

KlimaKRISENplan

BUND Hamburg

Einleitung

Die Klimakrise ist neben dem Artensterben eine der größten existentiellen Bedrohungen für die menschliche Zivilisation.

Wenn die Menschheit nicht sofort damit beginnt, den weltweiten Ausstoß von CO₂ drastisch zu senken, können Kippunkte überschritten werden, die eine irreversible Dynamik in Gang setzen und unser Klima noch schneller aufheizen.

Internationale Forscher*innen halten einen Temperaturanstieg von 4-5 Grad für möglich und sprechen von einer „Heißzeit“ mit einem langfristigen Anstieg des Meeresspiegels um 10 bis 60 Meter, die dann einsetzen könnte. Zusätzlich wären große Landstriche unbewohnbar, es käme zu Ertragseinbußen in der Landwirtschaft und einem massiv verstärkten Artensterben. Flucht und Migration würden weltweit ungekannte Ausmaße annehmen. Bereits heute flüchten jedes Jahr rund 26 Mio. Menschen vor den Folgen der Klimaveränderungen.ⁱⁱ

Die Wahrscheinlichkeit für ein solches Szenarium sehen Forscher*innen bereits ab einer globalen Erwärmung um 1,5°C. Erreicht die Erwärmung zwei Grad, steigt auch die Wahrscheinlichkeit solch dramatischer Entwicklungen. Der Anspruch aller Klimaschutzbemühungen muss es deshalb sein, die globale Erwärmung deutlich unter 2 Grad zu halten.ⁱⁱⁱ

Selbst wenn die momentan auf internationaler Ebene vereinbarten Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen eingehalten würden, käme es zu einer Erwärmung

von mindestens 3 Grad.^{iv} Alle politischen Ebenen müssen daher grundlegend umsteuern und ihre Maßnahmen am Ziel einer schnellstmöglichen Klimaneutralität orientieren, um die Erderwärmung deutlich unter 2 Grad zu halten. Nach Berechnungen von Stefan Rahmstorf, Professor am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, müsste Deutschland dafür spätestens im Jahr 2035 klimaneutral sein.^v

Dieser Verantwortung muss sich auch Hamburg stellen. Bei ihrem derzeitigen Kurs der CO₂-Einsparung würde unsere Stadt die Klimaneutralität erst im nächsten Jahrhundert erreichen.^{vi} Und dies nur, wenn die geplanten Maßnahmen die gewünschte Wirkung entfalten.

Angesichts dieser massiven Diskrepanz fordert der BUND die Stadt Hamburg auf, den Klimanotstand zu erklären.

Es reicht dann nicht mehr aus, Maßnahmen zu ergreifen, die im gegebenen politischen Rahmen möglich erscheinen – es müssen die Maßnahmen ergriffen werden, die nötig sind, um die Zivilisation zu erhalten. Dazu muss sich der politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmen ändern. Ein radikales Umdenken und Handeln ist notwendig. Ein solcher Wandel muss sozial gerecht und demokratisch sein. Klimaschutz bedeutet deshalb den Umbau zu einer sozial und ökologisch gerechten Postwachstumswirtschaft.

Der vorliegende Klimakrisenplan des BUND Hamburg erhebt in den verschiedenen Politikbereichen Forderungen für ein klimaneutrales und klimagerechtes Hamburg, die schnell umgesetzt werden können. Für andere Bereiche muss der Senat alles dafür tun, um auf Bundesebene den gesetzgeberischen Rahmen zu erwirken. Tatenlose Klimapolitik macht sich jedenfalls – auch auf Landesebene – mitschuldig an den Folgen des Klimawandels.

01 | Verkehrswende

Das wesentliche Ziel der Verkehrswende muss es sein, die Verbrennung fossiler Kraftstoffe und damit die Emission von Treibhausgasen zu beenden. Um dies zu erreichen, muss der motorisierte Individualverkehr drastisch reduziert werden. Ein positiver Nebeneffekt dabei wäre eine geringere Belastung der Bevölkerung durch Abgase und Lärm.

Einen kompletten Umstieg auf E-Mobilität im Individualverkehr (1:1 Ansatz) lehnen wir ab. Dieser scheitert allein am Ressourcenverbrauch für den Bau und den Betrieb der Fahrzeuge. So wäre für die Umstellung aller privaten PKW (ohne gewerblichen Verkehr) etwa eine Strommenge in der Größenordnung erforderlich, wie sie derzeit alle Windkraftanlagen in Deutschland zusammen produzieren.^{vii}

Autoarme Stadt

Mittelfristig muss der motorisierte Individualverkehr aus der Stadt weitestgehend verbannt werden. Der BUND fordert deshalb eine autoarme Zone innerhalb des Rings 1 ab dem Jahr 2025. In diesem Bereich sollen nur noch Anwohner*innen, Lieferverkehr, Handwerker oder Taxen fahren. Transporte oder Ausnahmen etwa für Menschen mit Mobilitätseinschränkung müssen weiterhin möglich sein.

Öffentlicher Parkraum für private Fahrzeuge muss weitgehend abgeschafft werden. Für gewerbliche Fahrzeuge wird eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, die die Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeuge begünstigt.

Bei Erfolg der Maßnahmen sind die Regelungen bis zum Jahr 2030 auf den Ring 2 sowie Harburg, Wilhelmsburg, Altona Altstadt, Ottensen, Bahrenfeld, Eimsbüttel,

Eppendorf, Barmbek, sowie Winterhude und bis 2035 auf den Ring 3 zu auszuweiten.

Kein Neubau von Straßen

Auf dem Weg in eine autofreie Stadt werden keine neuen Straßen benötigt. Es dürfen deshalb auch keine weiteren gebaut werden zumal ein Neubau enorme Mengen an Energie verbraucht („graues CO₂“). Die Stadt muss daher auch auf weitere Autobahnen wie die A26-Ost (Hafenquerstraße) verzichten. Dies würde nur zu einer weiteren Verlagerung von Verkehr auf die Straße begünstigen. Planungen für den Aus- und Neubau von Autobahnen sind sofort einzustellen.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

Der BUND fordert, Tempo-30 als Regelgeschwindigkeit in Hamburg einzuführen. Dies wäre ein wichtiger Beitrag für mehr Klimaschutz und die Verkehrswende insgesamt. Sie kommt vor allem der Förderung des Fuß- und Radverkehrs zugute. Außerdem führt die Regelung zu weniger Kraftstoffverbrauch, weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit.

Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets

Ein niedriger Preis und eine gute Anbindung sind wichtige Anreize für Autofahrer*innen, auf den Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Es gibt damit gute Erfahrungen in anderen Städten wie zum Beispiel in Wien. Ein Preis von 365 Euro für ein HVV-Jahresabo (innerhalb Hamburgs) ist daher schnellstmöglich einzuführen. Die günstigen Tickets sollten auch auf Monatsbasis verfügbar sein. Für

Geringverdienende müssen weitere Ermäßigungen geprüft werden.

Weitergehende Maßnahmen wie etwa ein umlagefinanziertes Jobticket oder ein komplett kostenloser ÖPNV in Hamburg sollen ebenfalls geprüft werden.

Aufbau eines Stadtbahnnetzes und Ausbau des ÖPNV

Stadtbahnen sind klimafreundlich, schnell und komfortabel. Im Vergleich zu anderen schienengebundenen Verkehrsmitteln ist eine Stadtbahn kostengünstig, schnell zu realisieren und auch im Bau klimafreundlich.

Der BUND fordert daher, ein umfangreiches Stadtbahnnetz aufzubauen, das insbesondere die Tangentialverbindungen stärkt und die momentan stark frequentierten Metrobuslinien entlasten bzw. ersetzen soll. In diesem Zusammenhang sind die derzeitigen Pläne für den Bau bzw. die Erweiterung der U4 (Horner Geest) und U5 neu zu prüfen, da hier eine extreme Kapitalbindung für die nächsten 20 Jahre erfolgt.

Als Ergänzung dazu ist die Einrichtung von Busspuren konsequent voranzutreiben. Die Taktung sowie Liniendichte des ÖPNV ist zu erhöhen. Der BUND fordert in der Perspektive, dass niemand mehr als 500 m entfernt von einer Bus-/Bahn-Haltestelle wohnt.

Ausbau des Radverkehrs

Der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr ist spätestens bis zum Jahr 2025 auf 25 % zu erhöhen. Dazu sind konsequent sichere Fahrradwege mit entsprechender Breite auszubauen und zu optimieren. Dies muss Vorrang vor dem Straßenbau bekommen. Die Förderung des

Fahrradverkehrs ist als Daueraufgabe der Verwaltung mit entsprechender personeller Ausstattung zu etablieren und das derzeitige Fördervolumen deutlich aufzustocken.

Die Zahl der Standorte für das Stadtrad-Verleihsystem sind zu erhöhen und die Möglichkeiten, Lastenfahrräder zu leihen, zu verbessern. Bei der Stadtentwicklungsplanung und bei Bebauungsplänen müssen die Belange des Fahrradverkehrs stärker zu Lasten des Autoverkehrs gewichtet werden.

Weniger klimaschädliches Fliegen ab Hamburg

Kein Verkehrsmittel heizt pro Personenkilometer (Pkm) die Erdatmosphäre mehr auf als das Flugzeug. Besonders kritisch sind „Ultra-Kurzstrecken“ unter 500 km Entfernung. Das Geschäftsmodell „Flughafen Hamburg“ ist insoweit anzupassen, als das Angebot von Kurzstreckenflügen bis 2035 deutlich reduziert wird. Dies ist mit Hilfe eines hohen Klimazuschlags auf Ultra-Kurzstreckenflüge im Rahmen der Start- und Landeentgelte zu organisieren.

Für Flüge, die keine vollständige Klimaneutralität nachweisen können, hält der BUND ab dem Jahr 2035 in Hamburg ein Start- und Landeverbot für erforderlich.

Der Hamburger Flughafen betreibt derzeit ein Anreizsystem für noch mehr Flugverbindungen. Der BUND fordert, die Regelung des Wachstums- und Rabattprogramms ersatzlos aus der Entgeltordnung des Flughafens zu streichen.

Das Ziel der Airport GmbH, bis zum Jahr 2035 rund 26 Millionen Passagiere in Hamburg abzufertigen, ist aufzugeben. Anstatt den Flughafen weiter auszubauen, müssen

alle Möglichkeiten auf Landes- und Bundesebene geprüft werden, um die Zahl der Flüge zu reduzieren.

Die vom Flughafen zu erhebenden Start- und Landeentgelte müssen um einen Faktor für die Umwelt- und Klimaschadenfolgekosten angepasst werden. Bis zu einer Bundes- bzw. EU-Regelung fordert der BUND für Hamburg eine regionale AviationTax von anfänglich 13 Cent/Pkm (Passagierkilometer), mittelfristig steigend bis 20 Cent/Pkm. Die Einnahmen aus diesem Entgeltzuschlag werden projektbezogen für Lärmschutz bei gleichzeitiger energetischer Sanierung von Wohnungen und Häusern verwendet.

Emissionen von Schiffen im Hamburger Hafen senken

Der Hamburger Hafen wird derzeit von ca. 8.000–9.000 Handelsschiffen pro Jahr angesteuert. Alle Schiffe sind ab dem Jahr 2025 während ihrer Liegezeit zu verpflichten, sich an Landstrom anschließen zu lassen. Dasselbe gilt für die über 200 Kreuzfahrtschiffe.

Schiffe mit sauberen, leisen und energiesparenden Antrieben sind bei den Hafengebühren zu begünstigen. Für alle anderen müssen die Gebühren gestaffelt ansteigen bis hin zum Verbot für besonders umweltschädliche Schiffe.

Erhöhung des Anteils der Container auf der Schiene

Hamburg führt eine LKW-Maut im Hafen ein, um den Anteil von Weitertransporten von Containern auf der Schiene weiter zu erhöhen.

02 | Energiewende

Die Energieversorgung der Freien und Hansestadt Hamburg muss bis 2035 zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien erfolgen. Dies bedeutet einen erheblichen Ausbau der erneuerbaren Energieträger in Hamburg und Umgebung, aber auch eine Senkung des Endenergieverbrauchs um mindestens 50 Prozent. Dafür sind erhebliche Anstrengungen in Industrie, Gewerbe, Haushalten und Verkehr erforderlich. Dazu gehört auch die Förderung von suffizienten Lebensweisen durch die Stadt.

Da viele Maßnahmen der Energiewende lokal koordiniert werden müssen, ist in allen Bezirken ein Klimaschutzmanagement zu schaffen.

Hamburger Kohleausstieg deutlich vor 2030

Ohne einen schnellen und vollständigen Kohleausstieg sind die Pariser Klimaziele nicht zu erreichen. Nach dem Rückkauf des Fernwärmenetzes muss die Stadt nun für einen Kohleausstieg in der Fernwärme deutlich vor 2030 sorgen. Dafür sind die Möglichkeiten des neuen Kohleausstiegsgesetzes konsequent zu nutzen. Der Einsatz von Kohle ist so schnell wie möglich zu verringern, indem klimafreundlichere Energieträger und/oder eine geänderte Einsatzreihenfolge im Kraftwerkspark zum Einsatz kommen.

Die Stromerzeugung wird maßgeblich durch den Bundesgesetzgeber geregelt. Der BUND fordert daher, dass Hamburg sich mit einer Bundesratsinitiative für ein ambitioniertes Kohleausstiegsgesetz einsetzt. Damit soll auch die Abschaltung des Kohlekraftwerks Moorburg vor dem Jahr 2030 erfolgen.

Ausbau von Photovoltaik auf allen geeigneten Gebäudeflächen

Alle geeigneten Dach- und sonstige Gebäudeflächen im Eigentum der Stadt Hamburg sowie ihrer Unternehmen sind bis 2035 mit Photovoltaikanlagen auszustatten. Privaten Eigentümern soll das städtische Unternehmen Hamburg Energie attraktive Angebote für die Nutzung der Dachflächen durch Photovoltaik machen und das Programm durch entsprechende Kampagnen bewerben. Für Neubauten sollen Photovoltaikanlagen auf allen geeigneten Flächen über den Bebauungsplan vorgeschrieben werden.

Ein gemeinsames Nord-Konzept für Erneuerbare Energie

Im Rahmen eines beschleunigten Ausbaus der erneuerbaren Energien in der Region müssen der Bedarf der Stadt Hamburg und die Energiegewinnungspotenziale der Nachbarbundesländer verknüpft werden. Neben einem abgestimmten Lastmanagement sind Energiespeicher zu schaffen, die neben der Wärmespeicherung die Gaserzeugung durch Elektrolyse (Power-to-Gas) ermöglichen. Für die schnelle Einführung dieser Technologie muss Hamburg kurzfristig ein Förderprogramm auf den Weg bringen.

Senkung des Energiebedarfs des Gebäudebestands um 50 Prozent bis 2035

Um eine vollständige Versorgung mit erneuerbaren Energien zu ermöglichen, muss insbesondere der Wärmeenergiebedarf der Gebäude drastisch gesenkt werden.

Der BUND fordert, kurzfristig Sanierungsfahrpläne für alle Gebäude zu erstellen. Die

Rate für die energetische Sanierung muss auf jährlich drei Prozent angehoben werden. Gebäudeeigentümer können dazu (entsprechend dem Berliner Stufenmodell) zu einer schrittweisen Sanierung ihrer Gebäude verpflichtet werden. Bei der Finanzierung ist die Sozialverträglichkeit zu beachten. Sofern keine ausreichenden Förderungsprogramme des Bundes existieren, muss die Stadt Hamburg Fördermittel bereitstellen.

Anders und weniger bauen

Vor einem Abriss von Gebäuden ist zu prüfen, ob diese im Sinne eines konsequenten Ressourcen- und Klimaschutzes erhalten werden können und damit die bereits verbaute Energie (Graue Energie) weiter genutzt werden kann. Hamburg muss dazu für alle Bauprojekte regelhaft eine CO₂-Bilanzierung „Abriss vs. Neubau“ einführen. Bei jedem Bebauungsplan sollen Energiefachpläne erstellt werden, die klimafreundliche Versorgungstechniken und die Verwendung von klimaschonenderen Baumaterialien (wie etwa Holzbau) festlegen.

Die aktuelle Neubaurate führt zu einem enormen Materialeinsatz und führt zu noch stärkerer Flächenversiegelung. Die aktuelle Vorgabe von 10.000 neuen Wohneinheiten pro Jahr muss vor diesem Hintergrund überprüft werden.

Nachhaltige Wärme nutzen und forcieren

Die Stadt Hamburg muss kurzfristig ein vollständiges Wärmekataster erstellen, das alle Quellen gewerblicher und industrieller Abwärme auflistet. Diese sind wo immer möglich an städtische Fern- oder Nahwärmenetze anzuschließen.

Wie in Basel (CH) bereits umgesetzt, sollen in Hamburg Öl- und Gasheizungen ab dem Jahr 2021 nur noch eingebaut werden dürfen, wenn es technisch keine Alternativen gibt. Im Gegenzug müssen mit erneuerbarer Energie betriebene Heizungen gefördert werden.

Weniger Wohnraum pro Person

Eine Reduzierung des Wohnraums senkt den Heizenergieverbrauch erheblich.

Die Stadt soll den vielfältigen Wunsch nach einem Umzug in kleinere Wohnungen zu wechseln, breit fördern. Dazu gehören Umzugsprämien für die entsprechenden Personengruppen, Vermittlungsagenturen und die Förderung von Strukturen, die einen Wechsel ohne Erhöhung der Quadratmetermiete möglich machen.

03 | Transformation & Klimagerechtigkeit

Die Klimakrise erfordert ein radikales Umdenken und einen umfassenden transformativen Wandel. Klimagerechtigkeit für die Länder des globalen Südens und die nächsten Generationen sind dabei zentral.

Die geforderten Maßnahmen dieses Klimakrisenplans setzen dabei auf eine solidarische Gesellschaft, die alle Menschen dazu befähigt, an der Transformation teilzuhaben.

Energienetzbeirat als Kontrollorgan für die Umsetzung der Energiewende

Der bereits in Folge des Volksentscheids UNSER HAMBURG – UNSER NETZ eingesetzte Energienetzbeirat soll zu einem zentralen gesellschaftspolitischen Kontrollorgan zur Umsetzung des Kohleausstiegs und der Energiewende in Hamburg weiter entwickelt werden. Zentral sind dabei die Bürgersprechstunden und die Rechenschaftspflichten der Fachbehörden und öffentlichen Unternehmen.

Fossiles Divestment und Ende klimaschädlicher Subventionen

Die Strom- und Wärmegewinnung aus fossilen Brennstoffen wird häufig direkt oder indirekt subventioniert. Diese Subventionen müssen ab sofort eingestellt und zu Gunsten von Energie-Einsparmaßnahmen und für die Produktion erneuerbarer Energien umverteilt werden.

Die Stadt Hamburg und ihre Institutionen müssen zudem einen bindenden Beschluss fassen, der ab sofort jegliche Investitionen in Gas-, Öl- und Kohleunternehmen aus-

schließt und bestehende Kapitalanlagen innerhalb der nächsten fünf Jahre in nachhaltige Anlagen im Sinne des Klimaschutzes umschichtet (divestiert).

Nachhaltige Ernährung in der Gemeinschaftsverpflegung bis 2025

Hamburg muss sich ab sofort verpflichten, in allen öffentlichen Kantinen und Mensen sowie bei Veranstaltungen in der Regie der Stadt ausschließlich Lebensmittel aus ökologischer Erzeugung sowie vorrangig regionale und saisonale Angebote zu nutzen. Zudem muss das Fleischangebot verringert werden, denn die Tierhaltung gehört weltweit zu den großen Verursachern von Treibhausgasemissionen.

Details der Umsetzung sollte die Stadt mit dem Verbraucher*innenbündnis Bio-Stadt Hamburg voranbringen.

Öffentliche Beschaffung nachhaltig gestalten

Der Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung der Freien und Hansestadt Hamburg (Leitfaden Umweltverträgliche Beschaffung 2016) bietet eine gute Grundlage für mehr Klimaschutz, ist aber insbesondere in Bezug auf die „Kann-Kriterien“ weiterzuentwickeln. Dies gilt vor allem für die Bereiche IT, Haushaltsgeräte und Innenbeleuchtung. Für diese Produktbereiche müssen die "Soll-Bestimmungen" in Bezug auf Energieeffizienz verschärft werden. Allein die Innenbeleuchtung verursacht ca. 35 Prozent des Stromverbrauchs öffentlicher Gebäude.

Darüber hinaus müssen die zahlreichen Großveranstaltungen und Events in der Stadt konsequent umweltfreundlich und klimaschonend ausgerichtet werden.

Kommunale Außenpolitik nutzen – Klimapartnerschaften ausbauen

Die langjährige Städtepartnerschaft zwischen Hamburg und der tansanischen Hafenstadt Dar es Salaam war bereits von 2007 bis 2010 eine „Klimapartnerschaft“. Der BUND Hamburg fordert, solche Partnerschaften auch mit anderen Städten zu schließen.

Die Stadt Hamburg sollte Klimaanpassungsmaßnahmen in den betroffenen Partnerstädten finanziell unterstützen und dabei die demokratischen und partizipativen Strukturen vor Ort fördern. Insbesondere Partnerstädte aus dem Globalen Süden (León in Nicaragua, Dar es Salaam in Tansania) sollten von diesen Maßnahmen profitieren.

Transformative Forschung und Lehre an Schulen und Universitäten

Um gesellschaftliche Veränderungen für eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen, muss sich auch die Art ändern, wie Wissen geschaffen und weitergegeben wird.

Transformative Forschung und Lehre dienen auch der Überwindung herrschender Paradigmen, besonders in den Wirtschaftswissenschaften, und der Entwicklung von Modellen für ein gutes Leben für alle.

Der BUND fordert, dass transformative Wissenschaft und Lehre im Sinne tragfähiger Lösungen der globalen Probleme zur Leitlinie für alle staatlichen Hamburger Hochschulen wird. Dabei ist eine enge Kooperation von Natur-, Sozial- und Geisteswissenschaften nötig.

Auch in den Lehrplänen der Hamburger Schulen müssen die globalen Herausforderungen besonders berücksichtigt und das Wissen zu ihrer Überwindung vermittelt werden.

Zusätzlich fordert der BUND Hamburg die Einrichtung eines Lehrstuhls, der sich konkret mit der Transformation Hamburgs auseinandersetzt.

BUND Hamburg – November 2019

ⁱ Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (2018). <https://www.pik-potsdam.de/aktuelles/pressemitteilungen/auf-dem-weg-in-die-heisszeit-planet-koennte-kritische-schwelle-ueberschreiten>

ⁱⁱ UNO-Flüchtlingshilfe (2017). <https://www.uno-fluechtlingshilfe.de/informieren/aktuelles/news/uebersicht/detail/artikel/klimaflucht-mehr-als-26-millionen-menschen-jaehrlich-vertrieben/>

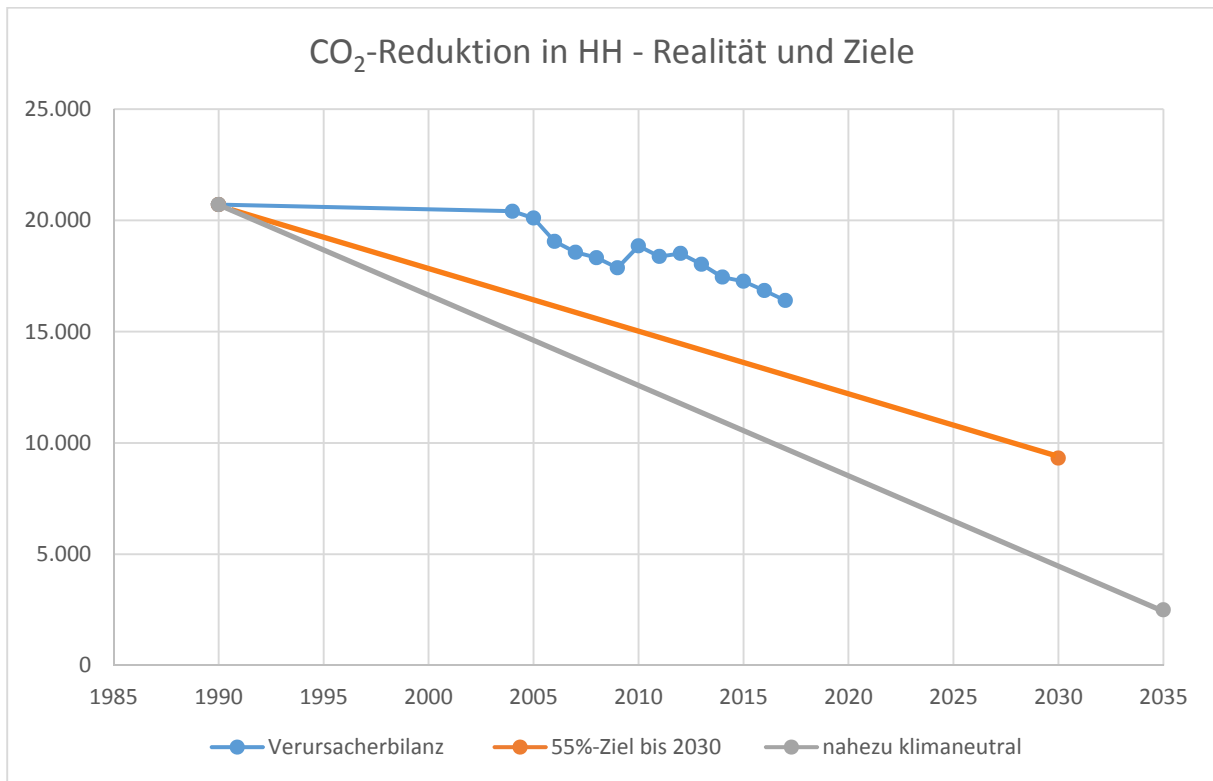
ⁱⁱⁱ Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (2016). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)&from=DE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019(01)&from=DE)

^{iv} Climate Action Tracker (2019). <https://climateactiontracker.org/>


^v Spektrum (2019). <https://www.spektrum.de/kolumne/wie-viel-kohlendioxid-bleibt-deutschland-noch/1636218>

^{vi} Hochrechnung auf Basis der Verursacherbilanz (<https://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/energie/dokumentenansicht/energie-und-co2-bilanzen-fuer-hamburg/>), 20,8 % Reduktion in 27 Jahren (1990-2017) entspricht 100 % in 130 Jahren (1990-2120)

^{vii} <https://edison.handelsblatt.com/erklaeren/so-viel-strom-braeuchte-ein-vollstaendig-elektrischer-strassenverkehr/23204256.html>



Quelle: Statistikamt Nord Verursacherbilanz bis 2017; eigene Berechnungen BUND Hamburg

Sektorale CO ₂ -Minderung - Hamburger CO ₂ -Bilanz					
Sektor	1990		2017		Änderung in %
	kt (Ist-Zahl)*	Anteil in %	kt (Ist-Zahl)*		
Private Haushalte	4.823	23,3	3.581	-25,8	
Gewerbe, Handel, Dienstl.	4.537	21,9	3.587	-20,9	
Industrie	5.473	26,4	4.589	-16,2	
Verkehr	5.873	28,4	4.641	-21,0	
Insgesamt	20.706	100	16.398	-20,8	
* in Kilotonnen					
Quellen: Statistik-Amt Nord, BUE; Aktuellste Verursacherbilanz vom Sept. 2019					
Hinweis: Bis 2030 soll Hamburg laut derzeitigem Klimaplan 50 % CO ₂ in Bezug auf das Basisjahr 1990 einsparen. Dies entspricht 10.432 kt.					
BUND Hamburg, November 2019					