

Integriertes Klimaschutzkonzept



WANDSBEK
GUTES KLIMA

Klimaschutzbericht
Teil 1

für den Bezirk Wandsbek

Impressum

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt
Schloßgarten 9
22410 Hamburg

Auftragnehmer: **OCF Consulting**
Dr.-Ing. Manuel Gottschick

Autor*innen
Jana Demuth
Manuel Gottschick
Luisa Hövel
Katharina Klindworth
Lena Knoop

Unter Mitarbeit von
Corinna Dietz
Peter Germann
Anna-Lena Stauzebach

Osterstraße 124
20255 Hamburg

MOTUM

Motum GmbH Präsentationsdesign und Kommunikationskonzepte
Königstr. 30
22767 Hamburg



Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft
Martin-Kremmer-Str. 12
45327 Essen

Stand: 13.03.2020

Das Integrierte Klimaschutzkonzept für den Bezirk Hamburg-Wandsbek wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit dem Jahr 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

Die Kofinanzierung, zur Deckung des Eigenanteils, wurde von der Behörde für Umwelt und Energie, Leitstelle Klima, übernommen.

Bearbeitungszeitraum: 01.02.2019 bis 30.04.2020

Förderkennzeichen: 03K09445



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis	4
Grußwort	6
1 Für WANDSBEK GUTES KLIMA!	7
1.1 Einführung.....	7
1.2 Prozess der Konzepterstellung.....	9
1.2.1 Akteursbeteiligung	10
1.2.2 Öffentlichkeitsarbeit	12
2 Startpunkt und Szenarien: Was kann der Bezirk Wandsbek für den Schutz des Klimas erreichen?.....	13
2.1 Kurzcharakteristik des Bezirks	13
2.2 Bisherige Klimaschutzaktivitäten	15
2.2.1 Klimaschutz auf Bundesebene	15
2.2.2 Wandsbeker Klimaschutz im Hamburger Kontext	17
2.2.3 Bisherige Klimaschutzaktivitäten im Bezirk	18
2.3 Energie- und Treibhausgasbilanz des Bezirks	19
2.4 Szenarien für den Klimaschutz im Bezirk.....	21
3 Klimaschutzfahrplan: Wo liegen Potenziale und Maßnahmen für den Klimaschutz im Bezirk?	23
3.1 Gebäudeenergie (Erzeugung, Verteilung, Effizienz).....	23
3.1.1 Energieeffizienz und Photovoltaik in den bezirkseigenen Liegenschaften etablieren	24
3.1.2 Wandsbeker Klimaschutzstandard einführen.....	30
3.1.3 Klimafreundliche leitungsgebundene Wärmeversorgung in Bestandsquartieren ausbauen.....	34
3.1.4 Weichenstellung Handlungsfeld Gebäudeenergie.....	38
3.2 Mobilität	39
3.2.1 Radverkehr fördern.....	40
3.2.2 Carsharing fördern.....	45
3.2.3 Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten.....	48
3.2.4 Flanierquartiere ermöglichen.....	50
3.2.5 Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern	55
3.2.6 Parkraummanagement intensivieren.....	58
3.2.7 Weichenstellung Handlungsfeld Mobilität.....	60
3.3 Stadtraum	64
3.3.1 Öffentliche Räume zukunftsfähig gestalten	64
3.3.2 Klimaschutz in Quartieren der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) fördern	69
3.3.3 Wandsbeker Gewerbegebiete klimafreundlicher gestalten.....	80
3.3.4 Weichenstellung Handlungsfeld Stadtraum	87
3.4 Recycling, Konsum und Ernährung.....	88

3.4.1	Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten.....	89
3.4.2	Initiativen der Kreislaufwirtschaft unterstützen	91
3.4.3	Nachhaltige Veranstaltungen fördern.....	93
3.4.4	Weichenstellung Handlungsfeld Recycling, Konsum, Ernährung	96
3.5	Kommunikation und Akteursbeteiligung	96
3.5.1	WANDSBEK GUTES KLIMA – Kommunikationsstrategie	97
3.5.2	Klimaschutzmanagement	99
3.5.3	Bezirksamtsintern informieren und motivieren Potenziale & Akteure	101
3.5.4	Für den Klimaschutz vor Ort in den Stadtteilen aktiv.....	102
3.5.5	Durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen.....	106
3.5.6	Klimaschutzengagement sichtbar machen und auszeichnen.....	109
3.5.7	Weichenstellung Kommunikation und Akteursbeteiligung.....	111
4	Wie wird die Wirksamkeit des Klimaschutzes gemessen?.....	112
5	Wie wird der Klimaschutz zur Routine?	113
	Abkürzungsverzeichnis.....	117
	Anhang.....	118
	Quellenverzeichnis.....	127

Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Winter werden wärmer, die Winde stärker und die Sommer heißer – der Klimawandel ist bereits im vollen Gange und in aller Munde. Doch wie können wir im Bezirk Wandsbek etwas für den Klimaschutz tun? Wie können wir die Lebensqualität im Bezirk weiter verbessern und möglichst alle Lebensbereiche klimafreundlich und zukunftsfähig gestalten? Wie können wir für ein gutes Klima im Bezirk Wandsbek sorgen?

Unter dem Motto „WANDSBEK GUTES KLIMA“ wurden gemeinsam mit Wandsbekerinnen und Wandsbekern genau diese Fragen gestellt und auf den Bezirk Wandsbek zugeschnittene Klimaschutzmaßnahmen entwickelt. Entstanden ist ein Integriertes Klimaschutzkonzept: Der Fahrplan für den Klimaschutz im Bezirk für die kommenden Jahre!



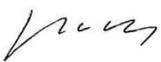
Bezirksamtsleiter Thomas Ritzenhoff
Foto: Team Brandenburg

Der Klimaschutzfahrplan enthält maßgeschneiderte Maßnahmen für unser Bezirksamt, die Bezirksversammlung, Wandsbeker Unternehmen, Initiativen und die Wandsbekerinnen und Wandsbeker selbst. Unter anderem wurden die Handlungsfelder Energieerzeugung und -effizienz, Mobilität, Konsum sowie städtische Räume in den Fokus genommen. Hierzu zählen zum Beispiel öffentliche Plätze, Stadtteilzentren und Entwicklungsgebiete (RISE) sowie andere Räume, in denen Veränderungen anstehen oder angestoßen werden können.

Mit den entwickelten Maßnahmen und Projekten tragen wir dazu bei, den Zielen des Hamburger Klimaplanes und den nationalen Klimaschutzziele näher zu kommen. Gefördert wird das Integrierte Klimaschutzkonzept aus Bundes- und Landesmitteln. Um die Umsetzung des Klimaschutzfahrplans in den kommenden Jahren zu begleiten, werden wir im Laufe des Jahres 2020 außerdem ein Klimaschutzmanagement in der Verwaltung einrichten. Das Klimaschutzmanagement wird auch für Fragen und Ideen zur Verfügung stehen. Zögern Sie also nicht, dieses anzusprechen! Nur gemeinsam mit allen Akteuren und neuen Ideen können wir den Klimaschutz im Bezirk Wandsbek voranbringen.

Lassen Sie uns gemeinsam für ein „GUTES KLIMA“ im Bezirk sorgen!

Ihr



Thomas Ritzenhoff
Bezirksamtsleiter Wandsbek

1 Für WANDSBEK GUTES KLIMA!

1.1 Einführung

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen, der sich unsere Gesellschaft aktuell stellen muss. Er erfordert eine weitreichende Transformation aller Lebensbereiche. Nur wenn es uns gelingt, durch Innovationen, veränderte Herangehens- und Lebensweisen und auch Verzicht die Erderwärmung zu begrenzen, werden wir unseren hohen Lebensstandard erhalten oder vielmehr diesen in einigen Bereichen sogar verbessern. Der Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe, die zukünftig bei allen Planungen und Entscheidungen berücksichtigt werden muss. Mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept nimmt das Bezirksamt Wandsbek seine Verantwortung beim Klimaschutz wahr. WANDSBEK GUTES KLIMA steht dabei für einen Prozess, bei dem der Klimaschutz Anreiz und Ziel zugleich ist. Das GUTE KLIMA ist zugleich leitend für eine gute Zusammenarbeit und Kooperation der zahlreichen Wandsbeker Akteure miteinander sowie den Dialog untereinander. Dies ist eine grundlegende Voraussetzung, um neue Dinge auszuprobieren, dabei möglicherweise auch Fehler zu machen und aus diesen zu lernen. Ein solcher Prozess erfordert Mut.

Das Bezirksamt Wandsbek hat mit der *Einstiegsberatung kommunaler Klimaschutz* den Prozess zur Entwicklung der eigenen Klimaschutzpotenziale bereits im Jahr 2017 angestoßen und intensiviert ihn mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept. Der Handlungsbedarf ist dringend. Dies machen die Folgen des Klimawandels bereits heute spürbar. Häufiger auftretende Starkregenereignisse, Hitzewellen und Dürreperioden sowie stärkere Stürme stellen sowohl unsere Infrastrukturen als auch unser Wohlbefinden und unsere Gesundheit vor große Herausforderungen. Insbesondere Kinder, ältere und sensible Personen leiden unter Hitzestress sowie unter den sogenannten *Schlecht-Schlaf-Nächten* mit Temperaturen über 20 °C. Nur eine konsequente Entseigelung urbaner Wärmeinseln, der Erhalt von Grünflächen sowie eine gute Durchlüftung und die Verbesserung des natürlichen Wasserkreislaufes durch Versickerung vor Ort können diesen Folgen entgegenwirken. Sie müssen daher frühzeitig bei der Planung und Durchführung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen mitgedacht werden.

Mit dem vorliegenden Konzept setzt sich das Bezirksamt Wandsbek aktiv für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Entwicklung im Bezirk ein. Bei diesem Prozess verinnerlicht das Bezirksamt die Erfordernisse des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung in seinen Zuständigkeiten und geht mit gutem Beispiel voran. Zugleich informiert das Bezirksamt die Wandsbekerinnen und Wandsbeker sowie die zahlreichen Akteure über ihre Möglichkeiten und unterstützt sie dabei, klimafreundlich zu handeln. Das Engagement derer, die sich bereits seit Jahren und zum Teil Jahrzehnten für den Klimaschutz und nachhaltige Lebensweisen einsetzen, wird das Bezirksamt sichtbar machen und bestärken.

Das Wandsbeker Klimaschutzengagement zielt darauf ab, die Energienutzung effizienter und die Energieerzeugung erneuerbar zu gestalten und klimafreundliches Verhalten insgesamt einfacher zu machen. Die Wandsbeker Bürger*innen und Initiativen sind Ideengeber*innen, die zahlreichen Stadtentwicklungsprojekte im Großen und Kleinen sind konkrete Ansatzpunkte für die Umsetzung.

Die Klimaschutzmaßnahmen des Bezirksamts Wandsbek gliedern sich in fünf Handlungsfelder:

Im Bereich der *Gebäudeenergie* (G) bündeln sich Maßnahmen und Handlungsansätze, die auf eine effizientere Erzeugung, Verteilung und Nutzung von Energie sowie die Integration erneuerbarer Energiequellen in Neubau und Bestand abzielen. Durch die Definition des *Wandsbeker Klimaschutzstandards* werden zukünftig alle im Bezirk realisierten Neubauten über gesetzliche Anforderungen in den Bereichen Energieeffizienz und -versorgung, klimafreundliche Mobilität, nachhaltige Baumaterialien und Freiraumgestaltung hinausgehen. In Bestandsquartieren werden leitungsgebundene Wärmeversorgungskonzepte und energetische Sanierungsmaßnahmen umgesetzt, um sich den zentralen Herausforderungen zu stellen, den Energiebedarf zu verringern und eine klimafreundliche Energieversorgung von Bestandsgebäuden zu realisieren. Das Bezirksamt macht dabei auch in den eigenen Liegenschaften vor, wie dies praktisch gelingen kann. Damit richtet der Bezirk seinen Blick auf das Ziel, bis zum Jahr 2050 einen klimaneutralen Gebäudebestand zu erreichen, ohne aus den Augen zu verlieren, dass hierfür zukünftig weitere Anstrengungen notwendig sein werden.

Die Maßnahmen des Handlungsfelds *Mobilität* (M) schaffen und unterstützen Angebote für einfache, bequeme und klimafreundliche Formen der Fortbewegung im Bezirk Wandsbek. Das Bezirksamt nutzt hierfür seine Gestaltungsspielräume, um den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten sowie stationsbasierte Carsharing-Angebote zu fördern. Auch der Fuhrpark des Bezirksamts wird künftig den Wandsbeker Bürger*innen als Carsharing-Pool zur Verfügung stehen und so ein Leben ohne Auto ermöglichen. In den

öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren des Bezirks wird die klimafreundliche Anreise von Besucher*innen und Mitarbeiter*innen aktiv unterstützt. Im knappen öffentlichen Raum wird zukünftig – nach dem Vorbild Altonas – Platz für das Spazieren, Flanieren und Verweilen geschaffen. In mehreren Stadtteilen werden Flanierquartiere ermöglicht, welche die Attraktivität autofreier Zentren praktisch erlebbar machen. Das Parkraummanagement ist dafür eine wichtige Stellschraube.

Der Klimaschutz muss in die Quartiers- und Stadtentwicklung integriert werden, um Stück für Stück bestehende Siedlungsstrukturen so (um)zugestalten, dass klimafreundliches Verhalten einfach und die effiziente Energienutzung und Erzeugung erneuerbarer Energien überall selbstverständlich werden. Das Handlungsfeld *Stadtraum* (S) enthält Maßnahmen, die aufzeigen, wie im Rahmen der Instandhaltung und Neugestaltung von Straßenräumen, öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie Wandsbeker Marktplätzen Klimaschutz gelingen kann. Hier ist die Integration von Klimaschutzbelangen in etablierte Planungs- und Abstimmungsprozesse des Bezirksamts und weiterer öffentlicher Akteure von zentraler Bedeutung. Auch für die Quartiere der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) existieren hier zahlreiche Potenziale, die zukünftig vom Bezirksamt genutzt werden. Und ebenfalls für die, in Wandsbeker Gewerbegebieten, ansässige Unternehmen werden Maßnahmen ergriffen, um diese klimafreundlicher zu gestalten.

Das Handlungsfeld *Recycling, Konsum und Ernährung* (R) widmet sich den verwaltungsinternen Prozessen, um die eigene Beschaffung an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten, ein eigenes Recycling-System aufzubauen und die Klimawandelwirkung der Angebote in der eigenen Kantine zu berücksichtigen. Mit diesen Maßnahmen geht das Bezirksamt als Vorbild voran und stärkt das Bewusstsein für den Einfluss des eigenen Verhaltens auf die Umwelt und das Klima auch bei den Mitarbeiter*innen. Um dies auch nach außen zu tragen, unterstützt das Bezirksamt zukünftig Initiativen der Kreislaufwirtschaft und fördert die nachhaltige Durchführung von Veranstaltungen im Bezirk.

Erfolgreicher Klimaschutz benötigt Dialog, Austausch und Kooperation. Das Handlungsfeld *Kommunikation und Akteursbeteiligung* (K) bündelt konkrete Handlungsansätze, die zukünftig die Öffentlichkeitsarbeit und aktive Beteiligung von Wandsbeker Bürger*innen, Initiativen, Vereinen und Unternehmen gestalten. WANDSBEK GUTES KLIMA als zentrales Leitmotiv ist hier sowohl visuell als auch in Sprache und Gestaltung der Aktivitäten von zentraler Bedeutung. So wird das zukünftige Klimaschutzengagement des Bezirksamts nach außen sichtbar und die Wandsbekerinnen und Wandsbeker werden zum Mit- und Weitermachen angeregt und motiviert. Damit wird ein Klimaschutzmanagement komplettiert, dass sich sowohl nach innen auf die eigenen Prozesse und Zuständigkeiten konzentriert, als auch nach außen in die Stadtteile des Bezirks und den Alltag der Wandsbeker Bürger*innen hineinwirkt und gestaltet.

Das Klimaschutzkonzept besteht aus zwei Teilen, dem Klimaschutzbericht (Teil 1) und dem Maßnahmenkatalog (Teil 2). Der Klimaschutzbericht stellt zunächst den Prozess der Konzepterstellung in Kapitel 1 vor. Kapitel 2 beschreibt die Ausgangssituation für den Klimaschutz im Bezirk Wandsbek. Dazu zählt auch die Energie- und Treibhausgasbilanz des Bezirks. Ferner werden hier Szenarien für den Klimaschutz im Bezirk vorgestellt. Das Kapitel 3 stellt das Herzstück des Klimaschutzkonzepts, den Klimaschutzfahrplan, dar. Der Klimaschutzfahrplan beschreibt die Wandsbeker Klimaschutzpotenziale, wie sie gehoben werden können und welche Weichenstellungen mit der Landes- und Bundesebene diskutiert werden sollten, um den Klimaschutz im Bezirk voranzubringen. Kapitel 4 beschreibt, wie die Wirksamkeit der Umsetzung geprüft werden kann. Das Kapitel 5 erläutert, wie der Klimaschutz langfristig im Bezirk verstetigt werden kann. An dieser Stelle wird auch der Arbeitsplan des zukünftigen Klimaschutzmanagements vorgestellt. Der Arbeitsplan ist ein wichtiges Instrument, der die Interdependenzen zwischen den verschiedenen Maßnahmen, d. h. beispielsweise zeitliche Abfolge und Prioritäten berücksichtigt.

Der Maßnahmenkatalog (Teil 2) formuliert die konkreten Arbeitsschritte, benennt Zuständigkeiten, hemmende und unterstützende Faktoren und zeigt Finanzierungsmöglichkeiten auf, um das GUTE KLIMA bezirkswweit umzusetzen. Auf diese Weise werden die im Bezirk vorhandenen Klimaschutzpotenziale zu konkreten Aktivitäten und Schritten, die durch das Klimaschutzmanagement des Bezirksamts gemeinsam mit den Wandsbekerinnen und Wandsbekern ausgestaltet und umgesetzt werden.

1.2 Prozess der Konzepterstellung

Mit der *Nationalen Klimaschutzinitiative* fördert das *Bundesumweltministerium* die Erstellung von Integrierten Klimaschutzkonzepten in Kommunen. Bei der Umsetzung der Klimaschutzziele (Kapitel 2.2.1) kommt den Bezirken, Städten und Gemeinden eine wichtige Rolle zu. Die *Leitstelle Klima* der *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) in Hamburg übernimmt die Kofinanzierung des vorliegenden Konzepts und unterstützt damit die Umsetzung der Hamburger Klimaschutzziele (Kapitel 2.2.2). Im Bezirk Wandsbek werden einerseits klimarelevante Emissionen (Treibhausgase) durch Wohnen, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen, Mobilität usw. erzeugt (Kapitel 2.3). Andererseits hat das Bezirksamt Wandsbek mit seinen vielfältigen Funktionen weitreichende Handlungsmöglichkeiten (Kapitel 3), um den Klimaschutz vor Ort zu gestalten und voranzutreiben.

Um erste Handlungsmöglichkeiten zu identifizieren, beauftragte das Bezirksamt Wandsbek bereits im Jahr 2017 das Projektteam aus OCF Consulting und motum GmbH mit der *Einstiegsberatung kommunaler Klimaschutz* (Drucksache 20/3076). Über einen Zeitraum von neun Monaten sammelte das Projektteam erste Ideen und Ansatzpunkte für die Entwicklung lokaler Klimaschutzmaßnahmen. Während der Einstiegsberatung führte das Projektteam Expertengespräche mit verschiedenen im Bezirk aktiven Institutionen und Unternehmen sowie den Fachämtern. Im Ergebnis¹ identifizierte das Projektteam erste zentrale Akteure, Räume und Handlungsfelder. Zu letzteren zählen u. a. das Energiemanagement öffentlicher Gebäude, klimafreundliches Wohnen in Neubau und Bestand, Konsum und Ressourceneffizienz sowie Klimaschutz in der Integrierten Stadtteilentwicklung. Das Bezirksamt baut auf den Ergebnissen der Einstiegsberatung auf und vertieft diese mit dem vorliegenden Integrierten Klimaschutzkonzept. Dafür beauftragte das Bezirksamt Anfang des Jahres 2019² erneut das Projektteam aus OCF Consulting und motum GmbH. Ergänzt wird das Projektteam von der Gertec Ingenieurgesellschaft. Das Vorgehen der Konzepterstellung wird im Folgenden erläutert (Abbildung 1).

Im ersten Schritt analysierte das Projektteam den aktuellen Stand im Bezirk Wandsbek. Dafür wurde eine Energie- und Treibhausgas (THG-)bilanz (Kapitel 2.3) erstellt, große Energieverbraucher*innen sowie Räume mit hohem Wärmebedarf identifiziert. Zudem untersuchte das Projektteam die bisherigen Aktivitäten der verschiedenen Akteure und Akteursnetzwerke sowie ihre Bedarfe und Entwicklungsmöglichkeiten. Es erfasste den Status-Quo in den einzelnen Sektoren wie u. a. Wohnen, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen, Industrie, kommunale Einrichtungen, Privathaushalte und Mobilität (Abbildung 1).

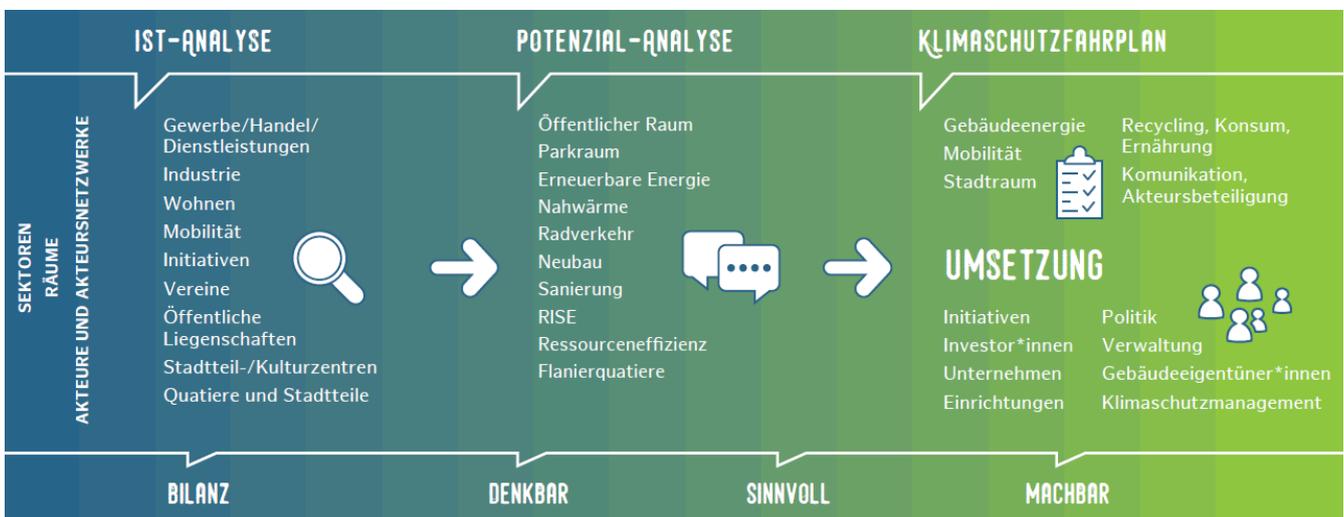


Abbildung 1 Prozess, Quelle: OCF Consulting, motum GmbH

Basierend auf der Ist-Analyse und den bereits vorliegenden Ergebnissen der Einstiegsberatung wurden Klimaschutzpotenziale im Bezirk identifiziert und vertiefend analysiert. Diese umfassten Vor-Ort-Besuche und das Aufnehmen technischer Daten sowie deren Analyse. Darüber hinaus wurden Gespräche mit den Akteuren sowie mit Expert*innen geführt. Auch die Wünsche und Ideen der Akteure, beispielsweise bei den Stadtteilkonferenzen und weiteren Veranstaltungsformaten (Kapitel 1.2.1 und 1.2.2), sind in die Potenzialanalyse eingeflossen. Das Projektteam wählte aus den identifizierten Potenzialen zunächst jene aus, deren Umsetzung

¹ Der Endbericht ist einsehbar unter www.hamburg.de.

² Einjährige Projektlaufzeit (01.02.2019-31.01.2020) kostenneutral verlängert bis zum 30.04.2020.

denkbar ist. Bei der vertiefenden Betrachtung der Potenziale wurden davon dann diejenigen ausgewählt, die die bezirklichen Klimaschutzbemühungen und -ziele wesentlich unterstützen und daher als *sinnvoll* eingestuft werden. Das Projektteam führte basierend darauf weitere technische Untersuchungen sowie Gespräche mit den verantwortlichen Akteuren durch, um die *Machbarkeit* der Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen.

Begleitet wurde dieser Prozess von einer Arbeitsgruppe, die sich aus politischen Vertreterinnen und Vertretern der Wandsbeker Parteien zusammensetzt. Die Arbeitsgruppe tagte insgesamt sechs Mal. Sie diskutierte Zwischenergebnisse und gab Hinweise für einzelne Arbeitsschwerpunkte bei der Konzepterstellung. Außerdem bewertete die Arbeitsgruppe gemeinsam mit dem Projektteam, welche Ziele die identifizierten Klimaschutzmaßnahmen im Einzelnen unterstützen, d. h. wie hoch ihr THG-Minderungspotenzial ist, wie die Kosten und Fördermöglichkeiten, die zeitliche und organisatorische Umsetzbarkeit sowie ihr Multiplikatoreffekt ist. Diese Bewertung und die Maßnahmenbeschreibung finden sich in *Teil 2 Maßnahmenkatalog*. Weiterhin wurden Einschätzungen zu Zukunftsszenarien bezüglich der Entwicklung der TGH-Emissionen und Klimaschutzmaßnahmen für die verschiedenen Handlungsfelder im Bezirk Wandsbek zusammengetragen.

Ein Kommunikationskonzept stellt sicher, dass die Maßnahmen und die Umsetzung die Wandsbeker*innen möglichst auf vielen Wegen erreichen und zum Mitmachen motivieren (Kapitel 3.5). Das Controllingkonzept begleitet die Umsetzung und ermöglicht, den Umsetzungsfortschritt zu messen und gegebenenfalls nachzubessern (Kapitel 4). Um die Verankerung des Klimaschutzes in den Zuständigkeiten des Bezirksamts langfristig zu gewährleisten, wurde darüber hinaus eine Verstetigungsstrategie (Kapitel 5) entwickelt.

Die Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzepts ist mit dem vorliegenden Bericht (Teil 1) und dem Maßnahmenkatalog (Teil 2) beendet. Nach dem Beschluss des Konzepts durch die Bezirksversammlung stellt das Bezirksamt einen Antrag für das *Klimaschutzmanagement* (Kapitel 3.5.1). Mit den beantragten Fördermitteln kann das Bezirksamt Personal finanzieren, welches die Umsetzung des Konzepts und der Maßnahmen wesentlich vorantreibt. Das Klimaschutzmanagement wird Ansprechpartner*in für die Wandsbekerinnen und Wandsbeker vor Ort sein.

1.2.1 Akteursbeteiligung

Die Wandsbeker Akteure wurden auf verschiedenen Wegen bei der Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzepts beteiligt. Das Projektteam führte öffentliche Veranstaltungen, Fachgespräche, Workshops, Foren sowie eine Verteilungsaktion von Postkarten durch. Darüber hinaus wurde ein Internetauftritt auf der Bezirksseite³ eingerichtet. Die Tabelle 1 gibt einen Überblick über die verschiedenen Aktivitäten.

Ende März 2019 fand mit der Auftaktveranstaltung im Wandsbeker Kulturschloss die erste öffentliche Veranstaltung statt. Es nahmen rund 40 Personen daran teil. Angesichts des kleinen Teilnehmerkreises wurden für die weitere Akteursansprache und Beteiligung verschiedene Strategien erprobt, um eine größere Anzahl der Wandsbeker Bürger*innen zu erreichen. Eine dieser Strategien war die Verteilung von Postkarten mit dem Logo (WANDSBEK GUTES KLIMA) in den Stadtteil- und Kulturzentren mit Informationen zum Projekt und dem Aufruf, Stolpersteine und Herausforderungen für den Klimaschutz im Bezirk zu nennen. Dieser Aufruf wurde auch über den Internetauftritt und eine Pressemitteilung des Bezirksamts im Bezirk verbreitet. Auf Initiative von Aktiven von *FridaysForFuture* fand im Mai 2019 ein Workshop in der Stadtteilschule Walddorfer statt.

Im Juni 2019 folgte das erste Forum der Wandsbeker Initiativen auf dem Gut Karlshöhe. Es war mit 35 Teilnehmenden aus ca. 15 verschiedenen Interessensgruppen gut besucht. Im Oktober fand bereits das zweite Wandsbeker Forum statt. Auf Wunsch der Teilnehmenden wurden Vertreter*innen aus den anderen Hamburger Bezirken für einen Erfahrungsaustausch zum Klimaschutz auf das Gut Karlshöhe eingeladen. Etwa 40 Personen folgten der Einladung des Projektteams. Im Fokus standen dabei der Arbeitsalltag, die Erfahrungen und die Herausforderungen, denen die Sanierungs- und Klimaschutzmanager*innen auf der Quartiers- und Bezirksebene begegnen. Viele der angesprochenen Themen werden im Kapitel zur Einrichtung des Klimaschutzmanagements näher beleuchtet (Kapitel 3.5.2).

Um das lokale Wissen zu Herausforderungen, Wünschen und guten Beispielen zu sammeln, Maßnahmen zu diskutieren und über den Zwischenstand des Klimaschutzkonzepts zu informieren, war das Projektteam in der zweiten Projekthälfte in den Stadtteilen bei Stadtteilkonferenzen, -gesprächen und Stadtteilberatungen unterwegs. Die dort gesammelten Informationen und Ideen wurden dokumentiert, durch das Projektteam

³ Online einsehbar unter: www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz.

geprüft und sind so weit wie möglich in die Maßnahmenerstellung eingeflossen. Sie sind gekennzeichnet mit einem [A] für Akteursbeteiligung. Die verschiedenen Dokumentationen mit den geäußerten Wünschen, Ideen und Hinweisen finden sich auf der Internetseite des Bezirksamts⁴.

Weiterhin führte das Projektteam kontinuierlich Fachgespräche mit den verschiedenen Fachämtern des Bezirksamts, um die Integration der Klimaschutzmaßnahmen in die Zuständigkeiten und Prozesse des Bezirksamts zu gewährleisten.

Tabelle 1 Übersicht der Akteursbeteiligung, Quelle: OCF Consulting

Anlass	Akteure	Ort/Einrichtung	Datum
Auftaktveranstaltung Konzepterstellung	Öffentlichkeit	Wandsbeker Kulturschloss	27.03.2019
Fachgespräche	Fachämter	Bezirksamt Wandsbek	verschiedene
Fachgespräche	Akteure der Landesebene (SchulBau Hamburg, Stadt- reinigung Hamburg, Sprinkenhof GmbH, etc.)	Verschiedene	verschiedene
Vortrag und Workshop Stadtteilschule Walddörfer auf Initiative der FridaysForFuture Aktiven	Schüler*innen	Stadtteilschule Walddörfer	22.05.2019
Präsentation Stadtteilbeirat Rahlstedt-Ost	Anwohner*innen	Rahlstedt-Ost	27.06.2019
Workshop Area 21	Wohnungsgenossenschaften	Bezirksamt Wandsbek	11.04.2019, 18.06.2019, 01.10.2019
Forum der Wandsbeker Initiativen (1+2)	Initiativen, Vereine, Multiplikator*innen, Politiker*innen, Verwaltungsmitarbeiter*innen	Gut Karlshöhe	19.06.2019, 24.10.2019
Wandsbeker Kulturforum	Stadtteil- und Kultureinrichtungen Wandsbek	Bergstedt	19.09.2019
Präsentation der Zwischenergebnisse in den Stadtteilen	Öffentlichkeit	Stadtteilkonferenzen in Bramfeld, Jenfeld, Rahlstedt-Ost; Stadtteilbeirats- sitzung Steilshoop; Eilbeker Stadtteilgespräche, Veranstaltung Walddörfer	09.09.2019, 11.09.2019, 05.11.2019 05.11.2019 14.11.2019 10.12.2019
Treffen City Wandsbek e. V.	Vorstand City Wandsbek e.V., Citymanagement	Quarree Wandsbek	16.09.2019
Runder Tisch Wohnen	Wohnungswirtschaft	Rahlstedt-Ost	11.11.2019
Green Events, Netzwerktreffen	verschiedene Stakeholder	Behörde für Umwelt und Energie	12.11.2019
Abschlusspräsentation	Öffentlichkeit	Bürgersaal	28.04.2020

⁴ Weitere Informationen unter: www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz/termine-und-veranstaltungen.



Abbildung 2 Impressionen von den öffentlichen Veranstaltungen, Quelle: OCF Consulting

1.2.2 Öffentlichkeitsarbeit

Für wirksamen Klimaschutz braucht es eine starke Öffentlichkeitsarbeit. Das Projektteam verwendete bei der Konzepterstellung verschiedene Medien des Bezirks. Zur grundlegenden Information aller Interessierten und beteiligten Akteure wurde die Unterseite www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz auf der Internetseite des Bezirksamts Wandsbek eingerichtet. Darüber wurden regelmäßig Pressemitteilungen des Bezirksamts kommuniziert, die auf Veranstaltungen oder interessante Entwicklungen bei der Konzepterstellung hinwiesen.

Zudem verbreitete das Projektteam über verschiedene E-Mail-Verteiler das Klimaschutzkonzept betreffende Informationen wie Einladungen zu Veranstaltungen und deren Dokumentationen an die Akteure. Auch der Twitter-Kanal des Bezirksamts (@BAWandsbek) wurde mit Informationen zum Erstellungsprozess des Klimaschutzkonzepts und Hinweisen zu Veranstaltungen bespielt. Um Wandsbekerinnen und Wandsbeker auch auf analogem Wege zu erreichen, wurde beispielsweise ein Beitrag zum Klimaschutzkonzept im *Duvenstedter Kreisel* veröffentlicht. Außerdem wurden Postkarten mit Informationen zum Klimaschutzkonzept und Hinweisen zur Konzepterstellung an verschiedene Einrichtungen im Bezirk Wandsbek verteilt.

Die Öffentlichkeitsarbeit des Bezirksamts wird im Prozess der Umsetzung des Konzepts verstärkt. Die verschiedenen Medien und Strategien werden im Kommunikationskonzept (Kapitel 3.5) vorgestellt. Eine beständige Kommunikation der Klimaschutzthemen ist zentral für den Erfolg der Umsetzung und für die Aufrechterhaltung des Diskurses im Bezirk.



Abbildung 3 WANDSBEK GUTES KLIMA bei Twitter, zwei Beispielmeldungen, Quelle: Bezirksamt Wandsbek

2 Startpunkt und Szenarien: Was kann der Bezirk Wandsbek für den Schutz des Klimas erreichen?

2.1 Kurzcharakteristik des Bezirks

Der Bezirk Wandsbek, im Nordosten Hamburgs gelegen, ist der einwohnerstärkste der sieben Hamburger Bezirke. Er grenzt im Norden und Osten an das Land Schleswig-Holstein und im Südwesten an Alster- und zentrumsnahe Hamburger Stadtteile an. Im Jahr 2018 lebten hier rund 440.000 Einwohner*innen auf einer Fläche von circa 150 km². Damit ist der Bezirk Wandsbek so groß und vielfältig wie die Großstädte Bochum, Bonn oder Mannheim. Dies spiegelt sich u. a. in der heterogenen Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur wider. Bezirksweit liegt die Bevölkerungsdichte bei ca. 2.900 Einwohner*innen je km² und liegt damit leicht über dem Hamburger Durchschnitt von 2.400 Einwohner*innen pro km² ^{5 6}.

Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen liegt bei circa 70 % und ist damit rund 10 % höher als in der Hansestadt insgesamt. Gleichzeitig verfügt der Bezirk über einen relativ hohen Anteil an Waldflächen und Naturschutzgebieten. Neu hinzukommen die beiden Naturschutzgebiete Duvenwischen in Volksdorf und Diekbek in Duvenstedt mit jeweils rund 40 und 30 Hektar. Die Rahlstedter Naturschutzgebiete Höltigbaum und Stapelfelder Moor werden ebenfalls um rund 25 Hektar erweitert. Zusammen mit dem Duvenstedter Brook in Wohldorf-Ohlstedt machen die Naturschutzgebiete zukünftig mit rund 2.200 Hektar fast 15 % der Gesamtfläche des Bezirks aus⁷. Fast ein Fünftel der Bezirksfläche wird landwirtschaftlich genutzt. Der Erhalt von Grünflächen und Naturschutzgebieten ist ein wichtiger Beitrag u. a. zu Mikroklima, Wasserhaushalt und Biodiversität.

Rund ein Drittel aller Hamburger Wohngebäude stehen im Bezirk Wandsbek. Von den rund 77.000 Wohngebäuden sind fast drei Viertel Einfamilienhäuser. Mehr als die Hälfte aller Gebäude (52 %) wurde zwischen 1949 und 1978 erbaut und rund 70 % bereits vor der ersten Wärmeschutzverordnung. Hier bieten sich Potenziale für die energetische Gebäudesanierung sowie die Quartiersenergieversorgung (Kapitel 3.1). Mit rund 50 % ist der Anteil an Einpersonenhaushalten relativ gering, entsprechend liegt der Anteil an Haushalten mit Kindern knapp über dem Hamburger Durchschnitt⁸.

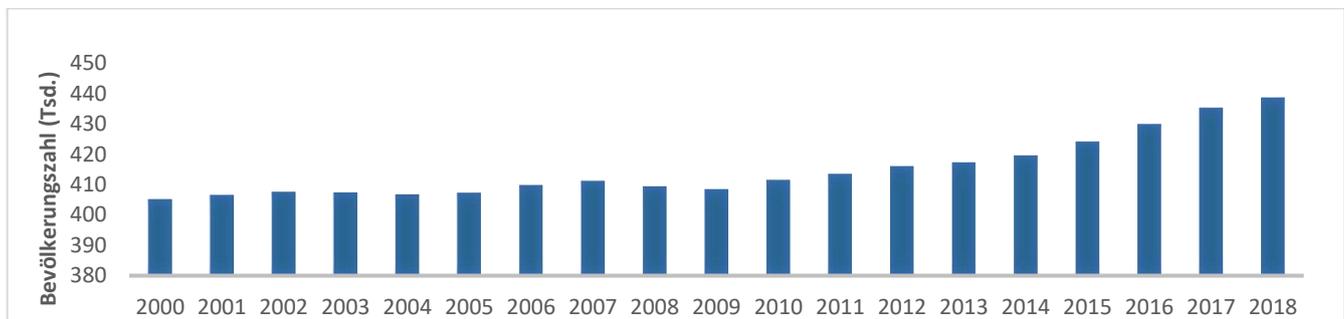


Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Wandsbek von 2000 bis 2018, Quelle: Statistikamt Nord⁹

Die Bevölkerung des Bezirks Wandsbek nimmt zu. Im Zeitraum von 2010 bis 2018 ist die Einwohnerzahl im Bezirk um fast 10 % angestiegen (Abbildung 4). Das Durchschnittsalter der Wandsbeker Bevölkerung liegt bei rund 44 Jahren und entspricht damit in etwa dem Hamburger Durchschnitt. Der Senat beschloss im Jahr 2016, das Ziel des seit dem Jahr 2011 geltenden Bündnisses für das Wohnen von 6.000 auf 10.000 neugebaute Wohneinheiten pro Jahr zu erhöhen. Das Bezirksamt Wandsbek hat sich verpflichtet, im Durchschnitt 1.800 Wohneinheiten pro Jahr¹⁰ im Wohnungsneubau zu genehmigen. Zudem sollen mehr als 2.000 Wohnungen mit öffentlicher Förderung entstehen. Ein Großteil davon wird als Geschosswohnungsbau in den urbanen Teilen des

⁵ Statistikamt Nord (2019). *Metropolregion Hamburg*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de.

⁶ Statistikamt Nord (2019). *Meine Region*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de.

⁷ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024*.

⁸ Statistikamt Nord (2019). *Meine Region Vergleichsdaten für Wandsbek*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de.

⁹ Statistikamt Nord (2019). *Meine Region Zeitreihe für Wandsbek*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de.

Bezirks realisiert¹¹. Beim Wohnungsbau lassen sich durch hohe energetische Standards, die Verwendung nachhaltiger Materialien sowie eine auf erneuerbaren Energien basierende Wärmeversorgung die klimarelevanten Emissionen und der Ressourcenverbrauch wirksam reduzieren (Kapitel 3.1).

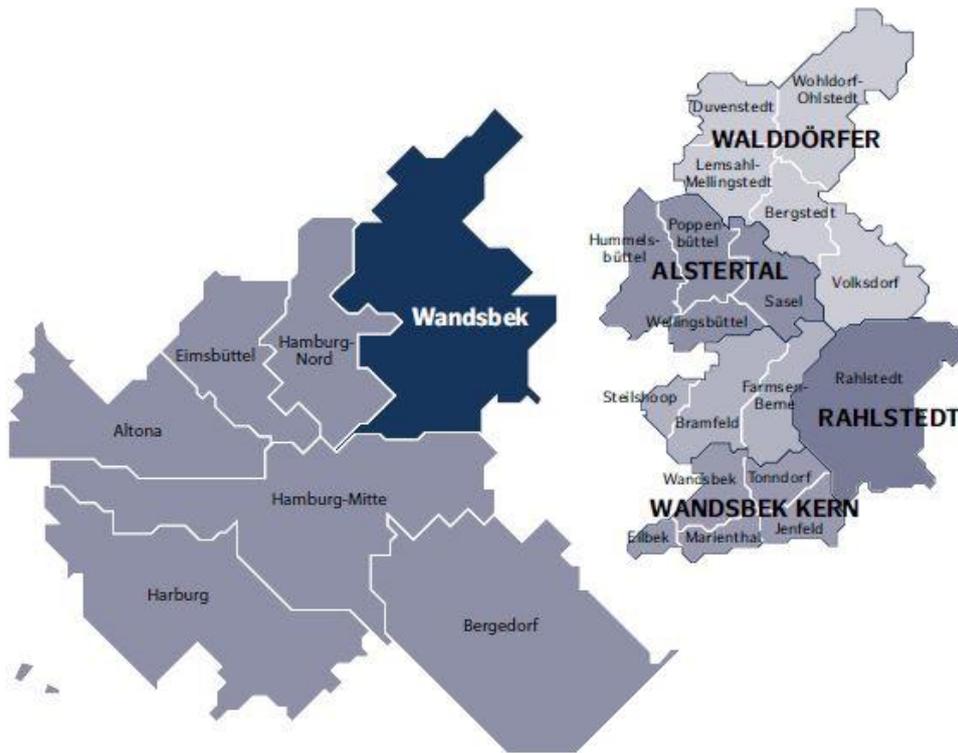


Abbildung 5 Lage des Bezirks Wandsbek in der Freien und Hansestadt Hamburg und seine Gliederung in 18 Stadtteile, Quelle: motum GmbH¹²

Die 18 Stadtteile des Bezirks Wandsbek lassen sich in fünf Gebiete unterteilen (Abbildung 5). Die Stadtteile Eilbek, Marienthal, Wandsbek, Tonndorf und Jenfeld im Süden des Bezirks sind das urbane und dicht besiedelte Zentrum. Hier finden sich überwiegend Etagenwohnungen und Einpersonenhaushalte. In Jenfeld ist zudem teilweise auch großer Geschosswohnungsbau vorzufinden, wohingegen in Marienthal viele Stadtvillen verortet sind. Um den Wandsbeker Marktplatz herum ist ein großes Dienstleistungszentrum angesiedelt und auch das historische Rathaus Wandsbek, der Hauptsitz des Bezirksamts Wandsbek, befindet sich hier.

Auch die Stadtteile Stelshoop, Farmsen-Berne und Bramfeld, die im Norden angrenzen, sind dicht besiedelt. Die insgesamt rund 105.000 Einwohner*innen leben in unterschiedlichsten Gebäudetypen aller Altersklassen. Stelshoop ist mit einer Fläche von rund 3 km² der kleinste Stadtteil Hamburgs. Ein Drittel der vorhandenen Wohnungen in Stelshoop sind öffentlich gefördert. In den Stadtteilen befinden sich mehrere Gewerbegebiete, darunter der Sitz der OTTO GmbH & CO KG in Bramfeld.

Östlich von Farmsen-Berne befindet sich Rahlstedt. Dieser ist, mit seinen rund 90.000 Einwohner*innen, der bevölkerungsreichste Stadtteil Hamburgs. Der fast 30 km² große Stadtteil ist sehr divers im Hinblick auf seine Bebauungs-, Sozialstruktur und Dichte. Während der Westen eher dicht besiedelt ist, ist Rahlstedts im Osten ländlicher geprägt. Hier befinden sich auch zwei große Naturschutzgebiete: Das Stellmoorer Tunneltal und der Höltigbaum.

Weitere Naturschutzgebiete liegen in den Walddörfern im Norden des Bezirks. Hier befindet sich auch der Duvenstedter Brook, das drittgrößte Naturschutzgebiet Hamburgs. Zu den Walddörfern gehören die Stadtteile Wohldorf-Ohlstedt, Duvenstedt, Lemsahl-Mellingstedt, Bergstedt und Volksdorf. Sie sind durch eine geringe Einwohnerdichte und ein überdurchschnittliches Einkommen der Bewohner*innen geprägt. Die rund 70.000

¹¹ Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek (2019). *Wohnungsbauprogramm 2019 Bezirk Wandsbek*. Online verfügbar unter www.hamburg.de.

¹² motum GmbH basierend auf www.hamburg.de.

Einwohner*innen leben überwiegend in großen Einfamilienhäusern. Es sind die Stadtteile mit dem größten Anteil an Haushalten mit Kindern.

Im Nordwesten von Wandsbek schließt sich das Alstertal (Hummelsbüttel, Poppenbüttel, Wellingsbüttel, Sasel) an. Die vier Stadtteile weisen in Hinblick auf die Bebauungs- und Sozialstruktur Ähnlichkeiten zu den Walddörfern auf. Im Alstertal herrschen kleinstädtische Siedlungsstrukturen vor. Es ist jedoch doppelt so dicht besiedelt wie die Walddörfer. Mit rund einem Viertel öffentlich geförderter Wohnungen in Hummelsbüttel weist der Stadtteil die zweithöchste Quote nach Steilshoop auf. Zugleich hat Hummelsbüttel den höchsten Anteil der im Bezirk öffentlich geförderten Wohnungen im Alstertal. Der Stadtteil Poppenbüttel hat mit einem Drittel den größten Anteil an Senior*innen in Hamburg. Das Alstertal-Einkaufszentrum ist das wirtschaftliche Zentrum für das Alstertal und die Walddörfer.

Der Bezirk Wandsbek ist mit diversen Buslinien, der U1, S1 und der Regionalbahn 81 an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Insbesondere die äußeren Stadtteile verfügen im hamburgweiten Vergleich jedoch teilweise nur über eine eingeschränkte Versorgung. Bereits in Planung ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs durch die U5 und die S4. Es gibt derzeit vierzehn StadtRad-Stationen, die sich auf Eilbek, Wandsbek, Tonndorf, Steilshoop, Farmsen-Berne und Bramfeld verteilen. Für das Jahr 2020 sind vier neue StadtRad Stationen im Bezirk Wandsbek geplant. Es gibt derzeit mehr als 40 Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Bezirksgebiet (Kapitel 3.2).

2.2 Bisherige Klimaschutzaktivitäten

2.2.1 Klimaschutz auf Bundesebene

Die Bundesregierung hat im Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 auf den Weg gebracht, um den *Klimaschutzplan 2050*, der bereits aus dem Jahr 2016 stammt, umzusetzen. Das Kernstück des Klimaschutzprogramms 2030 ist das Klimaschutzgesetz, das bereits vom Bundeskabinett und Bundesrat verabschiedet wurde. Es schreibt die im *Klimaschutzplan 2050* genannten THG-Einsparungen verbindlich fest. Demnach muss der nationale Treibhausgas(THG-)ausstoß bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zum Jahr 1990 verringert werden. Bis zum Jahr 2050 will Deutschland laut dem neuen Gesetz treibhausgasneutral werden. Die Bundesregierung hat sich durch die Verabschiedung des Gesetzes zur Einhaltung der festgelegten Klimaschutzziele verpflichtet. Für die Umsetzung wurden erstmals jährliche Emissionsziele für die verschiedenen Sektoren wie Forst- und Landwirtschaft, Gebäude, Verkehr, Energiewirtschaft, Abfallwirtschaft und Industrie konkretisiert.

Die für die jeweiligen Sektoren zuständigen Bundesministerien sind für die Einhaltung dieser Emissionsziele verantwortlich. Die tatsächlichen THG-Emissionen werden jährlich vom Umweltbundesamt erhoben und veröffentlicht. Ein von der Bundesregierung bestimmter Expertenrat bewertet die Emissionsdaten und erstattet dem Bundestag und der Bundesregierung Bericht¹³. Auf Basis der im Klimaschutzgesetz festgelegten Emissionsziele will Deutschland seinen Beitrag zur Erreichung des *1,5-Grad-Ziels* von Paris leisten. Das 1,5-Grad-Ziel wurde bei der UN-Klimakonferenz (COP 21 – Conference of the Parties) im Jahr 2015 in Paris beschlossen. Es legt fest, dass die globale Erwärmung im Vergleich zu vorindustriellen Temperaturen durchschnittlich maximal 1,5 °C oder weniger betragen soll, um die Folgen des Klimawandels zu beschränken¹⁴.

Um das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen besteht das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aus den folgenden vier Elementen:

- Förderprogramme und Anreize zur CO₂-Einsparung,
- CO₂-Bepreisung,
- Entlastungen von Bürger*innen und Wirtschaft sowie
- verstärkter Einsatz regulatorischer Maßnahmen.

Ein wichtiger Teil des Klimaschutzprogramms 2030 ist die zusätzliche Bepreisung von CO₂-Emissionen für den Verkehrs- und Wärmesektor im nationalen Emissionshandel. Im Emissionshandel der EU werden diese Sektoren bisher nicht berücksichtigt. Unternehmen, die Produkte wie Heizöl, Erdgas, Benzin und Diesel verkaufen, müssen in Deutschland ab 2021 für den CO₂-Ausstoß bezahlen, den ihre Produkte verursachen. Dadurch

¹³ Bundesregierung (2019). *CO₂-Ausstoß verbindlich senken*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de.

¹⁴ IPCC (2018). *Global Warming of 1,5 °C*. Online verfügbar unter: report.ipcc.ch.

werden Autofahren und Heizen mit fossilen Brennstoffen künftig teurer¹⁵. Auf der anderen Seite sollen die Bürger*innen für klimafreundliches Verhalten entlastet werden. Die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung werden in Form von Entlastungen an die Bürger*innen zurückgegeben über zum Beispiel vergünstigte Bahntickets, Wohngeld und niedrigeren Steuern und Abgaben auf Strom. Außerdem reinvestiert die Bundesregierung die Einnahmen in Klimaschutzmaßnahmen wie die Gebäudesanierung, energieeffizientere Technologien oder den Ausbau des ÖPNV und des Schienennetzes¹⁶.

Für jede ausgestoßene Tonne CO₂ ihrer verkauften Produkte benötigen Unternehmen in den Bereichen Wärme und Verkehr zukünftig ein CO₂-Zertifikat. Um eine starke finanzielle Belastung von Unternehmen und Bürger*innen zu vermeiden, hat sich die Bundesregierung dafür entschieden bis 2025 einen Festpreis pro Tonne CO₂ festzulegen. Ein Zertifikat für eine Tonne CO₂ wird 2021 zu einem Festpreis von 25 EUR pro Zertifikat gehandelt werden. Bis 2025 wird sich der Festpreis auf 55 EUR pro Tonne CO₂ steigern. Danach soll der freie Markt in einem Rahmen von 55 bis 65 EUR die Preise festlegen¹⁷. Der derzeitige CO₂-Preis auf dem europäischen Markt beträgt ca. 26 EUR pro Tonne CO₂¹⁸. Laut dem Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC), einem Zusammenschluss der Mercator Stiftung und des Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung e.V., müsste der Preis für die Bereiche Verkehr und Wärme im nationalen Emissionshandel bereits deutlich höher liegen, d. h. bei 50 EUR pro Tonne CO₂ im Jahr 2020 beginnen und sich bis 2030 auf 130 EUR pro Tonne CO₂ steigern, um die Reduktionsziele von 55 % CO₂ bis 2030 im Vergleich zum Niveau von 1990 zu erreichen¹⁹. Die Höhe der CO₂-Bepreisung ist bisher also nicht ausreichend, um die im Klimaschutzgesetz beschlossenen Reduzierung der THG-Emissionen zu erreichen. Folglich sind weitere Anstrengungen auf allen Ebenen erforderlich.

Für die Sektoren *Energiewirtschaft*, *Gebäude* und *Verkehr* benennt die Bundesregierung im Klimaschutzprogramm Maßnahmen, die sich auch auf die Klimaschutzbemühungen im Bezirk Wandsbek auswirken werden. Sie sind in den Infoboxen 1 bis 3 in der Übersicht dargestellt und werden bei den einzelnen Handlungsfeldern im Kapitel 3 näher betrachtet.

Info-Box 1 Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, Maßnahmen im Sektor Energiewirtschaft

<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der EE auf 65 % Anteil am Bruttostromverbrauch bis 2030 ■ Weiterentwicklung und umfassende Modernisierung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) ■ Wärmenetze zunehmend auf erneuerbare Energien und unvermeidbare Abwärme umstellen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reallabore der Energiewende ■ Energieeffizienzstrategie 2050 (EffSTRA) ■ Begleitmaßnahmen Energiewende ■ Investitionsprogramm – Energieeffizienz und Prozesswärme aus erneuerbaren Energien in der Wirtschaft
---	--

Info-Box 2 Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, Maßnahmen im Sektor Gebäude

<ul style="list-style-type: none"> ■ Steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung ■ Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) einschließlich einer Austauschprämie für Ölheizungen ■ Förderung der seriellen Sanierung ■ Energetische Stadtsanierung ■ Energieberatung und Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorbildfunktion Bundesgebäude ■ Weiterentwicklung des energetischen Standards ■ Klimaschutz durch städtische Nachverdichtung ■ Fortentwicklung des Innovationsprogramms Zukunft Bau ■ Energieeffizienzstrategie 2050 (EffSTRA)
--	--

¹⁵ Bundesregierung (2019). *Klimaschutzprogramm 2030*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de.

¹⁶ Bundesregierung (2019). *Entlasten und investieren*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de.

¹⁷ Bundesregierung (2019). *Entlasten und investieren*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de.

¹⁸ Bundesregierung (2019). *Klimaschutzprogramm 2030*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de.

¹⁹ MCC (2019). *Optionen für eine CO₂ Preisreform*. S.74 f. Online verfügbar unter: mcc-berlin.net.

Info-Box 3 Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, Maßnahmen für den Sektor Verkehr

<ul style="list-style-type: none"> Stärkung des Schienenpersonenverkehrs Attraktivität des ÖPNV erhöhen Ausbau von Radwegen und Fahrradparkmöglichkeiten sowie Verbesserung der Rahmenbedingungen CO₂-arme Pkw auf die Straße bringen 	<ul style="list-style-type: none"> Tank- und Ladeinfrastruktur ausbauen Verkehr automatisieren, vernetzen, verflüssigen, innovative Mobilitätsformen ermöglichen Steuerliche Förderung der Elektromobilität (Jahressteuergesetz 2019)
--	--

2.2.2 Wandsbeker Klimaschutz im Hamburger Kontext

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) hat mit dem Klimaplan aus dem Jahr 2015 die Entwicklung Hamburgs zu einer smarten, klimaresilienten Stadt beschlossen. Im Dezember 2019 hat die FHH den Klimaplan erstmals fortgeschrieben und darin ihre bisherigen Anstrengungen verstärkt und konkretisiert, um zur Erreichung der bundesweiten und europäischen Ziele beizutragen. Die städtischen CO₂-Emissionen sollen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 auf 55 % und bis zum Jahr 2050 um 95 % reduziert werden. Folglich muss die FHH bis zum Jahr 2030 mindestens 7 Millionen Tonnen an CO₂-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2018 einsparen²⁰. Mit der Fortschreibung des Klimaplans legt die FHH die folgenden Transformationspfade fest, um dieses Ziel zu erreichen: *Wärmewende* (inklusive Gebäudeeffizienz), *Mobilitätswende*, *Wirtschaft* und *Klimaanpassung*. Die FHH konkretisiert mit dem Klimaplan ihre Klimaschutzstrategie. Die für den Bezirk Wandsbek vorrangig relevanten Maßnahmen werden im Anhang dargestellt. Mögliche Synergien, die sich für den Bezirk ergeben, werden bei den einzelnen Handlungsfeldern im Kapitel 3 dargelegt.

Mit der Fortschreibung des Klimaplans legt der Senat auch einen Entwurf zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG) sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften vor, um die Zielerreichung der Klimaschutzziele besser zu unterstützen. Ein zentraler Pfad im Klimaschutzgesetz ist der Kohleausstieg in Wärmenetzen bzw. ein Anschluss- und Benutzungsgebot sowie Dekarbonisierungsfahrpläne für existierende Wärmenetze (§ 8). Im Gebäudebereich legt es das Verbot von Stromdirektheizungen (§ 11) und Öl-Heizungen (§ 12) fest. Paragraph 16 verpflichtet Gebäudeeigentümer*innen langfristig alle geeigneten Dachflächen für die solare Stromerzeugung selbst oder durch Dritte zu nutzen. Auch beim Austausch bzw. dem nachträglichen Einbau von Heizungsanlagen sind die Eigentümer*innen von Gebäuden, die vor dem 01.01.2009 errichtet worden sind, dazu verpflichtet, erneuerbare Energien einzubinden. Sie sollen mind. 15 % ihres jährlichen Wärmeenergiebedarfs mit erneuerbaren Energien decken (§ 17). Die entsprechenden Rechtsverordnungen und Ausnahmen müssen zum Teil noch durch den Senat festgelegt werden. Das Klimaschutzgesetz hebt in Teil 4 die Vorbildfunktion der öffentlichen Gebäude hervor. Dazu zählt die Anwendung des Effizienzhaus-40 Standards, die Prüfung von Dachflächen für die Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien sowie die Verwendung klimafreundlicher Baustoffe. Paragraph 23 legt ferner fest, dass bis zum Jahr 2030 die Landes- und Bezirksverwaltung, insbesondere ihren Fuhrpark klimaneutral zu organisieren hat. Im Verkehrsbereich beschreibt das Klimaschutzgesetz die Ziele einer nachhaltigen und emissionsarmen Mobilität in der Hansestadt, insbesondere durch:

1. „die Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils,
2. die schrittweise Ersetzung von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben durch andere klimafreundliche Antriebsformen; hierbei gilt eine uneingeschränkte Technologieoffenheit,
3. die Steigerung des Anteils von Rad- und Fußverkehr,
4. geeignete verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen“²¹.

Die Änderungen und Auswirkungen, die sich aus dem Klimaschutzgesetz ergeben, sind zum Teil durch ausstehende Rechtsvorschriften noch nicht gänzlich abschätzbar. Mit dem Klimaplan in Kombination mit dem Klimaschutzgesetz hat die FHH eine gute Grundlage für den Klimaschutz auf Landes- und Bezirksebene geschaffen. Der Bezirk Wandsbek schließt sich den THG-Reduktionszielen des Hamburger Klimaplans (s. o.) an

²⁰ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplans und Gesetz zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften*. Drucksache 21/19200. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

²¹ § 29, Abs. 1, Satz 2 bis 5, HmbKliSchG (2019). *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften* (Drucksache 21/19200), (Stand Dezember 2019). Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

und setzt sich mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept dafür ein, dass diese im Bezirk Wandsbek umgesetzt werden. Dabei wird das Bezirksamt mit gutem Beispiel vorangehen. Gleichzeitig wird das Bezirksamt die Wandsbeker*innen beim klimafreundlichen Umgang mit Ressourcen unterstützen und dadurch insgesamt die Transformation im Bezirk hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft in Gang setzen.

2.2.3 Bisherige Klimaschutzaktivitäten im Bezirk

Die Ziele des Hamburger Klimaplanes werden durch die Bezirksämter auf bezirklicher Ebene konkretisiert. Im Bezirk Bergedorf wurde im Jahr 2016 das erste Integrierte Klimaschutzkonzept erstellt. Seit dem Jahr 2017 wird es von einer Klimaschutzmanagerin umgesetzt. Auch das *Bezirksamt Altona* hat 2018 ein Konzept erstellen lassen und wird in Kürze ein Klimaschutzmanagement installieren. Gefördert werden die bezirklichen Bemühungen von der Nationalen Klimaschutzinitiative in Kofinanzierung mit der Behörde für Umwelt und Energie der FHH.

Erste Klimaschutzmaßnahmen im Bezirk Wandsbek sind der laufende Ausbau der eigenen E-Flotte, die Installation von Photovoltaik-Anlagen auf eigenen Liegenschaften sowie die Unterstützung des Ausbaus der Velorouten. Im Jahr 2017 beauftragte das Bezirksamt dann das Projektteam mit der *Einstiegsberatung kommunaler Klimaschutz* (Kapitel 1.2). In ersten Gesprächen mit Akteuren aus Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft wurden Chancen und Handlungsspielräume für den Bezirk Wandsbek identifiziert. In weiteren Fachgesprächen und Workshops mit Politiker*innen und Verwaltungsmitarbeiter*innen wurde die Entwicklung weiterer Klimaschutzmaßnahmen angestoßen.

Welche weiteren Klimaschutzaktivitäten gibt es im Bezirk? Das Bezirksamt Wandsbek nimmt seit dem Jahr 2017 an dem transnationalen Kooperationsprojekt *Area 21* (10/17 – 09/20) teil. Ziel des Projekts ist die Gestaltung energieeffizienter Stadtquartiere der Zukunft. Das von der Europäischen Union geförderte Projekt unterstützt Behörden und Energieagenturen und stellt Wissen zur Verfügung, um die Energieeffizienz in Modellgebieten zu steigern. Der Fokus liegt auf sogenannten Energy Improvement Districts (EID). Analog zu den auch in Hamburg bekannten Business Improvement Districts (BID) schließen sich in EID Wohnungseigentümer*innen, insbesondere Eigentümer*innen mit großen Wohnungsbeständen wie Wohnungsbaugenossenschaften, zusammen. In EID ist die Gestaltung emissionsarmer Stadtquartiere das Ziel. Dabei werden Kompetenzen und Ideen für gemeinsame Energieeffizienzaktivitäten öffentlicher und privater Interessensgruppen gebündelt. Die Siedlung Barmwisch im Wandsbeker Stadtteil Bramfeld ist eines dieser Modellgebiete. Ein wesentliches Ziel ist die Reduzierung des Endenergiebedarfs um 20 % bis zum Jahr 2020, sowie die Reduzierung des Primärenergiebedarfs um 80 % bis 2050 gegenüber dem Niveau von 2008. Das zweite Ziel besteht darin, Klimaschutzaktivitäten vor Ort sichtbar zu machen und die Attraktivität des Quartiers durch Begrünung, beispielsweise der Fassaden und Dächer, zu steigern²².

Auf dem alten Kasernengelände im Stadtteil Jenfeld wird derzeit das Quartier Jenfelder Au gebaut. An diesem sind verschiedene private und öffentliche Akteure beteiligt. Eine Besonderheit des Quartieres ist der vom Hamburger Wasserver- und -entsorger *Hamburg Wasser* entwickelte HAMBURG WATER Cycle®. Die verschiedenen Abwässer, die in den Neubauten entstehen (Abwasser aus Toilette, Küche und Bad sowie Regenwasser) werden dort getrennt voneinander gesammelt und aufbereitet. Das Abwasser aus den Vakuumtoiletten wird genutzt, um Biogas zu erzeugen und daraus mittels Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) Wärme und Strom²³. Eine Demonstrationsanlage kann ebenfalls im Bezirk besucht werden. Sie befindet sich auf dem Gelände der Hamburger Klimaschutzstiftung auf dem Gut Karlshöhe. Dort kann auch ein gläsernes Energiehaus, das Möglichkeiten zum energiesparsamen Heizen aufzeigt, oder eine Photovoltaikanlage besichtigt werden. Die Hamburger Klimaschutzstiftung besteht bereits seit dem Jahr 2008. Ihr Ziel ist es, die Hamburger*innen für den nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen zu sensibilisieren und durch ihre zahlreichen Angebote zum Natur-, Umwelt- und Klimaschutz praktische Lösungen für ein klimafreundliches Leben aufzuzeigen²⁴. Bei der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts kann die Hamburger Klimaschutzstiftung zu einem wichtigen Partner für u. a. Netzwerkveranstaltungen werden.

Innerhalb des Bezirks Wandsbek gibt es bereits viele weitere Klimaschutzaktionen und Maßnahmen, die von engagierten Bürger*innen, Vereinen, Verbänden, Unternehmen etc. durchgeführt werden. Einige von ihnen

²² Weitere Informationen zum Projekt sind online verfügbar unter www.area21-project.eu.

²³ Weitere Informationen zum Projekt sind online verfügbar unter www.hamburgwatercycle.de.

²⁴ Weitere Informationen zur Hamburger Klimaschutzstiftung sind online verfügbar unter www.gut-karlshoehe.de.

werden in den jeweiligen Handlungsfeldern im Kapitel 3 vorgestellt. Um gute Beispiele im Bezirk sichtbar zu machen, wurde eine Projektgalerie eingerichtet.

Sie ist unter www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz/projektgalerie zugänglich. Die Projektgalerie wird bei der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts weitergeführt (Kapitel 3.5.6).

Viele Schulen im Bezirk Wandsbek setzen sich für den Klimaschutz ein und wurden als Klimaschule ausgezeichnet. An diesen Schulen wird ein eigener Klimaschutzplan erarbeitet und verschiedene Projekte und Maßnahmen werden umgesetzt. Diese variieren von Wahlpflichtmodulen über Profilklassen bis hin zu Aufräumaktionen. Das Gütesiegel *Klimaschule* wird vom *Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung* für zwei Jahre vergeben. Hierdurch sollen die Schüler gezielt auf das Thema Klimaschutz aufmerksam und dafür sensibilisiert werden. Darüber hinaus gibt es Umweltschulen und das Energieeinsparprogramm *Energie hoch 4*. Es bieten sich für das künftige Klimaschutzmanagement daher viele Potenziale der Zusammenarbeit mit Wandsbeker Schulen (Kapitel 3.5.4).

Ebenfalls durch Schüler*innen und Student*innen ins Leben gerufen wurde die weltweite Bewegung *FridaysForFuture*. Jeden Freitag versammeln sich hunderte bis tausende junge Menschen vor Rathäusern oder auf großen öffentlichen Plätzen auf der ganzen Welt, um friedlich für den Klimaschutz zu demonstrieren bzw. zu streiken. Die Teilnehmerzahl ist vor allem in der zweiten Hälfte des Jahres 2019 stark angestiegen und erreichte im Dezember 2019 weltweit die 13 Mio. Marke²⁵. Höhepunkt war der dritte globale Klimastreik an dem in Hamburg mehr als 70.000 Menschen teilnahmen. Den Schüler*innen haben sich mittlerweile auch viele ältere Demonstrant*innen, Gewerkschaften, Kirchen, Umweltverbände sowie Menschenrechts- und Friedensorganisationen angeschlossen. Generell wird die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels, das auf dem Weltklimagipfel in Paris beschlossen wurde (Kapitel 2.2.1), gefordert. Dazu haben die jeweiligen Landes- und Ortsgruppen eigene Forderungen für ihr Land bzw. ihre Stadt oder Gemeinde. Für Deutschland wird zum Beispiel der Kohleausstieg bis 2030 und das Erreichen der Nettonullemissionen bis 2035 gefordert. Auch viele weitere weltweite Klimaschutzbewegungen, wie zum Beispiel *Extinction Rebellion*, fordern die Politik auf, schneller und konsequenter zu handeln²⁶.

Der Neubau der U-Bahn Linie 5 und der S-Bahn Linie 4 wird die bisherige ÖPNV-Anbindung vieler Wandsbeker Stadtteile mittelfristig verbessern. Besonders profitieren davon die Stadtteile Bramfeld und Steilshoop. Die S4 wird auf der bestehenden Strecke der Regionalbahn fahren und zusätzliche Haltestellen in den Bezirk bringen (Kapitel 3.2).

2.3 Energie- und Treibhausgasbilanz des Bezirks

Eine Energie- und Treibhausgasbilanz (THG-Bilanz) ist ein wichtiges Monitoring-Instrument, um die langfristige Entwicklung der THG-Emissionen aufzuzeigen. Sie beantwortet die Fragen: Wer sind die lokalen Energieverbraucher? Wie viel Energie verbrauchen diese und welche Energieformen werden dafür genutzt? Es handelt sich dabei um eine sogenannte *Verursacherbilanz*, d. h. nur die im Bezirk anfallende Energiemenge und die daraus resultierenden THG-Emissionen werden berücksichtigt. So bleiben beispielsweise Flugreisen und Güter, die außerhalb des Bezirks produziert werden, unberücksichtigt. Sie liegen außerhalb der vorgegebenen Bilanzgrenzen. Mit einer Energie- und THG-Bilanz lässt sich die Umsetzung weitreichender Maßnahmen bzw. Transformationen von Sektoren wie dem Wärme-, Strom- oder Verkehrssektor darstellen. Die Implementierung kleinerer Maßnahmen lässt sich jedoch oftmals nicht nachweisen. Um den Klimawandel zu begrenzen, müssen die THG-Emissionen deutlich reduziert werden. Dies hat sowohl die Bundesregierung als auch die FHH mit dem Hamburger Klimaplan beschlossen (Kapitel 2.2).

²⁵ FridaysForFuture (o.J.). *Statistics / Graph*. Online verfügbar unter: www.fridaysforfuture.org.

²⁶ Pohl, Lukas (o.J.). *Unsere Forderungen an die Politik*. Online verfügbar unter www.fridaysforfuture.de.

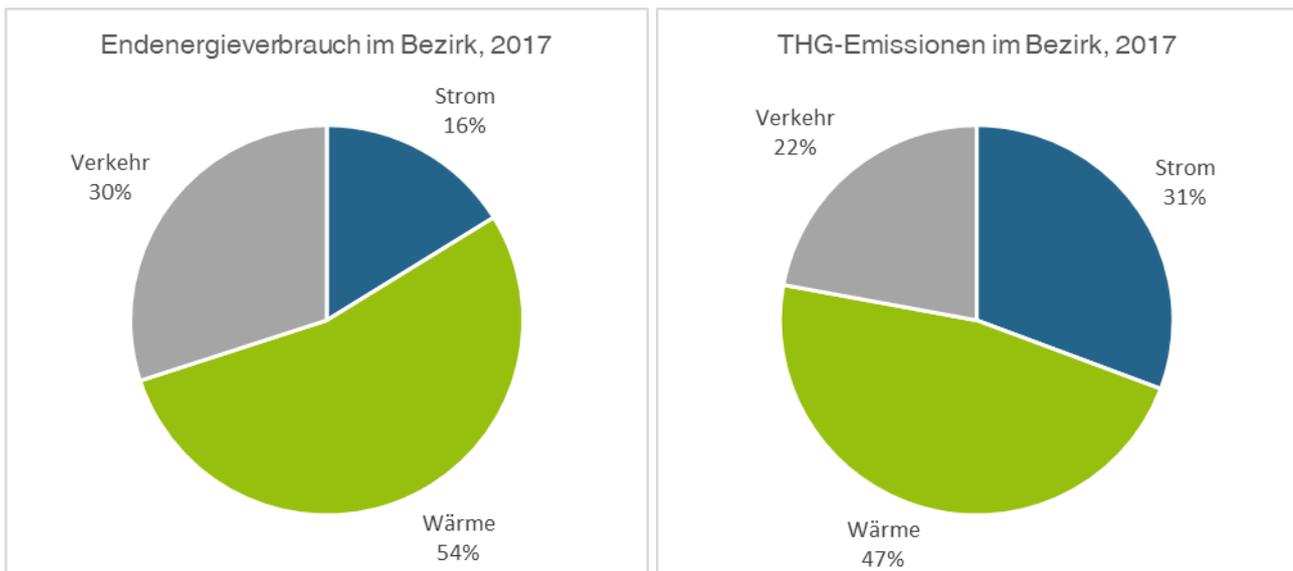


Abbildung 6 Anteile am Gesamtendenergieverbrauch (li.) und Anteile an den THG-Emissionen (re.) im Bezirk Wandsbek im Jahr 2017

Um die Energie- und THG-Bilanz als Monitoring-Instrument einsetzen zu können, erhob das Projektteam zunächst den Ist-Stand. Die Grundlage dafür bildeten die Strom-, Gas- und Wärmeverbrauchsdaten aus dem Jahr 2017. Das Projektteam bedankt sich für die Bereitstellung der Daten bei Stromnetz Hamburg GmbH, Gasnetz Hamburg GmbH, HanseWerk Natur GmbH sowie Vattenfall Wärme Hamburg GmbH. Aufgrund nicht vorhandener Verbrauchsdaten von Heizöl leitete das Projektteam den Verbrauch des Bezirks aus den Hamburger Daten ab²⁷. Auch der Verkehr wird für die einzelnen Hamburger Bezirke nicht gesondert erfasst. Folglich wurde der Endenergieverbrauch sowie die THG-Emissionen für den Verkehr im Bezirk ebenfalls aus hamburgweiten Daten abgeleitet (Kapitel 3.2)²⁸. Hierbei wird ausschließlich der Straßenverkehr in der Bilanz berücksichtigt.

Für das Jahr 2017 ergibt sich für den Bezirk Wandsbek ein Gesamtendenergieverbrauch von rund 7.100 GWh. Mehr als die Hälfte des Endenergieverbrauchs entfällt auf den Wärmesektor (ca. 3.800 GWh), 30 % auf den Verkehrs- (ca. 2.100 GWh) und ca. 15 % auf den Stromsektor (ca. 1.200 GWh) (Abbildung 6). Der Stromverbrauch teilt sich zu etwa 52 % auf Gewerbe, Handel- und Dienstleistungen (GHD) sowie zu etwa 48 % auf Industrie und Privathaushalte auf.

Aus dem Endenergieverbrauch errechnete das Projektteam die THG-Emissionen. Diese berücksichtigen neben den Kohlenstoffdioxid(CO₂)-Emissionen auch weitere klimaschädliche Gase wie Methan und Lachgas. Für die Umrechnung aus dem Endenergieverbrauch werden sogenannten Emissionsfaktoren verwendet. Die Emissionsfaktoren sind vom jeweiligen Energieträger abhängig. Sie geben die Menge an THG-Emissionen an, die pro kWh Energie entstehen und sind damit ein Maß für den Klimaschutz. Je geringer der Emissionsfaktor ist, desto weniger klimaschädliche Gase werden vom jeweiligen Energieträger emittiert. Insbesondere in Wärmenetzen verändert er sich mit dem vermehrten Einsatz erneuerbarer Energien kontinuierlich. Im Wärmesektor nutzte das Projektteam die jeweils spezifischen Emissionsfaktoren von Erdgas, Fernwärme und Wärmestrom. Für den Stromsektor wurde der Emissionsfaktor auf Basis des deutschlandweiten Strominlandsverbrauch aus dem Jahr 2017 verwendet²⁹. Auf Grundlage der Berechnungen emittierte der Bezirk Wandsbek im Jahr 2017 insgesamt rund 2 Millionen Tonnen THG. Davon entfallen ca. 47 % auf den Wärme- (ca. 930.000 t), rund 31 % auf den Strom- (ca. 610.000 t) und 22 % auf den Verkehrssektor (ca. 440.000 t). Durch die verschiedenen Emissionsfaktoren der Energieträger ist die Verteilung der THG-Emissionen anders gelagert als die Verteilung des Endenergieverbrauchs (Abbildung 6).

²⁷ Statistikamt Nord (2019). *Energiebilanz und CO₂-Bilanzen für Hamburg 2017*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de.

²⁸ Statistikamt Nord (2019). *Energiebilanz und CO₂-Bilanzen für Hamburg 2017*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de.

²⁹ Umweltbundesamt (2019). *Diagramm: Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strommix 1990-2017*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de.

2.4 Szenarien für den Klimaschutz im Bezirk

Ein Szenario zeigt eine zukünftige Situation oder die Abfolge von Ereignissen auf. Die Entwicklung von Szenarien kann dabei helfen zu veranschaulichen, wie sich die bezirklichen THG-Emissionen entwickeln könnten, wenn das Bezirksamt bestimmte Maßnahmen umsetzt und die Gesellschaft bestimmten Transformationspfaden folgt. Dies kann Entscheider*innen dabei unterstützen, die Auswirkungen ihres Handelns besser einzuschätzen. Zu bedenken ist dabei, dass der Bezirk Wandsbek kein geschlossenes System darstellt. Er wird von äußeren Rahmenbedingungen beeinflusst.

Aus technischer Sicht ist Klimaneutralität für die betrachteten Bereiche im Bezirk Wandsbek in wenigen Jahren machbar – allerdings mit großem finanziellem Aufwand und einer gravierenden Veränderung der Verhaltensweisen der Bevölkerung. Um Zukunftsszenarien zu entwickeln, geht es also weniger um technische Fragestellungen, sondern vielmehr um eine Einschätzung der Entwicklungen im politischen und gesellschaftlichen Bereich.

Zur Reduzierung von THG-Emissionen stehen grundsätzlich drei verschiedene Strategien zur Verfügung. Bei der *Effizienzstrategie* führen technische Verbesserungen im Wirkungsgrad o. ä. zu einer Verminderung der THG-Emissionen. Die *Suffizienzstrategie* setzt auf Verhaltensänderungen, die u. a. durch veränderte Rahmenbedingungen erreicht werden können, wie zum Beispiel Radfahren erleichtern und gleichzeitig die Pkw-Nutzung erschweren. Mit der *Konsistenzstrategie* wird die Umstellung auf THG-arme Energieträger verfolgt.

Alle drei Strategien haben ihre Vorteile und Grenzen und wurden deshalb als Grundlage für einen partizipativen Workshop des Projektteams mit der Arbeitsgruppe der politischen Vertreter*innen am 09.01.2020 im Bezirksamt untersucht. Dabei wurden die Bereiche Mobilität, Gebäudewärme und Stromverbrauch betrachtet. Zunächst wurden der Arbeitsgruppe die technischen Möglichkeiten sowie Grenzen erläutert und anschließend gaben die politischen Vertreter*innen individuell ihre Einschätzungen dazu ab, inwiefern sie THG-Emissionsreduktionen bis zum Jahr 2030 und 2050 durch die drei Strategien in den verschiedenen Bereichen vermuten. Die Auswertung zeigte, dass die Mehrheit der Teilnehmenden in allen Bereichen gleichbleibende bis sinkende Emissionen erwarten.

Im Bereich *Mobilität* zeigt sich ein heterogenes Bild. Insgesamt erwarten die politischen Vertreter*innen, dass sich die THG-Emissionen durch technische Innovationen bei der Effizienz (*Effizienzstrategie*) und die Nutzung von THG-armen Kraftstoffen (*Konsistenzstrategie*) reduzieren werden. Eine Verminderung durch Verhaltensänderung (*Suffizienzstrategie*) wird dagegen weder im Zeithorizont bis zum Jahr 2030 noch bis zum Jahr 2050 für wahrscheinlich gehalten. Diese Annahme widerspricht jedoch der aktuellen technischen Einschätzung. Es werden in naher Zukunft weder Verbrennungsmotoren zur Verfügung stehen, die in ihrer Effizienz nachhaltig gesteigert sind noch ökologisch sinnvolle, klimafreundliche und in diesem Zusammenhang vor allem auch massentaugliche Kraftstoffe. Auch die E-Mobilität mit einer klimafreundlichen Stromversorgung, die für die breite Masse einsatzfähig ist, wird es nach heutigem Wissenstand nicht geben. Die Transformation zur klimafreundlichen Mobilität ist daher nur mit gravierenden Verhaltensänderungen realisierbar. Dies macht deutlich, dass vor allem im Mobilitätsbereich noch große Herausforderungen für eine klimafreundliche Transformation bestehen.

Verschiedene Studien zeigen, dass der Eigentübertyp einen gravierenden Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit einer energetischen Sanierung von Wohngebäuden hat³⁰. Im Gebäudewärmebereich wurde bei der Abfrage im Workshop daher zwischen verschiedenen Eigentübertypen differenziert: Einfamilienhausbesitzer*innen, Wohneigentümergeinschaften, private Mehrfamilienhauseigentümer*innen, Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugenossenschaften, *SAGA Unternehmensgruppe* (SAGA), Gewerbeigentümer*innen und bezirkseigene Liegenschaften. Ferner wurden Potenziale für die Wärmeversorgung mittels Nah- und Fernwärmenetz betrachtet.

Insgesamt haben die politischen Vertreter*innen allen drei Strategien im Gebäudewärmebereich die gleichen THG-Minderungschancen eingeräumt. Dabei wurde dem Wechsel zu THG-armen Energieträgern (*Konsistenz-*

³⁰ Knoop, Lena (2018). *Auslöser energetischer Modernisierungen im Gebäudebestand. Befragung von VertreterInnen der Hamburger Wohnungswirtschaft im Rahmen des Forschungsprojekts GEWISS, Arbeitspapier*. OCF Consulting, unveröffentlicht. Und: ARGE Kirchhoff/Jacobs (2014). *Praxis der energetischen Wohnmodernisierung in Hamburg. Gutachten*. Im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

strategie) jedoch insgesamt ein leicht verringertes Potenzial zugestanden. Im Zeithorizont bis zum Jahr 2030 werden Wohneigentümergeinschaften, Gewerbeeigentümer*innen und den bezirkseigenen Liegenschaften das geringste Klimaschutzpotenzial im Gebäudewärmebereich zugesprochen. Bei Gewerbeeigentümer*innen wird immerhin erwartet, dass sich dies bis zum Jahr 2050 ändert. Beim Wärmenetz der *Wärme Hamburg GmbH* werden bis zum Jahr 2030 nur moderat positive THG-Reduktionseffekte für wahrscheinlich gehalten.

Im Bereich des *Stromverbrauchs* erwartet sich die Arbeitsgruppe von der THG-armen Erzeugung (*Konsistenzstrategie*) insgesamt einen etwas positiveren Effekt als von einer technischen Effizienzsteigerung (*Effizienzstrategie*) oder von Verhaltensänderungen (*Suffizienzstrategie*). Beim Stromverbrauch wurde bei der Einschätzung zwischen den Nutzungstypen Privathaushalte, Gewerbe/Handel/Dienstleistung und bezirkseigenen Liegenschaften unterschieden. Für den Nutzungstyp Gewerbe/Handel/Dienstleistung wird bis zum Jahr 2030 insgesamt die geringste THG-Reduktion vermutet. Bei den bezirkseigenen Liegenschaften wird eine Verminderung für wahrscheinlicher gehalten, während bei den Privathaushalten das größte Reduktionspotenzial beim Stromverbrauch gesehen wird.

Für das Integrierte Klimaschutzkonzept Wandsbek können aus der Einschätzung der politischen Vertreter*innen folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

In der Bezirkspolitik besteht eine leicht optimistische Einschätzung zu den realisierbaren THG-Reduktionen im Bezirk Wandsbek. Es wird jedoch nicht erwartet, dass die notwendigen und politisch vereinbarten Ziele zur THG-Reduktion (Kapitel 2.2) unter den jetzigen Rahmenbindungen erreicht werden können.

Im *Mobilitätsbereich* wird zudem stark auf die fachlich nicht belastbare Hoffnung der technischen Innovation gesetzt. Die Gründe dafür wurden am Beispiel ÖPNV kurz diskutiert. Zwar wird davon ausgegangen, dass der Strom für U- und S-Bahn und der Antrieb für die Busse in naher Zukunft vollständig klimaneutral wird (bzw. bleibt). Jedoch werden bauliche Grenzen an Umsteigeknotenpunkten gesehen, sodass deren Verkehrsleistung nicht mehr um ein Vielfaches gesteigert werden kann. Für den Ausbau von Buslinien oder der Wiedereinführung von Straßenbahnen wird daher mehr Platz benötigt. Der Abbau von Pkw-Parkplätzen und Pkw-Spuren wird von den politischen Vertreter*innen dabei als sehr schwierig eingeschätzt. Sie rechnen mit massiver Gegenwehr der Anwohner*innen vor Ort. Die Gespräche mit der Verwaltung, Akteuren vor Ort und den Wandsbeker*innen, die sich im Rahmen der Akteursbeteiligung an der Konzepterstellung beteiligten, zeigt, dass die Mobilitätswende zugleich eine umfassende Transformation unserer Gesellschaft erfordert. Grundlegend dafür ist es, mit Flanierquartieren (Kapitel 3.2.4) gute Beispiele zu schaffen, ÖPNV- und alternative klimafreundliche Mobilitätsangebote weiter auszubauen und Stellplätze sowie Pkw-Spuren schrittweise zurückzubauen. Bei dieser Umstellung müssen insbesondere die Bedürfnisse von in der Bewegung eingeschränkten, kranken und älteren Menschen berücksichtigt werden.

Die Transformation im *Gebäudewärmebereich* steht vor allem vor organisatorischen Herausforderungen. Intensiver Wohnungsneubau und Sanierungsstaus bzw. -tätigkeiten schränken die verfügbaren Arbeitskapazitäten sowohl im Bereich der Gebäudewärmedämmung als auch im Heizungsbau stark ein.

Vor allem der Mobilitäts- und Gebäudewärmebereich zeigen, dass die Transformation zu einer klimafreundlichen Gesellschaft ein langfristiger Prozess ist, der so schnell wie möglich initiiert werden muss. Je später mit der tatsächlichen Transformation begonnen wird, desto größer sind oftmals die technischen und organisatorischen Hürden, die überwunden werden müssen. Gleichzeitig steigen die (volkswirtschaftlichen) Kosten nach den gängigen ökonomischen Modellen mit der steigenden Nachfrage weiter an. Wie die Politik richtig einschätzt, werden die politisch vereinbarten Ziele zur THG-Reduktion unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden. Für eine erfolgreiche Transformation bedarf es daher auf jeder Ebene klarer Vorgaben von der Politik mit dem Mut zur Veränderung. Idealtypisch steht dabei das Wohl der Allgemeinheit über den Interessen des Einzelnen.

3 Klimaschutzfahrplan: Wo liegen Potenziale und Maßnahmen für den Klimaschutz im Bezirk?

Der Klimaschutzfahrplan stellt für jedes Handlungsfeld die im Bezirk vorhandenen Akteure und Potenziale vor und entwickelt daraus die für Wandsbek spezifischen Maßnahmen. Sie sind das Ergebnis eines einjährigen Prozesses, an dem Wandsbekerinnen und Wandsbeker, Vertreter*innen von Initiativen, Unternehmen sowie aus der Verwaltung und Politik und weitere Expert*innen mitgewirkt haben. Das Bezirksamt bedankt sich bei allen Mitwirkenden und setzt auf einen konstruktiven Dialog bei der Umsetzung der Maßnahmen.

Der Klimaschutzfahrplan zeigt den Weg für den Klimaschutz im Bezirk Wandsbek in den kommenden Jahren auf. Er soll dazu motivieren, den Klimaschutz im Bezirk aktiv zu gestalten und zu befördern. In den fünf Handlungsfeldern *Gebäudeenergie (Erzeugung, Verteilung, Effizienz), Mobilität, Stadtraum sowie Recycling, Konsum und Ernährung* sowie *Kommunikation und Akteursbeteiligung* beschreibt der Fahrplan, wie das Bezirksamt die Entwicklung hin zu einem klimafreundlichen Bezirk steuern und begleiten kann. Es wird als Vorbild für GUTES KLIMA vorangehen und dabei im Bezirk aktive Akteure und die im Bezirk lebenden Menschen motivieren und unterstützen.

Für einen langfristig erfolgreichen Klimaschutz im Bezirk braucht es eine umfassende Transformation der Gesellschaft. Hierbei ist das bezirkliche Klimaschutzkonzept ein wichtiger Baustein. Gleichzeitig sind die im Konzept beschriebenen Maßnahmen nicht ausreichend, um diese Transformation zu bewerkstelligen. Es sind auch veränderte Rahmenbedingungen und Innovationen auf nationaler und internationaler Ebene gefordert, um die Transformation zu bewältigen. Für den Bezirk Wandsbek ist dies Herausforderung und Chance zugleich. Die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung und der Politik im Bezirk Wandsbek können durch eine umsichtige Weichenstellung heute diesen Transformationsprozess wesentlich befördern. Erste Weichen sind bereits im Klimaschutzfahrplan berücksichtigt. Weitere Weichen müssen bei der Umsetzung des Konzepts gemeinsam mit den Wandsbekerinnen und Wandsbekern gestellt werden.

3.1 Gebäudeenergie (Erzeugung, Verteilung, Effizienz)

Das Handlungsfeld *Gebäudeenergie* beschreibt die Akteure und Potenziale, die sich im Bezirk Wandsbek bieten, um eine zukunftsfähige und klimafreundliche Versorgung von Gebäuden mit Strom und Wärme zu erreichen. Die Zahlen zeigen einen eindeutigen Handlungsbedarf. Im Jahr 2017 wurden über 50 % der gesamten Endenergie des Bezirks benötigt, um die Wandsbeker Gebäude mit Wärme zu versorgen. Da der Großteil der Wärme noch immer aus fossilen Energieträgern erzeugt wird, liegt auch der Anteil der THG-Emissionen im Jahr 2017 bei fast 50 % der Gesamtemissionen des Bezirks Wandsbek (Kapitel 2.3). Um im Gebäudewärmebereich eine deutliche THG-Emissionsreduktion zu erzielen, bieten sich grundsätzlich zwei Pfade: Gebäudeenergieeffizienzmaßnahmen durchführen und die Wärmeversorgung dekarbonisieren. Hierbei spielt auch die Verteilung der Wärmeenergie eine entscheidende Rolle. Beide Pfade werden im vorliegenden Kapitel anhand konkreter Beispiele vorgestellt.

Auch bei der Stromerzeugung liegen im Bezirk Wandsbek noch viele Potenziale. Im Jahr 2017 entfällt rund ein Drittel der THG-Emissionen des Bezirks auf den Stromsektor (Kapitel 2.3). Photovoltaik(PV-)Anlagen produzieren umweltfreundlichen Solarstrom. Flächenpotenziale für die Installation von PV-Anlagen bestehen auf den Dächern der bezirkseigenen Gebäude, auf Dächern von Unternehmen mit großen Produktions- und Lagerhallen sowie allgemein bei Neubauvorhaben, wenn die klimafreundliche Energieerzeugung von Anfang an mitgedacht wird.

Bei der klimafreundlichen Erzeugung, Verteilung und Effizienz der Gebäudeenergie kann das Bezirksamt gleich mehrfach mit gutem Beispiel vorangehen. Als Gebäudeeigentümer stehen zum einen die eigenen Liegenschaften im Fokus. Mit der energetischen Sanierung von Bestandsgebäuden und der Installation von PV-Anlagen auf den bezirkseigenen Dächern wird das Bezirksamt selbst zum Vorbild für Gebäudeeigentümer*innen im Bezirk. Als Träger der Bauleitplanung nimmt das Bezirksamt direkten Einfluss auf Neubauvorhaben im Bezirk und kann über verschiedene Instrumente Vorgaben für eine klimafreundliche Bauweise, Energie- und Wärmeerzeugung sowie -versorgung machen. Durch die Einführung des Wandsbeker Klimaschutzstandards werden zukünftig alle im Bezirk realisierten Neubauten zukunftsweisende Anforderungen in den Bereichen Energieeffizienz und -versorgung, klimafreundliche Mobilität, nachhaltige Baumaterialien und Freiraumgestaltung erfüllen. In Bestandsquartieren werden leitungsgebundene Wärmeversorgungskonzepte und energetische Sanierungsmaßnahmen umgesetzt, um auch eine klimafreundliche Energieversorgung im Bestand zu realisieren.

Es bestehen Wünsche, Forderungen und Ideen von Initiativen und verschiedenen Akteuren im Bezirk zum Handlungsfeld Gebäudeenergie, die über die verschiedenen Beteiligungsformate in die Konzepterstellung eingeflossen sind. Sie sind durch ein [A] für Akteursbeteiligung gekennzeichnet.

3.1.1 Energieeffizienz und Photovoltaik in den bezirkseigenen Liegenschaften etablieren

Potenziale und Akteure

Das Bezirksamt Wandsbek kann in den eigenen Liegenschaften wesentliche Beiträge zur Energieeffizienz, Energieeinsparung und auch klimafreundlichen Stromproduktion leisten. Dazu kann es Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung durchführen, zum Beispiel über Verbesserungen in der Wärmedämmung und eine klimafreundliche Heizungsregelung und -steuerung. Auf den Dachflächen der bezirkseigenen Liegenschaften können PV-Anlagen installiert und die erzeugte Energie vom Bezirksamt selbst genutzt werden. Damit kann das Bezirksamt vor allem für Unternehmen, Immobilieneigentümer*innen und Wohnungsunternehmen im Bezirk als Vorbild für klimafreundliche Energieerzeugung und -nutzung vorangehen.

Das Bezirksamt und seine zahlreichen Fachämter sind in vielen verschiedenen Gebäuden über den Bezirk verteilt. Die bezirkseigenen Liegenschaften sind teilweise Eigentum des Bezirksamts. Viele Gebäude befinden sich jedoch im Eigentum des städtischen Unternehmens *Sprinkenhof GmbH* (im Folgenden kurz: Sprinkenhof) und sind an das Bezirksamt vermietet oder sogar im Eigentum Dritter (sogenannter Drittmarkt). Sie werden von *Sprinkenhof* angemietet und dem Bezirksamt über einen Nutzungsvertrag überlassen. Insgesamt verteilt sich das Bezirksamt auf 64 Liegenschaften. Sieben von ihnen wurden im Rahmen der Konzepterstellung für eine detaillierte technische Analyse der Energieeffizienzpotenziale ausgewählt. Als Hauptauswahlkriterien wurden der Energieverbrauch und der spezifische Energieverbrauch pro Quadratmeter festgelegt und jene Gebäude mit den größten Klimaschutzpotenzialen für die Untersuchung herangezogen. Bei den sieben Liegenschaften handelt es sich um die folgenden Gebäude: *Schloßstraße 60 (Rathaus Wandsbek)*, *Am Alten Posthaus 2 und 4 (Bürgersaal)*, *Rahlstedter Straße 151-157*, *Schloßgarten 9*, *HerthasträÙe 16* und *Kurt-Schumacher-Allee 4*. Drei dieser Gebäude wurden bei vor-Ort-Terminen genauer untersucht und beispielhaft die Funktion der Heizungssteuerung und Raumwärme messtechnisch erfasst.

Die Ermittlung exakter Energieverbrauchsdaten der Gebäude ist mit zahlreichen Herausforderungen verbunden, denen sich das zukünftige Klimaschutzmanagement stellen muss, um die Energieeffizienz der bezirklichen Liegenschaften zu verbessern. Ansätze für Energieeffizienzmaßnahmen bieten die Regulierung von Heizungsanlagen, die Ausbesserung von Dämmungen (zum Beispiel von Rohren und Armaturen) oder der Austausch veralteter Einzelteile (zum Beispiel Wärmetauscher). Zudem kann eine wartungsfreie, an die Nutzung angepasste Einzelraumregelung weitere Energieeinsparungen erreichen. In bezirkseigenen Gebäuden prüft das Klimaschutzmanagement, ob in Anlehnung an den Wandsbeker Klimaschutzstandard (Kapitel 3.1.2) Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Eine weitere Möglichkeit, die bezirkseigene Energiebilanz zu verbessern, ist die Nutzung der Dachflächen der bezirkseigenen Liegenschaften zur Energieerzeugung über PV-Anlagen.

Um die Energieeffizienz und die Nutzung von PV-Anlagen der bezirkseigenen Liegenschaften voranzutreiben, baut das Klimaschutzmanagement eine Kooperation mit *Sprinkenhof* für alle vom Bezirksamt genutzten Gebäude auf. *Sprinkenhof* ist dazu bereit und vermutlich Ende 2020 auch organisatorisch und technisch dazu in der Lage, systematisch das Energiecontrolling und das Energiemanagement zu übernehmen. Explizit geht es dabei auch um die Gebäude, die sich im Eigentum des Bezirksamts befinden.

Über eine Förderung der *Nationalen Klimaschutzinitiative* (NKI) erhalten Kommunen eine Zuwendung für eine ausgewählte investive Maßnahme mit Vorbildcharakter, durch die eine Minderung von THG-Emissionen um mindestens 50 % erreicht wird. Die Maßnahme muss dabei einen umfassenden Ansatz zugrunde legen, zum Beispiel bezogen auf die Reduzierungen, die sie im Primärenergieeinsatz erreichen kann, die Effizienzpotenziale, die sie nutzt oder inwiefern sie die Nutzungsbereiche von Strom, Wärme und Verkehr miteinander koppelt. Für Wandsbek wurde dafür das Gebäude des *Bürgerhauses in Meiendorf e. V. (BIM)* ausgewählt.

Um einen Multiplikatoreffekt für den ganzen Bezirk Wandsbek zu erreichen, sollte die Umsetzung von Maßnahmen entsprechend kommuniziert werden. Auch sollten die Mitarbeiter*innen der von Maßnahmen betroffenen Gebäude, umfassend über Kampagnen zur Energieeinsparung und -effizienz informiert werden (Kapitel 3.5). Allein über Verhaltensänderungen (richtig Lüften, Thermostate einstellen) können im Gebäudebereich rund 10 % der THG-Emissionen und Energiekosten reduziert werden.

Wandsbeker Rathaus

Unter anderem wurde das Wandsbeker Rathaus (*Schloßstraße 60*) vom Projektteam analysiert. Es weist einen schlechten Energiestandard auf und wird mit Fernwärme von *Wärme Hamburg* versorgt. Eine erste Analyse des Heizsystems hat gezeigt, dass die Heizungsregelung und die Wärmeverteilung deutliche Potenziale für Verbesserungen aufweisen. Dabei liegt das Potenzial vor allem in der Temperaturdifferenz zwischen Innen- und Außentemperatur des Gebäudes. Schon eine Reduktion der Innentemperatur um 1 °C führt zu einer Energieersparnis von circa 6 %. Tagsüber sollte die Raumtemperatur daher idealerweise auf maximal 21 °C begrenzt werden. Nachts und am Wochenende kann die Temperatur insgesamt wesentlich stärker abgesenkt werden. Dabei sollte eine Temperatur von 16 °C allerdings nicht unterschritten werden sollte, um das Schimmelrisiko zu reduzieren.

Bei den Messungen im Wandsbeker Rathaus konnten im Laufe der Untersuchung Raumtemperaturen bis zu 24 °C gemessen werden. Nachts wurde es nicht kälter als 20 °C. Temperaturmessungen an den Steigleitungen zeigten, dass seitens der Heizungsregelung eine Nachtabsenkung aktiv ist. Die Absenktemperatur ist jedoch zu hoch gewählt, sodass keine relevante Abkühlung des Innenraums erfolgt. Für die Regelung der Unterverteilung des Gebäudeteils *Gesundheitsamt* ist die Absenkung der Temperatur außerhalb der Nutzungszeiten sogar ausgeschaltet. Nach Aussagen einiger Mitarbeiter*innen vor Ort, werden die Heizkörper bei mehr als 5 °C Außentemperatur kaum genutzt. Das spricht dafür, dass die Wärmeabgabe der Steigleitungen, die internen Gewinne (zum Beispiel durch Mitarbeiter*innen und elektrische Geräte) und die Sonneneinstrahlung ausreichen, um eine Raumtemperatur von mehr als 21 °C zu gewährleisten. Dabei ist die Wärmeabgabe der Steigleitungen unreguliert, sodass die Innentemperaturen ungewöhnlich stark ansteigen. Eine Messung der Vor- und Rücklauftemperaturen des Heizsystems und eine Auslesung der Heizungsregelung zeigte, dass die Vorlauftemperatur für die derzeitige Außentemperatur deutlich zu hoch eingestellt war. Dies deutet darauf hin, dass die Heizkurve derzeit nicht korrekt eingestellt ist. Weiterhin ist die Dämmung der Rohre und Armaturen sowie der Fernwärmeübergabestation lückenhaft. Auch entsprechen einzelne Komponenten nicht mehr dem heutigen technischen Standard, wie beispielsweise der Wärmetauscher aus dem Jahr 1968.

Um die Energieeffizienz des Wandsbeker Rathauses zu steigern, sollte eine Reihe verschiedener Maßnahmen erfolgen. Zum einen sollte die Heizkurve optimiert werden, sodass sich die Vorlauftemperatur reduziert. Dadurch wird weniger Wärme über die Steigleitungen abgegeben. Die Heizkörper können von den Mitarbeiter*innen bei Bedarf eingeschaltet werden. Da die Heizkörper über Thermostatventile verfügen, wird die Wärmeabgabe bei einer ausreichend hohen Innentemperatur automatisch gedrosselt und somit die Überhitzung des Innenraums reduziert. Außerdem werden die Verluste der Wärmeverteilung im ungeheizten Bereich (zum Beispiel im Keller) verringert. Weiterhin sollte ein hydraulischer Abgleich der Heizungsanlage erfolgen. Aufgrund der daraus resultierenden gleichmäßigeren Verteilung der Wärme auf die Heizkörper kann unter Umständen die Effizienz weiter gesteigert werden. Auch eine Reduktion des Stromverbrauchs der Heizungspumpen ist über entsprechende Einstellungen möglich. Das Außenmauerwerk ist im Bereich der Heizkörper aus ästhetischen Gründen verjüngt, d. h. die Außenwand ist dort am dünnsten, wo die Innentemperatur am höchsten ist. Daher ist es sinnvoll, die Heizkörpernischen zu dämmen. Optional könnte über eine Dämmung (lückenlos) aller Rohre und Armaturen der Fernwärmeübergabestation nachgedacht werden. Durch die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen können schätzungsweise 10-15 % Energie, d. h. rund 150.000-225.00 kWh pro Jahr, eingespart werden. Dies bedeutet eine Reduktion der Betriebskosten von ca. 10.000 – 15.000 EUR pro Jahr.

Wartungsfreie Einzelraumregelung

Durch eine Einzelraumregelung kann die Heizung nutzungsabhängig und somit effizienter betrieben werden. Das heißt, dass die Temperatur eines Raumes automatisch an die Anwesenheits- und Abwesenheitszeiten der Nutzer*innen angepasst wird. Es wird nur dann geheizt, wenn dies nötig ist und ohne, dass die Heizung manuell verstellt werden muss. Moderne Systeme können mit Hilfe von Sensoren die Anwesenheit von Personen im Raum erfassen und daraus ein Zeitprofil erstellen. Dies bedeutet eine Reduzierung des Aufwands und kann zu einem höheren Komfort für die Nutzer*innen führen, da die Regulierung der Heizung nicht von den im Raum anwesenden Personen durchgeführt werden muss. Dies eignet sich sowohl für Räume, in denen mehrere Personen arbeiten als auch für Räume, die im Vergleich zu den allgemeinen Büro- oder Öffnungszeiten deutlich kürzer genutzt werden. Beispielsweise wäre ein Büroraum sehr gut für die Einzelraumregelung geeignet, der lediglich von 8 bis 17 Uhr genutzt wird und sich in einem Gebäude befindet, das von 6 Uhr bis 22 Uhr genutzt wird.

Um die Einsparungen eines solchen Systems abschätzen zu können, wurde eine Modellrechnung für einen Raum mit einer Größe von 30 m² und drei Heizkörpern durchgeführt. Die Ist-Situation ohne Einzelraumregelung wurde wie folgt angenommen: Von Montag bis Sonntag beträgt die Temperatur zwischen 5 Uhr und 22 Uhr 21 °C. Außerhalb dieser Zeiten wird die Temperatur auf 18 °C gesenkt. In der optimierten Variante beträgt die Temperatur nur während der Nutzung des Raumes (39 Stunden pro Woche) 21 °C und zu allen anderen Zeiten lediglich 18 °C. Dies führt zu einer THG-Reduktion von knapp 10 %. Die Reduktion der Betriebskosten refinanziert die Investitionskosten der Einzelraumregelung bei etwa der Hälfte der Lebensdauer. Langfristig können also nicht nur THG, sondern auch Steuermittel reduziert werden.

Bezirkliche PV-Anlagen

Die Bezirksversammlung hat in den letzten Jahren mit mehreren Drucksachen den Willen gezeigt und bekräftigt, auf den Dachflächen der verschiedenen bezirkseigenen Liegenschaften PV-Anlagen zu installieren. Bei der Prüfung durch die Bezirksverwaltung wurden zahlreiche Einschränkungen festgestellt, die für den Klimaschutz erneut überprüft werden sollten. Die Rahmenbedingungen für die Installation von PV-Anlagen setzen der Stromrahmenvertrag und der Hamburger Klimaplan. Laut Aussage von der *BUE* gegenüber *Sprinkenhof* lässt der Stromrahmenvertrag die Eigenstromerzeugung und den -verbrauch durch PV zu. Dies schließt auch die Investition und den Betrieb durch Dienstleister mit ein. Der Hamburger Klimaplan fordert ausdrücklich zur Installation von PV-Anlagen auf allen von der Verwaltung genutzten Gebäuden auf. Auch bei der Akteursbeteiligung im Rahmen der Konzepterstellung wurde von den Wandsbeker*innen gefordert, mehr Dächer im Bezirk für Solaranlagen zu nutzen [A]. Es wurde sogar eine PV-Pflicht für alle städtischen Gebäude und Schulen auch im Bestand angesprochen [A]. Die Bestandsgebäude sollten entweder über eine Förderung mit PV-Anlagen ausgerüstet oder kommerziell bestückt werden [A].

PV-Anlage für das Gebäude am Alten Posthaus 2

Für die Dachfläche des Gebäudes *am Alten Posthaus 2* wurde auf Veranlassung der Bezirksversammlung die Errichtung einer PV-Anlage vom Bezirksamt geprüft. Im Frühjahr 2019 fand eine Begehung statt und erste technische Ideen wurden entwickelt. Die Gebäudeeigentümerin, *Union Investment*, hatte bereits zu Beginn eine grundsätzliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit signalisiert und um weitere Informationen gebeten. Da die erforderlichen Informationen nicht an *Union Investment* weitergeleitet wurden, geriet der Planungsprozess zunächst ins Stocken. Gemeinsam mit dem Bezirksamt, der *Sprinkenhof*, der *Energienetz Hamburg eG* (im Weiteren *Energienetz Hamburg*) und *Union Investment* konnte der Planungsprozess vom Projektteam wieder angeschoben werden. *Union Investment* hatte beim Treffen das Interesse daran bekräftigt, die Installation einer PV-Anlage auf dem Gebäudedach zu ermöglichen. *Energienetz Hamburg* könnte als Dienstleisterin für die Investition, Aufbau und Betrieb agieren. Das Bezirksamt sollte den vom Projektteam angestoßenen Prozess zwischen *Union Investment* und *Energienetz Hamburg* zum Pachtvertrag sowie zur Klärung technischer Fragen begleiten. Außerdem sollte das Bezirksamt Verhandlungen mit *Energienetz Hamburg* zur Stromabnahme aufnehmen.

Sollte die PV-Anlage tatsächlich realisiert werden, könnte sie auf der gegebenen Dachfläche eine Leistung von rund 100 kW_{peak} aufweisen und fast 90.000 kWh jährlich produzieren. Es ließen sich THG-Reduktionen in Höhe von rund 50.000 kg THG erreichen. Der Strompreis, den das Bezirksamt an den Dienstleister für den PV-Strom zahlt, würde in etwa dem aktuellen Strompreis entsprechen. Im Sommer könnte ein großer Anteil des erzeugten Stroms ins allgemeine Stromnetz eingespeist werden, während er im Winter vom Bezirksamt gänzlich selbst genutzt werden könnte. Zur Deckung des Eigenbedarfs wird jedoch weiterhin Strom aus dem Netz benötigt. Bilanziell würden knapp 60 % des jährlichen Stromverbrauchs des Alten Posthauses 2 durch die PV-Anlage erzeugt werden. Eine kurzfristige Speicherung von Überschüssen durch die Integration von Batteriespeichern wäre insgesamt weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll.

Info-Box 4 Kurzübersicht Maßnahme G1 Energieeffizienz und PV in den bezirkseigenen Liegenschaften etablieren, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

G1 Energieeffizienz und PV in den bezirkseigenen Liegenschaften etablieren

Ziel:	Die bezirkseigenen Liegenschaften werden systematisch geprüft und Maßnahmen für die Steigerung der Energieeffizienz in Bezug auf die Energiebereitstellung, -verteilung und -nutzung erarbeitet. Sofern dies technisch und organisatorisch möglich ist, werden Photovoltaik-Module auf den Dächern installiert.
Beschreibung:	Es besteht für viele große Gebäude ein Nutzungsvertrag mit der Sprinkenhof GmbH (Sprinkenhof), die teilweise selbst nicht Eigentümerin der Gebäude ist, sondern Mieterin. Gemeinsam mit Sprinkenhof werden ein praktikables Energiecontrolling und -management entwickelt. Weiterhin werden in Kooperation mit den Eigentümer*innen gering- und nicht-investive Maßnahmen durchgeführt. Dazu gehören Überprüfung und Optimierung der Heizungssteuerung sowie die Anpassung der maximalen Leistung des Fernwärmeanschlusses. Die Installation von Photovoltaik(PV)-Anlagen auf den Dachflächen der bezirkseigenen Liegenschaften wird vertiefend geprüft. Für die Gebäude, die im Eigentum des Bezirksamts sind, werden darüber hinaus Sanierungsfahrpläne im Sinne des Wandsbeker Klimaschutzstandards entwickelt und umgesetzt.

Ausgewählte Klimaschutzmaßnahme – Sanierung des Kulturzentrums Bürgerhaus in Meiendorf

Das Kulturzentrum *Bürgerhaus in Meiendorf e.V.* (BiM) ist eines der ältesten Stadtteilkulturzentren Hamburgs. Seit fast 50 Jahren trägt es mit seinen Veranstaltungs- und Kursangeboten wesentlich zur Lebensqualität im Stadtteil Rahlstedt bei. Im Jahr 2019 beschloss die Bürgerschaft, 100.000 Euro für die Planung einer umfassenden Sanierung und Modernisierung aus dem Hamburger Sanierungsfond 2020 bereitzustellen. Im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts für den Bezirk Wandsbek fördert die *Nationale Klimaschutzinitiative* (NKI) eine *ausgewählte Klimaschutzmaßnahme* mit einer Förderquote von 50 % und einer maximalen Zuwendungssumme von 200.000 Euro. Die ausgewählte Maßnahme muss dabei einen umfassenden Ansatz zugrunde legen, der den Primärenergieeinsatz reduziert, Effizienzpotenziale nutzt oder die Nutzungsbereiche von Strom, Wärme und Verkehr miteinander verknüpft³¹, sodass THG-Reduktionen von 50 % erreicht werden. Diese Kriterien sind bei der klimafreundlichen Sanierung des BiM erfüllt. Im Folgenden ist im Detail beschrieben, wie die Potenziale für Energieeffizienzmaßnahmen und vorbildlichen Klimaschutz gehoben werden können.

Energetischer Zustand: Das BiM ist ein über die Jahre gewachsenes Gebäudeensemble. Der zuerst erbaute Teil stammt bereits aus dem Jahr 1885 – ein zweigeschossiges Haus mit Satteldach, das teilweise unterkellert ist. In diesem Gebäudeteil befinden sich im Erdgeschoss Büroräume und eine Küche sowie eine Hausmeisterwohnung im Obergeschoss. Das Dachgeschoss ist nicht ausgebaut und dem Anschein nach ist die oberste Geschosdecke nicht gedämmt. Die Hauseingangstür ist einfachverglast und hat einen Metallrahmen. Die Fenster in diesem Gebäudeteil sind mit wenigen Ausnahmen zweifachverglast und ohne zusätzliche Wärmeschutzverglasung. Das Erdgeschoss ist an die Zentralheizung des BiM angeschlossen, die Warmwasserbereitung erfolgt elektrisch über Durchlauferhitzer. Die Hausmeisterwohnung im Obergeschoss verfügt über eine Gasetagenheizung, die auch das Warmwasser für die Wohnung bereitstellt. Zwei weitere Gebäudeteile wurden in den 1930er Jahren angebaut. Sie sind ebenfalls zweigeschossig und werden von einer flachen Walmdachkonstruktion überdacht. Der Aufbau des Dachs ist unklar. Aufgrund des Baujahrs und des allgemeinen Sanierungsstaus am Gebäude wird von einem minimalen Wärmeschutz ausgegangen. In den beiden Anbauten befinden sich verschiedene Seminarräume und eine Kindertagesstätte. In den 1950er oder 60er Jahren wurde der mittlere Gebäudeteil aus den 1930er Jahren um zwei eingeschossige Anbauten erweitert. Davon zeigt der südlich angrenzende Teil, ein WC-Anbau, Schimmelbefall als Folge von unzureichendem Wärmeschutz. Das Bürgerhaus wird, bis auf die Hausmeisterwohnung, über eine Zentralheizung versorgt. Diese wird von einem Gaskessel mit 151 kW Nennleistung mit Wärme beliefert, der 1978 aufgestellt wurde. Zwischenzeitlich wurde zwar der Brenner des Gaskessels ersetzt und die Regelung modernisiert, aufgrund des Baujahres herrscht aber aller Voraussicht nach die Austauschpflicht nach Energieeinsparverordnung (EnEV).

³¹ Projekte aus dem Bereich Elektromobilität, Neu- und Ersatzbauten und Anlagen zur regenerativen Stromerzeugung können über diese Förderung nicht finanziert werden.



Abbildung 7 Kulturzentrum Bürgerhaus in Meiendorf (Bim), Quelle: OCF Consulting

Auch die Wärmeverteilung und Heizkörper in den Gebäuden sind größtenteils sehr alt. In einigen Schulungsräumen sind die Heizkörper in Heizkörpernischen eingebaut. So schließen die Heizkörper zwar bündig mit der Innenseite der Außenwand ab, die Wärmeverluste sind aber durch den verjüngten Wandquerschnitt erhöht.

Aufgrund des umfassenden Sanierungsstatus am Gebäude sind einige Instandhaltungsmaßnahmen bereits dringend erforderlich. Im Rahmen einer Analyse des Instandhaltungsbedarfs aus dem Jahr 2017 durch die Firma *itw Wohnungswirtschaft* sind bereits eine Vielzahl an Instandhaltungsmaßnahmen beschrieben worden. Das Bezirksamt hat *Sprinkenhof* beauftragt, eine Planung der Sanierung durchzuführen.

Tabelle 2 Energieverbrauch der letzten Jahre, Quelle: OCF Consulting

Jahr	Gasverbrauch in kWh/a (BiM + Hausmeisterwohnung)	Spezifischer Gasverbrauch in kWh/(m ² a)
2019	160.000	200
2018	169.000	210
2017	161.000	200

Klimafreundliche Sanierungsmaßnahmen: Im mittleren Gebäudeteil aus den 1930er Jahren befindet sich der Veranstaltungssaal, der bis zu 120 Personen Platz bietet. Oberhalb der Außenfenster ist eine Lüftungsanlage verbaut, deren Betriebsgeräusche und Zugluft einen Betrieb während Veranstaltungen unmöglich machen. Bei Veranstaltungen nimmt jedoch die Luftqualität im Raum stark ab, sodass eine Fensterlüftung erforderlich ist. Der Einbau einer funktionalen Belüftung des Saales ist daher notwendig.

Der Vorraum des Hörsaals bietet maximal 40 Personen Platz und ist damit für viele Veranstaltungen zu klein. Da ein weiterer Windfang fehlt, wird es bei Abendveranstaltungen schnell kalt im Vorraum. Außerdem steht nicht ausreichend Raum zur Verfügung, um bei Veranstaltungen Rollatoren, Kinderwagen oder ähnliches abzustellen. Der Anbau eines zusätzlichen Windfangs würde die Situation für alle Beteiligten deutlich verbessern.

Bevor eine energetische Sanierung durchgeführt wird, muss das Feuchtigkeitsproblem unter Kontrolle gebracht werden. Das Dach des Gebäudeteils von 1885 weist Undichtigkeiten auf und der Schornstein im Dachgeschoss ist, wie bei Versottung üblich, verfärbt. Der Schornsteinteil in der Hausmeisterwohnung im Obergeschoss ist tapeziert und weist augenscheinlich keine Anzeichen von Feuchtigkeit auf. Im Erdgeschoss ist am Schornstein vor allem am unteren Gebäudeanschluss Putz abgeplatzt und das Büro riecht auffällig nach Feuchtigkeit. Auch in anderen Gebäudeteilen im Erdgeschoss kann abgeplatzter Putz beobachtet werden. Dies kann aber auch an Setzungsbewegungen liegen. Setzungsrisse sind in allen Gebäudeteilen aufzufinden. Als Sofortmaßnahmen ergeben sich daher eine Versiegelung des Schornsteins und die wetterfeste Sanierung des Dachaufbaus von 1885. Außerdem sollte geprüft werden, ob ein Fall von aufsteigender Feuchtigkeit vorliegt und ob diese im Erdgeschoss bereits zu Schäden geführt hat. Die moorige Umgebung spricht für einen hohen Wasserdruck. Eine nachträglich um das Gebäudeensemble herum realisierte Drainage ist möglicherweise nicht ausreichend, um das Eindringen der Feuchtigkeit in das Gebäude zu verhindern.

Um die Förderung über die *NKI* als ausgewählte Maßnahme zu gewährleisten, muss der THG-Ausstoß des Gebäudeensembles um mindestens 50 % verringert werden. Im ersten Schritt muss dafür die Reduzierung der

Wärmeverluste in Angriff genommen werden. Dazu empfiehlt es sich, die oberste Geschossdecke im Gebäudeteil von 1885 mit mineralischem Material oder pflanzlichen Dämmstoffen, wie Holz- oder Hanffaserdämmung ($U \leq 0,14 \text{ W}/(\text{m}^2\text{K})$) zu dämmen. Dadurch wird auch der sommerliche Wärmeschutz verbessert. Auch sollte die Hausmeisterwohnung im Obergeschoss, die sich auch im Gebäudeteil von 1885 befindet, luftdicht vom unausgebauten Dach getrennt werden, um Lüftungsverluste zu vermeiden. Die Dachflächen der Gebäudeteile von 1930 und des eingeschossigen WC-Anbaus sollten saniert und als Gründach gestaltet werden ($U \leq 0,14 \text{ W}/(\text{m}^2 \text{ K})$). Ein Gründach erhöht die Langlebigkeit des Dachaufbaus, indem UV-Strahlen von der Begrünung herausgefiltert werden. Zum anderen bieten Gründächer einen ökologischen Mehrwert über die Erhöhung der Artenvielfalt. Zugleich verringert sich die Abwassergebühr für begrünte Dächer um 50 % entsprechend der Dachfläche³². Für die Errichtung eines Gründachs muss in einem ersten Schritt die Statik geprüft werden. Die Dachüberstände sollten beim Umbau erweitert werden, um die Realisierung eines Wärmedämmverbundsystems (WDVS) zu ermöglichen. Bei der Installation eines WDVS mit Klinkerriemchen kann auf die geplante Fugensanierung in aller Voraussicht verzichtet werden ($U \leq 0,2 \text{ W}/(\text{m}^2 \text{ K})$). Ein keramischer Besatz des WDVS in Form von Klinkerriemchen hat gegenüber sonst üblichen Putzoberflächen außerdem die Vorteile, dass die Optik erhalten bleibt, sie äußerst stabil ist und sich der Instandhaltungsaufwand verringert. Es sind keine Malerarbeiten notwendig. Zusätzlich sollten alle einfach- und zweifachverglaste Fenster ohne Wärmeschutzverglasung ausgetauscht werden, zumal viele davon bereits verzogen, schwergängig und teilweise auch undicht sind. Im Erdgeschoss sollen auf Wunsch des BiM Einbruchschutzfenster eingebaut werden. Wenn eine Dämmung der Außenwand realisiert wurde, können dreifachverglaste Fenster verbaut werden. Dafür muss jedoch die Statik geprüft werden, da die Fensterelemente sehr groß sind. Sollte der Einbau von dreifachverglaste Fenstern aufgrund der Statik nicht möglich sein, können auch zweifachverglaste Fenster mit verbesserten Profilen und warmer Kante eingebaut werden.

Im zweiten Schritt sollten regenerative Energieformen eingebunden und die Heizungstechnik modernisiert werden, um den THG-Ausstoß weiter zu senken. Dafür sollte eine PV-Anlage auf den neu angelegten Gründächern und dem Satteldach des Gebäudeteils von 1885 installiert werden. Die Errichtung der PV-Anlage kann zwar nicht über die Förderung der ausgewählten Maßnahme finanziert werden, jedoch gibt es dafür möglicherweise eine entsprechende Förderung der FHH über den Hamburger Klimaplan. Im Veranstaltungssaal des Gebäudeteils von 1930 sollte eine Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung eingebaut werden. Dabei ist auf einen möglichst geräuscharmen Betrieb zu achten. Die Wärmerückgewinnung dient vorrangig der Reduktion von Zugerscheinung durch erhöhte Zulufttemperaturen im Winter. Die Wärmeverteilung der im Obergeschoss gelegenen Hausmeisterwohnung im Gebäudeteil von 1885 sollte von der Gasetagenheizung auf die Zentralheizung des BiM umgestellt werden. Die Wärmeerzeugung für die Zentralheizung kann dabei künftig zum einen über eine Pellet- oder Holzhackschnitzelanlage oder eine (strombetriebene) Wärmepumpe realisiert werden. Beide Technologien haben Vor- und Nachteile, die es abzuwägen gilt. Die Pellet -oder Holzhackschnitzelanlage bietet einen kostengünstigen Rohstoff, ist aber auch störungsanfällig und für den Rohstoff muss ein Lagerplatz eingerichtet werden. Der Betrieb einer Wärmepumpe hingegen wäre in der Übergangszeit zum Teil mit eigenem Strom aus der PV-Anlage möglich, macht aber eine umfassende Erneuerung der Wärmeverteilung im Gebäude notwendig. Um die bisherigen Verluste durch die zentrale Warmwasserversorgung zu vermeiden, sollte das Warmwasser durch elektrische Durchlauferhitzer erhitzt werden. Alternativ können auch elektrische Boiler genutzt werden, die mit entsprechender Steuerung den Eigenverbrauchsanteil des PV-Strom durch die niedrigere Leistungsaufnahme erhöhen können. Für die Warmwasserversorgung der Hausmeisterwohnung kann ein elektrischer Durchlauferhitzer oder eine Warmwasserwärmepumpe auf dem Dachboden installiert werden.

Zusätzlich empfiehlt es sich, den Ertrag aus erneuerbaren Energien für die Besucher*innen des BiM sichtbar zu machen und die Funktionsweise der eingesetzten Technologien zu kommunizieren. Den Ertrag der PV-Module kann beispielsweise eine elektronische Anzeigetafel im Eingangsbereich visualisieren. Je nachdem, für welche Technologie sich entschieden wird, kann auch der Ertrag der Pellet- oder Holzhackschnitzelanlage bzw. der Wärmepumpe angezeigt werden.

³² Niederschlagswassergebühr wird ab einem Substrataufbau von 5 cm um 50 % gemindert (0,365 €/m² statt 0,73 €/m², Quelle: www.hamburg.de/gruendach).

Info-Box 5 Kurzübersicht Maßnahme G4 Ausgewählte Maßnahme – Kulturzentrum Bürgerhaus in Meiendorf, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

G4 Ausgewählte Maßnahme – Kulturzentrum Bürgerhaus in Meiendorf

- Ziel:** Das Kulturzentrum *Bürgerhaus in Meiendorf* wird umfassend energetisch saniert, sodass THG-Einsparungen von mindestens 50 % erzielt werden. Nach Möglichkeit wird der verbleibende Energiebedarf durch erneuerbare Energien gedeckt.
- Beschreibung:** Die Maßnahme konzentriert sich auf die energetische Sanierung des Kulturzentrums *Bürgerhaus in Meiendorf* (BiM). Das Gebäudeensemble ist eines der ältesten Stadtteilkulturzentren Hamburgs. Seit fast 50 Jahren trägt es mit seinen Veranstaltungs- und Kursangeboten wesentlich zur Lebensqualität im Stadtteil Rahlstedt bei. Im Jahr 2019 beschloss die Bürgerschaft, 100.000 EUR für die Planung einer umfassenden Sanierung und Modernisierung aus dem Hamburger Sanierungsfond 2020 bereitzustellen. Im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts für den Bezirk Wandsbek fördert die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) eine ausgewählte Klimaschutzmaßnahme mit einer Förderquote von 50 % und einer maximalen Zuwendungssumme von 200.000 EUR.
- Es handelt sich um ein Gebäudeensemble, das aus einem Gebäudeteil mit Satteldach von 1885, zwei Gebäudeteilen aus den 1930er Jahren und zwei eingeschossige Anbauten aus den 1950er oder 60er Jahren besteht. Aufgrund der Baujahre und des allgemeinen Sanierungsstatus kann von einem minimalen Wärmeschutz im Gebäudeensemble ausgegangen werden. Die Energiekennzahl von rd. 200 kWh/(m² a) ist typisch für diesen unsanierten Gebäudetyp. Dieser Wert kann um mehr als 50 % reduziert werden. Kombiniert mit einer klimafreundlichen Heizungstechnik können die THG-Emissionen auf nahe 0 bis 20 % des aktuellen Werts reduziert werden.

3.1.2 Wandsbeker Klimaschutzstandard einführen

Potenziale und Akteure

Die größten Potenziale für die Reduktion der Treibhausgas(THG)-Emissionen im Bezirk Wandsbek liegen in der Verringerung des Gebäudewärmebedarfs. Diese Potenziale sind im Neubau mit den vergleichsweise geringsten volkswirtschaftlichen Kosten und unter geringstem Aufwand für die Wandsbeker*innen zu heben. Diesen Ansatz verfolgt auch die *Behörde für Umwelt und Energie (BUE)* mit der Einführung des *Energiefachplans*. Künftig müssen verpflichtend Energiefachpläne bei der Einleitung eines Bebauungsplan(B-Plan)-Verfahrens mit mehr als 150 Wohneinheiten und einer Grundflächenzahl größer als 0,8 erstellt werden. Darin werden verschiedene Varianten für die Wärmeversorgung in Kombination mit dem Dämmstandard unter Einbeziehung des Bestands auf CO₂-Einsparungspotenzial und Wirtschaftlichkeit geprüft. Im Ergebnis soll die Variante mit größtmöglicher CO₂-Einsparung und einer wirtschaftlichen Vertretbarkeit im B-Plan oder im städtebaulichen Vertrag umgesetzt werden. Dieses standardisierte Verfahren ist vergleichbar mit der Erstellung von Lärmgutachten. Das Bezirksamt Wandsbek kann und sollte die *BUE* bereits jetzt bei anstehenden B-Plan-Verfahren oder städtebaulichen Verträgen aktiv einbeziehen und Energiefachpläne erstellen lassen.

Zudem finden sich sowohl im Hamburger Klimaplan als auch im vorliegenden Gesetzentwurf für das Hamburgische Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG)³³ Maßnahmen, wie öffentliche Gebäude künftig besser zum Klimaschutz beitragen können.

Die Energieeffizienz [A] bzw. Verbesserung der Wärmedämmung [A] sowie die energetische Gebäudesanierung [A] waren Themen, die auch von den Wandsbeker Akteuren bei verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen gefordert wurden. Es bestand insbesondere der Wunsch, dass das Bezirksamt mit den eigenen Liegenschaften als Vorbild [A] vorangeht.

Mit den vorliegenden Ausführungen zur Einführung eines *Wandsbeker Klimaschutzstandards* möchte das Bezirksamt seiner Vorbildfunktion gerecht werden und über die Vorgaben auf gesamtstädtischer Ebene hinausgehen. Damit strebt das Bezirksamt an, weitere Potenziale für einen umfassenden Klimaschutz zu heben, die langfristig die Lebensqualität im Bezirk Wandsbek sichern, bzw. weiter steigern. Diese Potenziale liegen bei der verpflichtenden Berücksichtigung weiterer Kriterien bei größeren Neubauvorhaben. Neben der Energieerzeugung (1) sind dies Kriterien für eine klimafreundliche Mobilität (2) und die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien (3). Diese Kriterien sind unter dem *Wandsbeker Klimaschutzstandard* zusammengefasst. Der Klimaschutzstandard wird mit der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts im Bezirk etabliert und formuliert künftig

³³ HmbKliSchG (2019). *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften* (Drucksache 21/19200), (Stand Dezember 2019). Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

Mindestanforderungen für Neubauvorhaben. Weiterhin bietet er Orientierung für umfassende Sanierungen und Modernisierungen auch im Zusammenhang mit RISE (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung) Gebieten und energetischen Quartierssanierungen.

Wandsbeker Klimaschutzstandard – Vorbilder, Ist-Stand und Vorgaben

Mit der Einführung des Wandsbeker Klimaschutzstandards stellt das Bezirksamt Wandsbek sicher, dass Neubauten im Bezirk über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus zukunftsweisend und klimafreundlich sind. Andere Städte und Gemeinden verfolgen ähnliche Strategien. Schon im Jahr 2010 entwickelte die Stadt Aachen den *Aachener Standard*³⁴ und wendet ihn seitdem erfolgreich bei Neubauvorhaben an. Auch die Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes vom 03.12.2019³⁵ sieht umfangreiche Maßnahmen im Gebäudebereich vor. Im Anhang des vorliegenden Konzepts sind die für den Bezirk relevanten Maßnahmen für den Transformationspfad *Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz* in der Übersicht dargestellt (Anhang Info-Box 25). Im Klimaplan wird das KfW Effizienzhaus 55 als ein möglicher Hamburger Maßstab für Gebäudeeffizienz (S. 26) kurz beschrieben. Öffentlichen Gebäuden weist der Hamburger Klimaplan eine wichtige Vorbildfunktion zu. Darin heißt es, dass Neubauten und Erweiterungen öffentlicher Gebäude ab dem Jahr 2022 mindestens den Effizienzhaus-40 Standard erreichen sollen. Ein solches Gebäude benötigt während seiner Lebensdauer nur 40 % der Energie eines vergleichbaren Gebäudes, welches nach dem gesetzlichen Mindeststandard gebaut wurde. Ferner sollen sich Bestandshalter öffentlicher Nichtwohngebäude zur Einhaltung von CO₂-Zielkennwerten selbstverpflichten, also Gebäudeeigentümer*innen, die an das Bezirksamt oder *Sprinkenhof* vermieten.

Der Wandsbeker Klimaschutzstandard funktioniert vergleichbar zu anderen Zertifizierungssystemen für nachhaltiges Bauen³⁶. Er ist dabei im Umfang stark auf die für den Klimaschutz im Bezirk wesentlichen Punkte reduziert und umfasst die drei Themenfelder *Energieversorgung*, *Mobilität* und *Baumaterialien*. In den Kategorien gibt es eine Reihe von Zielen, die einzeln bewertet werden. Das Erfüllen dieser Ziele führt im Ergebnis zur Einordnung in einen der drei Standards (Tabelle 3).

Der *Mindeststandard* wird von der Wandsbeker Politik beschlossen und darf von Neubauvorhaben nicht unterboten werden. Bei Gebäudeplanungen müssen alle Kriterien erfüllt werden. Es gibt keine Ausnahmeregelungen. Dies ist wichtig, um die Klimaschutzpotenziale, die im Gebäudebereich vorhanden sind, effektiv auszunutzen. Der Mindeststandard stellt für geplante Neubauvorhaben Anforderungen an die Gebäudehülle, die dem *KfW-Energieeffizienzhaus 55* entsprechen. Weiterhin schreibt der Mindeststandard ein Monitoring des Endenergieverbrauchs bzw. der THG-Emissionen vor, um die Einhaltung des Standards nachzuweisen. Überschreitungen müssen nachgebessert werden und führen bei Nichterfüllen zu Sanktionen. Die Sanktionen müssen vom Bezirksamt im Detail ausgestaltet und von der Bezirksversammlung beschlossen werden. Die Kennzahl für die Heizenergie ist beschränkt auf weniger als 140 g THG je Kilowattstunde. Für die Erzeugung von Warmwasser³⁷ sind weniger als 160 g THG je Kilowattstunde vorgeschrieben. Im Themenfeld Mobilität fordert der Mindeststandard eine ausreichende Anzahl von wettergeschützten, ebenerdigen oder über Rampen erreichbaren Fahrradstellplätzen. Im Themenfeld Baumaterialien müssen Planer*innen und Bauverantwortliche Dämmstoffe aus Mineralstoffen oder nachwachsenden Rohstoffen verwenden, eine reduzierte Verwendung von Pestiziden im Anstrich sowie den weitestgehenden Verzicht auf PVC-Kunststoffe nachweisen.

Beim *Wandsbeker Klimaschutzstandard B* müssen Neubauten den *Mindeststandard* erreichen und darüber hinaus noch mindestens ein Ziel in jedem Themenfeld erfüllen. Im Themenfeld Energieversorgung können sich Planer*innen und Bauverantwortliche als Ziel zwischen der Erfüllung eines ambitionierteren Standards, d. h. KfW-Energieeffizienzhaus 40, einer verringerten Kennzahl bei der Heizenergie oder bei der Warmwassererzeugung entscheiden (Tabelle 3). Ein weiteres Ziel für die Erfüllung des Standards ist die Errichtung einer PV-Anlage für die Erzeugung von Solarstrom auf mehr als 40 % der Dachfläche. Auch der *B-Standard* schreibt ein Monitoring des Endenergieverbrauchs bzw. der THG-Emissionen vor, um die Einhaltung des Standards nachzuweisen. Überschreitungen müssen nachgebessert werden und führen bei Nichterfüllung zu Sanktionen (s. o.). Im

³⁴ Stadt Aachen (2016). *Aachener Planungsbausteine. Leitlinien zum nachhaltigen Bauen kommunaler Gebäude*.

³⁵ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes und Gesetz zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften*. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Drucksache 21/19200, 03.12.2019, Hamburg.

³⁶ Bsp. DGNB System der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen oder das amerikanische Zertifizierungssystem LEED - Leadership in Energy and Environmental Design.

³⁷ Bezogen auf die Nutzenergie an der Zapfstelle.

Themenfeld Mobilität erfordert der *B-Standard* eine Zielerreichung entweder bei Radstellplätzen, bei Flächen für öffentlich zugängliches stationsgebundenes Carsharing, bei E-Ladevorrichtungen für Kfz-Stellplätze oder bei Ladevorrichtungen für E-Fahrräder (Tabelle 3). Im Themenfeld Baumaterialien müssen Planer*innen und Bauverantwortliche den Leitfaden *Nachhaltiges Bauen* des *Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat*³⁸ befolgen und dabei in Anlehnung an den Qualitätsstandard *Silber* vorgehen.

Tabelle 3 Übersicht des Wandsbeker Klimaschutzstandards, Quelle: OCF Consulting

Standard	Energieversorgung	Mobilität	Baumaterialien
	zu erfüllende Ziele:	zu erfüllende Ziele:	zu erfüllende Ziele:
A+	Passivhaus <i>Monitoring wie beim Mindeststandard.</i>	Radstellplätze wie Mindeststandard. 0,8 Plätze pro <i>Zimmer</i> oder 0,6 pro Mitarbeiter; 15 % für Lastenräder	Verwendung des Leitfadens <i>Nachhaltiges Bauen</i> des BMI ³⁹ Anlehnung an den Gold-Standard.
	Kennzahl THG Heizenergie < 90 g/kWh	Raum für öffentlich zugängliche stationsgebundene Carsharing Plätze	
	Warmwasser < 100 g/kWh Nutzenergie an der Zapfstelle	E-Ladevorrichtungen für Kfz-Stellplätze (mind. 15 % + Vorbereitung für weitere)	
	Solaranlagen auf mindestens 60 % der Dachfläche	Ladevorrichtungen für E-Fahrräder (mind. 15 % + Vorbereitung)	
B	KfW 40 <i>Monitoring wie Mindeststandard.</i>	Radstellplätze wie Mindeststandard. 0,5 Plätze pro <i>Zimmer</i> oder 0,3 pro Mitarbeiter; 10 % für Lastenräder	Verwendung des Leitfadens <i>Nachhaltiges Bauen</i> des BMI. Anlehnung an den Silber-Standard.
	Kennzahl THG Heizenergie < 120 g/kWh	Flächen für öffentlich zugängliches stationsgebundenes Carsharing	
	Warmwasser < 130 g/kWh Nutzenergie an der Zapfstelle	E-Ladevorrichtungen für Kfz-Stellplätze (mind. 10 % + Vorbereitung)	
	Solaranlagen auf mindestens 40 % der Dachfläche	Ladevorrichtungen für Fahrräder (mind. 10 % + Vorbereitung)	
Mindeststandard	<ul style="list-style-type: none"> • KfW 55 • Monitoring des Endenergieverbrauchs bzw. der THG-Emissionen • Sanktionen bei Überschreitung • Kennzahl CO₂-Äq. Heizenergie < 140 g/kWh • Warmwasser < 160 g/kWh Nutzenergie an der Zapfstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • genügend große, geschützte, ebenerdige oder über Rampen erreichbare Fahrradstellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Dämmstoffe aus Mineralstoffen oder nachwachsenden Rohstoffen • reduzierte Verwendung von Pestiziden im Anstrich • weitgehender Verzicht auf PVC-Kunststoffe

³⁸ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019). *Leitfaden Nachhaltiges Bauen. Zukunftsfähiges Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden*. Online verfügbar unter: www.nachhaltigesbauen.de.

³⁹ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019). *Leitfaden Nachhaltiges Bauen. Zukunftsfähiges Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden*. Online verfügbar unter: www.nachhaltigesbauen.de.

Für die Erreichung des *Wandsbeker Klimaschutzstandards A+* müssen Neubauten den *Klimaschutzstandard B* erreichen und darüber hinaus noch mindestens ein Ziel in jedem Themenfeld erfüllen. Im Themenfeld Energieversorgung können sich Planer*innen und Bauverantwortliche zwischen der Erfüllung eines ambitionierteren Standards, d. h. Passivhausstandard, einer verringerten Kennzahl bei der Heizenergie oder bei der Warmwassererzeugung entscheiden (Tabelle 3). Ein weiteres Ziel für die Erfüllung des Standards ist die Errichtung einer PV-Anlage für die Erzeugung von Solarstrom auf mindestens 60 % der Dachfläche. Auch der *A+-Standard* schreibt ein Monitoring des Endenergieverbrauchs bzw. der THG-Emissionen vor, um die Einhaltung des Standards nachzuweisen. Überschreitungen müssen nachgebessert werden und führen bei Nichterfüllen zu Sanktionen (s. o.). Im Themenfeld Mobilität fordert der A+-Standard eine Zielerreichung bei Radstellplätzen, Flächen für öffentlich zugängliche stationsgebundenes Carsharing, E-Ladevorrichtungen für Kfz-Stellplätze oder Ladevorrichtungen für E-Fahrräder (Tabelle 3). Im Handlungsfeld Baumaterialien müssen Planer*innen und Bauverantwortliche den Leitfaden Nachhaltiges Bauen des *Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat*⁴⁰ befolgen und dabei in Anlehnung an den Qualitätsstandard *Gold* vorgehen.

Zusätzlich zu den drei beschriebenen Themenfeldern könnte die Freiraumgestaltung als ein viertes Themenfeld aufgenommen werden. Ziele könnten u. a. für die Niederschlagsentwässerung festgelegt werden.

Der *Wandsbeker Klimaschutzstandard* kann im Neubau insbesondere über zwei Ansatzpunkte seine Wirkung entfalten (Tabelle 4). Dies ist zum einen der vorhabenbezogene Bebauungsplan und der mit diesem verbundene Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 Baugesetzbuch (BauGB). Demnach kann der Wandsbeker Klimaschutzstandard über Festsetzungen und Vereinbarungen zwischen Bezirksamt und Investor über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag in die Umsetzung gebracht werden. Das *Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung* (SL) ist für die Umsetzung zuständig. Ein weiterer Zugang besteht über die Erteilung von Ausnahmen und Befreiungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nach § 31 BauGB. Dafür ist *das Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt* (WBZ) als Bauaufsichtsbehörde zuständig. Die Entscheidung über Ausnahmen und Befreiungen liegt unter Berücksichtigung der im BauGB definierten gesetzlichen Anforderungen im Ermessen der Bauaufsichtsbehörde und kann an Bedingungen beispielsweise zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen des Neubaus geknüpft werden. Dabei müssen inhaltliche Sachzusammenhänge zwischen Inhalt der Befreiung und ihrer Bedingung bestehen.

Tabelle 4 Übersicht Ansatzpunkte für die Anwendung des Wandsbeker Klimaschutzstandards, Quelle: OCF Consulting

Vorhabenbezogener Bebauungsplan und Vorhaben- und Erschließungsplan, §12 BauGB	Befreiungen und Ausnahmetatbestand Baugenehmigung, §31 BauGB
Festsetzung & städtebaulicher Vertrag zur Durchführung & Erschließung	Als Teil des Baugenehmigungsverfahrens
Stadtplanung	WBZ (Bauaufsicht)

⁴⁰ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019). *Leitfaden Nachhaltiges Bauen. Zukunftsfähiges Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden*. Online verfügbar unter: www.nachhaltigesbauen.de.

Info-Box 6 Kurzübersicht Maßnahme G2 Wandsbeker Klimaschutzstandard einführen, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

G2 Wandsbeker Klimaschutzstandard einführen

- Ziel:** Mit der Einführung des Wandsbeker Klimaschutzstandards stellt das Bezirksamt Wandsbek sicher, dass Neubauten im Bezirk über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus zukunftsweisend und klimafreundlich sind.
- Beschreibung:** Mit dem Beschluss des Klimaschutzkonzepts wird für den Bezirk Wandsbek der Wandsbeker Klimaschutzstandard für den Wohnungsneubau etabliert. Dieser formuliert Mindestanforderungen, welche den Klimaschutz und eine nachhaltige Stadtentwicklung in Wandsbek realisieren. In den drei Themenfeldern 1) Energieerzeugung, 2) klimafreundliche Mobilität und 3) nachhaltige Baumaterialien wird ein Kriterienkatalog für die Bewertung von Neubauvorhaben in der Planungsphase angewandt. Der Standard wird im Rahmen der Beratung und Verhandlung mit Investor*innen im Zuge der Entwicklung vorhabenbezogener Bebauungspläne und städtebaulicher Verträge (§ 11, 12 BauGB) sowie bei Befreiungen und Ausnahmetatbeständen im Rahmen der Baugenehmigung (§ 31 BauGB) mit Investor*innen und Bauverantwortlichen vereinbart und umgesetzt. Das Klimaschutzmanagement unterstützt und berät die zuständigen Fachämter der Stadt- und Landschaftsplanung sowie der Bauprüfung. Der Standard greift die Energiefachpläne der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) auf und führt diese weiter (CO₂-Kennzahlen, Monitoring). Weiterhin bezieht er sich auf den Leitfaden Nachhaltiges Bauen des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI). Er bietet zudem Orientierung für umfassende Sanierungen und Modernisierungen auch im Zusammenhang mit RISE(Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung)-Gebieten und energetischen Quartierssanierungen.

3.1.3 Klimafreundliche leitungsgebundene Wärmeversorgung in Bestandsquartieren ausbauen

Potenziale & Akteure

Die leitungsgebundene Wärmeversorgung, das heißt eine Versorgung über Nahwärmenetze, kann ein wesentlicher Hebel für die Erreichung der Klimaschutzziele im Gebäudebereich sein. Eine Voraussetzung ist, dass die Wärme in semi-zentralen Energieerzeugungsanlagen aus klimafreundlichen Energieträgern wie beispielsweise Holz erzeugt wird. Ebenso eignen sich hocheffiziente Heizkraftwerke, die neben Wärme auch Strom produzieren. Durch niedrige Temperaturen und eine gute Regelung können die Energieverluste geringgehalten werden. Die leitungsgebundene Wärmeversorgung ist im Bezirk Wandsbek bereits ein Bestandteil der Wärmeversorgung. Allerdings konzentriert sie sich bislang vor allem auf innenstadtnahe Stadtteile, wie zum Beispiel als Bestandteil des Hamburger Fernwärmenetzes der städtischen *Wärme Hamburg GmbH*, welche das Vattenfall Fernwärmenetz im Jahr 2019 übernommen hat. Weitere Nahwärmenetze werden von *HanseWerk Natur*, *URBANA Energiedienste* und *innogy SE* in Jenfeld, Bramfeld, Wandsbek Gartenstadt, Rahlstedt betrieben. Zudem gibt es weitere kleinräumige Nahwärmenetze im Bezirk.

Zu den Akteuren zählen neben den oben genannten Wärmenetzbetreiberinnen Wohnungsunternehmen, die eigene kleine Nahwärmenetze bereits betreiben oder zukünftig als Betreiberinnen bzw. Nutzerinnen auftreten können. Weiterhin können Industrie- und Unternehmen des produzierenden Gewerbes künftig zu Wärmedienstleisterinnen werden, indem sie Abwärme aus ihren Prozessen auskoppeln und über ein Wärmenetz umliegenden Verbraucher*innen zur Verfügung stellen. Diese Abwärme steht allerdings häufig nur auf einem niedrigen Temperaturniveau zur Verfügung, sodass die Auskopplung der Wärme zwingend mit der energetischen Gebäudesanierung verbunden werden muss, um die Wärme nutzbar zu machen. Auf diese Weise lassen sich wichtige Klimaschutzpotenziale heben.

Der Klimaplan zeigt im Transformationspfad *Wärmewende inklusive Gebäudeeffizienz* (Info-Box 25, Anhang) Maßnahmen für die leitungsgebundene Wärmeversorgung auf. Dazu zählt u. a. die Dekarbonisierung der Wärmenetze. Wärmenetzgesellschaften in Hamburg werden demnach dazu verpflichtet, ihre THG-Emissionen schrittweise zu reduzieren (Kapitel 2.2.2). Weiterhin werden Ausbau und Nachverdichtung der Wärmenetze, die Erschließung von Abwärmepotenzialen und der verpflichtende Anschluss an Fern- oder Nahwärmenetze als Instrumente aufgeführt.

Im Rahmen der Potenzialermittlung für das vorliegende Klimaschutzkonzept erstellte das Projektteam auf Basis des Hamburger Wärmekatasters sowie weiterer Berechnungen eine aktuelle Wärmedichtekarte für den Bezirk Wandsbek (Abbildung 31, Anhang). In dieser Karte sind die bekannten vorhandenen Wärmenetze und die Wärmedichte der Gebäude überlagert dargestellt. Auf diese Weise wurden knapp 50 Potenzialgebiete identifiziert. In Abstimmung mit der Arbeitsgruppe der politischen Vertreter*innen der Wandsbeker Bezirksversammlung wurden acht Gebiete mit einem besonders hohen Potenzial für den Aufbau einer

Nahwärmeversorgung ausgewählt und vom Projektteam vertiefend analysiert. Nach ersten Gesprächen mit den Gebäudeeigentümer*innen, der Erhebung und Auswertung weiterer technischer Daten sind zwei Gebiete besonders vielversprechend. Sie werden im Folgenden vorgestellt.

Volksdorf: Parkbad, Cura Seniorenzentrum und umliegende Schulgebäude

Ein Potenzial für eine gemeinsame klimafreundliche Wärmeversorgung liegt im Stadtteil Volksdorf zur Versorgung des Parkbads der *Bäderland Hamburg GmbH*, des *Cura Seniorenzentrums* und der angrenzenden Schulkomplexe. Abbildung 8 zeigt die Grundstruktur des Wärmenetzes in Volksdorf. Es verbindet das Parkbad im Westen mit dem *Cura Seniorenzentrum* und den Schulkomplexen im Osten. Eine klimafreundliche leitungsgebundene Wärmeversorgung sollte zudem auch die Einbeziehung der weiteren umliegenden Bebauung prüfen. Diese Erweiterung hat keinen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Netzes, erhöht jedoch die Klimafreundlichkeit. Im Zentrum des Wärmenetzes steht die Senioreneinrichtung. Zurzeit werden Heizwärme und Warmwasser dort elektrisch erzeugt. Dies verursacht hohe Kosten und ist zugleich klimaunfreundlich. Das Parkbad erzeugt Heizwärme und Strom über ein Blockheizkraftwerk (BHKW) mit einer Leistung von 50 kW_{el}. Die jährliche Betriebsstundenzahl beträgt 8.700 Stunden. Das BHKW ist für eine optimale Wirtschaftlichkeit des Betriebs wärmeseitig zu klein ausgelegt und sollte vergrößert werden. Die restliche Wärmeerzeugung erfolgt derzeit über eine Gaskesselanlage. Die Schulkomplexe im Osten verfügen selbst bereits über ein kleines Nahwärmenetz. Ersten Einschätzungen zufolge kann die Einspeisung der Wärme bei den Schulgebäuden im Westen erfolgen.

Eine Variante für eine gemeinsame Wärme- und Stromversorgung des Parkbads, des Seniorenzentrums und der Schulkomplexe ist die Errichtung eines BHKW auf dem Gelände des Seniorenzentrums mit einer elektrischen Leistung von 250 kW. Bei dieser Variante wird der Strom vom Seniorenzentrum genutzt und ungenutzte Wärmemengen an das Parkbad und die Schulnutzungen verteilt. Aus Klimaschutzperspektive würde diese Variante die aktuellen TGH-Emissionen um fast 50 % reduzieren. Gleichzeitig würden die angeschlossenen Parteien von dauerhaft günstigeren Energiekosten profitieren.

Die nächsten Schritte bestehen darin, dass das Klimaschutzmanagement Kontakt mit den Betreiber*innen des Cura Seniorenzentrums aufnimmt. Ferner sollte der Antrag für ein energetisches Quartierskonzept und Sanierungsmanagement (KfW-432) gestellt werden. Darin sollte auch die umliegende Bebauung (u. a. kirchliche Gebäude) integriert werden. Die quantitativ relevanten Abnehmer*innen sind aber der Schulverbund und das Parkbad. Auf diese beide Wärmesenken sollte sich die Betrachtung konzentrieren. Alle Berechnungsgrundlagen und weiterführende Varianten befinden sich im Bericht von *Gertec* und *OCF Consulting*, der dem Klimaschutzmanagement separat zur Verfügung gestellt wird.

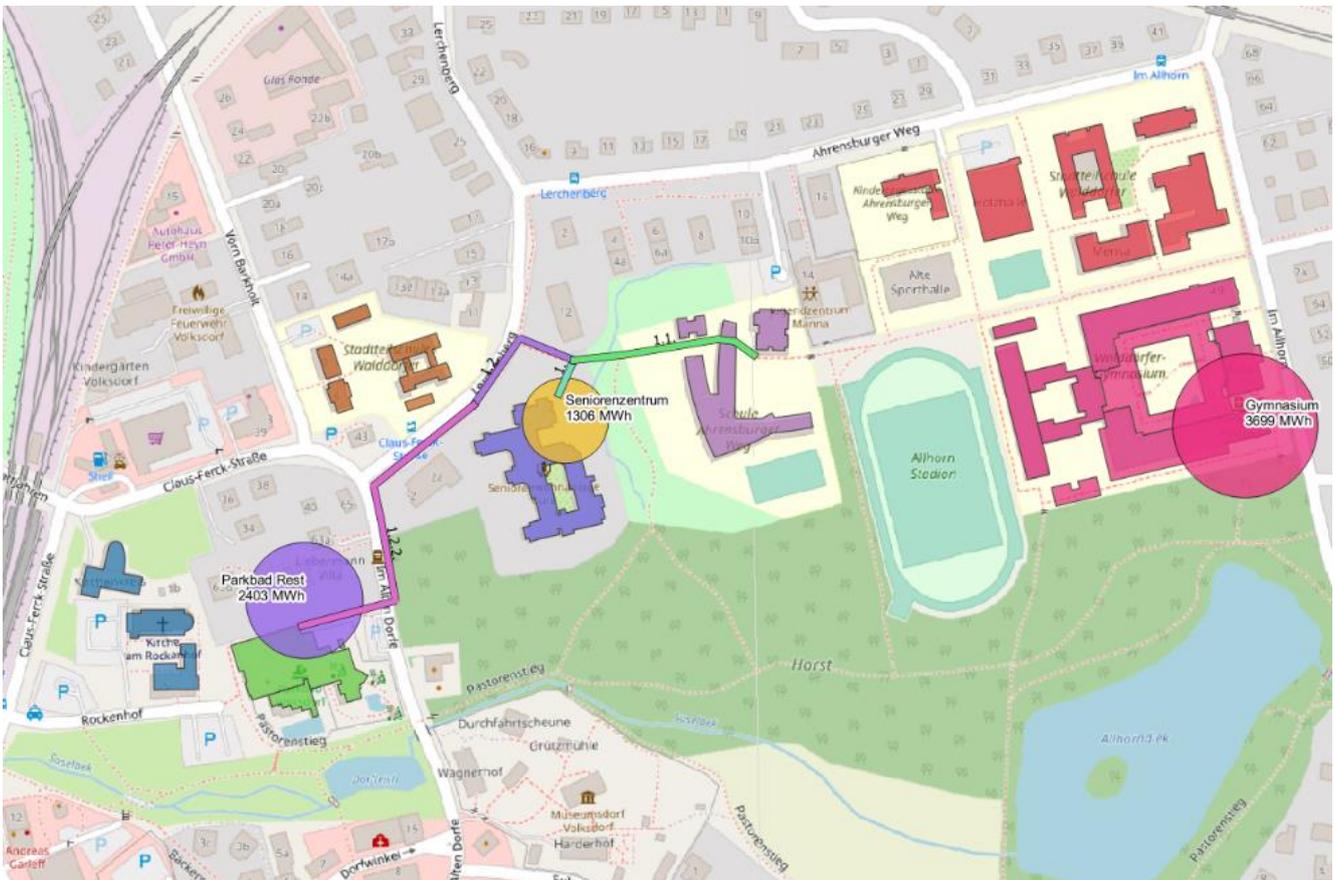


Abbildung 8 Übersicht Potenzialgebiet Parkbad, Cura Seniorenzentrum und Schulgebäude in Volksdorf, Quelle: Gertec basierend auf OpenStreetMap

Wandsbek: Bäderland Wandsbek – Ohly – Neubau Bezirksamt

Abbildung 9 zeigt das zweite Potenzialgebiet für die Einrichtung eines Wärmenetzes im Stadtteil Wandsbek in der Übersicht. Im Westen befindet sich das derzeitige *Bäderland Wandsbek*. Nordöstlich davon schließt sich die *Ohly GmbH* (Ohly) an und im Südosten wird vom Bezirksamt die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes geplant. *Ohly* produziert Hefeextrakte und weitere Hefeprodukte. Bei diesem exothermen Prozess fällt ganzjährig Abwärme auf einem niedrigen Temperaturniveau an, die zurzeit witterungsabhängig elektrisch oder mit Grundwasser gekühlt werden muss. Als Abnehmer kommen das *Bäderland Wandsbek* und der geplante Verwaltungsneubau des Bezirksamts in Betracht. Das Projektteam untersuchte zunächst, inwiefern die zur Verfügung stehenden Wärmemengen und -leistungen bei dem vorhandenen niedrigen Temperaturniveau zur Beheizung der Abnehmer geeignet ist. Die Analyse der Wärmebedarfe ergab eine benötigte Wärmearbeit und Wärmeleistung von insgesamt rund 2.700 MWh/a bzw. 1.700 kW (Tabelle 5).

Tabelle 5 Übersicht berechneter Wärmebedarf unterteilt in Wärmearbeit und Wärmeleistung, Quelle: Gertec

	Arbeit MW h/a	bvh h/a	Leistung kW
Bäderland-Bad Wandsbek	1.848	1.900	973
Bezirksamt	857	1.200	714
Summe	2.705	1.604	1.687

Es gibt verschiedenen verfahrenstechnische Möglichkeiten, um bereits im Prozess ein höheres Temperaturniveau zu erzeugen, ohne dass dies nachteilig für den Produktionsprozess von *Ohly* ist. *Ohly* steht der Abwärmenutzung sehr aufgeschlossen gegenüber, sodass die Erhöhung des Temperaturniveaus in der weiteren Untersuchung verfolgt werden sollte.

In den nachfolgenden Betrachtungen wurde davon ausgegangen, dass im Prozess ein Temperaturniveau von 40 bis 50 °C erreicht werden kann. In der Folge kann Ohly eine Wärmearbeit von 5.000 MWh/a bei einer

Wärmeleistung von ca. 600 kW liefern. Der Vergleich dieser Werte mit der in der Tabelle 5 dargestellten Wärmebedarfe zeigt, dass die zur Verfügung gestellten Abwärmemengen prinzipiell ausreichen würden. Allerdings sind diese Wärmemengen aufgrund des niedrigen Temperaturniveaus nur bedingt im Schwimmbad und im Verwaltungsneubau nutzbar. Dies müsste weiter untersucht werden. Unter der Annahme, dass die Wärme vom Bad und vom Neubau direkt versorgt werden, können gegenüber einer Wärmeerzeugung mit Erdgas rund 400 kg THG/a bzw. 50 % der THG-Emissionen wirtschaftlich eingespart werden.

Alternativ dazu wurde geprüft, inwiefern bei einer niedrigeren Abwärmetemperatur von durchschnittlich 23 °C wirtschaftlich eine Heiztemperatur von 40 °C mittels Wärmepumpe erreicht werden könnte. Werden das Bad und der Neubau unter diesen Annahmen mit der Abwärme von *Ohly* versorgt, dann können gegenüber einer Wärmeerzeugung mit Erdgas rund 260 kg THG/a bzw. 35 % der THG-Emissionen eingespart werden.

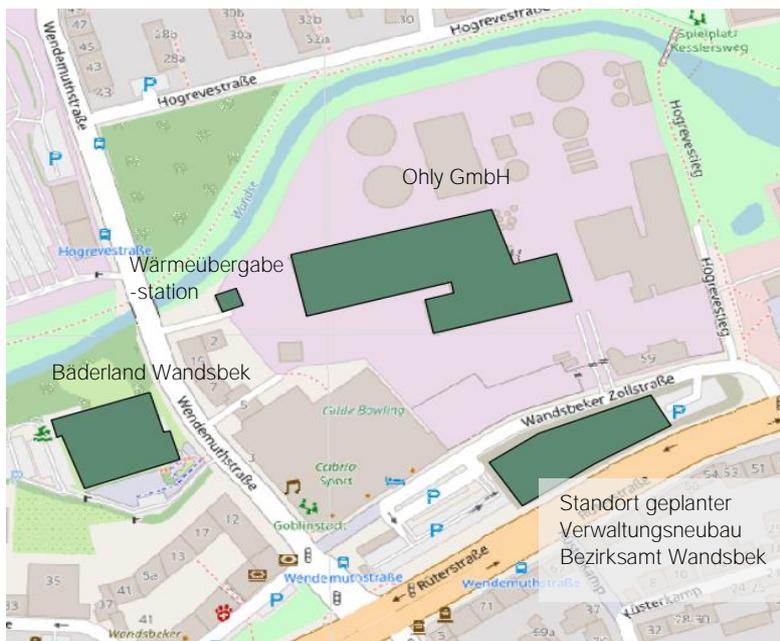


Abbildung 9 Übersicht Potenzialgebiet Abwärmennutzung Ohly GmbH, Bäderland und Neubau Verwaltungsgebäude des Bezirksamts, Quelle: Gertec basierend auf OpenStreetMap

Bei beiden Varianten sind die weiteren Energie-, Kosten- und THG-Reduktionen durch den reduzierten Kühlaufwand bislang noch nicht berücksichtigt. Beide Varianten deuten darauf hin, dass eine Wirtschaftlichkeit des Aufbaus einer Nahwärmeversorgung gegeben ist. Relevante Kosten, die bei einer detaillierten Untersuchung berücksichtigt werden müssen, sind die Auskopplung der Abwärme bei *Ohly* sowie die Wärmeübergabestation. Letztere kann laut *Ohly* möglicherweise auf dem Betriebsgelände erstellt werden (Abbildung 9). Weitere Kosten fallen für die Wärmeleitungen von der Wärmeübergabestation zum Bad und zum Verwaltungsneubau an. Da diese Kosten ohne eine tiefergehende Analyse der realen Gegebenheiten vor Ort nicht seriös ermittelt werden konnten, wurde auf eine Berechnung an dieser Stelle verzichtet. Vor dem Hintergrund der Erfahrungswerte des Projektteams kann von einer guten Wirtschaftlichkeit ausgegangen werden.

Die nächsten Schritte bestehen darin, dass das Klimaschutzmanagement in Abstimmung mit *Bäderland* und *Ohly* einen Antrag für ein energetisches Quartierskonzept und Sanierungsmanagement (KfW-432) stellt. Darin sollten auch die umliegenden Nutzungen integriert werden. Alle Berechnungsgrundlagen und weiterführende Varianten finden sich im Bericht von *Gertec* und *OCF Consulting*, der dem Klimaschutzmanagement separat zur Verfügung gestellt wird.

Der Ausbau der leitungsgebundenen Wärmeversorgung sollte vom Bezirksamt in Kooperation mit der *BUE* systematisch weiterverfolgt werden. Das Klimaschutzmanagement kann hierbei wichtige Aufgaben bei der Ansprache von Gebäudeeigentümer*innen, dem Zusammentragen von Daten und auch bei der Beantragung von Fördermitteln über das KfW Programm 432 (Energetische Stadtsanierung) beantragen. Oftmals bestehen dabei auch wichtige Anknüpfungspunkte zur energetischen Gebäudesanierung, die in diesem Zusammenhang gehoben werden können.

Info-Box 7 Kurzübersicht Maßnahme G3 Klimafreundliche, leitungsgebundene Wärmeversorgung in Bestandsquartieren ausbauen, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

G3 Klimafreundliche leitungsgebundene Wärmeversorgung in Bestandsquartieren ausbauen

- Ziel:** Durch den Ausbau der leitungsgebundenen Wärmeversorgung werden zeitlich variierende Wärme- und Kältebedarfe und -angebote verschiedener Nutzungen optimal miteinander kombiniert und Quartiere klimafreundlich versorgt. Über Wärmenetze können zudem gewerbliche Abwärme im Niedertemperaturbereich sowie Wärme aus erneuerbaren Energien eingebunden und fossile Energieträger mittelfristig reduziert werden.
- Beschreibung:** Das Klimaschutzmanagement stellt auf Basis der Analyse des Projektteams den Kontakt zwischen großen Gebäudeeigentümer*innen und gegebenenfalls produzierendem Gewerbe und Industrieunternehmen her. Wenn dort Interesse besteht, wird in Kooperation mit der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) die Förderung eines energetischen Sanierungsmanagements und eine Konzepterstellung bei der KfW (Energetische Stadtsanierung 432) beantragt und durchgeführt.

3.1.4 Weichenstellung Handlungsfeld Gebäudeenergie

Um weitreichende Veränderungen im Handlungsfeld Gebäudeenergie im Bezirk Wandsbek zu erreichen, müssen auch Weichen auf Landes- und Bundesebene gestellt werden. Diese sind im Folgenden beschrieben.

Der *Wandsbeker Klimaschutzstandard* formuliert Mindestanforderungen für Neubauprojekte im Bezirk Wandsbek, die über den gesetzlichen Standard hinausgehen. Das Integrierte Klimaschutzkonzept des Bezirks Altona formuliert mit dem *Altonaer Stadtklima Standard* eigene Mindestanforderungen. Das Bezirksamt Wandsbek sollte mit der *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) und den anderen Bezirken in den Dialog treten, um auf Landesebene einen einheitlichen Standard zu entwickeln. Auch wenn es nicht zu einem einheitlichen Standard kommt, setzt sich der Bezirk für die Umsetzung des Wandsbeker Klimaschutzstandards für alle bezirkseigenen Liegenschaften ein. Darunter sind auch die Gebäude, die sich im Eigentum von *Sprinkenhof* oder Dritten befinden.

Im Gebäudeenergiebereich – insbesondere bei der Wärmeversorgung – liegen die erzielten Energieeinsparungen derzeit noch deutlich hinter den benötigten Einsparungen von 40 bis 60 % deutschlandweit zurück. Die Landes- und Bundesebene muss noch die rechtlichen Rahmenbedingungen so ändern bzw. finanzielle und kommunikative Mittel auf eine Weise einsetzen, dass die energetische Gebäudesanierung verpflichtend und selbstverständlich wird. Insbesondere im privaten Bereich sind die möglichen Einsparungen bislang nur zu einem geringen Teil ausgeschöpft. Dies erschwert insbesondere den Einsatz erneuerbarer Energien und industrieller Abwärme, die häufig nur auf einem geringen Temperaturniveau zur Verfügung stehen. Zudem besteht eine Ressourcen- und Flächenknappheit für die Erzeugung aus erneuerbaren Energien. Die Flächen für Windenergie, Solarenergie und Biomasse stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung. Dies macht die Reduktion des Energiebedarfs von Gebäuden zwingend erforderlich. Eine Herangehensweise, um diesen Prozess zu beschleunigen bzw. umfassende Reduktionen zu erreichen, ist die vermehrte Durchführung energetischer Quartierskonzepte (KfW-432). Diese sollten in Anlehnung an die RISE-Gebiete mit mehr finanziellen Mitteln ausgestattet sein, um noch attraktiver für die Gebäudeeigentümer*innen zu sein.

Untersuchungen haben gezeigt, dass die Hamburger Eigentümer*innen bezüglich der energetischen Sanierung grob in *aktive* und *passive* Eigentümer*innen eingeteilt werden können. Zu den eher aktiven gehören Genossenschaften, städtische Unternehmen und teilweise auch Wohnungsunternehmen. Zu den eher passiven gehören Wohneigentümergeinschaften und private Immobilienbesitzer*innen von Mehrfamilienhäusern. Förderprogramme der energetischen Gebäudesanierung werden insbesondere von den Aktiven abgerufen. Die Förderprogramme stellen jedoch oftmals eher Mitnahmeeffekte dar, als dass sie die Auslöser einer Sanierung sind. Die passiven Gebäudeeigentümer*innen hingegen werden nur aktiv, wenn ein dringender Bedarf besteht und Maßnahmen unvermeidbar sind⁴¹. Sie setzen dabei häufig stärker auf den Ersatz vorhandener Technologien als auf technische Innovationen, sodass Effizienzpotenziale oftmals nicht gehoben werden. Auf Bezirks- und Landesebene sowie Deutschlandweit muss daher aktiv auf die passiven Gebäudeeigentümer*innen zugegangen werden. Dabei sind die Kompetenzen von Vertriebsmitarbeiter*innen erforderlich. Ferner sollten Wohnungs-

⁴¹ ARGE Kirchhoff/Jacobs (2014). *Wohnungsmarktuntersuchungen – Praxis der energetischen Wohnungsmodernisierung in Hamburg*. Im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, BSU.

eigentümergeinschaften explizit über ihre Wohnungsverwaltungen angesprochen werden. Der dadurch entstehende Mehraufwand für die Verwaltungen sollte über geeignete Förderkanäle finanziert werden. Die Privat-eigentümer*innen müssen ebenfalls gezielt angesprochen werden.

3.2 Mobilität

Die Mobilität prägt unser tägliches Leben stark. Allein in Hamburg wurden im Jahr 2017 etwa sechs Millionen Wege pro Tag zurückgelegt^{42 43}. In Deutschland ist die Verkehrsleistung in den letzten Jahren kontinuierlich um circa 0,5 % pro Jahr angestiegen. Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MID) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus dem Jahr 2018 gab es im Jahr 2017 lediglich geringe Veränderungen in unserer Verkehrsmittelwahl gegenüber dem Jahr 2008. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bleibt weiterhin Favorit. In Hamburg betrug der Fahrradanteil im Jahr 2017 15 % und ist damit gegenüber der Vorstudie aus dem Jahr 2008 leicht angewachsen. Auch der Anteil des ÖPNV stieg leicht auf 22 % an. Im Bezirk Wandsbek stellt sich der Modalsplit im Vergleich zur Gesamtstadt noch etwas anders dar (Abbildung 10). So war der Fahrradanteil im Jahr 2017 im Bezirk Wandsbek mit 12 % etwas geringer als in der Gesamtstadt und der MIV mit rund 30 % Fahrer*innen und 12 % Mitfahrer*innen etwas höher im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt⁴⁴. Hieran zeigt sich, dass in der Gesamtstadt und auf Bezirksebene noch viele Anstrengungen in diesem Handlungsfeld unternommen werden müssen, um eine Mobilitätswende hin zu einer klimafreundlichen Mobilität zu erreichen.

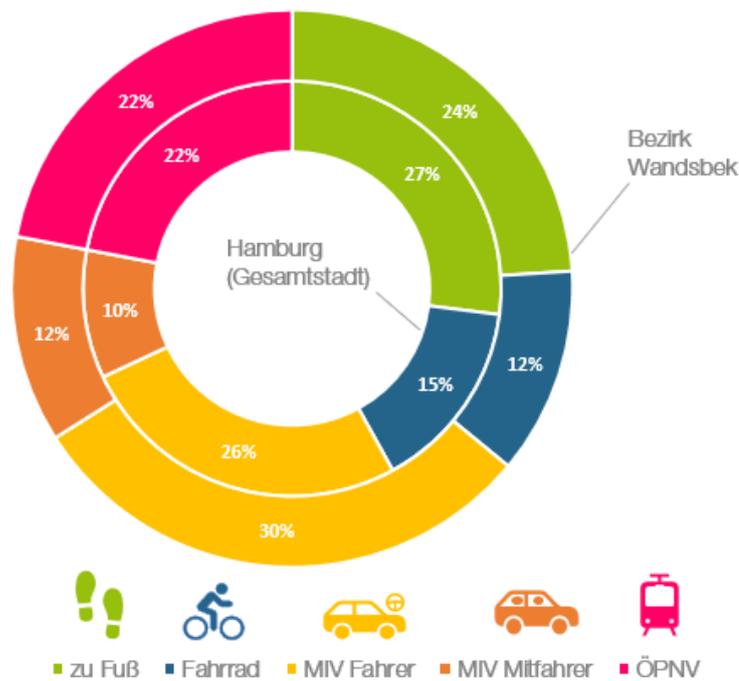


Abbildung 10 Vergleich Modalsplit Bezirk Wandsbek und Hamburg (Gesamtstadt) für das Jahr 2017, Quelle: OCF Consulting basierend auf Mobilität in Deutschland 2017⁴⁵

Das vorliegende Kapitel zeigt erste Schritte für die Mobilitätswende im Bezirk Wandsbek auf. Der Fokus liegt hierbei auf Maßnahmen, die sich in den Zuständigkeiten des Bezirksamts befinden. Darüber wird beschrieben,

⁴² infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): *Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI). Kurzreport Hamburg und Metropolregion (im Auftrag der FHH, HVV und Metropolregion Hamburg)*. Bonn.

⁴³ Als Weg wird die Strecke von einem Startpunkt zum Ziel bezeichnet. Weitere Informationen: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): *Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI). Kurzreport Hamburg und Metropolregion (im Auftrag der FHH, HVV und Metropolregion Hamburg)*. Bonn, S. 27.

⁴⁴ ebd.

⁴⁵ Quelle: OCF Consulting basierend auf: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Referat G 13 (2018). *Mobilität in Deutschland – Kurzreport Hamburg und Metropolregion*. Bonn.

wie das Klimaschutzmanagement verschiedene Wandsbeker Akteure bei der Entwicklung hin zu einer klimafreundlichen Mobilität unterstützen wird sowie, welche Weichen auf Landesebene gestellt werden sollten.

Das Projektteam entwickelte unter Beteiligung der Verwaltung, Politik und der Wandsbekerinnen und Wandsbeker diese Handlungsansätze und konkrete Maßnahmen. Sie berücksichtigen auch die in der Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes genannten Maßnahmen im Transformationspfad *Mobilitätswende*, die eine besondere Relevanz für den Bezirk haben (Anhang). Ferner bestehen Forderungen von Initiativen und verschiedenen Akteuren im Bezirk, die über die verschiedenen Beteiligungsformate in die Konzepterstellung eingeflossen sind. Sie sind durch ein [A] für Akteursbeteiligung gekennzeichnet.

3.2.1 Radverkehr fördern

Potenziale & Akteure

Radfahren muss ähnlich attraktiv sein wie das Autofahren, damit die Wandsbeker*innen darin eine wirkliche Alternative zum Pkw sehen und das Rad gerne nutzen. Potenziale, wie das Bezirksamt dazu beitragen kann, bestehen insbesondere beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk. Dazu zählen Radwege, und Radfahrstreifen, Velorouten, Fahrradstraßen, Tempo 30⁴⁶, Fahrradbügel bzw. überdachte und sichere Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten für E-Fahrräder sowie der Ausbau der StadtRad-Stationen.

Zentrale Akteure für den effektiven Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind die Bezirksverwaltung und die Politik, insbesondere die Lokalpolitik. Während es die Aufgabe der Verwaltung ist, innovative und mutige Lösungen für die Radverkehrsführung zu erarbeiten, ist die Unterstützung der Politik gefordert, diese Lösungen in die Stadtteile zu tragen und gegen partikulare Interessen zu verteidigen.

Auch im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen (2019-2024) wird ein mutiges Umsetzen einer zeitgemäßen Mobilität gefordert. Die Wandsbeker Politik bekennt sich damit klar zum Radverkehr und den notwendigen Veränderungen, die dies für den Straßenraum vor dem Hintergrund der lokalen Gegebenheiten bedeutet (u. a. Umnutzung von Parkplatzflächen, Fahrradstraßen, Mischverkehre)⁴⁷.

Zusammenhängendes Radwegenetz

Im Rahmen des Erhaltungsmanagements (EMS) und der erstmaligen endgültigen Herstellung von Straßen (EEH) plant und baut das Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) des Bezirksamts Straßen sowie öffentliche Freiräume im Bezirk. Eine wichtige Stellschraube für den Klimaschutz ist der kontinuierliche Ausbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes, wo das Radfahren sicher und durchgängig möglich ist. Diese Potenziale hatte das Bezirksamt bereits vor einigen Jahren erkannt und ließ ein bezirkliches Radverkehrskonzept erstellen, welches in einem intensiven Arbeitsprozess Anfang 2016 fertiggestellt wurde. Nach langer Diskussion um u. a. den Umbau der Walddorferstraße zur Fahrradstraße (in einem Abschnitt) scheiterte die Umsetzung des Konzepts jedoch. Mit dem fortgeschrittenen Ausbau der Velorouten sowie der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs ist das bezirkliche Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2016 veraltet. Für eine Aktualisierung müssten die Velorouten sowie ringförmige Querverbindungen (u. a.) berücksichtigt werden.

Auch ohne ein neues bezirkliches Radverkehrskonzept kann das Bezirksamt den Radverkehr beim EMS aktiv fördern. Ein wichtiger Grundsatz dabei ist: *Der öffentliche Straßenraum soll allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt zur Verfügung stehen.* Da bislang vielerorts im Bezirk Autos bevorzugt wurden, müssen der Rad- und Fußgängerverkehr zukünftig mehr Platz bekommen [A]. Bei zu schmalen Radwegen kann es daher notwendig sein, diese auf die Straße zu verlegen. Die Sicherheit für den Radverkehr ist im Vorwege zu prüfen und gegebenenfalls durch zusätzliche Maßnahmen wie zum Beispiel *protected bike lanes*⁴⁸ sicherzustellen. Der Koalitionsvertrag benennt die Wandsbeker Chaussee (ab Ecke Hammer Straße stadteinwärts) als einen möglichen Ort für eine solche *protected bike lane*. Bei der Akteursbeteiligung wurde zudem der Berner Heerweg [A] genannt.

An vielen weiteren Orten im Bezirk werden Bedarfe für Radfahrstreifen gesehen (u. a. Fabriciusstraße [A]). Sofern die Platzverhältnisse es zulassen, sollten Radfahrstreifen angelegt werden. Nur wenn kein ausreichender Platz

⁴⁶ Einrichtung von Tempo-30-Zonen und streckenbezogener Temporeduzierung (§ 45 Abs. 1, Art. 9 Nr. 6 StVO).

⁴⁷ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

⁴⁸ Ein durch Poller, Bordstein o. ä. abgetrennter Radweg auf der Straße.

vorhanden ist, sollten Schutzstreifen⁴⁹ eingesetzt werden. Sie machen auf Radfahrende aufmerksam und verdeutlichen deren Berechtigung, auf der Straße zu fahren. Aktive Radfahrer*innen fordern seit längerem die *grüne Welle* auch für Fahrräder [A]. Die Einrichtung von Radschnellwegen ist gleichermaßen eine Forderung von Interessensvertretungen von Radfahrenden wie dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) Hamburg und der ADFC Bezirksgruppe Wandsbek als auch eine Maßnahme im Hamburger Klimaplan (Anhang).

Wo dies möglich ist, sollte das Bezirksamt den Radverkehr durch weniger befahrene Straßen, Bereiche mit Tempo 30 oder entlang von Grünachsen bzw. durch Parks führen. Für den Klimaschutz ist es jedoch unabdingbar, dass bei wichtigen Fahrradachsen für direkte und schnelle Verbindungen auch Autospuren in Radspuren umgewandelt werden, sofern die Verkehrssituation dies erlaubt (Kapitel 3.2.4). Für den effektiven Radverkehrsausbau wird es zudem zum Teil erforderlich sein, Parkplätze am Fahrbahnrand zu entfernen, ohne dass dafür ein Ausgleich geschaffen wird. Mit dem Koalitionsvertrag (2019-2024) unterstützt die Wandsbeker Politik grundsätzlich diese Entwicklung. Insbesondere die Lokalpolitik wird gefordert sein, diesen Transformationsprozess aktiv vor Ort zu unterstützen und die Anlieger*innen von der Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu überzeugen bzw. die Kritik an diesem notwendigen Umbau auszuhalten. Das Bezirksamt verpflichtet sich, den Stand des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur in Zukunft transparenter zu machen und die Öffentlichkeit besser zu informieren [A].

Räume mit hohem Potenzial für eine gute und sichere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sind Schulen und ihre Hauptanfahrtswege. Aus Klimaschutzsicht ist es notwendig, Radverkehrskonzepte für Schulumfekte zu erstellen und diese bei den Planungen besonders zu berücksichtigen (Koalitionsvertrag 2019-2024, [A]). Dazu zählt auch die Einrichtung von Bereichen mit Tempo 30. Das Problem der sogenannten Elterntaxis muss zusammen mit den Schulen und Elternrat angegangen werden, um Schüler*innen und Eltern gleichermaßen an die klimafreundliche Mobilität heranzuführen. Auch für andere öffentliche Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr (u. a. Kundenzentren, Stadtteil- und Kulturzentren), soziale Einrichtungen und Kitas gelten diese Vorschläge.

Umsetzung des Veloroutenkonzepts

In der Stadt Hamburg entsteht ein umfangreiches Veloroutennetz mit einer Gesamtlänge von circa 280 km. Fünf dieser Routen verlaufen durch den Bezirk Wandsbek. Hierzu zählen: Route 5 von der Innenstadt nach Duvenstedt, Route 6 von der Innenstadt nach Volksdorf, Route 7 von der Innenstadt nach Rahlstedt und die Ringrouten 13 und 14, die als innere Ringroute (13) von Altona nach Hamm und als äußere Ringroute (14) von Othmarschen bis nach Billstedt führen. Die Umsetzung des Veloroutennetzes wurde im Jahr 2016 durch das *Bündnis für den Radverkehr*⁵⁰ gestärkt und wird auch in der Fortschreibung des Hamburger Klimaplan als Maßnahme unterstützt. Der Ausbau des Veloroutennetzes im Bezirk Wandsbek befindet sich in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsstadien. Für die Förderung des Radverkehrs sollte das Bezirksamt diesen Ausbau weiter vorantreiben und auch die jeweiligen Anschlüsse an die bezirklichen Radwege bei anstehenden EMS schaffen.

Fahrradabstellanlagen

Für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind zwingend sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Dazu zählen Abstellanlagen an Arbeitsplatzstandorten, im öffentlichen Raum in den Quartierszentren, an allen öffentlichen Einrichtungen wie u. a. Kundenzentren, Behörden, Bücherhallen und Kitas, an U- bzw. S-Bahnhaltestellen sowie an allen größeren Verknüpfungspunkten des ÖPNV (Bsp. Bhf. Tonndorf, Rahlstedt, Wandsbek Markt). Für das Bezirksamt Wandsbek bestehen Potenziale, beim EMS, der Umgestaltung öffentlicher Plätze sowie Neubauten selbst attraktive Fahrradabstellanlagen zu schaffen, bzw. die Gebäudeeigentümer*innen zum Bau zu verpflichten.

Für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen an Schnellbahnstationen hat der Senat im Jahr 2015 ein Bike and Ride (B+R) - Entwicklungskonzept⁵¹ beschlossen. Die im Jahr 2017 eröffnete B+R-Anlage am U-Bahnhof Berne zeigt bereits vorbildlich, wie Fahrradparken an U- und S-Bahnhaltestellen aussehen kann. Dort gibt es insgesamt

⁴⁹ Schutzstreifen sind durch eine dünne, unterbrochene Linie auf der Fahrbahn gekennzeichnet und dürfen von Autos nur ausnahmsweise befahren werden.

⁵⁰ Freie und Hansestadt Hamburg (2016). *Bündnis für den Radverkehr*. Vereinbarung vom 23. Juni 2016. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

⁵¹ P+R-Betriebsgesellschaft mbH (2015). *B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

über 700 Stellplätze für Fahrräder. Der Großteil ist frei verfügbar und ungefähr die Hälfte ist überdacht. Die B+R-Anlage bietet aber auch fast 100 gesicherte Mietstellplätze in abschließbaren Sammelanlagen⁵² an, sowie 30 Schließfächer für zum Beispiel Helme oder Taschen. Dort können auch Akkus von E-Fahrrädern geladen werden. Im direkten Umfeld befindet sich eine Park and Ride (P+R) - Anlage für Pendler*innen, die in Berne auf das Fahrrad oder die U-Bahn umsteigen können. Die P+R Betriebsgesellschaft mbH übernimmt für alle neuen B+R-Anlagen Planung, Bau und Betrieb. Die bestehenden Anlagen werden dann schrittweise an die P+R GmbH übergeben. Bis zum Jahr 2025 sollen laut Entwicklungskonzept insgesamt 28.000 Stellplätze entstehen. Dabei sollen pro Jahr mehr als 1.000 neue B+R-Plätze entstehen. Im Bezirk Wandsbek gibt es bereits an verschiedenen Haltestellen der U- und S-Bahn B+R-Abstellanlagen.

Für den Klimaschutz ist es sinnvoll, im Bezirk Wandsbek kleinere B+R-Anlagen für den öffentlichen Raum zu entwickeln. Wichtige Rahmenbedingungen, die diese Fahrradabstellanlagen erfüllen sollten, sind: Wetterschutz durch Überdachung und zum Teil seitliche Umbauung (Windschutz), gegebenenfalls abschließbare Mietstellplätze sowie kostenfreie Schließfächer mit der Möglichkeit Akkus von E-Fahrrädern zu laden. Es sollte ein modulares System erarbeitet werden, welches je nach Platzverfügbarkeit angepasst werden kann⁵³. Das Klimaschutzmanagement Wandsbek wird im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts prüfen, inwiefern über eine Kooperation bzw. einen Rahmenvertrag derartige Abstellanlagen realisiert werden können. Insbesondere Quartierszentren und die Wandsbeker Marktplätze bieten sich dafür an. Gut sichtbare und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen mit zusätzlichen Serviceleistungen an zentralen Orten im Bezirk senden zudem eine Signalwirkung an die Wandsbeker*innen. Für die Finanzierung wird das Bezirksamt prüfen, inwiefern Fördermittel über den Hamburger Klimaplan sowie die Nationale Klimaschutzinitiative (Verbesserung des Radverkehrs – Radabstellanlagen) in Anspruch genommen werden können.

Das Bezirksamt prüft zudem den kontinuierlichen Ausbau von Fahrradbügeln bzw. überdachten Abstellanlagen (Fahrradbügel-Programm, [A]) bei allen öffentlichen Einrichtungen im Bezirk (u. a. Kundenzentren, Behörden, Bücherhallen, Stadtteil- und Kulturzentren). Das Klimaschutzmanagement unterstützt auch weitere Wandsbeker Akteure wie Kindertagesstätten, Schulen, Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe, Jugendwerkstätten sowie Sportstätten beim Ausbau bzw. der Sanierung ihrer Fahrradabstellanlagen (Kapitel 3.2.5).

Auch die Initiative von privaten Akteuren für den Ausbau der Fahrradmobilität sollte unterstützt werden. Ein Beispiel dafür ist der *Think Tank*, der vom *City Wandsbek e. V.* durchgeführt worden ist. Darin erarbeiteten die Teilnehmenden eine langfristige Vision für die Neugestaltung des Wandsbek Markt sowie des angrenzenden Puvogel-Gartens zum *Puvogel Mobility Hub*⁵⁴. Bestandteil der Vision ist ein Fahrradparkhaus mit Serviceangeboten wie einer Reparaturwerkstatt. Die Idee des Mobility Hubs umfasst zudem ein Mikro-Depot (Kapitel 3.2.7).

Weitere Anknüpfungspunkte für die Radverkehrsförderung bieten sich beim Neubau (Kapitel 3.1.2, Klimaschutzstandard), im Stadtraum (Kapitel 3.3.1 Öffentliche Räume, Kapitel 3.3.2 RISE) sowie bei den Flanierquartieren (Kapitel 3.2.4).

Ausbau der StadtRad-Stationen unterstützen

Seit dem Jahr 2009 gibt es in Hamburg das StadtRad als ein öffentliches Leihsystem für Fahrräder. Betrieben wird das System seitdem von der *Deutsche Bahn Connect GmbH* im Auftrag der Stadt Hamburg. Das StadtRad ist in Hamburg sehr beliebt. Aufgrund seiner hohen Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit insbesondere für jüngere Menschen bietet es für den Klimaschutz große Potenziale. Es kann beispielsweise auch Querverbindungen in Gebieten schaffen, die bislang nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen sind. Besonders attraktiv wird das StadtRad-Angebot durch die kostenlose Nutzung der Räder in den ersten 30 Minuten. Die Kosten hierfür werden von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) übernommen.

Im Jahr 2019 waren in ganz Hamburg rund 2.600 Räder an über 200 Stationen verfügbar. Das Netz der StadtRad-Stationen ist über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Der Schwerpunkt liegt dabei allerdings auf der Innenstadt und den innenstadtnahen Stadtteilen. Die Anzahl der StadtRad-Stationen wird in den nächsten

⁵² Fahrradstellplätze in den Sammelschließanlagen können über die P+R Betriebsgesellschaft mbH gemietet werden. Kontakt: 040 3288 2553 oder info@pr.hamburg.

⁵³ Ein gutes Beispiel ist das Mobilitätsmanagement der KielRegion. Weitere Informationen unter: www.kielregion.de.

⁵⁴ City Wandsbek e.V. (2018). *Wandsbek Markt Zukunftsvision*. Online verfügbar unter: www.wandsbek.de.

Jahren weiter ausgebaut. Im gesamten Stadtgebiet werden in den nächsten Jahren circa 4.500 Räder an 350 Stationen zur Verfügung gestellt. Seit April 2019 stehen vereinzelt auch E-Lastenräder⁵⁵ zur Verfügung.

Wie stellt sich der Ausbau der StadtRad-Stationen im Bezirk Wandsbek dar?

Im Bezirk Wandsbek stehen den Wandsbeker*innen momentan lediglich 14 StadtRad-Stationen im Südwesten des Bezirks zur Verfügung (Abbildung 11). In den Jahren 2017/2018 wurde ein Prozess zur Optimierung des StadtRad-Netzes angestoßen. Sowohl die Bezirksämter als auch alle Hamburger*innen hatten die Möglichkeit, Vorschläge für neue Stationen zu machen. Die rund 4.000 eingegangenen Vorschläge wurden von der Betreibergesellschaft und der *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation* (BWVI) bewertet. Hierbei spielten neben der Häufigkeit der Nennung insbesondere die Bedeutung des Standortes, d. h. das Nachfragepotenzial und der Netzzusammenhang, die Flächenbereitstellung und Synergien mit Straßenbaumaßnahmen wichtige Rollen.

Entsprechend dieser Bewertung gibt es im Bezirk Wandsbek fünf Stadtteile mit höherem Nachfragepotenzial für neue StadtRad-Stationen sowie acht mit mittleren und fünf mit niedrigem Nachfragepotenzial. Zu den Stadtteilen mit niedrigem Nachfragepotenzial zählen bislang die Walddörfer und Wellingsbüttel. Den Stadtteilen Rahlstedt [A], Tonndorf, Bramfeld [A] und Poppenbüttel [A] wird ein höheres Nachfragepotenzial zugeschrieben. Hinsichtlich des Nachfragepotenzials für Lastenräder weisen Jenfeld, Wandsbek, Bramfeld und Steilshoop ein höheres Potenzial auf. Konkret werden im Verlauf des Jahres 2020 neue StadtRad-Stationen an den U-Bahn Haltestellen Oldenfelde / Busbrookhöhe, Wandsbek-Gartenstadt / Ostpreußenplatz und an der Fabriciusstraße / Buschrosenweg eingerichtet⁵⁶.

Zusätzlich zu den genannten wurden im Rahmen der Konzepterstellung StadtRad-Stationen in Ohlstedt und Berne gewünscht, mit einem schrittweisen Ausbau im gesamten Bezirk [A].

⁵⁵ E-Lastenräder sind elektronisch unterstützte Lastenräder.

⁵⁶ Freie und Hansestadt Hamburg (2018). *Betreibervertrag StadtRAD (2019 -2028)*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

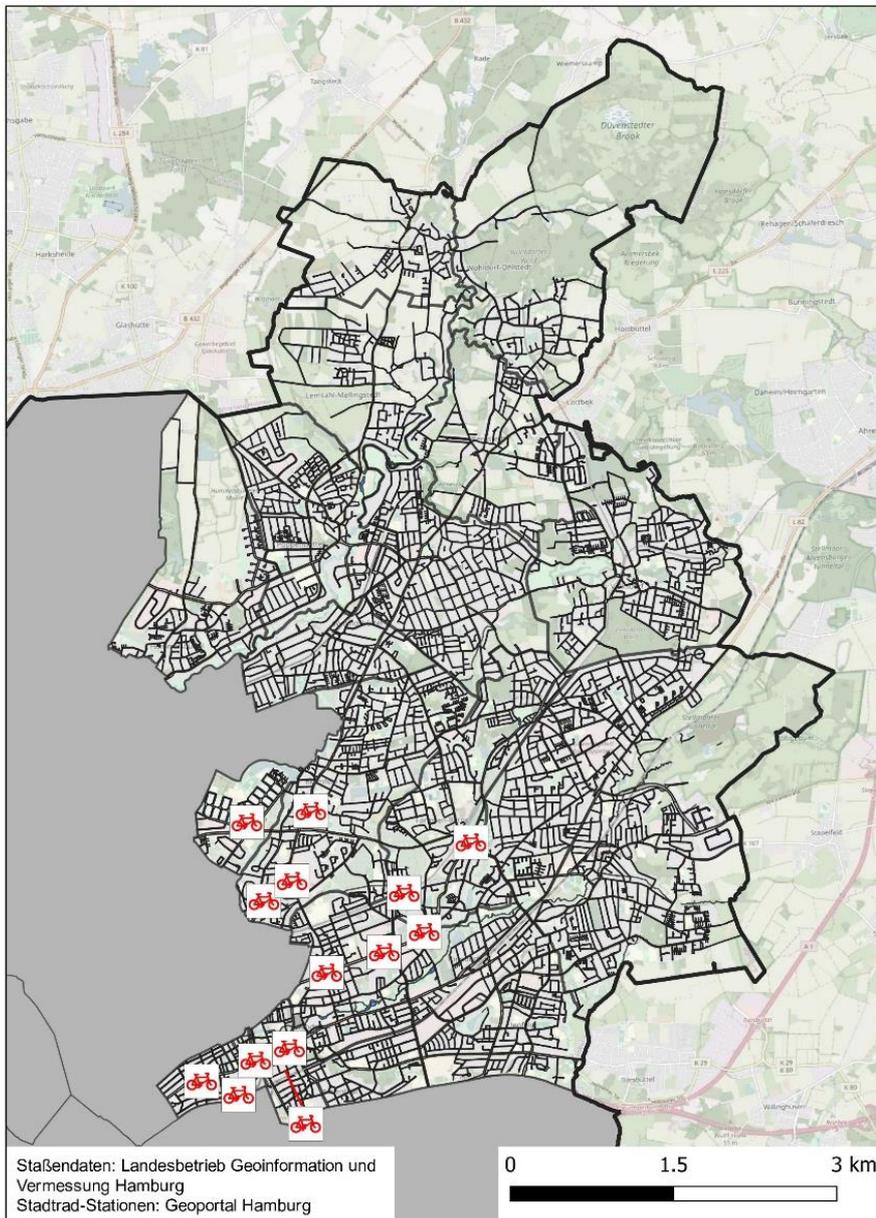


Abbildung 11 Bestehende StadtRad-Stationen im Bezirk Wandsbek (Stand Nov. 2019). Quelle: OCF Consulting basierend auf LGV⁵⁷

Wie kann das Bezirksamt Wandsbek den Ausbau von StadtRad-Stationen unterstützen?

Die Entscheidung über den Bau neuer Stationen erfolgt durch die BWVI. Der genaue Standort wird von Betreiberin und BWVI mit dem Bezirksamt abgestimmt. Konkret entscheidet das Bezirksamt Wandsbek über die jeweilige Fläche, an der eine neue Station gebaut werden kann. Das Bezirksamt erteilt auch die jeweilige Sondernutzungserlaubnis für den Mikrostandort und führt die bautechnische Abnahme durch. Die Errichtung der Station erfolgt durch die Betreiberin. Das Bezirksamt Wandsbek kann den Ausbau von StadtRad-Stationen durch eine zügige Bearbeitung unterstützen. Eine Herausforderung stellt dabei die Flächenkonkurrenz zwischen StadtRad und anderen Nutzungen dar. Zukünftig sollte dem Ausbau nachhaltiger Mobilitätsformen nach Möglichkeit Vorrang vor anderen Nutzungen, wie zum Beispiel Parkraum, gewährt werden. Dies wird auch durch den Koalitionsvertrag (2019-2024) unterstützt.

Weiterhin kann das Bezirksamt die Errichtung von weiteren StadtRad-Stationen auf Privatflächen durch direkte Ansprache von Unternehmen unterstützen. Hierbei bieten sich vor allem große Unternehmensstandorte an. Unternehmen gehen dabei eine Kooperation ein und beteiligen sich an den Investitionskosten. Im Stadtteil Bramfeld findet sich bereits ein Beispiel. Dort ist die *OTTO Group* eine Kooperation eingegangen und hat die

⁵⁷ LGV (2017). *StadtRAD-Stationen Hamburg*. Online verfügbar unter: www.geoportal-hamburg.de.

StadtRad-Station *Werner-Otto-Straße/OTTO Group* errichten lassen. Auch an der Bramfelder Chaussee (Hellbrookkamp / Novomind AG) gibt es eine Kooperation zwischen dem StadtRad und Unternehmen. Es gibt verschiedene Kooperationsmöglichkeiten, wie zum Beispiel die Bereitstellung der Fläche oder die Übernahme von Investitionskosten oder Betriebskosten.

Auch Gewerbegebiete, die sich in der Nähe von U- und S-Bahnen, Wohngebieten bzw. Orten mit hohem Publikumsverkehr und weiteren StadtRad-Stationen befinden, sind interessante Standorte für StadtRad-Stationen und werden vom Klimaschutzmanagement geprüft. Dazu zählen die Gewerbegebiete an der Neumann-Reichhardt-Straße und an der Wandsbeker Zollstraße. Neben Unternehmen und Gewerbegebieten können auch Sportvereine Kooperationen eingehen und StadtRad-Stationen bauen bzw. Flächen für den Bau der Stationen bereitstellen. Das Klimaschutzmanagement wird im Rahmen der Konzeptumsetzung diese Potenziale prüfen bzw. weiter entwickeln.

Weitere Potenziale für den Ausbau von StadtRad-Stationen bieten sich generell in RISE-Gebieten und in größeren Stadtentwicklungs- bzw. Neubaugebieten. Im Rahmen des Neubaus eines Büro- und Verwaltungsgebäudes auf der Wandsbeker Zollinsel sollte das Bezirksamt ebenfalls den Bau einer StadtRad-Station prüfen. Die nächste StadtRad-Station befindet sich am Wandsbek Markt.

Das Bezirksamt wird sich im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur als klimafreundliche Alternative zum MIV einsetzen. Die Aufgaben des Klimaschutzmanagements sind in der Maßnahme M1 (Info-Box 8, M1) konkretisiert.

Info-Box 8 Kurzübersicht Maßnahme M1 Radverkehr fördern, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

M1 Radverkehr fördern

- Ziel: Durch infrastrukturelle Veränderungen werden die Voraussetzungen für ein möglichst sicheres und müheloses Radfahren im Bezirk verbessert. Für mehr Wandsbekerinnen und Wandsbeker wird die Nutzung des Fahrrads erleichtert.
- Beschreibung: Stellschrauben für die Förderung des Radverkehrs sind der kontinuierliche Ausbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes, wo Radfahrende sicher und durchgängig fahren sowie queren können (u. a. Radwege, Radfahrstreifen, Velorouten, Fahrradstraßen sowie Wegeverbindungen), ein breiteres Angebot an Fahrradständern im öffentlichen Raum (sicher, überdacht, einfach zu bedienen, gegebenenfalls mit Lademöglichkeit für E-Pedelecs) und der Ausbau der StadtRad-Stationen. Das Klimaschutzmanagement stößt diesen Prozess intern an und begleitet die zuständigen Fachabteilungen. Es motiviert und unterstützt auch weitere Wandsbeker Akteure, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk voranzutreiben.

3.2.2 Carsharing fördern

Potenziale & Akteure

Das stationsbasierte Carsharing bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung von Pkw, die durch einen Anbieter an festen Stationen im Stadtgebiet zur Verfügung gestellt werden. Stationsbasiertes Carsharing hat das Potenzial, private Autofahrten zu ersetzen und so einen Beitrag zu weniger Verkehr und Treibhausgas(THG)-Emissionen im Mobilitätssektor zu leisten. Dies ist insbesondere bei Personen mit einer Fahrleistung von weniger als 10.000 km pro Jahr gegeben. Jedes stationsbasierte Carsharing-Fahrzeug ersetzt je nach örtlichen Voraussetzungen bis zu 5-8 private Pkw⁵⁸. In städtisch geprägten Stadtvierteln, mit guter ÖPNV Anbindung und Radinfrastruktur kann ein Carsharing-Fahrzeug sogar zwischen 8 und 20 private Pkw ersetzen⁵⁹. Free-floating Angebote hingegen werden zumeist für innerstädtischen Kurzfahrten genutzt und ersetzen damit eher alternative klimafreundlichere Transportmittel wie das Fahrrad oder den ÖPNV.

Stationsbasierte Carsharing-Angebote ermöglichen es den Wandsbeker*innen, ihren privaten Pkw ohne Mobilitätseinbußen abzuschaffen. Sie fungieren dabei als Ergänzung zu einer guten ÖPNV-Anbindung sowie guter fußläufiger Erreichbarkeit und einer sicheren und funktionalen Fahrradinfrastruktur. Wohnortnahe, feste

⁵⁸ Bundesverband Carsharing e.V. (2010). *CarSharing für gewerbliche Kunden*. Online verfügbar unter: www.carsharing.de.

⁵⁹ Bundesverband Carsharing e.V. (2016). *Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet*. Online verfügbar unter: www.carsharing.de.

Stellplätze sowie die hohe Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit führen dazu, dass stationsbasiertes Carsharing in urbanen Räumen als wirkliche Alternative zum privaten Autobesitz funktioniert. Auch der Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen für Wandsbek unterstützt die Einrichtung flächendeckender Carsharing-Stationen im ganzen Bezirk⁶⁰.

Das Bezirksamt kann zur Ausweitung des stationsbasierten Carsharings im Bezirk beitragen, in dem es Potenzialflächen für Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum identifiziert, Akteursnetzwerke nutzt, um interessierte Akteure anzusprechen und bei Bedarf mit Privateigentümer*innen in Kontakt tritt, um Parkplatzflächen für Carsharing-Stationen verfügbar zu machen.

Carsharing für Unternehmen

Unternehmen können Carsharing sowohl über ihren eigenen Fuhrpark als auch über einen externen Carsharing-Anbieter implementieren. Eine Möglichkeit ist die Nutzung des unternehmenseigenen Fuhrparks im Carsharing-Modell anstelle von individuellen Dienstwagen. Die Mitarbeiter*innen können über das Carsharing-System eines externen Carsharing-Anbieters einzelne Fahrzeuge reservieren und haben zum Beispiel exklusive Nutzungsrechte zu den Geschäftszeiten. Abends und am Wochenende werden die Fahrzeuge über das Carsharing-System den umliegenden Anwohner*innen zum Carsharing zur Verfügung gestellt.

Eine andere Option ist die Kooperation mit einem Carsharinganbieter. Dies bietet sich sowohl für kleinere Unternehmen an, die bisher gar keinen Fuhrpark besitzen als auch für größere Unternehmen, die dadurch ihren Fuhrpark verkleinern oder sogar gänzlich abschaffen können. Weiterhin erleichtert die Kooperation mit einem Carsharinganbieter die Organisation der Reservierung, die Verwaltung der Versicherung und Reparatur der Fahrzeuge und die Abrechnung der verschiedenen Fahrten. Das Unternehmen stellt dem Carsharinganbieter eine Privatfläche für die Carsharing-Station zur Verfügung und hat im Gegenzug beispielsweise exklusive Nutzungsrechte zu den Geschäftszeiten. Außerhalb der Unternehmensnutzung ist die Station für alle Wandsbeker*innen zugänglich. Für eine erfolgreiche Kooperation ist es entscheidend, sowohl die Mitarbeiter*innen des Unternehmens als auch die Anwohner*innen rechtzeitig zu informieren und für das Carsharing zu gewinnen.

Das Bezirksamt kann vor allem bei kleineren Unternehmen bei der Ermittlung von Potenzialflächen für Carsharing-Stationen unterstützen und bei Bedarf öffentliche Flächen zur Verfügung stellen. Deutschlandweit nutzen bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen stationsbasiertes Carsharing für ihre geschäftliche Fahrten, u. a. aus dem Pflegebereich, Finanz- und Versicherungsunternehmen oder Unternehmen aus den Bereichen IT, Medien, Werbung, Kommunikation, Kunst und Kultur.

Weiterhin bietet sich auch die Möglichkeit Carsharing-Stationen in Gewerbegebieten zu etablieren und für mehrere Unternehmen nutzbar zu machen. Dazu finden sich weitere Informationen in Kapitel 3.3.3.

Carsharing für größere religiöse Einrichtungen

Auch für religiöse Einrichtungen bietet sich Carsharing als alternatives Transportmittel für die Mitarbeiter*innen an. Die Einrichtungen können externen Carsharing-Anbietern Flächen zur Verfügung stellen und erhalten im Gegenzug zum Beispiel vergünstigte Konditionen beim Verleih. Auf der anderen Seite kann die Einrichtung Stellplätze auch an den Carsharing-Anbieter zu ortsüblichen Sätzen vermieten. Die Mitarbeiter*innen profitieren vom Zugang zur Carsharing-Station und der Carsharing-Anbieter von den zur Verfügung gestellten Stellplätzen, die in der Stadt oft nicht leicht zu finden sind. Die Carsharing-Station ist je nach Anzahl der Mitarbeiter*innen der religiösen Einrichtung für diese während der Geschäftszeiten exklusiv oder teilweise exklusiv nutzbar oder bei kleinen Einrichtungen für alle Anwohner*innen durchgängig öffentlich zugänglich.

Der Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein ließ im Jahr 2018 ein kommunales Konzept zur Elektromobilität erstellen⁶¹. Das E-Konzept zeigte u. a. auf, wie Elektroautos oder Elektrofahrräder von mehreren Einrichtungen gemeinsam genutzt werden und wie die Einrichtungen mit E-Carsharing-Anbietern kooperieren können.

⁶⁰ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

⁶¹ Ev. – Luth. Kirchenkreis Hamburg West/Südholstein (2018). *Elektromobilitätskonzept*. Online verfügbar unter: www.kirche-hamburg.de.

Das Bezirksamt kann religiöse Einrichtungen dabei unterstützen mit Carsharing-Anbietern in Kontakt zu treten, bzw. Potenzialfläche für eine Carsharing-Station auf dem Grundstück der Einrichtung zu ermitteln.

Nachbarschaftsauto bzw. Carsharing für Wohnprojekte

Eine andere Möglichkeit ist die Anschaffung eines oder mehrerer sogenannter Nachbarschaftsautos. Die Mitglieder zum Beispiel einer Baugemeinschaft teilen sich den/die Pkw und entwickeln ein eigenes System, um die Autos zu verwalten. Geklärt werden müssen die Versicherungsfrage und die Verwaltungsform. Auch hier sollte daher die mögliche Nutzung eines bereits bestehenden Systems eines Carsharing-Anbieters geprüft werden.

Carsharing für Bestandsquartiere

In Bestandsquartieren können Carsharing-Stationen vor allem zur Entlastung der Parksituation führen und den Suchverkehr reduzieren. Insbesondere Wohnungsgenossenschaften können über Carsharing-Angebote die Aufenthaltsqualität im Quartier steigern und ihren Mieter*innen einen Zusatznutzen bieten. In Farmsen hat die Mieter- und Wohnungsgenossenschaften *mgf Gartenstadt Farmsen eG* ihrem Carsharing-Anbieter eine Umsatzgarantie für die Startphase zugestanden, bis sich eine wirtschaftliche tragbare Situation entwickelt hat. Es wurden zwei Fahrzeuge angeschafft, deren Nutzungsparameter nach einem Jahr Wirtschaftlichkeit erreichten. Dafür hat die Genossenschaft ihre Mieter*innen über Informationstage, die Mieterzeitung und über ein Sommerfest auf die Carsharing-Station aufmerksam gemacht⁶².

Carsharing für Neubauprojekte

Um die Anzahl notwendiger Stellplätze für Neubauprojekte zu reduzieren, bietet es sich für das Bauunternehmen bzw. die Baugenossenschaft an, eine Carsharing-Station für die neuen Wohneinheiten einzurichten. Häufig verpflichten sich die Bauunternehmen bzw. -genossenschaften in den ersten Jahren einen Teil der Betriebskosten und Anschaffungskosten der Carsharing-Fahrzeuge für den kooperierenden Carsharing-Anbieter zu übernehmen. Die neuen Bewohner*innen erhalten zumeist Sonderkonditionen für die Carsharing-Nutzung, um sie langfristig an das Angebot zu binden⁶³.

Durch entsprechende Informationsangebote kann das Bezirksamt Bauunternehmen und Baugenossenschaften im Bezirk Wandsbek über diese profitable Option zum Einsparen von Stellplätzen informieren. Bauprojekte, die das Thema nachhaltige Mobilität berücksichtigen, sind damit auch schon einen Schritt näher daran, dem Wandsbeker Klimaschutzstandard zu entsprechen (Kapitel 3.1.2).

Info-Box 9 Kurzübersicht Maßnahme M2 Carsharing fördern, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

M2 Carsharing fördern

- Ziel:** Die Umsetzung von stationsbasiertem Carsharing in Wandsbeker Quartieren anstoßen und aktiv unterstützen, um stehenden Verkehr zu reduzieren und eine klimafreundliche Verkehrsmittelwahl der Wandsbeker*innen zu erleichtern, um somit den Pkw-Verkehr und verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren.
- Beschreibung:** Stationsbasierte Carsharing-Angebote ermöglichen es den Wandsbeker*innen, ihren privaten Pkw ohne Mobilitätseinbußen abzuschaffen. Für neue Carsharing-Stationen müssen Flächen gefunden werden. Geeignet sind Neubau- und Bestandsquartiere mit Nahversorgungsangeboten sowie qualitativ hochwertigen öffentlichen Mobilitätsangeboten des ÖPNV. Diese Carsharing-Angebote fungieren dabei als Ergänzung zu einer guten ÖPNV-Anbindung sowie guter fußläufiger Erreichbarkeit und einer sicheren und funktionalen Fahrradinfrastruktur. Wohnortnahe, feste Stellplätze sowie die hohe Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit führen dazu, dass stationsbasiertes Carsharing in urbanen Räumen als Alternative zum privaten Autobesitz funktioniert. Notwendig ist in der Regel auch eine gewerbliche Nutzung – reine Wohngebiete sind nicht geeignet. Es werden in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren (siehe Umsetzungspartner*innen) verschiedene Modelle entwickelt, u. a. als Nachbarschaftsauto (selbstgetragen), mit einem Träger, der sich um die Station kümmert oder gemeinsam mit einem Ankerkunden, der seine Fahrzeugflotte für die private Nutzung freigibt (z. B. Bezirksamt).

⁶² Bundesverband CarSharing (2018). *Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür*. Online verfügbar unter: www.carsharing.de.

⁶³ Bundesverband CarSharing (2018). *Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür*. Online verfügbar unter: www.carsharing.de.

3.2.3 Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten

Potenziale & Akteure

Das Bezirksamt Wandsbek besitzt einen Fuhrpark aus selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Pkw. Die Pkw werden für Dienstgänge innerhalb des Bezirks eingesetzt. Potenziale, diesen Fuhrpark klimafreundlich zu gestalten bestehen u. a. durch klimafreundliches Fahrverhalten, das zur Verfügung stellen von Fahrzeugen für Bürger*innen (Carsharing) und die Reduzierung der THG-Emissionen von Dienstgängen durch die Nutzung von Diensträdern für kurze Strecken sowie (als nachrangige Maßnahme) durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen. Durch das Carsharing wird für eine bessere Auslastung der Fahrzeuge gesorgt und der stehende Verkehr gemindert. Weiterhin sollte der Fuhrpark um z. B. Fahrräder, Pedelecs⁶⁴ und Lastenräder erweitert werden. Diese Umstellung spart nicht nur THG-Emissionen ein, sondern steigert auch die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks.

Diensträder

Für Dienstgänge im näheren Umkreis bietet sich die Umstellung vom Dienstwagen auf ein Dienstrad an. Um auf verschiedene Bedürfnisse einzugehen, wird der Fuhrpark des Bezirksamts sowohl um normale Fahrräder als auch um Pedelecs und Lastenräder ergänzt. Im Bezirksamt Eimsbüttel ist es bereits für alle Mitarbeiter*innen möglich für Dienstgänge zwischen sieben Fahrrädern, acht Pedelecs und zwei Lastenpedelecs zu wählen. Der Verleih wird über das E-Mail-Programm organisiert. Die Räder befinden sich im Eigentum des Bezirksamts Eimsbüttel und können bisher nicht für private Fahrten von den Mitarbeiter*innen genutzt werden. Für einen wirksamen Klimaschutz ist es jedoch wichtig, dass die Mitarbeiter*innen sowohl Dienstgänge als auch Privatfahrten mit dem Fahrrad erledigen können. Daher soll es im Bezirksamt Wandsbek für alle Mitarbeiter*innen möglich sein, ein eigenes Dienstfahrrad zu beantragen. Dafür kann die Möglichkeit des sogenannten *Dienstradleasings* in Betracht gezogen werden. Um die neuen Mobilitätsformen wirksam einzuführen, informiert das Bezirksamt seine Mitarbeiter*innen zum Thema nachhaltige Mobilität (Kapitel 3.5.3) und motiviert sie zur Nutzung der Diensträder. Außerdem sollte das Bezirksamt künftig verstärkt in die Verbesserung der Infrastruktur für Rad fahrende Mitarbeiter*innen investieren. Dazu zählen u. a. die Einrichtung ausreichender Fahrradabstellanlagen, Spinde, Dusch- und Umziehmöglichkeiten. Werden einige dieser Maßnahmen umgesetzt, kann sich das Bezirksamt auf das EU-weite Siegel *Zertifizierter Fahrradfreundlicher Arbeitgeber* bewerben, das in Deutschland exklusiv über den *ADFC* (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) vergeben wird. Je nach Anzahl umgesetzter Maßnahmen erhalten Bewerber*innen das Bronze-, Silber- oder Goldzertifikat⁶⁵. An das Bezirksamt Eimsbüttel wurde bereits das Silberzertifikat überreicht. Weiterhin ist das Bezirksamt Wandsbek seit dem Jahr 2018 aktiv bemüht, einen Vertrag mit StadtRad zu schließen, sodass Mitarbeiter*innen diese Räder bequem nutzen können. Bisher wurde trotz mehrfachem Nachfragen der Antrag von StadtRad nicht bearbeitet.

Umstellung des Fuhrparks auf Carsharing

Ein Fuhrpark mit unregelmäßigem Mobilitätsbedarf gestaltet sich im Carsharing-System wesentlich effizienter als einzelnen Personen zugeordnete Fahrzeuge oder Poolfahrzeuge. Bislang liegt die generelle Auslastung in betrieblichen Fuhrparks zwischen 2 und 15 %. Fahrzeuge in betrieblichen Fuhrparks, die über Carsharing öffentlich zugänglich sind, weisen jedoch Auslastungen von über 33 % auf⁶⁶. Zahlen vom Bezirksamt Wandsbek zur Auslastung des eigenen Fuhrparks lagen nicht vor.

Das größte Potenzial für den Klimaschutz sieht das Projektteam daher in der Umstellung des bezirkseigenen Fuhrparks auf Carsharing. Die Fahrzeuge wurden im Jahr 2019 auf Grundlage eines Fünfjahresvertrags geleast und mit einem softwaregestützten Verwaltungssystem versehen. Vermutlich lässt sich dieses System zu einem Carsharing-System ausbauen. Die technischen und vertraglichen Möglichkeiten müssen ausgelotet werden. Eine Umstellung ist spätestens bei Vertragsende durchzuführen. Sollte es vertraglich möglich sein, sollte ein Carsharing-System mit einigen der geleasten Fahrzeuge etabliert werden, um sie zu bestimmten Uhrzeiten für

⁶⁴ Pedelecs (Pedal Electric Cycle) sind E-motorgestützte Fahrräder. Der Motor unterstützt jedoch nur, wenn der Radfahrende in die Pedale tritt und schaltet sich automatisch beim Erreichen von 25 km/h ab. Dadurch sind Pedelecs nicht zulassungspflichtig.

⁶⁵ Weitere Informationen zur Zertifizierung *Fahrradfreundlicher Arbeitgeber* unter: www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de.

⁶⁶ Fuhrpark & Management Magazin (2018). *Corporate Carsharing – Teilen liegt im Trend*. Online verfügbar unter: www.fuhrpark.de.

die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und somit deren wöchentliche Auslastung (abends und am Wochenende) zu erhöhen. Dies kann auch mit der Software und dem Verwaltungssystem eines Carsharing-Anbieters durchgeführt werden, um den verwaltungs- und versicherungstechnischen Aufwand zu begrenzen. Fahrzeuge, die kontinuierlich eine hohe Auslastung auch am Abend und am Wochenende haben oder für den Bereitschaftsdienst jederzeit zur Verfügung stehen müssen, werden vom Carsharing ausgeschlossen.

Für Außenstellen des Bezirksamts bietet es sich an, eine Carsharing-Station mit Fahrzeugen eines Carsharing-Anbieters zu etablieren, die von Mitarbeiter*innen vor Ort und von Anwohner*innen genutzt werden können und bezirkseigene Dienstwagen somit langfristig überflüssig zu machen. Sollte es sich an einem Standort des Bezirksamts anbieten, die Carsharing-Station gemeinsam mit einem oder mehreren benachbarten Unternehmen zu nutzen, sollte dies als mögliche Option vom Bezirksamt geprüft werden.

Dies ist auch im Sinne der Freien und Hansestadt Hamburg, die mit dem Hamburger Klimaplan beschlossen hat, dass sich die gesamte Landesverwaltung bis 2030 THG-neutral organisiert⁶⁷. Auch die Bezirkspolitik will laut Koalitionsvertrag prüfen, ob der Fuhrpark des Bezirksamts durch eine Carsharing-Station ergänzt werden kann⁶⁸.

Sichtbarkeit der Bezirksamtsflotte

Um die Sichtbarkeit der Bezirksamtsflotte zu erhalten, sollte das Bezirksamt mit dem Carsharing-Anbieter aushandeln, die Fahrzeuge mit dem Klimaschutzlogo zu bedrucken. Fahrzeuge, die von Bezirksamtsmitarbeiter*innen genutzt werden, können zusätzlich durch ein Einsatzschild auf der Windschutzscheibe gekennzeichnet werden. Es existieren Halterungen, die eine unkomplizierte Montage ermöglichen. Das Einsatzschild weist die Fahrer*innen auf diese Weise als Bezirksamtsmitarbeiter*innen aus. Die Einsatzschilder sollten nach der Fahrt entfernt und so gelagert werden, dass nur Mitarbeiter*innen dazu Zugang erhalten.

E-Mobilität

Die Pkw im Fuhrpark sollten durch E-Fahrzeuge ersetzt werden, sobald die alten Dienstwagen ausgemustert werden. Der Hamburger Klimaplan verfolgt langfristig das Ziel alle Carsharing-Angebote künftig komplett auf E-Fahrzeuge umzustellen⁶⁹. Es bietet sich daher an, den Fuhrpark des Bezirksamts möglichst mit E-Fahrzeugen auszustatten. Dabei sollten die künftigen Technologieentwicklungen bei der Auswahl der Fahrzeugmodelle bedacht werden. Für den Betrieb von E-Fahrzeugen muss auch die Ladeinfrastruktur an den Bezirksgebäuden ausgebaut werden, sowohl für E-Autos als auch für Pedelecs. Das Bezirksamt bemüht sich um eine Zusammenarbeit mit der Stromnetz Hamburg GmbH, die bisher die öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen in Hamburg aufstellt und verwaltet. Auch die Koalition im Bezirk Wandsbek unterstützt für Carsharing-Stationen die Nutzung von E-Fahrzeugen und die Einrichtung von E-Ladesäulen sofern dies möglich ist⁷⁰.

Info-Box 10 Kurzübersicht Maßnahme M3 Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

M3 Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten

- Ziel:** Der bezirkliche Fuhrpark soll klimafreundlich gestaltet werden und vielfältige klimafreundliche Mobilitätsformen anbieten.
- Beschreibung:** Stationsgebundenes Carsharing für Wandsbeker*innen harmoniert gut mit den Anforderungen an einen kommunalen Fuhrpark. Es wird ein Vorgehen entwickelt, wie ein Teil der Fahrzeuge für ein Carsharing für die Wandsbekerinnen und Wandsbeker zur Verfügung gestellt werden. Bei Außenstellen wird direkt mit kommerziellen Anbietern von stationsgebundenem Carsharing zusammengearbeitet. Weitere Punkte sind die Erweiterung des Fuhrparks um Diensträder, (E-) Lastenräder, Pedelecs, E-Fahrzeuge und das Bereitstellen von E-Fahrrad-Ladesäulen.

⁶⁷ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes und Gesetz zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften*. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Drucksache 21/19200, 03.12.2019, Hamburg.

⁶⁸ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

⁶⁹ Freie und Hansestadt Hamburg (2019): Drucksache 21/19200, 03.12.2019, Hamburg.

⁷⁰ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

3.2.4 Flanierquartiere ermöglichen

Potenziale & Akteure

In vielen Quartiers- und Stadtteilzentren im Bezirk Wandsbek teilen sich Einzelhandel, Kund*innen und Anwohner*innen die Flächen. Stehende sowie ein- und ausparkende Autos verringern die Aufenthaltsqualität und schränken den Rad- und Fußgängerverkehr ein. Weiterhin ist durch die verkehrsbedingten Lärm- und Abgasemissionen die Lebensqualität der Anwohner*innen beeinträchtigt. Durch eine kreative Wiedergewinnung der Straße durch Fußgänger*innen, Radfahrende, Einzelhändler*innen und Anwohnende wird die Aufenthalts-, Einkaufs- und Wohnqualität gesteigert und lädt zum Flanieren im Quartier ein.

Um die Flanierquartiere zu ermöglichen, erarbeitet das Klimaschutzmanagement in Zusammenarbeit mit dem Fachamt Management des Öffentlichen Raumes (MR) und dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (SL) einen Antrag, der der Bezirksversammlung vorgelegt wird. Die Wirksamkeit und Akzeptanz der Maßnahme erhöht sich durch die Beteiligung der Bevölkerung an der Gestaltung des Flanierquartiers. Das Bezirksamt nutzt dazu verschiedene Medien und informiert die Bürger*innen zum aktuellen Stand des Projekts. Interessierte Akteure können sich über das Bezirksamt miteinander vernetzen.

Flanierquartiere

Genau genommen sind die sogenannten *Flanierquartiere* Bereiche von mehreren zusammenhängenden Straßenzügen, die vorrangig für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben sind. Dies erhöht die Attraktivität der Wegeführung, reduziert die Lärmemissionen und trägt zu einer Verbesserung der Luftqualität bei. Zusätzlich werden die Kund*innen und Mitarbeiter*innen des Einzelhandels dazu motiviert, alternative Verkehrsformen zu nutzen und tragen so zu einem klimafreundlicheren Stadtteil(zentrum) bei. Als Standorte eignen sich vor allem Straßenzüge mit gastronomischem Angebot, Naherholungszielen oder Einkaufsmöglichkeiten.

Im Sommer 2019 wurden in Hamburg das Ottenser Stadtteilzentrum und das Rathausquartier temporär von Autos befreit. Unter dem Leitsatz *Ottensen macht Platz* wurden für ein halbes Jahr fünf zentrale Straßen als Fußgängerzone umgenutzt und neue Mobilitätspraktiken erprobt. Im Rathausquartier wurden über drei Monate zwei Straßen nur noch für Fußgänger*innen und Fahrradfahrende freigegeben. Auch im Bezirk Wandsbek ist ein solches Pilotprojekt geplant. Im neuen Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen (2019-2024) haben die Koalitionsparteien beschlossen, unter der Beteiligung der örtlichen Akteure ein autofreies Quartierszentrum im Bezirk umzusetzen⁷¹.

Potenzialgebiete im Bezirk Wandsbek

Das Projektteam analysierte die Potenziale für Flanierquartiere im Bezirk Wandsbek. Dafür nahm es zunächst Kontakt zu den Organisator*innen der Hamburger Pilotprojekte auf, um sich zu Erfahrungen auszutauschen und die Ergebnisse auf den Bezirk Wandsbek zu übertragen. Erfolgreich ist ein Flanierquartier demnach, wenn zum einen bestimmte räumliche Voraussetzung erfüllt sind und es zum anderen eine Gruppe von engagierten Anwohner*innen gibt, die das Projekt mit Leben füllen. Das Projektteam legte Kriterien für die räumlichen Voraussetzungen fest, die Flanierquartiere erfüllen sollten:

- **Verkehrsberuhigung:** Straßen, die bereits heute über wenig Verkehr verfügen, bzw. deren erlaubte Geschwindigkeit reduziert ist (Tempo 30, verkehrsberuhigter Bereich), die bestimmten Nutzer*innen Vorrang gewähren (Fahrradstraßen) oder nur einspurig bzw. in eine Richtung geführt werden, haben ein großes Potenzial für die Umnutzung in eine Flaniermeile bzw. als Teil eines Flanierquartiers. Dahingegen ist die Verkehrsberuhigung von Straßen mit gesamtstädtischer Funktion, wie zum Beispiel den Hauptverkehrsstraßen, die meistens ein hohes Verkehrsvolumen aufweisen, mit Schwierigkeiten verbunden. Bei weniger befahrenen Straßen ist es aussichtsreicher, eine Zustimmung der zuständigen Behörden zu erhalten.
- **Aufenthaltsqualität:** Ein breites Nutzungsangebot durch u. a. Cafés, Restaurants oder Geschäfte lädt zum Bummeln und Verweilen ein. Auch in der Nähe gelegene Freizeit- und Erholungsangebote wie Parks oder Spielplätze ziehen Menschen an und tragen zur Naherholung bei. Die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen zu verbessern spielt eine wichtige Rolle.

⁷¹ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

- Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel: Gleichzeitig ist es wichtig, dass Flanierquartiere gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Derzeit ist auch die fußläufige Erreichbarkeit von Parkplätzen im Umfeld der potenziellen Flanierquartiere noch ein Auswahlkriterium.

Das Projektteam identifizierte geeignete Quartiere mittels einer Analyse mit einem Geoinformationssystem (GIS). Als Basis dienten verschiedene räumliche Datensätze zu den Wandsbeker Straßen, dem öffentlichen Nahverkehrsnetz, Parkplätzen sowie Gastronomie und Einzelhandel.

Die Analyse zeigt, dass sich Gastronomie und Geschäfte im Bezirk Wandsbek vor allem an Hauptverkehrsstraßen mit meist wichtigen Haltestellen im Busliniennetz konzentrieren. Verkehrsberuhigte Bereiche sind oftmals Wohngebiete, in denen sich nur wenige Cafés, Restaurants oder Geschäfte des Einzelhandels befinden. Dort wo eine große Einzelhandelsdichte vorliegt, befinden sich in der Regel bereits ausgewiesene Fußgängerzonen.

Mit der oben beschriebenen Vorgehensweise konnten im Bezirk Wandsbek zwei Räume mit hohem Potenzial zur Umnutzung als Flanierquartiere identifiziert werden:

- Volksdorf: Claus-Ferck-Straße / Im Alten Dorfe, angrenzend an die Fußgängerzone *Weißer Rose* (Hamer's Café bis zur Filiale der Hamburger Sparkasse) und
- Berne: der nördliche Teil der Hermann-Balk Straße; dort befinden sich mehrere Einzelhandelsstandorte.

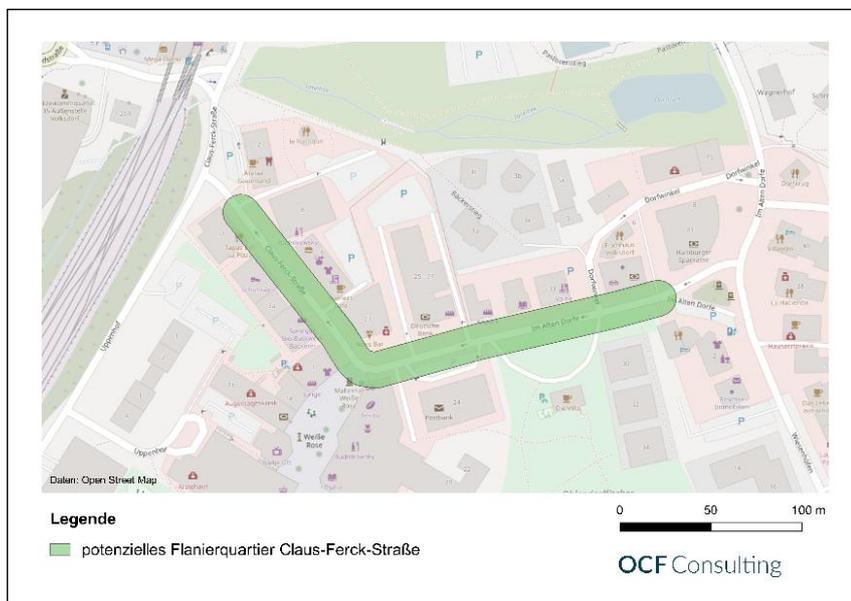


Abbildung 12 Potenzielles Flanierquartier in der Claus-Ferck-Straße in Volksdorf, Quelle: OCF Consulting basierend auf open street map

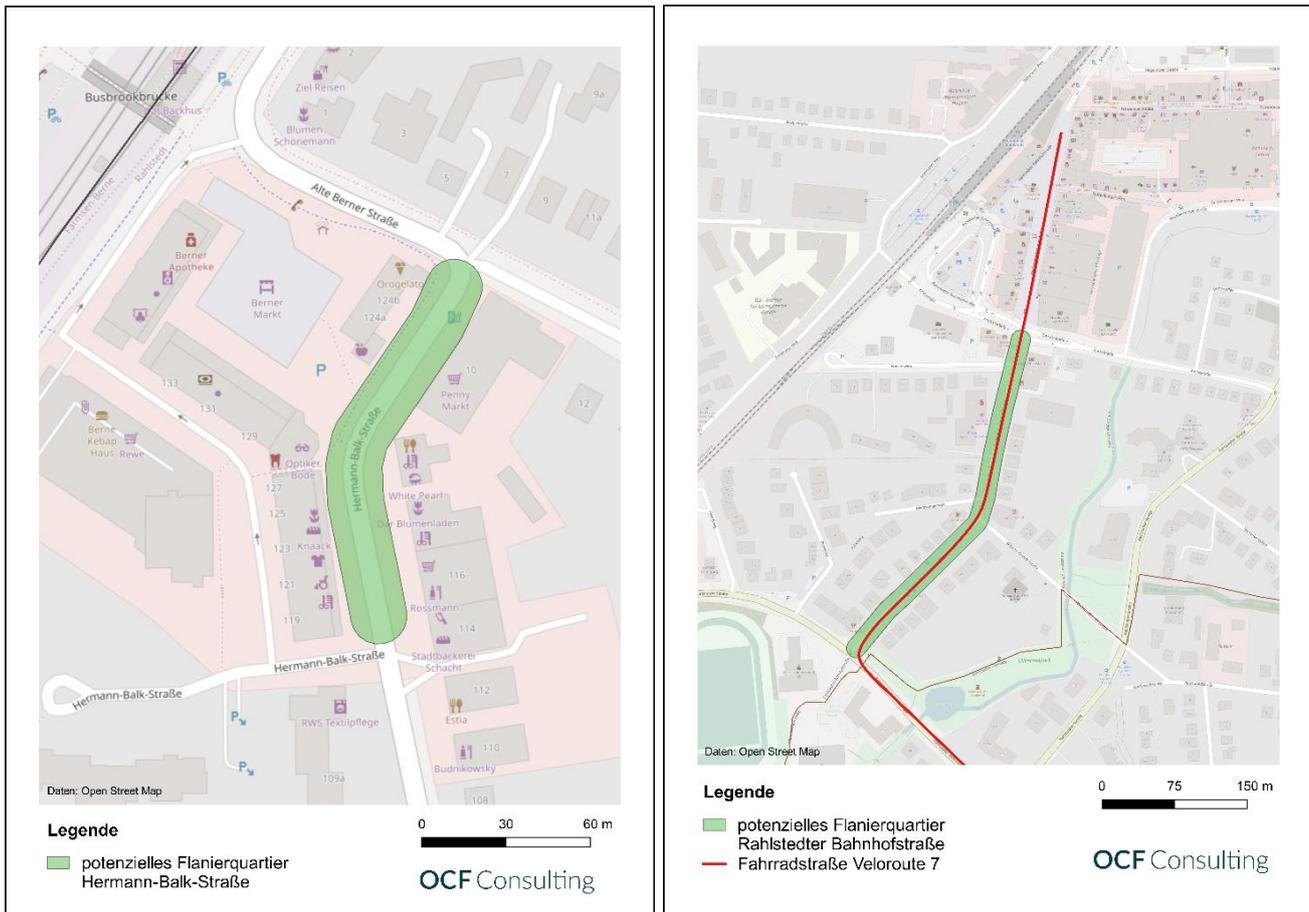


Abbildung 13 Potenzielles Flanierquartier in Berne und perspektivisches Flanierquartier in Rahlstedt, Quelle: OCF Consulting basierend auf open street map

In Gesprächen mit verschiedenen Akteuren, u. a. dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR), konnten drei weitere Potenziale für perspektivische Flanierquartiere ermittelt werden:

- Bramfeld: Aufgrund von Baustellen wird ein Großteil des Areals am Bramfelder Dorfplatz für längere Zeit gesperrt bleiben. Die Auswirkungen der Umleitungen auf den Verkehr können daher beobachtet werden und perspektivisch ein Flanierquartier in diesem Bereich geplant werden.
- Wandsbek: Die Schloßstraße ist ein weiteres perspektivisches Flanierquartier. Derzeit hat sie allerdings die Funktion einer Hauptverkehrsstraße inne. Perspektivisch sollte geprüft werden, ob sie für eine Attraktivierung des Wandsbeker Markts umgestaltet werden kann. Dabei besteht eine Abhängigkeit zur Weiterentwicklung des Busbahnhofs und der angrenzenden Flächen.
- Rahlstedt: Rahlstedter Bahnhofstraße, als Verbindungsstraße zwischen der Fußgängerzone mit vielen Geschäften und dem weiter südlich gelegenen Park. In der Verbindungsstraße liegen nur wenige Geschäfte, jedoch bietet sie vor allem für den Radverkehr Potenziale. Eine Möglichkeit wäre auch die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Bereits im Jahr 2007 stand das Volksdorfer Zentrum im Fokus. Damals wurde unter dem Titel *Entspanntes Einkaufen zwischen Natur und Kultur* bereits ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der jedoch nur in Teilen umgesetzt wurde. Auf diesem Rahmenplan kann zum Teil aufgebaut werden. Es zeigte sich, dass es in Volksdorf auch heute viele Engagierte gibt, die sich für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Stadtteilzentrums einsetzen. Dazu zählt zum einen das *Bündnis Volksdorf*. Auch von politischen Vertreter*innen werden Potenziale für eine Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteilzentrum gesehen. Bündnis 90/Die Grünen führten im November 2019 eine Diskussionsveranstaltung zum Thema autofreies Volksdorf durch. Das Potenzial für die Umnutzung der Claus-Ferck-Straße / Im Alten Dorfe zum Flanierquartier wurde vom Projektteam bei der Akteursveranstaltung, die für die Stadtteile der Walddorfer gemeinsam mit dem *Bürgerverein Walddorfer e.V.* organisiert wurde, mit den Teilnehmenden diskutiert. Wichtige Erkenntnisse aus der Akteursbeteiligung sind vor allem, dass bei der Gestaltung des Flanierquartiers auf die verschiedenen Bedürfnisse der betroffenen Personengruppen eingegangen werden muss, um die Bürger*innen für das Projekt zu gewinnen. Beispielsweise wurde gefordert, dass Krankentransporte zu Ärzten in den ausgewählten Straßenzügen weiterhin möglich sein

sollten [A]. Es sollte ausreichend Platz für Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zum Manövrieren da sein [A] und die Bürger*innen des Stadtteils sollten bei der Planung miteinbezogen werden [A]. Es wurde sich eine Regelung für den Lieferverkehr gewünscht, der gewährleistet, dass die Transporter auch weiterhin bis zu den Gewerbestandorten gelangen können [A].

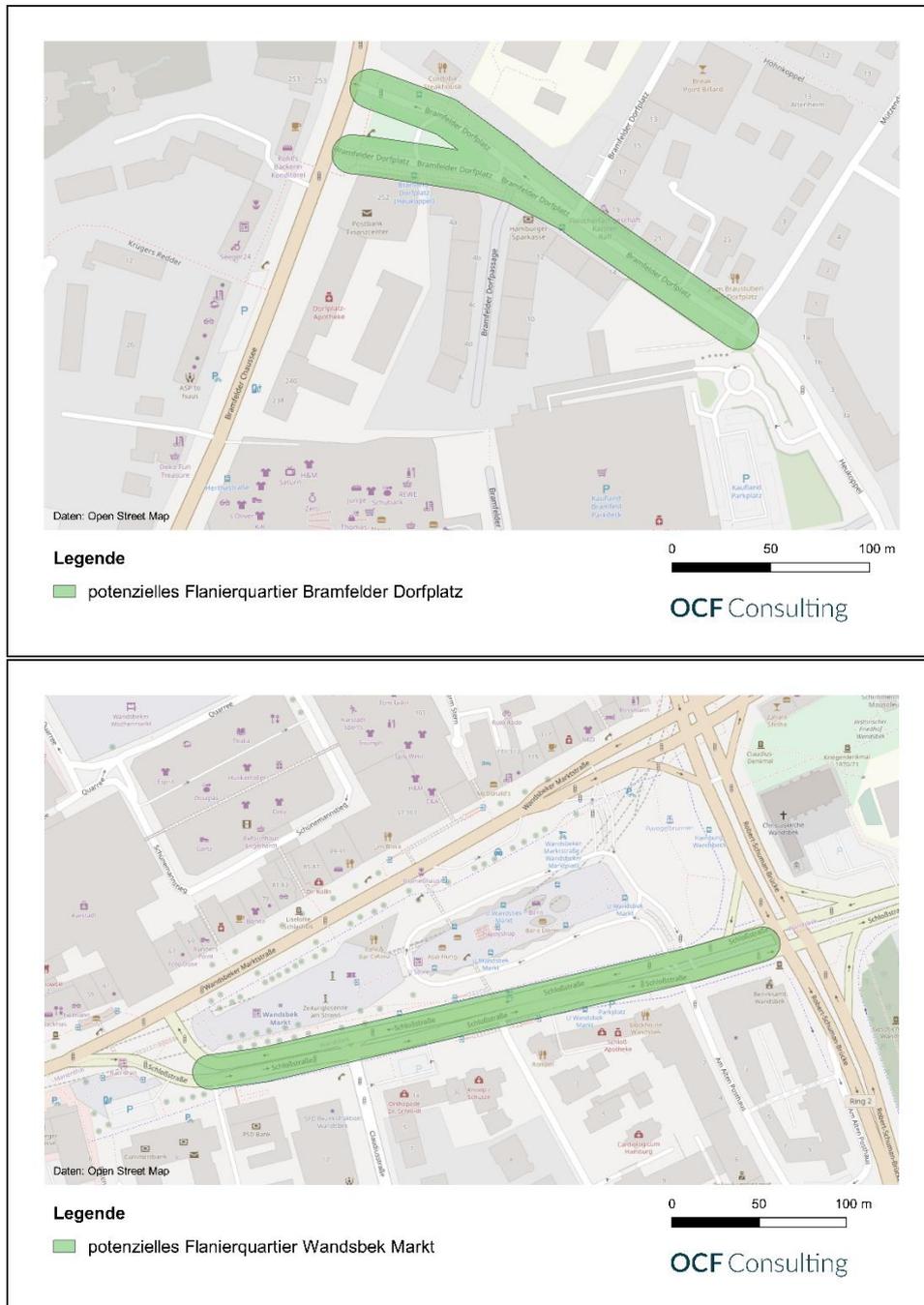


Abbildung 14 Potenzielle Flanierquartiere in Bramfeld (o.) und Wandsbek (u.), Quelle: OCF Consulting basierend auf open street map

Auf eine bestimmte Zeit (morgens, abends) beschränkte Anlieferungen stellen dafür eine Lösung dar. Außerdem wurde vorgeschlagen, die P+R Gebühren des Parkhauses in Volksdorf für den Beginn des Projekts zu reduzieren [A]. Die für das Flanierquartier ausgewählten Straßenzüge sind bisher durch den Suchverkehr stark frequentiert, da das Parken dort kostenlos und Halten direkt vor den Geschäften möglich ist [A].

Zeitdauer und Umsetzung der Flanierquartiere

Sowohl Zeitdauer als auch Gestaltung eines Flanierquartiers werden vom Bezirksamt gemeinsam mit den Anwohner*innen, Einzelhändler*innen und Interessierten vor Ort entwickelt und umgesetzt. Die bisherigen Hamburger Beispiele zeigen, wie wichtig es ist, die Betroffenen aktiv und umfassend zu informieren, in den Prozess einzubinden und ihre Sorgen ernst zu nehmen. Gleichzeitig bietet die temporäre Einrichtung die

Möglichkeit, Bevölkerung, Politik und auch die Verwaltung zu sensibilisieren, Ängste abzubauen und positive Effekte für den Verkehr und das Quartier sichtbar zu machen. Rechtlich gesehen handelt es dabei um einen *Verkehrsversuch* nach Straßenverkehrs-Ordnung § 45⁷². Dort heißt es:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“ (StVO § 45, Absatz 1, Nr. 6.)

Ein Flanierquartier kann beispielsweise als Verkehrsversuch für eine Pilotphase von mehreren Wochen oder auch als Pilotprojekt über mehrere Monate durchgeführt werden. Vor allem die Sommermonate bieten sich als Zeitraum für die Durchführung an. In dieser Zeit wird der öffentliche Raum besonders stark von Fußgänger*innen und Radfahrenden frequentiert. Ein Zeitraum über mehrere Monate ist empfehlenswert, um den Anwohner*innen und betroffenen Gewerbetreibenden Zeit zu geben, sich an das Pilotprojekt zu gewöhnen und die neuen Möglichkeiten auszutesten. Eine Möglichkeit die Pilotphase zu starten oder das Projekt zu bewerben, ist eine Aktion am sogenannten *Parking Day*. Dieser Aktionstag wird jedes Jahr am dritten Freitag im September weltweit begangen. Pkw Parkplätze im öffentlichen Raum werden modellhaft für einen Tag für eine andere Nutzung umgewidmet. Oftmals werden auf diese Weise aus Parkplätzen kleine Pocket Parks mit Sitzgelegenheiten, Bereiche für Urban Gardening, gastronomische Angebote oder Kunst im öffentlichen Raum. Der *Parking Day* macht erlebbar, wie eine Neuaufteilung des Straßenraums aussehen könnte⁷³.

Die Straßenverkehrsbehörde und die zuständigen Polizeikommissariate müssen den Verkehrsversuch genehmigen und sollten daher frühzeitig vom Bezirksamt mit in die Planung einbezogen werden. Daher sollte bei der Konkretisierung der Flanierquartiere darauf geachtet werden, Standorten mit Wichtigkeit für den ÖPNV bzw. mit Zugängen zu wichtigen Parkflächen zu vermeiden. Das Bezirksamt holt das erforderliche Einverständnis für die identifizierten Potenzialgebiete von Straßenverkehrsbehörden und Polizei ein und setzt sich für die Umsetzung der Verkehrsversuche ein. Dafür könnten künftig das Klimaschutzmanagement gemeinsam mit den Fachämtern Management des öffentlichen Raumes (MR) und Stadt- und Landschaftsplanung (SL) zuständig sein. Grundsätzlich muss vorab von der Bezirksversammlung eine Zustimmung über die Einrichtung von Flanierquartieren als Verkehrsversuche eingeholt werden.

Gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde, den zuständigen Polizeikommissariaten und den Betroffenen sollten Zufahrtsregelungen erarbeitet und festgelegt werden. Für *Ottensen macht Platz* war die Zufahrt erlaubt für: Personen mit privatem Stellplatz (Ausnahmeregelung war erforderlich), Krankentransporte, Marktbesucher*innen an Markttagen, Fahrradfahrende und Taxen. Ferner wurde festgelegt, dass das Be- und Entladen nicht händisch transportierbarer Ware zwischen 23.00 und 11.00 Uhr erfolgen muss, Parken generell nicht erlaubt ist, Schrittgeschwindigkeit und eine gegenseitige Rücksichtnahme gelten sollen⁷⁴. Auf diese Weise werden Straßen zeitweise zu Fußgängerzonen mit den geltenden Ausnahmen bei den Durchfahrtsbeschränkungen für Rettungsfahrzeugen und der Stadtreinigung. Die Verkehrsversuche sollten von Befragungen und Austauschrunden intensiv begleitet werden, um kurzfristig Anpassungen vornehmen zu können und flexibel auf Ideen und Bedarfe zu reagieren.

Ein Umbau der Straßen ist nicht erforderlich. Jedoch wird eine Beschilderung zur Kennzeichnung der temporären Verkehrssituation (Sperrung, Umleitung, geltende Beschränkungen) benötigt. Ferner sollte gemeinsam mit Betroffenen und Interessierten ein Konzept erarbeitet werden, wie das Flanierquartier für die Zeit des Verkehrsversuchs genutzt werden kann. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Flanierquartier gibt es viele Möglichkeiten – nationale und internationale Beispiele können Vorbild sein. Um beispielsweise Stellplätze zu nutzen, können sogenannte *Parklets* konstruiert werden, die u. a. Sitzgelegenheiten oftmals kombiniert mit mobilen Blumenbeeten Platz bieten. Zusätzliche Radbügel bieten sich ebenfalls an. Aber es sollten auch ungewöhnliche temporäre Nutzungen entwickelt werden, mit denen Anwohner*innen interagieren können, die zum Verweilen, Mitmachen und Staunen einladen. Daneben können themenbezogene Kunstprojekte stattfinden, Spielangebote für Kinder oder zusätzliche gastronomische Angebote organisiert werden.

⁷² Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013 zuletzt geändert durch Verordnung vom 06.06.2019 (BGBl. I S. 756) m.W.v. 15.06.2019.

⁷³ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Bundesverband) e. V. *Aktion Park(ing) Day*. Online verfügbar unter: www.adfc.de

⁷⁴ Ottensen macht Platz (o. J.). *Über das Projekt*. Online verfügbar unter: www.ottensenmachtplatz.de.

Der Verkehrsversuch und damit das Flanierquartier ist zunächst zeitlich beschränkt. Die Pilotprojekte sollten in jedem Fall aktiv dazu genutzt werden, zu prüfen, inwiefern sich die Gebiete für eine zeitlich unbeschränkte Umnutzung zu einer Fußgängerzone eignen. Wird das Projekt durch einen Beschluss der Bezirksversammlung kontinuierlich weitergeführt, können zusätzlich neue Grünanlagen, Sitzgelegenheiten und andere bauliche Maßnahmen erwogen werden, die die Aufenthaltsqualität im Flanierquartier weiter verbessern.

Info-Box 11 Kurzübersicht Maßnahme M4 Flanierquartiere ermöglichen, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

M4 Flanierquartiere ermöglichen

- Ziel:** Durch Verkehrsversuche werden für Fußgänger*innen und Radfahrende temporär attraktive Flanierquartiere geschaffen, die mit hoher Aufenthaltsqualität überzeugen. Ausgewählte Straßen sind im Bezirk als Pilotprojekt temporär vom Autoverkehr befreit. Bei positiver Resonanz wird der Zeitraum verlängert und weitere Straßen werden miteinbezogen.
- Beschreibung:** In stark frequentierten Quartiers- und Stadtteilzentren kommt es immer wieder zu Nutzungskonflikten. Diese entstehen insbesondere bei begrenztem Platzangebot auf Fußwegen und Straßen zwischen Fußgänger*innen, Radfahrenden, Pkw- und Lieferverkehr. Zudem mindern die verkehrsbedingten Lärm- und Abgasemissionen die Aufenthaltsqualität der Nutzer*innen und beeinflussen die Lebensqualität der Anwohner*innen negativ. Im Bezirk Wandsbek werden Räume identifiziert und im Rahmen eines Verkehrsversuchs nach dem Vorbild von Ottensen macht Platz und Fußgängerfreundliches Rathausquartier temporär in Flaniermeilen bzw. -quartiere umgewandelt. Grundlage dafür bildet der Verkehrsversuch nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO § 45, Absatz 1, Nr. 6).

3.2.5 Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern

Potenziale und Akteure

Öffentliche Einrichtungen⁷⁵ sowie Stadtteil- und Kulturzentren sind wichtige Anlaufstellen im Bezirk. Sie bieten den Wandsbekerinnen und Wandsbekern die Möglichkeit, an vielfältigen kulturellen und sozialen Veranstaltungen und Projekten teilzunehmen, sich weiterzubilden, Sport zu treiben oder sich für die Gemeinschaft zu engagieren. Zu den öffentlich geförderten Stadtteil- und Kulturzentren im Bezirk Wandsbek zählen die *AGDAZ*⁷⁶, die *Begegnungsstätte Bergstedt*, das *Kulturschloss Wandsbek*, der *Bramfelder Kulturladen*, das *Bürgerhaus in Meiendorf*, die *Freie Kulturinitiative Jenfeld*, das *Jenfeld-Haus*, die *IG Lentersweg* und das *Sasel-Haus* (Abbildung 15). Auch das Umweltzentrum *Gut Karlshöhe*, betrieben von der *Hamburger Klimaschutzstiftung*, befindet sich im Bezirk Wandsbek. Darüber hinaus gibt es viele weitere Einrichtungen im Bezirk, wie zum Beispiel Museen, Theater, Stadtteilinitiativen, Sport-, Heimat- und Bürgervereine sowie öffentliche Einrichtungen im Bezirk. Einen guten Überblick bietet die Kulturdatenbank des Wandsbeker Kulturforums, das sich insbesondere für die Belange der Stadtteil- und Kultureinrichtungen einsetzt⁷⁷.

Diese Einrichtungen sind im gesamten Bezirksgebiet verteilt und unterschiedlich gut an den ÖPNV angebunden. Viele Wandsbeker*innen nutzen den eigenen Pkw zur Anreise zu Veranstaltungen und zum Teil auch zu regelmäßigen Treffen. Hier bietet sich ein großes Potenzial, durch nachhaltige Mobilitätsangebote in Verbindung mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen sowie Mobilitätskampagnen für die klimafreundliche Anfahrt zu werben. Auch die klimafreundliche Mitarbeiter*innenmobilität steht hierbei im Fokus. Das Klimaschutzmanagement kann öffentliche Einrichtungen und Stadtteil- und Kultureinrichtungen bei der Bedarfsanalyse, dem Ausarbeiten bedarfsorientierter Konzepte, der Fördermittelsuche sowie Umsetzung wesentlich unterstützen. Neue klimafreundliche Mobilitätsangebote kommen nicht nur den Mitarbeiter*innen und Besucher*innen zu Gute, sondern können auch die klimafreundliche Mobilität im Quartier oder Stadtteil fördern, indem sie den Anwohner*innen zur Verfügung stehen.

⁷⁵ Zu den öffentlichen Einrichtungen zählen u. a. Museen, Bücherhallen, Theater, Kindergärten, Altenheime, Friedhöfe, Parks, Schulen, Schwimmbäder, Stadthallen, Festplätze, Verkehrsbetriebe.

⁷⁶ Arbeitsgemeinschaft Deutsch-Ausländische Zusammenarbeit, Steilshoop.

⁷⁷ Weitere Informationen unter: www.kulturinwandsbek.de.

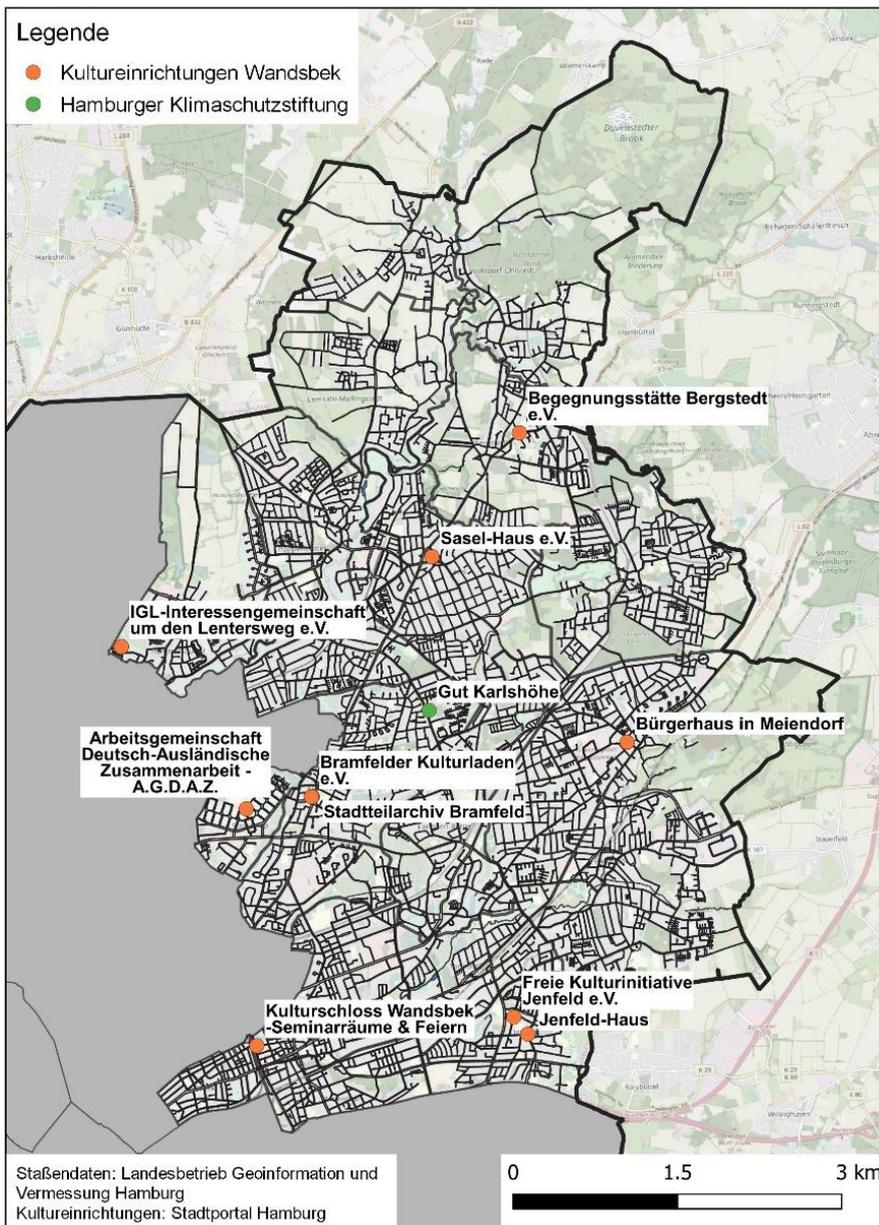


Abbildung 15 Stadtteil- und Kultureinrichtungen und Hamburger Klimaschutzstiftung Gut Karlshöhe, OCF Consulting⁷⁸

Fahrradabstellanlagen

Um die klimafreundliche Anreise mit dem Fahrrad, Lastenrad, E-Fahrrad oder E-Lastenrad zu öffentlichen Einrichtungen und den Stadtteil- und Kultureinrichtungen zu unterstützen, sind sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen eine wichtige Stellschraube. Zentrale Voraussetzungen dafür sind, dass die Fahrradabstellanlagen überdacht, bzw. wind- und wettergeschützt und möglichst ebenerdig gebaut sind. Eine weitere Komfortsteigerung kann erreicht werden, wenn es den Nutzer*innen ermöglicht wird Zubehör, wie u. a. Helme, einzuschließen und den Akku ihres E-Fahrrads zu laden. Fest installierte Standluftpumpen und Reparaturkits können Radfahrende ferner zugleich unterstützen und motivieren. Der bedarfsgerechte Bau solcher Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen, Behörden sowie den Kultur- und Stadtteilzentren kann die klimafreundliche Anreise von Mitarbeiter*innen und Besucher*innen mit dem Fahrrad fördern.

Lastenräderverleih

Mit Lastenrädern können Kinder transportiert, Großeinkäufe erledigt oder sonstige Materialien befördert und damit Pkw-Fahrten ersetzt werden. Für viele Familien stellen sie damit mittlerweile eine echte Alternative zum

⁷⁸ Basierend auf Hamburg.de (2009). *Einrichtungen der Stadtteilkultur*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de. Hintergrundkarte: LGV Hamburg.

eigenen Auto dar. Wer nur ab und zu darauf angewiesen ist, größere Besorgungen zu erledigen, für den lohnt sich der Kauf eines Lastenrads jedoch meistens nicht. Gemäß dem *Prinzip Nutzen statt Besitzen (Sharing Economy)* können Lastenräder, die über ein Verleihsystem gemietet werden, für sehr viele Menschen zur Verfügung stehen (Kapitel 3.2.2). Sowohl bei den öffentlichen Einrichtungen als auch bei den Stadtteil- und Kulturzentren im Bezirk Wandsbek bestehen Potenziale, vor Ort Lastenräderverleihe aufzubauen [A]. Dies wurde auch explizit als Wunsch bei der Akteursbeteiligung geäußert. Ferner wurde angeregt, beim Ausbau von Radwegen auf eine ausreichende Breite zu achten, um auch für Lastenräder eine sichere und komfortable Nutzung zu gewährleisten [A].

Beispiele dafür gibt es mittlerweile in vielen Städten. Im Jahr 2018 rief beispielsweise das *Bezirksamt Lichtenberg* gemeinsam mit dem *ADFC* in den Berliner Stadtteilen Spandau und Lichtenberg einen Lastenradverleih ins Leben. Jeweils zehn Lastenräder wurden an Bibliotheken, Nachbarschaftszentren und Familienzentren aufgestellt. Die Lastenräder können dort für ein bis drei Tage gemietet werden. Die Verwaltung und Anmietung der Lastenräder erfolgen über ein Online-Portal⁷⁹. Die Kommune Norderstedt nimmt seit dem Jahr 2016 am Modellprojekt *TINK – Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen* teil und stellt 24 Lastenräder und 15 elektrische Transporträder gegen eine Gebühr zur Verfügung.

Das Klimaschutzmanagement wird gemeinsam mit öffentlichen Einrichtungen sowie den Stadtteil- und Kulturzentren den Bedarf für den Aufbau von Lastenräderverleihen in den Quartieren bzw. Stadtteilen prüfen. Eine Finanzierung ist gegebenenfalls über bezirkliche Sondermittel oder beispielsweise das Hamburger Förderprogramm für #moinzukunft-Lastenräder⁸⁰ möglich.

Mobilitätsstationen

Um sowohl den Mitarbeiter*innen als auch Besucher*innen und Anwohnerinnen der Zentren und öffentlichen Einrichtungen die Möglichkeit zur Nutzung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln zu bieten, können sogenannte Mobilitätsstationen eingerichtet werden. Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote im Straßenraum. Dazu können der Verleih von Fahrrädern (StadtRad-Station), Lastenrädern (Quartierslastenräder) und auch eine Carsharing-Station (Kapitel 3.2.2) zählen. Eine weitere Möglichkeit die Mobilitätsstationen zu erweitern, ist die Installation von E-Ladestationen für E-Fahrräder und E-Autos.

Es ist wichtig, dass die Mobilitätsstationen gut sichtbar an Straßenknoten und ÖPNV-Haltestellen platziert werden. Öffentliche Einrichtungen, Stadtteil- und Kultureinrichtungen, die regelmäßigen bzw. einen hohen Publikumsverkehr haben, eignen sich gut für die Einrichtung von Mobilitätsstationen. Wohngebiete, die sich im Umfeld befinden, erhöhen die Auslastung weiter. Zur Finanzierung kann die Beantragung von Fördermitteln über zum Beispiel die Nationale Klimaschutzinitiative für Nachhaltige Mobilität (Mobilitätsstationen) geprüft werden.

Mobilitätskampagnen

Damit die neuen klimafreundlichen Mobilitätsangebote umfassend genutzt werden, ist es notwendig die Mitarbeiter*innen, Besucher*innen und Anwohner*innen über die Angebote zu informieren und zu sensibilisieren, um ein Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität zu schaffen. Dies sollte motivierend und ohne den erhobenen Zeigefinger erfolgen. Das Klimaschutzmanagement wird die öffentlichen Einrichtungen und Stadtteil- und Kulturzentren bei der Erarbeitung von sogenannten Mobilitätskampagnen unterstützen. Synergien zur bezirksinternen Mobilitätskampagne (Kapitel 3.5.3 und Teil 2: *K2 Bezirksamtsintern informieren und motivieren*) und stadtweiten Mobilitätskampagnen (zum Beispiel *Fahr ein schöneres Hamburg*) werden dafür intensiv genutzt.

Erweiterung zur Einbindung von Sportvereinen

Auch Sportvereine bergen ein großes Potenzial für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen. Sie können ihre Mitglieder zur Anreise mit dem Rad motivieren. Das Klimaschutzmanagement sollte daher auch auf Wandsbeker Sportvereine zugehen und sie bei ihrem Mobilitätsmanagement unterstützen. Ein Beispiel dafür ist das Pilotprojekt *TEAM GREEN*, das im Jahr 2019 gemeinsam von den Hamburger Großsportvereinen *ETV – Eimsbütteler Sportverein*, der *TSG Bergedorf– Turn- und Sportgemeinschaft von 1860 e.V. Bergedorf* und *OCF Consulting* ins Leben gerufen wurde. Gefördert wird das Projekt unter dem Titel *Sportlich Aktiv und Nachhaltig*

⁷⁹ Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (o.J.). *Kostenfreier Lastenfahrradverleih in öffentlichen Einrichtungen*. Online verfügbar unter: www.berlin.de.

⁸⁰ Das Förderprogramm wird im Jahr 2020 fortgesetzt.

Mobil vom Rat für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung. Der Hamburger Sportbund engagiert sich ebenfalls im TEAM GREEN. Es ist geplant, das Projekt auf weitere Hamburger Sportvereine auszuweiten. Das Klimaschutzmanagement sollte die Synergien mit *TEAM GREEN* für die Wandsbeker Sportvereine nutzen.

Auch die E-Mobilität ist ein Thema für Sportvereine. Der *tus Berne* erstellte im Jahr 2019 ein Konzept für E-Ladesäulen, um die nachhaltige Mobilität bei sich im Verein zu fördern⁸¹. Der Verfasser des Konzepts, Herr Schulz (2. Vorsitzender) ermittelte, dass der durchschnittliche Besuch von 90-180 Minuten im Sportverein ein idealer Zeitraum für das Aufladen von E-Fahrzeugen sei. Im Konzept analysierte er die verschiedenen Standorte des Sportvereins, geeignete Ladekonzepte, d. h. Steckertypen und Anzahl paralleler Lademöglichkeiten sowie Abrechnungssysteme. Weiterhin prüfte Herr Schulz die Möglichkeiten, die E-Ladesäulen auch der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen⁸².

Info-Box 12 Kurzübersicht Maßnahme M5 Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

M5 Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern

- Ziel: Stadtteil- und Kulturzentren sowie öffentliche Einrichtungen dabei unterstützen, zu Vorbildern und Wegebereiter*innen in Mobilitätsfragen zu werden.
- Beschreibung: Öffentliche Einrichtungen sowie Stadtteil- und Kulturzentren sind im gesamten Bezirksgebiet verteilt. Sie haben aufgrund ihrer Funktion eine große Reichweite in ihrem Quartier bzw. Stadtteil. Das Klimaschutzmanagement unterstützt sie dabei, die Bedarfe für klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen an ihren Standorten zu ermitteln, Fördermittel zu beantragen und Maßnahmen umzusetzen. Zu sinnvollen Maßnahmen für die klimafreundliche Mobilität von Besucher*innen, Mitarbeiter*innen und Anwohner*innen zählen die Errichtung komfortabler Fahrradabstellanlagen, der Aufbau eines (E-)Lastenradverleih, die Einrichtung von Mobilitätsstationen (StadtRad, Carsharing) und E-Ladesäulen. Das Klimaschutzmanagement wird die öffentlichen Einrichtungen und Stadtteil- und Kulturzentren bei der Erarbeitung von begleitenden Mobilitätskampagnen unterstützen und Synergien zur bezirksinternen und stadtweiten Mobilitätskampagnen intensiv nutzen.

3.2.6 Parkraummanagement intensivieren

Potenziale & Akteure

Öffentlicher Raum ist ein wertvolles Gut, das allen Bürgerinnen und Bürgern als Steuerzahler*innen gleichermaßen zusteht. Trotzdem wird ein Großteil des öffentlichen Raumes in Form von Straßen und Parkflächen vor allem dem motorisierten Individualverkehr zugestanden. In Städten steht ein Auto ca. 23 Stunden am Tag auf einem Parkplatz und wird lediglich eine Stunde am Tag bewegt. Der *VCD* (Verkehrsclub Deutschland e.V.) spricht in dieser Hinsicht tatsächlich von einem *Stehzeug* anstatt von einem Fahrzeug⁸³. Für eine Verkehrswende braucht es jedoch ausreichend Platz für klimafreundlichen Verkehr wie Radfahrende und Fußgänger*innen. In vielen Bereichen steht Geh- und Fahrradwegen zugunsten von Parkplätzen und Fahrspuren eine zu geringe Breite zur Verfügung, um sich sicher und bequem fortzubewegen. Der motorisierte Individualverkehr hat in den letzten Jahren immer weiter zugenommen⁸⁴ und es stehen daher oft nicht mehr ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Dies führt dazu, dass häufig Rad- und Fußwege zugeparkt werden. Dies ist oftmals mit schwer einschätzbaren Gefahrensituationen für alle Verkehrsteilnehmenden verbunden. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und eine Verkehrswende einzuleiten, ist daher ein klimafreundliches Parkraummanagement von großer Bedeutung. Potenziale wie das Bezirksamt dazu beitragen kann, liegen vor allem in der Möglichkeit auf Landesebene eine Erhöhung der Parkgebühren und die Bereitstellung von mehr Personal für die Kontrolle des Parkraumes einzufordern. Auch der Koalitionsvertrag fordert die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch verstärkte Kontrollen von falschparkenden Fahrzeugen auf Geh- und Radwegen⁸⁵.

⁸¹ Schulz, Benjamin (2019). *Elektromobilität im Sportverein – Konzept-Ideen*. Unveröffentlicht.

⁸² Für weitere Informationen steht Dr. Benjamin Schulz als Ansprechperson zur Verfügung (bensschulz@gmx.com).

⁸³ Verkehrsclub Deutschland e.V. (o.J.). *Auto nutzen statt besitzen*. Online verfügbar unter: www.vcd.org.

⁸⁴ Umweltbundesamt (2019). *Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und „Modal Split“*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de.

⁸⁵ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

Parkraummanagement für eine klimafreundliche Verkehrswende

Der hohe Platzbedarf zum Parken des eigenen Pkw wird von vielen nach wie vor als selbstverständlich angesehen. Bezirksweit sind viele Parkplätze zurzeit kostenlos. Dabei wird jedoch vergessen, dass alle Bürger*innen ein gleiches Recht auf die Nutzung des öffentlichen Raums haben. Ein durchschnittlicher Pkw-Parkplatz nimmt mit einer Fläche von 12 m² ungefähr die Größe eines Kinderzimmers ein. Nicht selten fehlt es an derselben Stelle an Fahrradabstellmöglichkeiten. Fahrrad- und Fußwege sind am Rand oft durch Pkw-Parkplätze gesäumt und dadurch entsprechend in ihrer Breite eingeschränkt. Langfristig sollte sich das Angebot an Parkplätzen reduzieren und der neu gewonnene Raum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden, zum Beispiel über die Verbreiterung von Rad- und Fußwegen und die Gestaltung neuer Freizeit- und Grünflächen. Ziel eines klimafreundlichen Parkraummanagements ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Dafür muss jedoch gleichzeitig das Angebot des ÖPNV ausgeweitet werden und mehr stationsbasiertes Carsharing zur Verfügung stehen. Zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung werden mehr Stellen für die Polizeikommissariate benötigt. Bis zur Schaffung ausreichend neuer Stellen kann geprüft werden, ob übergangsweise Privatunternehmen mit der Bewirtschaftung der neuen Parkzonen beauftragt und anteilig an den Einnahmen beteiligt werden.

Parkraumbewirtschaftung für den Klimaschutz

Um die Verkehrswende voranzutreiben und die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel zu steigern, muss das Parken teurer werden. Durch die Erhöhung der Parkgebühren auf der Straße werden alternative Verkehrsmittel im Vergleich günstiger. Außerdem können Anreize zur Nutzung der dadurch günstigeren Parkhäuser geschaffen werden, wie zum Beispiel P+R Anlagen. Dafür muss jedoch geregelt werden, dass sich die Gebühren in den Parkhäusern nicht an die neuen Gebühren für Parkplätze auf der Straße anpassen. Die Koalition im Bezirk Wandsbek will in dieser Hinsicht laut Koalitionsvertrag neue Quartiersgaragen schaffen⁸⁶.

Durch den Parkplatzmangel werden Verstöße wie Falschparken auf Rad- oder Fußgängerwegen häufiger. Diese werden bisher viel zu selten geahndet, da den Polizeikommissariaten dazu ausreichend Personal fehlt. Um die Anzahl an Falschparkern zukünftig einzuschränken und somit die Sicherheit des Rad- und Fußgängerverkehrs zu erhöhen, müssen Bußgelder höher werden und mehr Stellen in den Polizeikommissariaten geschaffen werden, um gezielt und weiträumig kontrollieren zu können. Bisher kostet Falschparken zwischen 10 und 35 EUR. Zum Vergleich: Schwarzfahren in Bus und Bahn kostet 60 EUR Strafe⁸⁷.

Ein weiteres Thema ist das Bewohnerparken. Bisher darf die Gebühr für Bewohnerparken laut Bundesrecht jährlich nur zwischen 10,20 EUR und 30,70 EUR (Nr. 265 der Anlage zu §1 GebOST) betragen. Durch die Erhöhung der Gebühren werden alternative Verkehrsmittel, wie zum Beispiel das Carsharing, attraktiver. Da die Gebühr für das Bewohnerparken jedoch nach Bundesrecht festgelegt wird, muss das Land Hamburg langfristig entweder eine Erhöhung der Gebühren beantragen oder sich dafür einsetzen, dass das Festlegen der Gebührenhöhe zukünftig auf Landesebene stattfindet.

Laut dem *Verkehrsclub Deutschland e.V.* sind mehr Menschen bereit ihr Auto stehen zu lassen, wenn Radfahren und zu Fuß gehen sicher und komfortabel und Autofahren im Gegenzug weniger komfortabel ist⁸⁸.

⁸⁶ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

⁸⁷ Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019). *Verkehr: Flächen gerecht verteilen*. Online verfügbar unter: www.vcd.org.

⁸⁸ Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019). *Verkehr: Flächen gerecht verteilen*. Online verfügbar unter: www.vcd.org.

Info-Box 13 Kurzübersicht Maßnahme M6 Parkraummanagement intensivieren, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

M6 Parkraummanagement intensivieren

- Ziel:** Das Parkraummanagement soll auf weitere Gebiete ausgeweitet und intensiviert werden, um die Attraktivität alternativer, klimafreundlicher Verkehrsmittel zu steigern und somit die Verkehrswende voranzutreiben.
- Beschreibung:** Laut der Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes soll das Parkraummanagement in der Stadt ausgeweitet werden, um die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel zu steigern. Außerdem kann die gerechte Verteilung von öffentlichem Raum an alle Verkehrsteilnehmende über Parkraummanagement gesteuert werden. Viele Autos stehen die meiste Zeit auf ihren Parkplätzen und nehmen dadurch einen großen Teil des öffentlichen Raumes ein. Daher soll das Parken im öffentlichen Raum teurer werden, um den Straßenraum zu entlasten und für Fußgänger und nicht motorisierte Fahrzeuge attraktiver zu machen. Dadurch soll z. B. auch die Nutzung von Park and Ride Anlagen durch günstigere Parkgebühren als im öffentlichen Straßenraum, attraktiver werden. Das Klimaschutzmanagement identifiziert gemeinsam mit dem Fachamt (FA) Stadt- und Landschaftsplanung mögliche Gebiete zur Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren. Um diese auszuweiten, wird mehr Personal bei der Überwachung benötigt. Ein entsprechender Antrag wird vom Klimaschutzmanagement erarbeitet und an die Straßenverkehrsbehörde (BIS) gestellt. Darin soll es auch um die langfristig steigende Bepreisung der Parkzonen gehen, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Die Maßnahme wird mit Bewohnerparken kombiniert, da dieses gesetzlich jedoch bisher zu niedrig bepreist wird, soll der Antrag auch Anregungen für den Gesetzgeber zur Erhöhung der Maximalgebühr enthalten. Auf der anderen Seite sollen auch Gebiete identifiziert werden, die durch eine Umgestaltung des Parkraumes für alternative, klimafreundliche Verkehrsmittel attraktiver werden.

3.2.7 Weichenstellung Handlungsfeld Mobilität

Um weitreichende Veränderungen im Hinblick auf eine klimafreundliche Mobilität zu erreichen, sind im Folgenden Maßnahmen für die Weichenstellung auf Bezirks-, Landes- und/oder Bundesebene beschrieben.

Radverkehrsausbau

Das Bezirksamt Wandsbek sollte sich dafür einsetzen, dass der Veloroutenausbau beschleunigt wird. Es setzt sich dafür ein, dass der Senat verbindlichere Vorgaben macht und den Veloroutenausbau mit in das *Senatsprogramm* aufnimmt. Dadurch sollte auch die Finanzierung des Veloroutenausbaus gesichert werden. Das Bezirksamt Wandsbek setzt sich dafür ein, dass genügend Personalmittel und Personal zur Verfügung steht, um die erforderlichen Maßnahmen für den Ausbau der Wandsbeker Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben zu können.

Das Bezirksamt Wandsbek setzt sich dafür ein, dass die im Bezirk ansässigen Polizeikommissariate die Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr komplettieren [A].

Fußgängerwege und die Schaltung von Lichtsignalanlagen

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur muss auch ausreichend Platz für den Fußgängerverkehr als klimafreundlichste Mobilitätsform im Bezirk geschaffen werden. Dazu gehören die ordnungsgemäße Instandhaltung und -setzung von Fußgängerwegen sowie der Ausbau eines durchgängigen, ausreichend breiten und barrierefreien Wegenetzes. Das Bezirksamt sollte sich dabei auch für eine stärkere Kontrolle und Sanktionierung von Pkw einsetzen, die auf Fußgängerwegen unerlaubt parken bzw. mit Front oder Heck in Fußgängerwege hineinragen (Kapitel 3.2.6).

Weiterhin setzt sich das Bezirksamt dafür ein, dass die Schaltung von Lichtsignalanlagen fußgängergerecht gestaltet wird. Das heißt sogenannte Bettelampeln sollten abgeschafft werden, stattdessen erhält der Fußgängerverkehr, genauso wie der Radverkehr, an allen Knotenpunkten automatisch bei jedem Phasenumlauf grün. Dabei sollte die maximal mögliche Dauer der Grünphase für die Fußgänger nutzbar werden und bereits kurz vor der Grünphase des motorisierten Individualverkehrs beginnen, um ausreichend Sichtbarkeit und somit mehr Sicherheit zu gewährleisten.

Verkehrsentwicklungsplan

Ein wichtiger Akteur, um substantielle Veränderungen zu bewirken ist die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH). Sie ist zum einen Mehrheitseignerin des *Hamburger Verkehrsverbunds* (HVV), vertreten durch den Hamburger Senat. Der HVV ist in der Hansestadt der zentrale Anbieter für den ÖPNV. Zum anderen bestimmt die FHH über die *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen* (BWI) die strategische Entwicklung der Hansestadt. Um

dem Mobilitätsbedarf und den neuen Herausforderungen an den Verkehr in der Stadt Hamburg gerecht zu werden, erstellt die FHH einen sogenannten Verkehrsentwicklungsplan (VEP)⁸⁹. Dieser wird in den drei Phasen Analyse, Maßnahmen und Szenarien sowie Handlungskonzept unter, u. a., der Beteiligung der Hamburger Bürger*innen in den kommenden Jahren erstellt. Das übergeordnete Ziel des VEP besteht darin, die „Mobilität für alle Menschen und Güter auf allen Verkehrswegen und mit allen Verkehrsmitteln bestmöglich und unter Berücksichtigung des Schutzes von Gesundheit, Umwelt und Klima zu gewährleisten“⁹⁰. Hierzu werden in den kommenden Jahren in den fünf Themenfeldern Öffentlicher Verkehr, Nahmobilität, Digitalisierung, Wirtschaftsverkehr und Mobilitätsmanagement in Stadt & Region verschiedene Strategien und konkrete Maßnahmen entwickelt. Auch wenn der VEP auf gesamtstädtischer Ebene angesiedelt ist, sollte das Bezirksamt Wandsbek die Chance nutzen, sich in den VEP einzubringen, um den eigenen Entwicklungsbedarf anzuzeigen.

Untere Straßenverkehrsbehörde

Die Koalition von SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Bezirk Wandsbek will sich laut Koalitionsvertrag der Legislaturperiode 2019 bis 2024 für die „Übertragung der Kompetenzen der unteren Straßenverkehrsbehörde auf die Bezirke“⁹¹ einsetzen. Auch der Bezirk Eimsbüttel hat im zuletzt verabschiedeten Koalitionsvertrag vom Hamburger Senat gefordert, dass die Zuständigkeiten der *Unteren Straßenverkehrsbehörde* im Bezirk Eimsbüttel zukünftig der Bezirksverwaltung zugeordnet werden.

Bisher ist die Straßenverkehrsbehörde in der *Behörde für Inneres und Sport* untergebracht und nicht direkt bei den Bezirken. Außerdem sind einige Zuständigkeiten der Verkehrsdirektion der Polizei und dem *Landesbetrieb Verkehr* zugeordnet. Die Tätigkeitsbereiche der sogenannten *Unteren Straßenverkehrsbehörde* werden in ganz Hamburg von insgesamt 31 Polizeikommissariaten verwaltet. Die Kommissariate übernehmen alle straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben vor Ort. Bereits in der Senatsdrucksache *Entflechtung von Aufgaben und Vermeidung von Doppelarbeit* von 2012 wurde beabsichtigt, einen Ansprechpartner der Polizei mit Entscheidungsbefugnis für die Bezirksamter in jedem Bezirk zu etablieren. Seitdem soll regelmäßig ein Vertreter der *Straßenverkehrsbehörde* bei den Sitzungen der Bezirksversammlung und den Ausschüssen anwesend sein. Weiterhin wurde in der Senatsdrucksache beschlossen, dass die *untere Straßenverkehrsbehörde* bei der Aufstellung und Entfernung von Verkehrszeichen (auf Grundlage von Nummer VI der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e) in den Straßen des Bezirks, die keine Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen sind *weitestgehend* keiner Zustimmung durch die zentrale Straßenverkehrsbehörde bzw. oberste Landesbehörde bedarf.

Das Bezirksamt setzt sich dafür ein, dass sich die Bezirkspolitik mit ihren Forderungen an die Landesebene wendet.

Parkraummanagement

Laut dem Koalitionsvertrag will die Koalition ihre Verkehrspolitik so gestalten, dass sie „den begrenzten Raum für die verschiedenen Bedarfe optimal nutzt und eine leistungsfähige, klimagerechte Mobilität ermöglicht“⁹². Dabei will sie vor allem Mobilitätsformen unterstützen, die keine großen Flächen benötigen. Um diese Ziele verfolgen zu können, muss jedoch erst einmal Raum geschaffen werden, der bisher dominant von motorisiertem Individualverkehr beansprucht wird. Durch ein konsequentes, klimafreundliches Parkraummanagement können neue Räume entstehen, die daraufhin von klimafreundlichen Mobilitätsformen, wie zum Beispiel dem Fuß- und Radverkehr genutzt werden können. Dafür braucht es jedoch verbindliche Zusagen des Hamburger Senats die Parkgebühren anzuheben und sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Bewohnerparken zukünftig teurer wird. Dadurch wird Autofahren insgesamt unattraktiver und ein wichtiger Schritt zur Einleitung der Verkehrswende hin zu klimafreundlicher Mobilität ist getan. Um die Verkehrssicherheit vor allem für klimafreundliche Mobilität zu gewährleisten, muss die FHH vor allem mehr Personal für die Polizeikommissariate

⁸⁹ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

⁹⁰ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg*. S.6 Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

⁹¹ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. S.28. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

⁹² SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. S.5. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

zur Verfügung stellen, um eine flächendeckende Kontrolle der Einhaltung von Park- und Halteverböten auf Rad- und Gehwegen zu ermöglichen.

Mitarbeiter*innenmobilität in Stadtteil- und Kultureinrichtungen

Im Transformationspfad *Mobilitätswende* sieht der Hamburg Klimaplan eine Weiterentwicklung des HVV Job- bzw. Profi-Tickets vor (Info-Box 26, Anhang). Das Ziel dabei ist, die Attraktivität für Unternehmen und Mitarbeiter*innen zu erhöhen. Bislang kann erst ab 20 Mitarbeiter*innen, die das Ticket nutzen, ein Profiticket bezogen werden. Dadurch können zum Beispiel die Mitarbeiter*innen von Stadtteil- und Kultureinrichtungen kein Job- bzw. Profi-Ticket nutzen. Das Bezirksamt setzt sich dafür ein, dass mittelfristig auch Mitarbeiter*innen von sozialen oder kulturellen Trägern ein Job- bzw. Profi-Ticket erhalten können. Dies steht in einem engen Zusammenhang mit der Maßnahme M5 *Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern* (Kapitel 3.2.5).

Zusammenarbeit mit BWVI und LSBG stärken und Personalressourcen ausbauen

Für eine klimafreundliche Mobilitätswende braucht es verbindliche Vorgaben der Landesebene. Das Bezirksamt Wandsbek fordert daher einheitliche Leitlinien für eine zukunftsgerechte Mobilität bei *der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen* (BWVI) ein. Diese Vorgaben sollten einen klaren Rahmen und Argumentationsgrundlage für eine zukunftsgerechte Mobilität geben, d. h. für adäquate Rad- und Fußwegeverbindungen, für die gegebenenfalls Stellplätzen und (Neben-)Fahrbahnen umgewandelt werden.

Viele wichtige Verkehrsachsen im Bezirk Wandsbek sind Hauptverkehrsstraßen. Sie werden vom Fachbereich Planung und Entwurf Hauptverkehrsstraßen (S2) des *Landesbetrieb für Brücken und Gewässer* (LSBG) neu-, um- sowie ausgebaut. Auch die Grundinstandsetzung fällt in den Aufgabenbereich des *LSBG*. Insbesondere beim Velorouten- sowie insgesamt beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist eine noch engere Absprache zwischen *LSBG* und Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) des Bezirksamts erforderlich, um Synergien besser nutzen zu können. Ferner steigen die Ansprüche an den Straßenraum immer weiter. Für WANDSBEK GUTES KLIMA gilt es nicht nur eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen, sondern auch eine hohe Aufenthaltsqualität zu sichern und die Straßenräume an vermehrt auftretende Starkregenereignisse und langanhaltende Hitzeperioden anzupassen. Hierfür ist oftmals die Betrachtung eines größeren Einzugsgebiets erforderlich, das über Planungsgrenzen hinausgeht. Das Bezirksamt Wandsbek setzt sich daher für einen regelmäßigen und intensiven Austausch zwischen *LSBG* und dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) ein. Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (SL) wird bedarfsbezogen ebenfalls intensiv in diesen Austausch einbezogen, um die Belange des Stadtraums einzubringen.

Um die klimafreundliche Mobilität umfassend planen und umsetzen zu können, benötigen die Fachämter Management des öffentlichen Raumes (MR) und Stadt- und Landschaftsplanung (SL) zusätzliche Personalmittel, um insbesondere die folgenden Aufgaben (zukünftig) übernehmen zu können:

- Radverkehr fördern (zum Beispiel Unterstützung des Radverkehrsausbaus, Weiterentwicklung der Fahrradabstellanlagen in Kooperation mit B+R im öffentlichen Raum),
- Carsharing fördern (zum Beispiel Identifikation von Potenzialgebieten und Zuweisung von öffentlichen Flächen für Carsharing-Stationen),
- Flanierquartiere ermöglichen (zum Beispiel Identifikation von Potenzialgebieten, Machbarkeitsstudien, Planung des Flanierquartiers usw.) sowie
- Parkraummanagement intensivieren (zum Beispiel Identifikation von Potenzialgebieten, Planung von Quartiersgaragen usw.).

Das Bezirksamt setzt sich dafür ein, dass die Fachämter Management des öffentlichen Raumes (MR) und Stadt- und Landschaftsplanung die erforderlichen Personalkapazitäten bekommt, um die Mobilitätswende im Bezirk Wandsbek wesentlich vorantreiben zu können. Dies trifft gegebenenfalls auch auf weitere Fachämter zu, die im Zuge der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts involviert werden.

Letzte Meile klimafreundlich gestalten

Der Begriff *Letzte Meile* stammt aus dem Bereich der Logistik und Energieversorgung und beschreibt den letzten Abschnitt des Transportwegs von Waren zur Haustür der Endverbraucher*innen. Die Letzte Meile wird zumeist von Unternehmen aus der Kurier-, Express- und Paketbranche mit motorisierten Fahrzeugen bedient. Laut dem

Bundesverband für Paket und Express Logistik wurden im Jahr 2018 mehr als 3,5 Mrd. Kurier-, Express und Paketsendungen (KEP) in Deutschland verschickt. Das sind im Durchschnitt rund 12 Mio. Sendungen pro Tag. Diese Zahl ist in den letzten Jahren stark gestiegen und es wird mit einem anhaltenden Wachstum von rund 5 % pro Jahr bis zum Jahr 2022 gerechnet. Dabei ist vor allem der *B2C (Business to Customer)*⁹³ Versand in den letzten Jahren stark angestiegen. In Hamburg bekommt jeder/e Einwohner*in im Durchschnitt 51 Pakete pro Jahr. Damit liegt Hamburg im Bundesländervergleich weit vorn. Damit verbunden sind entsprechende Lärm- und Verkehrsemissionen. Durch die steigende Einwohner*innenzahl Hamburgs wird die Anzahl der Pakete in Hamburg in Zukunft vermutlich weiter zunehmen⁹⁴. Da die Belieferung in der Regel motorisiert erfolgt, verursacht der Lieferverkehr auch einen steigenden Anteil an THG-Emissionen. Auch für den Bezirk Wandsbek ist es daher wichtig, einen klimafreundlichen Umgang mit dem Anstieg der KEP zu entwickeln.

Logistisch stellt der letzte Abschnitt der Paketauslieferung eine große Herausforderung dar. Eine steigende Anzahl von Paketen bedeutet selbst bei hoher Prozessoptimierung eine gesteigerte Anzahl an Touren. Eine Möglichkeit, die Anzahl der Touren zu verringern, bieten sogenannte *Mikro-Hubs* oder auch *Mikro-Depots*. Dies sind dezentrale Verteilzentren innerhalb des Bezirks, die stationär oder auch mobil sein können. Beispiele für Verteilzentren sind Container, Immobilien als Anlaufstelle, abgestellte Transporter oder auch Standorte in Parkhäusern. Die Herausforderung ist hierbei vor allem die Eignung des Standorts. Diese ist festgelegt über die Lage, verkehrliche Anbindung, Funktionalität sowie der Zugang und die Ausstattung des Standorts. Letztere bestimmen, wie viel Platz zum Be- und Entladen von Paketen sowie welche Haltemöglichkeiten und ob barrierefreie Zugänge vorhanden sind. Auch soziodemographische Faktoren wie die Haushaltsdichte und Einkommensstruktur vor Ort müssen bei der Standortsuche berücksichtigt werden. Die Standortsuche gestaltet sich meistens als schwierig, da eine große Flächenkonkurrenz besteht.

Hamburg Invest hat im Jahr 2019/20 im Auftrag der BWVI eine Machbarkeitsstudie *Micro-Hub-Standorte in Hamburg* von *Hanseatic Transport Consultancy* erstellen lassen⁹⁵. Das Bezirksamt sollte die Erkenntnisse aus dieser Studie prüfen und Gespräche mit *Hamburg Invest* aufnehmen. Für die erfolgreiche Implementierung von Mikro-Hubs ist es wichtig, dass die Bezirksverwaltung bei der Konzeptentwicklung mit dem lokalen Einzelhandel und den KEP-Unternehmen zusammenarbeitet. Weiterhin ist es empfehlenswert auch die Anwohner*innen und weitere vom Mikro-Depot Betroffene einzubeziehen. Im Bezirk Wandsbek werden Potenziale in den Stadtteilen Wandsbek, Bramfeld, Poppenbüttel, Rahlstedt und Steilshoop für Mikro-Depots gesehen. Im Stadtteil Wandsbek würde sich beispielsweise das Parkhaus des *QUARREE Wandsbek* grundsätzlich als Standort eignen. Dem gegenüber bestehen allerdings zum Teil Befürchtungen, dass das eigene Ladengeschäft durch die Einrichtung eines Mikro-Depots geschädigt wird.

Das *CCB – City-Center Bergedorf* richtete bereits im Jahr 2018 eine abgewandelte Form des Mikro-Depots ein. Kund*innen können ihre Pakete in einem Paketshop direkt im Einkaufszentrum abholen. Pakete der Paketdienstleister *Hermes*, *DPD*, *GLS* und *UPS* können dort abgegeben und abgeholt werden. Es ist deutschlandweit der erste Paketshop, der unterschiedliche Paketdienste unter einem Dach versammelt. Dieser Service wird durch das *City-Center Bergedorf* bezahlt.

Bereits im Jahr 2015 hat die FHH zusammen mit dem KEP-Logistiker *UPS – United Parcel Service Deutschland* ein auf zwei Jahre angelegtes Modellvorhaben in der Hamburger Innenstadt mit Containern als Mikro-Depots initiiert. Im Jahr 2018 startete das Projekt *SMILE – Smart Last Mile Logistics*, ein gemeinsames Projekt der *Logistik-Initiative Hamburg* und der *BWVI* mit dem Ziel, die Innenstadtbeflieferung der Stadt Hamburg zu einer Modellregion für eine nachhaltige letzte Meile zu etablieren. Anstatt mit Lieferwagen werden die Waren mit Lastenrädern, Sackkarren oder zu Fuß von Mikro-Depots direkt zu den Kund*innen transportiert.

Eine weitere Möglichkeit, um THG-Emissionen auf der letzten Meile einzusparen und gleichzeitig die Mitarbeiterzufriedenheit in Unternehmen zu stärken, ist das Empfangen und Rücksenden von Paketen am

⁹³ Der Versand direkt an den Kunden.

⁹⁴ Friedhelm Feldhaus (2019). *Hamburg braucht Microhubs*. In: IZ Messezeitung 03 Mittwoch. Online verfügbar unter: www.immobilien-zeitung.de.

⁹⁵ HTC Hanseatic Transport Consultancy (o.J.). *Micro-Hub-Standorte in Hamburg – Machbarkeitsstudie und Standortresearch*.

Arbeitsplatz. Mitarbeiter*innen erhalten die Möglichkeit offiziell private Pakete am Arbeitsplatz empfangen zu dürfen⁹⁶.

Das Bezirksamt Wandsbek sollte die verschiedenen Optionen, die letzte Meile klimafreundlicher zu gestalten, weiterverfolgen. Dazu zählt auch, den inhabergeführten Einzelhandel sowie lokal angesiedelte Geschäfte durch die Einrichtung von Flanierquartieren zu unterstützen sowie über Kommunikationskampagnen über einen klimafreundlichen Konsum aufzuklären. Das langfristige Ziel ist dabei, die Anzahl der Pakete insgesamt wieder zu reduzieren.

3.3 Stadtraum

Als Teil einer wachsenden und sich verdichtenden Metropole steht auch der Bezirk Wandsbek vor den Herausforderungen, die dies mit sich bringt. Dies sind vor allem verstärkte Hitzestressgefährdungen und starkregeninduzierte Überflutungen aufgrund dichter Bebauung und hohen Versiegelungsgraden, steigende Feinstaub- und Lärmemissionen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sowie dadurch im Zusammenhang stehende Gesundheitsrisiken für die Wandsbekerinnen und Wandsbeker. Das Bezirksamt Wandsbek wird Maßnahmen umsetzen, die diesen Herausforderungen begegnen, um langfristig eine hohe Aufenthaltsqualität in den Straßen, Plätzen und Freiräumen zu sichern bzw. zu entwickeln und damit GUTES KLIMA im gesamten Bezirk zu schaffen.

Das Handlungsfeld *Stadtraum* integriert die verschiedenen Herausforderungen und Potenziale für den Klimaschutz, die sich in Räumen im Bezirk konzentrieren. Zu diesen Räumen zählen Marktplätze, Quartiere bzw. Quartiers- und Stadtteilzentren, Straßenräume und Gewerbegebiete. Gestaltungsmöglichkeiten für den Klimaschutz ergeben sich insbesondere, wenn größere Veränderungen anstehen, d. h. diese Räume umgestaltet oder überplant werden. Je nach Art und Größe der Planungen lassen sich auch Maßnahmen im weiteren Umfeld umsetzen.

Potenziale für den Klimaschutz ergeben sich zum einen im Gebäudeenergiebereich, d. h. die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen, der Einsatz erneuerbarer Energien für eine klimafreundliche Energieerzeugung vor Ort sowie die Etablierung einer zukunftsfähigen Quartierswärmeversorgung. Zum anderen bieten die Planungen auch immer die Möglichkeit, Räume neu aufzuteilen und auf diese Weise veränderten Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. Hier bietet sich insbesondere die Chance, klimafreundliche Mobilitätsformen zu etablieren. Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenzen achtet das Bezirksamt in der Zukunft vermehrt auf die Multifunktionalität von Flächen. Dabei wird auch den, mit einer zunehmenden Verdichtung einhergehenden, Überflutungs- und Hitzerisiken begegnet. Das dezentrale Regenwassermanagement, d. h. Entsiegelung von Flächen, lokaler Rückhalt und Versickerung sowie die Mitbenutzung von Grünflächen für die Starkregenableitung bekommen eine zunehmende Bedeutung.

Das Bezirksamt wird daher in Zukunft gefordert sein, noch stärker interdisziplinär und fachamtsübergreifend zusammen zu arbeiten, um klimafreundliche und resiliente Stadträume zu schaffen. Dies erfordert teilweise eine neue Planungskultur (Kapitel 5). Das Klimaschutzmanagement wird gemeinsam mit den Fachämtern Management des öffentlichen Raumes, Stadt- und Landschaftsplanung, Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt sowie Sozialraummanagement die Klimaschutzbelange in die Planungen integrieren. Darüber hinaus wird das Bezirksamt die Zusammenarbeit zu den zahlreichen städtischen Partner*innen suchen, um möglichst effizient und effektiv zu planen. Die nachfolgenden Kapitel zeigen wichtige Handlungsmöglichkeiten für den Klimaschutz auf, die zukünftig bei Planungen durch das Bezirksamt berücksichtigt werden.

Das Projektteam entwickelte unter Beteiligung der Verwaltung, Politik und der Wandsbeker*innen Handlungsansätze und konkrete Maßnahmen im *Stadtraum*. Ferner bestehen Forderungen, Wünsche und Ideen von Initiativen und Akteuren im Bezirk, die über die verschiedenen Beteiligungsformate in die Konzepterstellung eingeflossen sind. Sie sind durch ein [A] für Akteursbeteiligung gekennzeichnet.

3.3.1 Öffentliche Räume zukunftsfähig gestalten

Potenziale & Akteure

Der öffentliche Raum ist ein Freiraum für die Bevölkerung, der von allen Wandsbeker*innen sowie Besucher*innen genutzt werden kann. Dies umfasst Verkehrsflächen ebenso wie Grün- und Parkanlagen und

⁹⁶ Weitere Informationen: Packadoo GmbH (2019). *Arbeitgeber*. online verfügbar unter: www.pakadoo.de.

teilweise auch öffentliche Gebäude. Die Flächen werden größtenteils vom Bezirksamt Wandsbek beplant und bewirtschaftet. Der öffentliche Raum ist von hoher Bedeutung für das Leben im Bezirk Wandsbek. Die Quartiers- und Stadtteilzentren, Marktplätze, Parks und Straßenräume prägen die Quartiere und das Gesicht des Bezirks Wandsbek insgesamt. Sie sind Räume des sozialen und kulturellen Lebens, des Zusammenkommens, der Kommunikation und des Austauschs. Gleichzeitig erfüllen sie wichtige Funktionen im Alltag: Sie dienen als Raum für Mobilität, für Naherholung oder werden aufgesucht, um sich mit Gütern des täglichen Bedarfs einzudecken.

Der öffentliche Raum wird entscheidend durch öffentliche Akteure gestaltet. Das Bezirksamt hat hierfür in seinen Zuständigkeiten Handlungs- und Gestaltungsspielräume, die auch für den Klimaschutz und den Umgang mit Klimawandelfolgen genutzt werden können. Dabei ist immer dann, wenn ein öffentlicher Raum umgestaltet werden soll, eine Vielzahl von Akteuren beteiligt. Innerhalb des Bezirksamts ist zumeist das Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) federführend. Weitere Fachämter leisten entscheidende Beiträge: Das Fachamt für Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt ist beispielsweise intensiv beteiligt, wenn ein Marktplatz umgestaltet wird. Das Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (WBZ) kann Kontakte zu ansässigen Einzelhandelsverbänden herstellen und das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (SL) ist zentral, wenn es um Neuplanungen bzw. -bauten geht. Das Fachamt Sozialraummanagement ist ein wichtiger Akteur für Maßnahmen in RISE-Gebieten. Darüber hinaus sind je nach Art und Umfang des Vorhabens verschiedene Landesinstitutionen, wie beispielsweise der *Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer* (LSBG), die Polizei, die *Hamburger Hochbahn* oder der *HVV* zu beteiligen.

Entscheidend für den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung ist, dass der öffentliche Raum zwar durch Akteure der Verwaltung geplant, instandgehalten und modernisiert, aber durch zahlreiche weitere Akteure im Alltag geprägt und mit Leben gefüllt wird. Bürger*innen, Eigentümer*innen und Mieter*innen, Investor*innen und ansässige Unternehmen gestalten entscheidend mit. Die hohe Bedeutung öffentlicher Räume als Lebens-, Aufenthalts- und Wirtschaftsräume sollte genutzt werden, um die Wahrnehmung der Themen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung zu erhöhen, günstige Rahmenbedingungen für klimafreundliches Handeln im Alltag zu schaffen sowie Akteure außerhalb der Verwaltung wie Bürger*innen, Eigentümer*innen und Einzelhändler*innen zu erreichen. Unter Klimaschutzgesichtspunkten müssen öffentliche Räume so gestaltet werden, dass sie klimafreundliche Mobilität einfach, bequem und sicher machen (Kapitel 3.2.1). Es bestehen hierbei starke Synergien mit der Einrichtung von Flanierquartieren (Kapitel 3.2.4).

Starkregen- und Hitzevorsorge

Im Zuge des Klimawandels kommen weitere Herausforderungen auf das Bezirksamt zu: Starkregenereignisse, Dürre- und Hitzeperioden nehmen zu. Dichte und stark versiegelte Gebiete sind dabei besonders von den begleitenden, negativen Folgen betroffen. Im Falle eines Starkregenereignisses fließen große Regenwassermengen nahezu vollständig oberflächlich ab. In der Folge erhöht sich das Risiko, dass sie die Mischkanalisation überlasten, sich in Senken und tiefliegenden Gebieten sammeln und Schäden an Gebäuden und Infrastrukturen verursachen. Dazu zählen insbesondere Keller, Tiefgaragen, Unterführungen, U-Bahnzugänge und die Stromversorgungen in Gebäuden. Auch Heizöltanks bergen ein hohes Schadenspotenzial. Gleichzeitig steht das anfallende Regenwasser im Starkregenfall nicht zur Versorgung von Straßenbäumen und Grünflächen zur Verfügung. Bei hohen Temperaturen wiederum heizen sich versiegelte Beton- und Asphaltflächen tagsüber stärker auf als Grünflächen und geben diese Wärme nachts wieder ab. Dies kann dazu führen, dass sich bei länger anhaltenden Hitzeperioden kleinräumige Hitzeinseln bilden, die oftmals zu Beeinträchtigungen der Gesundheit und Verringerung des Wohlbefindens führen. Mangelnde Durchlüftung und Kühlung erhöhen das Auftreten von Tropennächten bzw. den sogenannten *Schlechtschlafnächten* mit nächtlichen Temperaturen über 20 °C.

Grünflächen, (Straßen)Bäume und Bepflanzungen sind vor dem Hintergrund des Klimawandels daher von besonderer Bedeutung. Es existieren zahlreiche Synergien zwischen der Starkregen- und Hitzevorsorge, die das Bezirksamt Wandsbek durch eine frühzeitige Berücksichtigung bei der Planung für die Vitalisierung öffentlicher Räume gezielt nutzen kann⁹⁷. Grünflächen und Pflanzen erhöhen die Verdunstung von Regenwasser und kühlen damit gleichzeitig ihre Umgebung. Bei entsprechender Auslegung und Größe können sie als Kaltluftentstehungsgebiete und, wenn sie in ein entsprechendes regionales Grünflächennetz eingebunden sind,

⁹⁷ Das Forschungsprojekt [KLIQ](#) unter Leitung der HafenCity Universität hat sich insbesondere mit konkreten Lösungen zur Hitze- und Starkregenvorsorge in innerstädtischen Quartieren beschäftigt und Synergien in der Form von Checklisten für Planer*innen und Gebäudeeigentümer*innen und eines Wissensdokuments herausgearbeitet.

auch als Frischluftschneisen wirken. Das Bezirksamt berücksichtigt diese Funktionen künftig insbesondere bei der Nachverdichtung und neuen Siedlungsgebieten sowie bei Straßenplanungen. Bestandsbäume und -grünflächen werden dabei besonders auf ihren Nutzen für das Stadtklima geprüft und in die Planungen einbezogen. Von vielen Akteuren wird sich eine Wertschätzung der Natur in der Stadt gewünscht [A]. Straßenbäume genießen bei den Wandsbeker*innen ein hohes Ansehen. Für Ersatzmaßnahmen werden daher zeit- und ortsnahe Baumersatzpflanzungen gefordert [A]. Ebenfalls besteht die Forderung, den Klimaschutzwert eines gefälltten älteren Straßenbaums im Vergleich zu einer Neuanpflanzung im Verhältnis von eins zu zehn zu ersetzen [A]. Aufgrund der vorhandenen Flächenkonkurrenz wird dies jedoch nicht immer möglich sein. Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen (2019-2024) ist eine Nachpflanzquote von mindestens eins zu zwei beim Wohnungs- und Gewerbebau festgelegt⁹⁸. Bei der Nachpflanzung von Bäumen sollte darauf geachtet werden, dass für die Straßenbäume gute Standortbedingungen geschaffen werden. Vor dem Hintergrund größerer Hitze- und Dürreperioden ist daher auch die Zuführung von Regenwasser von Nebenflächen in die Baumscheiben bzw. die Anpflanzung in Mulden zu prüfen. Der Erhalt von Bestandsbäumen wird auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes stark diskutiert. Die Umwandlung von CO₂ zu Sauerstoff ist jedoch begrenzt. Vergleichsweise bedeutendere Klimaschutzwirkungen lassen sich durch den Erhalt und die Renaturierung von Mooren erreichen [A]. Ebenso sind die Pflege von Feuchtwiesen und die Vermeidung von Torf [A] wichtige Ansatzpunkte für den Klimaschutz, die das Bezirksamt unterstützen sollte. Ebenfalls unterstützenswert ist die Initiative *UrbanPom* [A], bei der sich Aktive in Hamburg und Schleswig-Holstein für die vermehrte Anpflanzung von Obstgehölzen im öffentlichen Raum einsetzen. Sie verbinden damit die Themen Grün und nachhaltiger Konsum (Kapitel Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.). Der Hamburger Klimaplan beschreibt zudem die Aufforstung von ungefähr einem Hektar Wald pro Bezirk als eine Klimaschutzmaßnahme für alle Hamburger Bezirke (Info-Box 27).

Mit einer verbesserten integrierten Regenwasserbewirtschaftung können die Risiken von Starkregenereignissen abgemildert, zugleich die Vitalität von Straßenbäumen, Grünflächen und Straßenbegleitgrün sowie der natürliche Wasserkreislauf verbessert werden. Während eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung in Neubaugebieten oftmals bereits zum Stand der Technik zählt, ist dies in Bestandsgebieten häufig noch nicht der Fall. Das Projekt *RISA – RegenInfraStrukturAnpassung der Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) und *Hamburg Wasser* hat mit dem *Strukturplan Regenwasser 2030* bereits im Jahr 2015 die Grundlagen für eine zukunftsfähige Regenwasserbewirtschaftung in Hamburg gelegt. Auch für den Straßenraum wurde im Jahr 2015 durch die *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen* (BWVI) mit dem Wissensdokument *Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung*, eine umfangreiche Planungshilfe erarbeitet. Mit der Flächenmitbenutzung und dem Notwasserweg im Ohlendorffschen Park, befindet sich auch ein RISA-Pilotprojekt im Bezirk. In die breite Umsetzung gelang die integrierte Regenwasserbewirtschaftung allerdings bislang nicht. Das Verbundforschungsprojekt *BlueGreenStreets – Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere* (2019-2022) der *HafenCity Universität Hamburg* setzt sich intensiv mit der Integration von blau-grünen Elementen wie Baumrigolen⁹⁹ und Pflanzgruben auseinander, die gleichzeitig die Starkregen- und Hitzevorsorge mit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität verbinden. Von den Wandsbeker Akteuren wurde zudem die Begrünung von Garagen und Flachdächern sowie Fassaden gefordert [A]. Auch sollten Flächenversiegelungen auf Privatgrundstücken stärker reduziert werden [A]. Um dies zu unterstützen, kann das Bezirksamt über Fördermöglichkeiten basierend auf Hamburgs *Gründachstrategie* und der getrennten Niederschlagswassergebühr aufklären. Ferner sollte das Bezirksamt bei zukünftigen Planungen öffentlicher Räume die Belange des integrierten Regenwassermanagements stärker berücksichtigen, um Synergien zwischen Starkregen-, Hitzevorsorge und verbesserter Aufenthaltsqualität zu nutzen. Auch der Klimaplan legt im Transformationspfad Klimaanpassung konkrete Maßnahmen für das Regenwassermanagement fest (Info-Box 28, Anhang). Der *Wasserplan Hamburg* soll demnach als wasserwirtschaftlicher Rahmenplan für die Gesamtstadt aufgestellt werden. Auf konkreter Vorhabenebene ergänzt der *wasserwirtschaftliche Begleitplan* künftig den Bebauungsplan. Ferner sollen laut Klimaplan (Pilot)projekte der wassersensiblen Stadt- und Freiraumgestaltung bzw. der blau-grünen Infrastruktur entwickelt und umgesetzt werden. Die Ergebnisse von RISA sollen hamburgweit

⁹⁸ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

⁹⁹ Auch *tree pit* genannt, sind versickerungsfähige Baumstandorte nach dem *Stockholmer Vorbild*, bei denen von Neben- oder Dachflächen Regenwasser gezielt für Bewässerung und Rückhalt in die Baumscheiben geleitet wird.

koordiniert und implementiert werden und die Bezirksämter dafür möglicherweise personelle Unterstützung erhalten.

Umgestaltung von Marktplätzen, Quartiers- und Stadtteilzentren

Die Umgestaltung der Marktplätze, Quartiers- und Stadtteilzentren im Bezirk Wandsbek bringt nicht nur die Starkregen- und Hitzevorsorge, sondern auch viele andere Klimaschutzfragen und -maßnahmen zusammen. Das Bezirksamt fördert mit der Umgestaltung und Attraktivierung der Marktplätze den Klimaschutz auf vielfältige Weisen. Regional, saisonal, biologisch erzeugt und unverpackt einzukaufen emittiert weniger THG-Emissionen. Speziell der plastikfreie Einkauf auf dem Markt kann durch die Durchführung begleitender Aktionstage und Kommunikationsmaßnahmen (3.5.4) durch das Bezirksamt gefördert werden. Ein Markt im Bezirk Wandsbek, der bereits versucht all diese Kriterien in die Tat umzusetzen, ist der *Bergstedter Feierabendmarkt*.

Die THG-Bilanz des Einkaufs verschlechtert sich wesentlich, wenn er mit dem eigenen Pkw getätigt wird. Die klimafreundliche Anreise zum Einkauf von Lebensmitteln ist daher oftmals der Schlüsselfaktor. Bei der Umgestaltung der Wandsbeker Marktplätze sollte das Bezirksamt daher das Mobilitätsangebot überprüfen und gemeinsam mit der *Hochbahn* und dem *HVV* eine gute Anbindung mit dem ÖPNV ermöglichen. Wichtig dabei ist auch, dass der Fußgängerverkehr den Marktplatz und die umliegenden Geschäfte über eine gute Wegeverbindung erreichen kann. Gleiches gilt für die Anreise mit dem Fahrrad. Sie sollte sicher und komfortabel sein und daher der Ausbau der umliegenden Radwege im Einzelfall geprüft werden. Gerade für den Einkauf bietet sich die Nutzung von Lastenrädern an, welche breite Radwege benötigen. Zugleich sollten Stellplätze für Pkw auf Marktplätzen bzw. am Rande dieser zugunsten klimafreundlicher Mobilitätsformen wie (E-)Fahrrädern und (E-)Lastenrädern, neuer StadtRad-Stationen und überdachter, komfortabler Fahrradabstellanlagen¹⁰⁰ (Kapitel 3.2.1) abgebaut werden [A]. Das Klimaschutzmanagement wird sich der Herausforderung stellen, dass Einzelhändler*innen einen Abbau von Parkplätzen oftmals ablehnen, da sie Umsatzeinbrüche befürchten. Pkw sollten die Möglichkeit zum Ausweichen auf Park and Ride (P+R)-Parkplätze in der Umgebung gegeben, die (P+R)-Parkplätze entsprechend ausgeschildert und dies durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen beworben werden. Die Einrichtung eines Shuttle-Services ist ebenfalls denkbar. Für Menschen mit (Geh-)Behinderung sollten barrierefreie Parkplätze weiterhin im direkten Umfeld der Marktplätze zur Verfügung stehen. Die Einrichtung von Taxirufsäulen [A] kann zudem älteren Menschen den Einkauf und Transport von Lebensmitteln erleichtern. Eine weitere Möglichkeit bietet die Errichtung einer Carsharing-Station (Kapitel 3.2.2), auch in Kombination mit einer E-Ladesäule. Für den Saseler Marktplatz wurde unter anderem eine Anbindung von Sasel-Süd und Sasel-Nord über einen Quartiersbus vorgeschlagen [A] und außerdem eine engere Taktung der Buslinie M24 an Markttagen aufgrund vieler Kinderwagen und Rollatoren [A]. Die Barrierefreiheit im gesamten Marktplatzgebiet ist darüber hinaus ein wichtiges Thema [A]. Der Charakter der Marktplätze, durch zum Beispiel Baumbestand, sollte zwingend erhalten werden. Dies und die Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten im Schatten [A] unterstützt die Hitzevorsorge. Auch Pflanzbeete [A], die von Regenwasser gespeist werden, tragen durch *Evapotranspiration*¹⁰¹ zu einem angenehmen Mikroklima bei. Heimische Gehölze und Sträucher, zum Beispiel in mobilen Hochbeeten, bieten zudem Insekten, Wildbienen und Kleintieren ein Nahrungs- und Nistangebot [A]. Für die Pflege dieser Pflanz- und Hochbeete sollte das Bezirksamt Grünpaten¹⁰² vor Ort in den Quartieren finden. Wasserdurchlässige Pflasterungen bzw. Untergründe [A] fördern zudem den naturnahen Wasserhaushalt, der oftmals insbesondere durch große versiegelte Flächen beeinträchtigt wird. Initiativen und Einzelpersonen sollten nicht nur im Rahmen von Grünpatenschaften, sondern auch bei der Gestaltung der Plätze miteinbezogen werden.

Marktplätze sind Orte öffentlichen Lebens. Um diese auch außerhalb von Markttagen entsprechend zu nutzen, bietet sich die Möglichkeit, zum Beispiel Kinderspielecken und Spielfelder für Schach oder Boule [A] einzurichten. Bei Flächen- bzw. Nutzungskonkurrenzen sollten mobile Varianten von Spielangeboten und auch Bepflanzungen angelegt werden, die bei Platzbedarf anders angeordnet werden können. Auch soziale Projekte, die einen engen

¹⁰⁰ D. h. ebenerdig, sicher, wettergeschützt, mit gegebenenfalls weiteren Serviceangeboten wie Schließfächern, Standluftpumpen und zum Beispiel Werkzeug.

¹⁰¹ Summe aus Transpiration und Evaporation, d. h. die Abgabe von Wasser von Pflanzen sowie die Verdunstung auf Boden- und Wasseroberflächen.

¹⁰² Das Bezirksamt Wandsbek unterstützt Grünpatenschaften. Weitere Informationen unter: www.hamburg.de/wandsbek/gruenpatenschaften.

Bezug zum Klimaschutz aufweisen, wie die Einrichtung von Tauschhäuschen oder -regalen und Foodsaving Kühlschränken, werden vom Klimaschutzmanagement unterstützt und begleitet.

Die Zahl der Marktbesucher*innen ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Bei der Umgestaltung von Marktplätzen sollte daher auch eine zeitliche Verlagerung bzw. ein zeitlich diverses Angebot geprüft werden. Märkte könnten künftig beispielsweise auch nach 17:00 Uhr oder am Wochenende stattfinden [A], um attraktiver für Berufstätige zu sein. So haben mehr Menschen die Möglichkeit den Markt zu besuchen. Ein Beispiel im Bezirk ist der *Bergstedter Feierabendmarkt*. Er findet jeden ersten Freitag im Monat von 16:00 bis 20:00 Uhr statt.

Die oben beschriebenen Maßnahmen treffen in weiten Teilen auch auf Quartiers- und Stadtteilzentren zu. Weitere Handlungsmöglichkeiten für den Klimaschutz bei der Umgestaltung öffentlicher Plätze und Räume bieten sich bei den Themen *Beleuchtung*, *Gebäudeenergieeffizienzmaßnahmen* (Kapitel 3.1.1) und *Quartierswärmeversorgung* (Kapitel 3.1.3). Die Außenbeleuchtung in öffentlichen Räumen sollte schrittweise auf hocheffiziente Beleuchtungstechnik umgestellt werden. Insbesondere Marktplätze, Quartiers- und Stadtteilzentren bieten sich dafür an. Gefördert wird die Umstellung der Beleuchtung von der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Um positive Veränderungen, frische Ideen und Innovationen umzusetzen, braucht es oftmals eine gewisse Unruhe. Diese wird häufig bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums im Umfeld geplanter Maßnahmen erzeugt und sollte vom Bezirksamt Wandsbek gezielt genutzt werden, um mit Anwohner*innen, Gebäudeeigentümer*innen und Einzelhändler*innen zu Handlungsmöglichkeiten ins Gespräch zu kommen. Die Aufwertung des öffentlichen Raums bietet die Gelegenheit, die Aufwertung des umliegenden Gebäudebestands in den Blick zu nehmen. Aus Klimaschutzsicht lassen sich optische Verschönerungsmaßnahmen sehr gut mit Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung verbinden. Bei Quartieren, die vor der ersten Wärmeschutzverordnung entstanden sind, gibt es große Energieeinsparpotenziale, sofern dort noch keine energetische Gebäudesanierung erfolgt ist. Die Stadt Hamburg fördert Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung durch eine kostenfreie Erstberatung der *Hamburger Energielotsen*. Unternehmer*innen können sich auch direkt an die kostenlose Beratung der *UmweltPartnerschaft Hamburg* bei der Handelskammer Hamburg (*HK-Umweltberater*) und der Handwerkskammer Hamburg (*ZEWUmobil*) wenden.

In Kombination mit der energetischen Gebäudesanierung bzw. dort, wo eine Sanierung aufgrund des Denkmalschutzes, kleinteiliger Eigentümerstrukturen o. ä. schwierig ist, empfiehlt es sich, die klimafreundliche Wärmeversorgung auf Quartiersebene zu prüfen (Kapitel 3.1.3). Das Klimaschutzmanagement sollte sich dazu mit der *BUE* abstimmen und untersuchen, inwiefern ein energetisches Quartierskonzept über das KfW-Programm *Energetische Stadtsanierung* (Zuschussprogramm 432) für eine detaillierte Untersuchung und die Ansprache der Gebäudeeigentümer*innen beantragt werden kann. Gefördert wird sowohl die Konzepterstellung als auch die begleitende Umsetzung durch ein Sanierungsmanagement für drei Jahre (Kapitel 3.3.3).

Weiterhin können sich Grundeigentümer*innen in einem Business Improvement District (BID) zusammenschließen, um ihre Einzelhandelsstandorte zu stärken (Kapitel 3.3.3). Die Rolle der FHH und die Berechnung der BID-Abgabe sind im BID-Gesetz¹⁰³ geregelt. Ein Beispiel für eine erfolgreiche Umgestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ist die Neugestaltung durch das BID Wandsbek Markt (2008-2013). Dieses erstreckte sich im Zentrum des Stadtteils Wandsbek rund um die U-Bahnstation Wandsbek Markt und den Zentralen Omnibusbahnhof, entlang der Straßen Wandsbeker Marktstraße und Schloßstraße von der Kreuzung Brauhausstraße bis zum Ring 2¹⁰⁴. Es wurden umfangreiche Baumaßnahmen im Geh- und Radwegbereich und den Parkplätzen durchgeführt. In einem Abschnitt wurde eine Fahrspur entfernt, um mehr Platz für Fußgänger*innen zu schaffen. Weiterhin wurden neue Straßenbäume, Straßenleuchten und rund 400 Fahrradstellplätze installiert. Auch wenn das BID bereits abgeschlossen ist, setzt sich der Verein aus anliegenden Einzelhändler*innen *City Wandsbek e.V.* weiterhin für die langfristige Entwicklung des Standorts Wandsbek Markt ein. Sie führten in den Jahren 2018/2019 gemeinsam mit *urbanista GmbH & Co KG* einen *Think Tank* durch. Dabei erarbeiteten die Teilnehmenden eine langfristige Vision für die Neugestaltung des Wandsbek Markts sowie des angrenzenden Puvogel-Gartens zum *Puvogel Mobility Hub*¹⁰⁵. Hierbei bieten sich

¹⁰³ Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren (GSED) vom 28. Dezember 2004 (HmbGVBl.), geändert am 27. November 2007 (HmbGVBl.).

¹⁰⁴ BID (Business Improvement District) Wandsbek Markt. Online verfügbar unter: www.wandsbek.de.

¹⁰⁵ City Wandsbek e.V. (2018). *Wandsbek Markt Zukunftsvision*. Online verfügbar unter: www.wandsbek.de.

Gestaltungsmöglichkeiten für den Klimaschutz, die gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren vertiefend betrachtet werden sollten. Bestandteil der Vision ist u. a. ein Fahrradparkhaus mit Serviceangeboten, wie einer Reparaturwerkstatt und die Errichtung eines Mikro-Depots (Kapitel 3.2.7). Dies ließe sich mit der Idee, die Schloßstraße langfristig in eine Flaniermeile umzuwandeln (Kapitel 3.2.4), gut kombinieren. Die Ideen sollten sowohl für diesen Standort als auch weitere Standorte geprüft, vom Klimaschutzmanagement weiterentwickelt und vom Bezirksamt unterstützt werden. Auch der Koalitionsvertrag (2019-2024) nimmt das Gebiet in den Blick. Demnach soll die Wandsbeker Wochenmarktfläche am Quarree baulich aufgewertet und saniert werden¹⁰⁶. Auch die Einkaufszentren Steilshoop, Jenfeld und Berliner Platz werden im Koalitionsvertrag als priorisierte Räume genannt. Um die bestehenden Anknüpfungspunkte für den Klimaschutz effektiv zu nutzen, wird das Bezirksamt bei anstehenden Planungen, an diesen sowie weiteren Standorten, die oben beschriebenen Maßnahmen in den Fokus nehmen.

Weitere Gestaltungsmöglichkeiten für den Klimaschutz und die Stadtteilentwicklung bieten sich möglicherweise in Eilbek. Zwischen Wandsbeker Chaussee, Eilbeker Weg und Ritterstraße war bereits eine Fläche für einen spezialisierten Markt wie einen Öko-Markt oder einen Markt mit Öffnungszeiten zu den Nachmittags- und Abendstunden für Berufstätige im Gespräch¹⁰⁷. Nun wurde auch der Platz vor der Friedenskirche (Ritterstraße) ins Auge gefasst, um dort einen Marktplatz zu initiieren. Eine der Ideen ist, einen multifunktionalen Platz zu gestalten, der sowohl für einen Wochenmarkt als auch für andere Veranstaltung Platz bietet und technisch entsprechend ausgerüstet ist [A]. Weiterhin ist die Umsetzung der Umgestaltung des Saseler Marktplatzes und des Volksdorfer Wochenmarktes laut Koalitionsvertrag noch für diese Wahlperiode geplant, um die Zentren der beiden Stadtteile als wichtige Einkaufsstandorte zu stärken¹⁰⁸.

Info-Box 14 Kurzübersicht Maßnahme S1 Öffentliche Räume für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung gestalten, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

S1 Öffentliche Räume für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung gestalten

- Ziel:** Klimaschutzbelange, Belange der Klimafolgenanpassung sowie weitere Belange von Anfang an bei der Planung mitdenken, um zukunftsfähige, multifunktionale öffentliche Räume zu gestalten.
- Beschreibung:** Die Bedeutsamkeit des öffentlichen Raums für die Lebensqualität der Anwohner*innen und Nutzer*innen verändert sich. Dies umfasst Verkehrsflächen ebenso wie Grün- und Parkanlagen und teilweise auch öffentliche Gebäude. Sie müssen künftig multifunktionaler werden, um den verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. Um klimaverantwortliches Handeln der Nutzer*innen zu fördern, werden bei der Neuplanung, Überplanung und der Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen die Handlungsmöglichkeiten des Klimaschutzes genutzt. Für beispielsweise die Förderung einer nachhaltigen Mobilität werden komfortable Fuß- und Radwege, sichere Abstellanlagen, Carsharing-Angebote sowie Mikro-Depots stets geprüft und nach Möglichkeit realisiert. Auch die Gestaltungsmöglichkeiten der Klimafolgenanpassung, d. h. für die Hitze- und Starkregenvorsorge sowie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität werden bei anstehenden Planungen konsequent genutzt. Bezirksweit werden Maßnahmen des integrierten Regenwassermanagements umgesetzt.

3.3.2 Klimaschutz in Quartieren der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) fördern

Potenziale und Akteure

Das *Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung* (RISE) fasst die Programmsegmente der Bund-Länder-Städtebauförderung (Soziale Stadt, Stadtumbau, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Städtebaulicher Denkmalschutz) unter einem Dach zusammen. Es zielt darauf ab, Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf städtebaulich aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Dafür wird ein integrierter, quartiersorientierter Ansatz verfolgt, welcher die Kooperation über Fach- und Zuständigkeitsgrenzen hinweg erfordert. Das Bezirksamt

¹⁰⁶ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

¹⁰⁷ SPD Fraktion Wandsbek (2015). *Impulse für Eilbek – Wochenmarkt an der Ritterstraße*. Online verfügbar unter: www.spdfraktion-wandsbek.de.

¹⁰⁸ SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek*. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024.

(Fachamt Sozialraummanagement) ist für die Steuerung des Gebietsentwicklungsprozesses und die operative Umsetzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahmen zuständig.

In RISE-Quartieren werden durch Investitionen in Bildungs- und soziale Infrastruktur, das Wohnumfeld sowie in öffentliche Plätze und Grün- und Freiflächen die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht. Darüber hinaus werden Versorgungsstrukturen verbessert, Nachverdichtungs- und Neubaupotenziale aktiviert sowie Wohnungsbestände stabilisiert.

Die in einem Quartier umzusetzenden Maßnahmen werden in einem Prozess, bestehend aus mehreren Schritten bzw. Phasen, entwickelt:

1. Problem- und Potenzialanalyse oder Vorbereitende Untersuchungen (Einstiegsphase),
2. Ableitung von Handlungsbedarfen und Erstellung eines Integrierten Entwicklungskonzepts mit Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan (Hauptförderphase),
3. Umsetzung des Integrierten Entwicklungskonzepts bzw. des Zeit-Maßnahme-Kosten-Plans mit mindestens einer Zwischenbilanzierung und Fortschreibung von Konzept und Maßnahmen (Hauptförderphase).

Die Integrierte Stadtteilentwicklung weist zahlreiche Synergien und Anknüpfungspunkte für den kommunalen Klimaschutz auf. Diese ergeben sich sowohl auf strategischer Ebene (Leitziele, Zielsetzungen und Handlungsbedarfe der Handlungsfelder) als auch auf Maßnahmenebene (Projekte).

Das Themenfeld *Umwelt, Klimaschutz und Verkehr* wird im Rahmen der Globalrichtlinie *Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)* als eines von 16 möglichen Handlungsfeldern definiert¹⁰⁹. Hier ist grundsätzlich eine Vielzahl an Klimaschutzmaßnahmen vorstellbar, soweit diese zu dem jeweiligen Quartier und seinen Akteuren passen. Insbesondere sind dies Maßnahmen der klimafreundlichen Mobilität, der Erneuerbaren Energieerzeugung, der gemeinschaftlichen Nutzung von (Konsum)Gütern und Infrastrukturen (Leihen statt Besitzen, Carsharing, Tauschtische, etc.) sowie die gemeinsame Energieversorgung für Nachbar*innen (Quartierswärmeversorgung und Mieterstrommodelle). Hier sind zahlreiche weitere Klimaschutzmaßnahmen vorstellbar, die gemeinsam mit den jeweiligen Akteuren vor Ort entwickelt und umgesetzt werden müssen.

Darüber hinaus bietet das Handlungsfeld *Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft* zahlreiche Anknüpfungspunkte für den Klimaschutz. In diesem werden u. a. Ziele zur Modernisierung und Sanierung des Wohnungsbestands sowie zur Nachverdichtung im Bestand formuliert. Mit diesen Maßnahmen wird ohnehin ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Zumeist konzentriert sich die Maßnahmenentwicklung hier auf große Immobilieneigentümer*innen (private Wohnungsunternehmen, Genossenschaften, SAGA Unternehmensgruppe). Über die Zusammenarbeit mit Genossenschaften hinaus, können für das Klimaschutzmanagement weitere Ansatzpunkte u. a. hier liegen:

- Energetische Gebäudesanierung von Reihenhaussiedlungen anstoßen bzw. unterstützen: Kontaktaufnahme mit Eigentümerverband bzw. -verbänden von Reihenhaussiedlung(en), gemeinsame Prüfung und gegebenenfalls Entwicklung von energetischen Gebäudesanierungsmaßnahmen, Anschluss an Nahwärmenetz, gemeinsame, klimafreundliche Mobilitätsangebote wie (E-)Car-Sharing etc.
- Integration von Klimaschutzbelangen in geplante Neubebauung: u. a. Realisierung einer klimafreundlichen Wärmeversorgung, Schaffung/Unterstützung klimafreundlicher Mobilitätsangebote (Fahrradabstellplätze, E-Ladesäulen), klimafreundliche Gestaltung der *letzten Meile* der Paketzulieferung.
- Altersgerechter Umbau von Wohnimmobilien: Gemeinsame Prüfung, Planung und Umsetzung von energetischen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen durch Gebäudeeigentümer*innen inkl. Inanspruchnahme entsprechender Fördergelder (Bundes- und Landesmittel zur Förderung des altersgerechten Umbaus).

Auch in diesem Handlungsfeld sind zahlreiche weitere Klimaschutzmaßnahmen vorstellbar, die im Rahmen der Prozesse der Integrierten Stadtteilentwicklung gemeinsam mit weiteren relevanten Akteuren geprüft und entwickelt werden können.

Im Rahmen der Entwicklung des Integrierten Klimaschutzkonzepts wurden drei RISE-Quartiere im Bezirk Wandsbek auf ihre Klimaschutzpotenziale hin detaillierter untersucht: Rahlstedt-Ost, Jenfeld-Zentrum und Tegelsberg/Müssenredder. Anhand dieser kann beispielhaft aufgezeigt werden, welche Klimaschutzpotenziale

¹⁰⁹ Freie und Hansestadt Hamburg (2018). *Globalrichtlinie Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

auf Quartiersebene identifiziert werden können und wie diese durch die Zusammenarbeit von Klimaschutzmanagement, Sozialraummanagement und weiteren Akteuren im Quartier in konkrete Maßnahmen entwickelt werden können.

RISE-Quartier Rahlstedt-Ost

Sowohl im Geschosswohnungsbau des Quartiers (überwiegend errichtet in den 1960er Jahren) als auch in den vorhandenen Reihenhaussiedlungen existieren hohe Potenziale, durch Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung zum Klimaschutz beizutragen. Insbesondere die Gebäude im Geschosswohnungsbau mit relativ hohen Wärmebedarfen und im Besitz einer geringen Anzahl von Eigentümer*innen (SAGA Unternehmensgruppe und sieben Genossenschaften) weisen hohe Chancen für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen auf. Dies sind neben umfassenden Maßnahmen der Gebäudesanierung (wie die Dämmung von Fassaden und Dächern, wie sie von der SAGA bereits umgesetzt werden) auch gering-investive Maßnahmen wie die Optimierung vorhandener Heizungstechnik (für eine genauere Differenzierung der Maßnahmen siehe Analyse von Jenfeld-Zentrum). Durch die hohen Wärmebedarfe dieser Gebäude bzw. der relativ hohen Wärmedichte insbesondere im Zentrum und Süd-Osten des Quartiers sind hier viele volkswirtschaftlich sinnvolle Klimaschutzmaßnahmen umsetzbar.

Über die Wohnungswirtschaft hinaus bergen auch in Verbänden organisierte Eigentümer*innen von Reihenhäusern gute Ansatzpunkte für die Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen. Insbesondere die gemeinsame Umsetzung von Maßnahmen des altersgerechten Umbaus mit energetischen Sanierungsmaßnahmen weist hohe Potenziale in einem Stadtteil mit relativ hoher und steigender Anzahl an Senioren auf. Hier können Synergien geschaffen und genutzt werden wie Verringerung von Kosten und Aufwand durch gemeinsame Planung und Umsetzung der Maßnahmen, Inanspruchnahme von entsprechenden Fördergeldern.



Abbildung 16: Klimaschutzpotenziale in Rahlstedt-Ost, Quelle: OCF Consulting

Im Quartier liegen zwei Nahwärmenetze, von *Hansewerk Natur* und *innogy SE*. Diese können auf ihr Erweiterungspotenzial geprüft werden, da eine leitungsgebundene Wärmeversorgung mehrerer Gebäude eine klimafreundliche Alternative zur individuellen Versorgung einzelner Gebäude mit fossilen Energieträgern (Gas- oder Ölheizungen) ist. Insbesondere in Quartieren mit relativ hoher Wärmedichte, die in Rahlstedt-Ost durch den Geschosswohnungsbau sowie das Versorgungszentrum mit angrenzendem Seniorenwohnheim geschaffen wird, liegen hohe Klimaschutzpotenziale.

Der geplante Wohnungsneubau innerhalb von Bestandsstrukturen und auch der Neubau des Nahversorgungszentrums *Hegeneck* durch die *ISARIA Wohnbau AG* trägt bereits durch Nachverdichtung zum Klimaschutz bei. Hier werden gut eingebundene Wohnstandorte als Alternativen zum autofreundlichen Wohnungsneubau an suburbanen Standorten sowie eine wohnortnahe, mit klimafreundlichen Mobilitätsangeboten erreichbare Nahversorgung geschaffen. Im Rahmen dieser Neubauvorhaben und im Zusammenspiel mit der Neugestaltung von Fuß- und Fahrradwegen im Quartier können Angebote und

Erleichterungen für klimafreundliche Mobilität zum Klimaschutz beitragen. Ziel ist es, klimafreundliche Mobilität so in das Quartier zu integrieren, dass diese im Alltag einfach umsetzbar ist. Von hoher Bedeutung sind hier zunächst attraktive und sichere Fuß- und Fahrradwege, die gut in das Straßen- und Wegesystems des Quartiers eingebunden sind. Auch Fahrradabstellmöglichkeiten auf öffentlichem und privatem Grund, die trocken, sicher, ebenerdig und leicht zu bedienen sind, tragen dazu bei. Darüber hinaus ist ein leistungsfähiges ÖPNV-System notwendig, das verschiedene Mobilitätsangebote gut miteinander vernetzt. Ergänzend kann die Elektromobilität gefördert werden. Diese kann beispielsweise im Rahmen des geplanten Wohnungsneubaus oder Neubau des Versorgungszentrums umgesetzt werden, in dem hier die entsprechende Ladeinfrastruktur vorgesehen wird. Festzuhalten bleibt aber, dass das Elektroauto für den Einzelnen eine relativ teure Form der Mobilität ist, die auch in Bezug auf ihre Umweltauswirkungen von Produktion und eingesetzten Ressourcen nicht den besten Beitrag zum Klimaschutz leistet. Wichtiger und effektiver für den Klimaschutz sowie besser geeignet für ein Quartier mit einer größeren Anzahl von Haushalten mit geringen Einkommen ist daher die Stärkung von ÖPNV, Fuß- und Fahrradmobilität (inkl. StadtRad-Stationen, Lastenräder, Fahrradhäuschen etc.). Hierauf kann das Bezirksamt in seinen Zuständigkeiten jedoch nur begrenzt direkten Einfluss nehmen, da StadtRad, ÖPNV und SWITCHH über die Landesebene auf gesamtstädtischer Ebene geplant und umgesetzt werden.

Neben der Mobilität der Bewohner*innen birgt insbesondere die Gestaltung der Zulieferung von Paketen (die infolge der steigenden Bedeutung des Onlinehandels stark zunehmen) auf der sogenannten *letzten Meile* große Potenziale für den Klimaschutz sowie die Steigerung der Attraktivität des Quartiers. Durch die zentrale Anlieferung der Pakete an ausgewählten Standorten innerhalb des Wohnquartiers (beispielsweise im Nahversorgungszentrum Hegeneck), die dann dort abgeholt oder auf Lastenrädern weiterverteilt werden, wird der Zulieferverkehr innerhalb der Nachbarschaften verringert. So wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht und gleichzeitig ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Auf Akteursebene bilden neben den oben bereits erwähnten Gebäudeeigentümer*innen insbesondere die Stadtteilkonferenz und der Stadtteilbeirat hohe Potenziale für den Klimaschutz. Die hier engagierten Institutionen und Personen (von Jugendzentrum, Schule, Kirche) können aktiv einbezogen werden, um für Rahlstedt-Ost passende Maßnahmen zu entwickeln. Sie können als Multiplikatoren in das Quartier hineinwirken und die Maßnahmenumsetzung unterstützen.

RISE-Quartier Jenfeld-Zentrum

Zwei Drittel der Gebäude im Quartier wurden zwischen 1949 und 1978 erbaut und damit vor der ersten Wärmeschutzverordnung. Gebäude dieser Baualtersklassen sind, wenn sie nicht umfassend saniert wurden, besonders energieineffizient. Auch jüngere Gebäude, die bis 1990 errichtet wurden, können als energetisch optimierungsbedürftig eingeschätzt werden. Aufgrund einer fehlenden oder geringen Fassadendämmung weisen diese Gebäude einen hohen Heizenergiebedarf auf (Abbildung 17), oft auch mit der Gefahr von Schimmelbildung verbunden. Da in weiten Teilen des Quartiers kein Nahwärmenetz vorhanden ist (Abbildung 17, Abbildung 18), kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der benötigten Wärmeenergie durch fossile Energieträger (Gas, Öl) auf Gebäudeebene (Gas-/Ölzentralheizungen) erzeugt wird. Insbesondere bei älteren Heizungsanlagen ist es zudem wahrscheinlich, dass diese schlecht eingestellt und gegebenenfalls überdimensioniert sind. In der Summe führt dies zu hohen THG-Emissionen und macht sich darüber hinaus für die Mieter*innen mit hohen Energiekosten und einem unangenehmen Raumklima (im Winter kühl und zugig, im Sommer heiß, Schimmel durch Kältebrücken) bemerkbar.

Dem Ideal der autogerechten Stadt der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts folgend, ist das Quartier durch große Verkehrsflächen für den fließenden und ruhenden Verkehr geprägt. Die aufgelockerte Bebauung und geringe Nutzungsmischung führen zu weiten Wegen, die am bequemsten mit dem Auto zurückgelegt werden können. Es existieren nur wenige klimafreundliche Alternativen: Der ÖPNV erschließt das Gebiet mit sechs Buslinien, aber nicht durch eine Schienenanbindung. Rad- und Fußwege sind gering dimensioniert und es gibt keine StadtRad-Station und keine Carsharing-Angebote. Damit ist das Auto der prägende Verkehrsträger im Quartier, was mit hohen THG-Emissionen, hohem Platzbedarf und hohen Lärmemissionen verbunden ist.

Potenziale einer klimafreundlichen Wärme- und Stromversorgung im Gebäudebestand: Große Teile des SAGA-Bestands im Quartier wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten bereits saniert. Hier wurden Klimaschutzpotenziale bereits realisiert. Darüber hinaus können weitere Gebäude mit energetischem Optimierungspotenzial identifiziert werden. Diese können in folgende Bereiche aufgeteilt werden:

Energetische Sanierung der Gebäudehülle: Die energetische Sanierung der Gebäudehülle, insbesondere von Gebäuden der 1950er bis 1970er Jahre, erreicht eine besonders hohe Energie- und Treibhausgaseinsparung und ist damit aus Klimaschutzsicht besonders lohnend. Hier können Energieverbräuche für Raumwärme um 50 bis 75 % verringert werden. Gleichzeitig sind diese Maßnahmen aber sehr aufwändig und mit hohen Kosten für die Eigentümer*innen verbunden, die von den Energieeinsparungen der Mieter*innen nicht profitieren. Idealerweise wird die energetische Sanierung der Gebäudehülle gemeinsam mit Maßnahmen der Erneuerung bzw. Optimierung der Heizungsanlage umgesetzt, um Heizleistung und Heizungssteuerung auf den verringerten Heizenergiebedarf abzustimmen und so weitere Einsparpotenziale zu realisieren.

Auch in Gebäuden, deren Fassaden bereits umfassend saniert wurden, können weitere Energie- und Treibhausgaseinsparungen erreicht werden. In Gesprächen mit den Eigentümer*innen ist zu prüfen, ob im Zuge der Gebäudesanierung auch die Heizungstechnik erneuert bzw. neu eingestellt wurde. Falls dies nicht der Fall ist, können hier weitere Klimaschutzpotenziale realisiert werden.

In noch unsanierten Gebäuden im Quartier können sowohl umfassende Maßnahmen der Gebäudesanierung (wie die Dämmung von Fassaden und Dächern), als auch gering-investive Maßnahmen, wie die Optimierung vorhandener Heizungstechnik wichtige Beiträge zum Klimaschutz leisten.

Optimierung der Gebäudetechnik: Auch durch den Austausch der Heizungsanlage oder nur eine bessere Einstellung und Steuerung der Heizungstechnik können Energieeinsparungen und eine effizientere Energienutzung erreicht werden. Kosten und Aufwand dieser Maßnahmen sind im Vergleich zur Sanierung der Gebäudehülle deutlich geringer. So kann durch die optimale Einstellung einer Heizungsanlage der Energieverbrauch für Raumwärme um 10 bis 15 % gesenkt werden, ohne dass Komponenten ausgetauscht werden müssen. Potenziale zur Optimierung der Gebäudetechnik können in Gebäuden aller Altersklassen, auch in Neubauten, realisiert werden.

Energieeinsparung durch Nutzer*innenverhalten: Auch durch richtiges Lüften oder den Austausch von Stromfressern im Haushalt, wie alte Kühl-/Gefrierschränke, können Energieverbräuche und -kosten gesenkt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Hier existieren zahlreiche Informationsangebote, u. a. im Internet, zum Beispiel www.co2online.de, oder vor Ort, zum Beispiel kostenlose Beratung der Verbraucherzentrale Hamburg www.vzhh.de.

Potenziale der Erweiterung vorhandener oder der Aufbau neuer Nahwärmenetze: Im Gebiet liegen zwei Nahwärmenetze: das eine an der nördlichen und nord-westlichen Gebietsgrenze, betrieben von *HanseWerk Natur*, sowie ein kleines Nahwärmenetz der *URBANA Energiedienste* im Briegeler Weg. Diese können auf ihr Erweiterungspotenzial hin geprüft werden. Dafür ist die Kontaktaufnahme mit den Betreibern notwendig.

Darüber hinaus kann in Teilgebieten mit mittlerer oder hoher Wärmedichte die gemeinsame Wärmeversorgung mehrerer Gebäude durch den Aufbau neuer Wärmenetze geprüft werden. Aussichtsreich sind mehrgeschossige Wohngebäude in unmittelbarer, räumlicher Nähe zueinander, die in den letzten 15 bis 20 Jahren nicht umfassend saniert wurden und mit einer ebenso alten, ineffizienten Heizungsanlage ausgestattet sind. Solche Gebäude können potenziell durch eine gemeinsame, leitungsgebundene Wärmeversorgung effizient mit Wärme und Strom versorgt werden. Die Energieerzeugung mittels Blockheizkraftwerk (BHKW) stellt hier eine klimafreundlichere Alternative zur Gas- oder Ölzentralheizung auf Gebäudeebene dar.

Potenziale für Quartiersstrom: Die Nutzung von selbsterzeugtem Strom ist zumeist nur Gebäudeeigentümer*innen möglich, die beispielsweise eine Photovoltaik-Anlage (PV) auf ihrem Dach installieren und dann den erneuerbaren Strom nutzen und Überschüsse in das Stromnetz einspeisen. Um auch Mieter*innen die Möglichkeit zu geben, lokal erzeugten Strom zu nutzen, können auf größeren Mietobjekten PV-Module installiert werden. Alternativ kann der Strom auch mittels BHKW erzeugt werden. Der lokal erzeugte Strom kann dann an die Mieter*innen verkauft und als eigene Marke *Jenfeld-Strom* vermarktet werden. Bei hoher Energieabnahme (d. h. mehrere Haushalte schließen sich an), kann der Strom zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden. Für die Umsetzung muss die Zustimmung der jeweiligen Gebäudeeigentümer*innen erreicht werden. Darüber hinaus kann die Zusammenarbeit mit der Energienetz Hamburg eG gesucht werden, um die Investitionskosten zu senken. Die Umsetzung eines Quartiersstromkonzepts kann auf Baublockebene (Mehrfamilienhäuser im Geschosswohnungsbau) mit Einzeleigentümer*innen geprüft werden.

Potenziale im Wohnungsbestand der SAGA Unternehmensgruppe: In einem ersten Gespräch im Oktober 2019 wurden gemeinsam mit der SAGA diese Ansatzpunkte für eine zukünftige Maßnahmenentwicklung identifiziert:

- 1) Heizungsoptimierung im Gebäudebestand; Klimaschutzpotenziale werden insbesondere auch in der Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Einstellung vorhandener Heizungsanlagen im

Gebäudebestand gesehen. Durch eine Optimierung der Heizungseinstellungen kann Energie effizienter genutzt und gleichzeitig die Heizkosten der Mieter*innen gesenkt werden. Im Rahmen der Entwicklung des IKK-W werden hier gemeinsam mit der SAGA ein bis zwei Referenzgebäude ausgewählt, die detaillierter auf Optimierungspotenziale in diesem Bereich untersucht werden. Im Rahmen der Entwicklung und Umsetzung des Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) können die gewonnenen Ergebnisse auf weitere Gebäude übertragen werden.

- 2) Installation von PV-Modulen gegebenenfalls in Kombination mit Mieterstrom-Konzepten: Die mehrgeschossigen Bauten mit Flachdächern im Quartier sind für die Installation von PV-Modulen gut geeignet. Die Umsetzung mit einem externen Dienstleister sowie das Angebot des erzeugten Stroms an die eigenen Mieter*innen (Mieterstrom als Modellprojekt) ist vorstellbar. Eine erste mögliche Umsetzung kann im Rahmen der Sanierung der Gebäude im Bekkampsweg 4-14 und in der Oppelner Straße 2-6 geprüft werden.
- 3) Geplante Modernisierungen inkl. energetischer Sanierung der Gebäudehülle: Die SAGA befindet sich derzeit in der Planung für die Modernisierung der Gebäude Bekkampsweg 4-14/Oppelner Straße 2-6. Im Rahmen des Planungsprozesses wird auch die Wirtschaftlichkeit energetischer Sanierungsmaßnahmen geprüft. Der Beginn der Umsetzung ist für das 2. Quartal 2021 vorgesehen. Im Anschluss erfolgt die Planung für die Gebäude Oppelner Straße 8-24 sowie Oppelner Straße 26-46. Gegebenenfalls können hier weitere Klimaschutzpotenziale realisiert werden.

Potenziale von Wohnungsbaugenossenschaften: Genossenschaftsbestände bieten gute Anknüpfungspunkte, um eine leitungsgebundene Wärmeversorgung und auch weitere Klimaschutzmaßnahmen (PV-Mieterstromkonzepte, Quartiersparkplätze, Carsharing/Nachbarschaftsauto) zu prüfen. Um Interessen und Umsetzungsbereitschaft zu erkunden, kann hier zukünftig das Gespräch mit den Wohnungsgenossenschaften mit lokalen Wohnungsbeständen (*Wohnungsgenossenschaft von 1904*, *VHW – Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften*, *KAIFU Nordland*) gesucht werden.

Potenziale von Schulstandorten: Auch Schulgebäude weisen hohe Energieverbräuche und damit hohe Klimaschutzpotenziale auf, insbesondere dann, wenn sie in den 1950er bis 1970er Jahren erbaut und (überwiegend) unsaniert sind. Im Quartier befinden sich vier Schulstandorte, die durch Maßnahmen der Gebäudesanierung, Heizungsoptimierung, sowie einer möglichen gemeinsamen Wärmeversorgung wertvolle Beiträge zum Klimaschutz leisten können. Um dies weiter zu untersuchen, ist das Gespräch mit Schulbau Hamburg notwendig.

Potenziale lokaler Einzelhändler*innen: Unternehmer*innen schließen sich in Kooperationen zum gemeinsamen Vorteil zusammen (wie zum Beispiel im *City Wandsbek e.V.*). In Jenfeld-Zentrum kann ein Unternehmensnetzwerk der Unternehmer der Mini City und gegebenenfalls auch mit dem Betreiber des Einkaufszentrums geprüft und gegebenenfalls angestoßen werden. Ein *Unternehmensnetzwerk Energieeffizienz* kann gemeinsam Maßnahmen zur Reduzierung des Energiebedarfs und der Energiekosten, sowie einer gemeinsamen Energieversorgung, um die hohen Strom-, Wärme- und gegebenenfalls Kältebedarfe zu decken, entwickeln und umsetzen. Darüber hinaus ist die Ausweitung auf weitere Themenbereiche möglich, wie beispielsweise die Verbesserung der lokalen Fahrradinfrastruktur für Kund*innen, die Einrichtung einer E-Ladesäule oder einer Carsharing-Station oder eines *Mikro-Depots* zur Abholung von Pakettlieferungen.

Weitere Klimaschutzpotenziale liegen in Jenfeld-Zentrum im Bereich der Mobilität sowie in der Verbesserung von Regenwasserrückhalt und -versickerung zum Umgang mit Klimawandelfolgen. Ansatzpunkte in diesen Bereichen beschreiben wir für das Quartier Tegelsberg/Müssenredder exemplarisch detaillierter.

OCF Consulting

Jenfeld-Zentrum
Wärmedichte

Wärmedichte

- >0 - 200 MWh/a
- >200 - 400 MWh/a
- > 400 - 600 MWh/a
- > 600 - 800 MWh/a
- > 800 MWh/a
- Gebietsgrenze

Fernwärmeversorgte Gebiete

- URBANA Energiedienste
- HanseWerk Natur

0 100 200 300 400 m



Abbildung 17: Wärmedichte und fernwärmeversorgte Gebiete in Jenfeld-Zentrum, Quelle: OCF Consulting

OCF Consulting

Jenfeld-Zentrum
Klimaschutzpotenziale



Abbildung 18: Klimaschutzpotenziale in Jenfeld-Zentrum, Quelle: OCF Consulting

RISE-Quartier Tegelsberg/Müssenredder

Ein Großteil des Gebäudebestands im Quartier wird für Wohnzwecke genutzt. Im Westen des Quartiers (Abbildung 19) wurden die Gebäudehüllen eines Teils des Gebäudebestands augenscheinlich vor Kurzem saniert. Hier wurden Klimaschutzpotenziale bereits realisiert und in den nächsten Jahren und Jahrzehnten sind hier keine größeren Investitionen der Gebäudeeigentümer*innen in die Gebäudehülle zu erwarten. In Gesprächen mit den Eigentümer*innen ist zu prüfen, ob im Zuge der Gebäudesanierung auch die Heizungstechnik erneuert bzw. neu eingestellt wurde. Falls dies nicht der Fall ist, können hier weitere Klimaschutzpotenziale realisiert werden. In noch unsanierten Gebäuden im Quartier, u. a. Zeilenbauten nördlich des Müssenredder, können sowohl umfassende Maßnahmen der Gebäudesanierung, wie zum Beispiel die Dämmung von Fassaden und Dächern, als auch gering-investive Maßnahmen, wie die Optimierung vorhandener Heizungstechnik, wichtige Beiträge zum Klimaschutz leisten. Für weitere Beispiele siehe detaillierte Maßnahmenbeschreibung im Quartierstext Jenfeld-Zentrum.

Genossenschaftsbestände bieten gute Anknüpfungspunkte, um eine leitungsgebundene Wärmeversorgung und auch weitere Klimaschutzmaßnahmen (PV-Mieterstromkonzepte, Quartiersparkplätze, Carsharing/Nachbarschaftsauto) zu prüfen. Um Interessen und Umsetzungsbereitschaft zu erkunden, kann hier zukünftig das Gespräch mit den Wohnungsgenossenschaften mit lokalen Wohnungsbeständen (*Baugenossenschaft Dennerstraße Selbsthilfe eG*, *Bauverein der Elbgemeinden eG*, *Hamburg Rahlstedter Baugenossenschaft eG*) gesucht werden. Darüber hinaus weisen auch *Schulgebäude* hohe Energieverbräuche und damit hohe Klimaschutzpotenziale auf, insbesondere dann, wenn sie in den 1950er bis 1970er Jahren erbaut und überwiegend unsaniert sind. Auch die Gebäudekomplexe des *Carl-von-Ossietzky-Gymnasiums*, der Grundschule sowie der in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen *Kita Löwenzahn*, können durch Maßnahmen der Gebäudesanierung, Heizungsoptimierung sowie einer möglichen gemeinsamen Wärmeversorgung wertvolle Beiträge zum Klimaschutz leisten. Um dies weiter zu untersuchen, ist das Gespräch mit Schulbau Hamburg notwendig.

Klimaschutzpotenziale im Bereich Verkehr und Mobilität:

Ruhender Verkehr: Insbesondere im Westen des Quartiers sind großflächige Parkplatzflächen vorhanden. Aus Klimaschutzperspektive sind engmaschige, gut instandgehaltene und sichere Fuß- und Radwegenetze sowie eine gute ÖPNV-Anbindung der bequemen Erreichbarkeit mit dem Auto vorzuziehen. Daher kann geprüft werden, inwieweit die vorhandenen Parkplatzflächen perspektivisch für andere Nutzungen umgestaltet werden können (etwa durch Nachverdichtung oder zu Zwecken der Naherholung oder als Grün- und Freiflächen). Gegebenenfalls können Überkapazitäten reduziert und Flächen durch das Einrichten gemeinsamer Quartiersparkplätze an einzelnen Standorten effizienter genutzt werden.

Radverkehr: Über die genannten sicheren und gut vernetzten Radwegeverbindungen hinaus, ist für die Nutzung des Fahrrads im Alltag insbesondere das Vorhandensein sicherer, trockener und ebenerdiger Fahrradabstellplätze entscheidend. Klimafreundliche Mobilitätsformen müssen im Alltag einfach und bequem sein, um in Anspruch genommen zu werden. Die Bebauungsstruktur im Quartier macht es möglich, vorhandene, freie Flächen für Fahrradabstellanlagen/Fahrradhäuschen auf öffentlichem und privatem Grund zu nutzen.

Carsharing-Angebote: Quartiere mit einer hohen Bevölkerungsdichte und einer guten ÖPNV-Anbindung eignen sich potenziell auch für die Einrichtung eines stationsbasierten Carsharing-Angebots. Dieses könnte beispielsweise in Kooperation mit den ansässigen Genossenschaften als Nachbarschaftsauto für die lokalen Bewohner*innen angeboten werden. Für diese eröffnet sich so die Möglichkeit, mittelfristig auf ein eigenes Auto zu verzichten. Wichtig ist, hier ein stationsbasiertes Modell zu prüfen und gegebenenfalls einzurichten, da nur dieses die notwendige Zuverlässigkeit aufweist, um das private Auto zu ersetzen. Free-floating Angebote ersetzen hingegen eher den ÖPNV und sind damit aus Klimaschutzperspektive nicht sinnvoll. Ob sich ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot vor Ort wirtschaftlich tragen kann, muss im Einzelfall konkreter geprüft werden. Hierfür kann auch das Gespräch mit einem in Hamburg ansässigen Anbieter gesucht werden.

Elektromobilität: Ergänzend kann im Quartier die Elektromobilität gefördert werden. Diese kann beispielsweise im Rahmen eines gegebenenfalls geplanten Wohnungsneubaus umgesetzt werden, in dem hier die entsprechende Ladeinfrastruktur vorgesehen wird. Festzuhalten bleibt aber, dass das Elektroauto für den

Einzelnen eine relativ teure Form der Mobilität ist, die auch in Bezug auf ihre Umweltauswirkungen (von Produktion und eingesetzten Ressourcen) nicht den besten Beitrag zum Klimaschutz leistet. Wichtiger und effektiver für den Klimaschutz sowie besser geeignet für ein Quartier mit einer größeren Anzahl von Haushalten mit mittleren und geringen Einkommen ist daher die Stärkung von ÖPNV, Fuß- und Fahrradmobilität (inkl. StadtRad-Stationen, Lastenräder, Fahrradhäuschen etc.).

Letzte Meile: Neben der Mobilität der Bewohner*innen birgt insbesondere die Gestaltung der Zulieferung von Paketen, die infolge der steigenden Bedeutung des Onlinehandels stark zunehmen, auf der sog. *letzten Meile* große Potenziale für den Klimaschutz sowie die Steigerung der Attraktivität des Quartiers. Durch die zentrale Anlieferung der Pakete an ausgewählten Standorten innerhalb des Wohnquartiers in sog. *Mikro-Depots*, die dann hier abgeholt oder auf Lastenrädern weiterverteilt werden, wird der Zulieferverkehr innerhalb der Nachbarschaften verringert.

Klimaschutzpotenziale und Ansatzpunkte bei Grün- und Freiflächen:

Bei der *Umgestaltung von Grünflächen* sollte neben Aspekten der Naherholung auch der Regenwasserrückhalt und die Regenwasserversickerung berücksichtigt werden. Infolge des Klimawandels werden Starkregenereignisse zunehmen. Insbesondere in dicht bebauten und hoch versiegelten urbanen Gebieten kann es hier zu schweren Schäden kommen, wenn große Regenmengen nicht mehr von der Mischkanalisation aufgenommen und abgeleitet werden können. Grünflächen so zu gestalten, dass sie Regenwasser temporär einstauen und gegebenenfalls auch lokal versickern lassen können, hilft Schäden zu verringern. Die konkrete Ausgestaltung der Grünflächen muss im Einzelfall geprüft und entwickelt werden.

Sollte im Rahmen der Städtebauförderung eine Umgestaltung des *Norbert-Schmidt-Platzes* vorgesehen werden, können im Kontext dieser Umbaumaßnahmen weitere Klimaschutzmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden. Hier kann ein Mix mehrerer Maßnahmen aussichtsreich sein, u. a. die Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten, Energieeffizienzmaßnahmen für ansässigen Einzelhandel, energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen und gegebenenfalls leitungsgebundene Wärmeversorgung angrenzender Wohngebäude etc. Welche Klimaschutzmaßnahmen sich hier konkret realisieren lassen, muss im Einzelfall insbesondere im Gespräch mit umsetzungsrelevanten Akteuren vor Ort geprüft werden.

Klimaschutzpotenziale und Ansatzpunkte bei lokalen Akteuren und Institutionen

Das *Carl-von-Ossietzky-Gymnasium* ist eine aktive Klimaschule mit eigenem Repair Café, die sich für den Klimaschutz engagiert. Hier können in Kooperation Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Bildung, Bewusstsein und Verhalten entwickelt und umgesetzt werden.

Ein weiterer aussichtsreicher Ansatzpunkt kann die Arbeit des Stadtteilbüros Tegelsberg im Rahmen des Projekts *Perspektive Hamburg* sein. Hier können Klimaschutzmaßnahmen, die auf Gemeinschaftlichkeit setzen, passend sein. U. a. könnte dies ein Gemeinschafts- oder interkultureller Garten, eine Fahrradwerkstatt oder auch eine lokale Tausch- oder Leihbörse sein.

OCF Consulting

Tegelsberg/Müssenredder
Wärmedichte

Ausgewählte Gebäudenutzungen

- Büro/Verwaltung
- Gebäude der Kirche
- Schule/Bildung
- Wohnen

Wärmedichte

- >0 - 200 MWh/a
- >200 - 400 MWh/a
- > 400 - 600 MWh/a
- > 600 - 800 MWh/a
- > 800 MWh/a

0 100 200 300 400 m

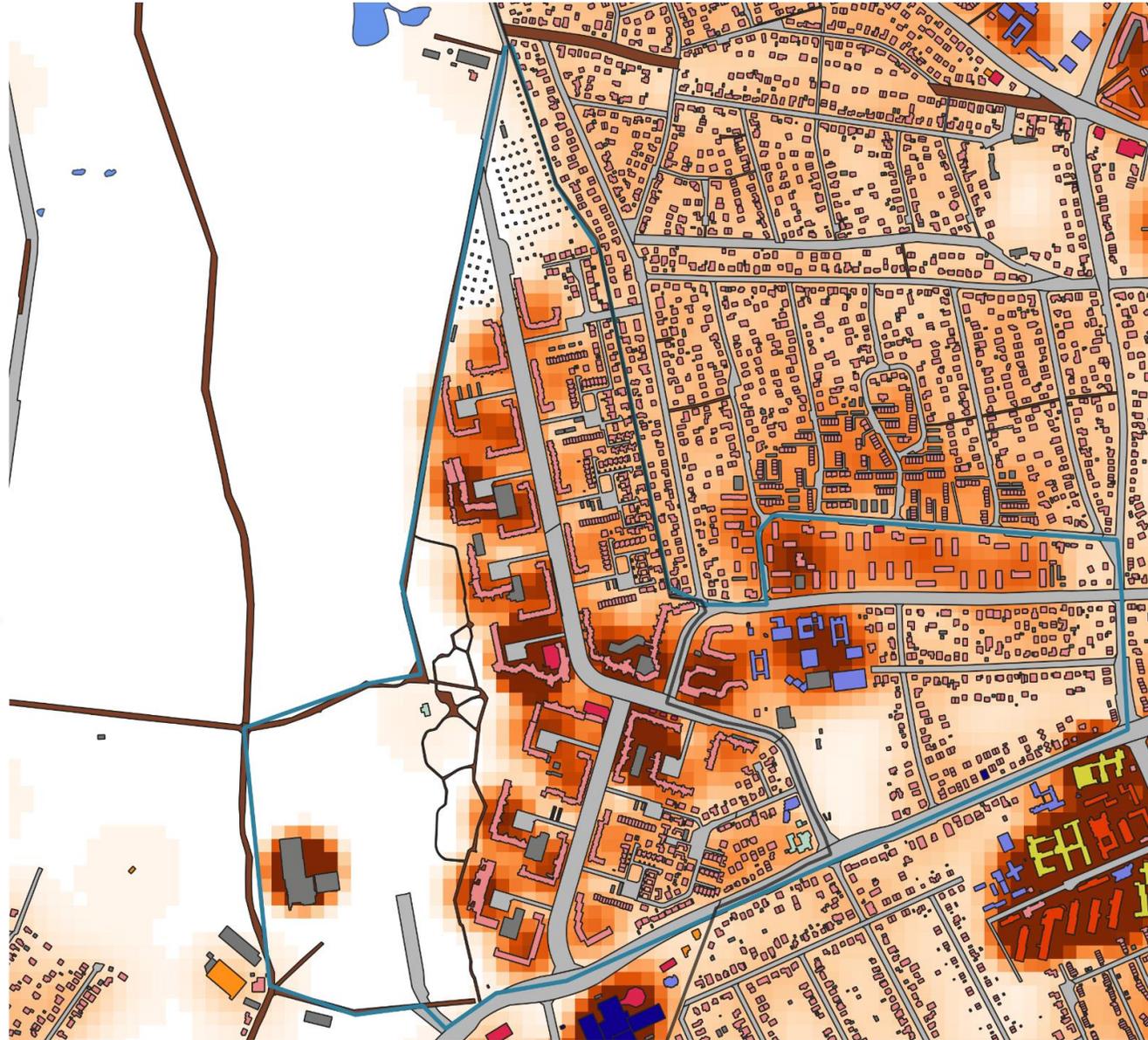



Abbildung 19: Wärmedichte im RISE-Quartier Tegelsberg-Müssenredder, Quelle: OCF Consulting

Verknüpfung mit der Energetischen Stadtsanierung (KfW-432)

Das KfW-Programm 432 kann genutzt werden, um in einem Stadtteil der Integrierten Stadtteilentwicklung komplexere Maßnahmen und Maßnahmenbündel wie u. a. eine leitungsgebundene Wärmeversorgung durch ein Quartiersnetz oder die Nutzung von Abwärmepotenzialen ansässiger Betriebe für die Quartierswärmeversorgung in Kombination mit Gebäudesanierungs- und Mobilitätsmaßnahmen vorzubereiten. Diese Kombination beider Förderprogramme wurde in Hamburg u. a. im RISE-Gebiet Harburger Innenstadt/ Eißendorf-Ost umgesetzt. Sie wird auch in der Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes im Transformationsfeld Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz als eine Maßnahme aufgegriffen (Info-Box 25, Anhang). Im Rahmen dieses durch Bund und Land geförderten Programmes kann eine Quartiersanalyse mit Fokus auf die Potenziale einer klimafreundlichen Energieversorgung und effizienten Energienutzung realisiert werden. Es kann sowohl die Analyse und Entwicklung eines energetischen Quartierskonzepts als auch die fachliche Betreuung durch ein Sanierungsmanagement, zum Beispiel in Form einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters des Bezirksamts oder eines externen Dienstleisters, anteilig gefördert werden. Der Bund übernimmt für dieses Förderprogramm 65 % der Kosten, während die *BUE* in der Regel weitere 20 % beisteuert. So bleibt für das Bezirksamt ein geringer Eigenanteil, der über den Haushalt (nicht über Fördergelder) gedeckt werden muss. Die Analyse und Konzeptentwicklung im energetischen Quartierskonzept kann parallel zur Problem- und Potenzialanalyse in RISE durchgeführt werden und bietet die Grundlage für eine abgestimmte Maßnahmenentwicklung, die eine vertiefte Bearbeitung von Herausforderungen einer klimafreundlichen Energieerzeugung und Nutzung im Quartier ermöglicht.

Info-Box 15 Kurzübersicht Maßnahme S2 Klimaschutz in Quartieren der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) fördern, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

S2 Klimaschutz in Quartieren der Integrierten Städtebauförderung (RISE) fördern

- Ziel:** Prozess der Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Klimaschutzmanagement und Sozialraummanagement des Bezirksamts etablieren, um Klimaschutzbelange in die Konzept- und Maßnahmenentwicklung in RISE-Gebieten zu integrieren.
- Beschreibung:** In Gebieten der Städtebauförderung können insbesondere in den RISE-Themenfeldern Umwelt, Klimaschutz und Verkehr und Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft zahlreiche Klimaschutzmaßnahmen integriert und umgesetzt werden. Welche davon im Einzelfall geeignet und umsetzbar sind, prüft und entwickelt das Klimaschutzmanagement spezifisch für jedes Quartier in Zusammenarbeit mit dem Sozialraummanagement des Bezirksamts und Akteuren vor Ort. Im Stadium der Problem- und Potenzialanalyse werden Klimaschutzpotenziale auf Quartiersebene identifiziert, welche dann im Rahmen der Konzeptentwicklung entwickelt werden. So können Klimaschutzbelange in die Projekte und Maßnahmen der Städtebauförderung aufgenommen werden. Außerdem kann das KfW-Programm 432 genutzt werden, um komplexere, energietechnische Maßnahmenbündel vorzubereiten.

3.3.3 Wandsbeker Gewerbegebiete klimafreundlicher gestalten

Potenziale und Akteure

Im Bezirk Wandsbek existieren gut ein Dutzend Gewerbegebiete mittlerer Größe, die sich heterogen über das Bezirksgebiet verteilen (Abbildung 20). Viele dieser Gebiete wurden in den 1980er und 90er Jahre entwickelt und bebaut. Die Wandsbeker Gewerbebestandorte werden durch eine hohe Anzahl kleinerer und mittelständischer Unternehmen geprägt mit relativ hohen Anteilen an produzierenden und familiengeführten Betrieben. Jedes Gewerbegebiet zeichnet sich durch seine individuelle Akteurs- und Siedlungsstruktur aus, welche die jeweiligen Klimaschutzpotenziale bestimmen. Um dies zu illustrieren, werden die Potenziale und möglichen Maßnahmen zur Gestaltung klimafreundlicher Gewerbegebiete im Bezirk Wandsbek anhand von drei Beispielgebieten konkretisiert. Die Gewerbegebiete in den Stadtteilen Wandsbek (nördlich und südlich des *Friedrich-Ebert-Damm*), Hummelsbüttel (*Lademannbogen*) und Poppenbüttel (*Poppenbüttler Bogen*) wurden in Absprache mit dem Fachamt Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (WBZ) des Bezirksamts ausgewählt und genauer analysiert.

Für die in den Gewerbegebieten ansässigen Unternehmer*innen bietet der Klimaschutz eine Reihe von Potenzialen, sich und ihren Standort attraktiver zu machen. Eine klimafreundliche Mobilität durch die Ansiedlung

von StadtRad- und Carsharing-Stationen vor Ort verbessert die Erreichbarkeit der Unternehmen aus Mitarbeiter*innensicht. Die Reduzierung des individuellen Pkw-Verkehrs verbessert zugleich die Erreichbarkeit der Unternehmen für den Lieferverkehr. Sinnvoll platzierte Packstationen wie zum Beispiel am Rande von Gewerbegebieten bzw. in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten, reduzieren Einzelfahrten hin zu Unternehmen sowie zu den Wohngebieten der Mitarbeiter*innen. Auch im Handlungsfeld Gebäudeenergie können Unternehmer*innen von Klimaschutzmaßnahmen gleich doppelt profitieren. Investitionen in die Wärmedämmung, Gebäudetechnik oder PV-Anlagen amortisieren sich oftmals bereits nach kurzer Zeit oder mittelfristig und tragen dazu bei Betriebskosten einzusparen. Ferner ziehen moderne Arbeitsumgebungen motivierte und gut ausgebildete Fachkräfte an und können die langfristige Unternehmensbindung stärken.

Über die individuelle Akteurskonstellation in jedem Gebiet hinaus sind weitere Akteure für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in Wandsbeker Gewerbegebieten zentral. Im Bezirksamt ist dies zunächst das WBZ, welches eine gute Kenntnis von und Kontakte zu im Bezirk ansässigen Unternehmen hat. Diese können für die Gestaltung einer Zusammenarbeit mit und zwischen Unternehmen genutzt werden. Darüber hinaus sind insbesondere die Zuständigkeiten des Fachamts Management des öffentlichen Raumes (MR) und des Fachamts Stadt- und Landschaftsplanung (SL) berührt, wenn die (Um-)Gestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen in einem Gebiet angestrebt wird.

Auf gesamtstädtischer Ebene sind darüber hinaus weitere Akteure unterstützend aktiv. Dies sind zum einen die Handels- und Handwerkskammer und die von ihnen, gemeinsam mit *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE), *Industrieverband Hamburg e.V.* (IVH) und *Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.* getragenen *UmweltPartnerschaft*. Den aktiven Ausbau der *UmweltPartnerschaft* sieht auch der Klimaplan der Hansestadt als Teil einer Netzwerkarbeit zur Förderung freiwilliger Investitionen von Unternehmen in Klima- und Ressourcenschutz vor (Info-Box 27, Anhang). Darüber hinaus beraten die Umweltberater*innen der Handelskammer und die Berater des *Zentrums für Energie-, Wasser- und Umwelttechnik* (ZEWU) der Handwerkskammer Unternehmen zu individuellen Möglichkeiten zur Steigerung von Energie- und Ressourceneffizienz vor Ort. Die *Hamburgische Investitions- und Förderbank* (IFB) bietet darüber hinaus spezielle Förderprogramme in den Bereichen Modernisierung von Nichtwohngebäuden sowie Energie- und Ressourceneffizienz in Unternehmen an. Auch der Hamburger Klimaplan betont die hohe Bedeutung von Beratungs- und Förderangeboten für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in Gewerbe-, Handel und Dienstleistungsunternehmen. Dieser sieht die Ausweitung von vor-Ort-Beratungsangeboten (beispielsweise durch ein lokales Klimaschutzmanagement) sowie die enge Verzahnung von Beratung und Förderprogrammen vor (Info-Box 27, Anhang).

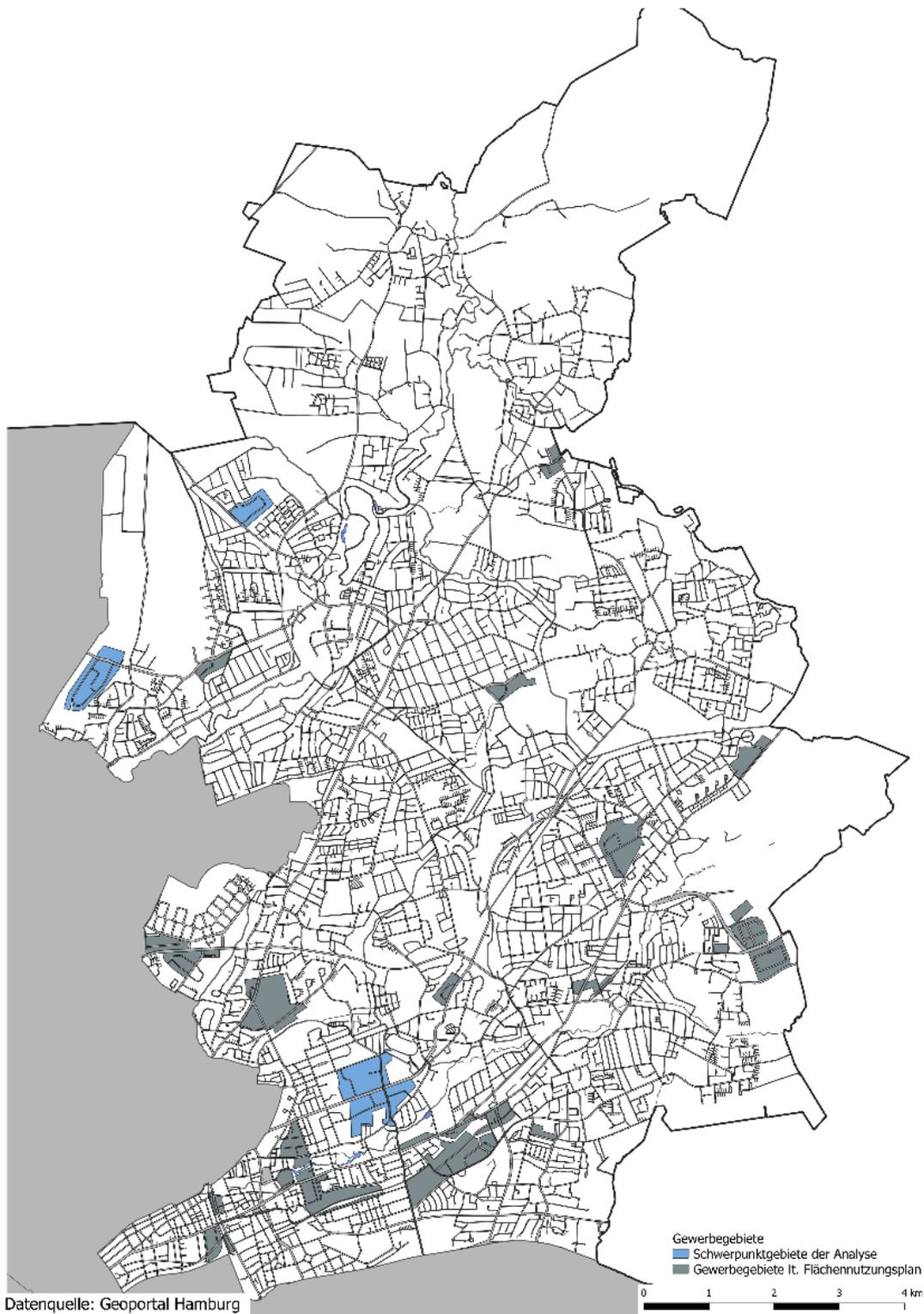


Abbildung 20: Gewerbegebiete im Bezirk Wandsbek, Quelle: OCF Consulting basierend auf LGV Hamburg

Unternehmen ansprechen und unterstützen

Grundsätzlich können Klimaschutzmaßnahmen potenziell durch jedes Unternehmen in den eigenen Prozessen und Gebäuden umgesetzt werden. Hier ist zumeist das Eigeninteresse zum Beispiel an geringeren Energiekosten, sonstigen Kosteneinsparungen oder attraktiven Mobilitätsangeboten für die eigenen Mitarbeiter*innen ein zentrales Motiv. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen haben allerdings kaum Personalressourcen, um sich mit Themen auseinanderzusetzen, die außerhalb ihres Geschäftsfelds liegen.

Daher müssen Klimaschutz und Ressourceneffizienz von außen an die Gewerbetreibenden herangetragen und diese aktiv in der Ausgestaltung für ihr Unternehmen unterstützt werden. Hierfür bedarf es einer direkten Ansprache der Unternehmen, die in wenigen Minuten die Vorteile einer Klimaschutzmaßnahme für den Unternehmer herausstellt, um so Interesse und die Bereitschaft für ein weiteres Gespräch zu wecken. Die Einbindung der oben genannten Beratungsangebote und Institutionen ist hier sinnvoll, da die Expertise der Berater*innen sowohl in der Ansprache von Unternehmen als auch bei der inhaltlichen und technischen Ausgestaltung der Maßnahmen genutzt werden kann.

Der Hamburger Klimaplan sieht vor, Umwelt-, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen in kleinen und mittleren Unternehmen zukünftig gezielt zu bewerben (Info-Box 27, Anhang). Schwerpunkt werden Unternehmen des produzierenden Gewerbes und produktionsnaher Dienstleistungen sein, die im Rahmen eines mehrjährigen Programms angesprochen und zu Gesprächen und Veranstaltungen vor-Ort eingeladen werden. Hier werden alle Gewerbestandorte Hamburgs, auch die Wandsbeker, berücksichtigt werden. Dieser Ansatz, von guten, umgesetzten Beispielen vor-Ort zu lernen, kann auch durch das Wandsbeker Klimaschutzmanagement verfolgt werden. Unternehmer*innen können sich so die praktische Umsetzung konkret ansehen und den Weg dorthin von Praktikern erklären lassen. Die in Rothenburgsort/Billbrook gemachten Erfahrung zeigen allerdings, dass nicht alle Unternehmen für einen solchen vor-Ort-Besuch offen sind. Dies muss im Gespräch herausgehört werden. Gegebenenfalls kann es daher vorteilhaft sein, einen neutralen Veranstaltungsort zu nutzen.

Über die Umsetzung von Einzelmaßnahmen hinaus liegen weitere Potenziale in der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen auf Gebietsebene, wie beispielsweise die Einrichtung gemeinsamer Parkplatzflächen oder den Aufbau einer leitungsgebundenen Wärmeversorgung. Diese benötigen für ihre Entwicklung und Umsetzung eine aktive Zusammenarbeit zwischen benachbarten Unternehmen. Da die Wandsbeker Unternehmen an den verschiedenen Standorten sehr unterschiedlich in Bezug auf ihre Größe, Branche, Energie- und Zulieferbedarfe etc. sind und Beziehungen zwischen Unternehmen durch Konkurrenz statt Kooperation geprägt sind, bedarf es einer aktiven Anbahnung und Unterstützung der Zusammenarbeit durch das Bezirksamt. Um diese realisieren zu können, müssen gemeinsame Interessen der ansässigen Unternehmen u. a. an der Gestaltung des eigenen Standorts wie zum Beispiel reibungsloser Zulieferverkehr sowie gute Erreichbarkeit für Kund*innen und Besucher*innen identifiziert und diese mit dem Klimaschutz verknüpft werden. Nur wenn durch die gemeinschaftliche Umsetzung einer Klimaschutzmaßnahme ein deutlicher Mehrwert für das einzelne Unternehmen erreicht werden kann, wird eine Zusammenarbeit möglich. Um eine solche Kooperation anzubahnen und aufrechtzuerhalten, ist ein Kümmerer notwendig, der Gespräche führt, Themen vorantreibt und aktuell hält sowie gemeinsame Interessen der ansässigen Unternehmen an der Gestaltung ihres Standorts herausarbeitet. Hier kann das Klimaschutzmanagement in Abstimmung mit dem WBZ Kontakte aufnehmen, Gespräche führen und bei Interesse der Gegenseite entsprechend der jeweiligen Unternehmensinteressen passende Klimaschutzmaßnahmen entwickeln. Um die Zusammenarbeit zu verstetigen und ein koordiniertes gemeinsames Handeln der Unternehmen zu ermöglichen, kann die Festigung der Zusammenarbeit durch das Schaffen eines Gebietsmanagements beispielsweise im Rahmen eines *Business Improvement Districts* (BID) hilfreich sein, aber auch die Gründung eines selbstgetragenen Vereins ist möglich. Zudem kann die Beantragung eines KfW-geförderten Sanierungsmanagements zeitlich befristet die Rolle eines Kümmerers für das Gebiet übernehmen. Zur Gestaltung der Netzwerkarbeit in Gewerbegebieten mit dem Ziel einer nachhaltigen Standortentwicklung gibt es Erfahrungen aus Modellvorhaben aus dem In- und Ausland, die herangezogen werden können¹¹⁰. Darüber hinaus kann auch das Gespräch mit der Klimaschutzmanagerin Isis Haberer des Gewerbegebiets Rothenburgsort/Billbrook gesucht werden, um hier von ihren Erfahrungen und einem gemeinsamen Austausch zu profitieren.

Mobilität und Verkehr klimafreundlicher gestalten

Die verkehrliche Situation in Gewerbegebieten ist für Unternehmen ein zentraler Standortfaktor. Die Verringerung von Verkehrseinschränkungen, zum Beispiel aufgrund von in zweiter Reihe geparkter Pkw sowie mangelnder Rangier-, Wende- und Abstellmöglichkeiten für LKW und die Verbesserung einer ungenügenden Erreichbarkeit für Zulieferbetriebe, Kund*innen und Besucher*innen, beispielsweise aufgrund einer zu geringen Anzahl an

¹¹⁰ Das ExWoSt-Modellvorhaben zur nachhaltigen Weiterentwicklung von Gewerbegebieten hat deutsche und internationale Modellprojekte untersucht und die wesentlichen Ergebnisse und Erfahrungen der Beteiligten zusammengetragen (ExWoSt-Info 49/1-49/4).

Stellplätzen, liegt zumeist im Interesse der ansässigen Unternehmen. Entspricht die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in Bestandsgebieten nicht mehr den Standortanforderungen, kann dies ein Grund für eine Standortverlagerung sein. Gleichzeitig sind Mobilitätsangebote für Mitarbeiter*innen und Elektromobilität wichtige Ansatzpunkte, um als Arbeitgeber attraktiv zu sein.

Als Einzelmaßnahmen, die jedes Unternehmen auf seinen eigenen Flächen umsetzen kann, eignen sich die Einrichtung von E-Ladesäulen, gegebenenfalls in Kombination mit PV-Modulen auf dem eigenen Dach sowie die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Investitionen in Ladeinfrastruktur durch Unternehmen werden von der *IFB* mit 40 bis 60 % der förderfähigen Kosten (*Zuschuss ELBE – Electrify Buildings for EVs*) unterstützt. Maßnahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements können verschiedene Aktivitäten umfassen, wie die Einrichtung eines gewerblichen Carsharing-Angebots (Kapitel 3.2.2), die Bereitstellung einer ProfiCard des *HVV* oder die Einrichtung von sicheren Fahrradabstellplätzen und Duschen für Mitarbeiter*innen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln. In Zusammenarbeit mehrerer Unternehmen können darüber hinaus auch gebietsbezogene Pendler- und Mitfahrerportale eingerichtet und mit Aktionen (*Gemeinsam zur Arbeit*) beworben werden. Ideen und Umsetzungserfahrungen in der Entwicklung, Einführung und Etablierung emissionsarmer Mobilitätsangebote in und durch Unternehmen wurden durch das zweijährige Projekt *MOVE*¹¹¹ gesammelt und werden durch die *LuftgütePartnerschaft* koordiniert durch die *BUE*, umgesetzt. Insbesondere die sogenannten *Lotsenprojekte* können als umgesetzte Projekte zur Inspiration und als Anschauungsprojekte genutzt werden. Das Gespräch mit der *BUE* und den umsetzenden Projektpartnern hilft weiter, wenn konkrete Maßnahmen mit und für Wandsbeker Unternehmen entwickelt werden sollen. Zudem soll 2020 das Förderprogramm der Stadt Hamburg zur anteiligen Finanzierung von Lastenrädern¹¹² neu aufgelegt und stärker auf Unternehmen ausgelegt werden. Auch dieses kann bei Wandsbeker Unternehmen aktiv beworben werden.

Über diese individuellen Maßnahmen einzelner Unternehmen hinaus existieren weitere Möglichkeiten: Sind ausreichend Flächen in einem Gewerbegebiet vorhanden, kann darüber hinaus auch die gemeinsame Nutzung von Parkplatzflächen für Zulieferunternehmen und/oder Kund*innen und Besucher*innen vereinbart werden. Lässt das örtliche Planungsrecht dies zu, kann beispielsweise eine Parkpalette auf privatem Grund errichtet und gemeinsam genutzt werden. Im Rahmen der Entwicklung einer solchen Maßnahme muss eine Übereinkunft zwischen den beteiligten Unternehmen erreicht werden, welche die Regelung und den Ausgleich von Kosten und Nutzen, wie zum Beispiel Beteiligung an Investitionskosten, Ausgleich von Flächenverlust und Zugang für Externe vereinbart. Weitere gemeinschaftliche Maßnahmen wie die Einrichtung eines gemeinsamen Carsharing-Pools sind vorstellbar. Soll die Verkehrssituation im Gebiet insgesamt verbessert werden, ist die Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt und die Integration in die (Planungs-)Prozesse der jeweiligen Fachämter notwendig. So werden auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Kapitel 3.2.1), Verbesserung der ÖPNV-Anbindung oder des Straßenumbaus und der (Um-)Gestaltung von Straßenräumen und öffentlichen Flächen möglich. In diesem Rahmen ergibt sich auch die Möglichkeit der Neugestaltung von Bepflanzung und Grünflächen und einer Berücksichtigung von Klimawandelfolgen (Kapitel 3.3.1). Hierfür muss die Zusammenarbeit vor allem mit dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR), dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (SL) und der *BWVI* gesucht werden.

Energieversorgung klimafreundlicher gestalten

Der Gebäudebestand in älteren Gewerbegebieten weist zumeist einen hohen energetischen Sanierungsbedarf auf. Dies trifft insbesondere auf Gebiete der 1970er und 80er Jahre zu. Hier können durch Maßnahmen der Modernisierung und energetischen Sanierung eine Senkung der Energiekosten, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Mitarbeiter*innen (zum Beispiel Schutz vor sommerlicher Hitze und Zugluft im Winter durch bessere Dämmung) und ein attraktiveres Erscheinungsbild für Besucher*innen und Kund*innen erreicht werden. Um für einzelne Gebäude geeignete Maßnahmen zu entwickeln, können Unternehmen die o. g. Beratungsangebote in Anspruch nehmen oder auch eine zu 80 % durch die *BAFA* geförderte Gewerbeenergieberatung beantragen. Das Klimaschutzmanagement kann diese Angebote insbesondere bei kleineren und mittleren Unternehmen bekannt machen und diese bei der Beantragung aktiv unterstützen.

Um eine klimafreundliche Energieversorgung zu realisieren, eignen sich verschiedene Einzelmaßnahmen, die jedes Unternehmen in bzw. an seinen Gebäuden umsetzen kann: Auf den oft großen Dächern der

¹¹¹ Weitere Informationen zum Projekt unter: www.hamburg.de.

¹¹² Weitere Informationen sind unter: www.moinzukunft.hamburg.

Gewerbeimmobilien ist die Installation von PV-Modulen lohnend, insbesondere dann, wenn große Mengen des erzeugten Stroms selbst genutzt werden können. Dieser kann dann für den eigenen Grundstrombedarf oder beispielsweise die eigenen Elektrofahrzeuge genutzt werden (siehe oben). Die Fortschreibung des Hamburger Klimaplan sieht zur Unterstützung dieser Maßnahmen die Einrichtung einer Börse für Solarländer bei Unternehmen vor (Info-Box 27, Anhang). Um eine klimafreundliche Wärmeversorgung zu realisieren, eignen sich für Unternehmen Holzhackschnitzel, Hochtemperatur-Solarthermie und ein BHKW als klimafreundliche Wärmequellen für die eigenen Gebäude und Prozesse. Der tatsächliche Wärmebedarf und damit auch die geeignete Wärmequelle sind dabei sehr stark von der Branche und den Arbeits- und Produktionsprozessen des jeweiligen Unternehmens abhängig.

Auch in Gewerbegebieten existiert das Potenzial, mehrere Unternehmen bzw. Gebäude mit einer Wärmequelle über eine leitungsgebundene Lösung klimafreundlich mit Wärme zu versorgen. Hohe Wärmebedarfe, räumliche Nähe und Geländeoberflächen, die nach Verlegung einer Wärmeleitung relativ kostengünstig wiederherzustellen sind, bilden hier gute Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Umsetzung. Darüber hinaus weisen Unternehmen bestimmter Branchen hohe Kühlbedarfe (Wärme als Nebenprodukt) auf oder es fällt Wärme im Rahmen von Produktionsprozessen an, die nicht genutzt wird. Diese Abwärme für die Versorgung nahegelegener Gebäude zu nutzen, ist besonders klimafreundlich, da Wärme nicht erst erzeugt werden muss, sondern als Nebenprodukt ohnehin vorhanden ist.

Das Gewerbegebiet in Hummelsbüttel ist ein Bestandsgebiet, das sich, als geschlossenes Areal, deutlich von der umgebenden Wohn- und Kleingartennutzung abgrenzt. An diesem Standort ist für die ansässigen Unternehmen kein Wachstum mehr möglich. Die Verkehrsinfrastruktur ist für den notwendigen Zuliefer- und Kunden-/Besucherverkehr nicht mehr ausreichend. Gleichzeitig sind im Gebiet mehrere Unternehmen ansässig, die an ihren Standorten entweder Lebensmittel verarbeiten oder kühlen oder auch Kunststoffe verarbeiten (Abbildung 21). In diesen Prozessen fällt evtl. Abwärme an, die für eine leitungsgebundene Wärmeversorgung genutzt werden kann. Darüber hinaus liegen im Gebiet eine Berufsschule sowie mehrere großflächige Einzelhändler mit hohen Wärmebedarfen. Ob bei den identifizierten Unternehmen (und gegebenenfalls darüber hinaus bei weiteren) tatsächlich Abwärmepotenziale existieren, kann aufgrund der durchgeführten Ortsbegehung und einer Wärmebedarfsberechnung (in GIS) nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Hierfür muss mit den Unternehmen Kontakt aufgenommen und das Gespräch gesucht werden. Das Klimaschutzmanagement kann hier in einem ersten kurzen Gespräch nach überschüssiger Abwärme und Interesse an dem Verkauf dieser fragen. Fällt dieses positiv aus, können in der Folge konkretere Daten zu anfallenden Wärmemengen, Temperaturniveau, etc. gesammelt und Gespräche mit benachbarten Unternehmen geführt werden, um Wärmeverbräuche sowie Typ und Alter der existierenden Wärmeversorgung zu erfragen. Finden sich mehrere Unternehmen mit Interesse an einer gemeinsamen Wärmeversorgung, kann diese auf der Grundlage gesammelter Wärmeverbrauchsdaten in ihrer technischen Ausführung sowie Kosten für die Umsetzung abgeschätzt werden. Konkrete Beispiele, wie dies aussehen kann, finden sich in Kapitel 3.1.3. Um die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer gemeinsamen Wärmeversorgung abzuschätzen, eignet sich die Beantragung eines energetischen Quartierkonzepts und/oder eines Sanierungsmanagements (KfW-432, Kapitel 3.3.2). Mit diesem durch KfW und die Energieabteilung der BUE geförderten Instrument lässt sich eine quartiersspezifische Lösung für eine gemeinsame Wärmeversorgung der ansässigen Unternehmen in ihrer technischen Ausführung (inklusive Abschätzung der notwendigen Investitions- und Betriebskosten) in mehreren Varianten entwickeln, prüfen und vergleichen. Darüber hinaus können weitere Themen, wie (Elektro-)Mobilität und Verkehr sowie Fragen der Gebietsentwicklung (zum Beispiel geplante Investitionen am Standort durch die ansässigen Unternehmen) berücksichtigt werden. Das Sanierungsmanagement kann darüber hinaus die Funktion eines Kümmerers für die Entwicklung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Gewerbegebiet übernehmen.

**Potenziale für eine leitungsgebundene Wärmeversorgung
im Gewerbegebiet Lademannbogen/Hummelsbüttel**

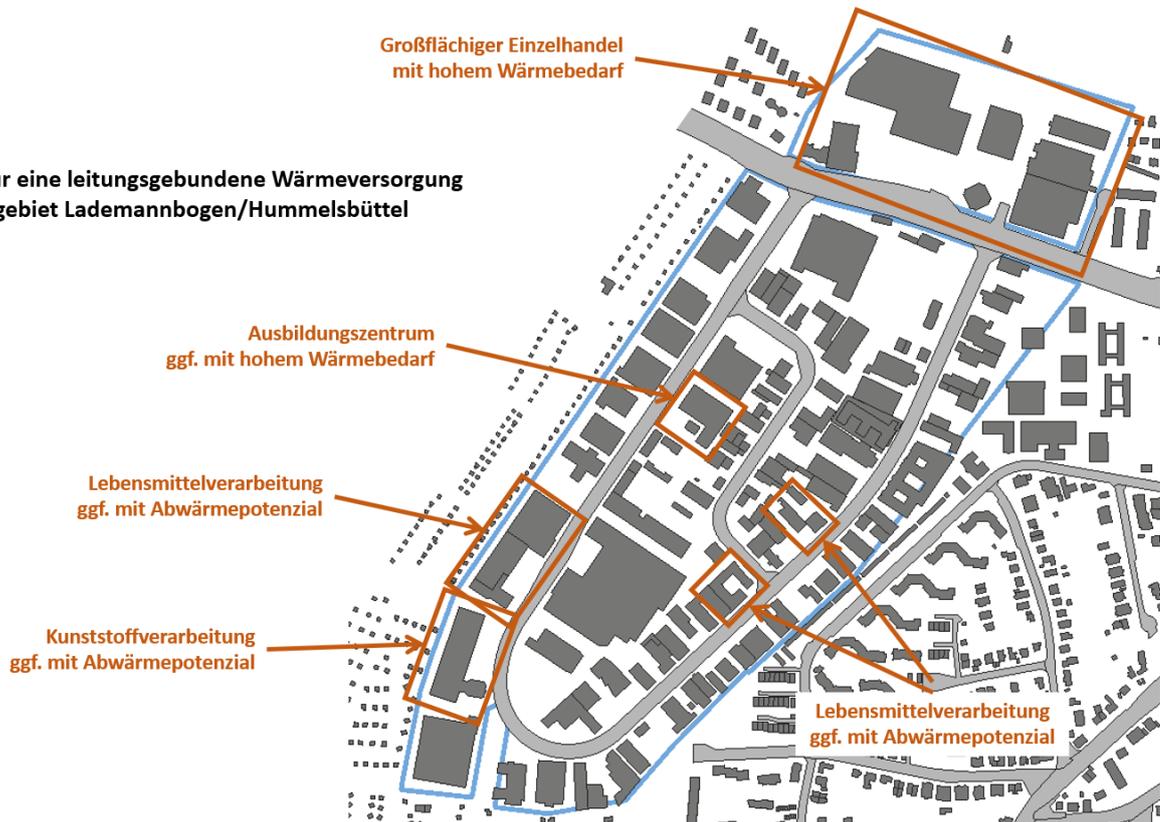


Abbildung 21: Mögliche Abwärmepotenziale im Gewerbegebiet Lademannbogen/Hummelsbüttel, Quelle: OCF Consulting

Erscheinungsbild und Attraktivität von Gewerbegebieten erhöhen

Wird das gesamte Gebiet in den Blick genommen, können in Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen und gemeinsam mit den zuständigen Fachämtern des Bezirksamts weitere Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Im Rahmen der kooperativen Zusammenarbeit eines *BID – Business Improvement District*¹¹³ können komplexere Maßnahmen im Quartierszusammenhang entwickelt und umgesetzt werden. Sollen beispielsweise Parkplatzflächen um-/zusammengelegt oder neugestaltet werden, können gleichzeitig Maßnahmen zur Verbesserung von Regenwasserversickerung und -rückhalt (zum Beispiel Verringerung der Versiegelung) oder eine Um- und Neugestaltung öffentlicher und privater Flächen realisiert werden. So kann das Erscheinungsbild des Gebiets attraktiver gestaltet und aufgewertet werden und gleichzeitig mögliche Schäden infolge stärkerer Regenereignisse verhindert werden. Kann eine Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen erreicht werden, können auch mittel- und langfristige Entwicklungen angestrebt werden. So können komplexere Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Gebiets mit verschiedenen Teilaspekten (etwa Elektromobilität, klimafreundliche Energieversorgung, Zulieferer- und Kundenverkehr, Grünflächen, Standortmarketing) entwickelt und umgesetzt werden.

¹¹³ Unternehmen investieren auf ihren Grundstücken und in ihren Gebäudebestand, gemeinsam mit dem Bezirksamt werden Investitionen in öffentliche Räume und Infrastrukturen realisiert.

Info-Box 16 Kurzübersicht Maßnahme S3 Wandsbeker Gewerbegebiete klimafreundlicher gestalten, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

S3 Wandsbeker Gewerbegebiete klimafreundlicher gestalten

- Ziel:** In Wandsbeker Gewerbegebieten ansässige Unternehmen für den Klimaschutz aktivieren und Synergien für die zukunftsfähige Entwicklung von Bestandsgebieten nutzen
- Beschreibung:** Das Klimaschutzmanagement prüft in Abstimmung mit dem Fachamt Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (WBZ) jährlich ein Wandsbeker Gewerbegebiet auf sein Klimaschutzpotenzial. Aufbauend auf der Gebietsanalyse spricht das Klimaschutzmanagement ansässige Unternehmen mit Umsetzungspotenzialen direkt an. Ziel ist es, Interessenslage und Unterstützungsbedarfe des jeweiligen Unternehmens für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen (u. a. Installation von PV auf Hallendächern, BAFA-Gewerbeenergieberatung) zu erkunden. Hierauf aufbauend entwickelt das Klimaschutzmanagement weitere Schritte der Maßnahmenumsetzung. In Gewerbegebieten, die sich für gemeinschaftliche Klimaschutzmaßnahmen eignen, wie u. a. Aufbau von Nahwärmenetzen, gegebenenfalls mit Abwärmennutzung, Pendler- und Mitfahreraktionen, weitere Mobilitätsmaßnahmen oder auch Mikro-Depots, leiten das Klimaschutzmanagement und FA WBZ gemeinsam Schritte ein, um eine Zusammenarbeit der ansässigen Unternehmen zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung zu etablieren. Eine weitere Konsolidierung und Verstärkung der Zusammenarbeit der Unternehmen ist möglich, u. a. durch die Gründung eines Business Improvement Districts (BID). Auch ein Sanierungsmanagement (gefördert durch die KfW) kann als Kümmerer für die Gebietsentwicklung genutzt werden. Wenn von den ansässigen Unternehmen unterstützt, erfolgt eine Ausweitung der Zusammenarbeit auf weitere Themen einer zukunftsfähigen Standortentwicklung wie zum Beispiel Regenwasserversickerung und -rückhalt im Gebiet vor dem Hintergrund des Klimawandels, gemeinsame Investitionen in Infrastrukturen und Gestaltung des Umfelds, Verkehr, Grünflächen, Versickerung, Entsieglung, Quartiersgarage, etc.

3.3.4 Weichenstellung Handlungsfeld Stadtraum

Integriertes Regenwassermanagement umsetzen

Bei der Gestaltung öffentlicher Räume bestehen zahlreiche Synergien zwischen dem Klimaschutz und der Klimafolgenanpassung (Kapitel 3.3.1). Das integrierte Regenwassermanagement ist dabei das zentrale Instrument, die Hitze- und Überflutungsvorsorge für eine erfolgreiche Klimafolgenanpassung umzusetzen. Das Bezirksamt setzt sich aktiv dafür ein, den öffentlichen Raum im Bezirk nach den Ergebnissen von RISA zu gestalten und die notwendige Finanzierung dafür auf Landesebene mit den Fachbehörden abzustimmen. Bislang ist die Finanzierung blau-grüner Maßnahmen, die beispielsweise in den Straßenraum integriert werden können, zwischen der *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE), *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen* (BWVI) und *Hamburg Wasser* noch nicht geklärt. Das Bezirksamt setzt sich ferner für eine personelle Verstärkung für die Umsetzung dieser RISA-Maßnahmen ein. Diese Person sollte eng mit dem Klimaschutzmanagement kooperieren, um Synergien zum Klimaschutz auch effektiv nutzen zu können. Dazu zählen die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Nutzung von Flächen.

Klimaschutz in RISE integrieren

Die integrierte Stadtteilentwicklung kann ein wichtiger Hebel für den Klimaschutz im Bezirk Wandsbek und den anderen Hamburger Bezirken sein (Kapitel 3.3.2). Der Hamburger Senat sollte in seinem nächsten Arbeitsprogramm Regelungen treffen, um Klimaschutzmaßnahmen verpflichtend in alle Wirkungsbereiche des *Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)* aufzunehmen und mit entsprechenden finanziellen Mitteln zu hinterlegen. Dafür ist sowohl eine Anpassung der Globalrichtlinie als auch der Förderrichtlinien erforderlich. Welche Potenziale für den Klimaschutz in RISE-Gebieten liegen, zeigt vertiefend das Kapitel 3.3.2.

Klimaschutz in Gewerbegebieten umsetzen

In den Wandsbeker Gewerbegebieten bestehen in allen Handlungsfeldern ungenutzte Klimaschutzpotenziale (Kapitel 3.3.3). Verbindliche Vorgaben durch die Landesebene an die bauliche Gestaltung von Unternehmensstandorten in Gewerbegebieten sowohl in Bezug auf Energieversorgung, Energieeffizienz, Dichte als auch Mobilität würden es wesentlich erleichtern, diese Potenziale zu heben. Für Bestandsgebiete müssten ergänzend auf Landesebene verbindliche Vorgaben und/oder Förderungen für die energetische Sanierung von Gewerbeimmobilien im Quartierszusammenhang erarbeitet werden.

Insgesamt ist es sowohl auf Bezirks- als auch auf Landesebene wichtig, den Klimaschutz als Leitgedanken in der Verwaltung zu verankern. Dafür muss insbesondere die Zusammenarbeit verschiedener Behörden bei Neuplanungen und Umbauten von Gebäuden, Straßen, Quartieren vereinfacht und stärker praktiziert werden.

Gemeinschaftliche Wohnformen und Innenentwicklung fördern

Bezahlbarer Wohnraum in Großstädten ist knapp. Als Reaktion darauf entstehen neue und innovative Wohnkonzepte. Eines dieser Konzepte nennt sich *Co-Living*, das in Anlehnung an das *Co-Working* entwickelt wurde. Es bietet die Möglichkeit, nachhaltige und soziale Wohnräume für Wohnungssuchende auf geringer Fläche zu schaffen. Beim *Co-Living* werden möblierte Zimmer auf Zeit vermietet. Der Anbieter *Stacey* vermietet Wohnraum an Berufseinsteiger*innen und Selbstständige. Zumeist sind Gemeinschaftsflächen, die wöchentliche Reinigung und Events für die Bewohner*innen in der Miete mitinbegriffen. Sowohl Privatpersonen, Stiftungen als auch Unternehmen können die neuen Wohnkonzepte als soziale Projekte oder Geschäftsmodelle anbieten und auf diese Weise attraktiven Wohnraum schaffen. Durch Gemeinschaftsflächen (Küche, Bad, Wohnzimmer, etc.) wird eine Reduktion der Wohnfläche pro Person erreicht. Wird das *Co-Living* in größer Zahl umgesetzt, kann es einen beachtlichen Beitrag zu einem verringerten Flächenbedarf leisten. Das Bezirksamt kann aktiv Bedarfe und städtische Potenzialflächen in den Wandsbeker Stadtteilen für dieses Konzept prüfen. Wohnungsbau-gesellschaften könnten dazu aufgerufen werden, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung diese Flächen für das *Co-Living* zu entwickeln. Auch das Konzept des Mehrgenerationenhauses sollte vom Bezirk gefördert werden. Ähnlich wie beim öffentlich geförderten Wohnungsbau sollte auch für *Co-Living* und Mehrgenerationenwohnen die Festlegung eines Anteils für größere Entwicklungsgebiete durch das Bezirksamt geprüft werden.

Vor dem Hintergrund wachsender Bevölkerungszahlen und den Herausforderungen des Klimaschutzes sollte das Bezirksamt verstärkt die Nachbarschafts-, Quartiers- und Stadtteilzentren im Bezirk entwickeln. Nur wenn kompakte Siedlungsstrukturen, Nutzungsdurchmischung sowie die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums zusammentreffen, hat das Konzept *Stadt der kurzen Wege* Erfolg und Fahrten in andere Stadtteile werden verringert. Eine erfolgreiche Innenentwicklung kann daher ein Maß für den Klimaschutz sein. In der Akteursbeteiligung wurden sogenannte Arbeits- und Lebenshäuser vorgeschlagen [\[A\]](#), um die Nutzungsdurchmischung zu stärken.

3.4 Recycling, Konsum und Ernährung

Das Handlungsfeld *Recycling, Konsum und Ernährung* zeigt Handlungsansätze und konkrete Maßnahmen für den Bezirk Wandsbek auf, die zu einem klimafreundlicheren Ressourcenumgang beitragen werden. Der Leitsatz lautet *Reduzierung, Weiterverwendung, Wiederverwendung und Recycling*.

Unsere Gesellschaft steht vor der großen Herausforderung, Klimaschutz in ihr Denken und Handeln zu integrieren. Das Bezirksamt wird die Bewusstseinsbildung der Wandsbeker Akteure für das eigene Handeln unterstützen. Es wird erlebbar machen, wie sich klimafreundliches Handeln positiv auf die Umwelt und das Klima auf unserem Planeten auswirkt.

Das Bezirksamt selbst kann dabei mit gutem Beispiel vorangehen und die eigenen bezirksinternen Prozesse klimafreundlich gestalten. Daneben wird es bereits bestehende Initiativen der Kreislaufwirtschaft, wie zum Beispiel *Repair Cafés*, unterstützen und mit aktiven Akteuren, wie zum Beispiel der Stadtreinigung, zusammenarbeiten. Um den klimafreundlichen Umgang mit Ressourcen erlebbar zu machen, wird das Klimaschutzmanagement die nachhaltige Planung und Durchführung von Veranstaltungen im Bezirk unterstützen. Insgesamt wird auch das Thema *Ernährung* verstärkt in den Fokus rücken. Mit 10-20 % Anteil an den THG-Emissionen der Privathaushalte in Deutschland nimmt unsere Ernährung einen wichtigen Stellenwert beim Klimaschutz ein. Initiativen und Ansätze für Verbesserungen im Handlungsfeld *Recycling, Konsum und Ernährung* gibt es bereits viele. Einige davon, darunter die *KlimaTeller App* oder die *Zero Waste Map App* der Stadtreinigung, werden hier vorgestellt.

Das Projektteam entwickelte unter Beteiligung der Verwaltung, Politik und der Wandsbeker*innen Handlungsansätze und konkrete Maßnahmen für das Handlungsfeld *Recycling, Konsum und Ernährung*. Ferner bestehen Wünsche und gute Beispiele von Initiativen und verschiedenen Akteuren im Bezirk, die über die verschiedenen

Beteiligungsformate in die Konzepterstellung eingeflossen sind. Sie sind durch ein [A] für Akteursbeteiligung gekennzeichnet.

3.4.1 Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten

Potenziale und Akteure

Für das Bezirksamt Wandsbek bieten sich vielfältig Potenziale, die internen Prozesse klimafreundlich zu gestalten. Die drei größten Potenziale bieten ein nachhaltiges Beschaffungswesen, das Recycling und die klimafreundliche Ernährung. Anhand der nachhaltigen Gestaltung bezirksinterner Prozesse zeigt das Bezirksamt den Bürger*innen, dass auch kleine Veränderungen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Veränderungen wirken sich nicht nur auf den bezirksamtsinternen Betrieb, sondern auch auf das Verhalten der Mitarbeiter*innen aus und regen somit zum Wandel der Unternehmenskultur im Bezirksamt an. Gegenüber den Wandsbekerinnen und Wandsbekern wird das Bezirksamt somit in Sachen Klimaschutz eine Vorbildfunktion einnehmen.

Nachhaltige Beschaffung im Bezirksamt

Als öffentlicher Auftraggeber steht das Bezirksamt in der Verantwortung seine Beschaffungstätigkeiten möglichst nachhaltig zu gestalten. Von der Stadt Hamburg wurde der *Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung (Umweltleitfaden)* mit der Senatsdrucksache 2016/00140 verbindlich im Jahr 2016 eingeführt, um negative Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen bei deren Erstellung, Lieferung, Nutzung und Entsorgung zu vermeiden. Der Umweltleitfaden wurde im Jahr 2019 überarbeitet¹¹⁴.

Die Beschaffungsstelle im Bezirksamt ist für Beschaffungen unterhalb einer Wertgrenze von 100.000 EUR verantwortlich. Alle Beschaffungen über diesem Wert werden von verschiedenen zentralen Vergabestellen der Stadt Hamburg betreut. Für Produkte, die in großen Mengen benötigt werden, gibt es sogenannte Rahmenvereinbarungen. Das sind Verträge, in denen bestimmte vertragliche Einzelheiten offenbleiben, jedoch der Rahmen für die Einzelaufträge gesetzt wird. Viele Rahmenvereinbarungen laufen über die Zentralen Vergabestellen und nicht über die interne Beschaffungsstelle des Bezirksamts, da viele Produkte und Dienstleistungen in allen öffentlichen Einrichtungen Hamburgs gleichermaßen benötigt werden. Innerhalb der Rahmenvereinbarungen gibt es normalerweise eine Auswahl verschiedener Produkte und Dienstleistungen. Bei Rahmenvereinbarungen der Zentralen Vergabestellen kann laut dem Umweltleitfaden davon ausgegangen werden, dass die Umweltkriterien des Leitfadens für die Auswahl berücksichtigt werden. Für die Bereitstellung von IT-Leistungen ist *Dataport* zuständig. Dataport ist ein IT-Dienstleister für die öffentliche Verwaltung in sechs Bundesländern, darunter Hamburg, und einem kommunalen IT-Verbund als Träger. Auch Dataport ist verpflichtet, sich für IT-Beschaffungen an die Umweltkriterien im Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung zu halten. Für alle Beschaffungen über einem Wert von 1.000 EUR ist die Anwendung des Leitfadens bei der Vergabe verbindlich.

Bislang gibt es für die Anwendung des Umweltleitfadens bei Dienstleistungen jedoch eine Reihe von Ausnahmen. Es besteht keine Verbindlichkeit für Dienstleistungen, bei denen keine Umweltrelevanz vorliegt, keine geeigneten umweltverträglichen Produkte zur Verfügung stehen, die Mehrkosten der umweltverträglichen Produkte bzw. Verfahren einen Kostenanteil von 10 % über den Lebenszyklus hinweg übersteigen oder wenn eine Inhouse-Vergabe vorliegt. Außerdem wird die Anwendung des Leitfadens bei Beschaffungen unter 1.000 EUR bisher nur *empfohlen*. Beschaffungen unter 1.000 EUR sind sogenannte *Direktaufträge*, die aufgrund des geringen Auftragsvolumen kein Vergabeverfahren benötigen. Im Bezirk Altona hat die Bezirksversammlung im September 2019 beschlossen, dass der Leitfaden zukünftig auch bei Direktaufträgen verbindlich ist. Das Bezirksamt Wandsbek sollte ebenfalls ein solches Verfahren einleiten und bei Direktaufträgen künftig verbindlich den Leitfaden anwenden.

Grundsätzlich bildet der Leitfaden eine solide Grundlage für den nachhaltigen öffentlichen Einkauf. Jedoch enthält er derzeit noch viele *Kann-Kriterien* und zu niedrige verbindliche Anteile von umweltverträglichen Produkten oder Eigenschaften von Produkten und Dienstleistungen. Damit die Klimaschutzpotenziale, die in der Beschaffung liegen künftig gehoben werden, prüft das Bezirksamt eine Erhöhung der im Umweltleitfaden festgelegten erlaubten Mehrkosten auf 20 % im Vergleich zu herkömmlichen Leistungen bzw. Produkten. Die

¹¹⁴ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

Umweltkriterien müssen sowohl bei der Eignungsprüfung von Unternehmen als auch bei Ausschreibung und Angebotswertung zukünftig stärker gewichtet werden, um im Entscheidungsfall ausschlaggebend sein zu können.

Bezirksinternes Recycling

In den verschiedenen Einrichtungen des Bezirksamts werden zum Teil bereits erfolgreich Recyclingmaßnahmen durchgeführt. Um das Recycling noch effizienter zu gestalten, empfiehlt das Projektteam den Aufbau eines einheitlichen, strukturierten Recyclingsystems. Bedrucktes Papier wird im Moment beispielsweise fast ausschließlich an ein externes Unternehmen zum Schreddern überstellt. Nach dem Schreddern sind Papierfasern jedoch stark angegriffen und können nicht mehr recycelt werden. Für datensensible Dokumente ist das ein nachvollziehbarer Prozess. Jedoch wäre es sinnvoll ein System zu etablieren, dass datensensible von nicht-datensensiblen Papieren trennt, die dann recycelt werden können. Ferner sollte langfristig bezirksintern das *papierlose Büro* als Ziel festgelegt werden. Neben dem Papier sollten auch alle sonstigen Büromaterialien möglichst wiederverwendbar oder zumindest recycelbar sein, zum Beispiel durch austauschbare Minen oder recycelbare Materialien. Das Bezirksamt besitzt eine große Anzahl von Büros, deren Möbel immer wieder ausgetauscht werden. Intern gibt es daher eine Tauschbörse für Altmöbel. Um zu vermeiden, dass diese Altmöbel mangels Unterbringungsmöglichkeiten schlussendlich doch im Sperrmüll landen, ist eine Kooperation mit einem Unternehmen sinnvoll, dass die Möbel übernimmt und an Interessierte gegen eine geringe Gebühr weitergibt.

Klimafreundliche Ernährung

Als Bio-Stadt hat die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) im *Leitfaden Umweltverträgliche Beschaffung* auch Kriterien für die Leistungsbeschreibung bei der Beschaffung von Lebensmitteln bzw. Catering beschlossen. Demnach müssen mindestens 10 % der verwendeten Lebensmittel (bezogen auf den Gesamtwareneinsatz) aus biologischer Landwirtschaft (EU-Bio-Zeichen Verordnung EG Nr. 834/2007) stammen. Fisch und andere Meeresprodukte müssen mit dem MSC (Marine Stewardship Council), dem ASC (Aquaculture Stewardship Council) oder dem *EU-Bio-Zeichen* ausgezeichnet sein. Kaffee muss Fair Trade Standards wie *Fair Trade*, *Naturland Fair*, *Rapunzel Hand in Hand* erfüllen oder der *GEPA-Zertifizierung* entsprechen. Für Kantinen gelten diese Bedingungen ebenfalls. Außerdem ist im *Leitfaden Umweltverträgliche Beschaffung* festgelegt, dass in Kantinen mit einer Auswahl von täglich drei oder mehr Menüs höchstens zwei Fleischgerichte pro Tag angeboten werden dürfen, mindestens ein Gericht muss vegetarisch sein. Bei einer Auswahl von nur einem Menü pro Tag dürfen wöchentlich höchstens vier Fleischgerichte angeboten werden¹¹⁵. Bei Verpflegungsdienstleistungen, wie zum Beispiel einem gebuchten Catering für eine Veranstaltung gilt zusätzlich, dass mindestens 80 % der angebotenen Speisen vegetarisch sind. In der Kantine des Bezirksamts Wandsbek werden täglich vier Gerichte angeboten, zwei davon sind meistens Fleischgerichte. Dies entspricht den Vorgaben des Umweltleitfadens. Auch die Anforderungen an ein tägliches vegetarisches Menü werden von der Kantine bereits erfüllt. Durch eine große Auswahl an Beilagen können außerdem weitere vegetarische Optionen gewählt werden.

Für eine klimafreundlichere Gestaltung des Kantinenangebots sollte wie folgt vorgegangen werden:

Das Angebot von Fleischgerichten wird auf ein Fleischgericht pro Tag reduziert. Ein Fischgericht als Alternative wird weiterhin angeboten.

Das Angebot an regionalen und saisonalen Speisen sowie biologisch angebauten Lebensmitteln wird vergrößert. Ähnlich wie die Stadt Kopenhagen sollte auch die Stadt Hamburg und mit ihr das Bezirksamt Wandsbek anstreben, gesündere und zu einem Großteil biologisch angebaute Lebensmittel in die Mahlzeiten von öffentlichen Einrichtungen zu integrieren. Kopenhagen hat es bereits geschafft, einen Anteil von über 75 % an biologischen Lebensmitteln in öffentlichen Kantinen zu erreichen, ohne dabei die Preise für die Mahlzeiten anheben zu müssen. Dafür hat Kopenhagen u. a. ein umfangreiches Fortbildungsprogramm für öffentliche Kantinen entwickelt.

Der sogenannte *Klimateller* wird eingeführt. Ein Klimateller ist ein Gericht, dass 50 % weniger THG-Emissionen verursacht als ein durchschnittliches Gericht. Die Organisationen *NAHhaft e.V.* und *Greentable e.V.* in Kooperation mit *Eaternity* haben in einem gemeinsamen Projekt die *KlimaTeller App* entwickelt. Gefördert wird

¹¹⁵ Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Leitfaden Umweltverträgliche Beschaffung*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de.

das Projekt über die *NKI* aus Mitteln des *Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit* (BMU). Die *KlimaTeller App* baut auf einer Auswertung von 76.000 Gerichten auf, aus denen ein Wert von ca. 1.600 Gramm THG-Emissionen für ein durchschnittliches Gericht errechnet wurde. Fleisch wird dabei nicht zwangsweise vermieden, aber es wird vor allem auf eine regionale, saisonale und gesunde Ernährung gesetzt.

Im Bereich klimafreundlicher Ernährung bieten sich daher viele Möglichkeiten. Neben der Anpassung des Angebots der Kantine in Zusammenarbeit mit der Kantinenkommission und dem Kantinenpächter kann das Klimaschutzmanagement Aktionstage oder auch vegetarische Aktionswochen einführen und über Kampagnen die Mitarbeiter*innen des Bezirksamts für das Thema sensibilisieren (siehe Kapitel 3.5.3).

Info-Box 17 Kurzübersicht Maßnahme R1 Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

R1 Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten

Ziel: Bezirksinterne Prozesse wie Beschaffung, Recycling und die Kantine klimafreundlich gestalten.

Beschreibung: Das Klimaschutzmanagement setzt das Maßnahmenpaket zu den Themen nachhaltige Beschaffung (inkl. Green IT), papierloses Büro, Recycling und Ernährung systematisch um. Dazu werden Gespräche geführt und Schwachstellen weiter analysiert. Begleitend zur Umsetzung wird eine Kampagne zum klimafreundlichen Verhalten durchgeführt (Teil 1 Kapitel 3.5.3). Das Bezirksamt nimmt gegenüber den Wandsbeker*innen eine Vorbildrolle ein und zeigt anhand der nachhaltigen Gestaltung interner Prozesse, dass auch kleine Veränderungen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Veränderungen wirken sich nicht nur auf den Betrieb, sondern auch auf das Verhalten der Mitarbeiter*innen aus und regen somit zum Wandel der Unternehmenskultur im Bezirksamt an.

3.4.2 Initiativen der Kreislaufwirtschaft unterstützen

Potenziale und Akteure

Unser Konsum und unsere Ernährung verursachen einen Großteil unserer persönlichen THG-Emissionen. Laut Umweltbundesamt verursacht der sogenannte *sonstige Konsum*, der u. a. die Emissionen für die Herstellung von Baumaterialien, Möbeln und Autos umfasst, sogar rund 40 % unserer THG-Emissionen¹¹⁶. Das Einkaufs- und Konsumverhalten ist daher eine wichtige Stellschraube für die Reduktion der THG-Emissionen. Geprägt wird unser Konsumverhalten bislang zumeist von Trends und Werbung, insbesondere im Bereich Mode und bei elektronischen Geräten. Diese Branchen sind oftmals auf Kurzlebigkeit ausgelegt, die den Konsum durch immer neue Trends anregen sollen und somit eine Wegwerfmentalität unterstützen. Alle Wandsbeker*innen können mitwirken, etwas daran zu ändern. So sollte bereits beim Kauf darauf geachtet werden, Produkte zu wählen, die eine lange Nutzungsphase haben und gut reparierbar sind. Bestenfalls sind sie aus recycelfähigen oder nachhaltigen Materialien hergestellt. Erst wenn der ganze Lebenszyklus eines Produkts – von Fertigung über Nutzung bis hin zur Entsorgung – nachhaltig gestaltet wird, handelt es sich um eine *Kreislaufwirtschaft*. Im Bezirk Wandsbek engagieren sich zahlreiche Vereine, Einzelpersonen und Nachbarschaftsgruppen über Repair-Cafés, Food Saving Kühlschränke, Fahrradwerkstätten oder Tauschhäuschen bereits für die Kreislaufwirtschaft.

Um die Wandsbeker*innen für den nachhaltigen Konsum zu sensibilisieren und aufzuzeigen, wie Klimaschutz im Alltag gelebt werden kann, wird das Klimaschutzmanagement zum einen die Initiativen unterstützen, die sich bereits engagieren. Zum anderen kann es (neue) Projekte, zum Beispiel in Stadtteil- und Kulturzentren, fördern und dazu motivieren, gemeinsam an hamburgweiten Aktionen zur Kreislaufwirtschaft teilzunehmen. Das Klimaschutzmanagement prüft gezielt, ob es Kampagnen zur Sensibilisierung (zum Beispiel mit Postkarten) durchführen kann. Dabei nutzt es die verschiedenen Medienkanäle des Bezirksamts bzw. im Bezirk, um die Wandsbeker*innen zu erreichen (Kapitel 3.5.5).

Repair-Cafés

Nicht alles, was auf den ersten Blick defekt ist, muss in der Mülltonne oder im Elektroschrott landen. Ob Fernseher, Fahrrad oder Toaster – vieles wird von den Reparaturexpert*innen wieder zum Laufen gebracht. Die Idee, Gegenständen und Elektrogeräten eine zweite Lebensphase zu geben, stammt ursprünglich aus den Niederlanden. Dort gründete sich bereits im Jahr 2009 die Initiative Repair Café.

¹¹⁶ Umweltbundesamt (2017). *Treibhausgasausstoß pro Kopf in Deutschland nach Konsumbereichen (2017)*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de.

Das erste Repair Café in Hamburg wurde bereits 2013 im Stadtteil Sasel als Bürgerinitiative von Christin Stöckmann und Kristina Deselaers gegründet. Seitdem reparieren sie gemeinsam mit rund 50 ehrenamtlich engagierten Helfer*innen. Bei ihrem 5-jährigen Jubiläum im Jahr 2018 hatten sie nach rund 50 Veranstaltungen fast 1.300 Dinge repariert mit insgesamt über 3.000 Besucher*innen. Das Repair Café Sasel trifft sich etwa alle zwei Monate immer im Wechsel im *DRK-Treff Sasel* und im *Umweltzentrum Gut Karlshöhe*¹¹⁷. Auch in Farmsen, im Treffpunkt *Hamburg Ost-Mahlhaus*, findet circa zweimal im Jahr ein Repair Café für Kleidung und Elektrogeräte statt. Ein weiteres Repair Café im Bezirk Wandsbek feierte im November 2019 sein fünfjähriges Bestehen. Es wird von der *Alsterdorf Assistenz Ost* in der Tagesförderstätte Wandsbek alle zwei Monate durchgeführt¹¹⁸. Am *Carl-von-Ossietzky-Gymnasium* in Poppenbüttel hat sich ein Schüler*innen-Repair-Café etabliert. Mit der Verlängerung der Lebensphase leisten die Repair Cafés einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Durch die intensive Auseinandersetzung mit den Gegenständen gewinnen diese wieder an Wert. Die Verhinderung des Neukaufes, die Vermeidung von Abfall und die Wiederverwendung von Ressourcen sind daher wichtige Beiträge zum Klimaschutz durch die Repair-Cafés. Sie sind aber noch viel mehr, als sozialer Treffpunkt bieten sie die Möglichkeit zum Austausch zwischen vielen verschiedenen Menschen und können so auch einen wichtigen Beitrag zur Inklusion leisten.

Das Klimaschutzmanagement kann Repair Cafés und auch andere Initiativen unterstützen, indem es zum Beispiel Räumlichkeiten zur Verfügung stellt, bei der Kommunikationsarbeit unterstützt, die Initiativen in Aktionen einbindet und sie mit weiteren Akteuren vernetzt. Weiterhin kann es neue Repair Café Projekte im Bezirk Wandsbek initiieren. Auch in der Akteursbeteiligung wurden weitere Repair Cafés für Wandsbek gewünscht [A].

Weitere Initiativen

Neben den Repair Cafés gibt es eine Vielzahl weiterer Initiativen, die sich im Bereich der Kreislaufwirtschaft engagieren. Als Tochterunternehmen der Stadtreinigung bietet *Stilbruch* in Wandsbek eine vielfältige Auswahl an gebrauchten Artikeln, die, obwohl sie sehr oft noch in einem guten Zustand sind, sonst im Sperrmüll gelandet wären. Es werden auch reparaturfähige Artikel angenommen und in einer der vielen Werkstätten von *Stilbruch* repariert, bevor sie in den Verkauf kommen. Da alle Artikel aus zweiter Hand sind, bietet *Stilbruch* ein einzigartiges Sortiment an, das sich fortlaufend verändert¹¹⁹. Neben Gebrauchtwarenangeboten wie *Stilbruch* ist es vor allem auch bei Lebensmitteln und alltäglichen Gebrauchsgegenständen notwendig, den gesamten Lebenszyklus, u. a. auch die Verpackungen zu betrachten. Nicht selten sind Lebensmittel in Plastikverpackungen verpackt, deren Herstellung THG-Emissionen verursacht und die nach dem Kauf meistens direkt im Abfall landen. Daher sollte das Bezirksamt die Entstehung von weiteren *Unverpacktläden* [A] sowie den Erhalt von Marktplätzen im Bezirk unterstützen, die das verpackungsfreie Einkaufen ermöglichen.

Weitere interessante Projekte sind sogenannte *Fairteiler-Stationen* und *Food Saving Kühlschränke*. Im *Bramfelder Kulturladen e.V.*¹²⁰ befindet sich eine Fairteiler-Station mit von Händler*innen gespendeten Lebensmitteln, die normalerweise im Abfall landen würden. Für Wandsbek wäre die Etablierung weiterer Fairteiler-Stationen sinnvoll [A].

Weiterhin gibt es im Bezirk Wandsbek bereits mehrere *Streuobstwiesen*, die den regionalen Obstanbau fördern, darüber THG-Emissionen einsparen und außerdem zur Artenvielfalt beitragen. Ein Beispiel ist die Streuobstwiese auf dem Gut Karlshöhe, ein Projekt des *BUND Hamburg*. Für solche und ähnliche Projekte, wie Gemeinschafts- und Stadtgärten, sollte das Bezirksamt zukünftig mehr Flächen zur Verfügung stellen [A].

Refill-Stationen sind mit einem Refill-Aufkleber ausgestattet und bieten kostenlos Trinkwasser zum Wiederauffüllen der eigenen Trinkflasche an. Die Stationen werden u. a. von Cafés, Restaurants und Apotheken angeboten. Im Bezirk Wandsbek gibt es bereits Refill-Stationen in Tonndorf, Rahlstedt, Steilshoop, Sasel, Poppenbüttel, Volksdorf und Wohldorf-Ohlstedt¹²¹. Das Klimaschutzmanagement wird in weiteren Stadtteilen Einzelhändler*innen dazu ermutigen, Refill-Stationen einzurichten.

¹¹⁷ Weitere Infos und Termine finden sich unter www.repaircafe-sasel.de.

¹¹⁸ Tagesförderstätte Wandsbek, Von-Bargen-Str. 18 (Haus E), jeden ersten Samstag im Monat 14-17 Uhr. Kontakt unter f.hellberg@alsterdorf-assistenz-ost.de.

¹¹⁹ Weitere Infos unter: www.stilbruch.de.

¹²⁰ Weitere Infos in der Projektgalerie *Foodsharing und Tauschregal* Brakula e.V. unter: www.hamburg.de.

¹²¹ Weitere Infos unter: refill-deutschland.de.

Seit April 2018 nimmt Hamburg außerdem am deutschlandweiten *RECUP* Projekt teil. Dabei können wiederverwendbare Kaffeebecher gegen eine Pfandgebühr von 1 EUR ausgeliehen und bei allen teilnehmenden Cafés deutschlandweit wieder zurückgegeben werden¹²². In Hamburg läuft das Projekt unter dem Namen *KEHR.WIEDER*.

Eine weitere Möglichkeit, das Prinzip der Kreislaufwirtschaft im eigenen Alltag zu integrieren, sind sogenannte *Tauschhäuschen*. Jeder kann dort gebrauchte Sachen in gutem Zustand abgeben und bei Bedarf andere mitnehmen. In der Akteursbeteiligung wurden u. a. auch die Etablierung von Tauschbörsen vorgeschlagen [A].

Initiativen der Kreislaufwirtschaft aktiv bewerben

Über die verschiedenen bezirkseigenen Kommunikationskanäle unterstützt das Klimaschutzmanagement die verschiedenen Initiativen kommunikativ. Es macht dabei außerdem auf die *Zero-Waste-Map* Applikation der Stadtreinigung aufmerksam, die u. a. Projekte, Aktionen und Standorte in Hamburg, die zur Müllvermeidung beitragen, auf einer Karte verzeichnet. Weiterhin bewirbt das Bezirksamt Refill-Stationen und das Projekt Recup, um diese flächendeckend in ganz Wandsbek verfügbar zu machen [A].

Eine weitere Möglichkeit die Initiativen kommunikativ zu unterstützen, bietet ein Aktionstag für alle Initiativen, an dem diese sich den Wandsbeker*innen vorstellen können. Das Bezirksamt übernimmt die Organisation eines solchen Aktionstags. Die Veranstaltung sollte dabei möglichst nachhaltig organisiert sein, was im folgenden Kapitel weiter ausgeführt wird. Eine Möglichkeit zur Müllvermeidung bei bezirkseigenen Veranstaltungen ist zum Beispiel die Anschaffung von Spülmobilen in Kombination mit der Verwendung von Mehrweggeschirr [A].

Speziell für Schulen und Kindertagesstätten sollte das Bezirksamt gemeinsam mit verschiedenen Initiativen ein Konzept für Aktionswochen entwickeln, die Kinder und Jugendliche für die Thematik sensibilisieren. Ideen sind zum Beispiel ein Angebot aus vegetarischen und veganen Gerichten während der Aktionswoche in Kombination mit Wissensvermittlung in Workshops beispielsweise zum Thema Zerowaste oder Upcycling [A].

Info-Box 18 Kurzübersicht Maßnahme R2 Initiativen der Kreislaufwirtschaft unterstützen, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

R2 Initiativen der Kreislaufwirtschaft unterstützen

- Ziel: Das Klimaschutzmanagement unterstützt aktiv im Bezirk vorhandene Einrichtungen und Veranstaltungen, die zu einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft beitragen.
- Beschreibung: Im Bezirk Wandsbek gibt es bereits verschiedene Einrichtungen und Veranstaltungen, die es den Wandsbeker*innen ermöglichen, Gebrauchsgegenstände zu reparieren, mit anderen Menschen zu tauschen, an andere, z. B. als Spende, weiterzugeben bzw. sie selbst wiederzuverwenden. Dazu zählen Repair Cafés, Gebrauchtwarenläden, Unverpacktläden, gemeinnützige Fahrradwerkstätten, Tauschhäuschen oder auch Foodsaving-Kühlschränke. Diese vielfältigen Formen der Kreislaufwirtschaft sind in den verschiedenen Stadtteilen unterschiedlich stark vertreten. Oftmals sind es Initiativen, Nachbarschaftsgruppen oder auch Einzelpersonen, die sich engagieren. Ihr Engagement wird durch das aktive Klimaschutzmanagement unterstützt und der Aufbau weiterer Initiativen der Kreislaufwirtschaft gefördert.

3.4.3 Nachhaltige Veranstaltungen fördern

Potenziale und Akteure

Im Bezirk Wandsbek findet über das gesamte Jahr verteilt ein breites Angebot von Veranstaltungen statt. Potenziale für den Klimaschutz ergeben sich dabei viele. Bereits bei der Planung und Organisation von Veranstaltungen können Ressourcen eingespart werden. Insbesondere bei der Bewerbung der Veranstaltungen sollten Einwegprodukte wie Flyer und Plakate nach Möglichkeit vermieden werden. Durch den Einsatz energieeffizienter Veranstaltungstechnik wird Strom eingespart oder kann sogar vor Ort klimafreundlich erzeugt werden. Ein nachhaltiges Gastronomiekonzept vermeidet Abfall weitestgehend und trennt die Abfallströme direkt am Veranstaltungsort. Auch hier sollte die Idee des *Klimatellers* aufgegriffen werden. Außerdem reduzieren vegetarische und vegane Angebote den ökologischen Fußabdruck von Veranstaltungen. Insbesondere bei Quartiers- und Stadtteilfesten sollte der motorisierte Individualverkehr durch ein Mobilitätskonzept weitgehend vermieden werden.

¹²² Weitere Infos unter: www.hamburg.de/kehrwieder/recup.

Zu den Wandsbeker Akteuren, die Veranstaltungen organisieren und durchführen, zählen unter anderem die Stadtteil- und Kulturzentren, Sportvereine, Theater, Museen, Kirchen und religiöse Einrichtungen. Dazu kommen größere Sportveranstaltungen wie der Halbmarathon Hamburg-Wandsbek, Stadtfest oder Winter- und Weihnachtsmärkte, die zum Teil von Unternehmen oder privaten Veranstalter*innen durchgeführt werden.

Auch die Fortschreibung des Hamburger Klimaplan greift das Thema *Nachhaltige Veranstaltungen* auf. Demnach soll bis zum Jahr 2021 ein Hamburger Standard für nachhaltige Veranstaltungen eingeführt werden. Der Fokus liegt zunächst auf Großveranstaltungen, d. h. den Stadtfesten *Hamburger Dom* und *Hafengeburtstag*. Eine Maßnahme des Hamburger Klimaplan gibt unter anderem die Nutzung von Mehrweggeschirr und grünem Strom, den Ausschluss von Schaustellern mit übermäßig hohem Stromverbrauch und die Weiterverarbeitung des Mülls nach zentraler Trennung vor. Zudem werden ein zentrales Pfandsystem, eine Fahrradgarderobe und Spülanlagen eingeführt (Info-Box 27 Transformationspfad Wirtschaft, Anhang). Diese Maßnahmen stehen in direkter Verbindung mit dem Ziel eines nachhaltigen Tourismus in Hamburg.

Vorreiterprojekte, Netzwerke und gute Beispiele

Das Bewusstsein, Veranstaltungen klimafreundlicher durchzuführen, steigt. Deutschlandweit und in Hamburg beschäftigten sich verschiedene Initiativen und Netzwerke mit den damit verbundenen Möglichkeiten und Herausforderungen. Dabei sind eine Reihe von Leitfäden und Projekten entstanden, die für den Bezirk Wandsbek zum Vorbild und/oder Kooperationspartner*innen werden können. Das Umweltbundesamt veröffentlichte im Jahr 2015 den *Leitfaden für die nachhaltige Organisation von Veranstaltungen*¹²³.

Die Stadt Hamburg beschäftigte sich mit der Ernennung zur *Umwelthauptstadt Europas* im Jahr 2011 mit dem Thema. Die damalige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt veröffentlichte den Leitfaden *Events: Das Gleiche in Grün* mit Checklisten zu Planung, Veranstaltungsort, Hotel und Gastronomie und Catering. Im Jahr 2018 wurde das Netzwerk *Green Events Hamburg* durch den *Grünen Wirtschaftsrat e.V.* gegründet. Es wird von der *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) gefördert. Das Netzwerk hat sich zum Ziel gesetzt, Events in Hamburg nachhaltiger zu veranstalten. Es wurde eine Handreichung erarbeitet, die im Jahr 2020 in Pilotprojekten auf ihre Praxistauglichkeit hin geprüft wird. Das Netzwerk wählte dafür verschiedene Veranstaltungen in den Kategorien *Indoor* (Messe/Tagung/ Kongress), *Outdoor/Open Air* (zum Beispiel Open Air-Festivals), *Wandernde Veranstaltungen* (zum Beispiel Umzüge), *Sportveranstaltungen* (zum Beispiel Triathlon) und *dezentrale Events* (Stadtfest) aus. In der Kategorie *Outdoor/Open Air* sind das *altonale Kulturfestival* und *FUTUR 2 FESTIVAL* bereits seit mehreren Jahren Vorbilder für nachhaltiges Veranstalten. Dazu zählt auch das *lunatic Festival* in Lüneburg.

Für die Clubszene starteten die *EnergieAgentur.NRW* und die *Green Music Initiative* im Jahr 2011 den *Green Club Index* als Pilotprojekt. Das Projekt zielt darauf ab, den Energieverbrauch und die THG-Emissionen von Clubs, Diskotheken und Musikveranstaltungen durch spezifische Maßnahmen langfristig zu senken. Der *Green Club Index* aus Jahresenergieverbrauch und Jahresbesucherzahl bietet eine einfache und schnelle Möglichkeit, den Energieverbrauch verschiedener Locations zu vergleichen. Nach Teilnahme an einer Energieberatung können die Clubs das *Green Club Label* erhalten. Das Label wird für zwei Jahre vergeben. Zur weiteren Zertifizierung müssen Teilnehmende einen Maßnahmenplan erarbeiten, der auf Fortschritt und Plausibilität hin geprüft wird¹²⁴.

Auch für den Messe- und Kongressbereich ist die Klimafreundlichkeit von Veranstaltungen ein wichtiges Zukunftsthema. Dies zeigt das *Berlin Convention Office* von *visitBerlin*, das für die nationale und internationale Vermarktung von Berlin als Messe- und Kongressstadt verantwortlich ist. Es entwickelte eine Toolbox für nachhaltige Eventplanung, eine Datenbank mit nachhaltigen Locations und Cateringunternehmen sowie ein Netzwerk für Berlin, in dem es sich für ein nachhaltiges Veranstaltungsmanagement einsetzt¹²⁵.

Der Leitfaden des Umweltbundesamts und die *Green Events Hamburg* Handreichung bieten einen guten Überblick über die klimarelevanten Bereiche von Veranstaltungen und die damit verbundenen Stellschrauben für

¹²³ Umweltbundesamt (2015). *Leitfaden für die nachhaltige Organisation von Veranstaltungen*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de.

¹²⁴ Green Club Index (2019). *Die Idee*. Online verfügbar unter: www.greenclubindex.de.

¹²⁵ Berlin Tourismus & Kongress GmbH (2019). *Sustainable Meetings Berlin*. Online verfügbar unter: www.convention.visitberlin.de.

den Klimaschutz. Das Klimaschutzmanagement wird diese zum einen für die Verbesserung bezirksamtsinterner bzw. durch das Bezirksamt organisierter Veranstaltungen nutzen. Zum anderen wird das Klimaschutzmanagement auf Wandsbeker Akteure zugehen und gemeinsam mit den Veranstalter*innen Strategien entwickeln. Eine Teilnahme am bzw. der Austausch mit dem Netzwerk *Green Events* ist ebenfalls ein wichtiger Schritt. Ferner wird das Klimaschutzmanagement die Entwicklung des Hamburger Standards für nachhaltige Veranstaltungen begleiten und dazu Kontakt mit den Verantwortlichen aufnehmen.

Durch die Umstellung auf ein nachhaltiges Veranstaltungsmanagement können weitreichende Ressourcen und THG-Emissionen eingespart werden. Über die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der damit verbundenen Maßnahmen kann ferner eine Bewusstseinsbildung bei den Wandsbeker*innen erreicht werden. Das Klimaschutzmanagement wird die Veranstalter*innen aktiv bei der Bewerbung alternativer Veranstaltungskonzepte unterstützen. Darüber hinaus wird das Klimaschutzmanagement insbesondere die Akteure aus der Wandsbeker Kunst- und Kulturszene dazu anregen, sich auch inhaltlich mit dem Thema *Klimaschutz* auseinanderzusetzen. Erste Ideen und Ansätze werden im Folgenden erläutert.

Kunst und Kultur machen Klimaschutz

Die künstlerische Auseinandersetzung mit Klimaschutz kann in vielfältiger Weise, d. h. in der Form von Theaterstücken, Ausstellungen sowie Wettbewerben und an vielfältigen Orten stattfinden. Dazu zählen u. a. Stadtteil- und Kulturzentren, bezirkliche und öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufszentren und der öffentliche Raum. Auch die Einbindung von Schulen über beispielsweise Wettbewerbe stellt eine gute Möglichkeit dar, dem Thema eine große Aufmerksamkeit in der lokalen Presse zu widmen und viele Wandsbeker*innen zu erreichen. Ein erfolgreiches Beispiel ist das Projekt *KlimaKunstSchule*, an dem auch Wandsbeker Schüler*innen teilnahmen. Eine künstlerische Auseinandersetzung mit Fragen, wie zum Beispiel *GUTES KLIMA - was bedeutet Klimaschutz für mich? Wie sieht Klimaschutz in meinem Stadtteil aus?* kann dazu einladen, sich mit dem Klimaschutz auseinanderzusetzen. Wettbewerbe dieser Art zu organisieren ist komplex und zeitintensiv. Ist die Auslobung eines Wettbewerbs angestrebt, sollte sich das Klimaschutzmanagement Kooperationspartner*innen suchen, die Erfahrung in der Organisation und Durchführung haben.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, mit Künstler*innen zusammenzuarbeiten. Der im Stadtteil Wandsbek ansässige *Einstellungsraum e.V.* setzt sich beispielsweise für Kunst rund um den Straßenverkehr ein. Bei dem vom City Wandsbek e. V. durchgeführten *Think Tank* wurde für den Wandsbek Markt die Durchführung eines urban-art festivals diskutiert. Im Stadtteil Steilshoop gibt es eine ausgeprägte Street Art-Szene. Hier sind in den 1980er und 90er-Jahren viele Graffitis entstanden. Das Kunstprojekt *AG United colours of Stylezhood* verfolgt die Idee, Kunst in den öffentlichen Raum zu bringen und den Stadtteil zu verschönern. Das Projekt soll in Kooperation mit den dort ansässigen Wohnungsunternehmen und Schulen durchgeführt werden¹²⁶. Auch in der Klimaschutzkommunikation gibt es zahlreiche Beispiele wie Street Art Aufmerksamkeiten für Umweltthemen schaffen kann.

Für die erfolgreiche Integration des Klimaschutzes in den Kulturbereich muss das Bezirksamt sicherstellen, dass finanzielle Mittel zur Verfügung stehen [A]. Das Klimaschutzmanagement sollte sich frühzeitig um die Akquise dieser Ressourcen kümmern.

Info-Box 19 Kurzübersicht Maßnahme R3 Nachhaltige Veranstaltungen fördern, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

R3 Nachhaltige Veranstaltungen fördern

- Ziel: Veranstaltungen im Bezirk Wandsbek verringern ihren ökologischen Fußabdruck und tragen zur Bewusstseinsbildung für nachhaltige Lebensstile bei.
- Beschreibung: Im Bezirk Wandsbek führen zahlreiche Akteure Veranstaltungen durch. Das Klimaschutzmanagement nimmt Kontakt zu den Veranstalter*innen auf und erarbeitet gemeinsam mit ihnen Strategien, um Veranstaltungen zukunftsfähig zu machen. Im Fokus stehen dabei Akteure der Zivilgesellschaft. Leitend ist dabei die Handreichung für nachhaltige Veranstaltungen des Netzwerks *Green Events Hamburg* sowie Erfahrungen aus anderen Städten.

¹²⁶ Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung befand sich das Projekt von Hamed Shahedi noch in Planung.

3.4.4 Weichenstellung Handlungsfeld Recycling, Konsum, Ernährung

Klimafreundliche Verwaltung

Hamburg hat im Klimaplan festgelegt, dass alle Einrichtungen der Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 klimaneutral sein sollen. Ein wichtiger Teil der Verwaltung ist der öffentliche Einkauf. Der Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung enthält schon viele gute Vorgaben zur nachhaltigen Gestaltung des öffentlichen Einkaufs. Für eine effektive Umsetzung der Klimaschutzpotenziale in diesem Bereich enthält er bisher jedoch noch zu viele *Kann-Kriterien* und folglich eine zu geringe Verbindlichkeit. Das Bezirksamt setzt sich dafür ein, dass der Leitfaden in Bezug auf die Kann-Kriterien weiterentwickelt und für die nachhaltige Beschaffung verbindlicher wird.

Die nachhaltige Beschaffung führt dazu, dass viel mehr Sachgegenstände entweder wiederverwendet oder zumindest recycelt werden können. Dafür sollte von der Landesverwaltung ein gesamtstädtisches Recyclingkonzept für alle öffentlichen Einrichtungen entwickelt werden. Das Bezirksamt setzt sich auf Landesebene dafür ein, dass ein einheitliches Recyclingkonzept für alle städtischen Einrichtungen entwickelt wird.

Weiterhin sollte ein Konzept für die Weiterverwendung von Altmöbeln aus öffentlichen Einrichtungen für die FHH entwickelt werden. Altmöbel, die nicht im öffentlichen Bereich weiterverwendet werden können, sollten über Kooperationen mit Unternehmen, wie zum Beispiel *Stilbruch*¹²⁷, abgegeben werden, um die Weiterverwendung durch Andere möglich zu machen.

Hamburgweiter Standard für Kantinen öffentlicher Einrichtungen

Als Mitglied im Netzwerk Bio-Städte hat sich Hamburg freiwillig verpflichtet, sowohl Öko-Landbau als auch Bio-Lebensmittel zu fördern. Dazu gehört auch die Verarbeitung von biologisch angebauten Lebensmitteln in den Kantinen öffentlicher Einrichtungen. Im Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung hat die Stadt einen Anteil von 10 % biologischer Lebensmittel für diese Kantinen festgelegt. Im Vergleich dazu hat sich Kopenhagen ein Ziel von 90 % biologischer Lebensmittel in öffentlichen Einrichtungen gesetzt und hat aktuell bereits einen Anteil von 75 % erreicht, ohne die Kosten für die angebotenen Gerichte anheben zu müssen. Das Bezirksamt setzt sich dafür ein, dass die Landesverwaltung die Vorgehensweise der Stadt Kopenhagen prüft, um nach deren Vorbild den Anteil an biologisch angebauten Lebensmitteln in den Kantinen der Stadt Hamburg zu erhöhen. Um die Gesamtkosten für Bio-Lebensmittel zu senken, wäre eine Möglichkeit, die Betreiber*innen der verschiedenen öffentlichen Kantinen miteinander zu vernetzen, um Lebensmittel über Großeinkäufe zu erhalten. Weiterhin sollte der Umweltleitfaden strengere Vorgaben für saisonale und regionale Lebensmittel aufnehmen.

Auch eine zukünftige Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes sollte sich mit dem Thema klimafreundliche Ernährung auseinandersetzen. Bisher fehlen Vorgaben und Maßnahmen zu diesem Thema.

Standard für nachhaltige Veranstaltungen in Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg erprobt mit u. a. dem Netzwerk *Green Events* wie Veranstaltungen nachhaltig organisiert und durchgeführt werden können. Laut Hamburger Klimaplan (2019) sollen diese Bemühungen bereits im Jahr 2021 zu einem *Standard für nachhaltige Veranstaltungen* zusammengeführt werden. Das Bezirksamt setzt sich dafür ein, dass auch die Wandsbeker Akteure über die Möglichkeiten des nachhaltigen Veranstaltens informiert werden, sodass der Standard auch auf Bezirksebene Anwendung findet. Das Bezirksamt bemüht sich frühzeitig um Ansprechpersonen in der Verwaltung, die über die entsprechenden Kenntnisse und personellen Kapazitäten verfügen.

3.5 Kommunikation und Akteursbeteiligung

Die Klimaschutzaktivitäten im Bezirk Wandsbek werden vielfältig sein. Die Kommunikation dieser Aktivitäten sollte ebenso vielfältig und kreativ sein, um die verschiedenen Zielgruppen in ihrem Alltag zu erreichen und zum Mitmachen zu motivieren. Dabei ist es wichtig, auch Menschen mit Behinderungen oder jenen, die Deutsch als Zweit- oder Fremdsprache erlernen, den Zugang zu Informationen zu gewährleisten und das Verständnis zu

¹²⁷ Tochterunternehmen der Stadtreinigung, das gebrauchte Waren, wie zum Beispiel Altmöbel von Unternehmen und Privatpersonen annimmt, bei Bedarf repariert und gegen eine geringe Gebühr an Andere weitergibt. Weitere Informationen unter: www.stilbruch.de.

erleichtern. Bei der Erarbeitung von Informationsmaterialien zum Klimaschutz sollte das Bezirksamt daher die Grundsätze der *leichten Sprache* beachten.

Das Handlungsfeld *Kommunikation und Akteursbeteiligung* beschreibt im Folgenden detailliert wie dies gelingen kann. Im Prozess der Konzepterstellung entwickelte das Projektteam ein Klimaschutzlogo. Es bildet die Grundlage für die umfassende Kommunikationsstrategie (Kapitel 3.5.1). Eine Schlüsselfunktion für die erfolgreiche Umsetzung dieser Strategie bildet das Klimaschutzmanagement. Es wird für die Wandsbekerinnen und Wandsbeker zukünftig zur zentralen Anlaufstelle für den Klimaschutz im Bezirksamt (Kapitel 3.5.2). Das Klimaschutzmanagement übernimmt eine Vielzahl von Funktionen, dazu zählen: Bezirksamtsintern informieren und motivieren (Kapitel 3.5.3), für den Klimaschutz in den Stadtteilen aktiv sein (Kapitel 3.5.4), durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen (Kapitel 3.5.5) und das Klimaschutzengagement sichtbar machen und auszeichnen (Kapitel 3.5.6).

Im Rahmen der Erstellung des bezirklichen Klimaschutzkonzepts arbeitete das Projektteam intensiv mit den verschiedenen Wandsbeker Akteure (Kapitel 1.2.1) zusammen. Ihre Forderungen, Hinweise und Ideen, die über die verschiedenen Beteiligungsformate in die Konzepterstellung eingeflossen sind, wurden in das vorliegende Kapitel integriert und sind durch ein [A] für Akteursbeteiligung gekennzeichnet. Für die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts ist es maßgeblich, auf diesen Akteurskontakten aufzubauen und die Zusammenarbeit zu pflegen bzw. zu intensivieren und systematisch weitere Akteure zu motivieren. Dies ist eine zentrale Aufgabe des Klimaschutzmanagements (Kapitel 3.5.2).

3.5.1 WANDSBEK GUTES KLIMA – Kommunikationsstrategie

GUTES KLIMA Logo

Bereits zu Beginn des Arbeitsprozesses zum Integrierten Klimaschutzkonzept erarbeitete das Projektteam ein identitätsstiftendes Logo für den bezirklichen Klimaschutz. Das Klimaschutzlogo ist als flexible Wort-Bildmarke angelegt. Die Bildmarke setzt sich aus zwei Fingerabdrücken zusammen, die gemeinsam ein Herz formen (Abbildung 23). Konträr zum Konzept des ökologischen Fußabdruckes erhalten die Wandsbekerinnen und Wandsbeker die Möglichkeit, sich für den Klimaschutz einzusetzen und auf diese Weise ihren Fingerabdruck im positiven Sinne zu hinterlassen. Dies kann als Zusage bzw. Bereitschaft gewertet werden, sich persönlich für den Klimaschutz im Bezirk einzusetzen.

So einzigartig wie der Fingerabdruck eines Menschen, so einzigartig ist auch jeder individuelle Beitrag zum Klimaschutz.

Bei der Auftaktveranstaltung, dem Forum der Wandsbeker Initiativen und der Abschlussveranstaltung hinterließen die ersten Wandsbeker*innen bereits ihre Fingerabdrücke (Abbildung 22).



Abbildung 22 Seinen Fingerabdruck für GUTES KLIMA hinterlassen, Auftaktveranstaltung, Quelle: OCF Consulting

Ergänzt wird dies durch die Wortmarke *WANDSBEK GUTES KLIMA*. Diese dient zugleich als *Claim*, d. h. die Wortmarke verbalisiert das Ziel, den Klimaschutz im Bezirk zu unterstützen und sich für GUTES KLIMA einzusetzen. Das Logo und der Claim sollten für die eindeutige Zuordnung zum bezirklichen Klimaschutz stets zusammen verwendet werden. Überdies besteht aber auch die Möglichkeit den Claim durch einen Slogan zu ersetzen und dadurch an die verschiedenen Aktionen anzupassen. Einige Beispiele finden sich hier:

- *Ich bin für GUTES KLIMA,*
- *Ich fahre für GUTES KLIMA,*
- *Ich saniere für GUTES KLIMA* sowie
- *Ich heize für GUTES KLIMA* o. ä.



Abbildung 23 Hauptlogo, Quelle: motum GmbH

Es wird damit außerdem verdeutlicht, dass jede*r Wandsbeker*in sich für einen Beitrag zum Klimaschutz entscheiden kann, auch wenn es möglicherweise für ihn/sie *nur* in einem bestimmten Teilbereich umsetzbar ist und der Beitrag auch noch so *klein* erscheint. Jeder Beitrag zählt! So könnten nach und nach unzählbare weitere, individuelle Versionen des Logos entstehen,

Auch die Ortsangabe *WANDSBEK* ist in diesem Zusammenhang flexibel anpassbar und sollte bei der Durchführung von stadtteilspezifischen Aktionen angepasst werden. Hintergrund ist die zum Teil geringe Identifizierung der im Bezirk lebenden Personen mit dem Bezirk als Ganzem. Wie der Kontakt mit den Akteuren in den Stadtteilen vor Ort gezeigt hat, fühlt sich die Mehrheit nicht als *Wandsbeker*in*, sondern vielmehr als *Volksdorfer*in*, *Bramfelder*in* oder beispielsweise *Rahlstedter*in*. Dem wird durch die Möglichkeit einer Anpassung der Ortsangabe Rechnung getragen. Diese Anpassung sollte immer in Zusammenhang mit der Auswahl der Medien, in denen über Aktionen berichtet wird, sowie der jeweiligen Zielgruppe, getroffen werden. Abbildung 24 zeigt die Vielfalt der Kombinationsmöglichkeiten. Auch die Anordnung der Bild- und Wortmarke lässt sich wahlweise anpassen (links – rechts; oben – unten).



Abbildung 24 Anpassung Claim und Stadtteile an Aktionen, Quelle: motum GmbH

Für die verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen wurden mehrere Schilder mit dem Klimaschutzlogo angefertigt. Das Klimaschutzmanagement wird diese Schilder bei zukünftigen Veranstaltungen

weiterverwenden. Bei Publikationen empfehlen wir stets auch das Hauptlogo (WANDSBEK GUTES KLIMA, Abbildung 24) als Wiedererkennungsmerkmal einzusetzen.

Klimaschutzposter

Um interessierten Personen einen ersten vergleichsweise niederschweligen emotionalen und inhaltlichen Einstieg in das entstandene Klimaschutzkonzept zu ermöglichen, wurde ein Poster erarbeitet, das sich von DIN A 4 auf DIN A 1 ausfalten lässt. Neben Angaben zur Entstehung und Methodik erhält der Betrachter einen Überblick über die fünf Handlungsfelder und Beispiele für die vorgesehenen Maßnahmen.

Das zentrale Element bilden Fotos von fünf Wandsbeker*innen, die als sogenanntes Keyvisual gemeinsam für WANDSBEK GUTES KLIMA stehen und jeweils stellvertretend für eins der fünf Handlungsfelder mit dem zugehörigen Logo (Ich fahre für..., Ich recycle für..., usw.) stehen. Sie bilden den Start für unzählige weitere *Bekanntnisse* zum klimabewussten Handeln, unabhängig von Bewertungen wie THG-Einspareffekten oder der öffentlichen Sichtbarkeit der Aktion.



Abbildung 25 Integriertes Klimaschutzkonzept als Poster aufbereitet, Ansicht Innenseite (#Entwurf), Quelle: motum GmbH

3.5.2 Klimaschutzmanagement

Das Klimaschutzmanagement unterstützt die Akteure im Bezirk Wandsbek aktiv dabei, Klimaschutzmaßnahmen anzustoßen, weiterzuentwickeln und umzusetzen. Dies bezieht sich sowohl auf Akteure innerhalb als auch außerhalb der Bezirksverwaltung, d. h. auf weitere öffentliche und private Akteure. Die Rollen des

Klimaschutzmanagements sind dabei vielfältig. Es tritt als u. a. Ansprechpartner*in, Kümmerer, Netzwerkmanager*in, Motivator*in, Vermittler*in und Organisator*in auf und wird zum Gesicht für den Klimaschutz im Bezirk. Der Maßnahmenkatalog dient dem Klimaschutzmanagement als Arbeitsplan für jene Handlungsfelder und Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel, die im Bezirk mit einer hohen Priorität zu verfolgen sind.

In den durchgeführten öffentlichen Veranstaltungen und der weiteren Akteursbeteiligung zeigte sich deutlich, dass die Wandsbeker*innen sich ein wirkungsvolles Klimaschutzmanagement [A] wünschen. Die Vorstellungen dazu waren vielfältig: Einrichtung eines Klimabüros mit umfangreichen Informationsmaterialien und Möglichkeiten der Vernetzung [A], ausreichende finanzielle Unterstützung [A] und ausreichend Personal für die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts [A]. Aufgrund der Größe und Vielfältigkeit des Bezirks wurden Klimaschutz- und Bildungsmanager*innen für jeden Stadtteil gefordert [A], um die Vernetzung der Initiativen ausreichend etablieren bzw. durch entsprechende Strukturen unterstützen zu können [A]. Wichtig war den Teilnehmenden auch, dass sich das Klimaschutzmanagement mit den Vertreter*innen der anderen Bezirke austauscht [A] und möglichst hoch in die bezirkliche Organisationsstruktur eingegliedert wird, um bei der Umsetzung der bezirksinternen Prozesse eine starke Position zu haben [A]. Vor dem Hintergrund dieser Ideen und Anregungen beschreibt das Projektteam im Folgenden die Möglichkeiten für die Etablierung eines Klimaschutzmanagements im Bezirk.

Klimaschutzmanagement einrichten

Um die fachamtsübergreifende Bedeutung der Querschnittsaufgabe Klimaschutz organisatorisch zu unterstreichen und die Integration in alle Fachbereiche des Bezirksamts sicherzustellen, wird das Klimaschutzmanagement als Stabstelle direkt der Bezirksamtsleitung oder einem Dezernat unterstellt. Damit das umfangreiche Maßnahmenpaket zur Reduzierung der THG-Emissionen im Bezirk Wandsbek in dem dafür vorgesehenen Zeitrahmen von drei bzw. fünf Jahren umgesetzt werden kann, wird das Klimaschutzmanagement nach Möglichkeit mit mindestens zwei Vollzeitstellen eingerichtet. Voraussetzung ist der Beschluss der Konzeptumsetzung sowie der Einrichtung eines Klimaschutzmanagements durch die Bezirksversammlung. Um qualifizierte Bewerber*innen anzusprechen, müssen die Stellen möglichst hoch eingruppiert sein. Um das Querschnittsthema entsprechend bearbeiten zu können, ist es sinnvoll, Personen mit sich ergänzenden Qualifikationen, Hintergründen und Fähigkeiten auszuwählen. So können sowohl kommunikative als auch prozessorale und technische Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Weiterhin ist es für ein wirksames Klimaschutzmanagement wichtig, unbefristete Stellen für die Koordination des Klimaschutzes in der Verwaltung zu verankern.

Die *Nationale Klimaschutz Initiative* (NKI) fördert Personal für die Umsetzung von Klimaschutzkonzepten mit 65 % der zuwendungsfähigen Kosten für drei Jahre. Die restlichen 35 % der Kosten übernimmt in der Regel die *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) im Sinne einer Kofinanzierung. Die anteilige Förderung durch die NKI erfolgt zunächst für drei Jahre und kann um zwei weitere Jahre verlängert werden. Auf der Grundlage eines entsprechenden politischen Beschlusses kann bereits frühzeitig die Weiterfinanzierung durch Haushaltsmittel sichergestellt werden, was eine unbefristete Stellenausschreibung bzw. Entfristung der Personalstellen ermöglicht. Inwiefern aufgrund der bezirklichen Einwohner*innenzahl das Bezirksamt über die NKI eine Förderung für eine zweite Stelle beantragen kann, wird geprüft. Grundsätzlich ist dies möglich.

Die zentralen Aufgaben des Klimaschutzmanagements liegen in den Bereichen:

- Akteursnetzwerk und -beteiligung,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Controlling (Kapitel 4) sowie
- Umsetzung und Weiterentwicklung von Maßnahmen (Teil 2).

Die folgenden Kapitel beschreiben, wie das Klimaschutzmanagement bezirksamtsintern informieren und motivieren wird (Kapitel 3.5.3); wie und welche Aktionen es in den Stadtteilen anstoßen und begleiten kann (Kapitel 3.5.4); wie die Medien eingesetzt werden, um eine möglichst große und vielfältige Öffentlichkeit zu erreichen (Kapitel 3.5.5) und wie das Klimaschutzengagement sichtbar gemacht und ausgezeichnet wird (Kapitel 3.5.6).

Info-Box 20 Kurzübersicht Maßnahme K1 Klimaschutzmanagement einrichten, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

K1 Klimaschutzmanagement einrichten

- Ziel: Einrichtung eines Klimaschutzmanagements im Bezirksamt Wandsbek
- Beschreibung: Mit der Fertigstellung des Integrierten Klimaschutzkonzepts beantragt das Bezirksamt Wandsbek ein Klimaschutzmanagement. Personalstellen werden in der Regel durch die *Kommunalrichtlinie* (NKI) mit einem nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 65 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Die Übernahme der restlichen Kosten durch die Leitstelle Klima der Hamburger Behörde für Umwelt und Energie sollte angefragt werden.

3.5.3 Bezirksamtsintern informieren und motivieren Potenziale & Akteure

Um den Klimaschutz in allen Zuständigkeiten des Bezirksamts erfolgreich zu etablieren, ist nicht nur die Kommunikation nach außen, sondern auch die Kommunikation nach innen ein wichtiger Bestandteil der Aufgaben des Klimaschutzmanagements. Federführend wird hierbei das Klimaschutzmanagement in enger Kooperation mit der Pressestelle sein. Die Möglichkeiten, bezirksamtsintern durch Kampagnen und Aktionen zu informieren und zu motivieren, werden im Folgenden beschrieben. Es bestehen Parallelen zur Verstetigung, welche vertiefend in Kapitel 5 erläutert wird.

Sharepoint

Als ein wichtiger Kommunikationskanal zur Information und Motivation der Bezirksamtsmitarbeiter*innen wird der *Sharepoint* des Bezirksamts Wandsbek genutzt (Abbildung 26). Es handelt sich dabei um ein Intranet für die einzelnen Teile der Hamburger Verwaltung. Der Sharepoint wird durch die Pressestelle des Bezirksamts verwaltet. Der Aufbau des Sharepoints wurde vor kurzem überarbeitet und anwenderfreundlicher gestaltet, um den Mitarbeiter*innen einen größeren Nutzen zu ermöglichen. Insgesamt verfolgt das Bezirksamt die Strategie, den Sharepoint für die interne Kommunikation auszubauen. Hier bieten sich Synergien, über verschiedene Funktionen den Klimaschutz zu integrieren. Dazu zählen die Einführung eines *GUTES KLIMA Blogs*, der Aufbau einer *Themenseite Klimaschutz*, ein Eintrag in *Neu in Wandsbek*, das Einrichten eines *Funktionspostfachs*, Links zu weiteren Klimaschutzinformationen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) im *Behördenfinder*, Informations- und Fortbildungsformate in *Wandsbek will es wissen* und die Darstellung von geplanten Mitmachaktionen unter *Aktuelles*.

Die Darstellung von Klimaschutzthemen im Sharepoint wurde bereits mit der Pressestelle erarbeitet. Das Klimaschutzmanagement und die Pressestelle werden die weiteren Details ausarbeiten und umsetzen.

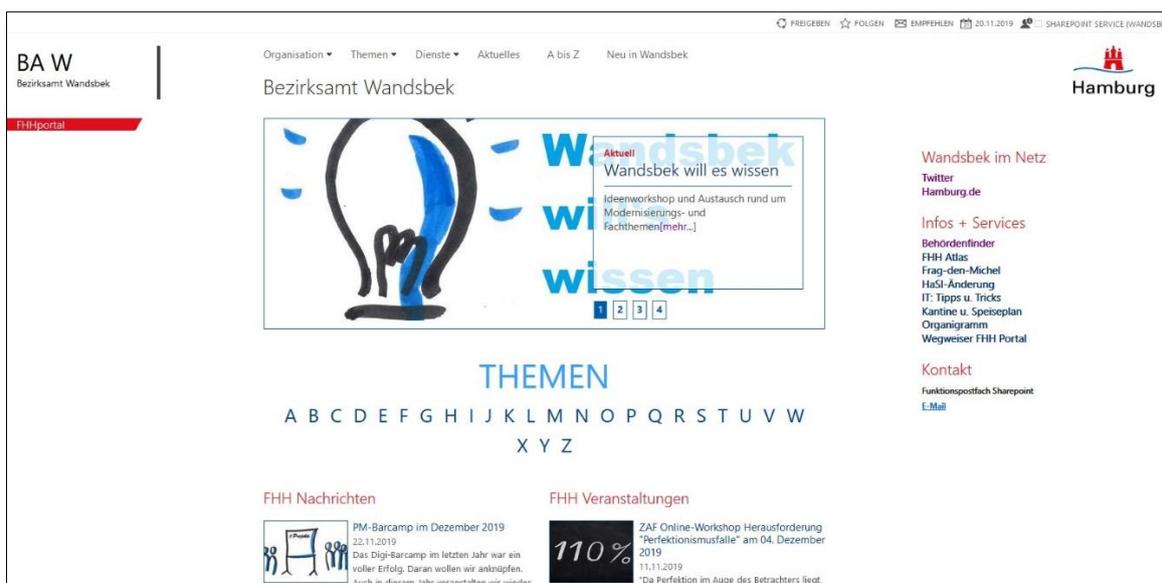


Abbildung 26 Screenshot Sharepoint Bezirksamt Wandsbek

Die interne Kommunikation ist wesentlich für die Erhöhung der Akzeptanz gegenüber zum Teil veränderten Verwaltungsabläufen. Es gilt dabei zu berücksichtigen, dass nicht alle Bezirksamtsmitarbeiter*innen digital arbeiten. Um auch diese Mitarbeiter*innen zu informieren und einzubinden, erarbeitet die Pressestelle derzeit eine Strategie. Darin sollten auch Klimaschutzinhalte aufgenommen werden. Als Ergänzung zum Klimaschutzfunktionspostfach wird das Klimaschutzmanagement in mehreren Bezirksstandorten *GUTES KLIMA* Boxen aufstellen. Mitarbeiter*innen können in diese Box auf Zetteln ihre Wünsche und Bedarfe äußern. Anders als digital erfolgt die Übermittlung falls gewünscht anonym. Das Klimaschutzmanagement wird die Notwendigkeit der Einrichtung der Boxen prüfen, ein Konzept ausarbeiten und umsetzen. Für die langfristige Verbesserung interner Prozesse besteht darüber hinaus die Möglichkeit, einen *Innovationswettbewerb* innerhalb des Bezirksamts durchzuführen.

Klimaschutzkampagnen und -aktionen durchführen

Kampagnen sind themenbezogene, koordinierte Aktivitäten, mit denen die Aufmerksamkeit von Personengruppen auf Klimaschutzthemen gelenkt werden können. Sie vermitteln ein Wir-Gefühl und sollen die Beteiligten zu eigenem Handeln motivieren. Das Themenspektrum ist vielfältig. Die Bezirksamtsmitarbeiter*innen können zu klimafreundlichem Verhalten, u. a. zu den Themen Mobilität, Energie- und Ressourceneffizienz, aufgefordert werden.

Die Klimaschutzkampagnen und -aktionen sollten über den Sharepoint mit ausreichend Vorlaufzeit beworben, die Durchführung begleitet und die Ergebnisse vorgestellt werden (zum Beispiel Fotodokumentation). Zu den Kampagnenelementen zählen darüber hinaus gegebenenfalls Plakate, Postkarten und Sticker, die gut sichtbar in den Verwaltungsgebäuden eingesetzt werden.

Zu den ersten Ideen für Kampagnen und Aktionen zählen:

- klimafreundliche Mobilität: Kilometer sammeln von Dienstgängen und von Fahrten zur Arbeitsstelle, die mit dem Fahrrad zurückgelegt worden sind; frühzeitig zum Thema Carsharing informieren und weiterhin bewerben (Kapitel 3.2.3), Klimaschutzläufe durchführen
- Energie- und Ressourceneffizienz: Strom- und Wassersparen, richtig Lüften und richtig Heizen (zum Beispiel mit Türschildern, Aufklebern); umweltfreundliche Beschaffung, bezirksamtsinternes Recycling und vegetarische Woche bzw. Klimateller bewerben (Kapitel 3.4.1)

Die Kampagnen und Aktionen sollten begleitend zur Durchführung bezirksinterner Maßnahmen umgesetzt werden.

Info-Box 21 Kurzübersicht Maßnahme K2 Bezirksamtsintern informieren und motivieren, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

K2 Bezirksamtsintern informieren und motivieren

Ziel:	Die Bezirksamtsmitarbeiter*innen werden über Klimaschutzmaßnahmen informiert und durch Kampagnen zum Mitmachen motiviert. Klimafreundliches Verhalten wird erleichtert. Die Unternehmenskultur des Bezirksamts wird Stück für Stück klimafreundlicher.
Beschreibung:	Das Klimaschutzmanagement informiert die Mitarbeiter*innen regelmäßig über bezirkswide Klimaschutzmaßnahmen und -aktionen, den Stand der Umsetzung des Konzepts insgesamt sowie im Speziellen über Maßnahmen und Aktionen, die bezirksamtsintern stattfinden. Für die Information der Mitarbeiter*innen wird der Sharepoint genutzt. Es wird gemeinsam mit der Pressestelle eine Klimaschutzseite sowie ein Klimaschutzblog aufgebaut und vom Klimaschutzmanagement inhaltlich betreut. Das Klimaschutzmanagement führt Kampagnen und Aktionen zu verschiedenen Themen wie z. B. klimafreundliche Mitarbeiter*innenmobilität oder energie- und ressourcensparendes Verhalten durch. Über eine <i>Klimaschutz-Box</i> können Mitarbeiter*innen aktiv ihre Ideen einbringen, wie Prozesse zukunfts-fähig gestaltet und klimafreundliches Verhalten erleichtert werden können.

3.5.4 Für den Klimaschutz vor Ort in den Stadtteilen aktiv

Potenziale & Akteure

Zahlreiche Wandsbekerinnen und Wandsbeker engagieren sich in ihren Stadtteilen in Vereinen, Initiativen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Institutionen. Bei einigen besteht ihr erklärtes Ziel darin, Maßnahmen für den Umwelt- oder Klimaschutz durchzuführen. Sie bei ihren klimafreundlichen Maßnahmen zu unterstützen,

ist eine wichtige Aufgabe des Klimaschutzmanagements. Bei anderen wiederum bestehen große Potenziale, dass das Klimaschutzmanagement gemeinsam mit den aktiven Personen Aktionen durchführt, die weitere Wandsbeker*innen für den Klimaschutz sensibilisieren. Ziel ist es, die im Bezirk Wandsbek lebenden Menschen dort zu erreichen, wo sie leben, arbeiten und ihre Freizeit verbringen. Durch Gespräche mit den Wandsbeker Akteuren haben sich verschiedene Zugänge als vielversprechend herausgestellt. Das Projektteam empfiehlt insbesondere die folgenden intensiv weiterzuverfolgen:

- Teilnahme an Stadtteilkonferenzen und Bürgerveranstaltungen,
- *Bildung macht Klimaschutz* sowie die
- Teilnahme an bestehenden Aktionen.

Stadtteilkonferenzen und Bürgerveranstaltungen

In den Wandsbeker Quartieren und Stadtteilen haben sich oftmals im Laufe vieler Jahre unterschiedliche Gremien entwickelt, die Einfluss auf die Entwicklungen vor Ort nehmen. In aktiven oder ehemaligen RISE (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung) - Gebieten sind dies beispielsweise die Stadtteilkonferenzen, in denen die Initiativen zusammenkommen. Sie werden meistens durch ein Stadtteilbüro koordiniert (Kapitel 3.3.2). Ferner gibt es Stadtteilbeiräte, die sich einbringen. Auch bei Bürgerveranstaltungen, Stadtteilgesprächen o. ä. werden Aktivitäten und aktuelle Themen aus den Stadtteilen vorgestellt, diskutiert und abgestimmt. Dort kommen Privatpersonen, Vorsitzende aus Stadtteilinstitutionen, sozialen Einrichtungen, Bezirksvertreter*innen sowie Unternehmer*innen zusammen, die alle als gemeinsames Ziel haben, ihren Stadtteil aktiv zu gestalten. Die Sitzungen finden teilweise in regelmäßigen Abständen, zum Beispiel alle zwei Monate oder auch anlassbezogen statt. Die Gremien verstehen sich als wichtiges Sprachorgan der im Stadtteil lebenden Menschen und erwarten eine Mitsprachemöglichkeit bei Entscheidungen, die das Leben vor Ort betreffen.

Das Klimaschutzmanagement sollte diese bestehenden Netzwerke nutzen, um sowohl für die Unterstützung von Aktionen zu werben und über den Stand der Umsetzung zu berichten als auch die eigene Unterstützung anzubieten. Durch die regelmäßige Teilnahme des Klimaschutzmanagements an Sitzungen bzw. Konferenzen [A] kann zum einen die Transparenz der Umsetzung gesteigert [A] und zum anderen können durch einen gegenseitigen Austausch weitere Ideen generiert und bedarfsbezogen umgesetzt werden. Dem Klimaschutzmanagement kommt hierbei auch die Rolle eines Zuhörers oder Vermittlers zu, der in den Stadtteilen als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Bildung macht Klimaschutz

Mit der *Bildung für nachhaltige Entwicklung* (BNE) wird verantwortungsbewusstes Denken und Handeln bereits in frühen Entwicklungsphasen angestoßen. Integriert in Kita- und Schulpläne vermittelt *BNE* dabei die Grundlagen für eine nachhaltige, ressourcenschonende und zukunftsgerechte Lebens- und Denkweise. Mit der Anwendung des BNE-Leitsatzes *Mein Handeln hat Konsequenzen – nicht nur für mich und mein Umfeld, sondern auch für andere. Ich kann dazu beitragen, die Welt ein Stück weit zu verbessern* können viele der Wandsbeker Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

In Hamburg befindet sich derzeit ein neuer Masterplan BNE in der Aufstellung. Demnach wird die *BNE* künftig auch eine größere Rolle in den Hamburger Bezirken spielen. Ziel des Masterplans BNE wird es sein, in ganz Hamburg bessere Rahmenbedingungen zur Umsetzung von *BNE* und den *Sustainable Development Goals* (SDG) zu schaffen und das Thema in die bezirklichen Gremien zu tragen.

Nach bisherigen Erkenntnissen wird der Masterplan BNE vorgeben, Beteiligungsformate zu entwickeln, um die Netzwerkbildung zu unterstützen. Ein Instrument sind bezirksübergreifende Vernetzungstreffen sowie regionale Bildungskonferenzen, die sich mit dem Thema *BNE* auseinandersetzen. Außerdem wird in Hamburg eine digitale BNE Plattform mit Informationen zum Thema entstehen. Die Jugend, als eine wichtige Zielgruppe der *BNE*, soll über das *Jugendforum Zukunft* miteinbezogen werden. Auch in bereits laufende Projekte wird *BNE* zukünftig stärker involviert. Es werden außerdem voraussichtlich Fortbildungsmodule für Bezirksamtsmitarbeiter*innen angeboten. Weiterhin wird es eine Ansprechperson für *BNE* in jedem Bezirk geben. Hierbei bestehen große Synergien mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept. Das Klimaschutzmanagement sollte sich für einen engen Austausch mit den einzurichtenden Personalstellen einsetzen, um diese Synergien zu nutzen.



Abbildung 27 KITA21- und KLIMAfuchs-Logo, Quelle: Stiftung S.O.F.

Die Bildungsinitiative *KITA21* unterstützt Kitas in Hamburg und Schleswig-Holstein bereits seit dem Jahr 2008 bei der Einführung und Weiterentwicklung von *BNE*. Durch das Angebot von Fortbildung, Beratung und Vernetzung können Kitas auch voneinander lernen. Die Umsetzung der Bildungsinitiative erfolgt in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den jeweiligen Trägerorganisationen und Verbänden der Kitas. Ein wichtiger Baustein ist auch die Öffentlichkeitsarbeit. Die regelmäßige und aktive Berichterstattung fördert die öffentliche Wahrnehmung des Bildungskonzepts sowie seinen Stellenwert für die frühkindliche Bildung insgesamt. Im Bezirk Wandsbek sind bereits zahlreiche Kitas für ihre Bildungsarbeit zu zukunftsrelevanten Themen als *KITA21* ausgezeichnet worden. Ob im Themenbereich Natur und Umwelt oder bei Klima- und Ressourcenschutz, Kitas im Bezirk Wandsbek werden im Klimaschutz aktiv und können sich als *KITA21* für ihr Engagement auszeichnen lassen. Die Kitas werden dabei von der dahinterstehenden Stiftung *S.O.F.*, der Save Our Future Umweltstiftung begleitet und mit Materialien und Workshops unterstützt.

Mit dem Projekt *KLIMAfuchs* bietet die *S.O.F.* seit dem Jahr 2016 für Hamburger Kitas einen niedrighschwelligem und vielseitigen Zugang zu den zahlreichen Facetten von Klimaschutz und -bildung in der Kita an. Teilnehmende Kitas können Energiechecks, Team-Fortbildungen und Beratung zum Thema Energiesparen in der Kita und Bildungsarbeit in Anspruch nehmen. Doch auch unabhängig von der Projektteilnahme ermöglicht der *KLIMAfuchs* allen interessierten Kitas durch Aktionswochen und Wettbewerbe die Möglichkeit, sich mit unterschiedlichen Schwerpunkten wie klimafreundlicher Ernährung, Mobilität oder Konsum auseinanderzusetzen und an den offenen zweitägigen Fortbildungen teilzunehmen. Die Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen eröffnet die Möglichkeit, die Facetten des Projekts und die gelungene Arbeit der Kitas auch in die Öffentlichkeit zu tragen und noch mehr Menschen für Klimaschutz im Alltag zu begeistern. Regelmäßige Berichte im *KLIMAfuchs*-Blog und in sozialen und online Medien ergänzen die Öffentlichkeitsarbeit. Auch im Bezirk Wandsbek gibt es zahlreiche *KLIMAfuchs*-Kitas. Der *KLIMAfuchs* bietet regelmäßig Workshops und Fortbildungen auf *Gut Karlshöhe* an oder nimmt dort mit Informationsständen an Festen teil. Eine Verstärkung lokaler Aktivitäten, stärkere Vernetzung der Kitas untereinander und die Kooperation mit anderen Klimaschutzaktivitäten im Bezirk, könnten die Angebotspalette in den kommenden Jahren weiter ergänzen.

Das Klimaschutzmanagement wird die Bildungsinitiative *KITA21* und das Projekt *KLIMAfuchs* im Bezirk kommunikativ unterstützen und für die Kitas als Ansprechpartner*in zur Verfügung stehen.

Wie die *FridaysForFuture*-Bewegung gezeigt hat, fordern viele Schüler*innen einen Transformationsprozess hin zu klimafreundlicheren Lebensweisen ein. Wie sie ihr eigenes Leben möglichst nachhaltig gestalten bzw. aktiv Projekte initiieren können, sollten Jugendliche möglichst früh erlernen. Es gibt im Bezirk Wandsbek bereits viele Schulen, die für den Klimaschutz aktiv sind. Einige davon wurden als sogenannte *Umwelt-* oder *Klimaschulen* ausgezeichnet. *Klimaschulen* sind Schulen, die für ihre Gebäude eine CO₂-Bilanz erstellt haben und mit einem eigenen Klimaschutzplan Maßnahmen umsetzen, um THG-Emissionen zu senken. Die Rudolf-Steiner-Schule in Farmsen-Berne hat beispielsweise Solarmodule auf dem Dach und nutzt Regenwasser für ihre Toilettenspülung. Darüber hinaus sind in Klimaschulen Themen wie *Nachhaltigkeit* und *Klimaschutz* im Lehrplan verankert und werden auch in Form einer *Klima-AG* in der jeweiligen Schule ausgestaltet. Im Rahmen der Akteursbeteiligung führte das Projektteam einen Workshop mit Schüler*innen der Stadtteilschule Walddörfer durch. Das Klimaschutzmanagement kann auf dem Konzept und den Vortragsfolien aufbauen. *Umweltschulen in Europa – Internationale Nachhaltigkeitsschule* zeichnet Schulen aus, die zwei selbstfestgelegte Handlungsfelder aus Umwelt- und Klimaschutzthemen intensiv in ihrem Lehrplan bearbeiten. Darüber hinaus ist Umweltengagement

im Leitbild der Schulen verankert und auch Mitarbeiter*innen werden miteinbezogen und weitergebildet. Weiterhin gibt es, wie zum Beispiel in der Gyula-Trebitsch-Schule Tonndorf, bereits in einigen Schulen Lehrpersonen, die sich zusätzlich zu ihrem Lehrauftrag als Klimaschutzbeauftragte engagieren. An der Gyula-Trebitsch-Schule, die seit dem Jahr 2012 als Klimaschule ausgezeichnet ist, wurden bereits viele interessante Projekte umgesetzt, von Energiesparen, über Wildbienenhilfen, hin zu Projekten an der nahegelegenen Wandse.

Im Jahr 2020 wurde das neue Energiesparprogramm *Energie⁴* eingeführt, welches das bisherige *fifty/fifty*-Programm für Hamburger Schulen ablöst. Es beinhaltet eine Verbrauchskomponente, die Schulen zum Wärme-, Strom-, Wasser- und Abfallsparen motiviert. Die Aktivitätskomponente zeichnet überdies pädagogische Aktivitäten im Unterricht aus. Die Organisationskomponente strebt eine Verbesserung der organisatorischen schulinternen Kommunikation und die Zusammenarbeit mit den Hausmeister*innen an. *Energie⁴* wird in Kooperation des Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung und Schulbau Hamburg durchgeführt.

Über das Netzwerk der Schulen im Bezirk wird das Klimaschutzmanagement für die Schüler*innen, Lehrer*innen oder Eltern relevante Aktionen im Bezirk aktiv bewerben. Ferner wird es für die Wandsbeker Schulen als Ansprechpartner*in zur Verfügung stehen und auf Anfrage öffentliche Klimaschutzaktionen der Schulen über bezirkseigene Medienkanäle weiterverbreiten. Weiterhin kooperiert das Klimaschutzmanagement mit der Ansprechperson für *BNE* im Bezirksamt und unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten u.a. bei Anfragen von Schulen zu Fördermöglichkeiten oder der Organisation von gemeinsamen Klimaschutzaktionen zwischen den Schulen und dem Bezirksamt. Das Klimaschutzmanagement kann diesbezüglich mit dem Bildungsprojekt *Klasseklima* der Stadt Flensburg Kontakt aufnehmen, das bereits viele Klimaschutzaktionen zwischen der Stadt Flensburg und den Flensburger Schulen ermöglicht hat¹²⁸.

Teilnahme an bestehenden Aktionen

Auf Quartiers-, Stadtteil, Bezirksebene und auch in Hamburg als Gesamtstadt gibt es diverse Bürgerinnen und Bürger, die sich in Initiativen für soziale und ökologische Themen engagieren. Auch Vereine, Stiftungen und Firmen führen Aktionen durch, um sich für eine nachhaltigere Stadtentwicklung und eine zukunftsgerechte Gesellschaft einzusetzen. Für den Klimaschutz und für das Klimaschutzmanagement relevante Aktionen sind vielerorts in Hamburg zu finden.

Im Frühjahr jeden Jahres ruft die Initiative *Hamburg räumt auf* alle Hamburger*innen dazu auf, öffentliche Flächen von Müll zu befreien. Die Initiative wurde von der Stadtreinigung Hamburg und der *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) gestartet und stellt angemeldeten Teilnehmenden recycelte Müllsäcke und Handschuhe zur Verfügung. Unter allen Teilnehmenden werden Gewinne verlost. Die Teams organisieren sich oftmals auf Quartiersebene.

Um ein Zeichen für klimafreundliche Mobilität zu setzen, hat *Mobil ohne Auto Nord e.V.* die bundesweite Aktion *Fahrrad-Sternfahrt ins Leben* gerufen. Am 3. Donnerstag im Juni eines jeden Jahres starten in Hamburg von den Randgebieten aus viele Radfahrer*innen und fahren bis in die Innenstadt. Einige Routen führen dabei von den Stadträndern durch den Bezirk Wandsbek bis hin zum Wandsbeker Rathaus.

Mit der Aktion *Stadtradeln* ruft das *Klima-Bündnis* jeden Sommer Gemeinden, Kreise und Städte dazu auf, an drei aneinander folgenden Wochen das Auto stehen zu lassen und besonders viele Strecken mit dem Fahrrad zurück zu legen. Im Jahr 2019 nahmen rund 470 Teams am Stadtradeln teil. Sie radelten rund 1,26 Millionen Kilometer und vermieden rund 180 Tonnen CO₂¹²⁹. Damit verdoppelte sich die Zahl der geradelten Kilometer und der Teilnehmenden innerhalb eines Jahres. Vereine, Initiativen, Firmen und Kommunalvertretungen formen gleichermaßen Teams und sammeln Kilometer. Eine weitere Möglichkeit ist die Organisation von Aktionen zum sogenannten *Parking Day* (Kapitel 3.2.4).

¹²⁸ Weitere Informationen zu *Klasseklima* unter: www.klimapakt-flensburg.de.

¹²⁹ *Stadtradeln Hamburg* vom 30.08.-19.09.2019. Weitere Informationen unter: www.stadtradeln.de.

Das Klimaschutzmanagement wird bestehende Netzwerke und Klimaschutzaktionen unterstützen, indem es:

- Veranstaltungen und Aktionen über die Kommunikationskanäle des Bezirksamts bewirbt bzw. aktiv zum Mitmachen aufruft (Kapitel 3.5.5) sowie nach Möglichkeit selbst daran teilnimmt und anschließend berichtet,
- Kontakt zu den Veranstalter*innen aufnimmt und ihnen Hilfe für die Konzeption und Durchführung eines nachhaltigen Veranstaltungsmanagements anbietet (3.4.3).

Ein Ziel dabei ist auch Wandsbeker*innen zu erreichen, die sich bislang noch nicht mit Umwelt- oder Klimaschutzfragen auseinandergesetzt haben. Jeder Beitrag der Wandsbeker*innen für den Klimaschutz zählt. Sich als Klimaschutzmanagement in den verschiedenen Stadtteilen vor Ort zu zeigen, als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen und Aktionen durchzuführen, ist eine wichtige Säule des Klimaschutzes im Bezirk Wandsbek und hat Eingang in das Maßnahmenbündel K3 Aktiv für GUTES KLIMA vor Ort in den Stadtteilen gefunden (Info-Box 22, K3). Welche Kommunikationskanäle dafür genutzt werden, wird im nachfolgenden Kapitel (3.5.5) im Detail beschrieben.

Info-Box 22 Kurzübersicht Maßnahme K3 Aktiv für GUTES KLIMA vor Ort in den Stadtteilen sein, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

K3 Aktiv für GUTES KLIMA vor Ort in den Stadtteilen sein

- Ziel: Das Klimaschutzmanagement ist für GUTES KLIMA in den Wandsbeker Stadtteilen aktiv. Es steht als Ansprechperson zur Verfügung, informiert und unterstützt die vorhandenen Gremien, Initiativen und öffentlichen Einrichtungen bei Klimaschutzaktionen.
- Beschreibung: Viele Wandsbeker*innen leben und bewegen sich überwiegend innerhalb ihres eigenen Stadtteils und fühlen sich mit ihm verbunden. Vor allem durch Aktionen und Kampagnen vor Ort können sie in die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen miteinbezogen und für klimafreundliche Lebensweisen sensibilisiert werden. Dabei vergrößert sich die Reichweite, indem das Klimaschutzmanagement sowohl lokal ansässige Initiativen, Vereine oder Kulturkreise als auch öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Kitas über Klimaschutzaktionen und -veranstaltungen informiert, bzw. sie miteinbezieht und dabei unterstützt, eigene Projekte zu initiieren. Dafür geht das Klimaschutzmanagement in die einzelnen Stadtteile und nimmt an den dort etablierten Gremien wie Stadtteilkonferenzen, Bürgerveranstaltungen o. ä. teil. Es unterstützt die Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) in Kitas, Schulen und im Bezirksamt Wandsbek. Ferner ruft das Klimaschutzmanagement bezirksamtsweit zur Teilnahme an Klimaschutzaktionen auf.

3.5.5 Durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen

Potenziale & Akteure

Aktuell sind die Themen rund um den Klimaschutz stark in den Medien vertreten. Die *FridaysForFuture*-Bewegung hat den Klimaschutz stärker in das Blickfeld insbesondere junger Menschen gerückt. Diese Aufmerksamkeit bietet Potenziale für die Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzepts. Teilnehmer*innen der Akteursbeteiligung wünschten sich, dass Erkenntnisse zum Klimaschutz in die breite Masse getragen [A] und gleichzeitig konkret vor Ort kommuniziert werden [A]. Die Öffentlichkeitsarbeit wird gefordert sein, im Speziellen auch finanzschwächere Stadtteile und soziale Milieus anzusprechen, bei denen bislang Klimaschutzfragen nicht an erster Stelle stehen [A]. Um dieses Potenzial zu heben, wird das Bezirksamt die Wandsbekerinnen und Wandsbeker zielgruppenspezifisch über die verschiedenen Kanäle ansprechen. Dazu zählen der bezirkliche Internetauftritt und die sozialen Medien, die Stadtteilkommunikation sowie die Auslage von Informationsmaterialien im Bezirk. Das Klimaschutzmanagement wird die Kommunikationsstrategie gemeinsam mit der Pressestelle weiter ausarbeiten.

Bezirklicher Internetauftritt und soziale Medien

Für die Information und zum Teil Beteiligung der Bürger*innen nutzt das Bezirksamt Wandsbek bereits verschiedene Kommunikationskanäle. Dazu zählen insbesondere die Internetseite www.hamburg.de/wandsbek und der bezirkliche Twitteraccount [@BAWandsbek](https://twitter.com/BAWandsbek), auf denen sich die Wandsbeker*innen informieren und zum Teil auch durch Fragen und Kommentare mit dem Bezirksamt interagieren können. Sowohl der Internetauftritt als auch Twitter werden von der Pressestelle des Bezirksamts sehr aktiv genutzt.

Während der Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzepts wurden diese Kanäle ebenfalls eingebunden, um über das Projekt sowie anstehende Veranstaltungen zu informieren und die Konzeptumsetzung zu dokumentieren. Diese Zusammenarbeit beim Klimaschutz als Querschnittsthema sollte bei der Umsetzung des Konzepts durch das Klimaschutzmanagement intensiviert werden. Es bietet sich an, dass sich das Klimaschutzmanagement mit den Mitarbeiter*innen der Pressestelle regelmäßig austauscht und abstimmt. Abstimmungsrelevante Inhalte sind sowohl die Weiterentwicklung des Aufbaus der Homepage-Unterseite *wandsbek/klimaschutz* als auch die Ankündigung von bezirksweiten Veranstaltungen und Aktionen. Insbesondere geplante Klimaschutzaktionen (Kapitel 3.5.4) sollten intensiv medial vorbereitet und begleitet werden. Eine Umbenennung der Unterseite in *wandsbek/gutesklima* wird empfohlen.

Ferner sollte das Klimaschutzmanagement regelmäßig über die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen berichten. Dies bietet sich sowohl bei der Umsetzung von Maßnahmen innerhalb des Bezirksamts wie *G1 Energieeffizienz und PV in den bezirkseigenen Liegenschaften etablieren*, *M3 Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten* und *R1 Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten* an als auch bei Maßnahmen, die eine starke Regelungswirkung innehaben. Dazu zählen beispielsweise *G2 Wandsbeker Klimaschutzstandard einführen*, *M1 Radverkehr fördern* und *M4 Flanierquartiere ermöglichen*.

Um das Klimaschutzkonzept, d. h. den Klimaschutzbericht und den Maßnahmenkatalog, möglichst vielen Wandsbeker*innen zur Verfügung zu stellen, werden die Inhalte digital aufbereitet und in die Klimaschutzunterseite integriert (Abbildung 28). Dies setzt das Klimaschutzmanagement in Zusammenarbeit mit der Pressestelle um. Erste Ideen für die Gestaltung wurden bereits bei der Konzepterstellung entwickelt:

- Die Unterseite *Klimaschutzfahrplan* wird eingerichtet. Die Unterseite bietet Interessierten eine Struktur an, die der des Klimaschutzkonzepts nachempfunden ist, d. h. Navigationspunkte sind u. a. die fünf Handlungsfelder, die Energie- und Treibhausgasbilanz sowie zusammenfassend die weiteren Kapitel zu Controlling (Kapitel 4) und Verstetigung (Kapitel 5).
- Auch der *Maßnahmenkatalog* kann auf der Unterseite Klimaschutzfahrplan oder aber über eine separate Unterseite den Wandsbeker*innen digital zugänglich gemacht werden. Das Bezirksamt stellt die Maßnahmen vor. Über Berichte zur Umsetzung der Maßnahmen bzw. Projekte und Verlinkungen zu guten Beispielen im Bezirk (u. a. Projektgalerie, Kapitel 3.5.6) werden die Maßnahmen mit Leben gefüllt. Informationen zu aktuellen Fördermittelgebern sowie Verlinkungen zu den entsprechenden Ansprechpersonen können die Umsetzungshürden verringern. Der Aufwand, die Verlinkungen zu aktualisieren, sollte jedoch möglichst klein gehalten werden.
- Die Unterseite *Projektbericht* wird eingerichtet. Dort finden Interessierte den Klimaschutzbericht (Teil 1) und den Maßnahmenkatalog (Teil 2) zum Download.
- Weitere Funktionen, wie zum Beispiel die Einbindung von Klimaschutzbeiträgen auf Twitter sowie Karten, die zeigen wo im Bezirk Maßnahmen umgesetzt worden sind, werden in enger Zusammenarbeit von Klimaschutzmanagement und Pressestelle abgestimmt und realisiert.

Bei der Gestaltung der Unterseiten wird insgesamt auf eine anwenderfreundliche Navigation der Inhalte geachtet.



Abbildung 28 Grundlage für die Weiterentwicklung des bezirklichen Klimaschutztritts, Stand Januar 2020, Quelle: www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz

Stadtteilkommunikation

Viele Wandsbeker Stadtteile verfügen über eigene Kommunikationskanäle. Dazu zählen u. a.:

- [Das Waldhorn](#), Zeitung des Bürgervereins Walddörfer
- Duvenstedter Kreisel, www.duvenstedter-kreisel.de,
- Heimat Echo, www.heimatecho.de.

- Volksdorfer Zeitung, www.volksdorfer-zeitung.de,
- Volksdorf Journal, www.volksdorf-journal.de,
- Walddorfer Umweltzeitung online, www.wuzonline.de sowie die
- Wochenblätter (Bramfeld, Farmsen-Berne, Jenfeld, Rahlstedt, Wandsbek, Hamburger Wochenblatt).

Im Rahmen der Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzepts hatte das Projektteam bereits Kontakt zu einigen der oben genannten Medien. Es bestand zum Teil Interesse daran, eine Art Klimaschutzserie zu entwickeln, bei denen gute Beispiele in den Wandsbeker Stadtteilen gezeigt werden. Die Kontakte sollten bei der Umsetzung intensiviert und beispielsweise zur Ankündigung von Aktionen bzw. zur Berichterstattung genutzt werden.

Auslage von Informationsmaterialien

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden verschiedene Informationsmaterialien entwickelt, die als Teil der Kommunikationsstrategie in der Öffentlichkeitsarbeit des Bezirksamts eingesetzt bzw. weiterentwickelt werden. Darunter sind zum einen die GUTES KLIMA-Postkarten. Das Postkartenformat wurde zu Beginn der Konzepterstellung eingeführt. Auf der Vorderseite war das Logo abgebildet (Abbildung 29). Auf der Rückseite wurde über die Konzepterstellung informiert, die Internetseite eingeführt sowie Kontaktmöglichkeiten zum Projektteam aufgezeigt.



Abbildung 29 Postkarte Ich bin für GUTES KLIMA WANDSBEK, Quelle: motum GmbH

Diese Postkarten können als Kommunikationsmittel wie folgt weiterentwickelt werden:

- Darstellung der fünf Handlungsfelder auf fünf Postkarten mit Informationen zu den Handlungsfeldern,
- Darstellung verschiedener Claims und wie Klimaschutz in den Alltag integriert werden kann, zum Beispiel *Ich fahre/laufe/esse/kaufe/saniere/heize/...für GUTES KLIMA*.
- Darstellung verschiedener Claims und kurzer Sprüche, die zum Nachdenken anregen sollen.
- Darstellung verschiedener Claims und Ankündigungen von Veranstaltungen.

Die Postkarten können grundsätzlich sowohl in digitaler Form als auch gedruckt im Bezirk verteilt werden. Für den Druck wird Recyclingpapier verwendet und ein klimaneutraler Druck durchgeführt. Grundsätzlich ist der Ressourcenverbrauch gegenüber dem Nutzen abzuwägen. Die Verbreitung der Postkarten in digitaler Form ist dabei dem Druck in der Regel vorzuziehen.

Für die Verbreitung der Postkarten kann das Bezirksamt Kooperationen mit verschiedenen Wandsbeker Akteuren eingehen, wenn diese sich zum Beispiel an geplanten Aktionen beteiligen. Dazu zählen beispielsweise Stadtteil- und Kulturzentren, öffentliche Einrichtungen sowie Interessengemeinschaften von Unternehmen (IG). Die sogenannten IG vertreten oftmals Unternehmen an zentralen Standorten (zum Beispiel Stadtteilzentren) in den Quartieren und Stadtteilen. Insbesondere Aktionen zu Konsum- und Mobilitätsthemen könnten über sie viele Wandsbeker*innen erreichen und für den Klimaschutz sensibilisieren.

Die wesentlichen Inhalte des Klimaschutzkonzepts sind mit vielen grafischen Elementen in Form eines Posters im DIN A1 Format aufbereitet. Das Poster wird in höherer Auflage gedruckt und flächig im Bezirk verteilt. Dazu gehören die Abteilungen des Bezirksamts, die Mitglieder der Bezirksversammlung, öffentliche Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren. Das Klimaschutzkonzept wird in kleiner Auflage gedruckt und sollte gezielt im Bezirk Wandsbek verteilt werden. In den Bezirksamts-eigenen Einrichtungen wird das Konzept zur Ansicht ausgelegt und auf die elektronische Version verwiesen. Auf Wunsch können gedruckte Fassungen beim Klimaschutzmanagement angefordert werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) hat einen klimafreundlichen *Hamburg-Guide* (#moinzukunft) entwickelt. Er enthält Tipps und Gutscheine für einen klimafreundlichen Alltag. Der Guide wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert und in Kundenzentren ausgelegt. Nach Möglichkeit stellt das Bezirksamt Wandsbek den Hamburg-Guide den Wandsbeker*innen in Kundenzentren, öffentlichen Einrichtungen und Stadtteil- und Kultureinrichtungen zur Verfügung.

Info-Box 23 Kurzübersicht Maßnahme K4 Durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

K4 Durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen

- Ziel:** Die Wandsbekerinnen und Wandsbeker über Inhalte des Klimaschutzkonzepts und dessen Umsetzung öffentlich informieren, auf anstehende Veranstaltungen und Aktionen aufmerksam machen und zum Mitmachen motivieren.
- Beschreibung:** Das Bezirksamt Wandsbek nutzt seine verschiedenen Kommunikationskanäle, um die Wandsbekerinnen und Wandsbeker über die Inhalte des Klimaschutzkonzepts zu informieren. Ferner werden Veranstaltungen und Aktionen rund um den Klimaschutz aktiv beworben und auf diesem Wege zum Mitmachen aufgerufen. Über den Internetauftritt sowie die sozialen Medien informiert das Bezirksamt über den Stand der Umsetzung des Konzepts. Neben den Online-Medien setzt das Bezirksamt dabei auch die, vom Projektteam erstellten, Printerzeugnisse ein und entwickelt diese gegebenenfalls weiter, um die Sichtbarkeit des Klimaschutzes im Bezirk zu erhöhen. Als Bereitstellungsstandorte der Materialien bieten sich die öffentlich zugänglichen Bereiche des Bezirksamts an sowie dessen Zuständigkeit unterliegende Institutionen (u. a. Kundenzentren), oder auch andere Institutionen, wie zum Beispiel Stadtteilkulturzentren. Ferner prüft das Klimaschutzmanagement, inwiefern Materialien von Dritten (zum Beispiel Leitstelle Klima, #moinzukunft-Guide) dort ebenfalls ausgelegt werden können.

3.5.6 Klimaschutzengagement sichtbar machen und auszeichnen

Potenziale & Akteure

Im Bezirk Wandsbek wurden bereits erfolgreich eine ganze Reihe von Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt. Viele davon wurden von Privatpersonen bzw. ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen in Organisationen, Vereinen und Initiativen konzipiert und durchgeführt. Ihr Engagement sichtbar zu machen und auszuzeichnen, ist eine wichtige Aufgabe des Klimaschutzmanagements. Die Beteiligten erfahren auf diese Weise eine Wertschätzung für ihr Engagement, die sie möglicherweise zu neuen Projekten motivieren wird. Darüber hinaus bietet eine öffentliche Darstellung ihrer Tätigkeiten den Engagierten die Chance, Mitstreiter*innen zu finden, sich zu vernetzen und voneinander zu lernen.

Projektgalerie

Bereits im Rahmen der Konzepterstellung wurde eine Projektgalerie für Klimaschutzprojekte nach dem Vorbild der Altonaer Klimaschutz-Projektgalerie entwickelt (Abbildung 30). Die Projektgalerie ist analog nach den fünf Handlungsfelder aufgebaut und stellt in jedem Handlungsfeld gute Beispiele vor. Das Klimaschutzmanagement setzt die Projektgalerie fort. Dafür sammelt es fortlaufend gute Beispiele von bereits umgesetzten Klimaschutzprojekten im Bezirk. Klimaschutzmanagement und Pressestelle entwickeln die Darstellung der Projektgalerie stetig weiter. Es bietet sich beispielsweise an, die Projekte in einer interaktiven Karte zu verorten.



Hier finden Sie vielfältige Beispiele von Projekten und Initiativen aus dem Bezirk Wandsbek, die sich für den Klimaschutz engagieren. Stöbern Sie, nehmen Sie Kontakt auf und engagieren auch Sie sich für „Gutes Klima“ Wandsbek!

<p>Handlungsfeld: Gebäudeenergie</p>  <p>Projektgalerie Baugemeinschaft Alstervogel</p> <p>Projektinitiator*in: Alstervogel e.V.</p>	<p>Projektgalerie Solaranlage</p> <p>Projektinitiator*in: Bramfelder Kulturladen e.V.</p>
<p>Handlungsfeld: Stadtraum</p>  <p>Projektgalerie Botanischer Sondergarten Wandsbek</p> <p>Projektinitiator*in: Bezirksamt Wandsbek</p>	<p>Projektgalerie Interkultureller und inklusiver Gemeinschaftsgarten „Grüne Mitte Jenfeld“ im Jenfelder Moorpark</p> <p>Projektinitiator*in: Quadriga gGmbH "Grüne Mitte Jenfeld"</p>

Abbildung 30 Projektgalerie, Übersicht der Handlungsfelder Stadtraum und Gebäudeenergie, Quelle: www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz/projektgalerie

Auszeichnungen und Wettbewerbe für WANDSBEK GUTES KLIMA

Die Vergabe von Auszeichnungen kann die Sichtbarkeit weiter erhöhen und zur Durchführung neuer Projekte motivieren. Es bieten sich verschiedene Möglichkeiten für die Ausgestaltung von Auszeichnungen und Wettbewerben:

- **WANDSBEK GUTES KLIMA-Auszeichnung:** Damit zeichnet das Bezirksamt Wandsbek Projektideen oder laufende Projekte aus, die sich für den Klimaschutz engagieren. Die Gewinnerprojekte erhalten nach Möglichkeit eine finanzielle Unterstützung, alle Teilnehmenden werden mit einem Preis ausgezeichnet und öffentlich dargestellt.
- **Themenbezogene Plakette/Aufkleber:** Das Klimaschutzmanagement verleiht Plaketten bzw. Aufkleber in den verschiedenen Handlungsfeldern. Es bieten sich insbesondere die Handlungsfelder Gebäudeenergie und Mobilität dafür an (*Ich leuchte für GUTES KLIMA; Ich fahre für GUTES KLIMA*). Mit der Vergabe themenbezogener Plaketten erhält das Klimaschutzlogo eine hohe Sichtbarkeit.
- **Wettbewerb:** Wettbewerbe können eine hohe Aufmerksamkeit für Klimaschutzthemen erzeugen, wenn sie entsprechend attraktiv gestaltet und beworben werden. Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Klimaschutzkampagnen prüft das Klimaschutzmanagement, inwiefern thematisch bezogene Wettbewerbe durchgeführt und ausgestaltet werden können.

Die Auszeichnung der vielen im Klimaschutz aktiven Akteure durch das Bezirksamt ist besonders wichtig, um die umfangreichen ehrenamtlichen Tätigkeiten gebührend wertzuschätzen und die Akteure somit zum Weitermachen zu motivieren. Die Projekte, Aktionen und Ideen der engagierten Wandsbekerinnen und Wandsbeker leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Bezirk.

Info-Box 24 Kurzübersicht Maßnahme K5 Klimaschutzengagement sichtbar machen und auszeichnen, siehe Maßnahmenkatalog (Teil 2) für ausführliche Darstellung

K5 Klimaschutzengagement sichtbar machen und auszeichnen

- Ziel: Privatpersonen, Multiplikator*innen, Vereine, Institutionen oder Unternehmen im Bezirk Wandsbek, die sich für den Klimaschutz einsetzen, werden mit ihrem Klimaschutzengagement sichtbar gemacht und ausgezeichnet
- Beschreibung: Das Bezirksamt Wandsbek stellt gute Beispiele für Klimaschutzprojekte in einer Projektgalerie auf der Internetseite (www.hamburg.de/wandsbek/klimaschutz/projektgalerie) vor. Dadurch ermöglicht das Bezirksamt die Vernetzung sowie das voneinander Lernen von Projektinitiator*innen und Interessierten untereinander. Bedarfsorientiert werden weitere Formate entwickelt, bei dem vorbildliche Klimaschutzprojekte ausgezeichnet werden.

3.5.7 Weichenstellung Kommunikation und Akteursbeteiligung

Die Kommunikation und Akteursbeteiligung ist ein wichtiges Handlungsfeld, um unter den Wandsbeker Akteuren Mitstreiter*innen für den Klimaschutz zu finden, zu aktivieren und zu motivieren. Die Kommunikationsstrategie (Kapitel 3.5) beschreibt die dafür erforderlichen Schritte. Um die Außenwirkung für den Klimaschutz zu vergrößern, könnte es zudem sinnvoll sein, gemeinsam mit den anderen Hamburger Bezirken einen online Kartendienst für Klimaschutzmaßnahmen und gute Beispiele zu entwickeln. Möglich wird dies über die *Urban Data Platform Hamburg*, die Geodaten und Nicht-Geodaten aus den Fachbehörden über eine zentrale Stelle bereitstellt. Über das *Masterportal* (Geo-online) können diese Dienste von allen Hamburger*innen abgerufen werden. Es stellt verschiedene Informationen in sogenannten Layern zu Verfügung. Ein Beispiel für ein Layer sind zum Beispiel die Koordinaten von Einzelhandelsstandorten in Hamburg, die als Layer über dem Stadtplan von Hamburg angezeigt werden können und so sichtbar gemacht werden kann, wo in Hamburg Einzelhandelsstandorte liegen. Die Bezirke könnte demnach gemeinsam ein Layer bespielen und die Koordinaten von verschiedenen Klimaschutzmaßnahmen in einem Layer mit jeweiligen Namen und Symbolen zur Verfügung stellen. Um dies umzusetzen ist es notwendig, die internen Verwaltungsstrukturen für die Geodaten bzw. den Geodateneinsatz der Freien und Hansestadt Hamburg miteinzubeziehen.

4 Wie wird die Wirksamkeit des Klimaschutzes gemessen?

Um langfristig sicherzustellen, dass personelle und finanzielle Mittel effektiv und effizient für den Wandsbeker Klimaschutz eingesetzt werden, ist es wichtig ein Controllingsystem einzuführen. Darüber wird die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen für den Klimaschutz im Bezirk sichergestellt. Das Klimaschutzmanagement nutzt das Controlling, um Entwicklungen zu erfassen, zu steuern sowie Fehlentwicklungen zu identifizieren und entsprechend entgegenzusteuern. Es empfiehlt sich beim Controlling zum einen eine Top-Down Perspektive einzunehmen, bei der der gesamte Bezirk und seine Veränderungen in den Fokus genommen werden. Zum anderen sollte das Controlling eine Bottom-Up Perspektive ermöglichen. Dabei werden Maßnahmen einzeln auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Neben diesen beiden Perspektiven spielen vor allem die Ergebnisse des Klimaschutzmonitorings eine wichtige Rolle.

Die Energie- und THG-Bilanz ist ein wichtiges Instrument für das Klimaschutzmonitoring. Sie wird alle drei bis fünf Jahre durch das Klimaschutzmanagement aktualisiert. Das Klimaschutzmanagement fragt die dafür benötigten Energieverbrauchsdaten von den Strom- und Wärmenetzbetreiber*innen an. Die Vorgehensweise ist im Kapitel 2.3 beschrieben. Die Emissionsfaktoren für die Berechnungen müssen ebenfalls entsprechend der Vorgaben der *Behörde für Umwelt und Energie* (BUE) aktualisiert werden. Das Klimaschutzmanagement prüft die Veränderungen der THG-Emissionen. In einem weiteren Schritt ermittelt das Klimaschutzmanagement, worauf Emissionsabnahmen oder gegebenenfalls -steigerungen zurückgeführt werden können. Aufgrund der Tatsache, dass der Bezirk kein geschlossenes System darstellt, ist dies allerdings schwierig. Globale und nationale Trends sollten dabei ebenfalls in den Blick genommen werden.

Im Fahrplan für das Integrierte Klimaschutzkonzept sind Meilensteine für das Erreichen bestimmter Ziele für jede einzelne Maßnahme definiert. Das Erreichen dieser Meilensteine wird vom Klimaschutzmanagement über das Controlling gesteuert und koordiniert. Es wird dabei zwischen harten und weichen Maßnahmen unterschieden. *Harte* Maßnahmen sind technische Maßnahmen, deren Zielerreichung oft über Kennwerte und Zahlen relativ einfach nachverfolgt werden können. *Weiche* Maßnahmen hingegen können nicht so einfach in Zahlenwerten erfasst werden obwohl sie teilweise deutlich wirkungsvoller sind als harte Maßnahmen. Dazu zählen beispielsweise Kommunikationskampagnen oder Beratungsangebote. Deshalb sollte das Klimaschutzmanagement vor dem Beginn der Umsetzung einer Maßnahme konkret definieren, welche Ziele die Maßnahme verfolgt und anhand welcher Indikatoren der Erfolg der Maßnahme ermittelt werden kann. Weitere Hilfsindikatoren für das Controlling weicher Maßnahmen können zum Beispiel die Nutzerzahlen des ÖPNV, die Veränderungen des Modal-Split oder die Anzahl neuer Förderanträge für Sanierungsmaßnahmen im Bereich Gebäudeenergie bilden. Außerdem sollten für die Betrachtung des Gesamtbilds Veränderungen in der Akteurslandschaft und u. a. der ökonomischen oder verwaltungstechnischen Rahmenbedingungen dokumentiert werden.

Um das Controllingsystem zu verbessern, sollte sowohl ein bezirksamtsinterner als auch ein Austausch mit den anderen Bezirken und der *Leitstelle Klima* der BUE etabliert werden. Dabei sollten auch neue Synergien für das Integrierte Klimaschutzkonzept durch Veränderungen, zum Beispiel in der Verwaltung, wahrgenommen und genutzt werden.

Um eine regelmäßige Übersicht zum aktuellen Stand der Maßnahmenentwicklung zu gewährleisten, kann jährlich eine Dokumentation mit einfach zu erhebenden Zahlen und ihren Entwicklungen erstellt werden. Ziel der Dokumentation ist zu überprüfen, ob der Fahrplan eingehalten werden kann oder ob dieser angepasst werden muss. In dieser Hinsicht gewährleistet das Controlling einen Überblick über die Gesamtheit aller Maßnahmen und ihren Entwicklungsstand.

5 Wie wird der Klimaschutz zur Routine?

Der Klimaschutz ist in der Bezirksverwaltung zunächst ein neues Thema, das seinen Platz finden muss. In einem Umfeld aus sektoral organisierten Zuständigkeiten, zeichnet sich der Klimaschutz dadurch aus, dass dieser in vielen Prozessen und Vorhaben der unterschiedlichen Fachämter des Bezirksamts Anknüpfungspunkte findet. Um zukünftig erfolgreich umgesetzt zu werden, muss der Klimaschutz in die internen Abläufe des Bezirksamts integriert werden. Die Verstetigung des Klimaschutzmanagements bedeutet für die Verwaltungsmitarbeiter*innen, neue Routinen zu entwickeln und einzuüben. Dies stellt zunächst eine Herausforderung dar. Auf die Bezirksverwaltung kommen mit der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts zum Teil neue Fragestellungen zu, die es erforderlich machen, bisherige Abläufe und Sichtweisen auf den Prüfstand zu stellen. Dies kann Verunsicherungen auslösen und erfordert eine erhöhte Kommunikation zwischen den Mitarbeiter*innen innerhalb eines Fachamts sowie auch fachamtsübergreifend. Insbesondere die Mitarbeiter*innen in einer Führungsposition werden gefordert sein, zum Teil neue Prozessabläufe zu entwickeln. Das Klimaschutzmanagement wird dafür eine wichtige Ansprechperson sein, muss jedoch von allen Fachämtern bei diesem Prozess unterstützt werden.

Das Klimaschutzmanagement in die Bezirksverwaltung eingliedern

Insbesondere in den Fachämtern des Dezernats 4 sowie den Fachämtern Sozialraummanagement (Dezernat 2) und Interner Service (Dezernat 1) finden sich zahlreiche Anknüpfungspunkte, um den Klimaschutz in Planungen und Prozesse zu integrieren. Dies spiegelt sich auch im Maßnahmenkatalog dieses Konzepts wider. Viele der entwickelten Maßnahmen können nicht durch das Klimaschutzmanagement allein umgesetzt werden, sondern zielen darauf ab, Klimaschutzbelange in die Verantwortungsbereiche der Fachämter zu integrieren. Das Klimaschutzmanagement fungiert als Kümmerer*in für das neue Thema und unterstützt die Fachämter bei der Einbindung und Berücksichtigung des Klimaschutzes in ihren Zuständigkeiten und Prozesse. Um dies zu ermöglichen, wird das Klimaschutzmanagement als Stabstelle direkt bei der Bezirksamtsleitung oder beim Dezernat 4 angegliedert. Auf diese Weise kann die sektorübergreifende Zusammenarbeit mit den relevanten Fachämtern in den unterschiedlichen Dezernaten am effektivsten umgesetzt werden. Das Querschnittsthema Klimaschutz findet sich so entsprechend auch in der Verwaltungsstruktur des Bezirksamts wieder.

Mit den Fachämtern zusammenarbeiten

Im Rahmen der Entwicklung des Klimaschutzkonzepts wurde der Prozess, Klimaschutzbelange in die Zuständigkeiten der Fachämter des Bezirksamts zu integrieren, bereits angestoßen. Dieser wird vom Klimaschutzmanagement weitergeführt, verstetigt und gemeinsam mit den Verwaltungsmitarbeiter*innen kontinuierlich weiterentwickelt. Dies erfordert ein hohes Maß an Kommunikation und Zusammenarbeit, die gemeinsam eingeübt und gepflegt werden müssen. Die Maßnahmen dieses Konzepts zeigen bereits konkret auf, mit welchen Fachämtern eine Zusammenarbeit aufgebaut werden muss. Hierfür ist es wichtig, dass das Klimaschutzmanagement gute persönliche Kontakte zu den Mitarbeiter*innen der relevanten Fachämter sucht, hält und pflegt. Dies kann durch bilaterale Gespräche oder die Teilnahme des Klimaschutzmanagements an den Abstimmungsrunden der Fachämter erfolgen. Dieser kontinuierliche Austausch bildet die Basis, um im Gespräch ein Verständnis für die jeweilige Arbeit zu erlangen, Bewusstsein für Klimaschutzpotenziale zu schaffen und gemeinsam zu entwickeln, wie Klimaschutzbelange in die jeweiligen Zuständigkeiten integriert und Maßnahmen umgesetzt werden können. Dieser Prozess benötigt Offenheit, Ausdauer und Hartnäckigkeit, wird aber mit voranschreitendem Erfolg für alle Beteiligten einfacher. Dabei unterstützt auch ein transparenter und offener Umgang mit dem Wissens- und Erfahrungsstand in Themenfeldern, die bisher noch Neuland sind. Auch die *externe Prozessunterstützung* (gefördert durch die *NKI*) kann für die Gestaltung und Unterstützung der sektor- und fachamtsübergreifenden Zusammenarbeit im Sinne eines *Coachings* genutzt werden. So kann die zukünftige Zusammenarbeit zwischen Klimaschutzmanagement und Fachämtern gemeinsam ausprobiert und etabliert werden. Verbesserungen im Umgang mit Fehlern, sollten dazu führen, dass es bei der Gestaltung der Zusammenarbeit möglich ist, auch mit neuen Formen zu experimentieren.

Mit den anderen Bezirken und der Landesebene zusammenarbeiten

Die Potenzialanalyse (Kapitel 3) und die Maßnahmensteckbriefe dieses Klimaschutzkonzepts tragen viele handlungsunterstützenden Informationen für das Klimaschutzmanagement zusammen, können aber die vielen

möglichen kleinen und mitunter großen Herausforderungen der praktischen Maßnahmenumsetzung nicht vorausdenken. Daher bilden sie nur Startpunkt und grobe Richtschnur für den Weg des Klimaschutzmanagements im Bezirksamt Wandsbek. Um mit den im Prozess auftretenden Fragen und Herausforderungen umzugehen, bietet sich neben der oben beschriebenen Zusammenarbeit mit den Fachämtern der Austausch mit den anderen Hamburger Bezirken an. In den Bezirken Bergedorf und Altona werden bereits praktische Arbeitserfahrungen im bezirklichen Klimaschutzmanagement gesammelt. Hier sollte das Klimaschutzmanagement den Austausch zu den anderen Bezirken suchen und kontinuierlich pflegen, um voneinander zu lernen und einen gemeinsamen Wissenspool zu schaffen. Auf gesamtstädtischer Ebene fehlt derzeit ein Kümmerer für diesen bezirksübergreifenden Erfahrungsaustausch und die Klimaschutzmanager*innen der Bezirke müssen diese Rolle selbst übernehmen. Vorstellbar wäre beispielsweise die Organisation gemeinsamer Treffen in einem rotierenden System, in dem immer ein/e andere/r Klimaschutzmanager*in die Rolle des Gastgebers bzw. der Gastgeberin und Kümmerers übernimmt. Auch die Sanierungsmanager*innen der energetischen Quartierskonzepte (KfW-432) sollten in diesen Prozess mit eingebunden werden.

Das Klimaschutzmanagement des Bezirks kann auch auf der Landesebene wertvolle Unterstützung finden. Hier ist es sinnvoll, persönliche Kontakte zu den Mitarbeiter*innen der Fachbehörden, insbesondere der Leitstelle Klima und Energieabteilung der BUE sowie der BWVI, aufzubauen und das Gespräch zu suchen. Darüber hinaus können zu Fachfragen, laufenden Prozessen und übergeordneten Planungen auch die Mitarbeiter*innen der Landesämter (zum Beispiel LSBG) und städtischen Unternehmen (zum Beispiel *Stromnetz Hamburg*) kontaktiert werden.

Mit Multiplikatoren in den Wandsbeker Stadtteilen zusammenarbeiten

Viele Maßnahmen dieses Konzepts sind bereits so gestaltet, dass Multiplikator*innen in den Stadtteilen Wandsbeks gezielt angesprochen und eingebunden werden. Auf diese Weise wird eine größere Reichweite des Klimaschutzmanagements über die Verwaltung hinaus erzielt und das Klimaschutzengagement des Bezirksamts in den Stadtteilen Wandsbeks vervielfältigt. Einige Maßnahmen bauen darauf auf, Umsetzungspartner*innen außerhalb des Bezirksamts zu finden und aktiv einzubeziehen (u. a. Teil 2 M2 *Carsharing fördern*, S2 *Klimaschutz in RISE-Quartieren fördern*). Andere Maßnahmen unterstützen aktiv Akteure aus Zivilgesellschaft und Wirtschaft darin, Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen (u. a. Teil 2 S3 *Wandsbeker Gewerbegebiete klimafreundlicher gestalten*, R3 *Initiativen der Kreislaufwirtschaft unterstützen*). Und wieder andere zielen darauf ab, den Klimaschutz im Alltag für die Wandsbeker Bürger*innen sichtbar und einfach umsetzbar zu machen (u. a. Teil 2 M5 *nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadt- und Kulturzentren fördern*, R3 *nachhaltige Veranstaltungen fördern*). Begleitet wird dies durch eine nach außen gerichtete Kommunikation und mediale Aufbereitung, die Vorbilder im Bezirk sichtbar macht und die Wandsbeker Bürger*innen in den Stadtteilen und in ihrem Alltag anspricht. So wird über die Verstetigung hinaus eine Ausweitung des Klimaschutzengagements erreicht.

Arbeitsplan des Klimaschutzmanagements

Für die Beantragung des Klimaschutzmanagements und dessen künftige Aufteilung ist der Arbeitsplan (Tabelle 6) grundlegend. Er zeigt vor allem die zeitliche Verteilung der Maßnahmenbearbeitung für den Zeitraum der Erstabteilung (3 Jahre) auf. Aufgrund der Größe und Vielfalt des Bezirks und der damit verbundene Arbeitsaufwand sollten zwei Klimaschutzmanager*innen eingestellt werden. Eine Spezialisierung und Bearbeitung der Themen entsprechend der Qualifikationen der Bewerber*innen erscheint dabei ratsam. Eine besonders hohe Priorität für die Bearbeitung nehmen die Maßnahmen G1 (*Energieeffizienz und PV in den bezirkseigenen Liegenschaften*), M5 (*Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern*), R1 (*Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten*) und K3 (*Aktiv für GUTES KLIMA vor Ort in den Stadtteilen sein*) ein. Auch die Maßnahmen M1 (*Radverkehr fördern*), M4 (*Flanierquartiere ermöglichen*), S2 (*Klimaschutz in Quartieren der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) fördern*), K2 (*Bezirksamtsintern informieren und motivieren*) und K4 (*Durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen*) zählen dazu. Ihnen wurden im detaillierten Arbeitsplan entsprechend mehr Personentage zugeteilt. Berücksichtigt ist dabei auch der zeitliche Aufwand für Abstimmungen mit den verschiedenen Akteuren. Der

Arbeitsplan wird durch das Klimaschutzmanagement bei der Umsetzung des Konzepts weiter ausdifferenziert, angepasst und gegebenenfalls entsprechend der aktuellen Gegebenheiten umstrukturiert.

Tabelle 6 Übersicht Arbeitsplan des Klimaschutzmanagements (2 Stellen á 36 Monate), Quelle: OCF Consulting

Maßnahme	Titel	PM1	PM2	PM3	PM4	PM5	PM6	PM7	PM8	PM9	PM10	PM11	PM12	PM13	PM14	PM15	PM16	PM17	PM18	PM19	PM20	PM21	PM22	PM23	PM24	PM25	PM26	PM27	PM28	PM29	PM30	PM31	PM32	PM33	PM34	PM35	PM36		
G1	Energieeffizienz und PV in den bezirkseigenen Liegenschaften etablieren																																						
G2	Wandsbeker Klimaschutzstandard einführen																																						
G3	Klimafreundliche, leitungsgebundene Wärmeversorgung in Bestandsquartieren ausbauen																																						
G4	Ausgewählte Maßnahme – Kulturzentrum Bürgerhaus in Meiendorf																																						
M1	Radverkehr fördern																																						
M2	Carsharing fördern																																						
M3	Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten																																						
M4	Flanierquartiere ermöglichen																																						
M5	Nachhaltige Mobilität in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kulturzentren fördern																																						
M6	Parkraummanagement intensivieren																																						
S1	Straßenräume und öffentliche Freiräume zukunftsfähig machen																																						
S2	Klimaschutz in Quartieren der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) fördern																																						
S3	Wandsbeker Gewerbegebiete klimafreundlicher gestalten																																						
R1	Bezirksinterne Prozesse klimafreundlich gestalten																																						
R2	Initiativen der Kreislaufwirtschaft unterstützen																																						
R3	Nachhaltige Veranstaltungen fördern																																						
K1	Klimaschutzmanagement einrichten																																						
K2	Bezirksamtsintern informieren und motivieren																																						
K3	Aktiv für GUTES KLIMA vor Ort in den Stadtteilen sein																																						
K4	Durch Medien informieren und zum Mitmachen aufrufen																																						
K5	Klimaschutzmanagement sichtbar machen und auszeichnen																																						

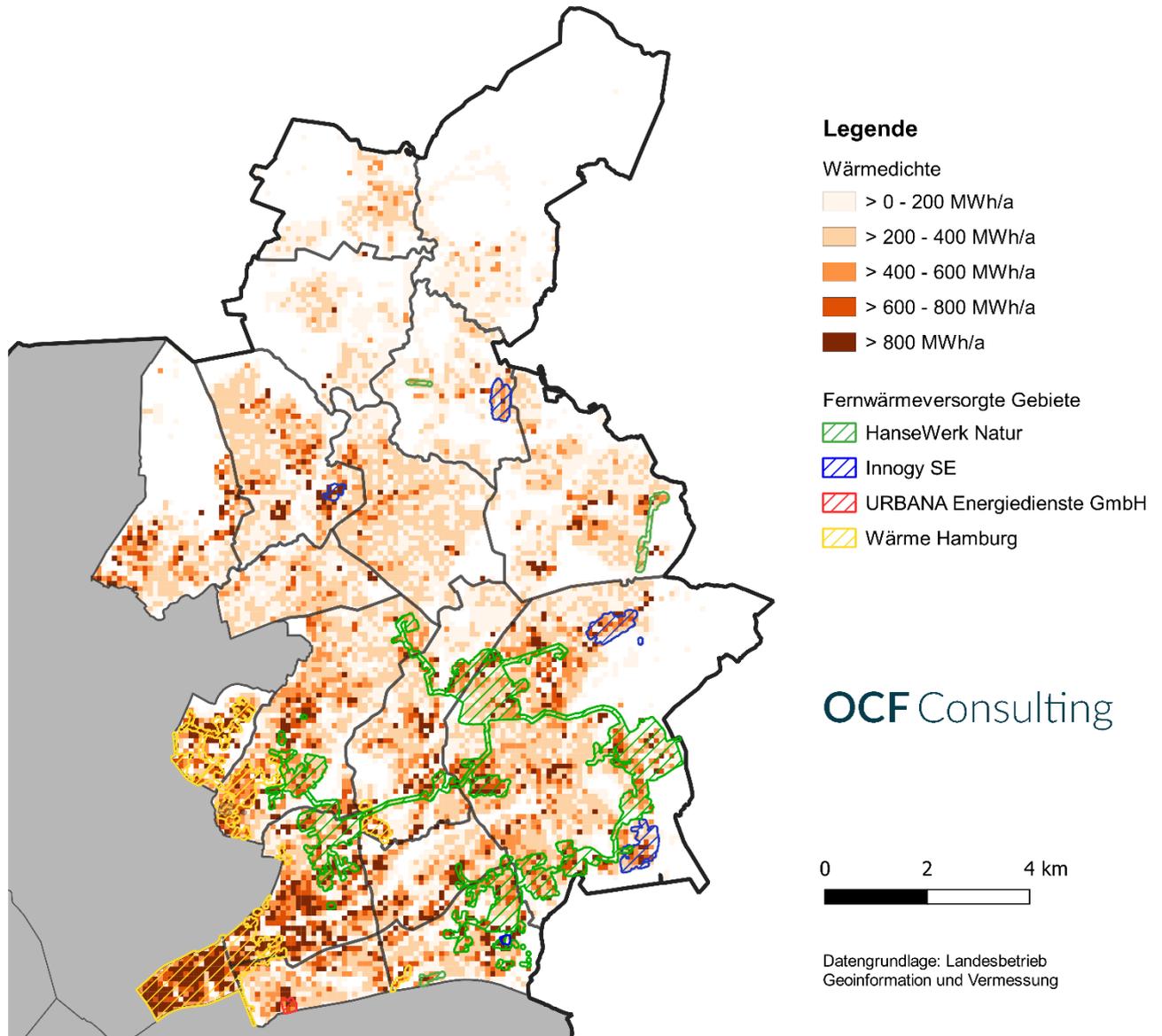
Abkürzungsverzeichnis

[A]	Akteursbeteiligung ¹³⁰
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausführungkontrolle
BauGB	Baugesetzbuch
BID	Business Improvement District
BEG	Bundesförderung für effiziente Gebäude
BHKW	Blockheizkraftwerk
BMI	Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat
BMU	Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
BNE	Bildung für nachhaltige Entwicklung
BUE	Behörde für Umwelt und Energie
B+R	Bike and Ride
BWVI	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen
EEH	Erstmalige endgültige Herstellung von Straßen
EID	Energy Improvement District
ELBE	Electrify Buildings for EVs
EMS	Erhaltungsmanagement
FA	Fachamt
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GHD	Gewerbe, Handel und Dienstleistungen
HVV	Hamburg Verkehrsverbund GmbH
IFB	Hamburgische Investitions- und Förderbank
IG	Interessengemeinschaft
KEP	Kurier-, Express und Paketsendungen
KWK	Kraft-Wärme-Kopplung zur Erzeugung von Wärme und Strom
LGV	Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
LSBG	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
MR	Management des öffentlichen Raumes
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PV	Photovoltaik
RISE	Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung
SDG	Sustainable Development Goal(s) der Vereinten Nationen (UN)
THG	Treibhausgase zu denen neben CO ₂ auch beispielsweise CH ₄ , N ₂ O oder FCKW gehören
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WBZ	Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt
WDVS	Wärmedämmverbundsystem
WEG	Wohnungseigentümergeinschaften

¹³⁰ Das [A] weist auf Ideen, Anregungen und Herausforderungen hin, die an das Projektteam herangetragen wurden.

Anhang

Abbildung 31 Wärmedichtekarte (Hektardarstellung) Bezirk Wandsbek mit vorhandenen Wärmenetzen, Quelle: OCF Consulting



Info-Box 25 Hamburger Klimaplan 2019, Transformationspfad Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz, Darstellung der Maßnahmen mit hoher Relevanz für den Bezirk Wandsbek, Quelle: OCF Consulting, basierend auf Hamburger Klimaplan 2019

Sektor	(Schlüssel-)Maßnahme
Übergeordnet: Dekarbonisierung der Wärmewende	
PHH, GHD, Industrie	Schaffung von Anreizen für den Einsatz hybrider Wärmeversorgungssysteme (Sektorenkopplungstechnologien Power-to-X, EE-Wärme, Speicher)
GHD, Industrie	Integration von EE für Prozesswärmeerzeugung in Industrie und Gewerbe (→ Transformationspfad Wirtschaft)
PHH, GHD	Steigerung der EE-Anteile in der Wärmeversorgung (Förderprogramm Erneuerbare Wärme, IFB)
Dezentrale Wärmeversorgung	
PHH, GHD, Industrie	Vereinheitlichung der IFB-Förderung und Harmonisierung mit KfW-Förderprogrammen
GHD	Erhöhung des Anteils an Biogas für öffentliche Gebäude und öffentliche Unternehmen auf 5% Perspektivisch power-to-gas
Leitungsgebundene Wärme	
PHH, GHD, Industrie	Dekarbonisierung der Fernwärme, mögliches Instrument: Verpflichtender CO ₂ -Stufenplan für alle Wärmenetzgesellschaften in Hamburg (bzw. Kooperations-Vereinbarung mit einem CO ₂ -Stufenplan)
PHH, GHD, Industrie	Infrastrukturmaßnahmen: Nachverdichtung und Ausbau von Wärmenetzen
GHD Industrie	Erschließung von Abwärme-Potenzialen aus industriellen oder gewerblichen Prozessen sowie aus Objekt-KWK in bestehende oder neue Wärmenetze (industrieseitig)
GHD Industrie	Erschließung von großen / zentralen EE-Erzeugungspotenzialen für Quartiersversorgung oder Integration in bestehende Wärmenetze (voraussichtlich über Aufstockung FP Erneuerbare Wärme)
PHH, GHD, Industrie	Neue Wärmenetze (oder Subnetze) mit Einsatz erneuerbarer Energien und Abwärme für Neubau- und Bestandsgebiete
PHH, GHD, Industrie	Verdichtung/ Ausbau bestehender Wärmenetze
PHH, GHD, Industrie	Anschluss an ein Wärmenetz für Bestandsgebäude
PHH, GHD, Industrie	Sanierung der bestehenden Wärmenetze (z.B. Abbau hydraulischer Restriktionen)
PHH, GHD, Industrie	Investition in große EE-Anlagen für die vollständige Dekarbonisierung (Großwärmepumpen, Biomasse, Großflächen-Solarthermie, Saisonale Speicher)
PHH, GHD, Industrie	Weitere Netze, CO ₂ -Einsparung durch die Nutzung von grünem Wasserstoff (im Rahmen des Norddeutschen Reallabors)
Gebäudeeffizienz	
PHH, GHD	Portfolioziel für den Gebäudebestand im Mittel bis zum Jahr 2050: KfW-Effizienzhaus 55 entsprechend der Energieeffizienzstrategie Gebäude des Bundes sowie Hamburger Klimaplan (Drs. 21/2521)
PHH, GHD	Umsetzungsorientierte Machbarkeitsstudie, um genauere Kenntnisse über den Hamburger Wohnungsbestand und seine Möglichkeiten und Potenziale zu erhalten und die Wohnungswirtschaft als Kooperationspartnerin einzubinden, in diesem Zusammenhang: 1. Prüfen: Sanierungsqualität und -rate bei Bestandsgebäuden erhöhen. Instrument: Novellierung der Klimaschutzverordnung 2. Prüfen: Schrittweise Sanierung im Rahmen eines Stufenmodells, d.h. verpflichtende Sanierung der energetisch schlechtesten Gebäude zuerst (vgl. Berliner Stufenmodell). Beachtung Härtefallregelung 3. Prüfen: Beginnen mit Anreiz über Förderungen, anschließend Umsetzung Ordnungsrecht 4. Weiterentwicklung von Landes-Förderungen der FHH und Mitwirken bei Bundesförderungen 5. Prüfen: Förderung einer sukzessiven Sanierung von Gebäuden mit dem Ziel einer vollständigen Sanierung bis 2050
GHD, PHH	Empfehlung: Erstellung von Sanierungsfahrplänen für Einzelgebäude als Grundlage für Sanierungen sofern kein Energieausweis vorliegt Förderung für Sanierungsfahrpläne erhöhen und gegebenenfalls ausweiten
PHH, GHD	1. Angebote einer niedrigschwelligen, aktivierenden, gebäudebezogenen Energieberatung ausbauen 2. Prüfen: Förderprogramme zu Nutzerverhalten und Anlagentechnik Zusammenhang mit der Maßnahme Sanierungsfahrpläne für Einzelgebäude
PHH	Seriell Sanieren mit vorgefertigten Bauelementen zur Rationalisierung („Energiesprung“) einführen

	Pilotprojekte in Hamburg durchführen
PHH, GHD	Prüfen: Stärkung des Vollzugs auch im Bestand durch stichprobenartige Prüfungen
PHH	Fortsetzung und Weiterentwicklung Förderprogramm: Modernisierung von Mietwohnungen -Ausschluss der Förderung von Ölheizungen -Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei geförderten Heizungsanlagen Prüfung der technischen Umsetzbarkeit weiterer Anforderungen zur Reduzierung der CO2-Emissionen
PHH	Fortsetzung und Weiterentwicklung Förderprogramm: Modernisierung von Mietwohnungen in Gebieten der Integrierten Stadtteilentwicklung -Ausschluss der Förderung von Ölheizungen -Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei geförderten Heizungsanlagen Prüfung der technischen Umsetzbarkeit weiterer Anforderungen zur Reduzierung der CO2-Emissionen
PHH	Fortsetzung und Weiterentwicklung Förderprogramm: Modernisierung von Studierenden- und Azubiwohnheimen-Ausschluss der Förderung von Ölheizungen -Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei geförderten Heizungsanlagen Prüfung der technischen Umsetzbarkeit weiterer Anforderungen zur Reduzierung der CO2-Emissionen
PHH	Fortsetzung und Weiterentwicklung Förderprogramm: Wärmeschutz im Gebäudebestand -Ausschluss der Förderung von Ölheizungen -Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei geförderten Heizungsanlagen Prüfung der technischen Umsetzbarkeit weiterer Anforderungen zur Reduzierung der CO2-Emissionen
GHD	1. Umsetzung und Weiterentwicklung der Leitkriterien für die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude (u.a. Schulen, Hochschulen, Bürogebäude) 2. Anwendung der „Leitkriterien für die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude“ auf weitere öffentliche Unternehmen (Hinwirken mittels Senat/zuständige Fachbehörden) 3. Sanierungskonzepte und -fahrpläne für den Gebäudebestand öffentlicher Unternehmen (Hinwirken mittels Senat/zuständige Fachbehörden) 4. Selbstverpflichtung der Bestandhalter öffentlicher Nichtwohngebäude einschließlich Gebäude öffentlicher Unternehmen zur Umsetzung der klimapolitischen Gebäudeziele, z.B. Festlegung von durchschnittlichen CO2-Zielkennwerten für die Gebäude, Umsetzung von Sanierungsfahrplänen usw.
GHD	Energetische Sanierung öffentlicher Gebäude –Modernisierung der Gebäudetechnik (Förderprogramm) fortsetzen
PHH, GHD	Gesetzliche Verpflichtung für den Gebäudebestand zum Einsatz erneuerbarer Energien für den Wärme-Energiebedarf bei Austausch alter Heizungsanlagen (analog Baden-Württemberg)
PHH	Prüfen: Bei Neubau von Wohngebäuden verbindlicher Standard KfW-Effizienzhaus 55 und Förderung von KfW-Effizienzhaus 40. gegebenenfalls neu zu gestaltender „Hamburger Maßstab Gebäudeeffizienz“
GHD	Neubauten und Erweiterungsbauten öffentlicher Gebäude (u.a. Schulen, Hochschulen, Bürogebäude) werden ab 2022 mind. im Standard Effizienzhaus 40 errichtet. Für Sondernutzungen sind analoge Zielvorgaben zu entwickeln. (Entspricht Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung für öffentliche Bundesgebäude)
PHH	Fortsetzung und Weiterentwicklung Energetische Zuschüsse im geförderten Mietwohnungsneubau -Ausschluss der Förderung von Ölheizungen -Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei geförderten Heizungsanlagen Prüfung der technischen Umsetzbarkeit weiterer Anforderungen zur Reduzierung der CO2-Emissionen
GHD	Weiterentwicklung und Ausweitung der Hamburger Förderung für Nichtwohngebäude
GHD	Erschließung von energetischen Sanierungspotenzialen im Nichtwohngebäudebereich Gewerbe, Handel, Dienstleistung durch 1. Verdoppelung des finanziellen Volumens des „Förderprogramms Energieeffizienz Nichtwohngebäude“

	<p>2. Einhaltung des DGNB Goldstandards (oder vergleichbarer Standards) als Mindestvorgabe bei der Vergabe von städtischen Flächen mit Kerngebietsnutzungen und möglichst auch bei Mischgebietsnutzungen (siehe auch Transformationspfad Wirtschaft)</p> <p>3. Erstellung einer praxisorientierten Beispielstudie für ambitionierte energetische Sanierungen von gewerblichen Nichtwohngebäuden in Hamburg</p> <p>4. Ausweitung der Vor-Ort-Beratung in Gewerbe- und Industriegebieten zu energetischen Sanierungsmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten speziell bezogen auf gewerbliche Nichtwohngebäude, z.B. durch ein Klimaschutzmanagement (entsprechend Beispiel Billbrook mit einem Klimaschutzmanagement zur Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts Billbrook), siehe auch Transformationspfad Wirtschaft</p>
PHH, GHD	<p>Generelle Weiterentwicklung von energetischen Quartiersansätzen, z.B. Evaluierung und gegebenenfalls Weiterentwicklung des SAGA-Quartierskonzepts Horner Geest</p> <p>2. Energetische Sanierungskonzepte z.B. gem. KfW-Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“, für Bestandsquartiere erstellen. Synergien nutzen mit anderen Quartiersplanungen z.B. der Integrierten Stadtteilentwicklung in RISE-Fördergebieten</p> <p>3. Sanierungsmanagement für Quartiere zur Umsetzung von Sanierungskonzepten, ausweiten und über Förderungszeiträume z.B. des KfW-Programms 432 „Energetische Stadtsanierung“ hinaus verstetigen</p> <p>4. Je Bezirk werden mind. Zwei durch den Bund geförderte energetische Sanierungskonzepte, z.B. nach KfW 432 durchgeführt</p> <p>5. Entwicklung von Kriterien gegebenenfalls auf Basis des Wärmekatasters zur Identifizierung von Gebieten mit hohem Energiebedarf und hohen CO₂-Emissionen</p>
PHH, GHD	<p>Empfehlung: Umsetzung des Leitfadens Nachhaltiges Bauen des Bundes für öffentliche Gebäude, u.a. Schulen, Hochschulen, Bürogebäude, (s. auch Klimaplan Drs. 21/2521)</p> <p>2. Vorplanung Entwicklung einer Hamburger Holzbau-Strategie</p> <p>3. Entwicklung eines Grundlagenpapiers zum Umgang mit „Grauer Energie“ mit dem Ziel CO₂-Emissionen im Lebenszyklus von Gebäuden zu minimieren.</p>
PHH, GHD	<p>Bewerbung von Förderprogrammen optimieren</p>

Info-Box 26 Hamburger Klimaplan 2019, Transformationspfad Mobilitätswende, Darstellung der Maßnahmen mit hoher Relevanz für den Bezirk Wandsbek, Quelle: OCF Consulting, basierend auf Hamburger Klimaplan 2019

1. Ausbau ÖPNV: Angebotsorientierter ÖPNV	
Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie Schnellbahn“-Bestandsnetz	Beinhaltet sowohl die Ausweitung des Angebots bei HOCHBAHN und S-Bahn als auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Stabilität des Betriebs
Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie Bus“	Das Busangebot soll verlässliche Mindesttakte, mehr Direktverbindungen und zusätzliche Erschließungslinien beinhalten. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 bis zu 50% mehr Fahrgäste im Bussystem zu gewinnen.
Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie On-Demand“	Durch On-Demand-Verkehre als Zubringer zum bestehenden ÖPNV oder Direktverbindungen werden Lücken im System geschlossen.
Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie Service“	Der Umstieg vom privaten Pkw auf die öffentlichen Mobilitätsangebote erfolgt erst, wenn die Qualität der Angebote mit den individuellen Bedürfnissen der Menschen übereinstimmt. Erst über die Qualität des Service werden Angebote zunächst bekannt, dann vertraut und akzeptiert, schließlich präferiert.
2. Weiterentwicklung HVV-Tarif	
Job.- bzw. Profi-Ticket	Job- bzw. Profi-Ticket des HVV für Unternehmen und Mitarbeiter*innen attraktiver machen. Die Einbeziehung eines Profitickets für Beschäftigte in die Tarifverträge ist eine mögliche Variante.
Einführung eines Azubitickets	Einführung eines Azubitickets mit Beteiligung von Ausbildungsbetrieben im Sommer 2020
Absenkung Schülerarif	Absenkung Schülerarif stufenweise innerhalb von 5 Jahren mit dem Ziel der Kostenfreiheit
3. Förderung des Radverkehrs	
Umsetzung Veloroutenkonzept	Bis 2030
Radschnellwege planen und bauen	Planung bis 2020, bauen ab 2021
StadtRad ausbauen und weiterentwickeln	Fortlaufend
Service und Kommunikation im Radverkehr	2018-2020
Förderprogramm für Lastenräder	Ab 10/2019

Umsetzung Fahrradstationen stärken	kontinuierlich
Programm für Abstellanlagen für Bezirke (Öffentliche Fahrrad-Abstellplätze)	kontinuierlich
Maßnahmen in der Metropolregion befördern und unterstützen, die Pendlerverkehre auf den ÖPNV lenken	kontinuierlich
Regionale Maßnahmen (Metropolregion) auf Effekte bezüglich ihrer Auswirkung auf CO ₂ -Reduktion in Hamburg prüfen	kontinuierlich
Radfahrfreundliche Quartiere	kontinuierlich
Anreize zur Steigerung der Innenstadtqualität und zum Verkehrsmittelumstieg durch weitere autofreie Zonen in der Innenstadt	kontinuierlich
4. Intermodale Angebote & Mobilitätsmanagement/Nahmobilität	
Bezirkliches Mobilitätsmanagement	Bezirkliches Mobilitätsmanagement zur Erarbeitung teilträumlicher oder themenspezifischer Mobilitätskonzepte (z.B. Schwerpunkt Lastenrad, Förderung E-Mobilität im Quartier, Ausweitung von Sharing-Angeboten etc.). Erstellung von bezirklichen Mobilitätskonzepten für Quartiere. Bei Neuplanungen oder Planungen in Bestandsquartieren bei Quartieren ab ca. 100 WE grundsätzlich erforderlich.
Carsharing ausbauen	Kontinuierlich
Mobilitätsservicepunkte („SWITCHH“) ausweiten	Kontinuierlich
Ausweitung B+R	Bis 2025
Förderung des Fußgängerverkehrs durch Optimierung und Ausbau der Gehwege	Kontinuierlich
Verbesserung des Parkraummanagements	Kontinuierlich
Ride-Sharing	Bis 2030
Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität (Luftgütepartnerschaft)	Bis 2020
Betriebliche Mobilität (u. a. StadtRad, Ladesäulen, Home-Office-Angebote)	Kontinuierlich
5. Flottenmodernisierung Bus und Bahn / Antriebe	
Busflottenmodernisierung Hochbahn und VHH	Kontinuierlich
Umstellung der gesamten Busflotte auf alternative Antriebe	2030
6. E-Mobilität bzw. andere alternative Antriebe sowie alternative Kraftstoffe, zum Beispiel Power Fuels	
Ausbau und Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge fortsetzen	Ab 2020
Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge vorantreiben durch – Bundesförderprogramme rechtliche Rahmensetzung WEG/BGB	Bis 2025
Vollständige Umstellung von Taxen und Mietwagen auf E-Antrieb (inkl. Wasserstoff) durch –Taxen-Förderprogramm –Änderung erforderlicher Gesetze wie z.B. Personenbeförderungsgesetz des Bundes	2021-2023
Vollständige Umstellung von Ridesharing/-pooling-Diensten zur Personenbeförderung auf E-Antrieb (inkl. Wasserstoff) durch Änderung erforderlicher Gesetze wie z.B.	2025

Personenbeförderungsgesetz des Bundes	
Vollständige Elektrifizierung der Carsharing-Flotten mit Ausschluss konventioneller Carsharing-Fahrzeuge durch rechtliche Rahmensetzung wie z.B. Durchführungsverordnung zum Carsharing-Gesetz des Bundes	2024
Steigerung des Anteils elektrisch betriebener Pkw (Pkw im Sinne der Beschaffungsleitlinie der FHH) im Fuhrpark -der FHH auf 100 % (ausgenommen Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, des Landesamts für Verfassungsschutz, der Ausländerabteilung und der Steuerfahndung) -öffentlicher Unternehmen mit Kfz-Bestand auf 75 %	2030
Schaffung einer ordnungsrechtlichen Grundlage zur Einführung einer E-Fahrzeugquote in Flotten >50 Fahrzeuge	2022
Forcierung der Entwicklung und des Einsatzes von mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen, z.B. weitere Pilotprojekte, Unterstützung des Einsatzes in Flotten. Wasserstoffstrategie	kontinuierlich
7. Wirtschaftslogistik (Schienenverkehr, Lieferverkehr)	
Analyse zur Identifizierung von Quartieren mit besonderem Handlungsdruck	Bis 2021
Aufstellen und Betrieb einer digitalen Lieferplattform	Bis 2030
Schaffung einer zentralen städtischen Anlaufstelle für alle Belange des Lieferverkehr	Bis 2025
Informationskampagne Lieferverkehre für Bürger und Öffentlichkeit	Kontinuierlich
Grundlagenstudie zum Infrastrukturbedarf elektrischer Lastenräder	Bis 2022
Umsetzung Lastenradparkzonen	Bis 2024
Erarbeitung und Umsetzung Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile (Maßnahmen siehe auch unten)	Bis Ende 2019 Konzepterarbeitung
Smarte Lade- und Lieferzonen (durch die Einführung eine Buchungssystems für Lade-zonen werden Suchverkehre und Parken in zweiter Reihe ebenso reduziert wie die Zahl der Stopps)	2019-2023
Testfelder / Reallabore zur Erprobung innovativer emissionsarmer Zustellkonzepte	Kontinuierlich
Emissionsfreie Belleferung (u.a. Lastenrad) aus Mikrohub	2020-2025
Einführung von Pick up Points (Zustellung privater Pakete am Arbeitsplatz) in allen Behörden	2019-2025

Info-Box 27 Hamburger Klimaplan 2019, Transformationspfad Wirtschaft, Darstellung der Maßnahmen mit hoher Relevanz für den Bezirk Wandsbek, Quelle: OCF Consulting, basierend auf Hamburger Klimaplan 2019

Sektor	(Schlüssel-)Maßnahme
Bündnisse / Netzwerke / Masterpläne	
Industrie	„Hamburger Bündnis für die Industrie der Zukunft“
Industrie	Aufbau eines Netzwerks Wasserstoffwirtschaft Besonderer Fokus des Netzwerkes liegt auf der Dekarbonisierung der Energie- und Verkehrssysteme
Industrie	Öffentliche Unternehmen als Klima-Partner – neue Vereinbarungen ab 2021
GHD, Industrie	Ausbau des gemeinsamen Verbunds aktiver Unternehmen im Rahmen der UmweltPartnerschaft Hamburg (UPHH)
GHD	CO ₂ -einsparende Maßnahmen der aktiven UmweltPartner
GHD, Industrie	„PV-Initiative“ / Börse für Solardächer bei Unternehmen
GHD	Durchführung von Vor-Ort-Aktionen des Handelsverbands Deutschland (HDE) und des Handelsverbands Nord e.V. (HV Nord) im Rahmen der Klimaschutzoffensive des Handels
Beratung / Information / Weiterbildung	
GHD Industrie	Klimaschutzteilkonzepte für große Gewerbe-/Industriestandorte-Identifikation von bis zu 6 großen Standorten, die umfassend in Hinsicht auf das Potential für Klimaschutz-bzw. -anpassungsmaßnahmen untersucht werden-Einstellung von Klimaschutzmanagerinnen und -managern in den jeweils zuständigen Bezirksamtern für Erstellung und die anschließende Umsetzung
GHD	Umsetzung eines abgestimmten Konzepts zur flächendeckenden Bewerbung von Umwelt-, Klimaschutz- und -anpassungsmaßnahmen in KMU (Schwerpunkt produzierendes Gewerbe und produktionsnahe Dienstleistungen) (2020-2029) <ul style="list-style-type: none"> - Thematisch fokussiert (1 Thema pro Jahr, die ersten beiden Themen sollte aus Unternehmenssicht besonders einfach sein) - Flächendeckend (Standortrundreise mit 28-35 Veranstaltungen im Jahr, die alle 200 gewerblichen Standorte abdeckt) - Nachhaltig: <ul style="list-style-type: none"> o Abgestimmt mit bereits vorhandenen Informations-, Beratungs- und Netzwerkangeboten der Umwelt-Partnerschaft mit dem Ziel der gegenseitigen Verstärkung o Enge Verzahnung mit Beratungs- und gegebenenfalls Förderangeboten, die entsprechend aufgestockt werden o Lokale Verankerung durch Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten für die Förderung von Umwelt- und Klimathemen in der bezirklichen Wirtschaftsförderung o Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung des Konzepts nach 3 Jahren o Reproduzierbar: Erweiterung auf andere Themen oder die Metropolregion möglich
Weiterentwicklung und Bewerbung von Förderprogrammen	
GHD	Anpassung der Förderrichtlinie „Unternehmen für Ressourcenschutz“ (UfR) an erweiterte Förderziele und Projektförderung <ul style="list-style-type: none"> -Machbarkeitsstudien oder individuelle Vor-Ort-Beratung für KMU -Begleitförderung von Großprojekten bei Veränderungen von Produktionsprozessen über UfR-Programm -Förderung von CO₂-effizientem Materialeinsatz in Produktionsverfahren über UfR -„Große Effizienzchecks“ zur Vorbereitung anschließender Bundesförderung in Millionenhöhe
GHD, Industrie	Flexibilisierung von Energiebedarf u. -eigenerzeugung in Industrie und GHD: Projektförderung durch Programm „Energiewende in Unternehmen“ (EFRE 2014-2020) anschließend Projektförderung über UfR-Programm
GHD, Industrie	Nutzung industrieller Abwärme in Wärmenetzen: Projektförderung durch Programm „Energiewende in Unternehmen“ (EFRE 2014-2020)
GHD, Industrie	„Multifunktionale Netze“: Sektorenkopplung, Wasserstoff als Rohstoff u- Energieträger, Energiespeicher (Verweis auf Transformationspfad Wärmewende)
GHD, Industrie	Innovative Produktentwicklung zur Steigerung der Ressourceneffizienz und des Klimaschutzes (PROFI Umwelt Transfer)

Sektorenkopplung	
Industrie	<p>Norddeutsches Reallabor – Erprobung der ganzheitlichen Transformation des Energiesystems um den Weg zu schneller Dekarbonisierung zu demonstrieren</p> <p>Teilprojekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Power-to-Chemicals • Wärmeerzeugung durch Wasserstoff • Eisenerzreduzierung durch Wasserstoff • Wasserstoffnutzung bei Kupferherstellung • READi-PtL – alternativer Kraftstoff (HAW) • Synergien bei Power-to-Gas und Bioabfall • Beschaffung von Elektrobussen (Hochbahn) • Nachrüstung Lkw Brennstoffzellenantrieb • Wasserstoff-Tankstellenbau • Brennstoffzellen-Pkw • Brennstoffzellen-Fahrzeuge am Flughafen • Optimierte Einbindung von Abwärme aus Müllverwertung • Industrielle Abwärme in Fernwärmesystem • Planung und Bau von Aquiferspeichern / saisonale Speicherung, Wärmenetzplanung, Simulation, zukünftige Wärmequellen <p>Hinweis: Projekt wird hier als Ganzes geführt, auch wenn einzelne Teilprojekte inhaltlich zu anderen Transformationspfaden zuzuordnen sind. Ein Teil der Maßnahmen und somit deren CO₂-Einsparung fließt z.B. in den Transformationspfad Wärmewende ein, weitere Maßnahmen in den Transformationspfad Mobilitätswende.</p>
Sonstige Maßnahmen	
Industrie, GHD	<p>Mobilitätskonzept F + I Parks:</p> <p>Bei den F + I Parks sollen neue Mobilitätskonzepte ausprobiert werden (z.B. Drohnen), die klimafreundliche Technologien nutzen.</p> <p>Hinweis: Abgrenzung zum Transformationspfad Mobilitätswende</p>
Industrie, GHD	<p>3D-Druck-Initiative:</p> <p>Förderung der Potenziale des 3D-Drucks am Standort Hamburg um Transportwege zu vermeiden sowie zur Reduzierung von Ressourcen</p>
GHD	<p>Einhaltung des DGNB Goldstandards (oder vergleichbarer Standards) als Mindestvorgabe bei der Vergabe von städtischen Flächen mit Kerngebietsnutzungen und möglichst auch bei Mischgebietsnutzungen (siehe auch Transformationspfad Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz)</p>
Industrie	<p>Anhebung des Gewichts von Nachhaltigkeits- und Klimaaspekten im Rahmen der Wirtschaftsförderungskriterien auf 10%</p>
GHD	<p>HAMBURGER DOM und Hafengeburtstag Hamburg:</p> <p>Berücksichtigung nachhaltiger und barrierefreier Kriterien bei der Bewertung von Schaustellern und Subveranstaltern:</p> <p>Geschäfte mit übermäßig hohem Stromanschlusswerten laut Teilnahmebestimmungen HAMBURGER DOM und HAFENGEBOURTSTAG HAMBURG ausgeschlossen. Zudem ist die Nutzung von Mehrweggeschirr vorgegeben.</p> <p>Nutzung von grünem Strom</p> <p>Weiterverarbeitung des Schaustellermülls nach zentraler Trennung</p> <p>Nutzung von „Recup-Bechern (Mehrwegsystem mit Pfand) (derzeitiger Vertrag bis 2020)</p> <p>Fahrradgarderobe, Zentrales Pfandsystem, Spülanlage</p>
GHD	<p>Ausweitung von ÖKOPROFIT (u. a. auf Volksfeste)</p>
GHD	<p>Klimaschutz als ein Schwerpunkt bei der Fortschreibung des Agrarpolitischen Konzepts mit folgenden Ansätzen: Ausweitung des ökologischen Landbaus, Reduktion von Stickstoffüberschüssen im Bereich der Düngung, Grünlanderhalt und Anpassung der Förderpolitik</p>
GHD, Industrie	<p>Ökobilanzen zur Verwertung von Sekundärrohstoffen (z.B. Recyclingbeton, Kunststoffe)</p>
GHD, Industrie	<p>Kreislaufwirtschaft / Stoffstromwirtschaft: Tauschbörse für Materialien (Hinweis: bei der Handelskammer gibt es bereits eine Recyclingbörse)</p>
GHD	<p>Kreislaufwirtschaft / Stoffstromwirtschaft: Tauschbörse für Materialien (Hinweis: bei der Handelskammer gibt es bereits eine Recyclingbörse)</p>

GHD, Industrie	Nachhaltigkeit von Veranstaltungen und nachhaltiger Tourismus: erhöhte Transparenz und intensivierte Marketing der entsprechenden Angebote, weiterer Ausbau des barrierefreien Tourismus, stärkere Einbeziehung von touristischen Angeboten auch außerhalb der Innenstadt
GHD	Agrar- und Forstwirtschaft: Erhalt der Hamburger Wälder und Sicherstellung der Bewirtschaftung Die Aufforstung von landwirtschaftlich nicht genutzten Flächen in Waldrandbereichen würde sich positiv auf die CO ₂ -Reduktion auswirken (1 ha Wald speichert bis zu 270t CO ₂). Die Flächenkulisse für ein entsprechendes Neuaufforstungspotenzial kann derzeit nicht beziffert werden.
GHD	Aufforstung von ca. 7 Hektar Wald (durchschnittlich 1 Hektar Wald je Bezirk) Durch die Aufforstung von ca. 7 Hektar Wald wird eine CO ₂ -Reduzierung von ca. 1.890 t langfristig erwartet.
GHD	Forschungsprojekt „Belastung von Stadtbäumen mit Krankheitserregern - Erhebung an Straßen- und Klimawandelbäumen in der Metropolregion Hamburg“. Gesundheitscheck von ca. 2.000 Stadtbäumen, die durch besondere Merkmale für das künftig zu erwartende Stadtklima als besonders geeignet eingeschätzt werden sowie Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zu deren Erhaltung (Relevanz für die Baumschulwirtschaft).

Info-Box 28 Hamburger Klimaplan 2019, Transformationspfad Klimaanpassung, Darstellung der Maßnahmen mit hoher Relevanz für den Bezirk Wandsbek, Quelle: OCF Consulting, basierend auf Hamburger Klimaplan 2019

Themenblock	Maßnahmen
Fachplanerische Grundlagen	Planungsinstrumente, insbesondere: Wasserplan (gesamtmündlich) und wasserwirtschaftliche Begleitpläne (zu Projekten oder Bebauungsplänen), incl. integrierte freiraum-planerische Aussagen
Projekte	(Pilot)projekte z.B. in den Themenfeldern Wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung/ "Blau-Grüne Infrastruktur" entwickeln und umsetzen
Koordinierte Implementierung RISA in den Bezirken	Hamburgweite, koordinierte Implementierung RISA
Fachbehördliche Vollzugsaufgaben: Implementierung eines nachhaltigen Regenwassermanagements	Bearbeitung von Vorgängen im Zusammenhang mit Regenwassermanagement für öffentliche und private Flächen
Fachbehördliche Vollzugsaufgaben: Starkregenvorsorge / Integriertes Risikomanagement	Bearbeitung von Vorgängen im Zusammenhang mit Starkregenvorsorge und Überflutungsereignisse für öffentliche und private Flächen
Fachbehördliche Vollzugs-aufgaben: Niederschlagswasserbehandlung	Umsetzung des Konzepts Niederschlagswasserbehandlung (Finanzierung, Bau und Betrieb von Behandlungsanlagen für belastetes Niederschlagswasser von öffentlichen Straßenverkehrsflächen)

Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Bundesverband) e. V. (o.J.). *Aktion Park(ing) Day*. Online verfügbar unter: www.adfc.de/artikel/aktion-parking-day/
- ARGE Kirchhoff/Jacobs (2014). *Praxis der energetischen Wohnungsmodernisierung in Hamburg. Gutachten*. Im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.
- Berlin Tourismus & Kongress GmbH (2019). Sustainable Meetings Berlin. Online verfügbar unter: convention.visitberlin.de/sustainable-meetings-berlin.
- Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (o.J.). *Kostenfreier Lastenradverleih in öffentlichen Einrichtungen*. Online verfügbar unter: www.berlin.de/ba-lichtenberg/politik-und-verwaltung/beauftragte/klimaschutz/artikel.736046.php.
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019). *Leitfaden Nachhaltiges Bauen. Zukunftsfähiges Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden*. Online verfügbar unter: www.nachhaltigesbauen.de/fileadmin/pdf/Leitfaden_2019/BBSR_LFNB_D_190125.pdf.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Referat G | 4, Umweltbundesamt (2015). *Leitfaden für die nachhaltige Organisation von Veranstaltungen*. Online verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/leitfaden_nachhaltige_organisation_von_veranstaltungen_2017_05_18_web.pdf.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Referat G 13 (2018). *Mobilität in Deutschland – Kurzreport Hamburg und Metropolregion*. Bonn. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/11914848/66802cb6f20f2b2e9d84c3da37054f5f/data/mid-2017-%E2%80%93-kurzreport-hamburg-und-metropolregion.pdf.
- Bundesregierung (2019). *CO₂-Ausstoß verbindlich senken*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-beschlossen-1679886.
- Bundesregierung (2019). *Entlasten und investieren*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/massnahmenprogramm-klima-1679498.
- Bundesregierung (2019). *Klimaschutzprogramm 2030*. Online verfügbar unter: www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578.
- Bundesverband Carsharing e.V. (2010). *CarSharing für gewerbliche Kunden*. Online verfügbar unter: www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/broschre_business-carsharing_endversion_mailfig.pdf.
- Bundesverband Carsharing e.V. (2016). *Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet*. Online verfügbar unter: carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/mehr-platz-zum-leben-carsharing-staedte-entlastet.
- Bundesverband CarSharing (2018). *Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür*. Online verfügbar unter: www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_6_webversion.pdf.
- Bundesverband Paket & Express Logistik e.V. (2019). *Zahlen & Fakten*. Online verfügbar unter: www.biek.de/kep-branche/zahlen-und-fakten.html.
- City Wandsbek e.V. (2018). *Wandsbek Markt Zukunftsvision*. Online verfügbar unter: www.wandsbek.de/city-wandsbek-e-citywandsbek.
- Deutsche Bahn AG (2019). *StadtRad Hamburg. Rad finden*. Online verfügbar unter: www.stadtrad.hamburg.de/de/rad-finden.
- Ev. – Luth. Kirchenkreis Hamburg West/Südholstein (2018). *Elektromobilitätskonzept*. Online verfügbar unter: www.kirche-hamburg.de/fileadmin/kirche_hh/kirchenkreis_hamburg-west-sh/klimaschutz/dateien/Zusammenfassung_Elektromobilita_tskonzept_klein.pdf.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2018). *Betreibervertrag StadtRAD (2019 -2028)*. Online verfügbar unter: suche.transparenz.hamburg.de/dataset/betreibervertrag-stadtrad-2019-2028?forceWeb=true.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2016). *Bündnis für den Radverkehr*. Vereinbarung vom 23. Juni 2016. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/6315730/f29870c0255816d649d9e6da5ce484dd/data/buendnis-fuer-den-radverkehr-download.pdf.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes und Gesetz zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften. Drucksache 21/19200*. Online verfügbar unter: www.buergerschaft-hh.de/parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=get&lp=21&doknum=19200.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2018). *Globalrichtlinie Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/10451110/eed4a3a3ccc73326d87c787512c8f2a0/data/globalrichtlinie-2018.pdf.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/12418146/2c01ee26be5da2bd4496ad98d263ce3e/data/d-umweltleitfaden-2019.pdf.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019). *Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/12924318/0a20ce751592bfc3e584f1bf3693b6d6/data/190903-vep-infozeitung.pdf.
- Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek (2019). *Wohnungsbauprogramm 2019 Bezirk Wandsbek*. Online verfügbar unter www.hamburg.de/contentblob/12065280/31cff31dc218a75b37388bff9a1aa3cd/data/wohnungsbauprogramm-2019-gesamtfassung.pdf.
- Friedhelm Feldhaus (2019). *Hamburg braucht Microhubs*. In: IZ Messezeitung 03 Mittwoch. Online verfügbar unter: www.immobilien-zeitung.de/153461/hamburg-braucht-microhubs.
- FridaysForFuture (o.J.). *Statistics / Graph*. Online verfügbar unter: www.fridaysforfuture.org/statistics/graph.

- Fuhrpark & Management Magazin (2018). *Corporate Carsharing – Teilen liegt im Trend*. Online verfügbar unter: www.fuhrpark.de/corporate-carsharing-teilen-liegt-im-trend.
- Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren (GSED) vom 28. Dezember 2004 (HmbGVBl.), geändert am 27. November 2007 (HmbGVBl.).
- Green Club Index (2019). *Die Idee*. Online verfügbar unter: www.greenclubindex.de/die-idee/.
- Hamburg.de (2009). *Einrichtungen der Stadtteilkultur*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/wandsbek/stadtteilkultur/einrichtungen.
- HmbKlISchG (2019). *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften (Drucksache 21/19200)*, (Stand Dezember 2019). Online verfügbar unter: https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/68887/erste_fortschreibung_des_hamburger_klimaplans_und_gesetz_zur_aenderung_der_verfassung_zum_neuerlass_des_hamburgischen_klimaschutzgesetzes_sowie_zur_an.pdf.
- HTC Hanseatic Transport Consultancy (o.J.). *Micro-Hub-Standorte in Hamburg – Machbarkeitsstudie und Standortresearch*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/13525242/d8bf7f79793e16766dfc55ff8ed1ffae/data/pr%C3%A4sentation-micro-hubs-final-komprimiert.pdf.
- IPCC (2018). *Global Warming of 1,5 °C*. Online verfügbar unter: report.ipcc.ch/sr15/pdf/sr15_spm_final.pdf.
- Knoop, Lena (2018). *Auslöser energetischer Modernisierungen im Gebäudebestand. Befragung von VertreterInnen der Hamburger Wohnungswirtschaft im Rahmen des Forschungsprojekts GEWISS, Arbeitspapier*. OCF Consulting, unveröffentlicht.
- Lindloff, Bauer, Stein (2018). *Empfehlungspapier für Kommunen „Neue Konzepte des (E-) Lieferverkehrs in Städten“*. Berlin. Online verfügbar unter: www.city2share.de/info/City2Share_Empfehlungspapier%20E-Lieferverkehr_20180719.pdf.
- MCC (2019). *Optionen für eine CO₂ Preisreform*. Online verfügbar unter: www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3_Publications/Working%20Paper/2019_MCC_Optionen_f%C3%BCr_eine_CO2-Preisreform_final.pdf.
- Ottensen macht Platz (o. J.). *Über das Projekt*. Online verfügbar unter: ottensenmachtplatz.de/ueber-das-projekt/.
- Pohl, Lukas (o.J.). *Unsere Forderungen an die Politik*. Online verfügbar unter www.fridaysforfuture.de/forderungen/.
- P+R-Betriebsgesellschaft mbH (2015). *B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg*. Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/5356254/005b068a33ee53b4b9ff87b20ce7c2e5/data/b-und-r-entwicklungskonzept.pdf.
- Schulz, Benjamin (2019). *Elektromobilität im Sportverein – Konzept-Ideen*. Unveröffentlicht.
- SPD Fraktion Wandsbek (2015). *Impulse für Eilbek – Wochenmarkt an der Ritterstraße*. Online verfügbar unter: www.spdfraktion-wandsbek.de/2015/05/impulse-fuer-eilbek-wochenmarkt-an-der-ritterstrasse/.
- SPD Kreis Wandsbek und Bündnis 90 / Die Grünen (2019). *Neuer Aufbruch auf dem rot-grünen Weg für Wandsbek. Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen 2019 bis 2024*. Online verfügbar unter: www.gruene-wandsbek.de/wp-content/uploads/2019/12/Koalitionsvertrag-2019-2024.pdf.
- Stadt Aachen (2016). *Aachener Planungsbausteine. Leitlinien zum nachhaltigen Bauen kommunaler Gebäude*. Online verfügbar unter: www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/gebauedemanagement/ABTEILUNGEN/4_Hochbautechnisches_GM/Aachener_Planungsbausteine_20131/Aachener_Planungsbausteine_10_05_2013.pdf.
- Statistikamt Nord (2019). *Energiebilanz und CO₂-Bilanzen für Hamburg 2017*. Online verfügbar unter: www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Sonderver%C3%B6ffentlichungen/Energie-und_CO2-Bilanz_Hamburg/EB_CO2_HH_2017.pdf.
- Statistikamt Nord (2019). *Meine Region*. Online verfügbar unter: region.statistik-nord.de/detail/10100000000000000000/2/1719/.
- Statistikamt Nord (2019). *Meine Region Vergleichsdaten für Wandsbek*. Online verfügbar unter region.statistik-nord.de/detail_compare/11/1106/2/2/1719/.
- Statistikamt Nord (2019). *Meine Region Zeitreihe für Wandsbek*. Online verfügbar unter: region.statistik-nord.de/detail/10100000000000000000/2/1719/.
- Statistikamt Nord (2019). *Metropolregion Hamburg*. Online verfügbar unter www.statistik-nord.de. <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/metropolregion-hamburg/>.
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013 zuletzt geändert durch Verordnung vom 06.06.2019 (BGBl. I S. 756) m.W.v. 15.06.2019.
- Umweltbundesamt (2019). *Diagramm: Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strommix 1990-2017 und erste Schätzungen 2018 im Vergleich zu CO₂-Emissionen der Stromerzeugung*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de/themen/co2-emissionen-pro-kilowattstunde-strom-sinken.
- Umweltbundesamt (2019). *Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und „Modal Split“*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-3.
- Umweltbundesamt (2017). *Treibhausgasausstoß pro Kopf in Deutschland nach Konsumbereichen (2017)*. Online verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de/bild/treibhausgas-ausstoss-pro-kopf-in-deutschland-nach.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (o.J.). *Auto nutzen statt besitzen*. Online verfügbar unter: www.vcd.org/themen/auto-umwelt/carsharing/.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019). *Verkehr: Flächen gerecht verteilen*. Online verfügbar unter: www.vcd.org/service/presse/pressemittelungen/verkehr-flaechen-gerecht-verteilen.