



# KLIMA

---

HARBURG HANDELT



**INTEGRIERTES**

**KLIMASCHUTZKONZEPT**

**HAMBURG-HARBURG**

Teil B: Maßnahmenkatalog

## Integriertes Klimaschutzkonzept für den Bezirk Hamburg-Harburg

### TEIL B: Maßnahmenkatalog

Erstellt von:



**Averdung Ingenieure & Berater GmbH**

Planckstraße 13, 22765 Hamburg  
Ansprechpartner: Dr.-Ing. Helmut Adwiraah



**ZEBAU – Zentrum für Energie, Bauen, Architektur  
und Umwelt GmbH**

Große Elbstraße 146, 22767 Hamburg  
Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Jan Gerbitz

In Zusammenarbeit mit:



**SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-  
VERMESSUNG GmbH**

Hasselbrookstraße 33, 22089 Hamburg



**SUPERURBAN Kommunikation**

Grindelhof 62, 20146 Hamburg

Im Auftrag von:



**Bezirksamt Hamburg-Harburg  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung**

Harburger Rathausplatz 4, 21073 Hamburg

Hamburg, den 01.04.2021

Die Erstellung des integrierten bezirklichen Klimaschutzkonzeptes wurde gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Förderkennzeichen: 03K09169

Förderzeitraum: 01.04.2019 – 31.03.2021

## Nationale Klimaschutzinitiative

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 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.

Das Projekt wird zudem mit Mitteln der Leitstelle Klimaschutz der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



## Haftungsausschluss

Die Inhalte dieser Publikation wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Es wird jedoch keine Gewähr – weder ausdrücklich noch stillschweigend – für die Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Qualität der bereitgestellten Informationen übernommen.

Links oder Verweise zu Internetauftritten Dritter stellen keine Zustimmung zu deren Inhalten durch den Herausgeber dar. Es wird keine Verantwortung für die Verfügbarkeit oder den Inhalt externer Seiten sowie keine Haftung für Schäden oder Verletzungen, die aus deren Nutzung entstehen, übernommen. Für illegale, fehlerhafte oder unvollständige Inhalte und für Schäden, die aus der Nutzung entstehen, haftet allein der Herausgeber der Seite, auf welche verwiesen wurde.

## Maßnahmenkatalog für den Harburger Klimaschutz

Der Maßnahmenkatalog des integrierten Klimaschutzkonzeptes für den Bezirk Hamburg-Harburg ist in sechs Handlungsfelder gegliedert:

- „Klimafreundliches Bezirksamt“
- „Stadtentwicklung“
- „Energie“
- „Mobilität“
- „Wirtschaft“
- „Kommunikation/Vernetzung“

Die einzelnen Maßnahmen in den sechs Handlungsfeldern sind querschnittsorientiert angelegt und können mehrere Themenfelder und damit auch unterschiedliche Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung gleichzeitig betreffen.

Gleichzeitig werden sie innerhalb des Bezirksamtes durch die Abteilung Klima und Energie und insbesondere durch das Klimaschutzmanagement koordiniert. Dem Klimaschutzmanagement kommt dabei innerhalb des Maßnahmenkatalogs eine übergeordnete Maßnahme zugute, welche die Aufgaben und die Beantragung des Klimaschutzmanagements betrifft.

### Maßnahmen im Überblick

In der Übersicht werden alle Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes in Kürze dargestellt, eine ausführlichere Beschreibung findet sich in den detaillierteren Maßnahmen-Steckbriefen.

**Maßnahme**

**Kurzbeschreibung**

**ÜBERGEORDNETE MASSNAHME**

<b>A</b>	<b>Bezirkliches Klimaschutzmanagement</b>	Allgemeine Verwaltung und Koordination, Controlling und Berichtswesen, Fördermittelverwaltung, allgemeine Öffentlichkeitsarbeit, Koordinierung externer Dienstleister, Weiterbildung, Austausch mit Institutionen und anderen Klimaschutzmanagerinnen und -managern
----------	---	---

## KLIMAFREUNDLICHES BEZIRKSAMT

<b>B01</b>	<b>Energetische Modernisierung an bezirklichen Gebäuden</b>	Laufende Initiierung, Koordinierung und Unterstützung zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen an bezirklichen Gebäuden bspw. Sanierungsfahrplan für bezirkliche Gebäude
<b>B02</b>	<b>Installation von Photovoltaik auf städtischen Gebäuden</b>	Laufende Initiierung, Koordinierung und Unterstützung zur Installation von Photovoltaik auf öffentlichen Gebäuden
<b>B03</b>	<b>Mobilitätskonzept für das Bezirksamt</b>	Initiierung und Umsetzung einer Pendlerbefragung; verbesserte Fuhrparknutzung; Prüfung, Initiierung und Begleitung von neuen Mobilitätsangeboten für Mitarbeitende und Besuchende des Bezirksamtes
<b>B04</b>	<b>Mobilitäts-Infrastruktur</b>	Prüfung, Initiierung und Begleitung einer bedarfsgerechten Mobilitäts-Infrastruktur durch bspw. sichere Radabstellmöglichkeiten und ausgebaute Ladeinfrastruktur
<b>B05</b>	<b>Unterstützung bei der umweltgerechten Beschaffung</b>	Laufende Information, Koordinierung und Unterstützung zur Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der "Umweltverträglichen Beschaffung" und des Nutzerverhaltens der Mitarbeitenden
<b>B06</b>	<b>Abfallvermeidung und -trennung innerhalb des Bezirksamtes</b>	Information, Koordinierung und Unterstützung zur Abfallvermeidung und Abfalltrennung im Bezirksamt
<b>B07</b>	<b>Klimafreundliche Veranstaltungen und Mittagspause</b>	Initiierung, Koordinierung und Unterstützung zur Umsetzung von Klimaschutzaspekten bei Besprechungen und Veranstaltungen sowie Maßnahmen für eine klimafreundliche Mittagspause
<b>B08</b>	<b>Interne Kommunikation</b>	Laufende Initiierung und Koordinierung von internen Kommunikationsmaßnahmen (Newsletter, Sharepoint, Stadtbildschirm) und weiteren Aktivitäten zum klimagerechten Nutzerverhalten der Mitarbeitenden

## STADTENTWICKLUNG

<b>S01</b>	<b>Leitlinien der klimagerechten Stadtentwicklung</b>	Initiierung und Begleitung bei der Berücksichtigung von Prinzipien der klimagerechten Stadtentwicklung
<b>S02</b>	<b>Umsetzung der Harburger Klimaschutz-Leitlinien fürs Bauen</b>	Umsetzung von Instrumenten und Maßnahmen der Harburger Klimaschutz-Leitlinien fürs Bauen
<b>S03</b>	<b>Energetische Quartierssanierung</b>	Initiierung von energetischen Quartierskonzepten, Identifikation und Prüfung von Quartieren, ggf. Antragsstellung (KfW 432) und Unterstützung bei der Erstellung
<b>S04</b>	<b>Anpassung an den Klimawandel</b>	Initiierung und Unterstützung bei Maßnahmen und Konzepten zur Berücksichtigung von Klimaanpassung und Biodiversität in Stadträumen (übergeordnete „Grün-Blaue Konzepte“, Maßnahmenumsetzung zu Dach- und Fassadenbegrünung, Retentionsräume, (Klima-) Stadtbäume, etc.)

## ENERGIE

<b>E01</b>	<b>Dekarbonisierung von Bestandsnetzen</b>	Austausch und Koordinierung mit Wärmenetzbetreibern und potenziellen Nutzerinnen und Nutzern (u. a. Wohnungsbaunternehmen, Gewerbebetriebe) auf Grundlage der Potenzialanalyse, ggf. Fördermittelakquise für Studien
<b>E02</b>	<b>Neubau leitungsgebundener Wärmeversorgung</b>	Austausch und Koordinierung mit Wärmenetzbetreibern und potenziellen Nutzerinnen und Nutzern (u. a. Wohnungsbaunternehmen, Gewerbebetriebe) auf Grundlage der Potenzialanalyse, ggf. Fördermittelakquise für Studien
<b>E03</b>	<b>Nutzung von Freiflächen für die Energieerzeugung</b>	Austausch und Koordinierung mit Flächeneigentümerinnen und -eigenthümern und Wärmenetzbetreibern auf Grundlage der Potenzialanalyse, Abstimmung mit Fachbehörde, ggf. Fördermittelakquise für Studien
<b>E04</b>	<b>Erschließung tiefer Geothermie durch Nachnutzung von Bohrlöchern aus der Erdölförderung</b>	Austausch und Koordinierung mit Eigentümerinnen, Eigentümern und Wärmenetzbetreibern auf Grundlage der Potenzialanalyse
<b>E05</b>	<b>Energiekonzepte bei größeren Bauvorhaben (Energiefachplan)</b>	Initiierung und Unterstützung bei der Erstellung von erweiterten "Energiefachplänen" für größere Bauvorhaben

## MOBILITÄT

<b>M01</b>	<b>Verbesserung der Zuverlässigkeit, Kapazitätserhöhung im Schnellbahnverkehr</b>	Begleitung des Prozesses, Austausch mit HVV und DB
<b>M02</b>	<b>Ergänzung des U- und S-Bahnnetzes (Elbquerung)</b>	Begleitung des Prozesses, Austausch mit HVV und DB
<b>M03</b>	<b>S-Bahnhaltestelle Bostelbek</b>	Initiierung eines weiteren S-Bahnhaltepunktes, Begleitung des Prozesses, Austausch mit HVV und DB
<b>M04</b>	<b>Einrichtung einer XpressBus-Linie Neugraben - Altona</b>	Prüfung eines kurzfristigen Angebotes der ÖPNV-Querverbindung, Austausch mit HVV
<b>M05</b>	<b>Ausbau der Fahrradinfrastruktur</b>	Identifikation von Defiziten, Initiierung und Begleitung von Maßnahmen u. a. in den Bereichen Radwegenetz und Fahrradabstellanlagen
<b>M06</b>	<b>Errichtung eines Radschnellweges</b>	Initiierung, Koordinierung und Errichtung eines Radschnellweges
<b>M07</b>	<b>Fahrradsharing StadtRAD und Lastenfahrräder</b>	Identifikation von Defiziten (u. a. StadtRAD, Bikesharing, Lastenrad-Verleih, Dienstleistungen), Koordination mit Anbietern, Initiierung und Begleitung von Maßnahmen
<b>M08</b>	<b>Mobilitätskonzepte und -management für größere städtebauliche Projekte</b>	Initiierung und Unterstützung bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten für größere Bauvorhaben
<b>M09</b>	<b>Mobility Hub Bostelbek/ Tempowerkring</b>	Initiierung eines Mobility Hubs als Umstiegspunkt MIV/ÖPNV, Einbindung in städtebauliche Planungen, Begleitung des Prozesses, Austausch mit HVV und möglichen Betreibern (P+R, Sprinkenhof)
<b>M10</b>	<b>Quartiers-Mobility Hubs/Quartiersgaragen "plus"</b>	Initiierung von Quartiers-Mobility Hubs/"Quartiersgaragen plus", Identifikation von Standorten, Einbindung in städtebauliche Planungen, Begleitung des Prozesses, Austausch mit HVV und möglichen Betreibern (P+R, Sprinkenhof), Initiierung von Angeboten der Quartiersmobilität
<b>M11</b>	<b>Magistrale B73: attraktive Fuß- und Radwege</b>	Initiierung und Begleitung von Maßnahmen Attraktivitätssteigerung der B73 für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer
<b>M12</b>	<b>Ausbau von Carsharing-Angeboten</b>	Identifikation von Lücken und Standorten, Koordination mit Anbietern, Initiierung und Begleitung von Maßnahmen

**WIRTSCHAFT**

<b>W01</b>	<b>Klimaschutz-Aktionspläne für Gewerbestandorte</b>	Initiierung von lokalen Aktionsplänen, Abstimmung mit BWI und Institutionen (u. a. Wirtschaftsverein, Kammern, Industrieverband Hamburg, UmweltPartnerschaft Hamburg), Identifikation von potenziellen Quartieren, ggf. Unterstützung bei der Erstellung
<b>W02</b>	<b>Netzwerk „Klimafreundliche Wirtschaft“</b>	Austausch mit bestehenden Institutionen (u. a. Wirtschaftsverein, Kammern, Industrieverband Hamburg, UmweltPartnerschaft Hamburg), gemeinsamer Aufbau eines Netzwerkes bzw. Teilnahme an bestehenden Netzwerken, Konzeptentwicklung
<b>W03</b>	<b>Nutzung industrieller Abwärme</b>	Austausch und Koordinierung mit Unternehmen und Wärmenetzbetreibern auf Grundlage der Potenzialanalyse, Abstimmung mit Fachbehörde, ggf. Fördermittelakquise für Studien
<b>W04</b>	<b>Initiierung einer Solarkampagne Gewerbe</b>	Austausch mit Unternehmen, potenziellen Kontraktoren und Institutionen (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Hamburger Energielotsen, Solarzentrum Hamburg, Cluster Erneuerbare Energien Hamburg EEHH), Unterstützung bei der Umsetzung von lokalen Maßnahmen

**KOMMUNIKATION/VERNETZUNG**

<b>K01</b>	<b>Internetpräsenz</b>	Pflege und inhaltliche Weiterentwicklung der Internetpräsenz und deren Klima-Kommunikation
<b>K02</b>	<b>Klima-Multiplikator</b>	Initiierung, Koordinierung und Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen (Website, Newsletter, Presse) und weiteren Aktivitäten zum klimagerechten Nutzerverhalten
<b>K03</b>	<b>Lokale Informationsangebote</b>	Initiierung, Koordinierung und ggf. Durchführung von „aufsuchender Beratung und Information“ gemeinsam mit bestehenden Beratungsinstitutionen
<b>K04</b>	<b>Initiierung einer Solarkampagne Private Haushalte</b>	Austausch mit Institutionen (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Hamburger Energielotsen, Solarzentrum Hamburg, Cluster Erneuerbare Energien Hamburg EEHH), Unterstützung bei der Umsetzung von lokalen Maßnahmen
<b>K05</b>	<b>Offenes Beteiligungsformat, z. B. „Klima-Werkstatt“</b>	Konzeptentwicklung, Organisation und Durchführung einer jährlichen offenen Veranstaltung für Bürgerinnen und Bürger
<b>K06</b>	<b>Beteiligung nach Demarchie-Prinzip</b>	Initiierung und Koordinierung einer erweiterten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger durch z. B. Losverfahren

Maßnahmensteckbriefe im Detail

Handlungsfeld **ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN**



**Bezirkliches Klimaschutzmanagement**

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Übergeordnete Maßnahmen</b>
<i>Ziel</i>	Übergeordnete Koordinierung von Maßnahmen zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes im Bezirk Hamburg-Harburg.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Um die Klimaschutz-Aktivitäten im Bezirk Harburg zu stärken und das Klimaschutzkonzept umzusetzen, sollte ein Klimaschutzmanagement für den Bezirk veranlasst werden, welches im Rahmen der Kommunalrichtlinie bezuschusst werden kann. Das Aufgabenspektrum umfasst dabei vielfältige Bereiche: von der Umsetzung, Begleitung und Koordinierung der im Klimaschutzkonzept erarbeiteten Maßnahmen, über die Organisation der Beteiligung aller relevanten Akteure bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit und Initiierung der Weiterentwicklung des Konzeptes. Der genaue Arbeitsplan des Klimaschutzmanagements ergibt sich aus der Übersicht des Maßnahmenplans.</p> <p>Eine querschnittsorientierte Herangehensweise ist von hoher Bedeutung.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung, Abteilung Klima und Energie</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/zuständige Ausschüsse der Bezirksversammlung</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)/Leitstelle Klimaschutz</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagerinnen und -manager anderer Bezirke und Umlandgemeinden</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	Beantragung der Fördermittel zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes beim Projektträger Jülich etwa 04/2021, Förderbescheid etwa im 4. Quartal 2021 erwartet.
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beantragung der Fördermittel zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes</li> <li>2. Ausschreibung der Personalstelle</li> <li>3. Information der Öffentlichkeit über neu geschaffene Stelle und Aufgabenfeld</li> <li>4. Dokumentation der Arbeit des Klimaschutzmanagers</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Die Klimaschutzrelevanz ist sehr hoch, da so alle Klimaschutzmaßnahmen koordiniert umgesetzt werden können.

<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<p>Im Rahmen der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums erfolgt die Zuwendung durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben (Aktualisierte Förderbedingungen vom 01.08.2020 bis 31.12.2021). Die Leitstelle Klimaschutz der Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft hat die Übernahme der Komplementärmittel in Aussicht gestellt.</p>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angestellte Klimaschutzmanagerin oder Klimaschutzmanager</li> <li>• Umgesetzte Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungssätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherstellung der Finanzierung</li> <li>+ Förderung durch Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) im Auftrag des Bundesumweltministeriums und durch die BUKEA</li> </ul>

## Handlungsfeld KLIMAFREUNDLICHES BEZIRKSAMT

# B 01

## Energetische Modernisierung an bezirklichen Gebäuden

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Erstellung eines Sanierungsfahrplans für bezirkliche Gebäude, um das Ziel des klimaneutralen Gebäudebestands auch in der Verwaltung zu erreichen und den Wärmebedarf zu senken.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Ein übergeordneter Sanierungsfahrplan unterstützt die Verwaltung dabei, einen klimaneutralen Gebäudebestand der bezirklichen Gebäude zu erreichen. Hierfür sollte eine Abstimmungsrunde Gebäudemanagement im Bezirksamt initiiert werden, die Energieberichte und Verbrauchsdaten sichtet und auswertet, Einsparpotenziale identifiziert und einen Sanierungsfahrplan für alle Verwaltungsgebäude entwickelt. Hierbei sollten neben gering-investiven Einsparpotentialen auch größere Modernisierungsmaßnahmen eingeplant werden. Zusätzlich zu dem Sanierungsfahrplan sollte die Abstimmungsrunde Gebäudemanagement auch die Möglichkeiten der Nutzermotivation diskutieren.</p> <p>Innerhalb des Klimaschutzkonzeptes wurden einige der bezirkseigenen als auch bezirklich genutzten Gebäude auf deren Modernisierungspotenziale hin geprüft. Hierfür wurden elf bezirkliche Gebäude bei Vor-Ort-Begehungen begutachtet. Für sieben der Gebäude wurden zusätzlich zum Kurzbericht der Begehung verschiedene Varianten an Modernisierungspotenzialen entwickelt.</p> <p>Dabei haben sich Ansatzpunkte gezeigt, mit denen Energieeinsparungen möglich wären.</p> <p>Für diese identifizierten Ansatzpunkte sollte, sofern finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, durch ein externes Fachbüro ein "Sanierungsfahrplan" mit konkreten Maßnahmen entwickelt. Für diese Maßnahmen können ggf. Fördermittel beantragt und anschließend umgesetzt werden.</p> <p>Für die bisher nicht erfassten Gebäude &gt;100 m<sup>2</sup> wird vorgeschlagen, diese mit Unterstützung eines externen Fachbüros zu begehen, um weitere Handlungsbedarfe zu identifizieren.</p> <p>Anschließend sollten diese ebenfalls in eine Maßnahmenplanung und einen Sanierungsfahrplan aufgenommen und umgesetzt werden.</p> <p>Dabei sollten auch die Installation und Nutzung von Photovoltaik berücksichtigt werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezirksamt Harburg/Interner Service, Abteilung Gebäudemanagement, und Fachamt Management des öffentlichen Raumes</li> </ul>

<p><i>Einzubindende Akteure</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokale Gebäudeverantwortliche</li> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Amt für Energie und Klima, Referat Energie für öffentliche Gebäude E120</li> <li>• Immobilien-Service-Zentrums (ISZ) der Sprinkenhof GmbH</li> </ul>
<p><i>Weitere mögliche Partner</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzerinnen und Nutzer der Gebäude</li> <li>• Akteure im Quartier</li> <li>• externes Fachbüro</li> </ul>
<p><i>Umsetzungszeitraum</i></p>	<p>kurzfristig</p>
<p><i>Handlungsschritte</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Etablierung einer Abstimmungsrunde Gebäudemanagement</li> <li>2. Auswertung eigener Verbrauchsdaten und Identifikation von Einsparpotenzialen</li> <li>3. Diskussion der bisher identifizierten Maßnahmenoptionen (ggf. unter Einbeziehung eines externen Fachbüros) – Erstellung eines Gebäudesanierungsfahrplans</li> <li>4. Begehung und ggf. Bewertung der weiteren Gebäude durch Gebäudesanierungsfahrpläne</li> <li>5. Erstellung eines Maßnahmenplans mit Kostenschätzung und Klärung von Fördermitteln</li> <li>6. Prüfung eines Quartiersansatzes</li> <li>7. Aufnahme in die Instandhaltungs- oder Investitionsplanung</li> <li>8. Umsetzung</li> </ol> <p>parallel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diskussion von Maßnahmen zur Nutzermotivation</li> </ol>
<p><i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i></p>	<p>Kann nach Vorlage der Daten des KSTK der Sprinkenhof GmbH ergänzt werden.</p>
<p><i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Unterstützung eines „Energiemanagements“ mit Durchführung einer Gebäudebewertung und ggf. Installation von Messtechnik stehen Fördermittel der Kommunalrichtlinie zur Verfügung (Kommunalrichtlinie, Strategische Fördermittel „Energiemanagementsysteme“). Ob diese wegen der geringen Anzahl der bezirkseigenen Gebäude genutzt werden sollte, muss (auch in Abstimmung mit Sprinkenhof) geklärt werden. Die Komplementärmittel sind durch das Bezirksamt zu tragen.</li> <li>• Mit dem BAFA-Förderprogramm „Bundesförderung für Energieberatung für Nichtwohngebäude von Kommunen und gemeinnützigen Organisationen“ kann die Erstellung von umfassenden Modernisierungskonzepten bzw. „Sanierungsfahrplänen“ bis zu 80 % der förderfähigen Ausgaben unterstützt werden. Die Komplementärmittel sind durch das Bezirksamt zu tragen.</li> <li>• Für die Umsetzung von energetischen Modernisierungsmaßnahmen stehen, mit Nachweis der Wirtschaftlichkeit, von Seiten der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (Referat E120, Energie für öffentliche Gebäude, Marktüberwachung) Fördermittel bis zu 100 % der Investitionskosten zur Verfügung. Die Mittel sind jedoch limitiert. Die zugehörigen Planungskosten sind durch das Bezirksamt zu finanzieren.</li> </ul>
<p><i>Erfolgsindikatoren</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ermittelte Ansatzpunkte</li> <li>• abgestimmter Sanierungsfahrplan für bezirkliche Gebäude</li> <li>• Gesamt-Maßnahmenplan</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• umgesetzte Maßnahmen</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Planungskosten sowie Komplementärmittel der Förderungen müssen durch das Bezirksamt getragen werden</li></ul>

# B 02 Installation von Photovoltaik auf städtischen Gebäuden

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Ausnutzung des Solarpotenzials und Substitution von Netzstrom durch klimafreundliche, erneuerbare Stromversorgung.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Neben den bezirklich genutzten oder bezirkseigenen Gebäuden sollten auch weitere städtische Nichtwohngebäude auf deren Eignung für die Installation und Nutzung von Photovoltaik (PV)-Anlagen geprüft werden. Insbesondere Bildungsbauten sind hierbei mögliche wichtige Liegenschaften.</p> <p>In § 21 des Klimaschutzgesetzes ist die Prüfung der Nutzbarkeit von Erneuerbaren Energien an öffentlichen Gebäuden und die Umsetzung durch die Stadt oder Dritte bei positivem Ergebnis vorgesehen.</p> <p>PV-Anlagen können, sofern keine Restriktionen bezüglich der Statik, des technischen Anschlusses und der Verschattung der Modulflächen bestehen, auf Schul- und Bürogebäuden in Bezug auf die Lebensdauer grundsätzlich wirtschaftlich betrieben werden.</p> <p>Nach dem Hamburger Klimaschutzgesetz ist die Errichtung von PV-Anlagen für Neubauten ab 2023 und bei vollständiger Erneuerung der Dachhaut von Bestandsgebäuden ab 2025 verpflichtend. Allerdings sollte auch ohne die Verpflichtung ein zügiger Ausbau von Photovoltaikanlagen auf städtischen Gebäuden vorangetrieben werden. Gleichzeitig kann elektrischer Strom im Gegensatz zu Wärme verlustarm über weitere Strecken transportiert werden, während erneuerbare Wärmebereitstellung ortsgebunden ist. Auf Gebäuden, in denen sommerlicher Wärmebedarf besteht, sollte daher der solaren Wärmeengewinnung Vorrang eingeräumt werden. Derartige Gebäude sind vor allem Wohngebäude und Pflegeeinrichtungen. Dies sollte insbesondere bei den Gebäuden der SAGA entsprechend Berücksichtigung finden.</p> <p>Das Klimaschutzmanagement kann hier eine vermittelnde und anschiebende Rolle einnehmen und in engem Kontakt mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Gebäudemanagement Hamburg (GMH), Schulbau Hamburg (SBH), SAGA und den weiteren Akteuren die Planungen und Entwicklungen im Bezirk Harburg wie z. B. Identifikation und Prüfung der "Harburger Dächer" unterstützen, dokumentieren und koordinieren.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen könnten sein:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übergeordnetes Programm/Initiative der Stadt zur Identifikation, Bewertung, Planung und Vergabe der Installation von PV-Anlagen auf städtischen Gebäuden</li> <li>• In Kooperation mit den Fachbehörden die Entwicklung eines Leitfadens für öffentliche Dienststellen zur Förderung von PV-Anlagen insbesondere für verwaltungs- und vergaberechtliche Fragestellungen zur Vereinfachung der Planungs- und Umsetzungsprozesse</li> <li>• Regelmäßige Abstimmung mit den zuständigen Stellen bei BUKEA, GMH, SBH, SAGA</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebäudemanagement Hamburg (GMH)/Schulbau Hamburg (SBH)/Sprinkenhof AG/SAGA</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Amt für Energie und Klima</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solarzentrum Hamburg</li> <li>• Solaroffensive Hamburg</li> <li>• Forum Solar des Clusters Erneuerbare Energien</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Energielotsen</li> <li>• externes Fachbüro</li> <li>• Umsetzungspartner (unter Wahrung des Vergaberechts)</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	Ab sofort
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontaktaufnahme SBH/GMH, Sprinkenhof, SAGA wg. PV-Potenzialflächen</li> <li>2. Begehung und Bewertung der Gebäude</li> <li>3. Erstellung eines Maßnahmenplans</li> <li>4. Vordimensionierung und Kostenschätzung</li> <li>5. Klärung und Beantragung von Fördermitteln</li> <li>6. Ausschreibung und Beauftragung</li> <li>7. Installation der PV-Anlagen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Einsparpotenzial: 2.286 t CO <sub>2</sub> (Schulen bei 50 % Eigenstromnutzung, siehe Szenarien Kap. 5.3)
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Für die Umsetzung von energetischen Modernisierungsmaßnahmen stehen von Seiten der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Referat E120, Energie für öffentliche Gebäude, Marktüberwachung), mit Nachweis der Wirtschaftlichkeit, Fördermittel bis zu 100 % der Kosten zur Verfügung.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• durchgeführte Begehungen und ermittelte Ansatzpunkte der bezirkseigenen Liegenschaften</li> <li>• umgesetzte Maßnahmen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tragfähigkeit von Bestandsgebäuden durch fehlende Statik ggf. nicht nachweisbar</li> <li>- Keine Zuständigkeit des Bezirksamtes</li> <li>- Fehlende Betreibermodelle</li> <li>- Steuerrechtliche Probleme</li> </ul>

**B 03**

**Mobilitätskonzept für das Bezirksamt**

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Senkung der PKW-Nutzung, Ausbau der Nutzung des "Umweltverbundes" und bessere Nutzung des elektrifizierten Fuhrparks von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bezirksamtes, um den Verkehr im Bezirk nachhaltig zu beeinflussen und als Vorbild zu agieren.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Alle Verkehre der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes tragen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Bezirkes bei, entsprechende Mobilitätsmaßnahmen können dabei als Vorbild der öffentlichen Hand fungieren. Dabei sind sowohl die Pendlerwege der Mitarbeitenden als auch die Fahrten innerhalb der Arbeitszeit zu betrachten.</p> <p>Die Auslastung des bestehenden Fuhrparks, dessen Nutzung und üblichen Wegestrecken werden bereits seit mehreren Jahren erfasst. Auf dieser Grundlage konnte in den letzten Jahren der Fuhrpark an den tatsächlichen Bedarf angepasst und um 15 PKW reduziert werden. Diese Aktivitäten sollten fortgeführt werden.</p> <p>Zusätzlich sollte eine Pendlerbefragung der Mitarbeitenden stattfinden, um auf die Bedarfe der Pendler weiter eingehen zu können.</p> <p>So können auf Grundlage der Befragung und der regelmäßigen Fuhrpark-Evaluation weitere Maßnahmen entwickelt werden, die zur Reduzierung des motorisierten Fuhrparks und der Stärkung des "Umweltverbundes" aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV dienen.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationsangebote zu vorhandenen Mobilitätsangeboten (StadtRAD, E-Bikes, Abrechnung von ÖPNV, Duschmöglichkeiten, etc.)</li> <li>• Pendlerbefragung der Mitarbeitenden zur Nutzung des Umweltverbundes</li> <li>• bedarfsgerechte Ausrüstung mit Dienst-, Elektro-Rädern und Lastenfahrrädern</li> <li>• Unterstützung bei strukturellen und finanziellen Angeboten (vergünstigte ÖPNV-Tickets, Job-Rad Leasingmodelle)</li> <li>• weitere Elektrifizierung des PKW-Fuhrparks bis zu 100 % in 2030</li> <li>• Prüfung der Nutzung alternativer Antriebe für Nutzfahrzeuge (Elektromobilität, Wasserstoff, ...)</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Interner Service, Management für den öffentlichen Raum, Klimaschutzmanagement</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Leitstelle Klima und Stabsstelle Nachhaltigkeit</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	Die Pendlerbefragung kann kurzfristig umgesetzt werden und darauf aufbauend Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes entwickeln werden.

<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informationsvermittlung zu den bereits bestehenden Mobilitätsmöglichkeiten</li> <li>2. Pendlerbefragung, ggf. mit Unterstützung durch ein externes Fachbüro</li> <li>3. Entwicklung und Umsetzung von weiteren Maßnahmen aufbauend auf der Pendlerbefragung</li> <li>4. Abstimmungen mit "Externen" (Leitstelle Klima, Stabsstelle Nachhaltigkeit, HVV, etc.)</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Ca. ein Drittel der Wegeaufkommen in Deutschland sind nach der Studie Mobilität in Deutschland (2017) ausbildungs- und berufsbedingt. Eine klimafreundlichere Mobilität zum Arbeitsplatz stellt damit ein großes Potenzial dar.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Ggf. Honorarkosten für externe Unterstützung bei Pendlerbefragung. Weitere Kosten hängen vom Umfang des zukünftigen Maßnahmenpaketes ab.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• durchgeführte Pendlerbefragung</li> <li>• weiterhin regelmäßige Ermittlung der Auslastung des Fuhrparks</li> <li>• entwickelte und umgesetzte Maßnahmen, um den Umweltverbund zu stärken</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dienstliche Notwendigkeit zur Bereithaltung von motorisierten PKW</li> <li>- Sicherstellung der Finanzierung</li> <li>- technische Umsetzbarkeit</li> <li>- mangelnde Nutzung der Angebote durch Mitarbeitende</li> <li>- fehlende Zuständigkeiten des Bezirksamtes</li> </ul>

# B 04 Mobilitäts-Infrastruktur

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Schaffung von öffentlicher Mobilitätsinfrastruktur für Besucherinnen und Besucher und Mitarbeitende der bezirklichen Einrichtungen.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Auch die Besucherverkehre des Bezirksamtes tragen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Bezirkes bei. Auch hierbei sollten entsprechende Maßnahmen als Vorbildfunktion der öffentlichen Hand etabliert werden.</p> <p>Um die Nutzung von alternativen Mobilitätslösungen nicht nur für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sondern auch für Besucherinnen und Besucher zu stärken, sollten kurzfristig die Voraussetzungen bedarfsgerecht verbessert werden.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen können sein:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektro-Ladeinfrastruktur</li> <li>• sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen</li> <li>• Fahrrad-Service- und Reparaturstationen</li> <li>• Lademöglichkeiten für E-Bikes</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Stromnetz Hamburg für Installation von Elektro-Ladeinfrastruktur</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitarbeitende des Bezirksamtes</li> <li>• alle Besucherinnen und Besucher der Dienststellen des Bezirksamtes</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identifikation von Standorten und Handlungsbedarfen</li> <li>2. Prüfung der technischen Umsetzbarkeit</li> <li>3. Klärung der Finanzierung</li> <li>4. Umsetzung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Ca. ein Drittel der Wegeaufkommen in Deutschland sind nach der Studie Mobilität in Deutschland (2017) ausbildungs- und berufsbedingt. Eine klimafreundlichere Mobilität zum Arbeitsplatz stellt damit ein großes Potenzial dar. Eine klimafreundlichere Infrastruktur wirkt sich dabei auch auf die Wahl des Verkehrsmittels bei Mitarbeitenden und Besuchenden aus.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Kosten hängen vom Umfang des Maßnahmenpaketes ab, können aber ggf. durch die Kommunalrichtlinie im Baustein „Nachhaltige Mobilität“ zur Errichtung von Mobilitätsstationen sowie zur Verbesserung des Radverkehrs unterstützt werden.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwickelte und umgesetzte Maßnahmen</li> <li>• Mitarbeiterzufriedenheit</li> </ul>

*Hemmnisse und  
Lösungsansätze*

- Finanzierung der Kosten
- Betreibermodell klären bzw. Akteure gewinnen für eine Fahrrad-Servicestation
- teilweise geringer Einfluss durch das Bezirksamt
- + Förderung durch Kommunalrichtlinie „Nachhaltige Mobilität“

**B 05**

## Unterstützung bei der umweltgerechten Beschaffung

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Unterstützung und Information zu klimafreundlicher Beschaffung im Bezirksamt.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Durch ihre eigene Beschaffung kann die Stadt Hamburg mit dafür sorgen, dass sich umweltschädliche Produkte seltener verkaufen und nachhaltige Produkte am Markt noch mehr Akzeptanz bekommen. Ziel ist es, den Anteil umweltfreundlicher Produkte deutlich zu erweitern und so zum Klimaschutz beizutragen. In diesem komplexen Vergabe- und Beschaffungsrecht unterstützt die Umsetzungshilfe „Leitfaden Umweltgerechte Beschaffung“. Dadurch erhält das Bezirksamt Unterstützung bei der Wahl umweltfreundlicher Verbrauchsmaterialien und kann dabei gleichzeitig ein wichtiges Signal an Wirtschaft und Privatleute aussenden, künftig noch stärker auf die Folgen einer Kaufentscheidung zu achten. Da jedoch das Vergaberecht trotz des Leitfadens komplex ist und um einen einfacheren Beschaffungsablauf zu etablieren, sollten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung bei der Beschaffung unterstützt werden.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anhand von Informationsmaßnahmen durch den Internen Service gemeinsam mit der Abteilung Klima und Energie sollten die Mitarbeitenden in der umweltgerechten Beschaffung unterstützt und geschult werden.</li> <li>• Zusätzlich kann die Finanz- und Umweltbehörde sowie das ZAF durch weitere Informationsangebote und Weiterbildungen der Mitarbeitenden die Beschaffung erleichtern.</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Interner Service, Klimaschutzmanagement, Beschaffungsstelle</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/alle Geschäftszimmer</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Umweltgerechte Beschaffung</li> <li>• Finanzbehörde</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurzfristig</li> </ul>
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Evaluation der größten Herausforderungen im Beschaffungswesen</li> <li>2. Erarbeitung von neuem oder Sammlung des vorhandenen Informationsangebotes durch den Internen Service gemeinsam mit der Abteilung Klima und Energie</li> <li>3. Organisation der Teilnahme an Veranstaltungen/Weiterbildungen im ZAF oder durch die Finanzbehörde und ggf. Info-Sprechstunde durch IS. Unterstützung in den entsprechenden Abteilungen</li> </ol>

<p><i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i></p>	<p>Durch die Information und Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes kann der Einkauf klimafreundlicher Produkte gestärkt werden. Bei klimafreundlichen Produkten spielt dabei der ganze Lebensweg eine Rolle: von der Erzeugung über den Vertrieb bis zur Nutzung und Entsorgung.</p>
<p><i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• finanzieller Mehraufwand für Gebrauchsmaterial über die Beschaffungsstelle Interner Service</li> </ul>
<p><i>Erfolgsindikatoren</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung der Anwendung des Leitfadens</li> <li>• Klimaschutzmaßnahmen im Berufsalltag</li> </ul>
<p><i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überforderung der Mitarbeitenden</li> <li>+ Vorstellung des Leitfadens durch die Finanz- und Umweltbehörde, mittels der Hilfestellung durch den Internen Service und die Fortbildungen im ZAF kann das Ziel und die Beschaffungs-Möglichkeiten dargestellt und der Weg unterstützt und erleichtert werden, sodass Überforderung der Mitarbeitenden vermieden wird</li> <li>+ Zusätzlich kann durch die Kommunikation umweltfreundlicher Materialien auch die Motivation der Mitarbeitenden gestärkt werden</li> </ul>

**B 06**

## Abfallvermeidung und -trennung innerhalb des Bezirksamtes

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Reduzierung des (Rest-)Müll-Aufkommens im Bezirksamt.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Auch das Abfallmanagement spielt auf dem Weg zu einem klimafreundlichen Bezirksamt eine wichtige Rolle. Einerseits indem durch den nachhaltigen Einkauf Verpackungsmaterial vermieden wird und andererseits durch ein verbessertes Müllmanagement, in dem es zusätzlich zu Papier und Restmüll weitere Trennungen in Verpackungsmüll und ggf. Biomüll gibt. Zusätzlich kann mit der weiteren Digitalisierung der Verwaltung das Papiermanagement noch weiter optimiert und der tatsächlich notwendige Papiereinsatz reduziert werden.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Für die weitergehende Trennung von Verpackungsabfällen und ggf. Biomüll müssen neue Konzepte und ggf. individuelle Wege gefunden werden, bspw. in dem ein Harburger Standard zur Abfallvermeidung und -trennung vom Internen Service gemeinsam mit der Abteilung Klima und Energie erarbeitet wird.</li> <li>Die Möglichkeit einer Dreifach-Trennung sollte bei den Abfalldienstleistern der jeweiligen Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer geprüft werden. Ggf. ist mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der Objekte entsprechend eine Anpassung der „Abfallräume“ abzustimmen.</li> <li>Es sollte auch geprüft werden, ob auch in den öffentlichen Bereichen (z. B. Foyer des WBZ) eine Mülltrennung möglich ist.</li> <li>Um auch die Motivation der Mitarbeitenden zu stärken, sollte über das Abfallmanagement aufgeklärt und Informationen an die Hand gegeben werden. Dies kann über eine verwaltungsinterne Informationskampagne gestärkt werden bspw. in dem es innerhalb der Informationsangebote der Maßnahme „Interne Kommunikation“ kommuniziert wird.</li> <li>Fortwährend sollte das Bezirksamt zu einem papierlosen Büro weiterentwickelt werden, sodass weniger Ausdrucke getätigt werden und stattdessen vermehrt der Einsatz von Whiteboards, Bildschirmpräsentationen und Smart-Boards genutzt werden.</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezirksamt Harburg/Interner Service</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezirksamtsleitung Harburg für Grundsatzentscheidungen</li> <li>Eigentümerinnen und Eigentümer der Gebäude</li> <li>Dienststellen Bezirksamt Harburg</li> <li>Abfalldienstleister</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurzfristig

<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entscheidung der Trennvarianten durch Bezirksamtsleitung</li> <li>2. Entwicklung von Harburger Standard zur Abfallvermeidung und -trennung durch den Internen Service gemeinsam mit der Abteilung für Klima und Energie</li> <li>3. Verwaltungsinterne Information zur Motivation der Mitarbeitenden</li> <li>4. Umsetzung in den Abteilungen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	<p>Durch eine konsequente Mülltrennung lässt sich der Ressourcenverbrauch reduzieren. Bei klimafreundlichen Produkten spielt dabei der ganze Lebensweg eine Rolle: von der Erzeugung über den Vertrieb bis zur Nutzung und Entsorgung.</p>
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelbedarf für Abfallbehälter</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines Harburger Standards zum Abfallmanagement</li> <li>• Konsequente Mehrfachtrennung</li> <li>• Klimaschutzmaßnahmen im Berufsalltag</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Motivation der Mitarbeitenden durch klare Kommunikation und Information</li> <li>+ Vorsorge fehlerhaften Müllmanagements des externen Abfalldienstleisters durch klare Kommunikation</li> </ul>

**B 07**

## Klimafreundliche Veranstaltungen und Mittagspause

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Reduzierung der Verpackungen bei Veranstaltungen, Meetings und Pausen indem klimafreundliche Alternativen etabliert werden sowie Unterstützung von klimafreundlicher Ernährung.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Rund ein Sechstel der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person und Jahr gehen zurück auf die Ernährung. Um diese Treibhausgasemissionen der Verwaltung zu reduzieren, sollten Caterings bei Veranstaltungen sowie die Teeküchen für Pausen und Meetings im Bezirksamt nachhaltiger und klimafreundlicher gestaltet werden. Durch vegetarisch bzw. vegane Caterings mit saisonalem, regionalem Angebot können aktiv Treibhausgasemissionen eingespart werden.</p> <p>Zusätzlich sollte auf Mehrweggeschirr geachtet werden, um Ressourcenverbrauch und Müllproduktion zu verringern. Auch in den Teeküchen sollten kleine gering-investive Maßnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Für die Mittagspausen können dabei umliegende Gastronomen über klimafreundliche Alternativen informiert und somit zu entsprechenden Angeboten motiviert werden.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Veranstaltungen werden weiterhin konsequent vegetarisch bzw. vegane sowie saisonale und regionale Speisen und Getränke nach dem Leitfaden zur umweltgerechten Beschaffung angeboten.</li> <li>• Wasserspender können den Verbrauch von Einwegflaschen reduzieren. Diese könnten zentral pro Abteilung umgesetzt werden (Vorbild Hamburger Schulen).</li> <li>• Wassersprudler könnten ebenfalls den Verbrauch von Einwegflaschen reduzieren. Um Bedenken bzgl. der Hygiene zu begegnen, sollten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine eigene Glaskaraffe nutzen.</li> <li>• Durch Behältnisse wie Zuckerdosen anstelle von abgepackten Einzeldosen können Abfälle reduziert werden.</li> <li>• Durch ein Pfandsystem wie z. B. „REBOWL“ oder vom Klimaschutzmanagement zu entwickelnde Bezirksamts-„To Go“-Lunchboxen können Einwegverpackungen vermieden werden.</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Klimaschutzmanagement und Interner Service, Beschaffungsstelle</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastronomen in Harburg (u. a. rund um Bezirksamt)</li> <li>• z. B. REBOWL-Konzept von RECUP</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes Harburg</li> <li>• alle Bürgerinnen und Bürger als Gäste</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung durch das Klimaschutzmanagement gemeinsam mit dem Internen Service</li> <li>• Gastronomen können kurzfristig zu Pfandsystem bspw. REBOWL/RECUP informiert werden</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer Mehrweg-Lunchbox für Bezirksamts-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Harburg Design ist mittelfristig zu planen und vom Klimaschutzmanagement zu initiieren</li> </ul>
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Evaluation der genutzten Catering-/Mittagspausen-/Meeting-Optionen</li> <li>2. Maßnahmen für klimafreundliche Teeküchen/Caterings erarbeiten</li> <li>3. Kontakt zu REBOWL aufnehmen</li> <li>4. Umsetzung der Maßnahmen und interne Informationen</li> <li>5. Ansprache von Gastronomen bzgl. REBOWL</li> <li>6. Ggf. Entwicklung einer Bezirksamts-To-Go-Lunchbox</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Durch Öffentlichkeitsarbeit und alternative Konzepte können Bewohnerinnen und Bewohner dazu ermutigt werden, klimafreundlich zu konsumieren.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Mit einer höheren Investition für Wasserspender/-sprudler, „To Go“-Lunchbox, etc. ist zu rechnen und teilweise über Mittel der Beschaffungsstelle des Internen Service zu tragen sowie ggf. über Marketing (To-Go-Lunchbox) und das Klimaschutzmanagement zu finanzieren.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgesetzte Maßnahmen</li> <li>• Mitarbeiterzufriedenheit und -motivation</li> <li>• Informationen für Bürgerinnen und Bürger/Unternehmen zu klimafreundlicher Ernährung/Pausen/Veranstaltungen</li> <li>• Anzahl der Gastronomen mit Pfandsystem, z. B. REBOWL- und Mehrweggeschirr-Annahme</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höhere Kosten bei der Umsetzung von Besprechungen und Caterings</li> <li>- Ablehnung gegenüber Mehrweg-/Lunchboxen bei den Gastronomen</li> <li>+ Informationen und Öffentlichkeitsarbeit für anliegende Gastronomen</li> </ul>

**B 08**

**Interne Kommunikation**

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Bezirksamt als Vorbild</b>
<i>Ziel</i>	Verbesserung der internen Klima-Kommunikation, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu informieren und zu mehr Klimaschutz im Büro-Alltag zu motivieren.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Mitarbeiterverhalten macht einen großen Aspekt innerhalb einer klimafreundlichen Verwaltung aus. Mit Hilfe von Tipps zu klimafreundlichem Verhalten und Informationen und Zahlen zum Einsparverhalten des Bezirksamtes in Bezug auf Energie, klimafreundlicher Beschaffung, Müll sowie den Aspekten wie Drucken, Heizen, Einzelverpackungen etc. können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motiviert werden, verstärkt auf Klimaschutz am Arbeitsplatz und im Alltag zu achten.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit einem jährlichen Infoletter mit konkreten Zahlen zu Energie- und Ressourcenverbrauch sehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkte Erfolge, die motivieren können.</li> <li>• Ggf. kann der Startbildschirm für kurze Hinweise ("Licht aus!") genutzt werden oder für indirekte „Green Nudges“. Green Nudges sind kleine Anstöße, ungleich herkömmlicher großer Informationskampagnen, die umwelt- und klimafreundliches Verhalten fördern, wie bspw. Erinnerungsslogans zur Reduktion von Heizenergie oder Info-Comics zum richtigen Lüften.</li> <li>• Weitergehende Informationen können auf dem Sharepoint als digitales "Schwarzes Brett" hinterlegt werden.</li> <li>• Klimafreundliche Aktivitäten, wie "Stadtradeln", werden regelmäßig organisiert, beworben und zum Mitmachen angeregt</li> <li>• Vorschläge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können an die Mailadresse Klimaschutz (Harburg): <a href="mailto:klimaschutz@harburg.hamburg.de">klimaschutz@harburg.hamburg.de</a> eingereicht werden</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Klimaschutzmanagement, Pressestelle</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IT</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes Harburg</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig durch IT und Pressestelle initiiert</li> <li>• Zunächst werden Infos über die Pressestelle verbreitet. Sobald ein Klimaschutzmanagement vorhanden ist, gehört die interne Kommunikation zu dessen Kernaufgaben.</li> </ul>
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einrichten einer internen Kommunikationsseite durch die IT auf dem Sharepoint bspw. als Schwarzes Brett</li> <li>2. Jährliche Informationen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> <li>3. Informationen für interne Kommunikation aufbereiten und bereitstellen</li> <li>4. Zusammenarbeit mit weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Internen Service und der Abteilung Klima und Energie</li> <li>5. Pressemitteilungen verfassen und für Öffentlichkeit bereitstellen</li> </ol>

<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Durch Informationen zur Energieeinsparung und dem Maß an Reduktion von Müll/CO <sub>2</sub> /Dienstfahrten/etc. können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu ermutigt werden, selbst klimafreundlicher im Büro und im Alltag zu agieren.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Geringe zusätzliche Kosten, die über das Klimaschutzmanagement getragen werden könnten.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der Mails/Newsletter an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> <li>• Motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nichtbeachtung der Informationsmaterialien</li> <li>+ Motivation der Mitarbeitenden durch Informationen und konkrete Zahlen beeinflussen</li> <li>+ Kleine Anstöße („Green Nudges“) um Nutzerverhalten und Entscheidungen indirekt klimafreundlich zu beeinflussen</li> </ul>

## Handlungsfeld STADTENTWICKLUNG

# S 01

## Leitlinien der klimagerechten Stadtentwicklung

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Klimafreundliche Stadtquartiere</b>
<i>Ziel</i>	Ziel der Maßnahme ist die Berücksichtigung von Prinzipien der klimagerechten Stadtentwicklung.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die städtischen Verdichtungsräume stehen aufgrund ihres großen Potenzials hinsichtlich des Beitrags zum Klimaschutz und als Raum zur Gestaltung von notwendigen Klimaanpassungsmaßnahmen ganz besonders im Fokus der Stadtentwicklung. Neben den Einsparpotenzialen klimaschädlicher Emissionen, durch die Reduktion des Energieverbrauches sowie durch einen Wechsel zu erneuerbaren Energieträgern, die in städtischen Räumen konzentrierter auftreten können, stellen auch die verdichteten Siedlungsflächen zur Vermeidung oder Minimierung möglicher Schäden besondere Herausforderungen an die klimagerechte Stadt. Es gilt daher, den Ursachen und Folgen des Klimawandels sowohl durch Maßnahmen zum Klimaschutz als auch zur Anpassung an Klimafolgen zu begegnen.</p> <p>Während aktuell noch Projekte im Sinne der „Stadt an neuen Orten“ umgesetzt werden, hier insbesondere im Stadtteil Neugraben-Fischbek, wird es zukünftig wesentliche Aufgabe sein, in den bereits entwickelten Quartieren eine ökologische und energieeffiziente Energieversorgung zu fördern, diese nachzuverdichten und dabei gleichzeitig Klimaanpassungsmaßnahmen umzusetzen und Grün- und Freiflächen zu erhalten und zu qualifizieren. Der Fokus der Stadtentwicklung wird sich im Sinne der klimagerechten Stadt weiter auf die Bestandsquartiere verlagern.</p> <p>Wesentliche Leitlinien für die bezirkliche Stadtentwicklung können dabei sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus Stadt der kurzen Wege: Verdichtung und Nutzungsmischung fördern, insbesondere an den S-Bahn-Haltepunkten.</li> <li>• Fokus Innenstadt und Stadtteilzentren: Kleinteilige Zentren und Siedlungsschwerpunkte entwickeln</li> <li>• Fokus Bestandsquartiere: Nachverdichtung bei gleichzeitiger Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen.</li> <li>• Fokus Freiflächen: Freihaltung und Qualifizierung von bestehenden Retentionsräumen. Vermeidung von überdimensionierter Versiegelung durch Erschließungs- und Nebenflächen.</li> <li>• Fokus Magistralen: Stadtentwicklung an B73, Bremer Straße und Winsener Straße fördern.</li> <li>• Fokus Mobilität: Notwendige Verkehre verringern und ökologisch nachhaltig abwickeln; Quartiersmobilität nachhaltig gestalten (siehe auch Abschnitt M).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus Grün- und Freiflächen: Größtmöglicher Erhalt und Qualifizierung von Grünflächen, Parks, Landschaft, Wäldern und des Baumbestandes. Förderung ökologischer Landwirtschaft auf den wenigen verbleibenden Agrarflächen. Insbesondere auch Erhalt der Niedermoorflächen</li> <li>• Fokus Stadtklima: Schutz und Freihaltung von Frisch- und Kaltluftentstehungsgebieten und entsprechender Kaltluftleitungsbahnen.</li> <li>• Fokus Energie: Erhöhung des Anteils an Erneuerbaren Energien bei der Energieversorgung von Bestandsbauten und bei Neubauvorhaben (siehe auch S02, S03 und Abschnitt E)</li> <li>• Fokus Wärmeversorgung: Quartiersbezogene ökologische Wärmeversorgung fördern und initiieren (siehe auch S03 und Abschnitt E)</li> <li>• Fokus Gewerbe/Industrie: Untergenutzte Hafенflächen einbinden, umwandeln und emissionsintensive Betriebe in Clustern bündeln. Abwärmepotenziale aus Produktionsprozessen für Wärmeversorgung und Dachflächen für erneuerbare Energien nutzen (siehe auch Abschnitt W)</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitere Ämter des Bezirksamtes</li> <li>• Fachbehörden wie Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft und Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> <li>• Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) Hamburg</li> <li>• Immobilienbesitzerinnen und -besitzer</li> <li>• Bauherrinnen und Bauherren</li> <li>• Projektentwickler</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Architektinnen und Architekten und Stadtplanerinnen und Stadtplaner</li> <li>• Fachplanerinnen und Fachplaner</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	laufend
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. laufende Berücksichtigung der Leitlinien bei städtebaulichen Planungen</li> <li>2. Zusätzlich Identifikation von Fokusräumen</li> <li>3. Entwicklung von Rahmenplanungen und Zielkriterien</li> <li>4. Umsetzung in Fachplanungen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Kosten für die Einbindung von externen Fachplanerinnen und Fachplanern für die Erstellung von Rahmenplanungen
<i>Erfolgsindikatoren</i>	
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zielkonflikte mit dem Erhalt von Grünraum</li> <li>- Beförderung von Effekten des Klimawandels – Überhitzung, fehlende Versicherung</li> <li>- Kostensteigerung</li> <li>+ Qualifizierung des Freiraums</li> <li>+ parallele Umsetzung von Begrünung und Entsiegelung</li> </ul>

S 02

## Umsetzung der Harburger Klimaschutz-Leitlinien fürs Bauen

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Klimafreundliche Stadtquartiere</b>
<i>Ziel</i>	Bei der Realisierung von Neubauten als auch perspektivisch bei der Entwicklung von Bestandsgebäuden sollen regelmäßig Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt werden.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Durch den Hamburger Klimaplan, das neue Hamburgische Klimaschutzgesetz (<i>HmbKliSchG</i>) und das Gebäudeenergiegesetz (GEG) auf Bundesebene werden in den kommenden Jahren sukzessive neue Anforderungen an das Bauen (sowohl im Neubau als auch im Bestand) formuliert.</p> <p>Die Umsetzung einzelner Anforderungen des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes werden durch Rechtsverordnungen definiert, sollen aber erst in den kommenden Jahren erfolgen, sodass diese Kriterien bis dahin auch auf bezirklicher Ebene im Rahmen eigener Kriterien verfolgt werden sollten.</p> <p>Die Harburger Klimaschutz-Leitlinien definieren in dieser Übergangsphase daher keine Standards, sondern verfolgen das Ziel, bei jeder Baumaßnahme im Bezirk Klimaschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>Es wurden daher effektive Maßnahmen ausgewählt, die dem Klimaschutz dienen und die Bauherinnen und -herren finanziell nicht überfordern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Effizienzhaus 55 für private Bauvorhaben:</b> Der Förderstandard Effizienzhaus 55 wird im Hamburger Klimaplan als Zielstandard des Gebäudebestandes bis 2050 und üblicherweise als guter Kompromiss zwischen Mehrkosten und einzusparenden Energiekosten angesehen. Der Standard lässt sich durch relativ einfache technische Maßnahmen und eine optimierte Planung realisieren. Die Mehrkosten lassen sich durch die Nutzung der bestehenden Fördermittel reduzieren. <i>(Hinweis: für öffentliche Nichtwohngebäude ist nach § 20 HmbKliSchG ab 2022 der Standard Effizienzhaus 40 vorgesehen.)</i></p> </li> <li> <p><b>Regenerative Wärmeversorgung</b> Die Substitution von fossilen durch regenerative Energieträger ist ein essentieller Bestandteil des Transformationspfades Wärmewende des Hamburger Klimaplans. Dieses sollte entweder durch Quartierslösungen oder durch dezentrale Konzepte umgesetzt werden. <i>(siehe auch S03 und Abschnitt E)</i> <i>(Hinweis: Nach § 17 HmbKliSchG sind Eigentümerinnen und Eigentümer beim Austausch oder dem nachträglichen Einbau einer Heizungsanlage in Gebäuden, die vor dem 1. Januar 2009 errichtet wurden, nach dem 30. Juni 2021 verpflichtet, mindestens 15 % des jährlichen Wärmeenergiebedarfs durch erneuerbare Energien zu decken. Diese Anforderung kann u. a. auch durch die Nutzung einer solarthermischen Anlage, den Anschluss an ein Wärmenetz mit regenerativem Anteil oder Ersatzmaßnahmen (teilweise) erfüllt werden.</i></p> </li> <li> <p><b>Holzbau und Reduzierung “Grauer Energie”</b> Der Energieeinsatz zur Erstellung von Gebäuden ist über den Lebenszyklus betrachtet ähnlich hoch wie der Anteil der Energie zum Betrieb des Gebäudes. Darüber hinaus ist die Bauwirtschaft einer der größten Fakto-</p> </li> </ul>

	<p>ren des Verbrauchs von Ressourcen und der Erzeugung von Abfall. Deshalb sollte es ein Ziel sein, diesen Energie- und Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Geeignete Maßnahmen sind hierbei zuvorderst die Realisierung von Holzbauten und darüber hinaus die Wiederverwendung von Bauelementen und –materialien sowie die Vorbereitung für eine zukünftige Wiedernutzung nach dem Prinzip "Cradle-2-Cradle".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Verwendung nachhaltiger Dämm- und Baustoffe:</b> Bei der Erstellung der Gebäudehülle sollten soweit technisch möglich nachwachsende oder zumindest nachhaltige Dämmstoffe zur Verwendung kommen. Die Verwendung von Produkten mit „Blauer Engel“ oder natureplus-Siegel wird durch eigene Förderprogramme unterstützt.</li> <li>● <b>Dach- und Fassadenbegrünung:</b> Eine zumindest extensive Dachbegrünung trägt nicht nur zur Anpassung an Starkregen-Ereignisse, zur Kühlung und Wärmepufferung und zur Förderung der Biodiversität bei, sondern reduziert die Niederschlagswassergebühr und kann als Ersatz für oder zur Reduzierung von weiteren Maßnahmen im Regenwasser-Management dienen. Außerdem wird die Erstellung eines Gründachs und eine Fassadenbegrünung durch die Hamburger Gründachförderung unterstützt.</li> <li>● <b>Photovoltaik:</b> Die Installation einer Photovoltaik-Anlage entweder zur Eigenstromnutzung oder zur Nutzung in einem „Mieterstrommodell“ ist in den meisten Fällen wirtschaftlich realisierbar. <i>(Hinweis: Nach § 16 HmbKliSchG ist bei Gebäuden mit Baubeginn ab 01.01.2023 und Erneuerung der Dachhaut von Gebäuden ab 01.01.2025 die Errichtung und der Betrieb von Photovoltaik- oder Solarthermieanlagen verpflichtend.)</i></li> <li>● <b>Rad-Abstellanlagen:</b> Die Ausstattung von Bauvorhaben mit Rad-Abstellanlagen ist im Rahmen der HBauO grundsätzlich geregelt. Als Ergänzung sollten die Abstellräume ohne Treppen zu erreichen sein und mit Vorrichtungen zum Anschließen der Räder ausgestattet sein. Im Eingangsbereich sind leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen zu errichten.</li> <li>● <b>Elektro-Ladeinfrastruktur:</b> Stellplatzanlagen sollten durch einen ausreichenden Stromanschluss und durch Leerrohre oder Verkabelung zur Versorgung aller Stellplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur vorgerüstet sein.</li> </ul> <p>Zur Umsetzung dieser Maßnahmen werden unterschiedliche Instrumente genutzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● im Rahmen der informellen Planung (z. B. Stadtentwicklungskonzepte, Rahmenpläne und teilträumliche Entwicklungsstrategien),</li> <li>● als Festsetzungen in der Bauleitplanung (in begrenztem Umfang),</li> <li>● als Bestandteil von städtebaulichen Wettbewerben/Gutachterverfahren,</li> <li>● in Konzeptausschreibungen städtischer Grundstücke und</li> <li>● in Städtebaulichen Verträgen (im Einvernehmen mit dem Vorhabensträger)</li> </ul>
<p><i>Zuständigkeit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bezirksamt Harburg/Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</li> </ul>
<p><i>Einzubindende Akteure</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft und Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen</li> <li>● Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) Hamburg</li> <li>● Immobilienbesitzerinnen und -besitzer</li> <li>● Bauherrinnen und -herren</li> <li>● Projektentwickler</li> <li>● Architektinnen und Architekten und Stadtplanerinnen und Stadtplaner</li> </ul>

<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontraktoren/Energieversorger</li> <li>• Vereine, Hochschulen und andere Institutionen zur Qualifizierung</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	laufend
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erarbeitung einer Handreichung mit Textbausteinen und einer Argumentationshilfe</li> <li>2. verstärkte Berücksichtigung in Auslobungen für Wettbewerbe und Gutachterverfahren</li> <li>3. ggf. verstärkte Einbindung von Fachplanerinnen und Fachplanern bei Verfahren</li> <li>4. Berücksichtigung von Fachexperten bei Vorprüfung und Jurysitzungen</li> <li>5. Anwendung der Leitlinien bei Städtebaulichen Verträgen bei Bebauungsplanverfahren</li> <li>6. Umsetzung durch Bauherrinnen und Bauherren</li> <li>7. Nachweis der Realisierung</li> <li>8. ggf. Durchsetzung von Vertragsstrafen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investitionen durch Bauherrinnen oder Bauherren</li> <li>• zahlreiche Fördermittel nutzbar (<i>siehe Aufstellung im Anhang des Hauptdokuments</i>)</li> <li>• kein Finanzierungsbedarf für das Bezirksamt</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgeführte Planungen und umgesetzte Bauvorhaben</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verändernde rechtliche Rahmenbedingung und Förderangebote</li> <li>- Berücksichtigung und Abwägung unterschiedlicher Belange in der Bauleitplanung</li> <li>- fehlende Einvernehmlichkeit mit dem Vorhabensträger</li> <li>- mangelnde Wirtschaftlichkeit trotz Förderangebote</li> <li>- bauliche und entwurfliche Einschränkungen</li> </ul>

S 03

## Energetische Quartierssanierung

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Klimafreundliche Stadtquartiere</b>
<i>Ziel</i>	Verbesserung der Energieeffizienz, der Energie- und Wärmeversorgung mittels Erneuerbare Energien und Reduzierung der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Sektor Mobilität in einzelnen bestehenden Quartieren.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die energetische Modernisierung ganzer Quartiere und die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Wärmeversorgung sind zwei der großen Herausforderungen zur Erreichung der Hamburger Klimaschutzziele, denn der Wärmebedarf der existierenden Bestandsquartiere stellt einen der größten Sektoren des gesamten Energiebedarfes dar. Dies spiegelt sich auch in dem Transformationspfad „Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz“ des Hamburger Klimaplans wider. Außerdem setzt der erforderliche Wandel hin zu einer klimagerechten Mobilität auch auf der Quartiersebene an (<i>siehe auch Abschnitt E und M08</i>).</p> <p>Konzepte der „Energetischen Stadtsanierung“ und des Sanierungsmanagements sind ein geeignetes Mittel, gemeinschaftliche Lösungen der Sanierung von Quartieren und Nachbarschaften zu entwickeln und umzusetzen. Hierzu werden für einzelne Quartiere (möglichst übertragbare) Konzepte zur Gebäudemodernisierung im Zusammenspiel mit der Energieversorgung entwickelt. Diese können durch Aspekte der Quartiersmobilität, Klimaanpassung und der Barrierefreiheit ergänzt werden.</p> <p>Die Konzepterstellung kann durch ein Sanierungsmanagement begleitet und koordiniert oder/und anschließend umgesetzt werden. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beratung der Bewohner sind dabei auch zu realisieren.</p> <p>Die Konzepterstellung und das Sanierungsmanagement werden durch das KfW-Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“ gefördert und mit einer Kofinanzierung durch Mittel der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) unterstützt.</p> <p>Das Bezirksamt Harburg hat bereits Erfahrungen durch die Erstellung des energetischen Quartierskonzeptes „Südöstliches Eißendorf/Bremer Straße“ und das bereits frühzeitig installierte Sanierungsmanagement.</p> <p>Für den Bezirk Harburg wurden durch die Analyse unterschiedlicher Kriterien und die Abstimmung mit lokalen Akteuren wie Wohnungsunternehmen und Energieversorgern potenzielle Gebiete für eine energetische Quartierssanierung identifiziert. Es wird empfohlen, gemeinsam mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft in einem ersten Schritt für ein bis zwei dieser Gebiete entsprechende Konzepte zu erstellen und ein weiteres Sanierungsmanagement im Bezirksamt einzurichten.</p> <p>Dabei sollten Synergien mit dem Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) genutzt werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Abteilung Energie</li> <li>• Sanierungsmanagement: Koordinierung und Unterstützung der Umsetzung</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RISE-Gebietskoordinatoren und Sanierungsträger</li> <li>• Wohnungsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften</li> </ul>

<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieversorgungsdienstleister</li> <li>• Wärmenetzbetreiber</li> <li>• Planungsbüro zur Konzepterstellung</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Festlegung auf (erste) Quartiere</li> <li>2. Abstimmung der Quartiere mit der zuständigen Behörde (BUKEA)</li> <li>3. Einbeziehung der relevanten Akteure in den potenziellen Quartieren</li> <li>4. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren</li> <li>5. Erstellung einer Projektskizze und Antragsstellung für Quartierskonzepte und Sanierungsmanagement</li> <li>6. Ausschreibung von Sanierungsmanagement und Konzepterstellung</li> <li>7. Bearbeitung der Konzepterstellung</li> <li>8. anschließend Umsetzung der Maßnahmen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit stellt für das KfW-Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“ Fördermittel aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) in Höhe von 65 % der Kosten für die Erstellung eines Energetischen Quartierskonzeptes und die Einbindung eines Sanierungsmanagements bereit. Eine Kofinanzierung kann durch Mittel der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) erfolgen. Eine finanzielle Beteiligung der lokalen Wohnungswirtschaft wird oftmals angestrebt.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erstellte und umgesetzte Quartierskonzepte</li> <li>• eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vielfältige Wünsche und Ansprüche der Akteure erschweren die Festlegung/Abgrenzung von Quartiersgrenzen</li> <li>- Akteure (insbesondere Immobilienbesitzer und ggf. Wärmenetzbetreiber und Gewerbe) im Quartier müssen bereitwillig mitmachen</li> <li>- Finanzierung der Komplementärmittel notwendig</li> <li>+ Auswahl von Quartieren mit überwiegend Akteuren mit großem Anteil am Gebäudebestand und Interesse an der Quartierssanierung</li> <li>+ Sicherung der Kooperation von Akteuren durch Vereinbarungen und finanzieller Beteiligung</li> <li>+ Gemeinsames Vorgehen zusammen mit den entsprechenden Behörden (z. B. BUKEA)</li> </ul>

# S 04 Anpassung an den Klimawandel

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Klimafreundliche Stadtquartiere</b>
<i>Ziele</i>	Entwicklung einer wassersensiblen, hitzeangepassten Stadt zur Anpassung an den Klimawandel.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Aktiver Klimaschutz sollte auch mit der Anpassung an die Folgen des Klimawandels einhergehen und synergetisch in Form von Huckepack-Maßnahmen betrachtet werden. Diese sollen dabei nicht im Gegensatz zur „Stadt der kurzen Wege“ stehen, sondern als Ergänzung dienen.</p> <p>Die Schaffung und der Erhalt einer grün-blauen Infrastruktur ist elementar für eine klimaangepasste Stadt. Insbesondere in hochverdichteten Quartieren sollte bei der weiteren Planung eine Gefährdungsanalyse (Hitze und Überflutung) zu Rate gezogen werden (Checklisten hierzu innerhalb des Forschungsprojektes KLIQ) und darauf basierend ermittelt werden, inwieweit gezielt Risikobereiche vorliegen. Leitbild ist eine grün-blaue Infrastruktur mit offener Entwässerung und konsequenter Nutzung von Versickerungsmöglichkeiten. Zur grün-blauen Infrastruktur zählt Stadtgrün sowie Wasserkonzepte, die die Folgen des Klimawandels mittels Versickerung, Regenrückhaltung, gedrosselter Ableitung, Verdunstungskühlung, Verschattung, etc. abmildern können.</p> <p><b>Umsetzungsmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz und Erhalt vorhandener Grünstrukturen insbesondere von Wäldern</li> <li>• Pflanzung von Stadtbäumen und Klima-Baumstandorten mit Regenwasserretention (u. a. in Kooperation mit Projekt „Mein Baum – meine Stadt“)</li> <li>• Verstärkter Einsatz von technischen Retentionslösungen zum Regenwassermanagement (z. B. zur Retention unter Geh- und Fahrradwegen, bei Baumstandorten etc.)</li> <li>• (Teil-)Entsiegelung und Begrünung von Plätzen und Entwicklung von multifunktionalen Flächen</li> <li>• Prüfung von vermeidbarer Flächenversiegelung</li> <li>• Installation von Gründächern und Fassadenbegrünung insbesondere an hochverdichteten, hitzegefährdeten Stellen</li> <li>• Prüfung des Einsatzes von Wasserspielen und -konzepten an hitzebelasteten Bereichen</li> <li>• Entwicklung von weiteren Klimaanpassungsmaßnahmen für Risikobereiche anhand von Starkregenanalyse des Projekts CLEVER Cities</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Management des öffentlichen Raumes und Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement für die Koordination und Motivation von privaten Maßnahmen</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Amt für Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz, Referat Landschaftsplanung und Stadtgrün, Gründach- und Fassadenbegrünung, Stabsstelle RISA Regen-WasserInfraStrukturAnpassung</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Mein Baum – Meine Stadt“ der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Qualitätssicherung Stadtgrün; Spendenannahme hierfür erfolgt über die Loki Schmidt Stiftung</li> <li>• HCU Hamburg mit dem Projekt Blue-Green Streets</li> <li>• CLEVER Cities EU-Projekt über Bezirksamt Harburg</li> <li>• Ggf. Naturschutzverbände wie NABU oder BUND Hamburg</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig: Spendenaktion „Mein Baum – Meine Stadt“</li> <li>• Mittelfristig: Maßnahmen-Konzept für hochverdichtete, gefährdete Quartiere</li> </ul>
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kurzfristige Maßnahmen (Spendenaktion „Mein Baum - Meine Stadt“)</li> <li>2. Identifikation von Hotspot-Quartieren</li> <li>3. Bestandsaufnahme</li> <li>4. Ggf. Abgleich mit Projekten der Städtebauförderung</li> <li>5. Konzeptentwicklung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Die Klimaschutzrelevanz im Bereich Klimaanpassung ist gering, die Relevanz für die Anpassung an den fortschreitenden Klimawandel ist indes sehr hoch und sollte mit Klimaschutzaktivitäten gekoppelt werden.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründach- und Fassadenbegrünungsförderung der IFB Hamburg</li> <li>• Förderung über das Programm „Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel“ des Bundesumweltministeriums, welches kommunale Leuchtturmvorhaben fördert</li> <li>• Ggf. Förderung über Mittel der Städtebauförderung</li> <li>• Ggf. über Kooperationen mit Naturschutzverbänden</li> <li>• Spenden für Baumstandorte</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwickelte und umgesetzte Grünkonzepte</li> <li>• Installation von Gründächern und Fassadenbegrünungen (teilweise als Biodiversitätsdach)</li> <li>• Teilentsiegelung von Plätzen in hochverdichteten, überflutungsgefährdeten Bereichen</li> <li>• Herstellung von Rückhalteräumen und Hochwasserbarrieren</li> <li>• Aufhebung von Einleitungen zugunsten von Versickerungen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Möglicherweise geringe Akzeptanz für Klimaanpassungsmaßnahmen im privaten Bereich</li> <li>- Investitionsbedarf</li> <li>+ Kommunikation von Vorteilen und Lebenszyklusanalyse</li> <li>+ Förderung ggf. über Förderprogramme und Naturschutzverbände</li> </ul>

## Handlungsfeld ENERGIEVERSORGUNG

# E 01 Dekarbonisierung von Bestandswärmesetzen

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Energie</b>
<i>Ziel</i>	Dekarbonisierung von Bestandsnetzen und Integration von Erneuerbaren Energien und Kraft-Wärme-Kopplung (KWK).
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Einige der lokalen Bestandsnetze werden allein durch Erdgaskessel versorgt (Denickestraße, Bünte, Kaiserberg/Marmstorf und Marmstorf). Weitere Bestandsnetze verfügen durch den Einsatz von (Biomethan-)KWK bereits über verbesserte Primärenergiefaktoren. Ziel ist es, den fossilen Primärenergieeinsatz in den Wärmesetzen zu senken, Erneuerbare Energien in die Wärmeversorgung zu integrieren und Wärmesetze mit verringerten fossilen Anteilen zu erweitern.</p> <p>Die Einbindung von Aufdach-Solarthermie, tiefer Geothermie und oberflächennaher Geothermie oder Umgebungsluft in Verbindung mit Wärmepumpen und übergangsweise Biomethan- und Erdgas-KWK in die Bestandswärmesetze sollte durch die Einbindung der Wärmesetzbetreiber und der Gebäudeeigentümer in Quartiersansätze und Machbarkeitsstudien geprüft werden.</p> <p>Das Bezirksamt Harburg kann hierbei durch die räumliche Einbindung der Wärmesetze in Untersuchungsgebiete bei Quartierskonzepten und Machbarkeitsstudien sowie der Betreiber bei der Entwicklung von Projektskizzen die Umrüstung von Bestandsnetzen in klimafreundliche Wärmesetze unterstützen.</p> <p>Im Rahmen von Quartiersansätzen sollte auch der Anschluss von Gebäuden an ein Bestandsnetz mit hohem Anteil Erneuerbarer Energien als Alternative zur Nutzung einer gebäudeindividuellen Heizung geprüft werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertreterinnen und Vertreter der Fachämter</li> <li>• Wärmesetzbetreiber, Gebäudeeigentümer, Wohnungswirtschaft, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Industrie</li> <li>• Energieversorger</li> <li>• Fachplanungsbüros für Machbarkeitsstudien und Konzeptentwicklung</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betreiber von Wärmesetzen</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittel-/langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ermittlung der Potentiale und Identifikation von möglichen Wärmequellen (z. B. Abwärme, Umweltwärme, Potenzialflächen)</li> <li>2. Erstellung von Fachgutachten und Machbarkeitsstudien; Berücksichtigung bei der Energiefachplanung</li> </ol>

	3. Begleitung der Umsetzung
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<p>Einbindung in Machbarkeitsstudien und Quartiersansätze im Rahmen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programm „Wärmenetze 4.0“ durch die BAFA</li> <li>• Programm KfW 432 „Energetische Stadtsanierung“</li> </ul> <p>Für die Finanzierung von Planungsmaßnahmen sowie für die Realisierung stehen zahlreiche Förderungsmöglichkeiten zur Verfügung, u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programm „Erneuerbare Wärme“ durch die IFB</li> <li>• Programm „Erneuerbare Energien ‚Premium‘“ durch die KfW</li> <li>• KWKG über die BAFA</li> <li>• Bundesförderung für effiziente Gebäude durch das BMWi</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteil Erneuerbarer Energien, geringer Emissionsfaktor und Primärenergiefaktor</li> <li>• Erhöhung der Anschlussquote</li> <li>• eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu der Referenzlösung</li> <li>• umgesetzte Projekte</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterschiedliche Eigentümerinnen und Eigentümer von Gebäuden und Wärmenetzen</li> <li>- Einfluss des Bezirksamts gering</li> <li>- Statische Eignung der Dächer und technische Einbindung</li> <li>- Kosten und Wärmelieferverordnung</li> <li>+ Nutzung von Fördermitteln</li> <li>+ Alternative für § 17 HmbKliSchG, wenn das Wärmenetz die Anforderungen des § 17 Absatz 1 oder die Ersatzmaßnahmen nach § 18 erfüllt</li> <li>+ Einbindung von Bestandswärmenetzen in Quartiersansätze</li> <li>+ Erschließung kostengünstiger Wärmequellen (Abwärme, Freiflächen-Solarthermie, Umweltwärme, tiefe Geothermie)</li> </ul>

**E 02**

## Neubau leitungsgebundener Wärmeversorgung

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Energie</b>
<i>Ziel</i>	Neubau von Wärmenetzen mit hohem Anteil Erneuerbarer Energien und Abwärme.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Für die Integration von Erneuerbaren Energien in die Wärmeversorgung ist die Installation von Wärmenetzen ein wichtiges Element, um die Wärme von kostengünstigen Großanlagen oder Abwärmequellen zu den Verbrauchern zu transportieren. Diese Maßnahme ist als ein Bindeglied zur Verbindung der Potenziale zu betrachten.</p> <p>In den städtisch geprägten Harburger Stadtteilen bestehen große Bereiche ohne Wärmenetz und mit hohen Wärmebedarfen, denen große Abwärmepotenziale im See-/Binnenhafen sowie ggf. Potenziale von Freiflächen-Solarthermie, tiefer Geothermie und Wärmepumpen gegenüberstehen. Zur Verteilung dieser Potenziale und die Versorgung der Liegenschaften in den in der Potenzialermittlung identifizierten Wärmenetzgebieten ist der Neubau von Wärmenetzen zu prüfen. Dies kann im Rahmen von Machbarkeitsstudien und Projekten der energetischen Quartierssanierung geschehen.</p> <p>Neben Freiflächen-Solarthermie und Abwärme, sollte insbesondere im Gebäudeneubau der Einsatz von Niedertemperaturnetzen und Umweltwärme z. B. durch Geothermie, Luft- oder Abwasserwärme geprüft werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertreterinnen und Vertreter der Fachämter</li> <li>• lokale Initiativen, Energiedienstleister</li> <li>• Fachplanungsbüros für Machbarkeitsstudien und Konzeptentwicklung</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investorinnen und Investoren</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittel- bis langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nutzung des Wärmekatasters zur Konkretisierung von Wärmebedarfen in Fokusgebieten.</li> <li>2. Ansprache von Wohnungsgesellschaften, größeren Gebäudeeigentümern und Wärmesenken</li> <li>3. Detaillierung der Potentiale und Identifikation von weiteren möglichen Wärmequellen (z. B. Abwärme, Umweltwärme, Potenzialflächen)</li> <li>4. Z. B. durch Ansprache der Akteure der (Ab-)Wärmequellen, Bohrlochbetreiber etc. und Einbeziehung der Akteure bei der Abgrenzung der Untersuchungsgebiete</li> <li>5. Einbeziehung der Wärmenetzpotenzialgebiete in die Festlegung von Untersuchungsgebieten von Machbarkeitsstudien und Quartierskonzepten.</li> <li>6. Konsultation bzw. Vernetzung von Fördermittelgebern (IFB, BAFA) und Akteuren</li> <li>7. Erstellung von Fachgutachten und Machbarkeitsstudien; Berücksichtigung bei der Energiefachplanung</li> </ol>

	<p>8. Hier können bereits Vorschläge der zu untersuchenden Quellen gemacht werden: Abwärme, Tiefe Geothermie, Solarthermie, Großwärmepumpen etc.</p> <p>9. Begleitung der Umsetzung</p>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<p>Einbindung in Machbarkeitsstudien und Quartiersansätze im Rahmen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programm „Wärmenetze 4.0“ durch die BAFA</li> <li>• Programm KfW 432 „Energetische Stadtsanierung“</li> </ul> <p>Für die Finanzierung von Planungsmaßnahmen sowie für die Realisierung stehen zahlreiche Förderungsmöglichkeiten zur Verfügung, u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programm „Erneuerbare Wärme“ durch die IFB</li> <li>• Programm „Erneuerbare Energien ‚Premium‘“ durch die KfW</li> <li>• KWKG über die BAFA</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• umgesetzte klimafreundliche Energieversorgungskonzepte</li> <li>• Umgesetzter Neubau oder Erweiterung von Wärmenetzen</li> <li>• Anteile erneuerbarer Energien</li> <li>• Emissionsfaktor</li> <li>• Wärmemenge und eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abnehmerstruktur muss zu Wärmequellen passen</li> <li>- Wärmelieferverordnung bei Versorgung von Bestandsgebäuden</li> <li>- zu große Entfernung zwischen Wärmequelle und Wärmesenke</li> <li>- zu geringe Wärmedichte</li> <li>- zu hohe Kosten/zu hohes Risiko bei der Erschließung der Wärmequellen</li> <li>+ Optimierung von Fördermitteln und Wärmequellen</li> <li>+ Auswahl von Gebieten mit hoher Wärmedichte</li> <li>+ Einbindung der Wärmeabnehmer bzw. Gebäudeeigentümer im Entwicklungsprozess</li> </ul>

# E 03 Nutzung von Freiflächen für die Energieerzeugung

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Energie</b>
<i>Ziel</i>	Nutzung von Freiflächen zur Installation von Anlagen zur Erzeugung von Erneuerbaren Energien für die Strom- und Wärmeversorgung.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Im Bezirk befinden sich verschiedene Freiflächenpotenziale auf Altlastenflächen, Parkplätze und landwirtschaftliche Flächen, welche für die Energieversorgung insbesondere durch Solarthermie und Photovoltaik in Frage kommen.</p> <p>Die Nutzung dieser Potenziale sowie die Integration von Freiflächensolarthermie in bestehende oder neue Wärmenetze sollte durch die Einbeziehung der Wärmenetzbetreiber und der Gebäudeeigentümer in Machbarkeitsstudien und ggf. Quartiersansätzen geprüft werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> <li>• Eigentümerinnen und Eigentümer der Flächen</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft/Amt für Energie und Klima, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz</li> <li>• Hamburg Port Authority</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieversorger</li> <li>• externes Fachbüro</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittel- bis langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontaktaufnahme mit Flächeneigentümerinnen und -eigentümern (BU-KEA)</li> <li>2. Klärung von rechtlichen Möglichkeiten und Restriktionen (Schutzgebiete, Ausgleichsflächen, Nutzungskonkurrenz, Umweltrisiken etc.) mit den zuständigen Ämtern</li> <li>3. Ggf. Sichtung von Unterlagen und Vorprüfungen</li> <li>4. Vor-Ort-Begehung und Bewertung sowohl der Flächen als auch der potenziellen Abnehmer in der Nähe (Liegenschaften, Unternehmen, Wärmenetze)</li> <li>5. Bewertung der Anschlussmöglichkeiten in der Nähe (Entfernung zu Wärmenetzen und Lastprofile)</li> <li>6. Erstellung von Machbarkeitsstudien mit Kostenschätzung und Klärung von Fördermitteln</li> <li>7. Ggf. Beantragung von Fördermitteln und Umsetzung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch

<p><i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i></p>	<p>Für die Finanzierung von Machbarkeitsstudien und Planungsmaßnahmen sowie für die Realisierung stehen zahlreiche Förderungsmöglichkeiten zur Verfügung, u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Machbarkeit             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ BAFA Wärmenetze 4.0 Modul I (ggf. in Kombination mit tiefer Geothermie im Süden oder mit Energiepark Hafen, MVR im Norden)</li> <li>○ Im Rahmen eines KfW 432 Quartierskonzepts</li> </ul> </li> <li>• Inwieweit das Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“ der IFB Hamburg geeignet ist, wäre zu klären</li> <li>• Umsetzung:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Programm „Erneuerbare Wärme“ durch die IFB</li> <li>○ Programm „Erneuerbare Energien ‚Premium‘“ durch die KfW</li> <li>○ BAFA Wärmenetze 4.0 Modul II</li> <li>○ EU-Innovation Fund (Small-scale projects)</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Erfolgsindikatoren</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• umgesetzte Maßnahmen</li> </ul>
<p><i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ggf. andere Pläne der Flächennutzung durch Eigentümer</li> <li>- Restriktionen durch Schutzgebiete</li> <li>- Restriktionen durch Deponiekörper (Standfestigkeit, Setzungen, Gefahrenstoffe etc.)</li> <li>- Entfernung zu Wärmesenken, Erschließbarkeit und Hindernisse bei der Trassenführung</li> <li>+ Koordiniertes Vorgehen in Kooperation mit den zuständigen Behörden</li> <li>+ Optimierung von Fördermitteln</li> <li>+ Vorbetrachtung von Hindernissen und Abstimmung mit potenziellen Wärmeabnehmern</li> </ul>

**E 04**

## Erschließung tiefer Geothermie durch Nachnutzung von Bohr- löchern aus der Erdölförderung

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Energie</b>
<i>Ziel</i>	Wärmeversorgung von Wärmenetzgebieten durch tiefe Geothermie.
<i>Kurzbeschreibung</i>	Im Süden Harburgs nördlich der Autobahn A7 befinden sich befahrbare Bohrungen der Firma Neptune Energy, die zur Erdölgewinnung genutzt werden oder wurden. Diese könnten in Form einer tiefergeothermischen Nachnutzung zur Bereitstellung erneuerbarer Wärme genutzt werden. Von Seiten des Eigentümers besteht Interesse an einer energetischen Nachnutzung. Auf Basis der bestehenden Bohrungen und der Erdölförderung kann mit sehr guter Permeabilität gerechnet werden, was laut Eigentümer bei einer ca. 3.000 bis 4.000 m tiefen Bohrung eine Wasserentnahme von bis zu 4.000 m³/Tag bei einem Temperaturniveau von ca. 90 °C realistisch erscheinen lässt. Die Entnahmehleistung und Wärmemenge ergibt sich in Abhängigkeit der Temperaturdifferenz zwischen Vor- und Rücklauf (Spreizung). Unter der Annahme einer etwas geringeren Entnahmemenge und einer Spreizung von 30 K wurde eine Wärmemenge von 40.000 MWh berechnet, womit ca. die Hälfte des Wärmebedarfs der Wärmenetzpotenzialgebiete in der Nähe gedeckt werden könnte. Durch die hohen Kosten von Probebohrungen besteht ein hohes wirtschaftliches Risiko, sofern im Untergrund ungeeignete Rahmenbedingungen vorgefunden werden, da die Bohrung in diesem Fall unbrauchbar ist.
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• Klimaschutzmanagement</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neptun Energy</li> <li>• Hamburg Energie</li> <li>• ggf. Fachplanungsbüros</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investorinnen und Investoren</li> <li>• Wärmenetzbetreiber</li> <li>• Forschung</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Organisation eines „Runden Tisches“ zum Austausch der Ergebnisse aus dem Hamburg Energie Projekt IW3 (Reallabor)</li> <li>2. Diskussion und Festlegung weiterer Schritte</li> <li>3. ggf. Suche nach geeigneten Förderprogrammen oder Forschungsprogrammen</li> <li>4. Suche nach geeigneten Investorinnen und Investoren</li> <li>5. Durchführung der theoretischen Machbarkeitsstudie</li> <li>6. Wenn erfolgversprechend: Erkundungsbohrung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch/14.000 t CO <sub>2</sub> /a
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bohrlochbetreiber</li> <li>• Energieversorger</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BAFA Wärmenetze 4.0 Modul I</li> <li>• Programm „Erneuerbare Wärme“ durch die IFB</li> <li>• Programm „Erneuerbare Energien Premium“ durch die KfW</li> <li>• EU-Innovation Fund (Small-scale projects)</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfolgreicher Test des Untergrunds und der Grundwassereigenschaften</li> <li>• Erfolgreiche Umrüstung der Bohrungen für die Wärmegewinnung</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ungewissheit über Untergrundbeschaffenheit in 3.000-4.000 m</li> <li>- Projektabbruch bei unzureichenden Bedingungen im Untergrund</li> <li>- Dadurch hohes wirtschaftliches Risiko bei Tiefenbohrung</li> <li>- Entfernung zu Wärmesenken, Erschließbarkeit und Hindernisse bei der Trassenführung</li> <li>+ Umfangreiche Daten durch bestehende Bohrungen</li> <li>+ Zusammenarbeit mit Expertinnen und Experten der Eigentümerinnen und Eigentümer der vorhandenen Bohrlöcher</li> <li>+ Optimierung von Fördermitteln zur Abfederung von Risiken</li> <li>+ Vorbetrachtung der Trassenführung und potenziellen Wärmeabnehmern</li> </ul>

# E 05 Energiekonzepte bei größeren Bauvorhaben (Energiefachplan)

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Energie</b>
<i>Ziel</i>	Verankerung und Integration von Erneuerbaren Energien, Emissionsarmer Energieversorgung und Klimaschutzmaßnahmen bereits vor Baubeginn
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die Herausforderungen der Energiewende erfordern insbesondere im Bereich der Wärmeversorgung eine standortspezifische Betrachtungsweise auf Gebietsebene.</p> <p>Die Erstellung eines Energiefachplanes wird verpflichtende Bedingung für größere Bauvorhaben.</p> <p>In der Verantwortung des jeweiligen Vorhabenträger/-innen liegt es, einen Energiefachplan als energiewirtschaftliches Fachgutachten bei Neubauvorhaben mit mehr als 150 Wohneinheiten und einer Grundflächenzahl von über 0,8 (Voraussetzung für eine wirtschaftliche Wärmeversorgung auf Quartiersebene) zu erstellen. Im Energiefachplan werden drei Varianten des Dämmstandards in Kombination mit mindestens drei Varianten der erneuerbaren Energieversorgung, die sich aus den örtlichen Voraussetzungen ergeben, untersucht. Der Energiefachplan ermittelt für das jeweilige Neubaugebiet die Variantenkombination mit den geringsten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei wirtschaftlicher Vertretbarkeit. Die ermittelte Variante soll über Festsetzungen in Bebauungsplänen oder über Regelungen in städtebaulichen Verträgen gesichert werden. Bei netzgebundenen Lösungen kann über eine öffentliche Ausschreibung ein Energiedienstleister gefunden werden, der die definierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen mit den niedrigsten Wärmekosten umsetzt.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</li> <li>• Klimaschutzmanagement: inhaltliche Unterstützung</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsbüro zur Konzepterstellung</li> <li>• Energiedienstleister</li> <li>• Investorinnen und Investoren</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauherrinnen und Bauherren</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurzfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. (laufende) Identifikation der relevanten Neubauvorhaben</li> <li>2. Abstimmung mit Gebietsentwickler bzw. Investorinnen und Investoren</li> <li>3. inhaltliche Abstimmung mit der Energieabteilung der BUKEA</li> <li>4. Durchführung der Energiefachplanung durch Planungsbüro</li> <li>5. Sicherung über energetische Festsetzungen in Bebauungsplänen oder über Regelungen in städtebaulichen Verträgen</li> <li>6. Umsetzung der Energiekonzepte</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung über den Projektträger</li> </ul>

<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• umgesetzte klimafreundliche Energieversorgungsprojekte</li><li>• eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- unterschiedliche Eigentümerinnen und Eigentümer von Gebäuden und Wärmenetzen</li><li>- lokal vorhandene Ressourcen</li><li>- Kosten</li><li>- Wärmelieferverordnung</li><li>+ Nutzung von Fördermitteln</li><li>+ Einbindung von Bestandswärmenetzen in Quartiersansätze</li><li>+ Erschließung kostengünstiger Wärmequellen (Abwärme, Freiflächen-Solarthermie)</li></ul>

## Handlungsfeld | MOBILITÄT

# M 01

## Verbesserung der Zuverlässigkeit Kapazitätserhöhung im Schnellbahn- verkehr

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der ÖPNV-Angebote.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die Problematik in den Bereichen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit insbesondere der S-Bahnlinien S3 und S31 ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand der verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Diskussionen in Hamburg. So zeigt eine aktuelle Auswertung für den Zeitraum Januar bis Oktober 2020 (Drs. 22/1972 der Hamburger Bürgerschaft) eine Pünktlichkeitsquote für die S3 von knapp 94 %, sodass die Qualitätsanforderungen des HVV als nahezu erfüllt anzusehen sind, die S31 weist hingegen eine Pünktlichkeit von nur 88 % auf (auch baustellenbedingt). Insgesamt sind in diesem Zeitraum rund 1,8 % der planmäßigen Fahrten aus verschiedenen Gründen ausgefallen. Neben technischen Störungen an den Fahrzeugen sowie der Infrastruktur bestimmen aber auch externe Ursachen (z. B. Personen im Gleis) die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im System. Vor diesem Hintergrund sind in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Maßnahmen untersucht, geplant und (teilweise) umgesetzt worden.</p> <p>Diese Anstrengungen sind konsequent fortzusetzen und zu intensivieren, auch wenn dabei zum Teil sehr kosten- und zeitintensive Maßnahmen erforderlich sind (z. B. Ersatz der Stellwerke Wilhelmsburg und Harburg Rathaus durch das ESTW Harburg sowie des Stellwerks Neugraben).</p> <p>Zudem laufen bereits die Maßnahmen zur „Einzäunung der S-Bahnstrecke der S3 zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Neugraben“, sodass zukünftig Betriebsstörungen durch Personen im Gleis weitgehend vermieden werden können.</p> <p>Auch wenn es sich hierbei um eine großräumige Maßnahme mit Teilabschnitten außerhalb der Hamburger Stadtgrenze handelt, besitzt sie für den Bezirk Harburg eine besondere Bedeutung, die insbesondere auch auf politischer Ebene zu bewegen ist.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DB Netz AG</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freie und Hansestadt Hamburg</li> <li>• Hamburger Verkehrsverbund</li> <li>• S-Bahn Hamburg GmbH</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurz- bis mittelfristig

<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konsequente und zeitnahe Umsetzung bereits geplanter und beschlossener Maßnahmen</li> <li>2. Prüfung ergänzender und zusätzlicher Maßnahmen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	gering
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	DB Netz AG/S-Bahn Hamburg GmbH/Freie und Hansestadt Hamburg
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Pünktlichkeitsquote bzw.</li> <li>• Verringerung von Verspätungen und Zugausfälle</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierungsbedarf</li> <li>- Keine Steuerung durch das Bezirksamt</li> </ul>

# M 02 Ergänzung des U- und S-Bahnnetzes (zusätzliche Elbquerungen)

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Verbesserung der SPNV-Angebote und Entlastung des vorhandenen S-Bahn-Netzes.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die vorhandenen S-Bahnstrecken bzw. -linien, die den Bezirk Harburg mit den anderen Bezirken der Freien und Hansestadt Hamburg verbinden, sind bereits heute hoch ausgelastet sowie zeitweise auch überlastet. Im Sinn einer klimafreundlichen Verkehrsabwicklung erscheint es daher notwendig, die vorhandenen Angebote auszubauen. Im Rahmen von Machbarkeits- bzw. Konzeptstudien sollten daher zeitnah die Möglichkeiten zur Ergänzung des S- sowie gegebenenfalls U-Bahnnetzes im Süderelberaum untersucht werden. Von zentraler Bedeutung sind dabei die Optionen einer Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 von der heutigen Endstation Elbbrücken über den Kleinen Grasbrook und Wilhelmsburg bis nach Harburg, wobei aus bezirklicher Sicht eine möglichst direkte und damit schnelle Anbindung des Bezirks Harburg wünschenswert ist. Dabei sind aber auch die laufenden und geplanten Entwicklungen in Wilhelmsburg angemessen zu berücksichtigen (z. B. Spreehafenviertel, Elbinselquartier, Wilhelmburger Rathausviertel sowie die bestehenden Siedlungsbereiche westlich der Georg-Wilhelm-Straße.</p> <p>Eine zusätzliche Elbquerung, die sich nicht auf den Bereich der Elbbrücken konzentriert, sondern (deutlich) weiter westlich – z. B. in Höhe des neuen Elbtunnels – die Elbe quert, erscheint dabei nicht nur aus Gründen der Erschließung des Bezirks Harburg interessant, sondern kann gleichzeitig die Flexibilität und Zuverlässigkeit des Gesamtsystems verbessern. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn neben der S-Bahntrasse durch Wilhelmsburg auch eine zweite attraktive und räumlich deutlich getrennte Alternative bestehen würde. Auch die Reisezeiten für Pendler aus den westlichen Teilen Harburgs sowie aus dem angrenzenden Umland könnten mit einer westlichen Elbquerung deutlich verkürzt werden. Darüber hinaus könnte hierdurch auch der Hamburger Hauptbahnhof als zentrale Umstiegs- und Verbindungshaltestelle entlastet werden.</p> <p>Insgesamt handelt es sich bei einer Ergänzung des Schnellbahnnetzes um eine gesamtstädtische Maßnahme. Das Bezirksamt Harburg und insbesondere die Harburger Politik sind aufgefordert, sich intensiv und konstruktiv an den umfangreichen Abstimmungsprozessen zu beteiligen.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freie und Hansestadt Hamburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn Hamburg GmbH</li> <li>• Hamburger Hochbahn AG</li> <li>• Hamburger Verkehrsverbund</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DB Netz AG</li> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	
<i>Umsetzungszeitraum</i>	langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Machbarkeitsstudie mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für verschiedene Varianten (inkl. Potenzialanalyse unter Berücksichtigung der möglichen Strukturveränderungen im Harburger Binnenhafen/Seehäfen sowie in Wilhelmsburg) und Ableitung einer Vorzugsvariante</li> <li>2. Linien- und Betriebsplanung für die Vorzugsvariante</li> <li>3. Politischer Beschluss</li> <li>4. Bauliche Umsetzung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Freie und Hansestadt Hamburg
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrgastzahlen/Auslastung</li> <li>• Erlöse der Linien</li> <li>• Modal Split – Veränderung</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierung</li> <li>- langfristige Baustellen</li> <li>+ kurzfristig wirksame Maßnahmen sind parallel zu entwickeln (z. B. S32/Langzugeinsatz/Verlängerung der S31 bis Neugraben)</li> </ul>

M 03

S-Bahnhaltestelle Bostelbek

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Verbesserungen im S-Bahn-Netz durch eine weitere S-Bahnhaltestelle.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Bereits während der Planungen zum Bau der S-Bahnstrecke nach Stade wurde über eine S-Bahnstation Bostelbek diskutiert. Dem entsprechend ist im Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg eine S-Bahnstation unmittelbar westlich der Autobahn A7 vorgesehen. Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang sind zudem Flächen für eine P+R-Anlage berücksichtigt. Die Flächen dieser P+R-Anlage sind gemäß Bebauungsplan Hausbruch 19/Heimfeld 26 als Gewerbegebiet festgestellt und werden auch entsprechend genutzt. Zumindest diese Flächen stehen damit voraussichtlich kurz- bis mittelfristig nicht zur Verfügung.</p> <p>Im Rahmen vertiefender Studien ist damit die Frage nach der Lage einer möglichen S-Bahnstation im Kontext der vorhandenen gewerblichen Nutzungen (Gewerbegebiet Heykenau, Mercedes, Tempowerkring, Försterkamp) sowie der Bewohner im Bereich Bostelbek zu klären. Neben den reinen Flächenansprüchen einer modernen S-Bahnstation inkl. der erforderlichen Abstellanlagen für Fahrräder sind auch die betrieblichen Aspekte einer zusätzlichen S-Bahnstation auf die Fahrzeiten sowie gegebenenfalls auf die notwendige Signaltechnik zu bearbeiten. Nicht zuletzt ist aber auch die fußläufige Erschließung der Haltestelle zu betrachten.</p> <p>Schließlich sind die Wechselwirkungen sowie konzeptionelle Schnittstellen mit dem an dieser Stelle wünschenswerten Mobility Hub zu beachten (vgl. Maßnahme Mobilität M05). Aber auch die Option einer Haltestelle nördlich der Gewerbegebiete sollte in die konzeptionellen Betrachtungen einfließen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen S-Bahnstrecke S33 sowie in Verbindung mit dem Neubau der Autobahn A26 und der Anschlussstelle Moorburg.</p> <p>Aufgrund der Bedeutung dieser Maßnahme setzen sich die Harburger Politik und die Harburger Bezirksverwaltung gleichermaßen für die Umsetzung dieser Maßnahme ein.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Verkehrsverbund</li> <li>• Freie und Hansestadt Hamburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn Hamburg GmbH</li> <li>• DB Station&amp;Service AG</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg und Wirtschaftsförderung</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittel- bis langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konzept- sowie Machbarkeitsstudie mit Potentialanalyse und Nutzen-Kosten-Untersuchung und Einschätzung der Wechselwirkungen mit einem Mobility Hub mit Ableitung einer Vorzugsvariante</li> <li>2. Politischer Beschluss</li> <li>3. Planung und Umsetzung der Vorzugsvariante</li> </ol>

<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	mittel bis hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Freie und Hansestadt Hamburg
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrgastzahlen an der neuen Haltestelle</li><li>• Linienerfolgsrechnung</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Finanzierung</li><li>- Flächenverfügbarkeit</li><li>+ ggf. bessere Anschlussbedingungen im SPNV durch zusätzliche Fahrzeiten</li></ul>

# M 04 Einrichtung einer XpressBus-Linie Neugraben - Altona

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	„Kurzfristige“ Maßnahme als Vorbereitung für eine zusätzliche Elbquerung im SPNV (S-Bahnlinie 33).
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Aufgrund des großen planerischen und baulichen Aufwands zur Herstellung einer neuen (Schienen-) Verbindung (S33) im Bereich des Neuen Elbtunnels wäre eine kurzfristig realisierbare (Xpress)Busverbindung von Neugraben nach Hamburg-Altona unter Mitbenutzung der Bundesautobahn A7 wünschenswert. Dabei wäre es von besonderer Bedeutung, dass der XpressBus effektiv und störungsfrei an den möglichen Staus auf der A7 (insbesondere) vor dem Elbtunnel vorbeigeführt werden kann. Dies gilt insbesondere auch aufgrund der bereits laufenden Ausbaumaßnahmen südlich des Elbtunnels.</p> <p>Damit entsteht eine vergleichsweise kostengünstig herzustellende neue bzw. zusätzliche und gleichzeitig schnelle Verbindung zwischen dem Hamburger Süden und dem Bezirk Altona. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang, ob Synergien mit der XpressBus-Linie X40 Neckersstücken/AIRBUS (Kehre) bestehen.</p> <p>Die Bezirksverwaltung bereitet entsprechende Beschlüsse der Bezirksverwaltung vor und führt anschließend die notwendigen Abstimmungen mit den weiteren zu beteiligenden Akteuren.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Verkehrsverbund</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Hochbahn AG</li> <li>• Autobahn GmbH</li> <li>• Freie und Hansestadt Hamburg/Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Abschätzung der Attraktivität sowie der erforderlichen Kapazitäten</li> <li>2. Abschätzung möglicher Verlagerungseffekte von anderen Linien (z. B. von der S3)</li> <li>3. Erarbeitung und Prüfung von Fahrplan-Konzepten</li> <li>4. Umsetzungskonzept inkl. ggf. erforderlicher baulicher Maßnahmen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	gering bis mittel
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Freie und Hansestadt Hamburg
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrgastzahlen/Auslastung der neuen Linie</li> </ul>

# M 05 Ausbau der Fahrradinfrastruktur

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs im Bezirk Harburg.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Der Bezirk Harburg fördert den Radverkehr unter anderem mit der Planung und Umsetzung der Velorouten 10 und 11. Die Velorouten bilden zusammen mit dem entstehenden Radschnellwegenetz das Rückgrat des Radverkehrs in Harburg und in Hamburg insgesamt. Mindestens die gleiche Bedeutung weist aber auch das bezirkliche Radwegenetz auf. Der Bezirk Harburg engagiert sich aktiv für einen konsequenten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk insgesamt sowie für eine nachhaltige und verbesserte Unterhaltung bestehender Anlagen.</p> <p>Dabei stehen die Anlagen für den fließenden (Fahrradstraßen, Schutz- und Radfahrstreifen sowie straßenbegleitende oder unabhängig geführte Radwege) und den ruhenden Radverkehr (z. B. Fahrradparkhäuser an besonders aufkommensstarken, zentralen Orten, B+R-Anlagen an den S-Bahnstation, Anlehnbügel an möglichst allen Bushaltestellen) gleichermaßen im Fokus der konzeptionellen und planerisch-baulichen Betrachtungen.</p> <p>Nördlich der Busanlage ZOB wird ein neues Fahrradparkhaus mit 1.200 Fahrradabstellplätzen mit direktem Anschluss an Bus/S-Bahn/Fernbahn im Auftrag der P+R Betreibergesellschaft errichtet (geplante Fertigstellung 2023).</p> <p>Im Rahmen eines zu erarbeitenden bzw. fortzuschreibenden bezirklichen Radverkehrskonzepts werden die Grundlagen der bezirklichen Radverkehrsplanung erarbeitet und der langfristigen Finanzplanung zugrunde gelegt.</p> <p>Der Bezirk Harburg unterstützt die bezirksübergreifende Zusammenarbeit mit dem Bezirk Mitte im Sinne einer übergreifenden und beidseitig abgestimmten Radverkehrsplanung zur Vermeidung von Unstetigkeiten im Radverkehrsnetz.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Management des öffentlichen Raums</li> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. Bezirk Mitte</li> <li>• P+R Betreibergesellschaft</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADFC</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zeitnahe bauliche Umsetzung laufender Veloroutenplanungen</li> <li>2. Erstellung bzw. Fortschreibung des bezirklichen Radwegenetzes/-konzeptes</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freie und Hansestadt Hamburg/Bezirksamt Harburg</li> <li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 22. Juli 2020</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21.06.2019 (inkl. der Fördermöglichkeit für vorbereitende (Teil-) Maßnahmen für förderfähige Projekte)</li></ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• geänderte Verkehrsmittelwahl</li><li>• Nutzung der Radverkehrsanlagen</li><li>• Rückgang der Unfallzahlen im Radverkehr</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- personelle Ausstattung der jeweiligen Fachämter zur Betreuung der Konzepterstellung und Planungen</li></ul>

# M 06 Errichtung eines Radschnellwegenetzes

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auch für Rad-Pendelverkehre über größere Entfernungen.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Nicht erst seit der sprunghaften Verbreitung alltagstauglicher Pedelecs ist das Fahrradpendeln über längere Strecken eine sinnvolle Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Pkw. Damit weisen aber auch schnelle, komfortable und sichere Radwegeverbindungen über lange Strecken eine herausragende Bedeutung auf. Radschnellwege sind ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung in Hamburg bzw. in der Metropolregion Hamburg und dienen als in der Regel unabhängig vom Kfz-Verkehr und möglichst auch getrennt vom Fußverkehr geführte Verbindung der Verknüpfung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg mit den umliegenden Städten und Gemeinden aber auch innerhalb von Hamburg.</p> <p>Die Metropolregion Hamburg hat diese Möglichkeit erkannt und im Jahr 2017 eine entsprechende Potenzialanalyse veröffentlicht. Für die für den Bezirk Harburg relevanten Korridore <b>Lüneburg – Hamburg</b> und <b>Stade – Hamburg</b> sind die Online-Beteiligung und die Workshops vor Ort inzwischen abgeschlossen. Der für das Frühjahr 2020 vorgesehen Workshop für den Korridor <b>Tostedt – Hamburg</b> musste aufgrund der Coronapandemie verschoben werden, hat aber inzwischen im Januar 2021 als virtueller Bürgerworkshop stattgefunden.</p> <p>Der Bezirk Harburg (Politik und Verwaltung) setzt sich aktiv für eine zeitnahe Realisierung der Radschnellwege im Bezirk Harburg ein und fördert die Maßnahmen im Rahmen der eigenen Möglichkeiten.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metropolregion Hamburg</li> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landkreis Harburg und Bezirksamt Harburg</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADFC</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Machbarkeitsstudie Radschnellwege</li> <li>2. Planung und Umsetzung der Vorzugsvariante je Strecke</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	mittel
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<p>Metropolregion Hamburg/Freie und Hansestadt Hamburg bzw. Bezirksamt Harburg/Land Niedersachsen bzw. Landkreis Harburg</p> <p>Eine Förderung könnte über folgende Förderprogramme geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Klimaschutz durch Radverkehr“</li> <li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 22. Juli 2020</li> </ul>

<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anzahl Radfahrender auf dem Netz</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Finanzierung und Flächenverfügbarkeit sowie ggf. Eingriffe in die Landschafts- und Naturräume (z. B. Vogelschutzgebiete)</li></ul>

**M 07**

**Fahrradsharing  
StadtRAD + Lastenfahrräder**

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Erhöhung der Attraktivität von Radverkehr auch zur Unterstützung der intermodalen Wegeketten.
<i>Kurzbeschreibung</i>	Das System „StadtRAD“ als das Bikesharing-Angebot in der Freien und Hansestadt Hamburg ist seit vielen Jahren ein Erfolgsmodell, das kontinuierlich ausgebaut wurde. Im Jahr 2014 wurde die erste StadtRAD-Station in Harburg eröffnet (Am Reeseberg). Inzwischen gibt es 14 StadtRAD-Stationen in Harburg, die sich weitgehend auf den zentralen Stadtteil Harburgs konzentrieren. Darüber hinaus sind bis zu 17 zusätzliche StadtRAD-Stationen in der Diskussion. An fünf dieser zusätzlichen Stationen sollen auch Lastenpedelecs angeboten werden (Quelle: BVM). Der Bezirk Harburg setzt sich für den weiteren möglichst flächendeckenden Ausbau des StadtRAD-Angebotes ein (z. B. Tempowerkring, Fischbeker Reethen).
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• StadtRAD (Deutsche Bahn Connect GmbH)</li> <li>• Bezirksamt Harburg</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. konsequente Umsetzung der bisherigen Planungen sowie Abbau von Kapazitätsengpässen an bestehenden Stationen</li> <li>2. Anbieterunabhängige Förderung von Leihsystemen für Lastenfahrräder</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	mittel
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> <li>• Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21.06.2019 (inkl. der Fördermöglichkeit für vorbereitende (Teil-) Maßnahmen für förderfähige Projekte)</li> <li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 22. Juli 2020</li> <li>• Richtlinie zur Förderung von innovativen marktreifen Klimaschutzprodukten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kleinserien-Richtlinie) vom 21. Februar 2018</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realisierte Stationen</li> <li>• Nutzerzahlen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverfügbarkeit</li> </ul>

# M 08 Mobilitätskonzepte und -management für größere städtebauliche Projekte

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Entwicklung von Gesamtkonzepten der Quartiersmobilität.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wird verpflichtende Bedingung für größere Bauvorhaben.</p> <p>Zur Ausweitung eines alternativen Mobilitätsangebotes müssen im Rahmen von größeren Bauvorhaben eigenständige Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Diese erfassen und analysieren die gegebenen Rahmenbedingungen in den Themenbereichen Wegebeziehungen im Fuß- und Radverkehr, ÖPNV-Angebot und bestehende Carsharing-Angebote. Im Ergebnis sind spezifische Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, die ein Parkraumkonzept inkl. Stellplätze für Fahrräder, Lastenräder und E-Bikes sowie eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und neue Carsharing-Angebote beinhalten.</p> <p>Bei sehr großen Vorhaben ist ein Mobilitätsmanagement und eine Mobilitätsstation (ggf. in Kombination mit einem Quartiersmanagement) vorzusehen. Dieses koordiniert die unterschiedlichen Mobilitätsangebote und kann ergänzende Serviceleistungen anbieten.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Management des öffentlichen Raums und Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</li> <li>• Klimaschutzmanagement: inhaltliche Unterstützung</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsbüro zur Konzepterstellung</li> <li>• Mobilitätsdienstleister, ggf. Quartiersmanagement</li> <li>• Investorinnen und Investoren</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauherrinnen und Bauherren</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurzfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Definition einheitlicher Ziele, Standards und Anforderungskriterien sowie möglichst Festlegung von verbindlichen Grenzwerten, ab wann ein Mobilitätskonzept zu erstellen ist</li> <li>2. Identifikation der relevanten Neubauvorhaben</li> <li>3. Abstimmung mit Gebietsentwickler bzw. Investorinnen und Investoren</li> <li>4. Erstellung des Mobilitätskonzeptes durch Planungsbüro</li> <li>5. Sicherung über Bebauungspläne oder städtebauliche Verträge</li> <li>6. Umsetzung der Maßnahmen</li> <li>7. ggf. Einrichtung eines Mobilitätsmanagements und Mobilitätsstation</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	mittel
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Finanzierung über den Projektträger

<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• umgesetzte Mobilitätskonzepte</li><li>• Erhöhung des Anteils des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehres am Modal-Split und Reduzierung der Pkw-Dichte bzw. der Pkw-Nutzung</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Finanzierung</li><li>- zu geringe Quartiersgrößen</li><li>- fehlende Betreiber</li><li>- fehlende Integration des Umfelds</li></ul>

# M 09 Mobility Hub Bostelbek

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Entwicklung eines Mobilitätsknotenpunkts für S3/S33/U4/A7/A26/B73.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Ein Mobility Hub stellt nicht nur ein zentrales Schnittstellenangebot für die zahlreichen Mobilitätsangebote dar, sondern bietet auch die Option für ergänzende mobilitätsbezogene und nicht mobilitätsbezogene Dienstleistungen (z. B. Einkaufen/Co-Working usw.).</p> <p>Zwar sieht der Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg westlich der Autobahn A7 zwischen B73 und Försterkamp eine Fläche für „P+R“ vor. Die betreffende Fläche wäre zwar aus verkehrlicher Sicht bezüglich der straßenseitigen Erschließung sehr gut geeignet und steht andererseits in direkten räumlichen Zusammenhang mit den Flächen für eine S-Bahnstation, die ebenfalls im Flächennutzungsplan vorgesehen ist. Die geplante Veloroute 11 liegt jedoch nördlich der Bahnlinie, sodass eine zusätzliche Querung der Bahnlinie erforderlich ist, sofern die vorhandene Querung unmittelbar östlich der Autobahn A7 nicht genutzt werden sollte. Zudem werden die Flächen derzeit intensiv gewerblich genutzt, sodass mit einer kurz- bis mittelfristigen Flächenverfügbarkeit eher nicht zu rechnen ist.</p> <p>Sofern Flächen zwischen Bundesstraße B73 und der Bahnlinie für ein Mobility Hub nicht gefunden werden können (insbesondere, wenn eine nennenswerte P+R-Nutzung vorgesehen werden soll), erscheint eine Lage des Mobility Hubs an der B73 sinnvoll. Alternative Flächen nördlich der Bahn, die mit relativ geringem Aufwand verkehrlich zu erschließen sind, stehen voraussichtlich nur sehr eingeschränkt zur Verfügung. In diesem Fall wäre im Zusammenhang mit dem Bau einer S-Bahnlinie in Richtung Norden (S33) auch eine Lage im Bereich der geplanten A26-Anschlussstelle Moorburg zu prüfen.</p> <p>Aufgrund der Lage und im unmittelbaren Zusammenhang mit einer möglichen Erschließung über die Autobahn (A7 oder A26) erscheint der Standort zudem grundsätzlich geeignet für ein City-Logistik Hub.</p> <p>Die notwendigen politischen Mehrheiten und die zeitnahe Einbindung aller zu beteiligenden Fachdienststellen sowie deren Zustimmung stellen eine besondere Herausforderung dar, die nur in enger Zusammenarbeit von Harburger Politik und Bezirksverwaltung bewältigt werden kann.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freie und Hansestadt Hamburg</li> <li>• (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie ggf. weitere Behörden)</li> <li>• Hamburger Verkehrsverbund</li> <li>• S-Bahn Hamburg GmbH</li> <li>• P+R Betriebsgesellschaft mbH</li> <li>• StadtRAD (Deutsche Bahn Connect GmbH)</li> <li>• Carsharing Betreiber</li> <li>• Landesbetrieb Verkehr</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investorinnen und Investoren</li> <li>• Wirtschaftsförderung</li> </ul>

<i>Umsetzungszeitraum</i>	mittel- bis langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identifikation der Potenziale sowie Verfügbarkeit der Flächen</li> <li>2. Konzepterstellung (inkl. Betreiberkonzept) und Voruntersuchung sowie Abstimmung mit möglichen Gebietsentwickler/Investorinnen und Investoren/Betreibern</li> <li>3. Planung und Durchführung (ggf. inkl. Bauleitplanung)</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Parkgebühren, Mieteinnahmen der Servicepunkte/anderer Nutzungen
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzerzahlen</li> <li>• Mieteinnahmen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverfügbarkeit</li> <li>- Investorinnen und Investoren/Betreiber</li> </ul>

**M 10**

**Quartiers-Mobility Hubs/  
Quartiersgaragen „plus“**

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Verbesserung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Quartiersgaragen sind bereits seit langer Zeit Bestandteil des verkehrsplanerischen Repertoires. So gibt es auch in Harburg einige Beispiele für Stellplatzanlagen, die als Quartiersgaragen zu bewerten sind: u. a. die Anlagen an der Neuwiedenthaler Straße im Bereich Stubbenhof und Thiemannhof, die im Zusammenhang mit dem dortigen Geschosswohnungsbau errichtet worden sind. Vergleichbare Anlagen in älteren und sehr dicht bebauten Wohnquartieren sind hingegen nicht bekannt.</p> <p>Das bekannte Quartiergaragenkonzept ist als Quartiers-Mobility Hub oder als Quartiersgaragen „Plus“ zu erweitern, sodass neben den reinen Abstellmöglichkeiten für Pkw weitere Mobilitätsangebote integriert werden können (StadtRAD-Station und switch Punkt sowie E-Mobilität). Weitere Service-Angebote (z. B. Paketstationen) wären zu prüfen. Zudem bietet das zentralisierte Parkraumangebot die Möglichkeit einer Chancengleichheit in Bezug auf die Zugangswege zwischen Pkw und öffentlichem Verkehr.</p> <p>Insbesondere in neuen Wohnquartieren, die noch in der Planungsphase sind, bzw. bei wesentlichen städtebaulichen Veränderungsprozessen (z. B. Binnenhafen Harburg) lässt sich dieses Konzept vergleichsweise einfach integrieren. Vorgeschlagene Standorte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fischbeker Reethen</li> <li>• Neugraben Ortszentrum: Quartiersgarage und Einbeziehung P+R</li> <li>• Hamburg Innovation Port (HIP): Nutzung als Quasi-Quartiersgarage</li> </ul> <p>Bei einem nachhaltigen und deutlichen Rückgang des Parkraumbedarfs bieten Quartiersgaragen darüber hinaus den wesentlichen Vorteil, dass eine sinnvolle Nachnutzung der Flächen bzw. der Baukörper möglich ist, sofern bereits bei der Planung und Herstellung die grundsätzliche Möglichkeit einer Nachnutzung berücksichtigt worden ist. Bei (relativ teuren) Tiefgaragen ist eine vergleichbare Nachnutzungsoption in der Regel nicht gegeben.</p> <p>Auch in Bestandsquartieren erscheinen Quartier-Mobility Hubs als eine sinnvolle Ergänzung vorhandener Strukturen und können die Voraussetzung zur nachhaltigen verkehrlichen Entlastung öffentlicher Räume bieten (insbesondere vom ruhenden Kfz-Verkehr). Allerdings sind in Bestandsquartieren ausgeprägte Flächenkonkurrenzen und gegebenenfalls auch Widerstände bei den unmittelbaren Nachbarn zu erwarten, die einen intensiven Abstimmungs- und Beteiligungsprozess erfordern. Quartiere, in denen eine vertiefenden Betrachtung von Quartiers-Mobility Hubs zielführend erscheint, sind beispielsweise das dicht bebaute Umfeld der Neuwiedenthaler Straße oder das eher gründerzeitlich geprägte Phönix-Viertel. Den Ausbau bestehender und die Schaffung neuer Anlagen ist ein wesentliches Anliegen des Bezirks Harburg. Die Bezirksverwaltung unterstützt und berät Bauherinnen und Bauherren bzw. Projektentwickler aktiv.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> <li>• IBA Hamburg (bei Fischbeker Reethen)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonstige Projektentwickler</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Verkehrsverbund</li> <li>• StadtRAD (Deutsche Bahn Connect GmbH)</li> <li>• Carsharing Betreiber</li> <li>• Landesbetrieb Verkehr</li> <li>• Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen</li> <li>• Private Grundstückseigentümer</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investorinnen und Investoren/Betreiber</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurz- bis langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erstellung einer Konzeptstudie/Potenzialanalyse für den Bezirk Harburg inkl. Betreiberkonzept</li> <li>2. Abstimmung mit Gebietsentwicklern bzw. Investorinnen und Investoren</li> <li>3. Flächensicherung im Rahmen der Bauleitplanung</li> <li>4. Abstimmung eines Konzeptes zur Parkraumbewirtschaftung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<p>Über ein noch zu erarbeitendes Betreibermodell des Bezirks Harburg bzw. der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. durch die Projektentwickler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderaufruf für investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom 22. Juli 2020</li> <li>• Teilbereich Elektromobilität: ELBE - Electrify Buildings for EVs</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachnutzung bei nachlassendem Bedarf von Pkw-Parkständen/Stellplätzen</li> <li>• Ausleihquote/Nachfrage der Sharing-Angebote</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kaum/keine freien und geeigneten Flächen insbesondere in Bestandsquartieren</li> <li>- Gewinnung von Investorinnen und Investoren/Betreibern</li> <li>- Integration in Bestandsquartieren stellt besondere Ansprüche an den Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit den Bewohnern des Quartiers</li> <li>- Flächenkonkurrenzen zwischen Flächen für wohnbauliche bzw. gewerbliche Nutzungen und Mobility Hubs/Quartiersgaragen „Plus“</li> <li>- Konzept erfordert eine Bewirtschaftung und/oder eine signifikante Reduzierung des öffentlichen Parkraumangebotes □ Akzeptanzprobleme?</li> <li>- Integration in neu zu erschließenden Flächen vergleichsweise einfach</li> </ul>

**M 11**

## Magistrale B73: attraktive Fuß- und Radwege

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV durch die Attraktivierung der B73.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die Bundesstraße B73 ist eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen im Bezirk Harburg und weist eine entsprechend hohe Verkehrsstärke von bis zu knapp 40.000 Kfz/24h auf. Die Strecke ist damit auch wenig attraktiv für zu Fuß gehende und Radfahrende. Neben der Bahnlinie Hamburg-Harburg – Cuxhaven stellt auch die B73 eine wesentliche Barriere für zu Fuß gehende und Radfahrende dar.</p> <p>Eine in Planung und im Bau befindliche Straßenbaumaßnahme ist damit kein erwartbarer Gegenstand eines Klimaschutzkonzeptes und insbesondere ist der Bau der Autobahn A26 nicht Gegenstand einer Bewertung im Rahmen des vorliegenden bezirklichen Klimaschutzkonzeptes. Dennoch sind mit der Umsetzung der A26 maßgebliche Entlastungseffekte für eine Vielzahl von Anwohnern an der B73 zu erwarten.</p> <p>Die in Planung befindlichen neuen Wohngebiete im Harburger Westen werden jedoch ebenfalls zusätzlichen Verkehr erzeugen. Die Mobilitätsangebote dieser Gebiete sind daher so zu gestalten, dass das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen möglichst gering ist.</p> <p>Im Rahmen des Internationalen Bauforums 2019 wurden interessante Ideen zur Umgestaltung der B73 entwickelt, die ein wesentliches Potenzial für die Entwicklung der Stadtteile entlang der B73 darstellen, wenn es gelingt, den Straßenquerschnitt zumindest in Teilbereichen auf zwei Fahrstreifen zurückzubauen und die frei werdenden Flächen für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie für Grün- und Erholungsflächen zu nutzen. Teilweise wurde dabei das Ziel bzw. die Randbedingung definiert, dass der Radverkehrsanteil auf bis zu 50 % steigen müsste.</p> <p>Ein Rückbau müsste auch aufgrund des durchaus heterogenen Charakters nicht auf der gesamten Länge der B73 erfolgen, sollte aber mindestens die Abschnitte Neu Wulmstorf bis Ehestorfer Heuweg und Eißendorfer Pferdeweg bis Hannoverische Straße bzw. Walter-Dudek-Brücke umfassen.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtteilbeiräte</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Machbarkeitsstudie für Rückbauoption und Auswirkungen</li> <li>2. Maßnahmen und Umsetzungskonzept</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	<p>lokal: hoch</p> <p>insgesamt: eher gering</p>

	Entlang der B73 sind durch einen Rückbau Einsparpotenziale zu erwarten, die jedoch im Zusammenhang mit möglichen Verkehrsverlagerungen auf die A26 zu bewerten sind.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 22. Juli 2020</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehrsstärken entlang der B73</li> <li>• Wohnumfeldzufriedenheit der Anwohnenden</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierung</li> <li>- Umsetzungsmöglichkeiten/zu geringe Verlagerungseffekte für einen tatsächlich zweistreifigen Straßenquerschnitt</li> </ul>

# M 12 Ausbau von Carsharing-Angeboten

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Mobilität</b>
<i>Ziel</i>	Schaffung und Ausbau eines bezirksweiten Carsharing-Angebots als Alternative zum privaten Pkw-Besitz.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Carsharing-Angebote stellen eine sinnvolle Alternative zum privaten Pkw dar und leisten damit einen Beitrag zur Reduktion der notwendigen Flächen zum Abstellen privater Pkw. Unterschiedliche Studien zeigen, dass ein Carsharingfahrzeug zwischen 4 und 14 private Pkw ersetzen kann. Die Spannweite zeigt dabei, dass der Erfolg eines Carsharing-Angebotes maßgeblich von den Rahmenbedingungen abhängt. Zentrale und bereits ohnehin gut erschlossene Bereiche weisen in der Regel eine höhere Ersatzquote auf als weniger zentrale Bereiche mit Erschließungsdefiziten. Dem entsprechend beschränken sich die Angebote derzeit weitgehend auf den zentralen Stadtteil Harburgs. Neben den ohnehin bereits existierenden Angeboten sind Ergänzungen insbesondere an den folgenden stationsgebundenen Carsharing-Standorten zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugraben (Vogelkamp – Ausbau des IBA-Angebots)</li> <li>• Fischbeker Heidbrook (Ausbau des IBA-Angebots)</li> <li>• Fischbeker Reethen</li> <li>• Neugrabener Markt</li> <li>• Asklepios Klinikum Harburg</li> <li>• Binnenhafen</li> <li>• Innenbereich/Rathaus</li> <li>• Universität</li> <li>• Tempowerkring</li> </ul> <p>Grundsätzlich ist ein Ausbau des stationsunabhängigen bzw. freefloating-Carsharings wünschenswert. Aktuelle Studien zeigen aber auch, dass unter den heutigen Rahmenbedingungen in der Regel mehr Carsharing-Fahrzeuge erforderlich sind, als private Pkw ersetzt werden. Eine auf den Anbieter car2go bezogene Studie aus dem Jahr 2017 ergab beispielsweise einen Ersatz von lediglich 0,3 bis 0,8 privaten Pkw durch ein Carsharing-Fahrzeug. Andere Studien zeigen jedoch hier zum Teil deutlich größere Ersatzquoten von bis zu knapp 8 privaten Pkw.</p> <p>Der Bezirk Harburg fördert zusätzliche Carsharing-Angebote und unterstützt mögliche Anbieter bei der Standortsuche im Rahmen der Regelungen der Freien und Hansestadt Hamburg.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und Bezirksamt Harburg</li> <li>• Hamburg Hochbahn AG/hvv switch</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carsharing-Betreiber</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IBA Hamburg und weitere Projektentwickler</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entwicklung von Förderinstrumenten des Bezirks Harburg, sofern ein politischer Beschluss dazu erreicht werden kann</li> <li>2. Standortauswahl</li> </ol>

	3. Planung und Umsetzung
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	keine/gering; private Fahrten werden „lediglich“ durch ein anderes Fahrzeug ersetzt. Lokale Einsparpotenziale sind beim Einsatz von Elektrofahrzeugen zu erwarten. Die Klimaschutzrelevanz liegt hier weniger in der CO <sub>2</sub> -Einsparung als in der „Freigabe“ bzw. in der Entsiegelung von Flächen des ruhenden Verkehrs.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Hamburg Hochbahn AG/Carsharing-Betreiber

## Handlungsfeld WIRTSCHAFT

# W 01 Klimaschutz-Aktionspläne für Gewerbestandorte

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Wirtschaft</b>
<i>Ziel</i>	Gemeinsame Entwicklung ortsspezifischen Klimaschutz-Maßnahmen an Gewerbestandorten
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Um ortsspezifische Maßnahmen des Klimaschutzes zu erarbeiten und die Unternehmen in konkrete, ihren Standort betreffende Maßnahmen einzubinden, wird die Entwicklung von lokalen Klimaschutz-Aktionspläne für einzelne Gewerbestandorte vorgeschlagen.</p> <p>Im Hamburger Klimaplan sind im Transformationspfad Wirtschaft bis zu sechs Klimaschutzteilkonzepte für große Gewerbe-/Industriestandorte vorgesehen. In Abstimmung mit der Behörde für Wirtschaft und Innovation sollte eines der großen Harburger Gewerbegebiete für die Bewerbung ausgewählt werden.</p> <p>Durch die Aktionspläne werden aufbauend auf einer Bestandsaufnahme und in verschiedenen Beteiligungsformaten spezifische Maßnahmen in den folgenden Bereichen erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieversorgung und Energieerzeugung, z. B. überbetriebliche kleinteilige Abwärmenutzung, gemeinsame Wärmenetze, „Quartiersstromkonzepte“</li> <li>• Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, der Fahrradinfrastruktur und alternative Mobilitätslösungen</li> <li>• Mobilitätsgemeinschaften</li> <li>• Soziale Infrastruktur und Nahversorgung, z. B. Kindertagesbetreuung und Gastronomie</li> <li>• Maßnahmen der Klimaanpassung und Biodiversität</li> <li>• Verbesserung der Aufenthaltsqualität</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Wirtschaftsförderung des Bezirksamts Harburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Wirtschaftsverein e.V.</li> <li>• Harburger Unternehmen an den Gewerbestandorten</li> <li>• Behörde für Wirtschaft und Innovation</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• UmweltPartnerschaft, IFB Hamburg, IFB-Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“, Handwerkskammer, Handelskammer, Hamburger Energielotsen, Solarzentrum Hamburg</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	
<i>Umsetzungszeitraum</i>	sofort

<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diskussion und Festlegung eines geeigneten Gebietes</li> <li>2. Erstgespräche mit weiteren Akteuren</li> <li>3. Bestandsaufnahme zu unterschiedlichen Klimaschutzaspekten</li> <li>4. Ansprache und Beteiligung der Unternehmen</li> <li>5. gemeinsame Ziel- und Maßnahmenentwicklung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch, durch die Aktionspläne können weitere Klimaschutzmaßnahmen initiiert werden
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	ggf. über Behörde für Wirtschaft und Innovation
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiierte Konzeptentwicklung</li> <li>• abgestimmter Aktionsplan</li> <li>• umgesetzte Maßnahmen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlende Gebietskulisse</li> <li>- fehlende Identifikation mit dem eigenen Standort und dadurch mangelndes Interesse der Unternehmen</li> </ul>

# W 02 Netzwerk „Klimafreundliche Wirtschaft“

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Wirtschaft</b>
<i>Ziel</i>	Verbesserte Informationen zu Klimaschutzangeboten und -möglichkeiten durch Vernetzung der Harburger Unternehmen zum Thema.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Es sollte ein Netzwerk „Klimafreundliche Wirtschaft“ ins Leben gerufen werden, um die Harburger Unternehmen regelmäßig mit Klima-Informationen zu versorgen, über Umweltstandards und betrieblichen Klimaschutz aufzuklären und über Neuerungen in der Förderlandschaft zu informieren. Das Klima-Netzwerk dient dabei als Austausch- und Informationsplattform und sollte mit Hilfe des Wirtschaftsvereins initiiert werden.</p> <p>Innerhalb der Austauschplattform können Vertreterinnen und Vertreter der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Hamburger Energielotsen, IFB Hamburg, der Handelskammer und Handwerkskammer sowie der UmweltPartnerschaft und dem Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“ eingebunden werden, um die Unternehmen zu informieren.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Wirtschaftsförderung des Bezirksamts Harburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Wirtschaftsverein e.V.</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• Behörde für Wirtschaft und Innovation</li> <li>• UmweltPartnerschaft, IFB Hamburg, IFB-Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“, Handwerkskammer, Handelskammer, Hamburger Energielotsen, Solarzentrum Hamburg</li> <li>• Harburger Unternehmen</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cluster Erneuerbare Energien Hamburg</li> <li>• Logistik Initiative Hamburg</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	sofort/ab Besetzung der Stelle des Klimaschutzmanagements
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontakte von Unternehmen identifizieren (gemeinsam mit Wirtschaftsverein, Handwerkskammer, Handelskammer, Industrieverband)</li> <li>2. Gemeinsam mit Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsverein Netzwerk initiieren</li> <li>3. Regelmäßige Austauschmöglichkeiten zu Klimaschutz-Themen ermöglichen</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	hoch
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Kooperationen mit den beteiligten Akteuren und Partnerinnen und Partnern
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahl der Unternehmen im Netzwerk</li> <li>• Regelmäßige Veranstaltungsformate</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Umsetzung von Klimaschutz-Maßnahmen der Unternehmen</li></ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- fehlendes Interesse der lokalen Unternehmen</li><li>- hoher Aufwand für Klimaschutzmanagement</li><li>- unzureichende Relevanz der angebotenen Themen</li><li>+ Kooperation mit Wirtschaftsverein und Kontakt zu lokalen Unternehmen</li><li>+ Kooperation mit Behörden und weiteren Institutionen</li></ul>

# W 03 Nutzung industrieller Abwärme

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Wirtschaft</b>
<i>Ziel</i>	Auskopplung und Nutzung von Abwärme bei Industriebetrieben im Seehafen.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Im Harburger Seehafen bestehen durch die Firmen Holborn, Cargill und Hobum erhebliche Abwärmepotenziale von über 20 MW Leistung und einem Temperaturniveau zwischen 90 und 110 °C.</p> <p>In den städtisch geprägten Harburger Stadtteilen sowie in den Gewerbegebieten im See- und Binnenhafen und in Bostelbek bestehen große Bereiche ohne Wärmenetz und mit hohen Wärmebedarfen, denen große Abwärmepotenziale im Seehafen sowie ggf. Freiflächensolarthermiepotezialien gegenüberstehen.</p> <p>Ziel ist daher die Konkretisierung (Ort, Temperaturniveau, Verfügbarkeit, Kosten etc.) der Abwärmeverfügbarkeit, Auskopplungsmöglichkeiten und Zusammenführung von Quellen und Abnehmern.</p> <p>Große Abwärmepotenziale wurden innerhalb des Klimaschutzkonzeptes ermittelt: Bei Holborn besteht erhebliches Abwärmepotenzial, wobei Nynas und das Mercedes-Benz-Werk hohe Wärmebedarfe haben, die durch die Abwärme gedeckt werden könnten. Dies könnte als Nukleus für ein Wärmenetz und eine spätere Erweiterung in den Harburger Stadtbereich hinein dienen. Durch weitere Gespräche mit den Betrieben mit Abwärme, den genannten sowie weiteren potenziellen Wärmeabnehmern und ggf. Wohnungsgesellschaften und Eigentümerinnen und Eigentümern – der in der Potenzialanalyse benannten Suchräume für Quartierskonzepte und Wärmenetze – Energieversorgern, den zuständigen Behörden sowie Fördermittelgebern wie der IFB Hamburg, BAFA (z. B. Förderprogramm Wärmenetze 4.0) und KfW sollten die Potenziale weiter konkretisiert werden. Dies kann im Rahmen von Machbarkeitsstudien, Quartierskonzepten o.ä. detailliert untersucht werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energiedienstleister</li> <li>• Vertreterinnen und Vertreter der Fachämter</li> <li>• Unternehmen mit Abwärmepotenzial und Wärmebedarf</li> <li>• Fachplanungsbüros für Machbarkeitsstudien und Konzeptentwicklung</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investorinnen und Investoren</li> <li>• Unternehmen</li> <li>• Kunden</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	Mittel- bis langfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konkretisierung der Abwärmeauskopplung             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Gespräche mit Unternehmen</li> <li>b. Vor-Ort Begehung</li> </ol> </li> <li>2. Konkretisierung der Abnehmer/Senken             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Nutzung von Daten aus Wärmekataster</li> <li>b. Bewertung von Neubaugebieten</li> </ol> </li> </ol>

	<p>c. Gespräche mit potenziellen Ankerkunden wie Mercedes-Benz, Nynas, Asklepios, TU Hamburg, Wohnungsgesellschaften, Schulbau Hamburg, benachbarte Gewerbebetriebe, Wärmenetzbetreiber</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Einbindung in Quartierskonzepte</li> <li>4. Machbarkeitsstudie für technische Umsetzung, Trassenführung, Wirtschaftlichkeitsanalyse, Preis- und Vertragsausgestaltung</li> <li>5. Abstimmung/Einbeziehung von Investorinnen und Investoren und potenziellen Betreibern</li> <li>6. Fördermittelakquise</li> <li>7. Begleitung der Umsetzung</li> </ol>
<p><i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i></p>	<p>Hoch/Einsparung ca. 32.000 t/a</p>
<p><i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i></p>	<p>Für die Finanzierung von Planungsmaßnahmen sowie für die Realisierung stehen zahlreiche Förderungsmöglichkeiten zur Verfügung, u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programm „Wärmenetze 4.0“ über die BAFA</li> <li>• Im Rahmen eines KfW 432 Quartierskonzepts</li> <li>• Programm „Erneuerbare Wärme“ durch die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• EFRE-Programm „Multifunktionale Netze“ durch die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> </ul>
<p><i>Erfolgsindikatoren</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• umgesetzte klimafreundliche Energieversorgungskonzepte</li> <li>• eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> </ul>
<p><i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hohe Investitionskosten</li> <li>- Hoher Aufwand für Machbarkeit und Kundenakquise</li> <li>- Abwärmepotenziale und Wärmesenken zum Großteil durch Bahntrasse und Bundesstraße getrennt</li> <li>- Wärmequelle und Wärmeabnehmer müssen zueinander passen</li> <li>- Wärmelieferverordnung und niedrige Brennstoffkosten</li> <li>+ Langfristige Verfügbarkeit der Wärmequelle</li> <li>+ Hohes verfügbares Potenzial an wenigen Quellen vereinfacht die Auskoppelung</li> <li>+ Nutzung sehr guter Fördermöglichkeiten</li> <li>+ Preisgestaltung und Teilhabe von Abnehmern an Baukosten</li> </ul>

# W 04 Initiierung einer Solarkampagne Gewerbe

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Wirtschaft</b>
<i>Ziel</i>	Nutzung des Solarpotenzials auf Dächern von Gewerbeimmobilien oder Parkplätzen.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Auf Gewerbeimmobilien und Parkplätzen im Bezirk Harburg wurde ein theoretisches Solarstrompotenzial von ca. 142 GWh/a identifiziert. Im Vergleich dazu ist die Anzahl der bisher umgesetzten Anlagen gering, sodass durch Ansprache, Information und Beratung von Unternehmen mit Solarpotenzialen für die Umsetzung von Solarenergieanlagen geworben werden soll.</p> <p>Im Hamburger Klimaplan ist im Maßnahmenprogramm Transformationspfad Wirtschaft eine „PV-Initiative“ und Börse für Solardächer bei Unternehmen vorgesehen. Zudem sind eine Vielzahl von Informationsveranstaltungen und Beratungen für Unternehmen im Rahmen eines abgestimmten Konzeptes zur flächendeckenden Bewerbung von Umwelt-, Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen in KMU geplant. Die Solarkampagne für das Harburger Gewerbe sollte in die Maßnahme des Klimaplan eingebettet werden. Dafür ist eine entsprechende Abstimmung mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft und den Verantwortlichen Institutionen notwendig.</p> <p>Gleichzeitig hat sich im Januar 2021 die Arbeitsgruppe „Industrie + Gewerbe“ des „Forums Solar“ des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg konstituiert mit dem Ziel der verstärkten Umsetzung von Solaranlagen im Bereich Gewerbe.</p> <p>Das Klimaschutzmanagement sollte sich aktiv an der Ausgestaltung und Umsetzung beteiligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer Informationskampagne</li> <li>• Entwicklung und Zusammenstellung von Informationsmaterial und Handreichungen</li> <li>• Vorstellung und Diskussion bei Netzwerktreffen</li> <li>• Kooperations-Aktivitäten z. B. mit Cluster EEHH und AG Logistik-Immobilien der Logistik Initiative Hamburg</li> <li>• direkte Ansprache von einzelnen Unternehmen</li> <li>• Initiierung von übergeordneten Themen (z. B. Förderung von Statikprüfung im Bestand)</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forum Solarenergie des Cluster EEHH</li> <li>• Solaroffensive Hamburg</li> <li>• Der Wirtschaftsverein e.V.</li> <li>• Handelskammer</li> <li>• Logistikinitiative Hamburg</li> <li>• Hamburg Port Authority</li> <li>• ggf. Kommunikationsbüros</li> <li>• ggf. Fachplanungsbüros</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewerbeimmobilieneigentümerinnen und -eigentümer sowie -nutzerinnen und -nutzer</li> </ul>

<i>Umsetzungszeitraum</i>	Kurz- bis mittelfristig
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Abstimmung von Form und Rahmen der Kampagne mit BUKEA (Entwicklung einer eigenen Kampagne oder Teilnahme an einer übergeordneten Kampagne)</li> <li>2. Abstimmung mit den einzubindenden Akteuren über Entwicklung und Zusammenstellung von Informationsmaterial (z. B. Runder Tisch)</li> <li>3. Organisation und Bewerbung von Informationsveranstaltungen (z. B. in Kooperation mit dem Wirtschaftsverein, der Logistik-Initiative Hamburg und der Handelskammer)</li> <li>4. Information zu Angeboten von Beratungsleistungen und Fördermöglichkeiten in Kooperation mit der IFB Hamburg (z. B. Unternehmen für Ressourcenschutz) und den Angeboten der UmweltPartnerschaft Hamburg</li> <li>5. Anlaufstelle und eigenständige Ansprache von und für Unternehmen und Vermittlung an entsprechende Partner</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Hoch/in Abhängigkeit der Eigenstromnutzung bis zu 51.000 t CO <sub>2</sub> /a
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<p>Kampagne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kooperationen mit den beteiligten Akteuren</li> </ul> <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung und Förderung über zinsgünstige Kredite der KfW-Bank</li> <li>• Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit der individuellen Stromkosten und der möglichen Lastabdeckung des Eigenstrombedarfes</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• umgesetzte Solarenergieanlagen</li> <li>• eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlende Wirtschaftlichkeit durch geringe Stromkosten</li> <li>- unzureichende Statik der potenziellen Dachflächen</li> <li>- mangelndes Interesse, da kein Kernbereich des Unternehmens</li> <li>- Veraltete Informationen zu Technik und Wirtschaftlichkeit</li> <li>+ Information und Beratung mit aktuellem Informationsmaterial</li> <li>+ Fördermaßnahmen zur Kostenübernahme von Statikprüfungen</li> </ul>

### Handlungsfeld KOMMUNIKATION

Eine erfolgreiche Aktivierung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger, von Initiativen, Ehrenamtlichen und sonstigen Akteuren ist eine Grundvoraussetzung für die breite Verankerung des Klimaschutzes im Bezirk Hamburg-Harburg. Deshalb nimmt die Kommunikationsarbeit nach innen und außen bei der Umsetzung des Integrierten bezirklichen Klimaschutzkonzepts eine zentrale Rolle ein. Für diese Aufgabe braucht es eine „Kümmerin“ oder einen „Kümmerer“, die bzw. der sich für eine umfassende Kommunikation mit allen Beteiligten verantwortlich fühlt und innerhalb des Bezirksamtes entsprechend unterstützt wird.

Die Möglichkeiten des Bezirksamtes Hamburg-Harburg, direkt auf den Klimaschutz und die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen einzuwirken, sind begrenzt bzw. insbesondere durch Maßnahmen am Bezirksamt selbst zu erzielen. Deshalb ist es für das Bezirksamt umso wichtiger, gegenüber der Öffentlichkeit als motivierender und aktivierender Impulsgeber aufzutreten. Eine gezielte und umfassende Kommunikationsarbeit kann dazu beitragen, dass „der Funke überspringt“, das Bezirksamt als Vorbild fungiert und Bewohnerinnen und Bewohner zum aktiven Klimaschutz animiert. Denn nur dann, wenn die breite Gesellschaft Klimaschutz und Klimaanpassung als wichtige Themen annimmt, können die Klimaschutzziele erreicht werden. Nach dem Motto „Tu Gutes und rede darüber“ sollten Fortschritte bei der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes daher fortwährend und gut sichtbar nach außen kommuniziert werden. Dafür bedarf es professioneller Informations- und Aktivierungskanäle – sowohl intern wie in Maßnahme B08, als auch für die Öffentlichkeit.

# K 01 Internetpräsenz Klimaschutzkonzept

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Kommunikation</b>
<i>Ziel</i>	Fortlaufende aktuelle Informationen über bezirkliche Klimaschutz-Aktivitäten, Termine, Best Practice Beispiele und Ansprechpersonen.
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die bestehende Internetseite <a href="http://www.hamburg.de/harburg/klima">www.hamburg.de/harburg/klima</a> soll weiterhin aktiv genutzt werden, um über laufende lokale bzw. regionale Klimaschutzaktivitäten, Termine sowie über zukünftige Beteiligungsmöglichkeiten und deren Ergebnisse zu informieren. Die Website sollte fortlaufend auf Aktualität ihrer Inhalte geprüft werden (Termine, Links, Ansprechpersonen). Um kontinuierlich Interessierte mit relevanten Informationen zu versorgen und die Zugriffszahlen auf die Website zu erhöhen, könnten unter der Rubrik „Aktuelles – Was steht an?“ in regelmäßigem Turnus aktuelle Kurzmeldungen aus dem Themenfeld des (bezirklichen) Klimaschutzes eingestellt werden.
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Pressestelle Harburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fachämter des Bezirksamtes Harburg</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	
<i>Umsetzungszeitraum</i>	fortlaufend
<i>Handlungsschritte</i>	1. laufende Pflege und Aktualisierung der Unterseiten „Aktuelles“, „Best Practice“, „Infos und Adressen“, „Download & Material“
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Der Betrieb einer Internetpräsenz gehört üblicherweise zur Aufgabe des Klimaschutzmanagements und ist damit Förderbaustein der „Kommunalrichtlinie“.
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Information der Bürgerinnen und Bürger, z. B. zu Energiesparpotenzialen im Privatbereich</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahl der Seitenbesuche (Klick-Zahlen)</li> <li>• indirekt: Anmeldungen zum Newsletter</li> </ul>

# K 02 Klima-Multiplikator

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Kommunikation</b>
<i>Ziel</i>	Transparente, kontinuierliche Kommunikation zwischen Bezirksamt und Multiplikatoren und niedrigschwellige, aktuelle Information über Klimaschutz-Möglichkeiten für Privatpersonen bzw. -haushalte sowie über bezirkliche Klimaschutz-Aktivitäten.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Auf dem Weg zu mehr Klimaschutz im Bezirk Harburg sollen die Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden – unter anderem mit dem Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Privathaushalten zu reduzieren. Das kann gelingen, wenn Bürgerinnen und Bürger gut informiert sind und die Bandbreite an Klimaschutz-Möglichkeiten kennen.</p> <p>Um den Kommunikationsfluss zwischen Bezirksamt, Multiplikatoren sowie Bürgerinnen und Bürgern zu gewährleisten, sollte es im Bezirksamt die Position einer „Kümmerein“ bzw. eines „Kümmere“ geben. Die- bzw. derjenige sollte bei der Abteilung Klima und Energie angesiedelt sein und in allen klimaschutzrelevanten Anliegen als Mittlerin bzw. Mittler zwischen Initiativen bzw. externen Multiplikatoren und den zuständigen Stellen im Bezirksamt fungieren. Sie bzw. er gibt z. B. Auskunft über den aktuellen Umsetzungsstand des bezirklichen Klimaschutzkonzeptes und kann Anregungen aus den Initiativen und Ehrenamts-Gruppen im Bezirk aufnehmen.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• Bezirksamt Harburg, Abteilung Klima und Energie</li> <li>• ggf. Pressestelle Harburg</li> <li>• Fachamt Sozialraummanagement</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiative Harburg 21, weitere Initiativen wie Clubkinder e.V., Fridays for Future, Extinction Rebellion</li> <li>• Verbände und Stiftungen, z. B. NABU, BUND, Loki Schmidt Stiftung, Hamburger Klimaschutzstiftung</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Hamburger Energielotsen, IFB Hamburg, #moinzukunft</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Globales Lernen Harburg, FabLab@TUHH, etc.</li> <li>• RECUP/REBOWL, Refill, KehrWieder, etc.</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	ab Frühjahr 2022
<i>Umsetzungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Auftaktgespräche mit allen relevanten Multiplikatorinnen und Multiplikatoren im Bezirk</li> <li>2. Aufbau einer Kommunikationsstruktur für den regelmäßigen Austausch</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indirekt über Information der Bürgerinnen und Bürger, z. B. zu Energiesparpotenzialen im Privatbereich</li> </ul>
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	Klimakommunikation ist eine wichtige Aufgabe des Klimaschutzmanagements und damit Förderbaustein der „Kommunalrichtlinie“.
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erreichte Bürgerinnen und Bürger</li> </ul>

# K 03 Lokale Informationsangebote

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Kommunikation</b>
<i>Ziel</i>	Informationen zu Klimaschutzmaßnahmen und Fördermöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Informierte Bürgerinnen und Bürger haben vielfältige Möglichkeiten, zum lokalen Klimaschutz beizutragen. Grundlage ist ein ausreichender Informationsstand. Dieser wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung als nicht ausreichend benannt, obwohl allgemeine Informationen zum klimafreundlichen Handeln und zu bestehenden Beratungs- und Förderangeboten in Hamburg eigentlich zahlreich vorhanden sind.</p> <p>Trotzdem werden diese Beratungsangebote noch zu wenig in Anspruch genommen. Gründe sind zum einen die fehlende Kenntnis dieser Angebote und zum anderen mögliche Hürden in Form von festgelegten Terminen oder längeren Anfahrtszeiten zu weiter entfernten Beratungsangeboten.</p> <p>Daher sollten Veranstaltungsformate erprobt werden, die in „aufsuchender Beratung und Information“ zu den Interessenten kommen.</p> <p>Im Rahmen der Konzepterstellung wurden bereits einzelne Ideen diskutiert, wie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften für Energiesparberatungen</li> <li>• Kooperationen mit Siedlervereinen zu Vor-Ort-Sanierungsberatungen</li> </ul> <p>Auch da es zunehmend schwierig ist, einen Überblick über die vielfältigen, vorhandenen Informationen zu erhalten, könnte als unmittelbare Maßnahme im Gebäude des WBZ ein Infopoint mit den wichtigsten Informationen eingerichtet werden.</p>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehende Beratungsinstitutionen</li> <li>• Klimaschutzmanagement zur Unterstützung der Koordination und Kommunikation</li> <li>• ggf. Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt</li> <li>• ggf. Pressestelle des Bezirksamts Harburg</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> <li>• Hamburger Energielotsen/Energiebauzentrum</li> <li>• Solarzentrum Hamburg</li> <li>• IFB Hamburg</li> <li>• #moinzukunft</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NABU, BUND, Loki Schmidt Stiftung, Hamburger Klimaschutzstiftung</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	ab Frühjahr 2022
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entwicklung und Abstimmung von Veranstaltungsideen</li> <li>2. Planung und Umsetzung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial</i>	indirekt über Information der Bürgerinnen und Bürger, z. B. zu Energiesparpotenzialen im Privatbereich

<i>Finanzierung/Förderung/ Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Klimakommunikation ist eine wichtige Aufgabe des Klimaschutzmanagements und damit Förderbaustein der „Kommunalrichtlinie“</li><li>• ggf. Förderung durch themengebundene Kooperation mit Verbänden sowie Stiftungen usw. (z. B. NABU, BUND, Loki Schmidt Stiftung, Hamburger Klimaschutzstiftung)</li></ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• durchgeführte Veranstaltungen</li><li>• erreichte Bürgerinnen und Bürgern</li></ul>

# K 04 Initiierung einer Solarkampagne private Haushalte

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Kommunikation</b>
<i>Ziel</i>	Nutzung des Solarpotenzials auf den Dächern von privaten Haushalten.
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Auf Wohngebäuden im Bezirk Harburg wurde ein theoretisches Solarstrompotenzial von ca. 86 GWh/a oder Solarthermiefpotenzial von 96 GWh/a identifiziert. Im Vergleich dazu ist die Anzahl der bisher umgesetzten Anlagen gering, sodass durch Ansprache, Information und Beratung von Eigentümerinnen und Eigentümern von Wohnimmobilien für die Umsetzung von Solarenergieanlagen geworben werden soll. Vielfach sind die technologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen den Konsumentinnen und Konsumenten unbekannt und insbesondere die rechtlichen Regelungen zu Einspeisung und Vergütung zu komplex, sodass durch eine gezielte Information von Eigenheimbesitzerinnen und -besitzern große Potenziale erzielt werden können.</p> <p>In Hamburg können für die Bewertung von Dächern und Begleitung im Gesamtprozess u. a. Beratungsleistungen vom Solarzentrum, den Hamburger Energielotsen und der Verbraucherzentrale zu geringen oder keinen Kosten in Anspruch genommen werden. Allerdings muss dies zuerst bekannt gemacht werden, sodass Informationsveranstaltungen zur Präsentation von technischen und wirtschaftlichen Grundlagen und von Beratungsangeboten durchgeführt werden sollten.</p> <p>Konkrete Maßnahmen können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer Gesamtkampagne</li> <li>• Entwicklung und Zusammenstellung von Informationsmaterial</li> <li>• Informationsveranstaltungen</li> <li>• Vermittlung von Beratungsangeboten</li> </ul>
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> <li>• ggf. Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt</li> <li>• Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Energielotsen</li> <li>• Verbraucherzentrale Hamburg e.V.</li> <li>• Solarzentrum Hamburg</li> <li>• Forum Solar des Clusters Erneuerbare Energien</li> <li>• ggf. Kommunikationsbüros</li> <li>• ggf. Fachplanungsbüros</li> </ul>
<i>Zielgruppe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohngebäuden</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	ab Frühjahr 2022
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Netzwerktreffen mit den einzubindenden Akteuren zur Abstimmung zum Vorgehen (eigene Veranstaltung, Unterstützung bei bestehenden Formaten, Werbung, Ansprache etc.)</li> <li>2. Entsprechende Ausgestaltung der Solarkampagne oder Ausarbeitung von Teilen oder Unterstützung bei bestehenden Angeboten</li> <li>3. Organisation von Informationsveranstaltung mit entsprechenden Akteuren</li> </ol>

	<p>4. Identifikation von (weiteren) Gebieten mit sehr gut geeigneten Dachflächen (z. B. über Solaratlas) und Ansprache per Briefwurf, Stand auf Wochenmarkt, EKZ o.ä. mit Informationsmaterial und Einladung zu Infoveranstaltung</p>
<i>Klimaschutzrelevanz/CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	Hoch: in Abhängigkeit der Eigenstromnutzung bis zu 10.000 t CO <sub>2</sub> /a in Form von Solarwärme bis zu 35.000 t CO <sub>2</sub> /a
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung über:</li> <li>• Förderbausteine des Klimaschutzmanagement der „Kommunalrichtlinie“ (Prozessunterstützung, Sachkosten)</li> <li>• ggf. externe Unterstützung möglich über Veranstaltungsförderung der IFB Hamburg</li> <li>• ggf. Förderung durch projektgebundene Kooperation mit Institutionen. (z. B. Solarzentrum Hamburg, Forum Solar des Clusters Erneuerbare Energien, Hamburger Energielotsen, Verbraucherzentrale Hamburg)</li> <li>• ggf. über Klimamittel der Leitstelle Klima der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</li> </ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• umgesetzte Solarenergieanlagen</li> <li>• eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schwierigkeit einer erfolgreichen Ansprache und Motivation zur Teilnahme</li> <li>- Gezielte Ansprache in Gebieten mit gut geeigneten Dächern</li> <li>+ Attraktives Informationsmaterial, ggf. durch Zuhilfenahme eines Kommunikationsbüros</li> </ul>

**K 05**

**Offenes Beteiligungsformat, z. B. „Klima-Werkstatt“**

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Kommunikation</b>
<i>Ziel</i>	Fortlaufender Dialog von Klimaschutz-Fachleuten im Bezirk mit Bürgerinnen und Bürger, Initiativen etc. („Gehört-werden“, Wertschätzung für Anregungen signalisieren).
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die transparente Kommunikation mit den bzw. Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements sind essenzielle Bausteine, um eine klimafreundlich agierende Gesellschaft zu unterstützen – und gemeinsam die Klimaschutzziele des Bezirksamts Harburg zu erreichen. Ein regelmäßiges Dialog-Format (Arbeitstitel: „Klima-Werkstatt“), in dem Akteure berichten und Initiativen aus Klimaschutz und Nachhaltigkeit sich vernetzen können, kann hier einen relevanten Beitrag leisten. Ein solches Format kann Information, Wissenstransfer und Anbahnung neuer Projekte (Unternehmen/Institutionen/Verwaltung) befördern (u. a. Projektförderung) sowie Anregungen von Bürgerinnen und Bürger sammeln, die in den bezirklichen Klimaschutz einbezogen werden. Mögliche Veranstaltungs-Bausteine sind Kurz-Präsentationen von Best-Practice-Projekten, Talk-Runden bzw. Kurz-Interviews mit Expertinnen und Experten, ein Info-Markt bzw. „Markt der Klimaschutz-Möglichkeiten“ mit Angeboten von Initiativen und Start-ups etc.
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiative Harburg21</li> <li>• Startups im Bereich Ökologie und Nachhaltigkeit</li> <li>• Anbieter bestehender Angebote (z. B. Kehr.Wieder, RECUP, Refill)</li> <li>• Initiativen und Projekte</li> <li>• Informations-, Beratungs- und Förderinstitutionen</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unternehmen der Umweltpartnerschaft und des Ökoprotit Clubs</li> <li>• Kammern und Verbände</li> <li>• Wissenschaft</li> </ul>
<i>Umsetzungszeitraum</i>	<p>Konzeption: Frühjahr 2022                  Umsetzung: ab Sommer/Herbst 2022</p>
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planung der Veranstaltungsreihe</li> <li>2. Fördermittelakquise</li> <li>3. ggfs. Vergabe an externe Dienstleister (Beratung, Konzeption, Unterstützung bei Organisation/Durchführung)</li> <li>4. Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation</li> </ol>
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sachkosten (Räume, Technik, Catering bei Veranstaltungen)</li> <li>• ggf. externe Dienstleister</li> </ul> <p>Finanzierung über:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderbausteine des Klimaschutzmanagement der „Kommunalrichtlinie“ (Prozessunterstützung, Sachkosten)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• ggf. externe Unterstützung möglich über Veranstaltungsförderung der IFB Hamburg</li><li>• ggf. Förderung durch themengebundene Kooperation mit Verbänden sowie Stiftungen usw. (z. B. NABU, BUND, Loki Schmidt Stiftung, Hamburger Klimaschutzstiftung)</li></ul>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• indirekt über Informationsaustausch, z. B. Vorbildwirkung Best Practice-Beispiele</li></ul>
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• durchgeführte Veranstaltungen</li><li>• Zahl der Teilnehmenden</li></ul>

# K 06 Beteiligung nach Demarchie-Prinzip

<i>Handlungsfeld</i>	<b>Kommunikation</b>
<i>Ziel</i>	Einbeziehen breiterer bzw. wechselnder Kreise der Bevölkerung in die Klima-Kommunikation bzw. den Umsetzungsprozess des Klimaschutzkonzeptes Harburg und Partizipation beim Harburger Klimaschutzkonzept.
<i>Kurzbeschreibung</i>	Um möglichst viele Menschen aus dem Bezirk Harburg und ihre Meinungen in den Umsetzungsprozess des Klimaschutzkonzeptes Harburg einzubeziehen, könnten zufällig (z. B. per Losverfahren) ausgewählten Bürgerinnen und Bürger zu Beteiligungs- und Austauschformaten, z. B. der "Klima-Werkstatt" ( <i>Arbeitstitel</i> ) eingeladen werden (Demarchie-Modell). Auf diese Weise würden andere Personenkreise am Prozess beteiligt werden als diejenigen, die sich ohnehin proaktiv selbst informieren und häufig Beteiligungsangebote wahrnehmen. Dies kann die Akzeptanz bzw. das Gewicht von Bürgerempfehlungen deutlich erhöhen.
<i>Zuständigkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzmanagement</li> </ul>
<i>Einzubindende Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Harburg/Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Pressestelle Harburg, Rechtsamt, Fachamt Einwohnerwesen</li> <li>• Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Verbraucherschutz</li> </ul>
<i>Weitere mögliche Partner</i>	
<i>Umsetzungszeitraum</i>	Konzeption: ab Frühjahr 2021
<i>Handlungsschritte</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konzeption</li> <li>2. schrittweise Umsetzung</li> </ol>
<i>Klimaschutzrelevanz/ CO<sub>2</sub>-Einsparpotential</i>	indirekt: Es können Personen erreicht werden, die bisher wenig oder gar nicht mit dem Thema Klimaschutz in Berührung kamen.
<i>Finanzierung/Förderung/Wirtschaftlichkeit</i>	kein unmittelbarer Finanzbedarf
<i>Erfolgsindikatoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resonanz in Beteiligungsformaten</li> <li>• Anzahl von in der Bezirksversammlung eingebrachten Bürger*innen-Empfehlungen</li> </ul>
<i>Hemmnisse und Lösungsansätze</i>	ggf. Datenschutz bei Zufallsauswahl – Datenschutzbeauftragte im Bezirksamt und ggf. Rechtsabteilung in Konzeption einbeziehen