungsbau und Wachstum nicht im Flächenraub enden.

Unsere Lösung

Die Politik des rot-grünen Senats, "Bauen und Baugenehmigungen um jeden Preis", hat das gewünschte Ziel geringerer Wohnkosten klar verfehlt und führt langfristig zu einem Wegfall immer mehr Grünflächen und damit zu einem deutlichen Verlust an Lebensqualität in unserer Hansestadt. Die CDU-Fraktion hat den Anspruch, Hamburgs Wachstum nicht nur quantitativ, sondern qualitativ zu gestalten und dabei den typischen Charakter als lebenswerte und naturnahe Stadt zu bewahren.

Detailbeschreibung

Noch immer hält der derzeitige Senat an einem völlig veralteten Flächennutzungsplan fest, der in den neunziger Jahren auf der Grundlage einer sinkenden Bevölkerung Hamburgs entstanden ist. Es ist ein großes Versäumnis, dass Wohnungsbau bisher ausschließlich als Herausforderung innerhalb der Hamburger Stadtgrenzen betrachtet wurde, denn diese Herangehensweise ist für die Entwicklung einer Großstadt viel zu kleinteilig. Wir wollen stattdessen die Umlandgemeinden sowie die gesamte Metropolregion in den Wohnungsbau mit einbeziehen. Damit das systematisch geschehen kann, brauchen Hamburg als wachsende Stadt und die ebenfalls wachsende Metropolregion dringend einen gemeinsamen, an die aktuelle Bevölkerungsentwicklung angepassten Plan für die Entwicklung der Flächen. Dieser soll künftigen Vorhaben für Wohnungsbau, Gewerbe und Grünflächen einen Rahmen setzen und die weitere Entwicklung Hamburgs gemeinsam mit dem Umland steuern und ordnen. Bei einem neuen Entwicklungsplan ist auch in den Umlandgemeinden ausreichend öffentlich geförderter Wohnungsbau anzustreben. Nur mit einer Entzerrung der Neubaugebiete kann es gelingen, auch weiterhin Naturräume und Grünflächen innerhalb Hamburgs zu bewahren.

2. Anteil von begrünten Dächern in Hamburg steigern

Die Herausforderung

Gründächer bringen eine Reihe an Vorteilen mit sich: Sie speichern Wärme und Wasser auf natürliche Art und Weise, sie binden Staub und Schadstoffe und heizen sich auch bei extremen Temperaturen kaum auf. Sie tragen zum Schutz der Dachabdichtung bei und verlängern somit – trotz Umweltbelastungen – deren Lebenserwartung. Auch bilden sie einen wichtigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen, können aber auch als Erholungs- und Freizeitraum dienen. Daher ist es sinnvoll der Anteil von begrünten Dächern in Hamburg zu erhöhen.

Unsere Lösung

Es hat sich gezeigt, dass die Herstellung sowie die Unterhaltung von Gründächern recht kostspielig für Investoren, Eigentümer und Mieter sind. Aus Sicht der CDU ist es daher richtig, Fördermittel für die freiwillige Herstellung von Gründächern zur Verfügung zu stellen. Statt weiterer Verpflichtungen setzen wir auf das Prinzip der Freiwilligkeit und wollen weitere Anreize schaffen. Insbesondere durch Steuervergünstigungen, Abschreibungen sowie gezielte Förderung mit Mitteln des Bundes und der Stadt Hamburg.

Detailbeschreibung

Den rot-grünen Vorstoß hinsichtlich der Einführung rechtlicher Instrumente, die beim Neubau für eine verpflichtende Herstellung von Gründächern sorgen sollen, lehnen wir klar ab. Durch die schon heute existierenden hohen Auflagen im Wohnungsneubau, sind die Baukosten bereits immens angestiegen. Zur Schaffung von mehr günstigem Wohnraum sind weitere Auflagen der falsche Weg.

Gleiches gilt für die Begrünung von Fassaden. Es kann ohne Zweifel sinnvoll sein, Fassaden zu begrünen und so auch das Mikroklima in der Stadt zu verbessern, aber nicht als Zwang für alle. Für ganze Stadtteile Begrünungen staatlich vorzuschreiben, wird bei Kosten von 1.700 bis 2.500 Euro pro Quadratmeter enorm teuer. Bei öffentlichen Gebäuden zahlt das der Steuerzahler, bei allen privaten Gebäuden die Eigentümer, die wiederum die Zwangsinvestitionen auf die Mieter umlegen müssen.

3. Hamburgs Flächen zum Erhalt des Stadtgrüns besser nutzen

Die Herausforderung

Hamburgs Flächen sind begrenzt. Dadurch, dass immer mehr Menschen nach Hamburg kommen und neue Wohnungen und Gewerbeimmobilien entstehen, aber auch Schulen, Sportanlagen, Kitas und andere soziale Einrichtungen, steigt der Druck, bisher unangetastete Grünflächen zu bebauen. Daher gilt es einen Ansatz zu finden, der beiden Zielsetzungen möglichst gerecht werden kann.

Laut einer Untersuchung der TU Darmstadt und des Pestel Instituts könnten in Deutschland mit gemischt genutzten Immobilien Hunderttausende neue Wohnungen, zum Beispiel auf Supermärkten, Büros oder Parkhäusern, entstehen. So könnten in Deutschland allein etwa 400.000 zusätzliche Wohnungen auf den innerstädtischen Flächen der zwanzig größten Lebensmittel- und Discounterketten entstehen, während gleichzeitig Grünflächen von weiterer Bebauung verschont bleiben.

Unsere Lösung

Um möglichst viele Grünflächen und Naturräume zu erhalten, setzt die CDU-Fraktion auf das Prinzip Nachverdichtung vor der Bebauung von Grünflächen. Nach dem Leitziel „Stadt der kurzen Wege“ setzen wir bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung von Brachflächen vorzugsweise auf ein neben- und miteinander von Gewerbe

und Wohnen. Die neue Gebietskategorie der Baunutzungsverordnung „Urbanes Gebiet“ lässt dies zu. Dabei legen wir einen Schwerpunkt auf eine verstärkte Entwicklung entlang der Hamburger Magistralen.

Detailbeschreibung

Die neue Gebietskategorie der Baunutzungsverordnung „Urbanes Gebiet“ lässt ein enges Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen zu. Dabei legen wir einen Schwerpunkt auf eine verstärkte Entwicklung entlang der Hamburger Magistralen. Diese bieten enormes Potentiale für zehntausende Wohnungen, z.B. über bereits vorhandenen Supermärkten und Parkplätzen. Damit schaffen wir neue Wohnungen und Gewerbe und begrenzen gleichzeitig den Bedarf an neuen Flächen. Das schützt die Umwelt und sichert die Lebensqualität mit grünen Nah- und Erholungsflächen in ganz Hamburg gleichermaßen.

Mit dem Magistralenkonzept hat die CDU-Fraktion schon vor Jahren die langfristigen Potentiale von 100.000 bis 120.000 zusätzlichen Wohnungen für Hamburg aufgezeigt. Der Kerngedanke des Konzepts liegt in der Nachverdichtung sowie der Aufstockung von bestehenden Gebäuden entlang der Hauptverkehrsachsen Hamburgs. Vor allem großflächige Einzelhandelsbauten, wie Supermärkte und Discounter, oder gewerbliche Flachbauten bieten großes Potential für eine mehrgeschossige Überbauung und somit für die Schaffung von neuem Wohnraum direkt in der Stadt. Ebenso eignen sich z.T. auch Parkplätze oder Garagen für eine sinnvolle Überbauung. Grundsätzlich wollen wir an den Magistralen bei bestehenden Bauten – wenn statisch möglich – die Aufstockung um ein Stockwerk prüfen und bei Neubauten ein Stockwerk zusätzlich vorsehen. Dieses Konzept ist eine sinnvolle wirtschaftliche und ökologische Ergänzung zum klassischen Wohnungsneubau, für das es bundesweit bereits eine Reihe von Referenzentwicklungen gibt.

Auf für Hamburgs Umwelt bringt dieses Modell weitere Vorteile mit sich: Die Kombination von Wohnraum und Handel für den täglichen Bedarf ermöglichen kurze Wege für die Nahversorgung. Dadurch können zusätzliche umweltbelastende Verkehre sowie die Versiegelung weiterer Flächen vermieden werden, ohne dass das Stadtbild maßgeblich verändert wird. Die Erschließung von i.d.R. viel befahrenen Hauptverkehrsachsen wird durch weiter sinkende Lärm- und Luftbelastungen, vor allem durch technische Verbesserungen im Straßenverkehr wie Elektromobilität, aber auch besseren Lärmschutz und innovative Belüftungsanlagen im Wohnungsbau attraktiv.

4. Straßenbäume 1 zu 1 nachpflanzen

Die Herausforderung

Seit der Regierungsübernahme durch SPD und Grüne 2015 sind in Hamburg weit über 5.000 Straßenbäume mehr gefällt als nachgepflanzt worden. Dadurch geht nicht nur Hamburgs grüner Charakter nach und nach verloren, die wichtige mikroklimatische Funktion der Bäume im Straßenraum wird vernachlässigt.

Unsere Lösung

Wir wollen diesen Negativtrend stoppen und umkehren. Dazu werden wir die fehlenden Straßenbäume in den nächsten fünf Jahren wieder nachpflanzen. Künftig soll zudem jeder gefällte Straßenbaum grundsätzlich im selben Stadtteil und möglichst in der Nähe der gefällten Bäume nachgepflanzt werden. Dazu sind die Bezirke mit einem

„Programm Straßenbäume 1 zu 1“ mit den dafür notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen auszustatten.

Detailbeschreibung:

Eine Baumpflanzung in Hamburg kostet im Schnitt 1.000 Euro. Um die seit 2015 fehlenden über 5.000 Bäume anzupflanzen, legen wir ein 5-Millionen-Euro-Sofortprogramm auf. Zukünftig sind bei allen Bauprojekten der Stadt Ersatzpflanzungen bei der Projektplanung und den Projektkosten von vornherein mit zu berücksichtigen.

5. Prinzip für jede neue Wohnung einen Baum pflanzen, anwenden

Die Herausforderung

Der Bautätigkeit im Wohnungsbau fallen immer wieder zahlreiche Bäume zum Opfer. Hamburg wird dadurch immer grauer statt grüner, wenn nicht auch Bäume in einer wachsenden Stadt neu gepflanzt werden.

Unsere Lösung

Nach dem Prinzip „Eine Wohnung, ein Baum“ wollen wir für jede neu errichtete Wohnung in Hamburg mindestens einen Baum nachpflanzen. Dort wo Beton entsteht, soll auch Grün entstehen, damit der besondere Charakter Hamburgs als grüne Stadt erhalten bleibt. Zusätzlich wollen wir in den Zentren der 104 Hamburger Stadtteile jedes Jahr insgesamt 1.000 neue Bäume pflanzen und dafür jedes Jahr 1 Million Euro zusätzlich bereitstellen.

6. Luftqualität durch Stadtmöblierung mit Mooswänden verbessern

Die Herausforderung

Verschiedenartige Luftbelastungen, wie Feinstaub und Stickoxide, verschlechtern die Luftqualität in Hamburg. Mit diversen, auch umstrittenen Maßnahmen versucht die Stadt dieser Entwicklung Herr zu werden. All dies ist bisher nicht erfolgreich und Stückwerk geblieben. Eine vielversprechende Möglichkeit, mit der insbesondere in den feuchten Gebieten Norddeutschlands insbesondere die Feinstaubbelastung gesenkt werden kann, ist die Verwendung von Mooswänden.

Unsere Lösung

Wir wollen in Zusammenarbeit mit privaten Betreibern in verschiedenen Pilotprojekten in Hamburg Mooswände an Verkehrsschwerpunkten errichten und damit versuchen Schadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide aus der Luft zu filtern.

7. Hamburgs Kleingärten erhalten

Die Herausforderung

Hamburg ist eine wachsende Stadt. Zu einer Vielzahl an neuen Geschosßwohnungen gehört zwingend auch eine größere Zahl an Kleingärten. Der Wunsch in der Bevölkerung nach mehr Kleingärten ist ein Ergebnis der letzten Kleingartenbedarfsanalyse. Allerdings ist es auch Realität, dass Gartenflächen häufig für den Wohnungsbau geopfert werden.

Unsere Lösung

Die Kleingartenflächen in Hamburg müssen, wo immer möglich, im Bestand und grundsätzlich auch in der Größe erhalten bleiben. Eine Vernichtung oder Verkleinerung dieser Flächen wird abgelehnt. Zugleich sollen im Rahmen von Neubaugebieten wohnortnahe neue Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Detailbeschreibung

Kleingärten bieten im Stadtraum die Möglichkeit, dem Menschen Erholung zu bieten, sich gärtnerisch zu betätigen und stellen in vielen Fällen eine Möglichkeit dar, Naturerhaltend zu wirken. Eine Nachverdichtung im Bestand, wie sie in Kleingärten bieten im Stadtraum die Möglichkeit, dem Menschen Erholung zu bieten, sich gärtnerisch zu betätigen und stellen in vielen Fällen eine Möglichkeit dar, Naturerhaltend zu wirken. Eine Nachverdichtung im Bestand, wie sie in Hamburg seit einigen Jahren vermehrt zur Anwendung gelangt, führt dazu, dass eine gleichbleibende Zahl an Gärten auf deutlich kleineren Gesamtflächen untergebracht werden. Die Flächendifferenz kann dann von der Stadt verkauft werden. Eine Nachverdichtung führt aber auch dazu, dass in diesem Zuge Menschen von ihren Parzellen verdrängt werden, bestehende Gärten zerstört werden, Gärten kleiner, teurer und am Ende weniger attraktiv werden, sie darüber hinaus an ökologischen Wert verlieren. Für jede geteilte Parzelle geht zu guter Letzt eine andere durch Räumung verloren. Damit geht ein weiteres Stück Hamburger Natur dauerhaft verloren. Hamburg seit einigen Jahren vermehrt zur Anwendung gelangt, führt dazu, dass eine gleichbleibende Zahl an Gärten auf deutlich kleineren Gesamtflächen untergebracht werden. Die Flächendifferenz kann dann von der Stadt verkauft werden. Eine Nachverdichtung führt aber auch dazu, dass in diesem Zuge Menschen von ihren Parzellen verdrängt werden, bestehende Gärten zerstört werden, Gärten kleiner, teurer und am Ende weniger attraktiv werden, sie darüber hinaus an ökologischen Wert verlieren. Für jede geteilte Parzelle geht zu guter Letzt eine andere durch Räumung verloren. Damit geht ein weiteres Stück Hamburger Natur dauerhaft verloren.

8. Urban Gardening unterstützen

Die Herausforderung

Mit dem Urban Gardening stehen interessierten Hamburgerinnen und Hamburgern grüne Oasen zum Selbstpflanzen zu Verfügung. Flächen, die häufig gemeinschaftlich genutzt werden, an unkonventionellen Orten entstehen und auf diese Weise Natur auch in kleinteiligen Umfang ermöglichen.

Zugleich bieten sich an verschiedenen Stellen in der Stadt öffentlich, aber auch private Grünflächen an zu Blühwiesen umfunktioniert zu werden. Damit kann nicht nur

ein bunteres Naturbild geschaffen werden, sondern unzähligen Lebewesen eine neue Heimat in der Stadt gegeben werden.

Unsere Lösung

Wir wollen Urban Gardening in Hamburg fördern und prüfen welche Grünflächen zu Blühwiesen umfunktioniert werden können.

Detailbeschreibung

Urban Gardening kann als eine neue, vielleicht mancherorts auch kleinteiligere Möglichkeit gesehen werden, Stadträume gemeinsam gärtnerisch zu nutzen. Hierbei können Flächen nicht nur ebenerdig gefunden werden, sondern auch Dächer und andere unkonventionelle Orte bieten die Möglichkeit „drauflozugärtnern“. Hierbei entsteht Natur selbst an Orten, die zuvor als gänzlich ungeeignet angesehen wurden.

Ähnlich verhält es sich mit so manch innerstädtischer Grünfläche. Diese häufig steril wirkenden Naturflächen sind unter ökologischen Gesichtspunkten manchmal weit von einer Naturfläche entfernt und bieten häufig nur einen stark eingeschränkten ökologischen Nutzwert. Um diesen zu erhöhen und Lebensraum für andere Pflanzen und Tiere zu schaffen, ist es sinnvoll zumindest Teile der Grünflächen als sogenannte Blühwiesen zu öffnen.

9. Moore in Hamburg erhalten und schützen

Die Herausforderung

Moore erfüllen im Landschaftsgefüge Norddeutschlands historisch eine überaus herausragende und sehr wichtige Funktion. Sie dienen als Lebensraum für unzählige, teilweise hochgradig gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Bodenorganismen. Sie sind Speicher für Wasser, Kohlenstoff, Phosphor und Stickstoff. Sie sind zugleich Regulatoren des Wasser- und Stoffhaushalts. Sie haben eine große Bedeutung für das Makro- und Mikroklima und sind zugleich eine wichtige Größe im Klimawandel. Trotzdem hat sich der Anteil intakter Moore an der Gesamtfläche Norddeutschlands über die vergangenen Jahrhunderte immer weiter verringert. Die Moore für die kommenden Generationen und für den Klimahaushalt zu erhalten ist die Herausforderung der nächsten Jahre.

Unsere Lösung

Wir wollen die Moore in Hamburg schützen und erhalten und die hierfür notwendigen Maßnahmen einleiten. Wir wollen, dass der Senat der Bürgerschaft endlich den von uns seit langem erwarteten Moorzustandsbericht vorlegt. Bis heute ist dies leider nicht geschehen.

Detailbeschreibung

Die Entwicklung des Flächenanteils von sogenannten rezenten Mooren an der Gesamtfläche Hamburgs in den letzten 50 Jahren ist der Stadt nicht bekannt. Anzunehmen ist allerdings, dass die Flächen, wie in den Jahrhunderten zuvor weiter zurückgegangen sind. Diese Entwicklung in Hamburg muss endlich ein Ende haben. Der Schutz der Moore muss nachhaltig und dauerhaft sein. Die Tatsache, dass der Senat schon wieder 30% der verbliebenen Moorflächen nicht mehr als „Wertvoll“ bezeichnet ist

eine katastrophale Entwicklung und muss dringend gestoppt werden. Es muss, auch zum Erhalt des Klimas, dringend der Schutz der verbliebenen Moorflächen vorangetrieben werden und dort, wo es notwendig ist, muss die Wertigkeit der Moorflächen gesteigert werden.

10. Hamburgs städtischen Fuhrpark schrittweise schadstoffarm umrüsten

Die Herausforderung

Von den rund 2.100 Kraftfahrzeugen des städtischen Fuhrparks erfüllen 70 % nicht die Norm Euro VI bzw. die Norm Euro 6. D.h., dass mehr als 2/3 aller Fahrzeuge des Stadt Hamburg de facto auch von den Einschränkungen der Fahrverbotszonen betroffen wären. Hamburg könnte mit dem Austausch alter Fahrzeuge oder der Umrüstung mit SCR-Katalysatoren sowohl eine vorbildliche Rolle einnehmen und gleichzeitig einen echten Beitrag zu Reduzierung der Schadstoffbelastung in unserer Stadt beitragen.

Unsere Lösung

Hamburg hat keine Transparenz über wichtige Kriterien seines Fuhrparks. So wird beispielsweise die Art und Anzahl der im Fahrzeugbestand der Freien und Hansestadt Hamburg enthaltenen SCR-Katalysatoren nicht zentral erfasst. Ebenso werden die Fahrzeuge, die im Zuständigkeitsbereich einer Vielzahl von Fachbehörden und Bezirksämtern eingesetzt werden, nicht einheitlich von einer einzigen Stelle verwaltet. Daher muss als erster Schritt die Herstellung von Transparenz umgesetzt werden. D.h. es muss eine zentrale Fahrzeugverwaltung für den gesamten Fuhrpark der FHH aufgebaut werden. Darauf basierend ist ein Konzept zu entwickeln, das sowohl den Ersatz von alten gegen neue (umweltfreundlichere) Fahrzeuge beinhaltet, als auch die sukzessive Nachrüstung von Fahrzeugen mit SCR-Katalysatoren. Dabei ist das Konzept zur Nachrüstung von Katalysatoren schrittweise und zeitnah anzupassen, sobald für einzelnen Hersteller die entsprechenden Allgemeinen Betriebserlaubnisse vorliegt. Ziel muss es sein, am Ende einen Plan zu haben, aus dem ersichtlich wird, bis wann die Stadt Hamburg ihren gesamten Fuhrpark auf schadstoffarme bzw. schadstofffreie Fahrzeuge umgerüstet hat. Um auf die Entwicklung der Elektrofahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit anderen innovativen Antriebsformen sowohl hinsichtlich Technik als auch Angebote am Markt zeitnah reagieren zu können, ist auf absehbare Zeit Leasing zu favorisieren.

Forschung & Innovation

1. Wasserstoffstrategie für Hamburg konkretisieren und umsetzen

Die Herausforderung

Neben dem Atomausstieg wird auch der für 2038 beschlossene Ausstieg aus der Kohleverstromung den Industriestandort Deutschland vor große Herausforderungen stellen. Gleichzeitig nimmt uns sowohl das von uns anerkannte, ambitionierte Klimaschutzziel der Europäischen Union als auch des globalen Pariser Klimaschutzabkommens in die Pflicht, über regenerative und klimafreundliche Energieerzeugung unseren Energiebedarf zu decken. Neben einer klimafreundlichen und regelbaren Energieproduktion ist insbesondere die dauerhafte Versorgungssicherheit ausschlaggebend für eine gelingende Energiewende.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei, neben LNG, „grünem“ Wasserstoff als Energieträger und Ausgangsprodukt für die sog. „Power-to-X“-Technologie zu. Er kann das fehlende Bindeglied einer nachhaltigen Energiewende in allen Sektoren sein. Wasserstoff lässt sich mit den heute schon vorhandenen Techniken langfristig lagern, transportieren und bei Bedarf als Energieträger emissionsfrei rückverstromen oder verbrennen. Er kann zudem in der Industrie als chemischer Grundstoff (z.B. als Kohleersatz in der Stahlproduktion) als auch im Verkehrssektor zum Einsatz kommen – sei es in Brennstoffzellenfahrzeugen (PKW, LKW, Landwirtschaft) bzw. -zügen oder als Ausgangsprodukt für synthetische Kraftstoffe, wie z.B. erneuerbar produziertem Methanol, Benzin, Diesel oder Kerosin (sog. „Power-to-Liquid“-Verfahren). Im Wärmesektor kann Wasserstoff direkt mittels Brennstoffzellen-BHKWs (KWK), der Beimischung zu Erdgas oder als Ausgangsprodukt für synthetisches Methan genutzt werden. Wasserstoff bietet zudem als Speichermedium das Potenzial, überschüssige Erneuerbare Energie, insbesondere Windstrom, die aufgrund bestehender Netzengpässe im Moment ihrer Erzeugung nicht in das Übertragungsnetz eingespeist werden kann, sinnvoll zu nutzen.

Die Wasserstofferzeugung aus erneuerbar hergestelltem Strom (insb. Windstrom) mittels Elektrolyse aber auch aus biogenen Reststoffen bietet für die norddeutschen Länder große Zukunftspotenziale. Um die Vorteile des Wasserstoffs mit seinen breiten Anwendungsmöglichkeiten insbesondere bei der Dekarbonisierung des Wärme- und des Mobilitätssektors zu nutzen, bedarf es eines Marktanzreizsystems, welches dem Wert von erneuerbarem Wasserstoff für eine sektorgekoppelte Energiewende gerecht wird. Durch eine Automatisierung der Produktionstechnologien (z.B. Elektrolyse), die großtechnische Produktion von Wasserstoff und eine konsequente Abwärmenutzung können sowohl Kapitalkosten als auch operative Kosten gesenkt sowie die Energieeffizienz und der - noch nicht hinreichend wettbewerbsfähige - Wirkungsgrad verbessert werden. Damit diese Entwicklung vornehmlich durch die Wirtschaft

initiiert wird, müssen zukünftig erheblich mehr Wasserstoffmengen produziert, gespeichert und nachgefragt werden. Dafür bedarf es neben hohen privaten Investitionen insbesondere langfristig verlässlicher, geeigneter politischer Rahmenbedingungen.

Unsere Lösung

Wir begrüßen die Norddeutsche Wasserstoffstrategie als Ergebnis einer länderübergreifenden Zusammenarbeit vom 7. November 2019. Angesichts des kurzfristig bevorstehenden Ausstiegs aus der Kernenergie gilt es nun, die Ziele dieser Strategie so schnell wie möglich anzugehen. Folgende Schritte für Hamburg sind hierfür entscheidend:

- Modellvorhaben und Testfelder zur Wasserstoffproduktion, -speicherung und Anwendung sowie zur Kopplung der Sektoren Strom, Wärme, Verkehr, Industrie und Privathaushalte zu initiieren bzw. zu unterstützen, sich auf entsprechende Förderprogramme des Bundes zu bewerben bzw. entsprechende Bewerbungen zu unterstützen;
- Erneuerbaren Wasserstoff hinsichtlich Forschung, Entwicklung, Demonstration, Markthochlauf als Bindeglied der Sektorenkopplung für die Energiewende in ihre regionalen Innovationsstrategien und EFRE-OPs aufzunehmen und ggf. eigene Landesförderprogramme aufzulegen;
- bei Strategien und Zeitplänen für die breite Nutzung der Wasserstofftechnologie die Nutzungshorizonte fossiler Energieträger sowie emissionsärmerer Übergangstechnologien (z. B. LNG) im Sinne eines technologieoffenen Fahrplans für eine emissionsarme Mobilität mitzudenken und dabei die Versorgungssicherheit zu berücksichtigen;
- den Ausbau der erforderlichen Wasserstoffinfrastruktur und dabei insbesondere des Netzes an Wasserstofftankstellen bzw. Tanksäulen zu forcieren. Dafür gilt es insbesondere, das bestehende Netz konventioneller Tankstellen zu nutzen. Bis 2021 wollen wir in Hamburg mindestens 10 neue Wasserstofftankstellen errichten.
- Informationskampagnen zur Bedeutung von Wasserstoff im Rahmen der Energiewende, zu seinen Potentialen und gezielt gegen Vorbehalte der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich vermeintlicher Gefahren sowie zur nachhaltigen Aufklärung durchzuführen.

2. Hamburg zum Vorreiter maritimer und innovativer Schiffsantriebe machen

Die Herausforderung

Mit der Ölkrise der 1970er Jahre ist die weltweite Schifffahrt auf Schweröl als Antriebskraftstoff umgestiegen. Die Verbrennung dieses Treibstoffs ist eine der schmutzigsten Möglichkeiten ein Schiff anzutreiben. Verschiedene Alternativen stehen bereits heute zur Verfügung. Auf dem Weg in eine klimaneutrale Schifffahrt sind aber noch enorme Anstrengungen notwendig. Hierzu ist eine besondere Strategie notwendig, um neue innovative Schiffsantriebe zu entwickeln. Dabei soll Hamburg als der deutsche Seefahrtstandort Vorreiter sein und mit Institutionen wie dem Deutschen Maritimen Zentrum eine Zukunftsstrategie entwickeln, wie Hamburg sich als ein Zentrum dieser Entwicklung positionieren und eine führende Rolle einnehmen kann.

Unsere Lösung

Entwicklung einer Strategie in Zusammenarbeit mit maritimen Innovationsgebern in Hamburg, wie dem Deutschen Maritimen Zentrum.

Detailbeschreibung

Um Hamburg als Zentrum einer zukünftigen Entwicklung innovativer Schiffsantriebe zu etablieren ist nicht nur eine profunde Strategie notwendig, sondern darüber hinaus die Bündelung unterschiedlicher in Hamburg ansässiger Fähigkeiten. Mit dieser Strategie wird es möglich sein, die verschiedenen maritimen Entwicklungskompetenzen in Hamburg zu konzentrieren und Hamburg zum Entwicklungsstandort und zur Drehscheibe der Entwicklung für die Antriebe der zukünftigen Schifffahrt zu machen.

3. E-Fuels fördern, entwickeln und anwenden

Die Herausforderung

Im Rahmen der Energierevolution der letzten Jahre sind viele neue Wege zur Nutzbarmachung von verschiedenen Energieformen entwickelt worden. Das hat unserer Gesellschaft neue Möglichkeiten eröffnet, energieeffizienter und damit umwelt- und ressourcenschonender zu leben. Auf diesem Weg besteht allerdings die Gefahr, Technologien nur deshalb zu verdammen, weil sie schon länger genutzt werden. Diese Gefahr besteht z.B. beim Verbrennungsmotor.

Unsere Lösung

Zielgerichtete Förderung von sogenannten E-Fuels bei Forschung und Anwendung.

Detailbeschreibung

Als E-Fuels werden synthetische Kraftstoffe bezeichnet, die mittels Strom aus Wasser und Kohlendioxid hergestellt werden. Sie sind ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Energiesicherheit in einer von erneuerbaren Energien geprägten Welt. E-Fuels, produziert aus erneuerbarer Energie, können hier eine wichtige, umweltfreundliche und zukunftsfähige Rolle spielen. Daher glauben wir nicht an ein Ende des Verbrennungsmotors. Für uns ist es entscheidend, wie der Kraftstoff zukünftig entsteht

und was bei seiner Verbrennung ausgestoßen wird. Um synthetische Kraftstoffe in ausreichender Menge und konkurrenzfähig produzieren zu können werden Anstrengungen in Bereichen der Forschung und praxisorientierter Anwendung notwendig sein. Diese Anstrengungen auf dem Weg zu einer klimaneutralen Energiewirtschaft wollen wir fördern.

4. Forschungsinstitut zur Energiespeicherung gründen

Die Herausforderung

Voraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende ist der zielstrebige, effiziente, netzsynchrone und zunehmend marktorientierte weitere Ausbau der erneuerbaren Energien. Es wird dabei ein Anteil von erneuerbarer Energie von 65 Prozent bis 2030 angestrebt. Um diese Ziele zu erlangen, ist nicht nur ein weiterer konsequenter Netzausbau nötig, sondern auch die Möglichkeit der Energiespeicherung. Norddeutschland ist als Standort für Windenergie mittlerweile fest etabliert. Um die teilweise hohen Energieerträge aus der Windenergie besser im Sinne einer verlässlichen und effizienten Energieversorgung nutzen zu können, sind Möglichkeiten ihrer Speicherung unabdingbar. Diese Herausforderung will die rot-grüne Koalition im Bundestag dadurch gerecht werden, dass die Kopplung der Sektoren Wärme, Mobilität und Elektrizität in Verbindung mit Speichertechnologien vorangebracht werden soll. Dies soll unter anderem mit der Einrichtung eines neuen Fraunhofer-Instituts für Speichertechnologien erreicht werden. Hierfür stellt Hamburg als Wissenschaftsstandort und Zentrum der Windenergie die idealen Voraussetzungen zur Verfügung. Für Hamburg bietet sich dadurch die Chance, an den Potenzialen der Energiewende stärker zu partizipieren als es bisher geschehen ist.

Unsere Lösung

Mit der Gründung eines Fraunhofer-Instituts für Speichertechnologien kann eine Keimzelle für die Grundlagenforschung etabliert werden, die mittel- bis langfristig auch Unternehmen nach Hamburg holen würde. Die Gründung und Ansiedlung eines solchen Instituts wäre für die Fortentwicklung der Energiewende und für den Wissenschafts- und Energiewirtschaftsstandort Hamburg ein großer Gewinn. Hamburg sollte daher die Chance nutzen und dafür stark machen, dass es zukünftig auch in Hamburg ein technologieoffenes Institut zur Erforschung der verschiedenen Speicherformen gibt.

5. Forschung zur Nutzung von Fusionsenergie fördern

Die Herausforderung

Die Zukunft der weltweiten Energieversorgung stellt die Menschheit vor große Probleme. Möglicherweise werden alternative Energien nicht in der Lage sein, die Energieversorgung sicherzustellen. Mit der Fusionsenergie gibt es eine weitere Möglichkeit der Energiegewinnung, die sich an der Sonne orientiert. Mit dieser im wahrsten

Sinne „Sonnenenergie“ ist es möglich, die weltweiten Energiebedarfe mit global verfügbaren Ressourcen auf Dauer zu decken. Um die Energiegewinnung, wie sie in der Sonne abläuft, auf der Erde kontrolliert ablaufen zu lassen, müssen mit einem hohen technischen Aufwand extreme physikalische Bedingungen geschaffen werden. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist ein hoher internationaler Forschungsaufwand nötig.

Unsere Lösung

Wir wollen die Hamburger Universitäten ermuntern sich in den Bereich der Fusionsforschung einzubringen. Unser Ziel ist es, die Forschung in diesem Bereich mit einem eigenen Lehrstuhl zu fördern und die Zusammenarbeit mit den Zentren der Fusionsforschung zu intensivieren.

Detailbeschreibung

Die weltweite Vision einen Fusionsreaktor, der sicher, wirtschaftlich und umweltfreundlich eine kontinuierliche Stromproduktion garantiert, zu realisieren, ist nur mit einem erheblichen wissenschaftlichen Aufwand und in internationalen Kooperationen zu erbringen. Mit seiner Exzellenzuniversität ist Hamburg ein Wissenschaftsstandort, der über das nötige Potential verfügt, auf diesem Weg wichtige Beiträge zu liefern. Dies geschieht nicht von allein, sondern Bedarf der politischen Entscheidung. Die Einrichtung eines eigenen Lehrstuhls in Hamburg für dieses Ziel ist ein großer, aber auch richtiger Schritt für eine sichere globale Energiegewinnung in der Zukunft.

6. Clevere „Plus-Energiestraßen“ auch in Hamburg verwirklichen

Die Herausforderung

Eines der Hauptprobleme der Luftverschmutzung sind Belastungen hervorgerufen durch Stickoxide. Diese haben mittlerweile dazu geführt, dass Straßensperrungen auch in Hamburg Bestandteil der Senatspolitik geworden sind. Luftreinhaltung ist ein wichtiger Bestandteil einer erfolgreichen Umweltpolitik. Insbesondere die lokale Belastung muss durch verschiedene Maßnahmen gemindert werden. Dabei ist die Verminderung des Ausstoßes von unerwünschten Emissionen nur eine Möglichkeit, um die Belastung der Straßen und der davon unmittelbar betroffenen Menschen zu verringern. Eine technologisch moderne Straße kann positiven Einfluss das städtische Mikroklima ausüben und dazu beitragen, dass in Glättephasen weniger bzw. kein Streusalz eingesetzt werden muss.

Unsere Lösung

Ein Weg, um die lokale Stickoxidbelastung zu reduzieren, ist der Einsatz von sogenanntem photokatalytischem Asphalt. Dieses bietet eine weitere Möglichkeit im Rahmen des Luftreinhaltplans eine Verbesserung der Stickoxidbelastung zu erreichen. Daher wollen wir insbesondere in besonders schadstoffbelasteten Stadtgebieten schadstoffreduzierende Beschichtungen einsetzen, bei denen durch physikalische Reaktionen binnen einer Stunde mindestens 4 mg Stickoxid pro Quadratmeter abgebaut

werden können. Diese Technologie kann nicht nur als Straßenbelag, sondern unter anderem in Schallschutzwänden zum Einsatz kommen.

Des Weiteren setzen wir auf Straßen, die mehr können: Sogenannte "Plusenergiestraßen" können dank eines in die Fahrbahn integrierten Wärmetauschers Wärmeenergie aus Sonneneinstrahlung gewinnen. Die Plusenergiestraße kann im Sommer Sonnenwärme speichern und im Winter wieder abgeben - beispielsweise zum Beheizen umliegender Gebäude, oder um die Straße von Eis und Schnee zu befreien. Durch diese Technologie senken wir im Sommer zudem die Temperatur in der Stadt, da die Wärmeenergie in der Straße gebunden wird. Solche und ähnliche Innovationen auf dem Weg zur nachhaltigen Metropole unterstützen wir ausdrücklich.

Detailbeschreibung

Neuartiges photokatalytisches Abstreumaterial mit Titandioxid baut giftige Stickoxide ab und wandelt diese in unschädliche Stoffe um. Dieses Material, das in dem vom BMBF geförderten Projekt Nachhaltiger High Tech-Asphalt (NaHiTAs) mit verschiedenen industriellen Partnern entwickelt wurde, wird in die obere Deckschicht des Asphalts eingebracht und kann einen spürbaren Beitrag zur Luftreinigung leisten. In einem ersten Pilotprojekt wird dieses neuartige Verfahren in Stuttgart angewandt.

Grundlage des Verfahrens sind die photokatalytischen Eigenschaften des Halbleitermaterials Titandioxid. Durch Lichteinwirkung bilden sich über mehrere Zwischenschritte Radikale an der Oberfläche des Materials, welches z.B. mit verschiedenen Stoffen reagieren kann.

Wirtschaft

1. Bündnis für die Industrie der Zukunft

Die Herausforderung

Hamburg ist die größte Industriestadt Deutschlands. Dabei ist die Industrie in Hamburg nicht nur ein wesentlicher Garant für unseren wirtschaftlichen Wohlstand, sondern auch gleichzeitig ein großer Emittent von Treibhausgasen. Das Heben vorhandener Einsparpotenziale bei der CO₂-Emission im industriellen Sektor hat somit einen großen Einfluss darauf, ob die Klimaziele für Hamburg erreicht werden können oder nicht. Klar ist, wesentliche klimawirksamen Maßnahmen können nur mit und nicht gegen die Wirtschaft und Industrie erreicht werden. Denn wir wollen, dass die rund 600 Hamburger Industrieunternehmen mit ihren circa 120.000 Beschäftigten und 4.000 Ausbildungsplätzen auch in Zukunft wettbewerbsfähig am Standort Hamburg bleiben.

Unsere Lösung

Wir bekennen uns ohne Wenn und Aber zum Industriestandort Hamburg. Die industrielle Produktion noch klimafreundlicher zu gestalten, geht nur gemeinsam und in enger Abstimmung mit den Industrieunternehmen. Wir unterstützen daher im Grundsatz das mit dem Industrieverband Hamburg (IVH) geschlossene Bündnis für eine nachhaltige und marktfähige Zukunft der Industrie in Hamburg. Dabei setzen wir insbesondere darauf, dass auch die Stadt ihre Hausaufgaben macht und Verwaltungsprozesse digitalisiert, um Genehmigungsverfahren für innovative Investitionsprojekte zu beschleunigen. Die Umwandlung von Windstrom in Wasserstoff für verschiedene Industriezweige werden wir stärker fördern und die Forschung intensiv unterstützen.

2. Nutzung von Landstrom deutlich erhöhen

Die Herausforderung

Das Bestreben des rot-grünen Senats scheiterte bisher vor allem an mangelnder Koordination. Dies zeigt sich deutlich an der geringen Auslastung der 2016 eingerichteten Landstromanlage am Cruise Center Altona, die im vergangenen Jahr an nur neun Tagen genutzt wurde. Die Ende 2019 präsentierte Planung, die darauf abzielt für Containerschiffe insgesamt acht Punkte zur Landstromnutzung entstehen zu lassen, ist im Grundsatz richtig, überzeugt in jetziger Form jedoch nicht. Über wichtige Faktoren wie Kosten, rechtliche Fragen oder konkrete technische Umsetzungen, herrscht weiterhin Unklarheit. Auch muss seitens Senats deutlich mehr getan werden, wenn es darum geht, Reedereien von der Landstromnutzung zu überzeugen.

Unsere Lösung

Ein strategisch durchdachter Plan zur deutlichen und zeitnahen Reduzierung von Emissionen im Hamburger Hafen, insbesondere durch Landstrom aber auch durch LNG. Reedereien durch gezielte Anreize, Vergünstigungen und Bürokratieabbau überzeugen.

Detailbeschreibung

Der Bau weiterer Landstromanlagen in Hamburg ist grundsätzlich richtig, insbesondere die Ausweitung auf die Containerschiffahrt. Hierzu braucht es umgehend eine klare, durchdachte Strategie und eine zügige Umsetzung. Um echte Anreize zum Wechsel auf Landstrom zu schaffen, muss sich der Senat gemeinsam mit den Regierungen der anderen norddeutschen Küstenländer auf Bundesebene dafür einsetzen, die Belastung des Landstroms mit öffentlichen Abgaben und Umlagen weiter zu verringern. Mit der CDU geführten Bundesregierung möchten wir uns für entsprechende Preissenkungen starkmachen. Die Anwendung von Umweltrabatten bei der Berechnung des Hafengeldes, z.B. bei Landstrom- oder LNG-Nutzung, befürworten wir. Dies darf jedoch nicht zu grundsätzlichen Anhebungen des Hafengeldes führen. Ebenso muss schnellst möglich ein einheitliches LNG-Nutzungskonzept geschaffen werden. Dies betrifft vor allem Genehmigungsverfahren, Umrüstungen, rechtliche Fragen sowie infrastrukturelle Rahmenbedingungen.

Ende 2019 hat der rot-grüne Senat den Ausbau der Landstromversorgung für Schiffe im Hamburger Hafen beschlossen. So soll es bis 2022 acht Anschlusspunkte für Containerschiffe an Burchardkai, Europakai und Predöhlkai geben. Auch sollen die Landstromanschlüsse, neben der bestehenden Landstromanlage in Altona, auf alle drei Kreuzfahrterminals ausgeweitet werden. Die Kosten des Vorhabens liegen laut Senat bei rund 76 Millionen Euro.

Bei dem Vorhaben bleibt jedoch offen, wie die Reedereien dazu bewegt werden, auf Landstrom umzusteigen. Zum heutigen Zeitpunkt funktionieren für uns alle umweltrelevanten Maßnahmen auf freiwilliger Basis und dürfen nicht zu Lasten der regulären Hafennutzer gehen. Auf lange Sicht muss über Regelungen zur verpflichtenden Nutzung von Landstrom, wie bspw. im Hafen von Los Angeles, nachgedacht werden. Durch die Vorgabe, dass mindestens 50 Prozent der Schiffe von Kreuzfahrtreedereien Landstrom beziehen müssen, hat man erreicht, dass die Landstromnutzung schon heute bei 70 und voraussichtlich 2020 bei 80 Prozent liegen wird. Bevor Hamburg jedoch diesen Weg gehen kann, muss der Strom deutlich günstiger und ein durchdachtes Konzept vorgelegt werden.

Ferner wollen wir zusammen mit den anderen norddeutschen Küstenländern, der HPA sowie den Verbänden der Hafenwirtschaft, den Reedern und den Werften, die Landstromnutzung vereinfachen und für weniger Aufwand seitens der Reedereien sorgen. Hierzu wollen wir eine einheitliche Technik zur Verfügung etablieren eine technische Normung der Schnittstellen an Versorgungsanlagen von Schiffen mit Landstrom vorantreiben.

3. Aufbaus einer LNG-Infrastruktur forcieren

Die Herausforderung

Hamburg ist als größter Hafenstandort in Deutschland zwangsläufig am stärksten von den damit einhergehenden Schadstoffemissionen des Schiffsbetriebes betroffen. Dies resultiert aus der vorherrschenden Antriebstechnologie und folglich aus der Verbrennung von Marinediesel. Diese Schadstoffbelastung könnte deutlich vermindert werden, wenn es mehr Schiffe gäbe, die mit einer alternativen Antriebsform betrieben würden und statt klassischem Marine Diesel verflüssigtes Erdgas verwenden

könnten. Dabei handelt es sich hier um keine neu entwickelte Kraftstoffform, sondern wird bereits seit Mitte der 1960er Jahre in Form von Liquefied Natural Gas (LNG) über die Weltmeere transportiert. Um mehr Schiffe auf diese Antriebsform umzustellen bzw. einen Anreiz hierfür zu setzen, sind die bestehenden Versorgungsengpässen zu beseitigen. Diese Ressourcenknappheit spiegelt sich primär in den hohen Flüssiggaspreisen wider, die auf einer (bislang) teuren Infrastruktur und einer geringen Nachfrage nach Schiffstreibstoff basieren. Hamburg könnte nach heutigem Stand eine größere Nachfrage nach LNG nicht abdecken.

Unsere Lösung

Die Schifffahrt gehört zu den wichtigsten möglichen Anwendungsfeldern von LNG als Kraftstoff. Nutzten in der Vergangenheit fast ausschließlich große Transportschiffe für den LNG-Ferntransport während der Fahrt verdampfendes LNG für ihren Antrieb, wandelt sich das Bild für LNG in der Schifffahrt zunehmend. Immer strengere Auflagen für Luftschadstoffemissionen sind ein wesentlicher Treiber für die Schifffahrt, um nach alternativen Kraftstoffen zu suchen.

In Zusammenarbeit mit den anderen norddeutschen Küstenländern wollen wir die erforderliche Infrastruktur aufbauen und ein Betankungskonzept entwickeln, welches das geplante norddeutsche LNG-Terminal einbezieht. Im Rahmen des Entscheidungsprozesses um den Terminalstandort sprechen wir uns für Brunsbüttel aus. Da LNG nicht für alle Schiffe geeignet ist, setzen wir uns auch für andere umweltfreundliche Antriebsalternativen ein. Das können beispielsweise weitere Kraftstoffe wie Gas-to-Liquids (GTL) sein, umfassende Nachrüstungen zur Abgasnachbehandlung, Hybridantriebe oder sogar reine Zero-Emission-Schiffe.

Da sich LNG auch für den straßengebundenen Schwerlastverkehr anbietet, wollen wir den Ausbau der Tankstelleninfrastruktur an die LNG-Nachfrageentwicklung anpassen. Um eine ausreichende LNG-Versorgung sicherzustellen, werden dabei auch auf kleinere Anlagen (Mini- oder Micro-Scale) für Speicherung, Erzeugung, Verteilung von LNG in der Fläche. Das gilt speziell für den Fall, dass LNG zunehmend aus erneuerbaren Energien wie Biomasse bereitgestellt werden soll. In einem nächsten Schritt sind fest installierte LNG-Tankstellen mit einer hohen Verfügbarkeit aufzubauen. Zur Realisierung dieses komplexen Infrastrukturprojektes wollen wir eine ganzheitliche LNG-Strategie für Hamburg unter enger Einbindung unserer Nachbarn erarbeiten.

4. Umweltschutzrelevante Genehmigungsverfahren professionalisieren

Die Herausforderung

Die stetig steigenden umwelt- und Klimaschutzrechtlichen Anforderungen führen zwangsläufig zu einer immer höheren Komplexität bei Genehmigungsverfahren. Hier von sind zum einen die Unternehmen aber auch die zuständigen Genehmigungsbehörden betroffen. Entscheidet sich ein Unternehmen für einen Anlagenneubau oder Modifikationen, sorgen langwierige Genehmigungs-Prozesse gepaart mit einer eingeschränkten Verfügbarkeit von erfahrenem und fachkundigen Behörden-Personal häufig für Frust insbesondere auf Seiten der Industrie. An anderer Stelle wird schneller entschieden, schneller gebaut und das bedeutet wiederum Wettbewerbsnachteile im nationalen und internationalen Wettbewerb. Hamburg – Stadt der kurzen Wege – das war einmal. Die heutigen Entscheidungen sind wenig pragmatisch, Umsetzungsspielräume werden nicht genutzt. Dabei ist Validität und Geschwindigkeit bei solchen Verfahren ein erfolgskritischer Faktor.

Unsere Lösung

Wir wollen als wichtiges Instrument zur Sicherung der Wirtschafts- und Industriestandortes Hamburg die zahlreichen Verfahren beschleunigen. Hierfür werden wir in enger Kooperation mit der Wirtschaft eine Ursachenanalyse vornehmen, um gezielt Schwachstellen auf Seiten der Behörden zu lokalisieren und diese in einem zweiten Schritt abstellen. Dies wird gelingen, wenn in den zuständigen Genehmigungsbehörden erkannte Know-how-Lücken zeitnah geschlossen werden und bei Bedarf mehr geschultes Personal eingesetzt wird.

5. Wochenmärkte und regionale Erzeugung stärken

Die Herausforderung

Die Hamburger Wochenmärkte leiden insbesondere unter der Woche an den Vormittagen zunehmend untersinkenden Käuferzahlen. Das liegt zum einen an der großen Konkurrenz aus dem Einzelhandel und zum anderen am geänderten Kaufverhalten vieler Verbraucher, da mittlerweile oftmals mehrere Personen eines Haushaltes geregelter Erwerbstätigkeit nachgehen und vormittags keine Zeit zum Einkaufen haben. In der Folge sind immer weniger Händler bereit, insbesondere vormittags in An- und Abfahrten sowie in Personal zu investieren, weil es sich für sie nicht mehr lohnt. Die Zahl der Händler nimmt mit den Kunden ab und die Attraktivität der Märkte sinkt weiter. Dabei leisten gerade die Wochenmärkte neben ihrer sozialen Funktion in den Stadtteilen vor Ort einen großen Beitrag in der Versorgung der Bevölkerung mit frischen, regionalen Produkten und solchen aus nachhaltiger Erzeugung. Auch bieten sie die Möglichkeit, Waren unverpackt einzukaufen. Das sind wichtige Beiträge für

den Umweltschutz und das Klima, der Rückgang der Wochenmärkte ist daher kontraproduktiv.

Unsere Lösung

Hamburgs Wochenmärkte brauchen eine Attraktivitätssteigerung und müssen sich dem geänderten Kauf- und Arbeitsverhalten der Bevölkerung anpassen, damit sie auch weiterhin als hoch attraktive Einkaufs- und Begegnungsstätten erhalten bleiben und somit auch der nachwachsenden Generation die Vielfalt an vor allem regionalen Produkten ans Herz zu legen.

Dies wollen wir erreichen durch stärkere und möglichst kostenfreie Nutzung der Werbeflächen der FHH. So wollen wir auf die Vorzüge hinweisen, wie kurze Wege oder die Möglichkeit verpackungsfrei regionale Produkte einzukaufen. Des Weiteren wollen wir gezielt gegen ausufernde bürokratische Auflagen angehen und diese nach Möglichkeit reduzieren. Ebenso wollen wir in enger Abstimmung mit den Markthändlern gezielt die Möglichkeit von Abend und Saisonmärkten (mit ausgeweiteten Zeiten, ca. März bis Oktober) prüfen und entsprechende Änderungen herbeiführen. In einigen Hamburger Bezirke haben sich Wochenmärkte bereits erfolgreich in den Abendstunden etabliert und durch eine angepasste Produktpalette neue Kunden gewonnen. Entsprechende Initiativen wollen wir für schrumpfende Wochenmärkte in enger Abstimmung mit den Händlern in allen Bezirken ausprobieren. Mit gezielten Marketingkampagnen und Veranstaltungen rund um die Wochenmärkte werden wir sie für weitere Kundengruppen erschließen.

6. Den Lieferverkehr auf der „letzten Meile“ entlasten

Die Herausforderung

Immer mehr Menschen und Unternehmen bestellen immer mehr Waren immer häufiger online. Darauf haben sich auch viele Einzelhändler in Hamburg eingestellt, so dass mittlerweile – einer Umfrage zufolge – jeder zweite Einzelhändler am Online-Handel teilnimmt. Für das Jahr 2019 wird für Deutschland ein Online-Umsatz von rund 72 Mrd. Euro mit Waren und damit ein neues Rekordergebnis erwartet². Dieser Trend gilt natürlich auch für Hamburg und zeigt sich u.a. an den pausenlos im Einsatz befindlichen Fahrzeugen der Paketlieferunternehmen, die ganz besonders in der Hamburger Innenstadt allgegenwärtig sind. Diese permanente Verfügbarkeit von Waren und Gütern hat jedoch auch eine Kehrseite. Paketlieferanten blockieren Parkraum oder den Verkehr durch das Parken in zweiter Reihe und tragen als spezifischer Verkehrsteilnehmer auch anteilig zur Schadstoffbelastung unserer Stadt bei.

² Quelle: Bundesverband E-Commerce und Versandhandel (bevh) vom 22. Januar 2019.

Unsere Lösung

Um innerstädtischen Bereiche vom Lieferverkehr zu entlasten, wollen wir die Zahl der Paketstationen in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern auf öffentlichen Flächen ausbauen, die „letzte Meile“ des Lieferverkehrs mit E-Fahrzeugen und Lastenfahrrädern optimieren und gemeinsam mit dem Hamburger Einzelhandel und den Logistikunternehmen neue Anreize für kurze Transportwege entwickeln. Um dies zu erreichen, wollen wir

- Haltestellen zu „Servicepoints“ weiterentwickeln und hierbei auch und u.a. die Paketannahme anbieten,
- ein „Lieferverkehrskonzept“ für Hamburg zur Vermeidung von Mehrfachfahrten entwickeln, eine Initiative zur Bündelung des Lieferverkehrs starten und in diesem Rahmen die Errichtung von dezentralen Paketboxen, die lieferdienstübergreifend bestückt werden können, fördern,
- dezentrale 3D-Druckzentren fördern, um Lieferketten zu verkürzen und
- die Paketzustellung per Drohne in einem räumlich begrenzten Testgebiet erproben.

7. Flughafen Hamburg leiser und innovativer machen

Die Herausforderung

Hamburg ist das drittgrößte Luftfahrtspitzencluster weltweit. Allein 15.000 Menschen sind direkt am Standort Flughafen Hamburg beschäftigt. Darüber hinaus sind in ganz Hamburg über 41.000 Menschen in 300 Unternehmen in der Luftfahrt beschäftigt. Mit seinen über 130 internationalen Zielen ist der Flughafen Hamburg ein wichtiger Standortfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und den Tourismusstandort. Der Flughafen ist durch seine innenstadtnahe Lage mit einem direkten Anschluss an die S1 und die gute Anbindung an die A7 kunden- und mitarbeiterfreundlich gelegen. Die verkehrsgünstige innenstadtnahe Lage inmitten der wachsenden Wohnbebauung bedeutet auch die gleichzeitige Verpflichtung, die Auswirkungen des Flugbetriebs für die Anwohner insbesondere den Fluglärm, die Klimafolgen und die Verspätungen nach 23.00 Uhr fortlaufend aktiv zu verbessern.

Unsere Lösung

Die gültigen Betriebszeiten sowie die bestehende Betriebsgenehmigung der Flughafen Hamburg GmbH müssen unverändert erhalten bleiben. Gleichwohl sind die Anstrengungen in Bezug auf die Einhaltung des Nachtflugverbotes zukünftig weiter zu intensivieren. Ergänzend hierzu sollen die bestehenden Dialogformate, wie die Fluglärmschutzkommission und die Allianz für den Fluglärmschutz, weiter aktiv genutzt werden. Des Weiteren wollen wir Projekte zur Implementierung innovativer und

wirksamer Flugverfahren und die Förderung alternativer Antriebe insbesondere der schnellen Marktverfügbarkeit von synthetischem Kerosin forcieren.

8. Synthetisches Kerosin fördern und einsetzen

Die Herausforderung

Der Flughafen ist ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Hamburg. Gleichzeitig sind der Flugverkehr und der Betrieb des Airports mit klimaschädlichen Emissionen verbunden.

Unsere Lösung

Anstatt Fliegen zu verbieten, einzuschränken oder durch weitere Strafgebühren zu verteuern, setzen wir auf umweltfreundliches, synthetisches Kerosin als Energieträger der Zukunft. Der Einsatz solcher Kraftstoffe am Hamburger Flughafen ist bereits geplant. Wir wollen diese Bemühungen politisch unterstützen. Das Forschungsprojekt KEROSyN100 zur Herstellung von regenerativem Kerosin durch die Nutzung von überschüssiger regional erzeugter Windenergie werden wir stärker fördern.

Gebäude

1. Klimaintelligent gesteuerte Gebäude und Quartier realisieren

Die Herausforderung

Über ein Drittel des gesamten deutschen Endenergieverbrauchs entfallen auf Gebäude. Dabei wenden die Deutschen für Raumwärme, Warmwasser, Beleuchtung und Kühlung in Wohn- und Nichtwohngebäuden rund 73 Milliarden Euro pro Jahr auf. Angesichts dieser Volumina ist offenkundig, dass der Gebäudebereich sehr große Energieeinsparpotenziale bietet und folglich einen Schlüsselsektor bei der Erreichung der CO₂-Einsparziele der Bundesregierung und der Stadt Hamburg darstellt. Wichtig ist hierbei, dass etwa 63 Prozent der Wohngebäude in Deutschland vor dem Inkrafttreten der ersten Wärmeschutzverordnung im Jahr 1979 errichtet wurden. Somit sind die Effizienzpotenziale bei älteren Häusern ganz besonders hoch, da sie bis zu fünf Mal mehr Energie verbrauchen als Neubauten, die nach 2001 errichtet worden sind. In diesem Kontext wird oft übersehen, dass die energetische Sanierung nicht den einzigen Weg darstellt, wie Energie eingespart werden kann. Energetische Sanierungen sind zumeist sehr kostenintensiv und können daher nicht von allen Eigentümern gleichermaßen zeitnah umgesetzt werden. Als Alternative bzw. ergänzenden Möglichkeit bietet es sich an, Gebäude mit Hilfe der Digitalisierung klimaintelligent zu machen. Ein klimaintelligentes Gebäude kann bis zu 30 Prozent Energie einsparen ohne dass auch nur ein einziger Euro für die klassische Sanierung verwendet werden muss und ohne dass es Nachteile für die Nutzer der Gebäude gibt. Dieses Potenzial ist bislang noch weitgehend ungenutzt und soll durch entsprechende Weichenstellungen gezielt gehoben werden.

Unsere Lösung

Wir wollen den Aufbau eines Modellprojektes in Form eines vollständig klimaintelligent gesteuerten Quartiers sowie die Einführung eines entsprechenden Förderprogramms auf Landesebene umsetzen. Um diesem Ansatz eine breite Marktreife zu verschaffen, ist es sinnvoll innerhalb eines Quartiers alle vorhandenen Techniken digital anzuwenden und ergänzende neue Entwicklungen einem Praxistest zu unterziehen. Dies wollen wir gezielt mit den Anwendungsmöglichkeiten der Elektromobilität verknüpfen. Des Weiteren streben wir eine Überprüfung und ggf. Überarbeitung des Bauordnungsrechts Hamburgs, insb. der Landesbauordnung, im Hinblick auf die Berücksichtigung digitaler und klimaintelligenter Aspekte an. Dies wäre beispielsweise auch denkbar als Ergänzung zum Energiefachplan. Als weiterer Ansatzpunkt wäre eine stärkere Berücksichtigung des Breitband-Powerline-Systems interessant. Es macht das Stromnetz zu einer Kommunikationsplattform, effektiv und sicher, gerade auch im Niederspannungsnetz. Als Use Cases kommen hier Smart Meter, eine sichere Anbindung an das Internet of Things sowie Smart Grids in Frage. Vorteile des Systems

sind die hohe Verfügbarkeit des (Strom-)Netzes, die vollständige Abdeckung des Gebäudes sowie eine kostengünstige und unabhängige Nutzung der eigenen Infrastruktur. Erste hilfreiche Ansätze hierzu gibt es bereits u.a. in Frankfurt a.M.

2. Öffentliche Gebäude Hamburgs energetisch sanieren

Die Herausforderung

Die Wärmeversorgung von Gebäuden macht einen Großteil des Hamburger CO₂-Ausstoßes aus. Will die Stadt bis 2030 über die Hälfte davon einsparen, müssen Häuser zukünftig besser gedämmt oder klimaintelligent gesteuert werden. Derzeit ist es so, dass die Stadt nicht in der Lage ist zu beziffern, wie viele Gebäude die Stadt insgesamt besitzt und welche davon prioritär saniert werden müssen. Für alle geplanten – noch nicht errichteten – Gebäude sollte grundsätzlich der hocheffiziente Passivhausstandard der Maßstab sein. Für alle Bestandsimmobilien der Stadt ist zunächst dort energetisch zu sanieren sowie klimaintelligent umzustellen, wo es den größten CO₂-Einsparhebel pro eingesetzten Euro gibt.

Unsere Lösung

Hamburg muss bei seinen eigenen Gebäuden eine Vorbildfunktion wahrnehmen und mit gutem Beispiel vorangehen. Die Reduzierung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen durch höhere Energiestandards (hocheffiziente Passivhausstandard) für staatliche Gebäude sowie durch energetische Sanierung und klimaintelligente Umrüstungen sind dabei die wesentlichen Stellschrauben. Hierfür ist es jedoch erforderlich, dass die Stadt zum einen ihr eigenes Immobilienportfolio vollständig und systematisch erfasst und in einem nächsten Schritt die jeweiligen Sanierungsbedarfe ermittelt. Erst wenn Transparenz bei diesen beiden zentralen Aspekten hergestellt wurde, kann ein Sanierungs- und Umrüstungsplan erarbeitet werden. Vor dem Hintergrund des begrenzten Kapitals sowie der limitierten Planungs- und Ausführungskapazitäten (Handwerker, Gewerke etc.) ist in den Realisierungsphasen strikt das Prinzip anzuwenden: „Maßnahmen mit großem energetischem Wirkungsgrad haben Vorrang“.

3. Photovoltaik für Gebäude in privater Hand gezielt fördern

Die Herausforderung

Solaranlagen können durch ihre Eigenschaft, Strom und Wärme zu erzeugen, einen positiven Beitrag für die Energieeffizienz von Gebäuden und damit für die Zielerreichung der Klimaziele der Stadt Hamburg leisten. Hier können noch nennenswerte Potenziale gehoben werden.

Unsere Lösung

Um eine deutliche Erhöhung der Anzahl von PV-Anlagen bei privaten Gebäuden zu erreichen, wollen wir bestehende Programme zu Förderung von PV-Anlagen in Abstimmung mit den Programmen des Bundes zielführend ausbauen, bei Bedarf zusätzliche Fördermaßnahmen initiieren und entsprechende Mittel bereitstellen. Diese Maßnahmen müssen zwingend flankiert werden durch eine umfassende Informationskampagne, um Bauherrn und Eigentümer in der Phase ihrer Investitionsentscheidung gezielt zu informieren und anzusprechen. Des Weiteren wollen wir ein Beratungsangebot in Kooperation mit der Wirtschaft, den Behörden und den Bezirken aus einer Hand zu schaffen.

Detailbeschreibung

Die Entscheidung, ob eine PV-Anlage eingebaut werden soll oder nicht, muss auch zukünftig dem Eigentümer oder Bauherrn überlassen sein. Nur er soll entscheiden, inwieweit eine solche zusätzliche Investitionsmaßnahme technisch möglich, energetisch sinnvoll und wirtschaftlich zumutbar ist. Daher ist das Mittel einer Zwangsverpflichtung für alle Neubauten und genehmigungspflichtige Sanierungen durch eine Änderung der Hamburgischen Bauordnung der falsche Weg. Dies würde in vielen Fällen lediglich zu einer Abwälzung der zusätzlichen Kosten auf die Mieter und Eigentümer führen und damit das Wohnen in unserer Stadt weiter verteuern.

4. Photovoltaik für Öffentliche Gebäude gezielt fördern

Die Herausforderung

Öffentliche Gebäude bieten in großem Umfang die Möglichkeit durch Nutzung von Dachflächen zur klimafreundlichen und lokalen Stromproduktion durch Photovoltaik beizutragen.

Unsere Lösung

Durch eigene Investitionen und in Kooperation mit Investoren sollen öffentliche Gebäude durch Installation von Photovoltaikanlagen zur lokalen Stromproduktion beitragen. Lokal erzeugter Strom bietet nicht nur die Möglichkeit Kosten für den Netzausbau zu sparen, sondern bietet auch die Möglichkeit bares Geld durch den Wegfall von Umlagen und Netzentgelten zu sparen.

Detailbeschreibung:

Bereits heute bieten private Investoren an, Flächen mit Photovoltaikanlagen auszustatten und damit Photovoltaik auch innerstädtisch umzusetzen und lokal Strom zu erzeugen. Dieser Strom kann dann an Nutzer vor Ort günstig verkauft werden.

5. Kühnende Fassaden verstärkt einsetzen

Die Herausforderung

In Städten halten sich hohe Temperaturen länger als in ländlichen Gebieten, da Straßen und Gebäude die Hitze speichern und über einen längeren Zeitraum wieder abgeben. Durch diesen sogenannten Urban-Heat-Island-Effekt können die Temperaturunterschiede, zwischen Stadt und Land, bis zu 10 °C betragen.

Unsere Lösung

Es ist besonders wichtig, diese Problematik hinsichtlich der Hitzespeicherung bei der städtebaulichen Entwicklung zu beachten. Klassische Maßnahmen, wie helle Fassaden und Dächer, Begrünung der Gebäude, große freie Flächen oder auenliegender Sonnenschutz bei Glasfassaden, werden heute schon genutzt. Darüber hinaus gibt es neue Entwicklungen, um die Wärmelasten zu reduzieren, z. B. reflektierende Farben und Baustoffe oder Fassadenverkleidungen die Wasser aufnehmen können und durch Verdunstung ein Gebäude kühlen. Aber auch intelligente städtebauliche Maßnahmen, wie Luftungskorridore zwischen einzelnen Gebäudekomplexen, können bei hohen Temperaturen nützlich sein. Neben der jetzigen Planung und Umsetzung von Strategien für eine kühlere Stadt, setzen wir uns auch für eine Förderung und Entwicklung von zukunftsorientierten Baustoffen und Konzepten ein.

6. Projekt „Fifty/fifty“ wiederbeleben und ausweiten

Die Herausforderung

Klima- und Umweltschutz im Alltag muss bereits im Schulalter vermittelt und gefördert werden. Durch die Streichung des langjährigen Erfolgsprojekts „fifty/fifty“ verfehlt der rot-grüne Senat dieses Ziel. Ursprünglich durfte die Schule 50 Prozent des Betrages behalten, der durch Reduktion von Energie, Wasser und Abfall im Laufe eines Jahres eingespart wurde. Die übrigen 50 Prozent behielt die Stadt ein. So wurden jährlich etwa 1,5 Millionen Euro ausgeschüttet. Auf Initiative von SPD und GRÜNE wurde das erfolgreiche Projekt jedoch beendet. Das neue Konzept verzichtet auf das bewährte Prinzip „mehr Energieeinsparung, höhere Premie“ und bei Einsparungen werden nur noch Pauschalbeträge ausgezahlt.

Unsere Lösung

Wiederbelebung des Projektes „fifty/fifty“ an allen Hamburger Schulen sowie Prüfung einer Ausweitung auf andere städtische Gebäude. Wir halten die Neuauflage des Projekts, ohne die bisherigen Anreize, für ungeeignet, um bei Schülern ein Bewusstsein dafür zu schaffen, wie man im Alltag etwas Gutes für die Umwelt tun kann und gleichzeitig einen positiven Nutzen davon hat. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass das Klimaschutzprogramm „fifty/fifty“ wieder nach dem alten Muster, nämlich dem

Leistungsprinzip an Hamburger Schulen durchgeführt wird und dabei von pauschalen Prämienzahlungen sowie von deren Obergrenzen abgesehen wird.

Detailbeschreibung

Das beliebte Schulprojekt „fifty/fifty“ hat seit 1994 an vielen Schulen bei Lehrern und Schülern zu einem Umdenken in Sachen Klimaschutz und Ressourcenschonung geführt. Ursprünglich zielte das Modell darauf ab, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass zum Beispiel Heizungen in den Klassenräumen nachts, am Wochenende und während der Ferien ausgeschaltet werden. Im weiteren Verlauf bauten Schüler im Unterricht sogar Photovoltaikanlagen und entwickelten eigene Strategien zur Müllverringerung. Wie es der Projektname erahnen lässt, durfte die Schule 50 Prozent des Betrages behalten, der durch Reduktion von Energie, Wasser und Abfall im Laufe eines Jahres eingespart wird. Die übrigen 50 Prozent behält die Stadt ein. Neben dem pädagogischen Effekt, lieferte „fifty/fifty“ einen starken finanziellen Anreiz: Etwa 1,5 Millionen Euro werden pro Jahr ausgeschüttet. Größere Schulen konnten somit Prämien bis zu 25.000 Euro erzielen. Auf Initiative der Regierungsfractionen von SPD und GRÜNEN wurde das erfolgreiche Projekt jedoch nun beendet. Dagegen soll nun ein neues Konzept her, welches auf das bewährte Prinzip „mehr Energieeinsparung, höhere Prämie“ vollends verzichtet. Stattdessen sollen lediglich Pauschalbeträge ausgezahlt werden, wenn es zu Einsparungen kommt. Auch soll künftig eine Obergrenze für die Prämien eingeführt werden: Schulen mit 1.000 und mehr Schülern sollen nicht mehr als 10.000 Euro, Standorte mit 1.500 und mehr Schülern nicht mehr als 12.500 Euro pro Jahr erhalten. Damit geht das Leistungsprinzip verloren und hat mit aktivem Anreiz zum Klimaschutz wenig zu tun. Die Regierungsfractionen halten sich somit nicht an das im rot-grünen Koalitionsvertrag niedergeschriebene Versprechen. Hier heißt es: „Das Fifty/fifty-Programm wird gesichert und weitergeführt. Das Mieter-/Vermieter-Modell wird entsprechend angepasst.“

7. Schulhöfe naturnah umgestalten

Die Herausforderung

Ein Großteil der Hamburger Schulhöfe sind derzeit nicht naturnah gestaltet und bieten damit geringe Aufenthaltsqualität für Schülerinnen und Schüler. Seit Einführung des Ganztagsunterrichtes verbringen Kinder und Jugendliche deutlich mehr Zeit an ihrer Schule. Damit kommt auch der Qualität des Schulgeländes eine stärkere Rolle zu. Eine Vielzahl an Hamburger Schulhöfen sind jedoch derzeit nicht attraktiv gestaltet. Oftmals sind dort kaum Grünflächen oder Bepflanzungen zu finden. Auch wird relativ wenig Raum zum Austoben und Naturerleben geboten.

Unsere Lösung

Mit geringem Aufwand – sowohl planerisch als auch finanziell – können Hamburger Schulhöfe so umgestaltet werden, dass sie zum einen mehr Aufenthaltsqualität für Schülerinnen und Schüler bieten, zum anderen auch einen positiven Teil zu Hamburgs Umweltbilanz beitragen. Naturnahe Außenflächen können, neben Ausüben verschiedener Aktivitäten während der Pausen, auch als Lernort dienen, um einen Bezug zur Umwelt schaffen und Anregungen für den Unterricht zu geben. Auch wird schon vor der Nutzung des Schulhofes – nämlich während der Planungs- und Bauphase – das soziale Miteinander gestärkt. Die Schülerinnen und Schüler lernen hierbei bereits frühzeitig, sich für eigenen Ideen sowie für die Umwelt und Natur in ihrer Umgebung

einzusetzen. Denkbar wären z.B. das Anlegen von Kräuter- und Gemüsegärten, Baumpflanzungen, die Schaffung von Lebensräumen für Insekten, die Herstellung von Nistplätzen für Vögel u.v.m.

Detailbeschreibung

Ende 2018 hatten SPD und Grüne im Zuge der Haushaltsaufstellung einen Antrag gestellt, der auf die Einrichtung eines Fonds in Höhe von bis zu 50.000 Euro abzielte und damit die Gestaltung von „Natur-Erlebnis-Schulhöfen“ ermöglichen sollte. Jedoch bezog sich diese Forderung ausschließlich auf Grundschulen, von Gymnasien oder Stadtteilschulen, ist hier nicht die Rede. Als CDU sind wir der Meinung, dass die naturnahe Gestaltung von Schulhöfen, bei allen Schulformen einen positiven Nutzen erbringen würde. Daher sollte der zuvor erwähnte Fonds ausgeweitet werden, sodass auch Gymnasien und Stadtteilschulen unter Vorlage eines Konzeptes, Mittel für die Gestaltung eines sogenannten „Natur-Erlebnis-Schulhofes“ beantragen können.

Verkehr

1. MetroTramAltona Wirklichkeit werden lassen

Die Herausforderung

Die Bevölkerung im Hamburger Westen steigt in Folge der vielen Bauvorhaben immer weiter an. Damit nimmt auch die Verkehrsbelastung immer weiter zu. Insbesondere in Bahrenfeld wohnen und arbeiten viele Menschen, die den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Die Folge: Immer häufiger stehen überfüllte und verspätete Busse im Stau, was für zusätzliche Emissionen sorgt. Die geplante S-Bahn für Lurup, Osdorf, Bahrenfeld oder Altona kommt frühestens in 20 Jahren.

Unsere Lösung

Wir haben eine kostengünstige und schnell zu bauende Alternative für den Hamburger Westen entwickelt, die bequem, verlässlich, innovativ und klimagünstig ist: unsere MetroTramAltona. Eine einzige Metrotram schafft dabei das, was derzeit sechs Busse des HVV schaffen. Auch die vom Senat zugesagten Expressbusse sind weniger als ein Tropfen auf dem heißen Stein, weil sie nicht die hohe Anzahl an Menschen, wie die Metrotram, transportieren können.

Detailbeschreibung

Wir planen zunächst zwei Linien der MetroTramAltona. Die Linie 1 wird vom Stadtzentrum Schenefeld über den Eckhoffplatz, das DESY, die Trabrennbahn Bahrenfeld, die S-Bahn Holstenstraße zum Bahnhof Altona führen und hat eine Streckenlänge von insgesamt 10,9 km. Die Linie 2 führt vom Stadtzentrum Schenefeld über Achtern Born, das Elbe-Einkaufszentrum, der S-Bahn Othmarschen und dem Ottenser Marktplatz zum Bahnhof Altona und hat eine Länge von 13,1 km. Die Kosten der rund 53 Haltestellen auf einer Streckenlänge von insgesamt 24 km schätzen wir auf rund 520 Mio. Euro. Für die Finanzierung stehen verschiedene Fördermittel des Bundes, zum Beispiel aus dem Entflechtungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz, zur Verfügung. Mit der MetroTramAltona schaffen wir eine zeitnahe und kostengünstige Anbindung der Stadtteile im Hamburger Westens, die leise, schnell und CO₂ frei ist. Sie bietet den Fahrgästen mehr Flexibilität und geringere Fahrtzeiten von Tür zu Tür.

2. Bahnen und Busse attraktiver machen

Die Herausforderung

Verspätete Busse, ausfallende Züge, überfüllte und überhitze Wagen sind auf manchen Strecken in Hamburg ein tägliches Ärgernis. Gerade im Berufsverkehr fahren zu wenige Züge und dann oftmals unregelmäßig und verspätet. In den frühen Morgen- und späten Abendstunden ist es schwierig, pünktlich und ohne lange Wartezeiten zur Arbeit oder nach Hause zu kommen. Die Folge ist, dass der Fahrgastzuwachs beim HVV im letzten Jahr nur um 0,5 Prozent gestiegen ist, der tiefste Stand seit 14 Jahren. Das ist deutlich zu wenig, um einen positiven Effekt auf den Klimaschutz in Hamburg zu haben.

Unsere Lösung

Um in einer immer weiterwachsenden Stadt attraktive Angebote für alle Hamburger zu schaffen, müssen Busse und Bahnen pünktlich und zuverlässig im gesamten Bereich des HVV fahren. Die CDU-Fraktion setzt sich für höhere Kapazitäten durch höhere Taktfrequenzen und – wo möglich – längere Züge ein. Zur Steigerung der Qualität und damit der Attraktivität setzen wir auf folgende weitere Instrumente:

- Die „Fahrpreisbremse“ (für Einzeltickets und Abos, solange es noch kein 365-Euro-Ticket gibt), d.h. der durchschnittliche Ticketpreis darf maximal in Höhe der Inflationsrate angehoben werden.
- HVV-Kombitickets bei Großveranstaltungen werden zur Regel.
- Flug-, Bahnfernverkehrs- und Fernbustickets werden automatisch zu Kombitickets („Rail/Ride&Fly“; Vermerk „City“ auf DB-Tickets).
- Das Tarifsystem des HVV für Hamburg auf einen City- und einen Außenbereichs-Tarif reduzieren.
- Höhere Kapazitäten und bessere Angebote für das Bus- und Bahnfahren schaffen.
- Eine deutliche Verbesserung der Verkehrsangebote untereinander sowie mit anderen Verkehrsangeboten im Sinne einer intelligenten Vernetzung erlangen.

Hierdurch wollen wir verschiedene Ziele für Hamburg erreichen:

- Den Anteil der in Hamburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege bis 2030 auf 35 Prozent steigern.
- Langfristig dafür zu sorgen, dass von jedem Punkt in der Stadt aus eine Schnellbahnstation (S-, U-Bahn oder Stadtbahn) fußläufig innerhalb von 10 Minuten erreichbar ist.
- Mittelfristige Fahrgastzuwachsrate im HVV von 2 Prozent und mehr erreichen.

Detailbeschreibung:

Um die Taktfrequenzen deutlich erhöhen zu können, wollen wir Bahnen nach und nach auf digitalen Betrieb umstellen und nach europäischem Standard ATO (Automatic Train Operation) automatisiert fahren lassen. Die Taktfrequenz soll nicht nur in der Innenstadt, sondern insbesondere auch bis in die Randgebiete und die Metropolregion erhöht werden, um überall eine zuverlässige Alternative zum privaten PKW zu schaffen. Zusätzlich wollen wir einen echten 24 Stunden Betrieb auch wochentags sicherstellen. Nur wenn dies auf Dauer mit modernen und bequemen Zügen und Bussen zuverlässig bei Wind und Wetter gelingt, bilden diese einen echten Anreiz, auf den eigenen Wagen zu verzichten und so die Klimabilanz in Hamburg zu verbessern.

3. 365-Euro-Ticket für alle einführen

Die Herausforderung

Weitere Angebote, eine Pünktlichkeitsoffensive und Attraktivitätssteigerung des HVV allein reichen nicht aus, um den motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren.

Unsere Lösung

Neben einer Attraktivitätssteigerung von Bussen und Bahnen bei Taktung und Pünktlichkeit wollen wir für das Tarifsystem des HVV den großen Wurf. Wir setzen dabei auf die Lenkungsfunction des Preises. Am Ende ist die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln eben auch vor allem eine Frage der Ticket-Preise. Neben günstigeren 24-Stunden-Tickets für junge Menschen und Familie sowie im ersten Schritt 365 Euro-Tickets für Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten, Senioren und Menschen, die auf ihr Auto verzichten, wollen wir im zweiten Schritt ein 365-Euro-Ticket für alle.

Detailbeschreibung

Die Stadt Wien hat mit dem 365-Euro-Ticket sehr gute Erfahrungen gemacht. Seit der dortigen Einführung 2012 hat sich die Zahl der Jahreskartenbesitzer mehr als verdoppelt. 40 Prozent aller Wege, die die Wiener zurücklegen, entfallen mittlerweile auf die Öffentlichen Verkehrsmittel, in Hamburg sind es nur 22 Prozent. Mit einem 365-Euro-Ticket für alle wollen wir den Wiener Weg gehen und Bahnen und Busse zum wichtigsten Verkehrsmittel der Hansestadt machen. Damit machen wir einen entscheidenden Sprung zur Einsparung von Emissionen und für sauberere Luft und leisten einen Beitrag für mehr Klimaschutz.

4. Elektromobilität im privaten Bereich stärken

Die Herausforderung

In den kommenden Jahren soll die Elektromobilität gezielt ausgebaut werden. Neben einer funktionierenden und den Bedarfen angepassten öffentlichen Ladeinfrastruktur wird dabei der Betrieb privater Ladepunkte eine wesentliche Stütze sein. Diese privaten Ladepunkte gezielt aufzubauen und die Betreiber dabei zu fördern sowie die dafür notwendigen technischen und regulatorischen Voraussetzungen zu schaffen ist die Herausforderung der nächsten Jahre.

Unsere Lösung

Wir wollen in Hamburg die vorhandenen Fördermittel für den Aufbau einer privaten Ladeinfrastruktur bekannter machen und diese wie die Mittel des Bundes für den Ausbau privater Lademöglichkeiten gezielt einsetzen und eine zügige Förderung in Hamburg gewährleisten. Wir wollen darüber hinaus den regulatorischen Rahmen so gestalten, dass eine Installation von privaten Ladesäulen nicht an der Ablehnung der

Netzbetreiber scheitert. Wir wollen, wo nötig, dass Stromnetz für diese Zwecke ertüchtigen und dafür Fördermittel bereitstellen.

Detailbeschreibung

Wer sein E-Auto nicht laden kann, wird sich keins kaufen. Deshalb sollen in Deutschland bis 2030 eine Million öffentliche Ladepunkte entstehen. Neben der Nutzung öffentlicher Ladepunkte ist es sinnvoll private Ladepunkte zu errichten. Damit wird sichergestellt, dass E-Autos im direkten Umfeld der Autnutzer geladen werden können. Hierfür sind neben finanziellen Förderungen auch regulatorische Maßnahmen notwendig, die es ermöglichen im privaten Bereich ein Recht zum Betrieb einer Ladesäule zu haben.

5. Verkehrslenkung und -steuerung durch Digitalisierung intelligenter machen

Die Herausforderung

Die Kapazitäten der Hamburger Straßen und Verkehrswege reichen für die wachsenden Verkehre nicht aus. Klimaschädlicher Dauerstau ist die Folge. Der weitere Ausbau der Infrastruktur scheitert an dem begrenzten Platz, durch die Neuordnung des vorhandenen Straßenraumes werden die Kapazitäten durch den derzeitigen Senat sogar weiter reduziert und die Kapazitätsengpässe weiter verschärft.

Unsere Lösung

Die Zukunft liegt in der Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer, die die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhöht und einen ungestörten Verkehrsfluss möglich macht. Der Bund arbeitet seit Jahren mit Hochdruck daran, die Digitalisierung im Verkehrsbereich und damit die Verwendung intelligenter Verkehrssysteme und intermodaler Mobilitätslösungen sowie die zunehmende Automatisierung und Vernetzung im Individual- und öffentlichen Personennahverkehr voranzutreiben. Denn das automatisierte, später das autonome, fahrerlose Fahren wird die Fortbewegung nicht nur komfortabler, sondern die Mobilität insgesamt sicherer, sauberer, effizienter und leiser machen.

Detailbeschreibung:

Vernetzte Systeme werden zukünftig ein innovatives Verkehrsmanagement und neue Mobilitätskonzepte ermöglichen. Voraussetzung hierfür ist der flächendeckende Ausbau der Infrastruktur für den Mobilfunkstandard 5G. Wir wollen auch in diesem Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens Testfeld Nummer eins werden. Der 2021 in Hamburg stattfindende Kongress für Intelligente Transportsysteme (ITS) ist hierbei lediglich ein Zwischenschritt und nicht das Ziel. Wir brauchen mehr als ein paar auf diesen Kongress ausgerichtete Vorzeigeprojekte („Showcases“).

6. P+R-Angebot deutlich ausweiten und Gebühren abschaffen

Die Herausforderung

Die am 28. Juli 2014 von der SPD eingeführten Gebühren für die Nutzung der P+R-Häuser sind weitestgehend gescheitert. Die Auslastung vieler P+R-Anlagen ist zu gering, da zahlreiche Pendler wegen der zusätzlichen Gebühr zu den ohnehin laufend teurer werdenden HVV-Tickets lieber gleich ganz auf die Fahrt mit S- und U-Bahnen verzichten und ausschließlich mit dem Auto in die Innenstadt fahren. Das ist schlecht für die Umwelt, belastet den Straßenverkehr unnötig und trägt so zur umweltbelastenden Staubbildung zusätzlich bei.

Unsere Lösung

Umso weiter draußen die Menschen ihr Auto stehen lassen und auf die Bahn umsteigen, desto besser. Die CDU setzt sich daher dafür ein, die P+R-Gebühren abzuschaffen, um den Anreiz zum Umsteigen auf den Bahnen zu erhöhen und gleichzeitig die zugeparkten Wohngebiete rund um S- und U-Bahnstationen zu entlasten. Wir wollen vor allem an den Haupteinfallsstraßen und –pendler Routen in den äußeren Stadtteilen bestehende P+R-Anlagen erweitern und neue P+R-Anlagen errichten und so die Zahl von heute knapp 8.000 P+R-Stellplätzen in Hamburg bis 2025 auf 12.000 erhöhen.

Detailbeschreibung

P+R-Anlagen auf Hamburger Gebiet reichen nicht aus. Um den Stau bereits vor den Stadttoren Hamburgs zu stoppen, werden wir auf die Umlandgemeinden und Nachbarbundesländer zugehen, um auch durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg die Zahl der P+R-Stellplätze im Einzugsgebiet des HVV außerhalb Hamburgs bis 2025 auf mindestens 25.000 zu erhöhen. Dies sollte insbesondere beim Bau der S4 von vornherein berücksichtigt werden und die gesamte Metropolregion vom Individualverkehr entlasten.

7. Pilotprojekte für autofreie Straßen mit Augenmaß durchführen

Die Herausforderung

Durch die Sperrung von Straßen und Straßenzügen reduziert sich die Zahl der PKWs in Hamburg nicht. Stattdessen fahren die Menschen tendenziell mehr Umwege und suchen länger nach Parkplätzen, weil sich deren Zahl im Zuge der Straßensperrungen weiter reduziert. Umso weiträumiger die Sperrungen, desto größer die Umwege und der Parkplatzwegfall. Das hilft dem Klima nicht und kann dem stationären Einzelhandel und der Belebung der Innenstadt schaden.

Unsere Lösung

Die CDU-Fraktion lehnt Pläne für eine autofreie Innenstadt ab, da diese allen Hamburgern gehört und auch weiterhin für alle Menschen erreichbar bleiben muss. Das

gilt insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen. Einzelnen begrenzten Pilotprojekten für zeitweise autofreie Straßen steht die CDU-Fraktion unter bestimmten Bedingungen offen gegenüber.

Detailbeschreibung:

Autofreie Projekte dürfen nur in enger Abstimmung und mit Zustimmung der betroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden erfolgen. Außerdem darf eine solche Sperrung nur testweise für einen begrenzten Zeitraum erfolgen, in dem die Auswirkungen sehr genau beobachtet und kritisch bewertet werden. Die bereits laufenden oder in Kürze beginnenden Pilotprojekte für überwiegend autofreie Straßen zeigen schon jetzt, dass praktikable Lösungen nicht einfach sind. Insbesondere der rechtliche Rahmen und die bürokratische Ausgestaltung von notwendigen Ausnahmen sind große Hürden. So muss aus Sicht der CDU-Fraktion sichergestellt sein, dass u.a. Handwerker auch in „autofreien“ Zonen ihre Kunden erreichen können.

8. Ausbau des Bahnverkehrs in der Metropolregion den Vorrang geben

Die Herausforderung

Der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem öffentlichen Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg liegt gerade einmal bei 12 Prozent. Insbesondere die Anbindung der Umlandgemeinden und der übrigen Metropolregion mit der Schiene ist nicht ausreichend, um eine attraktive Alternative zum eigenen Auto darzustellen.

Lösung:

Schienegebundene Transportsysteme bilden auf Grund ihrer hohen Kapazitäten das Rückgrat der Mobilität in Hamburg. Sie sind aus Sicht der CDU der wichtigste Faktor für eine möglichst emissionsfreie Mobilität. In einer wachsenden Stadt und Metropolregion kommt dem Ausbau des Schienennetzes daher eine übergeordnete Bedeutung zu, die wir auf Landes-, Bundes- und Europaebene mit voller Kraft unterstützen.

Detailbeschreibung:

Wir wollen folgende Infrastrukturprojekte im Schienenpersonenverkehr (SPV) für die Metropolregion in Angriff nehmen, um die Klimaziele zu erreichen (s. Mobilitätskonzept):

- Verlängerung der U1 von Norderstedt-Mitte bis nach Ulzburg-Süd oder Schaffung eines „AKN-Sprinters“ auf dieser Strecke zusammen mit Schleswig-Holstein)
- Verlängerung der U4 von den Elbbrücken über Wilhelmsburg bis nach Harburg inkl. der Option einer Weiterverlängerung bis Niedersachsen.
- Realisierung der S4 Ost von Altona über Wandsbek bis Bad Oldesloe
- Realisierung der S4 West von Altona über Pinneberg bis nach Elmshorn.
- Realisierung der S21 (= „Elektrifizierung“) von Eidelstedt bis Kaltenkirchen.
- Prüfung des Nachfragepotentials mit dem Ziel der Reaktivierung der Bahnstrecke von Bergedorf nach Geesthacht.
- Konzept und Prüfung der Machbarkeit einer S- oder U-Bahnverbindung (inkl. eines neuen Schnellbahn-Elbtunnels) von Altona nach Harburg mit Anbindung von Finkenwerder und Airbus, einem der größten Arbeitgeber Hamburgs.

9. Sharing Dienste ausbauen

Die Herausforderung

Um das eigene Auto ganz abzuschaffen und vollständig auf das Teilen von Fahrzeugen mit anderen Nutzern umzusteigen, bedarf es zuverlässiger Angebote. Zurzeit begrenzen sich die meisten Car-Sharing-Anbieter auf ein Bediengebiet innerhalb des Ring2. Damit bieten diese gerade für die Menschen in den äußeren Stadtteilen keine echte Alternative. Aber gerade dort ist die Zahl der eigenen PKW und die mit diesem zurückgelegten Wege besonders hoch. Gleiches gilt für Sharing-Angebote wie Stadtrad und E-Scooter, auch diese enden oftmals am Rande der Innenstadt.

Unsere Lösung

Wir setzen uns bei den Anbietern dafür ein, das Bedienungsgebiet der Sharing-/Leih-Angebote für Autos, Fahrräder und Roller auf die äußeren bzw. bisher nicht erschlossenen Stadtteile sowie über die Stadtgrenzen in unmittelbar dahinterliegende Ortschaften im Umland, wie z.B. Norderstedt, Meckelfeld, Neu Wulmstorf oder Wedel auszuweiten. Dazu wollen wir Anreize wie weitere Switch-Points an Bahnhaltstellen in den Randgebieten Hamburgs schaffen, wo Nutzer direkt von Bussen und Bahnen bequem auf die Sharing-Angebote umsteigen können.

10. Fahrverbotszonen wieder abschaffen

Die Herausforderung

Die rot-grünen Fahrverbote in Hamburg sind nicht nur für die betroffenen Dieselfahrer und die Mobilität in unserer Stadt inakzeptabel, sie sind auch umwelt- und klimapolitisch unverantwortlich. Durch die Fahrverbote müssen kilometerlange Umwege gefahren werden, die deutlich mehr Anwohner belasten und die Luft insgesamt verschlechtern. Zudem hat sich nicht mal in den von Fahrverboten betroffenen Straßen die Luftqualität messbar verbessert.

Unsere Lösung

Die CDU wird daher die unsinnigen Fahrverbote unverzüglich wieder aufheben. Mit der Entscheidung des Deutschen Bundestages, dass Fahrverbote zur Reduzierung der Stickoxidbelastung in den Städten bei geringen Grenzüberschreitungen von bis zu 50 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft unverhältnismäßig sind, ist die rechtliche Grundlage dafür geschaffen worden. Wir setzen auch weiterhin nicht auf Verbote, sondern auf Angebote, Anreize und technischen Fortschritt, um die Luftqualität für alle Hamburger und das Klima zu verbessern.

11. Parkplatzsuche vermeiden

Die Herausforderung

Der tagtägliche Park-Such-Verkehr macht etwa 25 Prozent des motorisierten Individualverkehrs in Hamburg aus: Rund 20 Minuten sucht ein Autofahrer in Hamburg im Schnitt nach einer Parkmöglichkeit und legt währenddessen rund 5 Kilometer Fahrweg zurück. Das ist auf Dauer nicht nur nervig, sondern führt zu unnötigen Luft- und Lärmemissionen.

Unsere Lösung

Um den Park-Such-Verkehr einzudämmen, werden alle öffentlichen Stellplätze und Parkhäuser digital in Echtzeit erfasst und die Daten mit offener Schnittstelle allen Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt. So erübrigt sich die sinnlose Suche nach freien Stellplätzen und die Klimabilanz wird deutlich verbessert. Hamburg sollte als Vorreiter der Mobilität spätestens bis zum ITS- Weltkongress 2021 eine vollständige Echtzeiterfassung aller öffentlichen Stellplätze innerhalb des Ring 2 realisiert haben.

12. Radverkehr attraktiver machen

Die Herausforderung

Mit dem Fahrrad werden in Hamburg immer noch nur 15 Prozent der Wege zurückgelegt, mit keinem anderen Verkehrsmittel sind es weniger. Und dabei ist das Fahrrad als Fortbewegungsmittel klimaneutral. Allerdings haben die Radverkehrsmaßnahmen der letzten Jahre nicht dafür gesorgt, das Fahrradfahren in Hamburg attraktiver zu machen. Viele Menschen sind nicht bereit, auf Hauptverkehrsstraßen neben 40-Tonnern auf die Straße gezwungen zu werden, nur „geschützt“ durch eine Markierung auf der Fahrbahn.

Unsere Lösung

Um den Radverkehr als klimafreundliche Fortbewegung zu stärken, setzt sich die CDU-Fraktion für die Sanierung und den Neubau sicherer Hochbordradwege sowie mehr Bike- & Ride-Fahrradstellplätze an S- und U-Bahnstationen ein. Außerdem wollen wir weg von den Jahrzehnten alten Velorouten, die von den Randgebieten in die Innenstadt führen sollen und im Wesentlichen am Leben der meisten Hamburger vorbeigehen. Und stattdessen hin zu gut ausgebauten kurzen Verbindungsstrecken zu den Bahnhaltstellen in den äußeren Stadtteilen.

13. Elbe, Alster und Fleete mit Linienschiffen erschließen

Die Herausforderung

Hamburg ist mit seiner Lage am Wasser einzigartig. Mit Elbe und Alster existieren große schiffbare Gewässer im Herzen der Stadt. Zahlreiche weitere Fleete verbinden diese und schließen viele Stadtteile ans Wassernetz an. Dennoch gibt es auf der Alster und den Fleeten keinen Linienschiffverkehr, wie er jahrzehntelang existierte. Die HADAG-Fähren auf der Elbe hingegen sind so begehrt, dass nicht immer alle Fahrgäste mitgenommen werden können, allein in diesem bis zum 15. Oktober mussten Fähren schon 1.962 Mal wegen Überfüllung geschlossen werden. Die großen Potentiale von Hamburgs Wasserwegen werden derzeit nicht gehoben, und damit auch innovative Antriebstechnologien für die Fortbewegung auf dem Wasser und Alternativen zu den staubelasteten Straßen nicht genutzt.

Lösung:

Mit der Wiederbelebung des öffentlichen Nahverkehrs auf den schiffbaren Gewässern werden wir die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt verbessern und für viele Menschen eine attraktive Ergänzung schaffen. Die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs auf der Außenalster liegen auf der Hand: Im Vergleich zum Straßen- und Schienenbau sind die Investitionskosten vergleichsweise gering. Es können zusätzliche Kapazitäten im morgens- und abendlichen Berufsverkehr geschaffen werden. Es gibt dabei keine neuen Konflikte mit dem Individual- und dem Radverkehr im begrenzten Straßenraum und ganz neue Potentiale, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verbinden. Schiffe bzw. Fähren werden im Gegensatz zu Bahnen oder Bussen als deutlich angenehmer empfunden und haben oftmals eine höhere Akzeptanz. Das erhöht die Chance, Fahrgäste zu gewinnen, die bisher das Auto benutzen.

Detailbeschreibung

Wir setzen uns als CDU-Fraktion daher für eine Belebung des Linienverkehrs auf den schiffbaren Gewässern ein. Unser Ziel ist die Verdoppelung der heutigen Fahrgastzahl des ÖPNV auf dem Wasser (acht bis neun Millionen HADAG-Fahrgäste jährlich) bis 2025. Dazu wollen wir neue HVV-Linien auf dem Wasser einrichten u.a. einrichten als direkte Fährverbindung zwischen den Landungsbrücken und dem Airbus-Werk in Finkenwerder, eine Fährverbindung auf der Norderelbe von den Norderelbbrücken über die neue S- und U-Haltestelle Elbbrücken und die Landungsbrücken bis Finkenwerder sowie eine Fährverbindung auf der Süderelbe von Harburg über die Containerterminals und die Landungsbrücken, bis zur neuen S- und U-Haltestelle Elbbrücken. Um die Alster als wichtige Schiffsroute zu etablieren, wollen wir zunächst mit einem Pilotprojekt zur Wiederbelebung des Linienbetriebs auf der Alster starten. Dabei setzen wir auf möglichst saubere Antriebstechnologien wie Brennstoffzellen oder elektrisch betriebene Wassertaxis wie auf der Seine in Paris.