

Klimaschutzpolitik für Hamburg – Konsequenzen aus Einsicht

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat in seinem vierten Bericht, der am 2. Februar 2007 veröffentlicht wurde, festgestellt: **Der Klimawandel ist mit mehr als 90prozentiger Sicherheit von Menschen verursacht und schreitet rascher voran als bisher angenommen.** Der Klimawandel fand zu diesem Zeitpunkt bereits seit Jahren statt. Er kann jedoch durch die Minderung der CO₂-Emissionen verlangsamt oder gar gestoppt werden. **Vor diesem Hintergrund hat die SPD in der Bürgerschaft bereits mehrfach Initiativen für einen verbesserten Klimaschutz ergriffen und einen Masterplan Klimaschutz angemahnt** (Anträge 18/5397 vom 4. Dezember 2006 und 18/5829 vom 14. Februar 2007, siehe Anlage).

Auch der Senat erkennt die weltweite Entwicklung jetzt an und hat ein halbes Jahr vor der nächsten Bürgerschaftswahl ein Klimaschutzkonzept vorgelegt. Dieses greift angesichts der globalen Herausforderung zu kurz. Angesichts der Tatsache, dass die Problematik des Klimawandels bereits seit Jahren diskutiert wird, kommt dieses Konzept auch zu spät. Von einer angeblichen Vorreiterrolle Hamburgs im Klimaschutz kann also nicht ernsthaft gesprochen werden. In seinem Klimaschutzkonzept beschränkt sich der Senat in erheblichem Maße auf Absichtserklärungen. Konkrete, messbare Zielvorgaben sind die Ausnahme.

Besonders kritisieren wir, dass der CDU-Senat in den letzten Jahren durch falsche politische Entscheidungen in Hamburg die Klimakrise verschärft hat: So hat er den Ausbau des Veloroutenkonzeptes gestoppt und fast ausschließlich auf eine Förderung des Autoverkehrs gesetzt. Der Senat hat die Umweltbehörde abgeschafft und die Kapazität des Kraftwerkes in Moorburg verdoppelt – mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf das Klima. **Wir finden jetzt viele richtige Forderungen der Opposition wieder, die in den vergangenen Jahren von der CDU in der Bürgerschaft immer wieder abgelehnt wurden** (z. B. Photovoltaikanlagen auf Dächern öffentlicher Gebäude, vermehrte Baumpflanzungen zum Ausgleich gefälltter Straßen- und Parkbäume, mehr Geld für die Instandsetzung vorhandener Radwege, Berücksichtigung des Energiestandards im Mietenspiegel). **An anderer Stelle bleiben die Senatspläne hinter möglichen Maßnahmen oder Zielen zurück.**

Die SPD-geführte Bundesregierung hat in den Jahren 2000 bis 2002 mit dem Atomausstiegsgesetz, dem Erneuerbare Energie Gesetz (EEG), dem Kraftwärme-Koppelungs-Gesetz (KWKG) und den Maßnahmen des Nationalen

Klimaschutzprogramms ein effektives Instrumentarium vorgelegt. Auch die jetzige Bundesregierung hat sich die Steigerung der Energie-Effizienz zum Ziel gesetzt.

Deutschland will seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent senken und hält am mit der Industrie vereinbarten und gesetzlich festgeschriebenen schrittweisen Ausstieg aus der Atomenergie fest – so schreibt es der Koalitionsvertrag von SPD und CDU im Bund vor. Die Bundesregierung will bis 2020 den Anteil der erneuerbaren Energie auf 20 Prozent und die Energieeffizienz um 20 Prozent steigern.

Klimaschutzpolitik wird international in Abkommen, national durch Gesetze und Förderprogramme und lokal durch konkrete Maßnahmen und Programme vorangetrieben. Nach dem Motto „Global denken – lokal handeln“ trägt auch Hamburg für den Klimaschutz Mitverantwortung – auch und gerade, weil die Hansestadt als Stadt am Wasser von den Folgen des Klimawandels besonders betroffen ist. **Hamburg muss nicht nur seinen Beitrag leisten, den Klimawandel zu stoppen, sondern sich in besonderer Weise als Stadt am Wasser den Folgen des Klimawandels anpassen. Hamburg hat bis jetzt keineswegs eine Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz, denn der CO₂-Ausstoß in der Hansestadt liegt über dem Durchschnitt der Bundesländer.**

Der Atomausstieg muss weitergeführt werden. Die CDU versucht permanent, den Atomkonsens in Frage zu stellen. Neuerdings wird der Schutz des Klimas als Argument angeführt. Wir brauchen in Deutschland beides: Ausstieg aus der unverantwortlichen Atompolitik und eine energische Klimaschutzpolitik. So ist an dem von der Bundesregierung und der Wirtschaft vereinbarten und gesetzlich festgeschriebenen Atomenergieausstieg festzuhalten. Hamburgs Klimaziele müssen auf der Grundlage des Atomausstieges formuliert werden. **Mit Blick auf die Atomkraftwerke im Hamburger Umland heißt das: Das Atomkraftwerk Brunsbüttel wird im Jahr 2009 abgeschaltet, das Atomkraftwerk Krümmel 2016 und das in Atomkraftwerk Brokdorf 2019. Mit der SPD wird an diesen festgeschriebenen Terminen nicht gerüttelt.**

In eine völlig falsche Richtung geht demgegenüber die vom Senat angestrebte und von Bürgermeister von Beust wiederholt ins Gespräch gebrachte Verlängerung der Laufzeiten alter Kernkraftwerke. Denn das Festhalten an der Atomenergie hemmt nicht zuletzt die dringend notwendigen Schritte für einen wirksamen Klimaschutz – etwa im Bereich Energiesparen und Energienutzung sowie beim Ausbau der erneuerbaren Energie.

Bei den Planungen für das **Kohlekraftwerk in Moorburg** hat der Senat mit der Verdoppelung der ursprünglich geplanten Kapazitäten unverantwortlich gehandelt. **Hier zeigt sich ein eklatanter Widerspruch im Klimaschutzkonzept des Senats: Denn solange er an der bestehenden Planung für das Kraftwerk festhält, konterkariert er alle noch so ausgeklügelten Klimaschutzmaßnahmen.** Die allein von diesem Kraftwerk jährlich ausgestoßenen acht Millionen Tonnen Kohlendioxid lassen sich weder durch freiwillige autofreie Sonntage, noch durch Förderprogramme für Radfahrer oder Energiesparmaßnahmen aller Art kompensieren.

Es ist unglaublich und falsch, viele kleine und größere Einzelmaßnahmen zum Klimaschutz vorzustellen und zugleich den Bau eines jährlich mehrere Millionen Tonnen CO₂ produzierenden Kohlekraftwerks zu forcieren. **Gefragt ist vielmehr der weitere Ausbau erneuerbarer Energien, eine konsequente Steigerung der Energieeffizienz und der Einsparungen.** Alle, Wirtschaftsunternehmen, private Haushalte und die Einrichtungen der Stadt müssen handeln. Hier wäre mehr möglich als es der Senat anstrebt. Wird in Hamburg erst bis zum Jahr 2025 ein 20prozentiger Anteil erneuerbarer Energien am Primärenergieverbrauch erreicht, wie es der Senat plant, bliebe die Hansestadt immerhin fünf Jahre hinter der Zielsetzung des Bundes zurück. Von einer Vorreiterrolle kann insofern keine Rede sein.

Eine **richtige Weichenstellung** ist es hingegen, in der Verkehrspolitik der **Förderung des Radverkehrs** einen größeren Stellenwert beizumessen, nachdem der Senat diesen allerdings seit 2001 stiefmütterlich behandelt hat. So wurden die Haushaltsmittel für den Unterhalt der Radwege rigoros zusammen gestrichen und das vom letzten SPD-Senat angeschobene Veloroutennetz - also der Bau von attraktiven und schnellen Radwegealltagswegen abseits der Hauptstraßen - aus ideologischen Gründen eingestellt. Das eingestellte Veloroutennetz findet sich jetzt im Aufbau eines Netzes aus Alltagsrouten an prominenter Stelle des Klimaschutzkonzepts des Senats wieder. Gleiches gilt für ein Fahrrad-Leihsystem (Call-a-bike), wie es in Berlin, München, Köln, Frankfurt und Stuttgart bereits existiert. Ein entsprechender SPD-Antrag, ein solches System bereits zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 auch in Hamburg einzuführen, wurde im Jahr 2006 ebenso abgelehnt, wie ein umfangreicher Oppositionsantrag zur Förderung des Fahrradverkehrs. Nicht ohne Grund liegt Hamburg beim „Fahrrad-Klimatest“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs auf dem 28. und damit letzten Platz unter den deutschen Großstädten.

Viele erfolgversprechende Vorschläge des Senatskonzepts zum Klimaschutz sollten umgesetzt werden. Selbst die vier geplanten freiwilligen autofreien Sonntage können stattfinden, obgleich sie in erster Linie PR-Maßnahmen sind. **Daneben sind jedoch weitere Maßnahmen notwendig, um Hamburg in Sachen Klimaschutz voran zu bringen.**

1. Konkrete Ziele festlegen – Kooperation mit den norddeutschen Bundesländern

1.1 Reduktion der CO₂-Emissionen: Hamburg wird seine CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 reduzieren, indem Energie eingespart, Energieeffizienz auf allen Ebenen erhöht und der Einsatz erneuerbarer Energie gesteigert wird.

1.2 Energiemix: Beim Primärenergieverbrauch wird der Anteil fossiler Brennstoffe deutlich zugunsten regenerativer Energien reduziert. Letztere sollen im Jahre 2020 mindestens 25 Prozent am Primärenergieverbrauch ausmachen.

1.3. Klimaschutzbericht: Der Senat soll der Bürgerschaft und damit der Öffentlichkeit regelmäßig einen Klimaschutzbericht mit einer CO₂-Bilanz vorlegen, um die Erreichung des Klimaziels wirksam überprüfen zu können.

1.4 Norddeutsche Zusammenarbeit: Nötig ist insbesondere bei der Energiepolitik eine Kooperation der norddeutschen Länder, die sich in die nationalen und internationalen Abkommen und Vereinbarungen einfügt.

2. Zukunftsfähige Energiepolitik für Hamburg:

2.1 Ausstieg aus der Kernenergie: Grundlage für die zukünftige Energiepolitik und damit auch Rahmenbedingung für unsere Klimaschutzpolitik ist der vereinbarte Atom-Ausstieg.

2.2 Rücknahme der Planungen für das neue Kohlekraftwerk in Moorburg:

Das gigantische von-Beust-Kraftwerk in Moorburg würd ein einem Jahr die Schadstoffe emittieren, die der Senat mit seinen Maßnahmen bis 2010 einsparen will. Das ist widersinnig, vor allem da es der CDU-Senat war, der die Verdoppelung der Kapazitäten und damit auch der CO₂-Emissionen erst auf den Weg gebracht hat. Wir brauchen eine Verständigung der nordeutschen Bundesländer über die notwendigen Kraftwerksplanungen und Mediationsverfahren mit den Betroffenen, um eine umweltverträgliche und vor Ort akzeptierte Lösung anzustreben.

2.3 Erneuerbare Energien – Erhalt und Repowering vorhandener Windanlagen:

Der Einsatz erneuerbarer Energien ist verstärkt zu fördern. Hierfür sind u. a. administrative Hemmnisse für ein Repowering vorhandener Windkraftanlagen zu beseitigen und die vorhandenen Windkraftanlagen auf der Deponie Georgswerder für die Internationale Gartenschau zu erhalten bzw. die Möglichkeit eines Repowering zu prüfen.

2.4. Dachflächenbörse: Es sind alle für den Betrieb von Photovoltaikanlagen geeigneten Dachflächen öffentlicher Gebäude aufzulisten, entsprechend auszustatten (Anschlusstechnik zur Netzeinspeisung) und an private Investoren zur Installation von Solaranlagen zu vermieten. Die Überschüsse aus der „Dachflächenvermietung“ sollen in einen neu zu gründenden „Hamburger Effizienzfonds“ fließen.

3. Wirtschaft schützt Klima „New Deal“ von Umwelt-, Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik:

3.1. Klimaschutz braucht Fachkräfte: Die deutsche Industrie zählt in vielen Bereichen besonders umweltschonender Technologien bereits jetzt zu den Weltmarktführern. Mit diesen Technologien und den Veränderungen der ökonomischen Strukturen ist es in den vergangenen Jahren gelungen, hierzulande die – notwendige - Entkoppelung von Energieverbrauch und Wirtschaftswachstum bereits ansatzweise zu realisieren. Schon jetzt sind Umwelttechnologien in Deutschland ein Wachstumsmotoren - etwa der Windkraftanlagenbau oder die Solartechnologie. Deutschlandweit muss und kann die Umweltindustrie zu einer Leitindustrie ausgebaut werden. Schwerpunkt dieses Ausbaus ist die weitere Förderung neuer Technologien, die Entwicklung Ressourcen schonender Prozesse

und ihre Anwendung auf klassische Industriebereiche. Wir unterstützen den Vorschlag eines „New Deal“ von Wirtschafts-, Umwelt- und Beschäftigungspolitik, wie er von Bundesumweltminister Gabriel in die Diskussion eingebracht wurde. Dazu gehört insbesondere auch die Ausbildungsinitiative des Bundesumweltministeriums.

Auch im Bereich der ökologischen Industriepolitik gefährdet der drohende bzw. bereits eingetretene Fachkräftemangel eine zügige Entwicklung. Wir wollten dazu nicht nur die Studienplätze an den Hochschulen gezielt ausbauen, sondern werden die duale Ausbildung im Bereich regenerativer Energien durch eine gemeinsame Initiative mit Kammern und Unternehmen zur Schaffung von neuen Ausbildungsplätzen z. B. durch Unternehmenskooperationen stärken.

3.2. Technologietransfer für Klimaschutz: Neben verstärkten Bemühungen um Forschung und Entwicklung neuer Ressourcen schonender Technologien – hier ist Deutschland bereits führend – brauchen wir einen Schwerpunkt „Klimaschutz“ beim Technologietransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Dazu müssen in den bestehenden Transfereinrichtungen wie z. B. TuTech materielle und personelle Kapazitäten geschaffen werden.

3.3. Energieeffizienz in kleinen und mittleren Unternehmen: In Abstimmung mit den Wirtschaftsverbänden ist ein Programm zur energetischen Effizienzsteigerung insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen zu entwickeln und mit finanziellen Anreizen aus Landesmitteln zu versehen.

3.4. Ökologische Industriepolitik: Insbesondere energieintensive Wirtschaftsbetriebe dürften die Bedeutung der Energieeinsparung längst erkannt haben. Dennoch bleibt die Suche nach einer noch effizienteren Ressourcennutzung eine ständige Aufgabe – mit positiven Auswirkungen sowohl auf die finanziellen Belastungen der Unternehmen als auch auf die Klimabelastungen.

Bei der Steigerung der Energieeffizienz sind die Fachleute aus den Bereichen Umwelt, Energie und Wirtschaft gleichermaßen gefordert. Wir brauchen mehr Effizienz bei der Nutzung von Energie.

4. Klimaschutz durch energieeffizientes Wohnen

4.1. Höhere Förderung im Altbau: Die Fördermittel für Häuser und Wohnungen, die energieeffizient saniert werden, sind deutlich aufzustocken.

4.2. Berücksichtigung im Neubau: Bei Bebauungsplanverfahren, städtebaulichen Verträgen und bei der Vergabe von städtischen Grundstücken zum Zwecke der Bebauung ist sicherzustellen, dass der Passivhaus-Standard grundsätzlich angestrebt wird.

5. Verkehr

5.1. Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl: In den kommenden 10 Jahren soll der Modal Split, also der Anteil einzelner Verkehrsträger, in Hamburg um 6 Prozent zugunsten des Umweltverbundes aus öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen geändert werden, womit deutlich verbesserte Angebote für Benutzerinnen und Benutzer von Bussen und Bahnen sowie für den Fahrradverkehr einhergehen müssen.

5.2 Förderung des Radverkehrs: Wir werden einen Hamburg weiten Aktionsplan zur Erhöhung des Radverkehrsanteils erarbeiten, ähnlich der „Fahrradstrategie Berlin“ in der Bundeshauptstadt. Der Ausbau des Fahrradwegenetzes nimmt dabei eine wichtige Rolle ein.

5.3. Mit der Stadtbahn neue Kunden für den ÖPNV gewinnen: Die Planungen für ein Stadtbahn-Kernnetz sind unverzüglich wieder aufzunehmen. Als erste Strecke ist die Verbindung Innenstadt – Steilshoop – Bramfeld vorzusehen, da diese beiden Stadtteile endlich den seit Jahrzehnten versprochenen Bahnanschluss erhalten müssen. Wir werden prüfen, ob mittelfristig auch der Osdorfer Born, Lurup und die Arenen mit der Stadtbahn angebunden werden können.

5.4. Pendler im Hamburger Osten auf die Schiene bringen: Auf der Strecke Hamburg – Ahrensburg - Bad Oldesloe wollen wir eine S-Bahn nach dem üblichen Hamburger Standard ausbauen, welche die an dieser Hauptverkehrsachse gelegenen Stadtteile und Städte zukünftig im 10 Minuten Takt mit der Hamburger Innenstadt verbindet (S 4). Hierfür sind die planerischen Voraussetzungen zu schaffen und in Gesprächen mit Bund, Schleswig-Holstein und ggf. den Nachbargemeinden sowie der Deutschen Bahn AG Finanzierungswege zu suchen.

5.5. Car-Sharing weiter fördern: Wir wollen die Einrichtung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Verkehrsraum ermöglichen. Gegen Zahlung einer Gebühr sollen für Car-Sharing, als Teil eines erweiterten öffentlichen Verkehrssystems, extra gekennzeichnete Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung gestellt werden – ähnlich dem Taxi-Verkehr. Das Ziel sollte dabei die Schaffung eines dichten Car-Sharing-Stationennetzes mit wohnortnahe Zugang und an Knotenpunkten des ÖPNV sein. Autofreies Wohnen kann dadurch attraktiver werden, indem man in den entsprechenden Quartieren Car-Sharing ermöglicht. Autofreies Wohnen würde attraktiver, weil ein Mobilitätsverlust der Anwohner weitgehend verhindert würde.

5.6. Emissionsarme städtische Fahrzeuge und Taxen: Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen oder Nutzfahrzeugen für Senat und andere Dienststellen sowie öffentliche Unternehmen sind mindestens die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Standards für den Ausstoß von CO₂-Emissionen einzuhalten. Es sind vermehrt erdgasbetriebene Fahrzeuge einzusetzen, um die CO₂-Minderung des Fuhrparks voranzubringen. Auch für Taxen ist der EU- Standard bzw. der Einsatz von Erdgasfahrzeugen über Vereinbarungen mit Unternehmen und Verbänden durchzusetzen. Alternativ ist eine Regelung über eine Ergänzung der Taxenverordnung zu prüfen.

5.7. „Fußgängerfreundliche Stadtteile: Im Rahmen von Bürgerbeteiligungsverfahren, z. B. in Stadtteilforen, wird ein Projekt

„Fußgängerfreundliche Stadtteile“ ins Leben gerufen, denn Menschen, die sich in ihren Stadtteilen engagieren, haben oftmals die beste Fachkenntnis darüber, wo es Probleme und entsprechenden Handlungsbedarf bei den Wegebeziehungen im Quartier gibt. In diesen Projekten sollen konkrete Handlungsvorschläge erarbeitet werden.

5.8. Stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf Binnenschiffe: Hamburg sollte die Option nicht aus den Augen verlieren, die Elbe als Verkehrsweg auch elbaufwärts zu nutzen.

6. Öffentliche Einrichtungen - mit gutem Beispiel vorangehen:

6.1. Energetische Sanierung von Gebäuden – Einsatz von Solarthermie und Photovoltaik: Der Senat wird aufgefordert, Maßnahmen für die energetische Sanierung von öffentlichen und privaten Gebäuden zu ergreifen und den Einsatz von Solarthermie und Photovoltaik voranzubringen:

Bei der energetischen Sanierung der öffentlichen Gebäude ist unverzüglich bei den Gebäuden zu beginnen, die die schlechtesten Energiestandards aufweisen. Für diejenigen Gebäude, die die Stadt verkauft, zurückmietet und selbst nutzt, ist zusammen mit einem Contractor und den Eigentümern ein Konzept für die energetische Sanierung einschließlich Wärmeschutz und solarer Heizungsunterstützung zu erarbeiten, zu finanzieren und umzusetzen.

Bei der energetischen Sanierung von öffentlichen bzw. öffentlich genutzten Gebäuden ist der Einsatz solarthermischer Heizungsunterstützung zu prüfen und bei entsprechenden Voraussetzungen zu realisieren.

Die Fördermittel für die energetische Sanierung sind erheblich aufzustocken.

6.2. Solarenergie bei Neubauten: Bei Neubauten im öffentlichen Bereich ist bei jedem Projekt zu prüfen, ob der Einsatz von Photovoltaik zur Stromerzeugung auf dem Dach und als Gestaltungselement an der Fassade eingeplant und realisiert werden kann.

6.3. Fifty-Fifty“ nicht nur in Schulen und Kitas: Das in Hamburger Schulen seit langem erfolgreiche Modell Fifty-fifty ist nicht nur auf die Kindertagesstätten, sondern auf den gesamten Bereich der öffentlichen Verwaltung auszudehnen. Das Energiemanagement ist nicht nur an den Schulen, sondern auch an allen anderen öffentlichen oder öffentlich genutzten Gebäuden zu verbessern. Die Hälfte der erwirtschafteten Erträge soll in den Dienststellen für effizientere Technik eingesetzt werden, die andere in den „Hamburger Effizienzfonds“ fließen.

6.4. Vergaberichtlinien überarbeiten: Die Vergaberichtlinien sind hinsichtlich strengerer Effizienz- und Klimaschutzkriterien zu überarbeiten und die Vergabe von Fördermitteln zur Steigerung der Energieeffizienz nach der mit der Förderung zu erzielenden Energieeffizienzsteigerung von mindestens 40 Prozent auszurichten.

6.5. Anmietung von Gebäuden: Es ist sicherzustellen, dass die öffentliche Verwaltung und Landesbetriebe grundsätzlich nur Gebäude anmieten, die strenge Effizienz- und Klimaschutzkriterien erfüllen. Auf die städtischen Beteiligungsgesellschaften wird entsprechend eingewirkt.

7. Weitere Maßnahmen

7.1. Gründung eines „Hamburger Effizienzfonds“: In Hamburg wird ein Effizienzfonds aufgelegt. Der Fonds speist sich u.a. aus den durch Energiesparmaßnahmen in den Behörden erwirtschafteten Erträgen, den Erträgen der Dachflächenvermietung und zusätzlichen Energieeinsparungen durch verbessertes Energiemanagement. Der Fonds wird in Form eines Sondervermögens „Energie-Effizienz“ eingerichtet und geführt und dient allein der Förderung der Energieeffizienzsteigerung bei Privathaushalten in Hamburg. Für den Fonds wird jährlich ein Wirtschaftsplan aufgestellt.

7.2. Hamburger Bildungs-Initiative zur Energieeffizienz: Die Stadt startet eine Bildungsinitiative mit dem Ziel, das Thema „Energieeffizienz“ in den Bildungsangeboten zu verankern und eine übergreifende Zusammenarbeit zu realisieren. Konkret ist hierzu das Thema „Energieeffizienz“ verbindlich in Hamburger Lehrplänen und in den einschlägigen Berufsbildern zu verankern. Ferner ist die Hochschul- und Forschungseinrichtungen übergreifende Vernetzung und Zusammenarbeit aller Institute und Forschungseinrichtungen zu fördern, die sich einerseits mit erneuerbarer Energie, Energieeffizienz und deren Anwendungen befassen und die andererseits im Bereich Klimaschutz und Klimaveränderung bzw. deren Folgen forschen. Der Forschungsverbund „Hamburg Climate Change Cluster (Climate +)“ wird wieder belebt. Dafür hatten die Behörden für Wissenschaft und Forschung sowie Stadtentwicklung und Umwelt vor zwei Jahren die Schirmherrschaft übernommen.

7.3. Energieagentur für Hamburg: Der Senat wird aufgefordert, unter Einbeziehung vorhandener Kompetenzen in Hamburg eine Energieagentur zu gründen. Sie hat die Aufgabe, groß angelegte Kampagnen zum Klimaschutz in Hamburg durchzuführen und die Bürgerinnen und Bürger mit Hilfe von Informationsmaterial über die Möglichkeiten von Energieeffizienzsteigerung, Energieeinsparung im Haushalt und Förderprogrammen zur Energieeinsparung zu informieren. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, soll die Energieagentur Info-Points in den Kundenzentren der Bezirke unterhalten. Die Hamburger Energieagentur bündelt ferner Informations- und Förderprogramme zur Energieeinsparung und Beratung für Unternehmen (Unternehmen Ressourcenschutz, Ökoprofit) und organisiert eine Plattform für den Wissenstransfer zwischen Hochschulen und Unternehmen.