

# Sozialverträglichkeit der Hamburger Klimapolitik

Stellungnahme des Klimabeirats Hamburg  
zum Klimaschutzverbesserungsgesetz vom  
4.11.2025 zur Umsetzung des Zukunfts-  
entscheids

## **Klimabeirat Hamburg – Mitglieder**

Prof. Dr. Daniela Jacob (Vorsitz) · Climate Service Center Germany (GERICS)

Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling (Stellv. Vorsitz) · HafenCity Universität Hamburg (HCU)

Prof. Dr. Wolfgang Dickhaut · HafenCity Universität Hamburg (HCU)

Prof. Dr. Anita Engels · Universität Hamburg (UHH)

Prof. Dr.-Ing. Manfred N. Fisch · Steinbeis-Innovationszentrum energieplus, Stuttgart

Prof. Dr.-Ing. Peter Fröhle · Technische Universität Hamburg (TUHH)

Dr. Philine Gaffron · Technische Universität Hamburg (TUHH)

Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn · Technische Universität Hamburg (TUHH)

Prof. Dr. Claudia Kemfert · Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin)

Prof. Dr.-Ing. Kerstin Kuchta · Technische Universität Hamburg (TUHH)

Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz · Humboldt Universität zu Berlin (HUB)

Dr. Martin Pehnt · Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg (IFEU)

Prof. Dr. Hans Schäfers · Hochschule für angewandte Wissenschaft (HAW)

Prof. Dr. Heinke Schlünzen · Universität Hamburg (UHH)

Prof. Dr. Martin Wickel, LL.M. · HafenCity Universität Hamburg (HCU)

Der Hamburger Klimabeirat berät auf Grundlage von § 7 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes den Hamburger Senat.

Impressum

Herausgeber: Klimabeirat Hamburg – [www.klimabeirat.hamburg](http://www.klimabeirat.hamburg)

Hamburg, Dezember 2025

Geschäftsstelle Klimabeirat Hamburg

c/o BUKEA – Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Neuenfelder Straße 19

21019 Hamburg

# Sozialverträglichkeit der Hamburger Klimapolitik

Stellungnahme des Klimabeirats Hamburg zum Klimaschutzverbesserungsgesetz vom 04.11.2025 zur Umsetzung des Zukunftsentscheids

## 5 Zusammenfassung

Mit der Zustimmung zum Zukunftsentscheid hat die Hamburger Stadtgesellschaft ein deutliches Signal für eine schnellere und konsequentere Umsetzung der Klimaziele gesetzt. Gleichzeitig wird die Sozialverträglichkeit der Umsetzung zu einem verbindlichen Auftrag.

10 Der Klimabeirat gibt mit dieser Stellungnahme Empfehlungen, wie der Auftrag des neuen Klimaschutzgesetzes umgesetzt werden kann. Er erläutert exemplarisch an den Bereichen Mobilität und Verkehr sowie Gebäude und Wohnen, wo benachteiligte Gruppen überproportional belastet sein können und wie der Senat dem aktiv entgegenwirken kann.

- 15 - **Vulnerabler Gruppen:** Klimaschutzmaßnahmen treffen auf Haushalte und gesellschaftliche Gruppen mit unterschiedlicher Belastungs- und Leistungsfähigkeit. Der Klimaschutz muss die Interessen vulnerabler Gruppen bei der Ausgestaltung von Klimaschutzmaßnahmen besonders berücksichtigen.
- 20 - **Unmittelbare Sozialverträglichkeit:** Die Umsetzung der Klimaziele sollte unmittelbar sozialverträglich erfolgen, alternativ können Belastungen kompensiert werden. Wenn Klimaschutzmaßnahmen und deren sozialverträgliche Gestaltung außerhalb der eigenen Regelungskompetenz liegen, sollte sich Hamburg entsprechend auf Bundesebene einsetzen.
- 25 - **Sozialverträgliche Mobilität:** Für den erschwinglichen Zugang zu einer flächendeckenden klimafreundlichen Mobilität kann Hamburg bestehende soziale Ermäßigungen durch ein E-Ticket-System mit Preisobergrenze ergänzen und den Hamburg-Takt zu einer Mobilitätsgarantie weiterentwickeln. Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs müssen besondere Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Auf Bundesebene sollte sich Hamburg dafür einsetzen, die Förderung von E-Pkw zu einem Sozial-Leasing-Programm weiterzuentwickeln.
- 30 - **Sozialverträglich Wohnen:** Beim Wohnen können sowohl die Sanierungskosten als auch die Energiekosten in unsanierten Gebäuden zu hohen Belastungen führen. Deshalb sollte die Stadt zielgerichtet finanzielle Mittel für energetische Modernisierung bereitstellen. Der Stromsparcheck für Mietwohnungen sollte ausgeweitet werden. Für Eigenheimbesitzende sollte Hamburg ein Leasing-Programm oder Contracting für Wärme aus Wärmepumpen anbieten. Auf Bundesebene sollte sich Hamburg für eine bundesweit geregelte Preiskontrolle und ein Preistransparenzregister für Fernwärme einsetzen.
- 35 - **Klima-Beteiligung:** Der Klimabeirat empfiehlt, die besonderen Bedarfe betroffener Bevölkerungsgruppen durch spezifische Beteiligungsangebote zu erkunden. Diese können z.B. im Rahmen eines Bürgerrats Klima und bei der Erarbeitung der Klimaschutzkonzepte der Bezirke eine Stimme erhalten.
- 40 - **Klimageld:** Der Klimabeirat erkennt die auch in Hamburg angespannte Haushaltslage an. Diese ist ressortübergreifend und gemeinsam mit Bund und Ländern zu lösen, um sozialverträglichen Klimaschutz zu ermöglichen. Der Beirat spricht sich für die Einführung eines Klimageldes, das sozial ausgleichend wirkt, auf Bundesebene aus.

## Anlass

45 Mit der Zustimmung zum Zukunftsentscheid hat die Hamburger Stadtgesellschaft ein deutliches  
Signal für eine schnellere und konsequentere Umsetzung der Klimaziele gesetzt. Gleichzeitig wird  
auch die Sozialverträglichkeit, die bisher nur einem Berücksichtigungsgebot unterlag, dabei zu einem  
verbindlichen Auftrag.<sup>1</sup>

50 Die Folgen eines ungebremsten Klimawandels würden gegenüber ambitioniertem Klimaschutz zu-  
künftig ein Vielfaches an Kosten verursachen. Klimaschutz dient daher der langfristigen Sicherung des  
gesellschaftlichen Wohlstands. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem wegweisenden Klima-  
Beschluss vom März 2021 die Verpflichtung des Staats zu wirksamem Klimaschutz aus den Freiheits-  
rechten künftiger Generationen abgeleitet.<sup>2</sup> Insofern enthalten alle Klimaschutzbemühungen ein  
Gerechtigkeitsmotiv.

55 Das dem Zukunftsentscheid folgende Gebot der Sozialverträglichkeit ist ausdrücklich auf die Umset-  
zung der Klimaschutzziele bezogen. Dabei treffen konkrete Klimaschutzmaßnahmen auf bestehende  
gesellschaftliche Ungleichheiten, das heißt auf Haushalte und gesellschaftliche Gruppen mit unter-  
schiedlicher Belastungs- und Leistungsfähigkeit und auch unterschiedlich ausgeprägter Möglichkeit,  
die Vorteile von Klimaschutzmaßnahmen zu nutzen. Um langfristig Zustimmung und Unterstützung  
60 zu finden, muss Klimaschutz diesen Ungleichheiten Rechnung tragen. Das bedeutet insbesondere,  
vulnerable Gruppen zu identifizieren, ihre Interessen bei der Ausgestaltung von Klimaschutzmaßnah-  
men besonders zu berücksichtigen und gegebenenfalls Belastungen zu vermindern.

65 Der Klimabeirat weist darauf hin, dass Sozialverträglichkeit im Rahmen der Diskussion über Klimage-  
rechtigkeit eine Minimalanforderung darstellt. Das Prinzip der Klimagerechtigkeit würde über den  
sozialverträglichen Ausgleich überproportionaler Betroffenheiten vulnerabler Gruppen hinausreichen  
und eine umfassende Prüfung der Verteilung von Kosten und Nutzen des Klimaschutzes über die ge-  
samte Einkommens- und Vermögensskala hinweg vorsehen. Dabei müsste auch der überproportio-  
nale Beitrag zu den Treibhausgasemissionen durch Haushalte oder Gruppen in den oberen Einkom-  
mens- und Vermögenschichten betrachtet werden und nach einem fairen Ausgleich dieser Überpro-  
portionalität gesucht werden.

70 Das Klimaschutzverbesserungsgesetz bezieht sich nicht auf die Anpassung an die Folgen des Klima-  
wandels. Dennoch weist der Beirat darauf hin, dass das Gebot der Sozialverträglichkeit auch im Be-  
reich der Anpassung zu berücksichtigen ist, da Risikogruppen unterschiedlich von den Folgen des Kli-  
mawandels betroffen sind, z.B. von Hitzebelastung, Flusshochwasser oder starkregenbedingten  
Überflutungen. Diese Betroffenheiten können u.a. in Bereichen wie Gesundheit, Mobilität oder  
75 Schutz des Wohnraums auftreten.

Der Klimabeirat gibt mit dieser Stellungnahme Anregungen, wie der Auftrag des neuen Klimaschutz-  
gesetzes konkret operationalisiert werden kann, und erläutert exemplarisch, wo gesellschaftlich be-  
nachteiligte Gruppen von der Umsetzung der Klimaziele überproportional belastet sein können und  
wie dieser Betroffenheit aktiv entgegengewirkt werden kann.

---

<sup>1</sup> HmbKliSchG, §2 Absatz 4, Fassung vom 04.11.2025 (Änderung durch den Zukunftsentscheid): „Die Ziele nach Absatz 1 sind sozialverträglich umzusetzen. Im Rahmen der Erreichung der Ziele nach Absatz 1 ist auch das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 7 der Landeshaushaltsordnung) zu berücksichtigen. [...]“. Diese Formulierung ersetzt die Fassung HmbKliSchG vom 20.02.2020, §2 Absatz 4: „Im Rahmen der Erreichung der Ziele nach Absatz 1 sind das Prinzip der Sozialverträglichkeit und das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 7 der Landeshaushaltsordnung) zu berücksichtigen. [...]“

<sup>2</sup> Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20

80 Soziale Benachteiligung oder Vulnerabilität lässt sich nach verschiedenen Kriterien operationalisie-  
ren, z.B. nach der proportionalen Beteiligung an entstehenden Kosten, der Abhängigkeit von Bürger-  
geld oder anderen Transferleistungen, dem Vorliegen einer Schwerbehinderung oder auch dem er-  
schweren Zugang zu oder Ausschluss von bestimmten Maßnahmen. Es wird eine intensivere Beteili-  
85 gung dieser Gruppen empfohlen, um ihnen mit ihrer besonderen Betroffenheit und ihren Bedarfen  
eine Stimme zu verleihen.

Zudem sollte die Umsetzung der Klimaziele nach Möglichkeit direkt sozialverträglich erfolgen. Alter-  
nativ kann eine überproportionale Belastung jedoch auch kompensiert werden. Die Auswahl relevan-  
ter Beurteilungskriterien für Benachteiligung oder Vulnerabilität ist dabei abhängig vom jeweiligen  
Themenbereich.

90 Die Stellungnahme gliedert sich in drei Abschnitte:

- 1 Operationalisierung der Sozialverträglichkeit im Geltungsbereich der Regelkompetenz  
der Freien und Hansestadt Hamburg.
- 2 Ansätze, die außerhalb der eigenen Regelungskompetenz Hamburgs liegen, so dass Ham-  
95 burg sich dafür auf der Bundesebene und durch Länderkooperation einsetzen sollte.
- 3 Ergänzende Handlungsansätze zur Sozialverträglichkeit.

## **1. Sozialverträgliche Umsetzung der Klimaziele innerhalb der Regelungskompetenz der Freien und Hansestadt Hamburg**

100 Im Folgenden werden Ansatzpunkte aus den Bereichen Mobilität und Verkehr sowie Gebäude und  
Wohnen herangezogen, denn Klimaschutz erzeugt gerade in diesen beiden Bereichen für gesell-  
schaftlich benachteiligte und vulnerable Gruppen derzeit besonders hohe Belastungen.<sup>3</sup>

### **Mobilität und Verkehr**

105 Alltagstaugliche, erschwingliche und sichere Mobilitätsangebote für alle sind wichtiger Bestandteil  
einer sozial gerechten Stadt. Klimaschutz bedeutet vorrangig den Umstieg vom motorisierten Indi-  
vidualverkehr auf Angebote des Umweltverbands aus Fuß, Rad und ÖPNV. Zusätzlich geht es um eine  
flächendeckende Antriebswende im Sinne einer Elektrifizierung.

110 Für viele Menschen ist die Nutzung des ÖPNV vor allem eine Frage von Erschwinglichkeit und Erreich-  
barkeit. Eine überproportionale Benachteiligung vulnerabler Gruppen trifft z.B. zu, wenn Betroffene  
in Haushalten ohne eigenen Pkw leben oder dessen Nutzung zukünftig zu teuer oder gebietsweise  
nicht mehr zulässig wird, obwohl eine praktische Abhängigkeit von motorisierter Mobilität besteht.  
Es geht dabei insbesondere um geringverdienende Haushalte, im Besonderen dort lebende Kinder  
und ältere Menschen, sowie Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

115 Bei der Ausgestaltung und Umsetzung klimaschutzrelevanter Maßnahmen im Verkehrsbereich ist  
deshalb darauf zu achten, dass klimafreundliche Mobilitätsoptionen für gesellschaftlich benachtei-  
ligte und besonders vulnerable Gruppen erhalten bleiben beziehungsweise dort verbessert werden,  
wo sie aktuell unzureichend oder unattraktiv sind.

---

<sup>3</sup> Hamburg wird bis 2030 auch neue EU-Grenzwerte für die Luftqualität einhalten müssen (EU Richtlinie 2024/2881), wofür unter Umständen auch Maßnahmen im Verkehrsbereich wie beispielsweise Zufahrtsbeschränkungen notwendig sein werden.

Zu den sozialverträglichen Mobilitätsoptionen gehört eine flächendeckende Verfügbarkeit barrierefreier Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die im Rahmen der Umsetzung des Hamburg-Taktes<sup>4</sup> gewährleistet werden sollte. Außerdem sollten On-demand-Angebote bereitstehen, die auch in außenliegenden Gebieten und zu Tagesrandzeiten eine attraktive Alternative zum eigenen PKW darstellen und auch für Kinder, Menschen mit Beeinträchtigungen und einkommensschwache Haushalte gut nutzbar sind.

Bisher fehlt eine deutschlandweite Regelung für soziale Ermäßigungen des Deutschlandtickets. Hamburg hat für einige Gruppen hier eigeninitiativ schon geeignete Angebote geschaffen.<sup>5</sup> Dennoch gibt es weiterhin Personengruppen, für die die aktuellen monatlichen Kosten zu hoch sind oder für die das Abo-Modell unrealistisch ist. Denkbar wäre zusätzlich ein E-Ticket-System mit einer monatlichen Obergrenze, das zu einem vergünstigten Preis des Deutschlandtickets angeboten wird.<sup>6</sup>

Für Menschen, die trotz eines alltagstauglichen und erschwinglichen Angebots im ÖPNV sowie an sicheren und attraktiven Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr auf die Nutzung eines Pkw oder eines Transportfahrzeuges angewiesen sind, sollten einkommens- bzw. bedarfsbasierte Regelungen gefunden werden, die ihnen beispielsweise im Rahmen zukünftiger Parkraumbewirtschaftung weiterhin eine angemessene Mobilität ermöglichen.

### **Wohnen und Gebäude**

Im Bereich Gebäude und Wohnen geht es um den existentiellen Aspekt der Verfügbarkeit bezahlbaren Wohnraums, der langfristig den klimapolitischen Anforderungen genügt. Als vulnerable Gruppen gelten hier Wohnungssuchende und Wohnungslose im unteren Einkommenssegment. Dazu zählen aber zunehmend auch einkommensschwache Haushalte, welche die steigenden Energiekosten in unsanierten Häusern nicht tragen können oder keine finanzielle Möglichkeit haben, in eine energetische Sanierung ihres Wohnraums zu investieren.

Sozialverträglichkeit in diesem Bereich bedeutet dann, energetisch sanierten oder klimafreundlich neu gebauten bezahlbaren Wohnraum zu schaffen oder auch eine umfassende Beratung für vulnerable Bevölkerungsgruppen bereitzustellen. Letzteres ist besonders hilfreich, wenn es niedrigschwellige Beratungsangebote gibt, bei denen alle klimarelevanten Fragen zum Wohnraum an einer Stelle angesprochen werden können (ein sogenannter One-Stop-Shop).

Für die energetische Sanierung der bezahlbaren Wohnungsbestände von SAGA, Wohnungsgenossenschaften und anderen gemeinwohlorientierten Wohnungsbaugesellschaften sollte die Stadt zielgerichtet finanzielle Mittel für energetische Modernisierung bereitstellen. Dadurch können die Gebäude saniert werden, ohne dass die Mieten steigen, die Wohnungen bleiben bezahlbar. Ebenso sollten die Hamburger Sozialimmobilien (Alten-, Pflegeheime, Krankenhäuser usw.) gefördert werden.

Andere Möglichkeiten wären ein „Sozial-Leasing“ von Wärmepumpen oder Ergänzungskredite: Hamburg sollte für Wärmepumpen ein Leasing-Programm auflegen, das sich an Eigenheimbesitzende wendet, die sich nicht in der Lage sehen, den Umbau ihrer Heizungsanlage durchzuführen und zu

---

<sup>4</sup> Bis 2030 soll jede Hamburgerin und jeder Hamburger von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot mit optimalem Service bei hoher Qualität erreichen können. [www.hochbahn.de/de/verantwortung/der-hamburg-takt](http://www.hochbahn.de/de/verantwortung/der-hamburg-takt); zuletzt abgerufen am 27.11.2025.

<sup>5</sup> Kostenloses Deutschlandticket für Hamburger Schülerinnen und Schüler, Vergünstigungen für Auszubildende ([www.hvv.de/de/azubi](http://www.hvv.de/de/azubi)), Sozialrabatt für Menschen, die existenzsichernde Leistungen erhalten ([www.hvv.de/de/fahrkarten/sozialrabatt](http://www.hvv.de/de/fahrkarten/sozialrabatt)). Beide zuletzt abgerufen am 13.12.2025.

<sup>6</sup> Beispielsweise in Anpassung des E-Ticket-Systems [eezy.nrw](http://eezy.nrw) aus Nordrhein-Westfalen, bei dem Fahrgäste nur die tatsächlich gefahrene Luftlinienstrecke zahlen. Oberhalb vom monatlichen Preis des Deutschlandtickets fallen keine weiteren Kosten an.

finanzieren. Die Installation der Wärmepumpe würde eine Fachfirma anbieten, und das Leasing-Programm würde ermöglichen, dass die Kosten auf mehrere Jahre verteilt würden, so dass monatlich nur ein überschaubarer Betrag zu zahlen wäre. Außerdem sollte Hamburg einen Ergänzungskredit anbieten, der es allen Hamburger Haushalten ermöglicht, die nicht geförderten Kosten einer Wärmepumpe über einen Kredit zu finanzieren. Hierzu ist in Absprache mit den Hamburger Finanzierungsinstituten ggf. nur eine Selbstverpflichtung der Stadt und eine Abpufferung des Ausfallrisikos für diejenigen Haushalte erforderlich, die normalerweise keinen KfW-Ergänzungskredit erhalten würden. Alternativ zu einem Sozial-Leasing könnte die Stadt auch ein Wärmeliefer-Contracting für Wärme aus Wärmepumpen anbieten. Anschaffung und Betrieb der Wärmepumpe blieben beim Contracting-Gebner, der Contracting-Nehmer würde nur für die gelieferte Wärme zahlen (analog der Belieferung mit Fernwärme).

Schließlich bietet sich die Ausweitung der Stromsparchecks für Mietwohnungen an. Energiesparen mindert die Stromkosten und ist die beste Form des Klimaschutzes. Die Stadt sollte ihre kostenlosen Angebote insbesondere für Mietwohnungen und für weitere Maßnahmenbereiche ausweiten sowie intensiver darüber informieren. Dies bezieht sich z.B. auf niedrigschwellige Sanierungs- und Energiesparmaßnahmen oder auf das Lüftungsverhalten im Winter und Sommer. Das Stromsparen bringt unmittelbare Kostenvorteile für Mietende. Die Beratungen könnten auch die Installation von Balkonkraftwerken beinhalten.

## 170 **2. Sozialverträgliche Umsetzung der Klimaziele durch Einwirken auf die Bundesebene und über Länderkooperation**

Nicht alle Klimaschutzmaßnahmen oder deren sozialverträgliche Gestaltung liegen in der Regelungskompetenz der Freien und Hansestadt Hamburg. Daher soll im Folgenden beispielhaft erläutert werden, zu welchen Themen sich Hamburg z.B. im Bundesrat und bei den zuständigen Bundesministerien einsetzen kann, um die Sozialverträglichkeit der Klimapolitik zu erhöhen. Die Bereiche Verkehr und Mobilität sowie Gebäude und Wohnen werden auch hier zur beispielhaften Betrachtung herangezogen.

### **Mobilität und Verkehr**

Mobilität hängt in Hamburg intensiv mit der Metropolregion zusammen. Daher müssen auch die Stadt-Umland-Verkehre sozialverträglich und klimafreundlich gestaltet werden. Dafür wird eine entsprechende Angebotsqualität im ÖPNV benötigt, die beispielsweise im Rahmen einer bundesweiten Mobilitätsgarantie in Anlehnung an das baden-württembergische Modell erreicht werden könnte.<sup>7</sup> Der Einsatz für eine deutschlandweite Regelung für soziale Ermäßigungen des Deutschlandtickets würde ergänzend die flächendeckende Erschwinglichkeit der Nutzung des ÖPNV stärken und damit einen Beitrag zum sozialverträglichen Klimaschutz leisten.

Um eine Mobilitätsgarantie in die Praxis umzusetzen, müssen auch entsprechende Infrastrukturen gestärkt werden. Dies gilt für den raschen (Aus)Bau von Schienenstrecken und Radschnellwegen (die zum Teil bereits in Planung sind) und auch für ein Angebot von zuverlässigen Schnellbusverbindungen. Diese Maßnahmen erfordern die Kooperation mit den benachbarten Bundesländern in der Metropolregion.

Neben einer allgemeinen Verminderung des motorisierten Individualverkehrs ist eine Umstellung der Pkw-Flotte in Deutschland auf vorwiegend batterieelektrischen Antrieb (BEV-Pkw) unverzichtbarer

---

<sup>7</sup> Vgl. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bahn-und-bus/mehr-qualitaet-im-oepnv/mobilitaetsgarantie-fuer-den-oepnv-in-baden-wuerttemberg>. Zuletzt abgerufen am 13.12.2025

195 Bestandteil einer klimaverträglichen Verkehrswende. Dieser Wandel vollzieht sich jedoch derzeit zu langsam.<sup>8</sup> Förderlich wird sein, dass mit Inkrafttreten des europäischen Systems der Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen (ETS2) im Jahr 2028 Treibstoff für Verbrenner deutlich teurer werden wird.

200 Ein neuer BEV-Pkw im kleinsten Segment kostet in Deutschland im günstigsten Fall derzeit um die 17.000 €. <sup>9</sup> Hamburg sollte sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die im Koalitionsausschuss der Bundesregierung im November 2025 beschlossene Förderung des Kaufs von BEV- und Hybrid-Pkw weiterentwickelt wird zu einem Sozial-Leasing-Programm. Dieses sollte sich auf die Anschaffung eines BEV-Pkw konzentrieren und die Einkommens- und Bedarfsabhängigkeit deutlicher auf finanzschwache Haushalte ausrichten.<sup>10</sup>

### **Wohnen und Gebäude**

205 Einige Bundesgesetze und Förderprogramme des Bundes sind besonders ausschlaggebend für eine sozialverträgliche Klimapolitik im Bereich Wohnen und Gebäude. Darunter fällt die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), aber auch Regelungen aus dem Mietrecht, welche die Finanzierung und die Umlagemöglichkeiten für die Kosten von energetischen Sanierungen in Miethäusern betreffen. Auch bei der Fernwärme gibt es wegen steigender Versorgungskosten einen Handlungsbedarf. Hier geht es z.B. um die Wärmelieferverordnung und die Verordnung für die Versorgung mit Fernwärme (AVBFernwärmeV).

210 Steigende Kosten der Energiewende, die über bindende Fernwärme-Verträge für Mietende entstehen, könnten durch eine bundesweit geregelte Preiskontrolle und ein Preistransparenzregister sozialverträglich begrenzt werden (siehe hierzu u.a. die Vorschläge der Monopolkommission)<sup>11</sup>. Hamburg sollte sich zusätzlich im Rahmen einer neuen Fernwärme-Regulierungsstelle für einen bundesweit wegweisenden Mechanismus zur Kontrolle der Fernwärmepreise einsetzen.

## **215 3. Ergänzende Handlungsansätze zur Sozialverträglichkeit**

### **Beteiligung gesellschaftlich benachteiligter Gruppen**

220 Im Rahmen der Umsetzung der Klimaziele geht es auch darum, diejenigen gesellschaftlich benachteiligten Bevölkerungsgruppen zu identifizieren, die von Klimawandel und Klimaschutz betroffen sind, und ihre besonderen Bedarfe durch zielgruppengerechte Beteiligungsmöglichkeiten zu erkunden. Dazu könnte z.B. ein Bürgerrat Klima beitragen, der eine ausgewogene Beteiligung auch gesellschaftlich benachteiligter Gruppen erreicht.

Auch auf der Ebene der Bezirke sollten gesellschaftlich benachteiligte Gruppen durch gezielte Angebote beteiligt werden. Hier bieten die Aufstellung und Fortschreibung der Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepte sowie der Klimaanpassungskonzepte einen geeigneten Rahmen.

225

---

<sup>8</sup> Von den derzeit fast 50 Millionen registrierten Pkw haben aktuell nur knapp 4% einen batterieelektrischen Antrieb ([www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/verkehrswende-radar#c619](http://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/verkehrswende-radar#c619); Zuletzt abgerufen am 13.12.2025).

<sup>9</sup> Ebd.

<sup>10</sup> Mehr dazu hier: [www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bezahlbare-elektroautos-in-die-breite-bringen](http://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bezahlbare-elektroautos-in-die-breite-bringen); [www.transportenvironment.org/uploads/files/202506\\_SL\\_DE-Studie.pdf](http://www.transportenvironment.org/uploads/files/202506_SL_DE-Studie.pdf) Zuletzt abgerufen am 13.12.2025.

<sup>11</sup> [https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/SG%20Energie%202025/10.%20Sektorgutachten%20Energie%202025\\_Monopolkommission.pdf](https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/SG%20Energie%202025/10.%20Sektorgutachten%20Energie%202025_Monopolkommission.pdf) zuletzt abgerufen am 13.12.2025.

## **Finanzielle Aspekte**

Dem Klimabeirat ist bewusst, dass die kommunale Haushaltslage auch in Hamburg in hohem Maße angespannt ist. Diese Herausforderung muss jedoch im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtungen zu einem sozialverträglichen Klimaschutz gelöst werden. Dabei ist eine zukunftsfähige Ausstattung kommunaler Haushalte eine Frage, die auch in der Verantwortung von Bund und Ländern liegt und nicht im Rahmen der Mittelzuweisungen einzelner Ressorts in Hamburg gelöst werden kann.

Im Sinne einer Unterstützung finanziell benachteiligter Haushalte sollte auf Bundesebene zudem so bald wie möglich eine sozial ausgleichend wirkende Form eines Klimageldes eingeführt werden, also eine Rückführung von CO<sub>2</sub>-Abgaben an private Haushalte. Dies würde dazu beitragen, zusätzliche Kostenbelastungen einkommensschwacher Haushalte abzufedern.