

Integriertes Klimaschutzkonzept



der Gemeinde Adendorf





Klimaschutzkonzept der Gemeinde Adendorf





Impressum

Herausgeber:

Gemeinde Adendorf
Rathausplatz 14
21365 Adendorf

Redaktion:

Thore Lütjohann
Stabstelle Klimaschutzmanagement
thore.luetjohann@adendorf.de

Unter Mitwirkung von:

Dipl.-Ing Benedikt Siepe
Brauereiweg 15
30989 Gehrden



Förderinformation:

Die Erstellung des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde Adendorf wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Die Zukunft-Umwelt-Gesellschaft hat das Vorhaben unter dem **Förderkennzeichen 67K24740** betreut.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Nationale Klimaschutzinitiative

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert die Bundesregierung 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.



Klimaschutzkonzept der Gemeinde Adendorf





Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren,

der Klimawandel beschäftigt uns nicht nur auf globaler Ebene. Auch in Niedersachsen, auch in Adendorf und Erbstorf werden die Auswirkungen des Klimawandels von Jahr zu Jahr spürbarer. Die Gemeinde ist sich der damit einhergehenden Verantwortung gegenüber Ihnen, den Bürgerinnen und Bürgern, die Adendorf und Erbstorf ausmachen und mitgestalten, bewusst. Es wurde daher bereits im Jahr 2022 durch den Rat der Gemeinde der Beschluss gefasst, ein Klimaschutzmanagement in der Gemeindeverwaltung einzuführen und ein Integriertes Klimaschutzkonzept zu erstellen. Das Klimaschutzmanagement konnte zum 01.11.2024 mit Herrn Thore Lütjohann besetzt werden, der die Arbeit am Integrierten Klimaschutzkonzept koordiniert und durchgeführt hat.

Das vorliegende Integrierte Klimaschutzkonzept wurde Anfang 2026 fertiggestellt und stellt den Rahmenplan für die Klimaschutzbestrebungen der kommenden Jahre dar. Die Inhalte des Integrierten Klimaschutzkonzeptes orientieren sich an lokalen Besonderheiten der Gemeinde Adendorf. Das Ziel ist es, einen Handlungspfad aufzuzeigen, mit dem in den nächsten 20 Jahren Treibhausgasneutralität erreicht wird. Dabei sollen bestehende Klimaschutzbestrebungen aufrechterhalten und ausgebaut werden und Bereiche, in denen bisher weniger umgesetzt wurde, in die Betrachtung aufgenommen werden.

Als Einheitsgemeinde hat Adendorf weniger Flächen für die Erzeugung von erneuerbaren Energien zur Verfügung als die umliegenden Samtgemeinden. Daher ist es für Adendorf besonders notwendig, Energie einzusparen und damit zu einem verminderten Ausstoß von Treibhausgasen beizutragen. Die Gemeinde Adendorf ist sich ihrer Vorbildfunktion in diesem Bereich bewusst und führt deshalb seit Jahren energetische Sanierungen der kommunalen Liegenschaften, wie zuletzt im Adendorfer Freibad, durch. Auch bei Neubauprojekten legt die Gemeinde Wert auf Energieeinsparung und Klimaschutz. Die Sportkita, die Anfang 2026 ihren Betrieb im Scharnebecker Weg aufgenommen hat, wurde mit einer großen PV-Anlage mit Dachbegrünung, mehreren Erdwärmesonden und einer Wärmepumpe, einem sehr guten Dämmstandard sowie einem Wassermengenmanagementsystem realisiert und mit den Zertifikationen *Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude* und *Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen* ausgezeichnet.

Wir möchten Sie hiermit herzlich dazu einladen sich mit dem kommunalen Klimaschutz in und für Adendorf und Erbstorf auseinanderzusetzen. Suchen Sie den Austausch mit dem Klimaschutzmanagement, dem Umweltbeauftragten oder dem Bürgerverein. Stellen Sie Fragen oder bringen Sie Ideen beim Klimaschutzmanagement oder in der Einwohnerfragestunde des Ausschusses für Umwelt, Ortsentwicklung und Bauen ein. Vernetzen und engagieren Sie sich mit Ihren Nachbarn für eine lebenswerte und klimafreundliche Gemeinde Adendorf.

Adendorf, den 19.03.2026.

Thomas Maack

Bürgermeister

Matthias Gierke

1. Gemeinderat

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	iv
Abbildungsverzeichnis	vi
Tabellenverzeichnis	viii
1. Zusammenfassung	1
2. Einleitung	2
2.1 Wissenschaftlicher Hintergrund	2
2.2 Klimawandelfolgen	11
2.3 Gesetzliche Grundlagen	11
2.3.1 Internationale Ebene	11
2.3.2 Bundesebene	12
2.3.3 Landesebene	12
2.3.4 Landkreisebene	12
2.4 CO ₂ -Neutralität vs. THG-Neutralität vs. Klimaneutralität	13
3. Lokale Ausgangssituation	13
3.1 Zielsetzung der Gemeinde und kommunaler Klimaschutz	13
3.2 Kurzbeschreibung der Gemeinde Adendorf	15
3.2.1 Bevölkerungsentwicklung	15
3.2.2 Gebäude- und Wohnungsstatistik	16
3.2.3 Lage und Katasterflächen	18
3.2.4 Soziale Einrichtungen	20
3.2.5 Wirtschaftliche Struktur	20
4. Ist-Analyse	21
4.1 Aktivitätsprofil	21
4.2 Umgesetzte Maßnahmen und Projekte	22
4.2.1 Klimabündnis	22
4.2.2 Klimaschutz-Förderprogramme der Gemeinde	23
4.2.3 Nachhaltige Mobilität	23
4.2.4 Kommunale Wärmeplanung	24
4.2.5 Nachhaltige Bauprojekte	25
4.2.6 Nachhaltige Beschaffung	26
4.2.7 Klimaschutz-Schulungen für Mitarbeitende	26
4.2.8 Unterstützungsangebote für Bürger*innen	26
4.2.9 Umweltbeauftragter	27



4.2.10 Einstiegsberatung <i>Start-klar für den Klimaschutz in Adendorf</i>	27
4.2.11 Klimaanpassungs-Projekte	27
5. Energie- und THG-Bilanz	28
5.1 Systematik der Bilanzierung	28
5.2 Bilanzierung	30
5.3 Verkehrsbilanz	40
5.4 Regenerative Energieträger	41
6. Potenzialanalyse	42
6.1 Einsparpotenzial im Gebäudebestand	43
6.2 Kommunale Verwaltung	44
6.3 Prozesswärme	45
6.4 Stromeinsparpotenzial	45
6.5 Energieeffizienz im Verkehrssektor	45
6.6 Regenerative Energiequellen	47
6.6.1 Windkraft	47
6.6.2 Solarenergie	47
6.6.3 Bioenergienutzung	48
6.6.4 Oberflächennahe Geothermie / Einsatz von Wärmepumpen	49
6.6.5 Verändertes Nutzungsverhalten bei gleicher Energiedienstleistung	49
7. Szenarienentwicklung	49
7.1 Grundlage von Klimaschutzstrategien	50
7.2 Anbindung Klimaschutzziele des Landes Niedersachsen	57
7.3 Lokale bzw. regionale Wertschöpfung	57
7.4 Suffizienz-Strategien	57
7.5 Potenzielle Handlungsfelder	58
8. Akteur*innenbeteiligung	58
8.1 Beteiligungsformate	59
8.1.1 Mobilitätsbefragung bei den Mitarbeitenden der Gemeinde	59
8.1.2 Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf	59
8.1.3 Ideennachtrag	63
8.1.4 Klimawerkstatt	63
8.1.5 Impulsvortrag <i>Gärtnern in Zeiten des Klimawandels</i>	70
9. Maßnahmenkatalog	71
9.1 Handlungsfelder	71
9.2 Maßnahmenübersicht	72

9.3 Aufbau des Maßnahmenkatalogs.....	74
9.3.1 Maßnahmentypen.....	74
9.3.2 Maßnahmensteckbrief.....	74
9.4 Lokale und regionale Wertschöpfung.....	75
9.5 Arbeits- und Zeitplan.....	76
10. Verstetigungsstrategie	76
10.1 Verstetigung innerhalb der Gemeinde Adendorf.....	76
10.2 Vernetzung mit Kommunen und Landkreisen.....	77
11. Klimaschutz-Controlling.....	77
11.1 Aktivitätsprofil.....	78
11.2 Energie- und THG-Bilanz	78
11.3 Indikatoren-Monitoring	78
11.4 Maßnahmen-Monitoring.....	79
11.5 Klimaschutzbericht.....	80
12. Öffentlichkeits- und Gremienarbeit	80
12.1 Ziele und Zielgruppen der Öffentlichkeits- und Gremienarbeit.....	80
12.2 Umsetzung.....	81
12.2.1 Homepage und Klimaschutz-Dashboard	81
12.2.2 Klimaschutz-Newsletter.....	81
12.2.3 Social-Media	82
12.2.4 Presse	82
12.2.5 Veranstaltungen	82
13. Anhang	a



Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
a	annum (=Jahr)
B-Plan	Bebauungsplan
BEG	Bundesförderung für effiziente Gebäude
BEG WG	Bundesförderung für effiziente Gebäude - Wohngebäude
BEG NWG	Bundesförderung für effiziente Gebäude - Nichtwohngebäude
BEG EM	Bundesförderung für effiziente Gebäude - Einzelmaßnahmen
BGF	Bruttogrundfläche
BHKW	Blockheizkraftwerk(e)
BISKO	Bilanzierungs-Systematik Kommunal
CH ₄	
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CO ₂ e	CO ₂ -Äquivalent
COP	Conference of the Parties (deutsch: Weltklimakonferenz)
dena	Deutsche Energie-Agentur
difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DWD	Deutscher Wetterdienst
EE	Erneuerbare Energien
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EnEV	Energieeinsparverordnung
EFH	Einfamilienhaus/-häuser
Evapotranspiration	Verbindung aus Evaporation (Verdunstung über einer freien Wasserfläche oder vegetationslosen Bodenfläche) und Transpiration (Abgabe von Wasserdampf durch Pflanzen in die Atmosphäre)
EW	Einwohner*in
EZFH	Ein- und Zweifamilienhaus/-häuser
F-Plan	Flächennutzungsplan
GEG	Gebäudeenergiegesetz
GHD	Gewerbe, Handel, Dienstleistungen
gkAöR	gemeinsame kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts
Gt	Gigatonne (= 1.000.000.000 t)
GW	Gigawatt
GWh	Gigawattstunde
H	Haushalte
IdE	Institut für dezentrale Energietechnologien
ifeu	Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg
IKSK	Integriertes Klimaschutzkonzept
IND	Industrie

IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change (deutsch: Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen)
KE	Kommunale Einrichtung(en)
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kfz	Kraftfahrzeug
KSG	Klimaschutzgesetz der Bundesrepublik Deutschlands
KSK	Klimaschutzkonzept
kW	Kilowatt
KWB	Klimatische Wasserbilanz
kWh	Kilowattstunde
kWp	Kilowatt-Peak
KWW	Kompetenz Kommunale Wärmewende
LED	Leuchtdiode
LK	Landkreis
Lkw	Lastkraftwagen
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
LOESS	Locally estimated scatterplot smoothing (deutsch: lokal geschätzte Streudiagramm- Glättung/lokales lineares Regressionsmodell)
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
MFH	Mehrfamilienhaus/-häuser
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Megawatt
MWh	Megawattstunde
N ₂ O	Distickstoffmonoxid
NBank	Investitions- und Förderbank Niedersachsen
NGF	Nettogrundfläche
NIKO	Niedersächsisches Kompetenzzentrum Klimawandel
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NKlimaG	Niedersächsisches Klimaschutzgesetz
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
PH	Private Haushalte
Pkw	Personenkraftwagen
PV	Photovoltaik
RCP	Representative Concentration Pathway (deutsch: Repräsentativer Konzentrationspfad)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
t	Tonnen
t/a	Tonnen pro Jahr
THG	Treibhausgas
t CO ₂ e	Tonnen CO ₂ -Äquivalent



TREMOD	Transport-Emission-Model
UBA	Umweltbundesamt
UN	United Nations (deutsch: Vereinte Nationen)
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change (deutsch: Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen)
V	Verkehr
WEA	Windenergieanlage
WKA	Windkraftanlage
WMO	World Meteorological Organization (deutsch: Weltorganisation für Meteorologie)
WP	Wärmepumpe
WPG	Wärmeplanungsgesetz
WSchV	Wärmeschutzverordnung
Z-U-G	Zukunft-Umwelt-Gesellschaft

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Climate Action Tracker (2025), Abrufdatum 08.12.2025.....	3
Abb. 2 Global Temperature Change (deutsch: Globaler Temperaturwandel), Darstellung der jährlichen Durchschnittstemperatur von 1850 bis 2024 im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961 bis 2010 anhand einer Baseline, showyourstripes.info, Abrufdatum: 19.01.2026.....	5
Abb. 3 Global Warming Stripes (deutsch: Globale Wärmestreifen), Darstellung der jährlichen Durchschnittstemperatur von 1850 bis 2024 im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961 bis 2010 anhand farblicher Abstufungen, showyourstripes.info, Abrufdatum: 19.01.2026.....	5
Abb. 4 Warming Stripes Adendorf, Darstellung der jährlichen Durchschnittstemperatur in Adendorf von 1881 bis 2024 im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961-1990.	6
Abb. 5 Mittlere Tageslufttemperatur im Kalenderjahr, Veränderung zu 1961-1990 (8.6 °C) in dem Landkreis Lüneburg.	6
Abb. 6 Mittlere Tageslufttemperatur im Kalenderjahr, Veränderung zu 1971-2000 (8.9 °C) in dem Landkreis Lüneburg, mit RCP2.6- u. RCP8.5-Trend.....	7
Abb. 7 Niederschlag im Kalenderjahr, Veränderung zu 1961-1990 (671 mm) in dem Landkreis Lüneburg.	8
Abb. 8 Niederschlag im Kalenderjahr, Veränderung zu 1971-2000 (667 mm) in dem Landkreis Lüneburg, mit RCP2.6- u. RCP8.5-Trend.....	8
Abb. 9 Klimatische Wasserbilanz im Kalenderjahr, Veränderung zu 1961-1990 (62 mm) in dem Landkreis Lüneburg.	9

Abb. 10 Klimatische Wasserbilanz im Kalenderjahr, Veränderung zu 1971-2000 (44 mm) in dem Landkreis Lüneburg, mit RCP2.6- u. RCP8.5-Trend.....	10
Abb. 11 Bevölkerungsentwicklung Adendorf 2010-2024 mit Trendlinie. Eigene Darstellung basierend auf Daten des LSN.....	15
Abb.12 Gemeinde Adendorf mit Hervorhebung relevanter überregionaler Verkehrswege. ...	18
Abb. 13 Lage der Gemeinde Adendorf im Landkreis Lüneburg.	19
Abb. 14 Aktivitätsprofil der Gemeinde Adendorf im Jahr 2024 (Klimaschutz-Planer, basierend auf eigenen Eingaben).....	22
Abb. 15 Endenergieverbräuche und THG-Emissionen pro Kopf.	32
Abb. 16 Endenergieverbrauch in GWh in der Gemeinde Adendorf 2019-2023 nach Sektoren als Zeitreihe.	33
Abb. 17 THG-Emissionen in t CO ₂ e in der Gemeinde Adendorf 2019-2023 nach Sektoren. .	34
Abb. 18 Energiebilanz nach Sektoren und Wärme-/Strom-/Treibstoffanteilen.	36
Abb. 19 THG-Bilanz nach Sektoren und Wärme-/Strom-/Treibstoffanteilen.	36
Abb. 20 Vergleich der sektoralen Anteile der Endenergieverbräuche und THG-Emissionen 2019 und 2023.....	38
Abb. 21 Aufteilung des Verkehrs nach Ortslage.....	41
Abb. 22 Regenerative Stromerzeugung 2022 in Adendorf und in Deutschland im Vergleich.	42
Abb. 23 Klimaschutzstrategien.	51
Abb. 24: Senkung des Energieverbrauchs in zwei Szenarien.	53
Abb. 25: Senkung der CO ₂ -Äquivalente in zwei Szenarien.....	55
Abb. 26: Gegenüberstellung des Energieangebots und der Energienachfrage 2045.	55
Abb. 27: Gegenüberstellung von Nachfrage und Angebot 2022 – 2045.	56
Abb. 28 Sektorale Verteilung der Ideen in der Ideenkarte für den Klimaschutz.	61
Abb. 29 Räumliche Verteilung der Ideen nach Bereichen auf der Ideenkarte für den Klimaschutz.....	61
Abb. 30 Wordcloud der Ideenkarte für den Klimaschutz.	62
Abb. 31 Heat-Map zur Ideenkarte für den Klimaschutz.	63
Abb. 32 Moderationstafel Klimafreundliche Mobilität + 1. Hälfte Bauen Sanieren & Ortsentwicklung.	66
Abb. 33 Moderationstafel Klimaanpassung & Naturschutz + 2. Hälfte Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung.	66
Abb. 34 Moderationstafel Entsiegelung.....	67



Abb. 35 Moderationstafel Erneuerbare Energien.....	67
Abb. 36 Moderationstafel THG-Bilanz + Ziele.	68
Abb. 37 Moderationstafel Platz für Ihre Ideen! 1.	68
Abb. 38 Moderationstafel Platz für Ihre Ideen! 2.	69
Abb. 39 Impressionen aus der Klimawerkstatt am 04.07.2025.....	69
Abb. 40 Impulsvortrag "Gärtnern in Zeiten des Klimawandels".	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gebäudestatistik der Gemeinde Adendorf basierend auf dem Zensus 2022 (Stand 2022).....	16
Tabelle 2: Wohnungsstatistik der Gemeinde Adendorf basierend auf dem Zensus 2022 (Stand 2022).....	17
Tabelle 3: Wohnflächenstatistik der Gemeinde Adendorf basierend auf dem Zensus 2022 (Stand 2022).	17
Tabelle 4: Katasterflächen in Adendorf. Eigene Darstellung basierend auf Daten des LSN... 19	
Tabelle 5: Punkteverteilung des Aktivitätsprofils der Gemeinde Adendorf. Eigene Darstellung.	21
Tabelle 6: Endenergieverbräuche und THG-Emissionen der Gemeinde Adendorf 2014-2023 (nicht witterungsbereinigt).	31
Tabelle 7: Endenergieverbräuche und THG-Emissionen der Gemeinde Adendorf 2019-2023 (witterungsbereinigt).	32
Tabelle 8: Endenergieverbräuche nach Sektoren GHD, IND, KE, PH und V in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.	34
Tabelle 9: THG-Emissionen nach Sektoren GHD, IND, KE, PH und V in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.	35
Tabelle 10: Endenergieverbräuche nach Sektoren Verkehr, Wärme und Strom in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.	37
Tabelle 11: THG-Emissionen nach Sektoren in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.	37
Tabelle 12: Endenergiebilanz der Gemeinde Adendorf nach Sektoren und Energieträgern, ohne Strom.	39
Tabelle 13: THG-Bilanz der Gemeinde Adendorf nach Sektoren und Energieträgern, ohne Strom.	40
Tabelle 14: Verkehrsbilanz der Gemeinde Adendorf für das Jahr 2023.	40

Tabelle 15: Anteile regenerativer Stromerzeugung in der Gemeinde 2019-2023.....	42
Tabelle 16: Vergleich E-Mobilität mit Verbrennungstechnik, Überschlagsrechnung.	46
Tabelle 17: Szenario-Annahmen für die Gemeinde Adendorf.....	52
Tabelle 18: Regenerative Wärme- und Strompotenziale im TREND-Szenario.....	52
Tabelle 19: Regenerative Wärme- und Strompotenziale im KLIMASCHUTZ-Szenario.	52
Tabelle 20: Senkung des Energieverbrauchs in zwei Szenarien.	53
Tabelle 21: Spezifische CO ₂ -Emissionsfaktoren 2022 und 2045.	54
Tabelle 22: Senkung der CO ₂ -Äquivalente in zwei Szenarien.....	54
Tabelle 23: Sektorale Verteilung der Ideen in der Ideenkarte für den Klimaschutz.....	60
Tabelle 24: Sektorale Verteilung der Ideen in der Klimawerkstatt.....	64
Tabelle 25: Übersicht des Maßnahmenkatalogs.....	74
Tabelle 26: Indikatoren zur Ermittlung des Fortschritts in den Bereichen <i>Erneuerbare Energien, Energetische Sanierung/Gebäude und Verkehr</i>	79



1. Zusammenfassung

Die Gemeinde Adendorf legt mit dem Beschluss des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) durch den Gemeinderat das Jahr 2045 als Zieljahr für das Erreichen der Treibhausgasneutralität fest. Das IKSK besteht aus dem wissenschaftlichen Hintergrund zum Klimawandel, einer Beschreibung der Ausgangssituation in Adendorf, einer Analyse des Ist-Zustandes, einer Energie- und Treibhausgasbilanz, einer Potenzialanalyse und einer darauf aufbauenden Szenarienentwicklung, einer Darstellung der Akteur*innenbeteiligung, dem Maßnahmenkatalog und Darstellungen zur Verstetigung, zum Controlling und zur Öffentlichkeitsarbeit zum Klimaschutz.

Aktuell emittieren die Adendorfer*innen pro Kopf jährlich 4,65 t CO₂e, zum Erreichen der Treibhausgasneutralität werden pro Kopf-Emissionen von deutlich unter 1 t CO₂e benötigt. Besonders die privaten Haushalte und der Verkehr treiben die Emissionen in Adendorf hoch, genau wie auf Bundesebene. Insbesondere dort muss der kommunale Klimaschutz ansetzen und einwirken, um erfolgreich zu sein. Dies wird insbesondere durch den Aus- und Zubau erneuerbarer Energien, der Dekarbonisierung des Gebäudesektors und die klimafreundliche Mobilitätswende erreicht. Um Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen, müssen große Anstrengungen durch die Gemeindeverwaltung und die Kommunalpolitik unternommen werden. Darunter eine Reduktion der Endenergieverbräuche um 55 bis 60 % und der Treibhausgasemissionen um 85 bis 95 % im TREND- und KLIMASCHUTZ-Szenario.

Das IKSK besteht insgesamt aus 52 Maßnahmen, aufgeteilt in die sechs Handlungsfelder: 1. Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften, 2. Erneuerbare Energien, 3. Gebäude und Energiesparen, 4. Mobilität und Verkehr, 5. Klimaanpassung und Naturschutz, 6. Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung. Das Handlungsfeld 1 ist mit insgesamt 18 Maßnahmen am stärksten im Maßnahmenkatalog vertreten. Darauf folgt Handlungsfeld 5 mit zehn Maßnahmen, Handlungsfeld 4 & 6 mit je sieben Maßnahmen, Handlungsfeld 3 mit sechs Maßnahmen und das Handlungsfeld 2 mit vier Maßnahmen. Diese sollen bis Oktober 2029 mindestens angestoßen, im Optimalfall sogar abgeschlossen werden. Zwei der Maßnahmen, wie die jährliche Erstellung eines Energieberichts der kommunalen Liegenschaften und die Erstellung eines Entsiegelungskatasters in 2026, werden durch das NKlimaG vorgeschrieben und sind im IKSK der Vollständigkeit wegen mit als Klimaschutzmaßnahmen aufgeführt. Gleiches gilt für solche Maßnahmen, deren Startpunktsetzung sich bereits im Zuge des Erstellungsprozesses des IKSK angeboten hat, und sich somit bereits in der Umsetzung befinden. Während der Umsetzungsphase werden weitere bzw. sich neu ergebende Maßnahmen gesammelt, die in einer möglichen Aktualisierung des IKSK eingearbeitet werden könnten. Mit dem Beschluss des IKSK wird die Arbeit an Maßnahme V-1 aufgenommen, welche die Beratung und Festlegung von Zwischenzielen auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität sowie die verpflichtende Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen bei einem Verfehlen der Zwischenziele zum Thema hat. Zudem wird kurzfristig die Einrichtung einer Klimaschutz-Lenkungsgruppe forciert, die den weiteren Verlauf der Maßnahmenumsetzung begleiten soll. Auch die weiteren kurzfristigen Maßnahmen sollen in 2026 angestoßen werden. Je früher die Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog realisiert sind, desto früher können weiterführende Maßnahmen ergriffen und umgesetzt werden.

2. Einleitung

Die Gemeinde Adendorf ist sich ihrer Aufgabe und Verantwortung als Vorbildfunktion in der Öffentlichkeit bewusst. Daher möchte sich die Gemeinde mit den durch den Klimawandel veränderten klimatischen, ökologischen, ökonomischen, technischen und sozialen Rahmenbedingungen auseinandersetzen und diesen entgegensteuern. Zudem wurden durch das Niedersächsische Klimaschutzgesetz (NKlimaG) sowie das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) Ziele für die Treibhausgasneutralität (THG-Neutralität) bis 2040 bzw. 2045 festgelegt. Dementsprechend hat der Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Bauen der Gemeinde Adendorf mit Beschluss vom 17.11.2022 den Startschuss für die Einführung eines Klimaschutzmanagements sowie eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) gegeben, wodurch Planungen für die kommenden Jahre auf den Weg gebracht werden können.

Der Klimawandel schreitet immer weiter voran, obgleich die mediale Präsenz des Klimawandels seit den ersten globalen Klimastreiks bzw. der Hochphase der Fridays For Future-Bewegung (und weiterer Klimagruppierungen) 2018/2019 wieder abgenommen hat. Beispielsweise durch die Corona-Pandemie, den Ukraine-Krieg und die innenpolitischen Veränderungen der letzten Jahre ist die Bekämpfung des Klimawandels samt seiner Folgen beständig in den Hintergrund gerückt. Dabei ist die Klimawandelbekämpfung die wichtigste Aufgabe des 21. Jahrhunderts. Wir sind die letzte Generation, die einen totalen Kollaps des globalen Klimasystems noch verhindern könnte. Der Klimawandel wird allerdings trotz dessen weiter voranschreiten, eine Eindämmung der Folgen ist aber durch Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen noch möglich und kann zukünftigen Generationen eine lebenswerte Umwelt erhalten.

2.1 Wissenschaftlicher Hintergrund

2024 war das wärmste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnungen, sowohl bei der Luft-Temperatur als auch bei der Meeresoberflächen-Temperatur.¹ Zudem war es das Jahr mit den höchsten THG-Leveln in der Atmosphäre.² Der DWD weist 10,9 °C als Temperaturmittel für 2024 aus;³ damit lag die Temperatur 2,7 °C über der internationalen Referenzperiode von 1961 bis 1990.⁴ Die durchschnittliche Temperatur im Zeitraum 1961 bis 1990 gilt historisch als Referenzwert; Referenzzeiträume mit mindestens 30 Jahren Umfang werden von der WMO empfohlen, um die natürliche Variabilität des Klimas in der statistischen Betrachtung auszuklammern. Darüber hinaus lag die mittlere

Mitigation – Reduktion von THG-Emissionen durch energetische Einsparung/Sanierung u. Erweiterung von natürlichen THG-Senken wie Wälder oder Mooren.

Adaptation – Anpassung an die Folgen des Klimawandels bspw. Entsiegelung von Flächen zur verbesserten Aufnahme von Starkregen oder Zubau von Trinkwasserspendern gegen zunehmende Hitzewellen.

¹ Copernicus Climate Change Service (2025): Global Climate Highlights 2024, S. 1.

² Ebd.

³ Deutscher Wetterdienst (2025): Klimastatusbericht für Deutschland, S. 2.

⁴ Ebd., S. 4.

Temperatur damit 0,3 °C höher als 2023.⁵ Die Erderwärmung erfolgte damit nochmals schneller als von Klimaforschenden prognostiziert. Laut dem Copernicus Climate Change Service der Europäischen Union ist es zudem das erste Jahr, in welchem der 2015 in Paris beschlossene Optimalfall von 1,5 °C Erderwärmung zur vorindustriellen Zeit überschritten wurde.⁶ Laut dem 2023 erschienenen Synthesebericht des IPCC (auch: Weltklimarat) trägt jedwede THG-Emission zur Erderwärmung bei, jedes Quäntchen Erderwärmung steigert das Risiko von irreversiblen Schäden des Klimasystems und Extremwetterereignissen.⁷

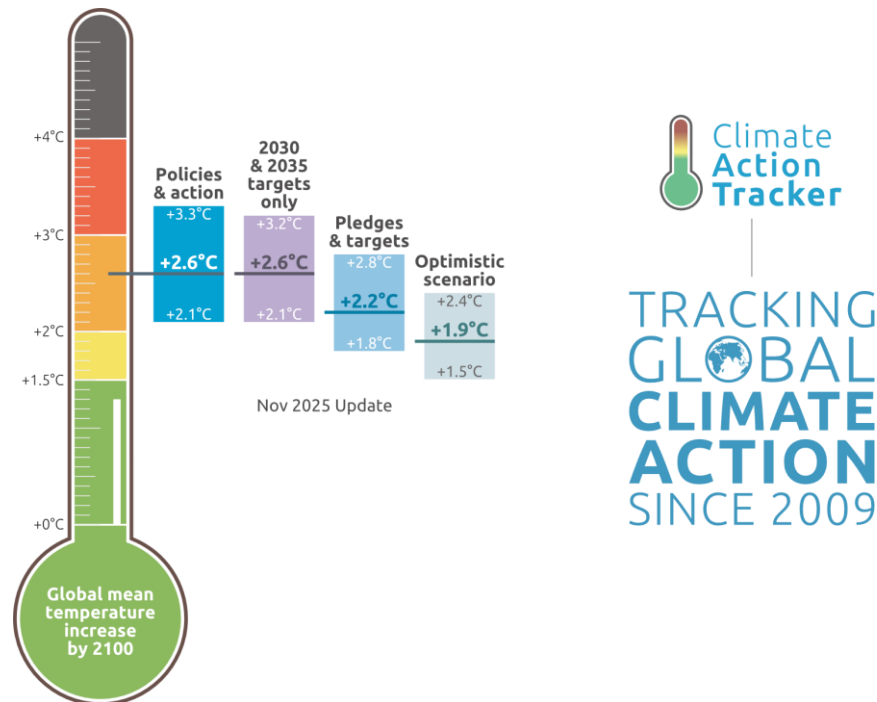


Abb. 1 Climate Action Tracker (2025), Abrufdatum 08.12.2025.

Gleichzeitig lässt sich in der Thermometer-Darstellung des Climate Action Trackers des non-profit *Climate Analytics Institute* und des non-profit *New Climate Institute* ein ernüchterndes Bild ablesen. Die jeweiligen Szenarien geben dabei jeweils ein auf Daten und Analysen gestütztes Temperatur-Spektrum mit Minimum, Maximum und Mittelwert an, welches bei neuen Erkenntnissen bzw. Gesetzgebungsverfahren aktualisiert wird. Nach der COP30 in Brasilien Ende 2025 wurde eine weitere Aktualisierung durchgeführt, da auf der Klimakonferenz über aktualisierte Klimaschutzziele zur Erreichung des 1,5 °C-Ziels verhandelt werden soll. Nur im optimistischen Szenario (1,9 °C) wird global noch eine Begrenzung der Erderwärmung auf unter 2 °C erwartet. Würden alle aktuell öffentlich bekundeten Verpflichtungen und Ziele auf globaler bzw. nationalstaatlicher Ebene erreicht werden, so wäre bereits von 2,2 °C Erderwärmung gegenüber der vorindustriellen Zeit auszugehen. Die erklärten Ziele für das Erreichen des 1,5 °C-Zieles reichen laut dem Climate Action Tracker nur für eine Begrenzung auf 2,6 °C aus, während die tatsächlichen Policies bzw. Gesetze und Aktionen ebenfalls nur eine Begrenzung auf 2,6 °C erwarten lassen. Hierbei wird deutlich, dass schnellstmöglich eine massive Verschärfung der Zielsetzungen, aber insbesondere auch der

⁵ Deutscher Wetterdienst (2025): Klimastatusbericht für Deutschland, S. 2.

⁶ Copernicus Climate Change Service (2025): Global Climate Highlights 2024, S. 1.

⁷ Intergovernmental Panel on Climate Change (2023): Climate Change 2023. Synthesis Report, Genf.

tatsächlichen Klimaschutzgesetze und konkreten Maßnahmen zur Klimawandelbekämpfung, erfolgen muss, um nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Umwelt mit funktionierendem Klimasystem zu erhalten. Zudem steigen die globalen Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) laut den voraussichtlichen Daten des Global Carbon Budget Projekts weiter an; 2024 wurden um die 37,4 Milliarden t THG-Emissionen aus fossiler Energie freigesetzt, was einer Steigerung von 0,8 % gegenüber 2023 entspricht. Durch veränderte Landnutzung, vor allem Entwaldung, entstanden zudem zusätzlich 4,2 Milliarden t THG-Emissionen. Während die THG-Emissionen aus veränderter Landnutzung seit 2014 durchschnittlich sinken, steigen die THG-Emissionen aus fossiler Energie weiter an.⁸

Der Representative Concentration Pathway (RCP) ging aus dem fünften Sachstandsbericht des des IPCC hervor. Dabei wurden vier Szenarien (RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 u. RCP8.5) bis zum Jahr 2100 entworfen. Während RCP2.6 strenge Mitigationsmaßnahmen und sogar negative THG-Emissionen, bspw. durch Wiederaufforstung, Wiedervernässung von Mooren o. Ä., voraussetzt, sind die Szenarien RCP4.5 und RCP6.0 durch mäßige Klimaschutzbemühungen gekennzeichnet. RCP8.5 ist ein Szenario mit dem business-as-usual-Ansatz, in dem fossile Energieträger weiterhin gehandelt und genutzt werden, ohne dass THG-Emissionen eingespart werden. Nur Szenario RCP2.6 führt dabei nicht zu einer weiteren Erderwärmung nach 2100. Die Zahlen beschreiben dabei keinen zu erwartenden Temperaturanstieg, sondern die jeweilige Stärke des Strahlungsantriebs, welche sich u. a. durch die veränderte Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre verändert. Dadurch wird der Klimawandel weiter vorangetrieben.

Die Darstellung des globalen Temperaturanstiegs durch die bunten Warming Stripes (deutsch: Wärmestreifen) vom Professor für Climate Science (deutsch: Klimawissenschaft), Ed Hawkins, der Universität Reading ist weltweit bekannt geworden. Die Referenzperiode wurde hierbei um weitere 20 Jahre erweitert, um die Variabilität weiter zu reduzieren. Dabei zeigt sich in Abb. 2, dass die globale Temperatur seit 1990 kontinuierlich ansteigt, ohne abzuflachen, und mittlerweile sogar bei über 1,3 °C über dem Referenzzeitraum liegt. Es ist ablesbar, dass die

⁸ Friedlingstein, Pierre/O'Sullivan, Michael/Jones, Matthew W./Andrew, Robbie M./Hauck, Judith/Landschützer, Peter/Le Quééré, Corinne/Li, Hongmei/Luijckx, Ingrid T./Olsen, Are/Peters, Glen P./Peters, Wouter/Pongratz, Julia/Schwingshackl, Clemens/Sitch, Stephen/Canadell, Josep G./Ciais, Philippe/Jackson, Robert B./Alin, Simone R./Arnell, Almut/Arora, Vivek/Bates, Nicholas R./Becker, Meike/Bellouin, Nicolas/Berghoff, Carla F./Bittig, Henry C./Bopp, Laurent/Cadule, Patricia/Campbell, Katie/Chamberlain, Matthew A./Chandra, Naveen/Chevallier, Frédéric/Chini, Louise P./Colligan, Thomas/Decayeux, Jeanne/Djeutchouang, Laique M./Dou, Xinyu/Rojas, Carolina Duran/Enyo, Kazutaka/Evans, Wiley/Fay, Amanda R./Feely, Richard A./Ford, Daniel J./Foster, Adrianna/Gasser, Thomas/Gehlen, Marion/Gkritzalis, Thanos/Grassi, Giacomo/Gregor, Luke/Gruber, Nicolas/Güres, Özgür/Harris, Ian/Hefner, Matthew/Heinke, Jens/Hurt, George C./Iida, Yosuke/Ilyina, Tatiana/Jacobson, Andrew R./Jain, Atul K./Jarníková, Tereza/Jersild, Annika/Jiang, Fei/Jin, Zhe/Kato, Etsushi/Keeling, Ralph F./Goldewijk, Kees Klein/Knauer, Jürgen/Korsbakken, Jan Ivar/Lan, Xin/Lauvset, Siv K./Lefèvre, Nathalie/Liu, Zhu/Liu, Junjie/Ma, Lei/Maksyutov, Shamil/Marland, Gregg/Mayot, Nicolas/McGuire, Patrick C./Metzl, Nicolas/Monacchi, Natalie M./Morgan, Eric J./Nakaoka, Shin-Ichiro/Neill, Craig/Niwa, Yosuke/Nützel, Tobias/Olivier, Lea/Ono, Tsuneo/Palmer, Paul I./Pierrot, Denis/Qin, Zhangcai/Resplandy, Laure/Roobaert, Alizée/Rosan, Thais M./Rödenbeck, Christian/Schwinger, Jörg/Smallman, T. Luke/Smith, Stephen M./Sospedra-Alfonso, Reinelt/Steinhoff, Tobias/Sun, Qing/Sutton, Adrienne J./Séférian, Roland/Takao, Shintaro/Tatebe, Hiroaki/Tian, Hanqin/Tilbrook, Bronte/Torres, Olivier/Tourigny, Etienne/Tsujino, Hiroyuki/Tubiello, Francesco/van der Werf, Guido/Wanninkhof, Rik/Wang, Xuhui/Yang, Dongxu/Yang, Xiaojuan/Yu, Zhen/Yuan, Wenping/Yue, Xu/Zaehle, Sönke/Zeng, Ning/Zeng, Jiye (2025): Global Carbon Budget 2024, Earth Syst. Sci. Data, Vol. 17, Nr. 3.

Temperaturen zwischen 1850 und bis in die 1930er hinein noch deutlich unter dem Durchschnitt der Referenzperiode lagen und seit dem Ende der 1930er eine relevante Temperaturerhöhung wahrnehmbar ist.

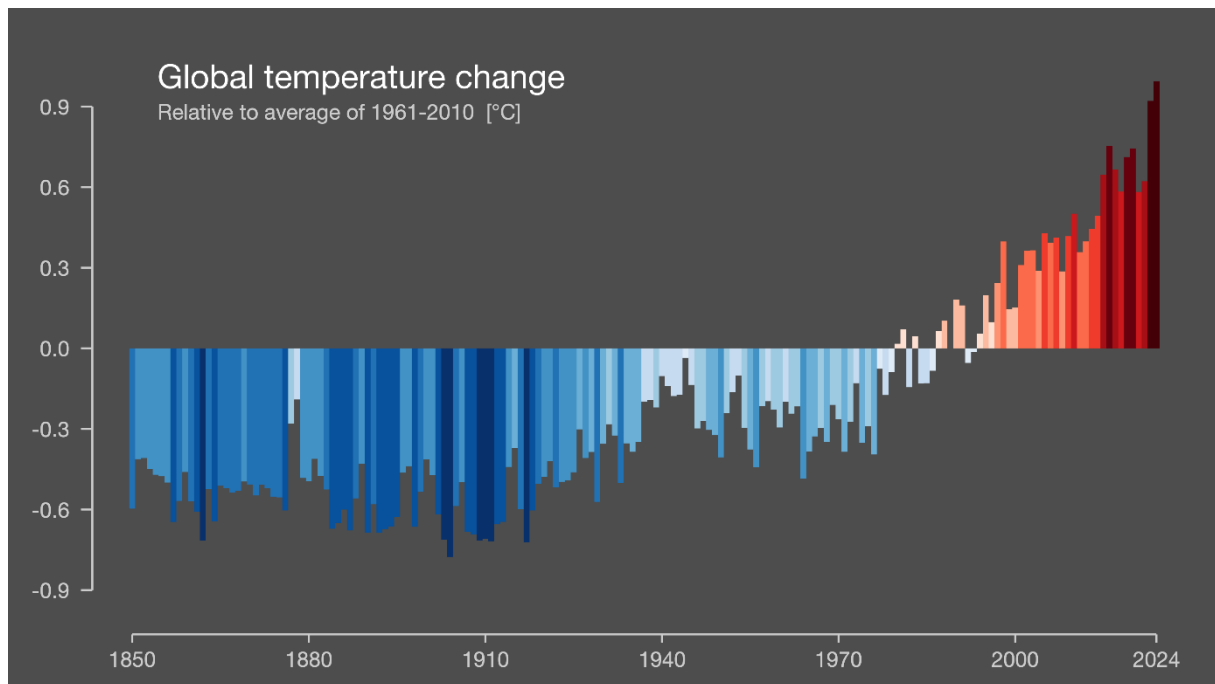


Abb. 2 Global Temperature Change (deutsch: Globaler Temperaturwandel), Darstellung der jährlichen Durchschnittstemperatur von 1850 bis 2024 im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961 bis 2010 anhand einer Baseline, showyourstripes.info, Abrufdatum: 19.01.2026.

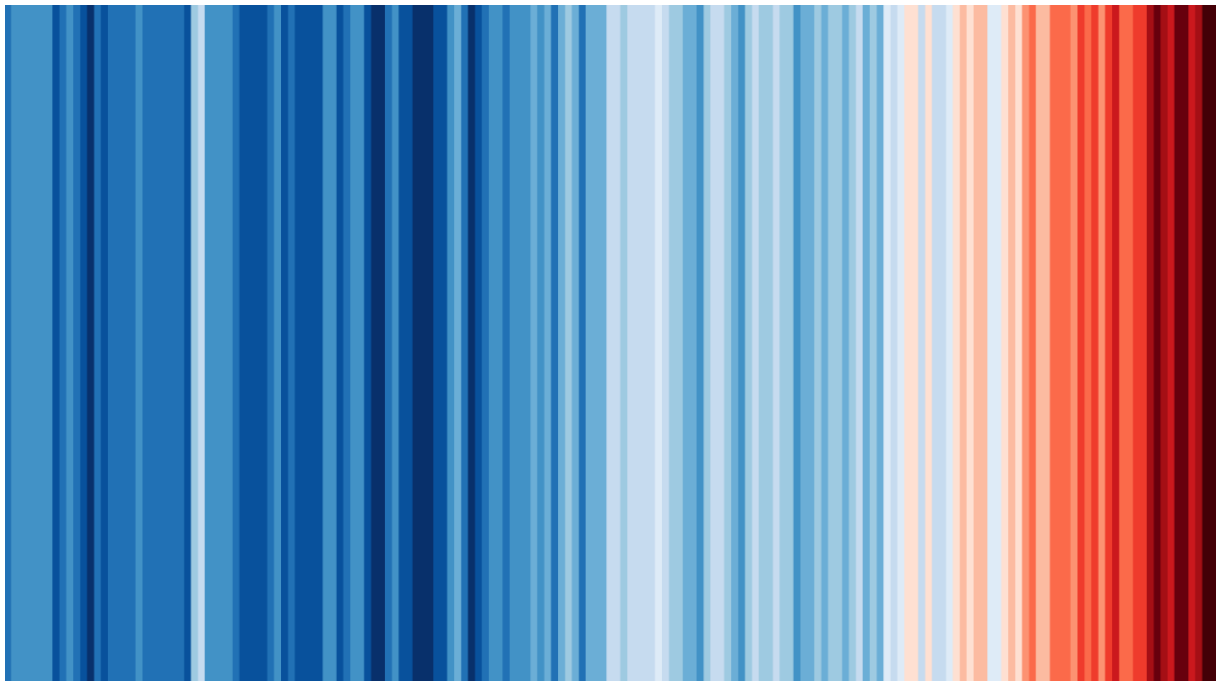


Abb. 3 Global Warming Stripes (deutsch: Globale Wärmestreifen), Darstellung der jährlichen Durchschnittstemperatur von 1850 bis 2024 im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961 bis 2010 anhand farblicher Abstufungen, showyourstripes.info, Abrufdatum: 19.01.2026.

Gemeinde Adendorf 1881-2024

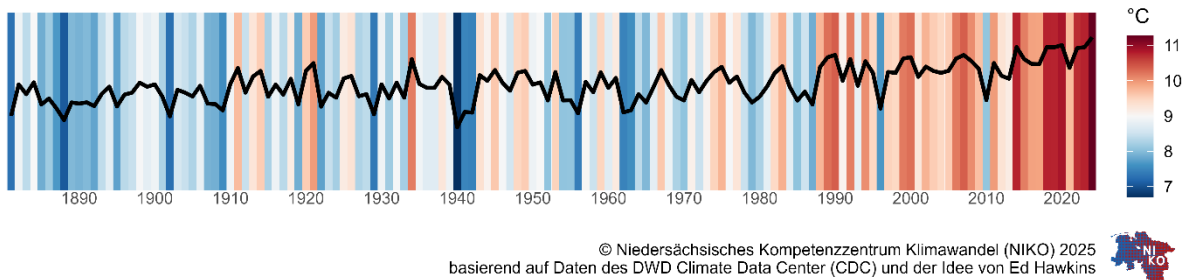
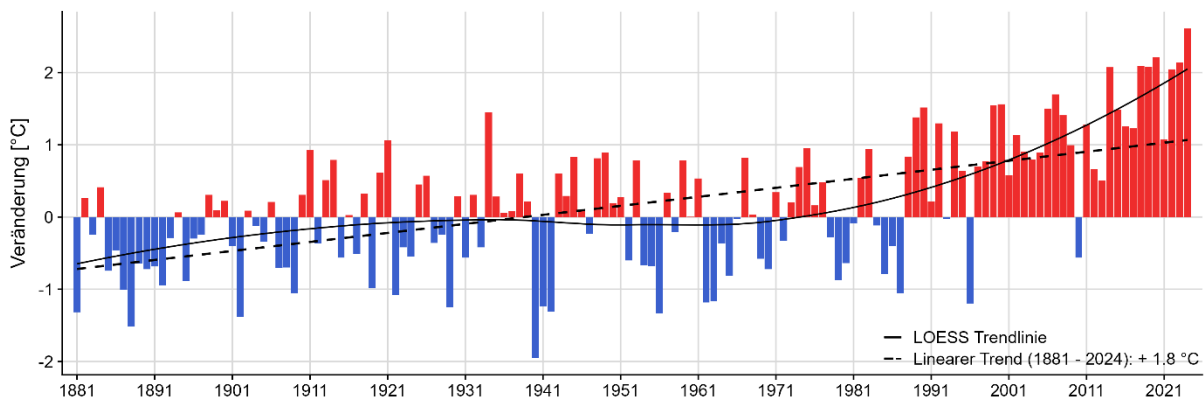


Abb. 4 Warming Stripes Adendorf, Darstellung der jährlichen Durchschnittstemperatur in Adendorf von 1881 bis 2024 im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961-1990.

Wie die Abb. 4 farblich anschaulich verdeutlicht, ist die Erderwärmung auch in der Gemeinde Adendorf in den letzten Jahren stark vorangeschritten, mit immer heißeren Jahren und nur wenigen Ausnahmen seit 1990. Zudem ist im Vergleich zu den globalen Warming Stripes in Abb. 3 sichtbar, dass in Adendorf - entgegen des globalen Trends - eine größere Anzahl von Jahrgängen im 20. Jahrhundert die Durchschnittstemperaturen des Referenzzeitraums bereits überschritten haben. Die Gemeinde ist somit historisch besonders vulnerabel gegenüber steigenden Temperaturen gewesen und könnte bei einer Fortsetzung dieses Trends zukünftig besonders von anhaltenden Hitzewellen betroffen sein. Dementsprechend braucht es neben der Mitigation in Adendorf notwendigerweise auch eine fortwährende Adaptation an die neuen klimatischen Bedingungen, bspw. durch Entsiegelungen, einen Hitzeaktionsplan, hitzegeschützte Aufenthaltsorte in der Öffentlichkeit sowie die Anpflanzung von Bäumen, wenn man den steigenden Temperaturen etwas entgegensetzen möchte.

Mittlere Tageslufttemperatur im Kalenderjahr; Veränderung zu 1961-1990 (8.6 °C) in dem Landkreis Lüneburg

1971-2000 zu 1961-1990: +0.3 °C
1981-2010 zu 1961-1990: +0.6 °C
1991-2020 zu 1961-1990: +1 °C



Datengrundlage: DWD | CDC v1.0

© Niedersächsisches Kompetenzzentrum Klimawandel (NIKO) 2025

Abb. 5 Mittlere Tageslufttemperatur im Kalenderjahr, Veränderung zu 1961-1990 (8.6 °C) in dem Landkreis Lüneburg.

Die Abb. 5 zeigt die Veränderung der mittleren Tageslufttemperatur im Landkreis Lüneburg vom Basiszeitraum 1961-1990 und vergleicht diese mit den Zeiträumen 1971-2000, 1981-2010 sowie 1991-2020. Hierbei wird folglich immer ein früheres Jahrzehnt mit einem späteren Jahrzehnt getauscht. Dabei ist ablesbar, dass die durchschnittlichen Tageslufttemperaturen von

Zeitraum zu Zeitraum ansteigen, zweimal um 0,3 °C und zuletzt um 0,4 °C. Dies lässt erkennen, dass der Temperaturanstieg nun schneller erfolgt als in der Vergangenheit. Die LOESS-Trendlinie zeigt dabei auf, dass sich die mittlere Tageslufttemperatur seit Mitte der 1970er stetig ansteigend entwickelt und noch keine Stagnation ablesbar ist. Eine LOESS-Trendlinie kann starke Trendbeschleunigungen und Klimavariabilität besser abbilden als eine lineare Trendgerade, da bei dem Verfahren „nicht für den gesamten Zeitraum ein Trend bestimmt [wird], sondern für jeden Zeitpunkt ein lokales Modell erstellt [wird], indem ein Teil der Nachbardaten [...] verwendet wird.“⁹ So ist erklärbar, warum die LOESS-Trendlinie und der lineare Trend in Abb. 5 so gravierend unterschiedlich sind.

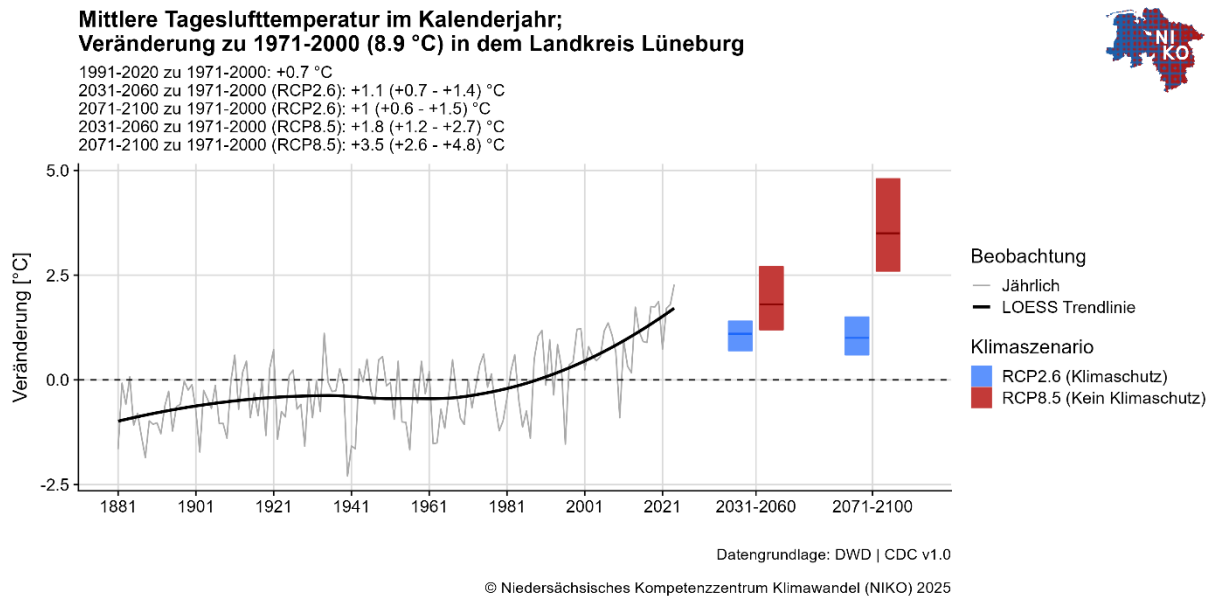


Abb. 6 Mittlere Tageslufttemperatur im Kalenderjahr, Veränderung zu 1971-2000 (8.9 °C) in dem Landkreis Lüneburg, mit RCP2.6- u. RCP8.5-Trend.

Beim Blick auf die Berechnungen für die zukünftige mittlere Tageslufttemperatur im Landkreis Lüneburg im Vergleich zum Basiszeitraum 1971-2000 in Abb. 6 zeigt sich, wie stark gegenwärtige politische Entscheidungen und Maßnahmen für den Klimaschutz die Zukunft bestimmen. Wenn weltweit ausreichende Klimaschutzmaßnahmen ergriffen würden, könnte der Anstieg der mittleren Tageslufttemperatur im Landkreis Lüneburg in den Zeiträumen 2031-2060 und 2071-2100 jeweils auf +0,7 bis +1,4 °C bzw. +0,6 bis +1,5 °C begrenzt werden. Bei nicht ausreichenden oder gar ausbleibenden Maßnahmen steuert der Landkreis Lüneburg auf einen Temperaturanstieg von +1,2 bis +2,7 °C im Zeitraum 2031-2060 und +2,6 bis +4,8 °C im Zeitraum 2071 bis 2100 zu. Dies entspricht einem Temperaturunterschied von bis zu 3,3 °C, welcher durch menschliches Handeln bestimmbar ist.

Nachdem die Niederschlagsmenge im Landkreis Lüneburg (Abb. 7) im Vergleich zum Referenzzeitraum 1961-1990 im Zeitraum 1981-2010 zunächst um +37 mm gestiegen war, lag der Wert im Zeitraum 1991-2020 bei +25 mm. Die mittlere jährliche Niederschlagsmenge stieg

⁹ Deutscher Wetterdienst (2025): Intensivierung der Temperaturentwicklung in Deutschland als Folge des Klimawandels. Warum der Deutsche Wetterdienst seine Kommunikation erweitert, S. 2.

seit 1881 um 9%,¹⁰ während die Tage mit schwachem Regen insgesamt abnehmen. Je höher die Erwärmung der mittleren Tageslufttemperatur, desto höher wird die Kapazität der Luft, Wasserdampf aufzunehmen. Da gleichzeitig die Verdunstung weniger stark beschleunigt wird, kommt es zu insgesamt weniger Regentagen, nicht jedoch geringeren Niederschlagsmengen. Niederschläge werden daher immer häufiger zu Stark- oder Extremniederschlägen, in welchen in relativer kurzer Zeit eine massive Regenwasser-Entladung geschieht.

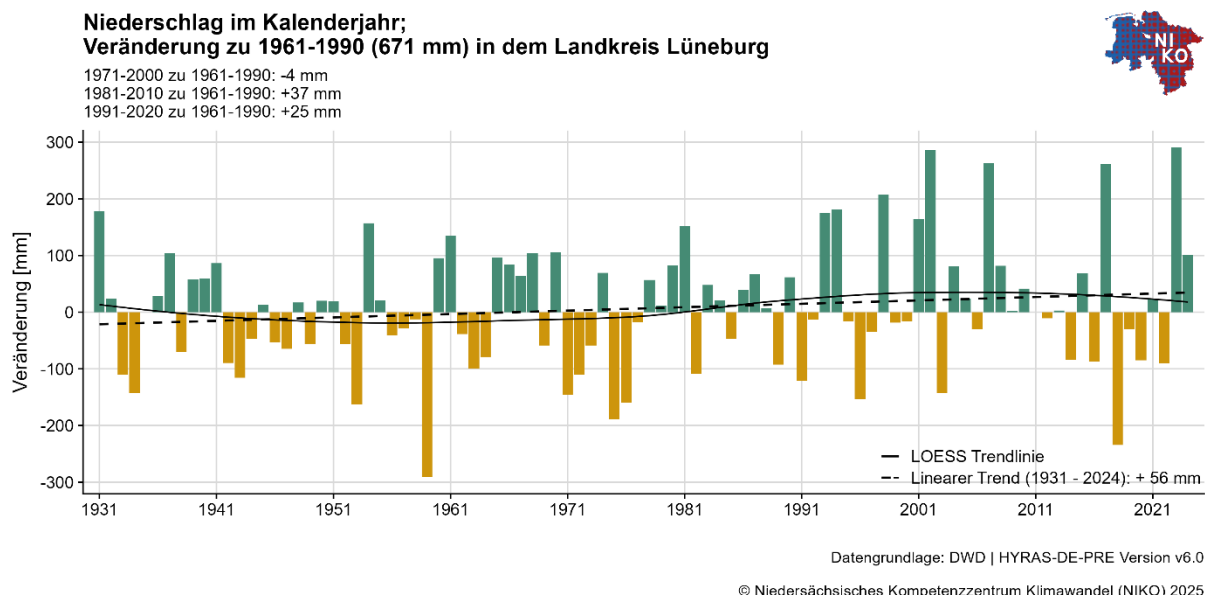


Abb. 7 Niederschlag im Kalenderjahr, Veränderung zu 1961-1990 (671 mm) in dem Landkreis Lüneburg.

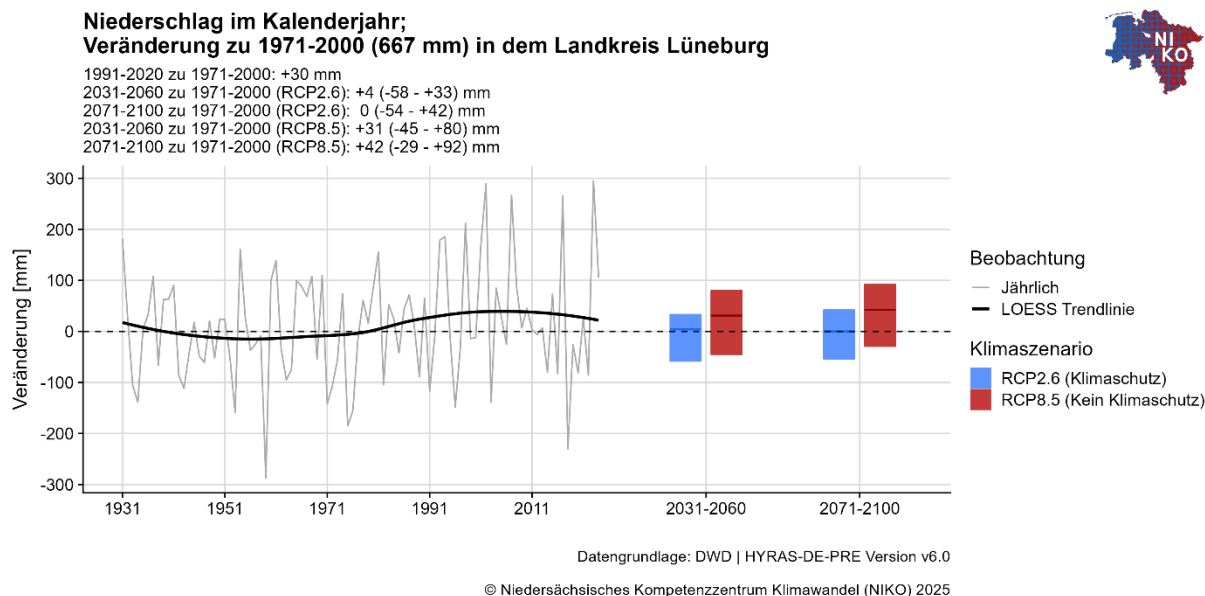


Abb. 8 Niederschlag im Kalenderjahr, Veränderung zu 1971-2000 (667 mm) in dem Landkreis Lüneburg, mit RCP2.6- u. RCP8.5-Trend.

¹⁰ Umweltbundesamt (2025): Trends der Niederschlagshöhe, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/trends-der-niederschlagshoehe#teilweise-sehr-regenreiche-jahre-seit-1965>, Abrufdatum: 19.01.2026.

Abb. 8 stellt dar, dass bei ausbleibendem Klimaschutz (RCP8.5) auch perspektivisch im Zeitraum 2071-2100 zunehmende Niederschlagsmengen möglich sind, sogar mit bis zu +100 mm im Vergleich zum Zeitraum 1971-2000. Dies könnte die zuvor dargestellten besonders starken Stark- oder Extremniederschläge grundsätzlich begünstigen. Gleichzeitig zeigt die LOESS-Trendlinie jedoch an, dass aktuell ein Trend zu geringeren Niederschlagsmengen vorherrscht.

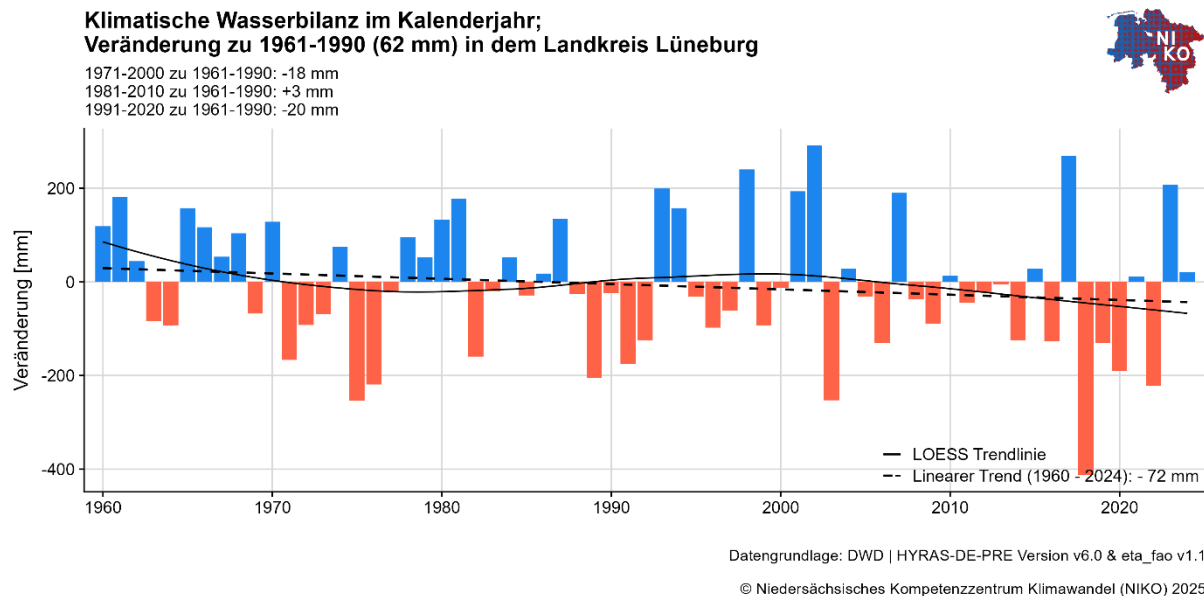


Abb. 9 Klimatische Wasserbilanz im Kalenderjahr, Veränderung zu 1961-1990 (62 mm) in dem Landkreis Lüneburg.

Auch die klimatische Wasserbilanz (KWB) im Landkreis Lüneburg in Abb. 9 entwickelt sich aktuell negativ im Vergleich zum Basiszeitraum 1961-1990. Die KWB gibt die Differenz zwischen Niederschlagsmenge bzw. -höhe und der potenziellen Evapotranspiration bzw. Verdunstung an. „Ist der Niederschlag größer als die Verdunstung, so ist die Wasserbilanz positiv und man spricht von einem humiden, also feuchten Klima. Den umgekehrten Fall nennt man trocken bzw. arid.“¹¹ Im jüngsten Vergleichszeitraum 1991-2020 waren bereits -20 mm Wasser verfügbar; auch die LOESS-Trendlinie zeigt eine zunehmende negative Entfernung vom Basiszeitraum. Der Landkreis hat also ein zunehmend trockenes Klima. Hierbei wird keine Aussage bezüglich der Grundwasserneubildung getroffen.

In Abb. 10 zeigen die Szenarien RCP2.6 und RCP8.5, dass im möglichen Spektrum der Entwicklung in den Zeiträumen 2031-2060 und 2071-2100 auch positive Veränderungen möglich sind. Allerdings sind die möglichen negativen Entwicklungen gegenüber der Referenzperiode intensiver, weshalb in beiden Szenarien für beide zukünftigen Zeiträume im Durchschnitt negative Veränderungen der KWB ausgegeben werden. Damit bleibt das lokale Klima im Landkreis voraussichtlich über die nächsten Jahrzehnte trockener als in den vergangenen Jahrzehnten. Dementsprechend wären solche Maßnahmen sinnvoll, die das verfügbare Grund- und Regenwasser sinnvoll nutzen oder speichern, wie bspw. ein angepasstes

¹¹ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2022): Methodik-Papier zum Handlungsfeld Wasserwirtschaft: Klimatische Wasserbilanz – Klimaatlas NRW, S. 2.

Verhalten bei der Bewässerung von Bepflanzung von Gartenflächen oder der flächendeckende Einbau von Regenwasserzisternen, der eine Nutzung von Betriebswasser ohne Frisch- bzw. Trinkwasserqualität für ausgewählte Prozesse ermöglicht.

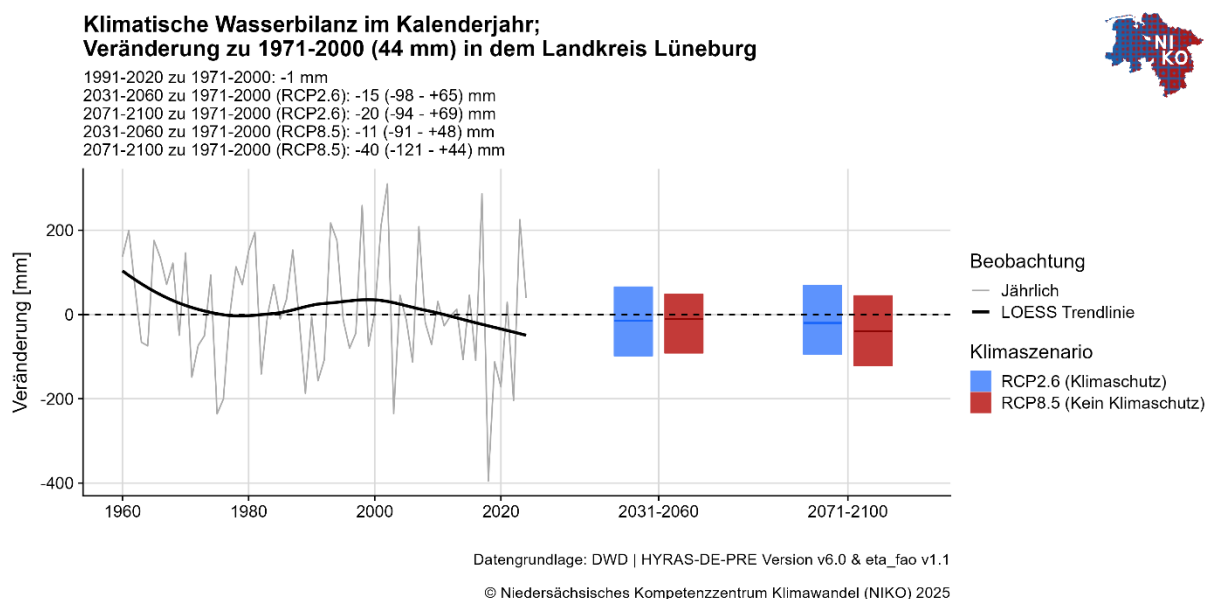


Abb. 10 Klimatische Wasserbilanz im Kalenderjahr, Veränderung zu 1971-2000 (44 mm) in dem Landkreis Lüneburg, mit RCP2.6- u. RCP8.5-Trend.

Der Wasserbeschaffungsverband Elbmarsch bezeichnet zudem eine Erfassung - sowie eine Reduktion aller Wasserentnahmen auf ein Minimum - im Rahmen eines kreisweiten Wasserversorgungskonzeptes als notwendig, um den veränderten klimatischen Bedingungen im Landkreis Lüneburg entgegenzutreten. Zudem sei eine Sensibilisierung der Bevölkerung notwendig, um diese Maßgaben zu vermitteln und sowohl Handlungsdruck als auch mögliche Strategien zu vermitteln.

Bei der Darstellung aller dieser Modelle und Szenarien ist anzumerken, dass der Klimawandel schneller voranschreitet, als die bisherigen Modelle und Annahmen der Klimaforschenden darstellten.¹² Daher ist auch bei diesen Darstellungen davon auszugehen, dass sie zukünftig noch weiter nach oben bzw. unten korrigiert werden müssen, was wiederum den Ernst der Lage unterstreicht und die Notwendigkeit des zügigen Handels nahelegt. Während viele der wegweisenden Entscheidungen hierzu auf bundes- oder landespolitischer Ebene getroffen werden müssen, obliegt es der kommunalen Ebene, schlussendlich die gesetzlichen Vorgaben und Beschlüsse vor Ort umzusetzen. IKS-K soll das lokale Klimaschutzmanagement strukturieren, verstetigen und einen Zeitplan für die Umsetzung darstellen.

¹² Vgl. u. a.: <https://www.tagesschau.de/wissen/erderwaermung-beschleunigung-100.html>;
<https://www.fr.de/politik/klimaforscher-ueberrascht-erderhitzung-schneller-als-gedacht-93283059.html>;
<https://www.klimareporter.de/erdsystem/wenn-klimaforscher-innen-nervoes-werden>;
<https://www.eu-umweltbuero.at/inhalt/klimawandel-vollzieht-sich-viel-schneller-als-erwartet>, Abrufdatum 19.01.2026.



2.2 Klimawandelfolgen

Das Erreichen des 2015 beschlossenen Pariser Klimaziels, der Begrenzung der Erderwärmung auf optimalerweise 1,5 °C und maximal 2 °C, wird zunehmend unrealistisch, wie bereits im wissenschaftlichen Hintergrund dargelegt wurde. Je höher die globale Temperatur ansteigt, desto höher wird auch das Risiko von Extremwetterereignissen; Starkregen, schwere Gewitter, Überflutungen, Hitzewellen und Dürren werden uns mindestens die nächsten Jahrzehnte begleiten. Damit steigt das Risiko multiple, irreversible Kipppunkte zu erreichen, wie bspw. ein Abnehmen von Meeresströmungen, einen Meeresspiegelanstieg, das Auftauen von Permafrost-Böden, in denen Treibhausgase wie Methan und CO₂ gespeichert sind, das Absterben von Biotopen wie tropischen Korallenriffen und das Artensterben insgesamt.¹³ Bei 1,5 °C verlieren 8% aller Pflanzen, 6% aller Insekten und 4% aller Wirbeltiere ihren Lebensraum. Bei einem Temperaturanstieg von 2 °C gegenüber der vorindustriellen Zeit werden sogar 17% aller Pflanzen, 18% aller Insekten und 8% aller Wirbeltiere in ihrer Existenz bedroht. Auch Hochwasser betrifft bei der Erwärmung um 1,5 °C 11% aller weltweiten Landflächen; bei 2 °C verdoppelt sich dieser Wert fast auf 21%. Zudem wird die Erderwärmung auch weiterhin Fluchtursache für vulnerable Menschen sein, die ihren Lebensraum und ihre Lebensgrundlagen verlieren. Ebenso breiten sich Krankheiten aus tropischen Gebieten mit jedem Zehntelgrad weiter aus, was zusätzlich zu bereits zuvor erwähnten Hitzewellen die Gesundheitssysteme belastet.¹⁴ Die globalen Bemühungen, den Klimawandel zu bekämpfen und einzudämmen sind derzeit noch immer unzureichend für die Zielerreichung. Damit dem Klimawandel und dessen Folgen noch Einhalt geboten werden können, muss eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen werden, welche den globalen THG-Ausstoß reduzieren. Als Gemeinde mit Vorbild- und Multiplikationsfunktion können wir einen relevanten Beitrag dazu leisten, dass die Folgen des Klimawandels durch Anpassungsmaßnahmen abgefedert werden und wir selbst nicht weiter zur Erderwärmung beitragen.

2.3 Gesetzliche Grundlagen

2.3.1 Internationale Ebene

Im Rahmen der COP21 wurde am 12. Dezember 2015 das rechtlich bindende Pariser Klimaabkommen geschlossen. Damit haben alle unterzeichnenden Staaten zugesichert, den globalen Durchschnittstemperaturanstieg auf unter 2 °C, im Optimalfall sogar auf maximal 1,5 °C, zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen, um Risiken sowie irreversible oder langfristige Klimawandelschäden zu vermeiden. Dafür müsste der Höhepunkt der THG-Emissionen spätestens in 2025 erreicht und eine Verringerung um 43% bis 2030 stattfinden. Kurz zuvor waren zudem im Rahmen der Agenda 2030 die 17 nachhaltigen Entwicklungsziele – die Sustainable Development Goals – auf dem United Nations-Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung beschlossen worden. Die Erfüllung dieser Ziele, wie beispielsweise das Ziel Nr. 13 *Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen*, ist bis 2030 vorgesehen. Der Europäische Menschenrechtsgerichtshof hat in einem

¹³ Vgl.: Armstrong Mckay, David I./Staal, Arie/Abrams, Jesse F./Winkelmann, Ricarda/Sakschewski, Boris/Loriani, Sina/Fetzer, Ingo/Cornell, Sarah E./Rockström, Johan/Lenton, Timothy M. (2022): Exceeding 1.5°C global warming could trigger multiple climate tipping points, Science, Vol. 377, Nr. 6611.

¹⁴ German Zero (o. D.): Kleine Zahlen, dramatische Wirkung, https://germanzero.de/gz-media/pages/assets/fd16a7d99c-1661499494/gz_infografik_1.5_vs_2.0_grad_a4.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

Urteil aus 2024 bezüglich einer Klimaklage aus der Schweiz festgelegt, dass effektiver Klimaschutz ein Menschenrecht ist. Auch der Internationale Gerichtshof hat in einem Gutachten vom 23. Juli 2025 dargelegt, dass Staaten im Rahmen internationaler Menschenrechtsabkommen eine Verpflichtung haben, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um das globale Klimasystem und die weiteren Teile der Umwelt zu schützen.

2.3.2 Bundesebene

Am 12. Dezember 2019 hat der Bundestag das KSG mit dem Zweck beschlossen, „zum Schutz vor Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten“.¹⁵ Auch die Zielsetzung für die Begrenzung des Anstiegs der Durchschnittstemperatur bezieht sich auf die Festsetzungen des Pariser Klimaabkommens; die Bundesrepublik Deutschland verfolgt das Ziel, den Anstieg der Durchschnittstemperatur auf signifikant unter 2 °C, im besten Fall auf 1,5 °C zu begrenzen. Bis 2030 sollen dafür die THG-Emissionen um mindestens 65 % zurückgehen, bis 2040 um mindestens 88 %. Bis 2045 soll THG-Neutralität erreicht werden, bevor nach 2050 negative THG-Emissionen vorgesehen sind.

2.3.3 Landesebene

Unter Art. 6c der Niedersächsischen Verfassung wurde mit Änderung vom 10. Dezember 2020 der Bereich Klima aufgenommen. Dort lautet die Zielsetzung: „In Verantwortung auch für die künftigen Generationen schützt das Land das Klima und mindert die Folgen des Klimawandels.“¹⁶ Gleichzeitig mit der Verfassungsänderung wurde das NKlimaG erstmalig beschlossen. In § 3 des NKlimaG wird das Ziel der „Erreichung von THG-Neutralität bis zum Jahr 2040“¹⁷ ausgewiesen. Dabei sind folgende Etappenziele zu erreichen: bis zum Jahr 2030 eine Reduktion von THG-Emissionen „um mindestens 75 Prozent, bis zum Jahr 2035 um mindestens 90 Prozent“,¹⁸ jeweils gegenüber dem Referenzjahr 1990. Zudem sollen 0,5 % der Landesfläche bis 2033 für Freiflächenphotovoltaik-Anlagen und 2,2 % der Landesfläche für Windenergieanlagen (WEA) bereitgestellt werden. Bis 2035 sollen mindestens 65 GW Leistung an PV-Anlagen installiert werden, davon mindestens 50 GW installierte Leistung aus PV-Anlagen, die keine Freiflächenphotovoltaik-Anlagen sind. Zusätzlich dazu sollen bis 2035 mindestens 30 GW installierte Leistung bei WEA an Land erreicht werden.

2.3.4 Landkreisebene

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat mit Beschluss vom 09.03.2020 das Ziel der Klimaneutralität bis 2030 für die Kreisverwaltung festgesetzt. Das Kreisgebiet soll entsprechend der landespolitischen Ziele 2040 Klimaneutralität erreichen, wobei das

¹⁵ Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG), vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235), § 1 Zweck des Gesetzes.

¹⁶ Niedersächsische Verfassung, vom 19. Mai 1993 (Nds. GVBl. S. 107), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. November 2023 (Nds. GVBl. S. 258), Art. 6c Verf – Klima.

¹⁷ Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (Niedersächsisches Klimagesetz – NKlimaG), vom 10. Dezember 2020 (Nds. GVBl. S. 464), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2023 (Nds. GVBl. S. 289), § 3 NKlimaG – Niedersächsische Klimaziele, Hinwirkungsverpflichtung, Vorbildfunktion, Berücksichtigungsgebot.

¹⁸ Ebd.



Klimaschutzkonzept des Landkreises Lüneburg ausweist, dass von der Kreisverwaltung eigentlich THG-Neutralität angestrebt wird.

2.4 CO₂-Neutralität vs. THG-Neutralität vs. Klimaneutralität

Die drei in der Unterüberschrift aufgeführten Begrifflichkeiten werden oft synonym verwendet, haben aber unterschiedliche Definitionen.¹⁹ Laut dem Umweltbundesamt (UBA) ist Klimaneutralität nur dann erreicht, wenn menschliche Aktivitäten keinen Einfluss auf das Klima ausüben. „Diese Aktivitäten beinhalten klimawirksame Emissionen, Maßnahmen, die darauf abzielen, dem atmosphärischen Kreislauf Treibhausgase zu entziehen sowie durch den Menschen verursachte Aktivitäten, die regionale und lokale biogeophysische Effekte“.²⁰ Wenn ein Gleichgewicht zwischen THG-Emissionen (bspw. CO₂, CH₄, N₂O, F-Gase)²¹ und der Aufnahme aus der Atmosphäre durch THG-Senken besteht, kann von THG-Neutralität gesprochen werden. Senken können dabei beispielsweise Wälder und Moore sein, wie sie in Adendorf vorliegen; künstliche und technische Senken gibt es bisher nicht mit ausreichender Kapazität, um einen Beitrag zu leisten. CO₂-Neutralität ist am wenigsten ambitioniert und meint lediglich das Netto-Null-Verhältnis eines einzelnen Treibhausgases, dem CO₂. Für das erfolgreiche Erreichen von Klima- bzw. THG-Neutralität darf nicht mehr emittiert werden, als durch Senken aufgenommen werden kann. Der wichtigste Handlungsschritt hin zur THG-Neutralität ist folglich die Verringerung der THG-Emissionen. Dies ist vor allem über Investitionen in erneuerbare Energien, Energieeffizienz, kohlenstoffarme Technologie und Suffizienzmaßnahmen zu erreichen. In Sektoren, in denen kurzfristig keine THG-Emissionsminderung geschehen kann, muss versucht werden, über Einsparungen in anderen Sektoren ausbleibende THG-Reduzierungen zu kompensieren.

3. Lokale Ausgangssituation

3.1 Zielsetzung der Gemeinde und kommunaler Klimaschutz

Um die gesetzlichen Bestimmungen von Bund, Ländern und UN zu erfüllen, braucht es die Akteur*innen vor Ort, welche den lokalen Klimaschutz gezielt vorantreiben können. Diese Aufgabe wird von Kommunen übernommen, da diese über ihre Befugnisse im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung auf viele unterschiedliche Bereiche einwirken können, so zum Beispiel durch die Wärmeplanung, auf die Bürger*innen (bspw. durch Beratungs- oder Bildungs- u. Informationsangebote oder Förderprogramme), auf die Verkehrsplanung (bspw. durch Verkehrsentwicklungspläne), auf die Erstellung und Veränderung von Flächennutzungs- und Bebauungspläne (F-/B-Pläne) durch Festsetzungen, auf Anforderungen an Privateigentümer*innen (bspw. durch Satzungen), die Beschaffung für kommunale Einrichtungen sowie deren Betrieb und Sanierung. Im Falle von Adendorf werden diese Klimaschutzbestrebungen neuerdings durch die Förderung über die Kommunalrichtlinie durch

¹⁹ Umweltbundesamt (2021): Treibhausgasneutralität in Kommunen, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2021-03-24_factsheet_treibhausgasneutralitaet_in_kommunen.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

²⁰ Ebd.

²¹ Umweltbundesamt (2022): Die Treibhausgase, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/die-treibhausgase>, Abrufdatum: 19.01.2026.

ein kommunales Klimaschutzmanagement koordiniert, welches den Themenbereich als Stabstelle ämterübergreifend in der Gemeindeverwaltung einbringt und in der Organisationsstruktur verankert. Dadurch kann die Gemeinde Adendorf gezielt versuchen, einen Einfluss auf lokal auftretende THG-Emissionen und Endenergieverbräuche zu nehmen und zu deren Senkung beitragen.

Das IKS-K soll den Klimaschutz auf allen Ebenen der Kommune und deren Handeln verankern. Es dient wegen der dem fertigen IKS-K vorausgegangen Beteiligung der Bürger*innen als Handlungsempfehlung und Entscheidungsgrundlage für die kommunalen Entscheidungstragenden im Gemeinderat und den untergeordneten Fachausschüssen. Dabei wird aufgezeigt, in welchen Bereichen welche THG-Emissionen auftreten, was die Potenziale zur Minderung dieser THG-Emissionen sind und wie diese Potenziale durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen und mit der Zusammenarbeit von verschiedenen Akteur*innen (bspw. Verwaltung, Werbegemeinschaft, Zivilgesellschaft, etc.) erreicht werden können. Die Szenarien zeigen auf, welche Entwicklungspfade die lokale Klimapolitik einschlagen kann oder muss, um erfolgreich umgesetzt zu werden. Dabei inkludiert das IKS-K gemäß der Kommunalrichtlinie:

- Ist-Analyse, sowie Energie- und THG-Bilanz, Indikatorenvergleich mit dem Bundesdurchschnitt
- Potenzialanalyse und Szenarienentwicklung
- THG-Minderungsziele
- THG-Minderungsstrategien und priorisierte Handlungsfelder
- Beteiligung aller relevanten Akteur*innen und der Zivilgesellschaft
- Maßnahmenkatalog
- Verstärkungsstrategie
- Controlling-Konzept
- Kommunikationsstrategie

Dabei wird für die Gemeinde Adendorf im Rahmen des IKS-K das Jahr 2045 als Zieljahr zum Erreichen der vorgenannten THG-Neutralität angestrebt, was durch die Szenarienentwicklung als realisierbar betrachtet wird. Um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen, müssen die politischen Entscheidungen innerhalb der Gemeindegremien sich in den kommenden Jahren klar zu einem ambitionierten und engagierten Klimaschutz bekennen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die adaptiven, kommunalen Klimaschutz-Bestrebungen hin zur Erreichung der THG-Neutralität auch wirklich ausreichend sind und erfolgreich sein können. Bei einer schnellen Umsetzung der im weiteren Verlauf dargestellten Maßnahmen und früherer Erreichung von vorgestellten Meilensteinen wäre grundsätzlich auch eine frühere Zielerreichung möglich.

3.2 Kurzbeschreibung der Gemeinde Adendorf

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Adendorf hat eine Fläche von 16,08 km² und 10.818 Einwohnende (Stand 31.12.2024).²² Damit hat Adendorf eine Bevölkerungsdichte von 668,47 Einwohnende/km². Somit ist die Bevölkerungsdichte deutlich höher als im übergeordneten Landkreis Lüneburg (142 Einwohnende/km²) sowie im Bundesland Niedersachsen (171 Einwohnende/km²).²³ Im Vergleich zu Lüneburg (1.061 Einwohnende/km²) ist Adendorf zwar weniger dicht besiedelt, doch deutlich urbaner geprägt als die Nachbargemeinden. Neben dem Hauptort gibt es zudem noch den Ortsteil Erbstorf, der ländlicher geprägt ist und über kein eigenes Versorgungszentrum verfügt. Laut den Daten des Wegweisers Kommune der Bertelsmann Stiftung gehört Adendorf zu Demografietyt 5: *Moderat wachsende Städte und Gemeinden mit regionaler Bedeutung*.²⁴ Die Anzahl der Einwohnenden ist zwischen 2000 und 2024 um 11,90 % gestiegen, wodurch rechnerisch durchschnittlich ein jährliches Bevölkerungswachstum von 0,496 % vorliegt. Die tatsächliche jährliche Wachstumsrate seit 2010 liegt allerdings lediglich bei 0,346 %, was auf die begrenzte Möglichkeit zur Erschließung neuer Wohngebiete und kurzfristige negative Entwicklungen zurückgeht. In Zukunft soll die Gemeinde auf circa 12.000 Einwohnende heranwachsen; viel mehr Wachstum ist mit der geplanten Erhaltung von Erholungs-, Wald- und Grünflächen auf dem Gebiet der Gemeinde Adendorf voraussichtlich nicht mehr möglich.

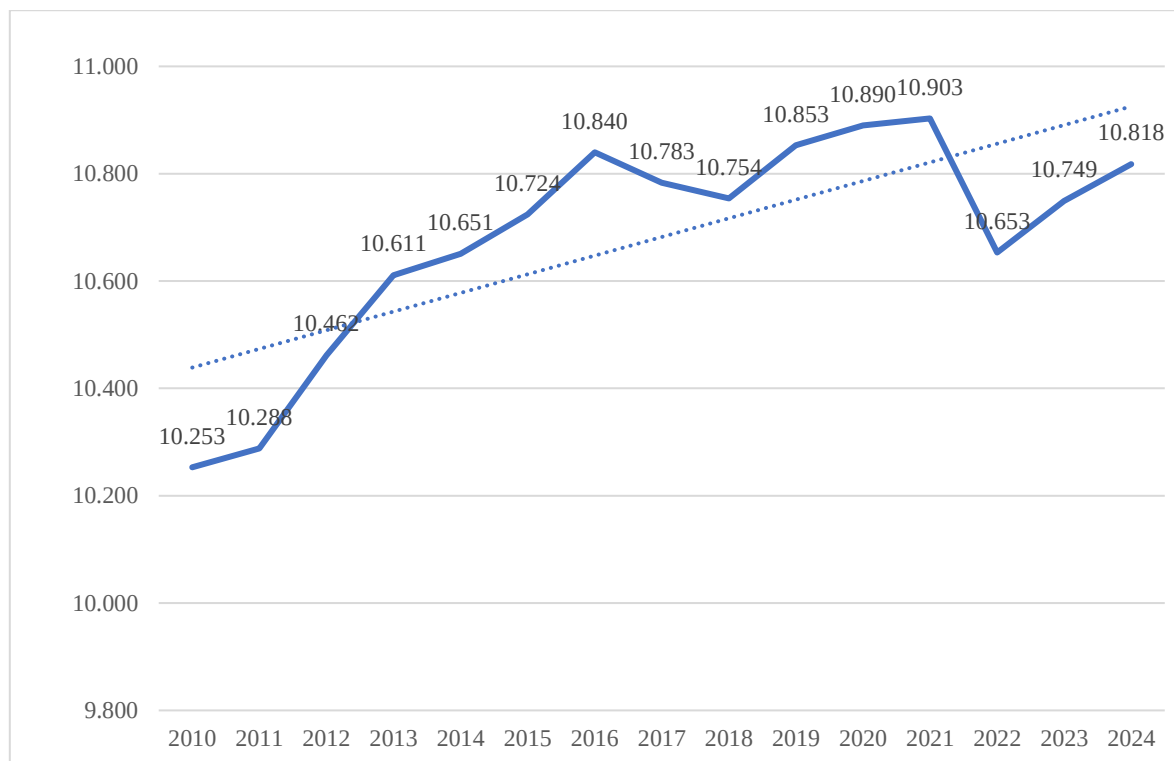


Abb. 11 Bevölkerungsentwicklung Adendorf 2010-2024 mit Trendlinie. Eigene Darstellung basierend auf Daten des LSN.²⁵

²² Landesamt für Statistik Niedersachsen (2025).

²³ Ebd.

²⁴ Bertelsmann Stiftung (2025): Wegweiser Kommune, <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/adendorf>, Abrufdatum: 19.01.2026.

²⁵ Landesamt für Statistik Niedersachsen (2025).

3.2.2 Gebäude- und Wohnungsstatistik

Die Gebäude- und Wohnungsstatistik ergibt sich aus dem Zensus 2022. Daher sind keine Daten für die Jahre 2023 bis 2025 eingeflossen, weshalb der Anteil der seit 2019 gebauten Häuser, Wohnungen und m² in der Realität gegenüber den folgenden Tabellen jeweils größer ist. Die Kernaussagen des Unterkapitels bleiben dennoch erhalten.

Die nachfolgenden Tabellen 1 bis 3 zeigen die Ergebnisse. Dabei wird zunächst die Gebäudeebene vorgestellt, gefolgt von der Wohnungsebene und zuletzt der Wohnflächenebene.

Baualter	EZFH	MFH 3-6	MFH 7+	Summe	Anteil in [%]
- 1918	72	14	6	92	2,7 %
1919 – 1948	156	14	-	170	4,9 %
1949 – 1978	1.225	70	29	1.324	38,3 %
1979 – 1990	557	39	11	607	17,6 %
1991 – 2000	425	52	8	485	14,0 %
2001 – 2010	348	24	3	375	10,9 %
2011 – 2019	305	51	4	360	10,4 %
seit 2019	31	9	-	40	1,2 %
Summe	3.119	273	61	3.453	100,0 %
Anteil in [%]	90,3 %	7,9 %	1,8 %	100,0 %	

Tabelle 1: Gebäudestatistik der Gemeinde Adendorf basierend auf dem Zensus 2022 (Stand 2022).

Danach dominieren die EZFH mit einem Anteil von 90,3 %, gefolgt, mit weitem Abstand, von den MFH mit 3-6 Wohneinheiten mit einem Anteil von 7,9 % und den MFH mit 7+ Wohneinheiten mit einem Anteil von 1,8 %. Bei den Baualtersklassen liegt die Altersklasse 1949 – 1978 mit einem Anteil von 38,3 % deutlich vorne, gefolgt von der Altersklasse 1979 – 1990 mit einem Anteil von 17,6 %, der Altersklasse 1991 – 2000 mit einem Anteil von 14,0 %, der Altersklasse 2001 - 2010 mit einem Anteil von 10,9 % und der Altersklasse 2011 – 2019 mit einem Anteil von 10,4 %.

Die Baualtersklassen 1919 – 1978 mit einem Anteil von 43,2 %, d. h. nahezu der Hälfte des Gebäudebestandes, repräsentieren im Wesentlichen den Gebäudebestand, der bei der Erstellung keinen nennenswerten energetischen Anforderungen unterlag, d. h. hier liegt mit Abstand das größte Einsparpotenzial. Der Gebäudebestand bis 1918 (*Gründerzeit*) ist mit Vorsicht zu betrachten, hier ist eine energetische Sanierung durchaus möglich, es sollten aber denkmalpflegerische und gestalterische Aspekte berücksichtigt werden (*Denkmalschutz vor Klimaschutz!*), z. B. Dämmung der Wände mit einer Innen- anstelle einer Außendämmung. Mit einem Anteil von 2,7% ist die Gebäudealtersklasse in Adendorf relativ selten erhalten. Die Gebäude, die von 1979 bis 2000 erstellt wurden (31,6 %), haben ob der Wärmeschutzverordnung (WSchV) immerhin einen mäßigen Dämmstandard. Alle Gebäude, die danach erbaut wurden, sind wegen der Energieeinsparverordnung (EnEV) mittelfristig energetisch nicht modernisierungsbedürftig.

Gleichzeitig liegt der Schwerpunkt des Verbrauchs in den EZFH, d. h. in häufig eigengenutzten Gebäuden, bei denen die Eigentümer*innen einen direkten Nutzen von der energetischen



Sanierung haben bzw. bei denen auch Leistungen in Eigenarbeit möglich sind (Dämmung von Kellerdecke und oberster Geschossdecke sowie Vorhangsfassade), was die Kosten erheblich senkt und die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert. Zudem sind die Eigentümerinnen und Eigentümer, die in der eigenen Immobilie bzw. in der Standortgemeinde ihrer Liegenschaft wohnen, gemeinhin besser zu erreichen.

Die Wohnungsstatistik der Gemeinde Adendorf, also die Anzahl von Wohnungen in den jeweiligen Bereichen der EZFH, MFH 3-6 und MFH 7+, wurde in Tabelle 2 festgehalten und gestaltet sich wie folgt:

Baualter	EZFH	MFH 3-6	MFH 7+	Summe	Anteil in [%]
- 1918	102	54	54	210	3,9 %
1919 – 1948	181	51	8	240	4,4 %
1949 – 1978	1.405	256	321	1.982	36,7 %
1979 – 1990	600	176	136	912	16,9 %
1991 – 2000	457	235	168	860	15,9 %
2001 – 2010	368	103	31	502	9,3 %
2011 – 2019	314	248	59	621	11,5 %
seit 2019	35	37	-	72	1,3 %
Summe	3.462	1.160	777	5.399	100,0 %
Anteil in [%]	64,1 %	21,5 %	14,4 %	100,0 %	

Tabelle 2: Wohnungsstatistik der Gemeinde Adendorf basierend auf dem Zensus 2022 (Stand 2022).

Die Auswertung nach Wohnungen zeigt ein ähnliches Bild wie die nach Gebäuden. Auch hier dominieren die Wohnungen in EZFH mit einem Anteil von 64,1 %, gefolgt mit weitem Abstand von den Wohnungen in MFH mit 3-6 Wohneinheiten mit einem Anteil von 21,5 % und Wohnungen in MFH mit 7+ Wohneinheiten mit einem Anteil von 14,4 %. Die Baualtersklassen vor WSchV und EnEV machen in dieser Statistik 73,9 % aller Wohnungen in der Gemeinde Adendorf aus.

Als letztes wird in Tabelle 3 die Wohnflächenstatistik dokumentiert, die Gesamtsumme der m², die je Altersklasse in den Wohngebäuden innerhalb der Gemeinde Adendorf vorhanden sind:

Baualter	Summe in m ²	Anteil in [%]
- 1918	22.855	3,9 %
1919 – 1948	24.735	4,3 %
1949 – 1978	202.995	35,0 %
1979 – 1990	99.055	17,1 %
1991 – 2000	85.330	14,7 %
2001 – 2010	64.075	11,0 %
2011 – 2019	71.660	12,3 %
seit 2019	9.685	1,7 %
	<u>580.930</u>	<u>100,0 %</u>

Tabelle 3: Wohnflächenstatistik der Gemeinde Adendorf basierend auf dem Zensus 2022 (Stand 2022).

Auch hier umfassen die Baualtersklassen 1919 – 2000 71,1 % der Wohnfläche, d. h. den im Wesentlichen noch unzureichend sanierten Gebäudebestand, bei dem es noch ein großes Sanierungs- und Energieeinsparpotenzial ohne große bauphysikalische Einschränkungen (Innendämmung) gibt. Eine Aufteilung der m² auf die jeweiligen Wohngebäudetypologien war ob der vorhandenen Datenlage nicht möglich.

3.2.3 Lage und Katasterflächen

Im Landkreis Lüneburg liegt die Gemeinde zwischen dem Flecken Bardowick im Westen, der Gemeinde Brietlingen im Norden und der Gemeinde Scharnebeck im Osten. Im Süden Adendorfs befindet sich das Oberzentrum und die Hansestadt Lüneburg. Das Lüneburger Stadtzentrum ist nur circa vier Kilometer von Adendorf entfernt. Die Gemeinde Adendorf ist damit auch Teil der Metropolregion Hamburg. Über die A39 sowie den B4-Abschnitt, der zukünftig als A39-Erweiterung ausgebaut werden soll, und die angrenzende B209 ist Adendorf direkt mit der Hansestadt Hamburg im Westen und den Bundesländern Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern im Norden verbunden. Die Kreisstraßen 30 und 53 verbinden Adendorf zusätzlich mit den umliegenden Gemeinden im Landkreis Lüneburg. Über den Elbe-Seitenkanal im Osten der Gemeinde findet Güterverkehr statt.

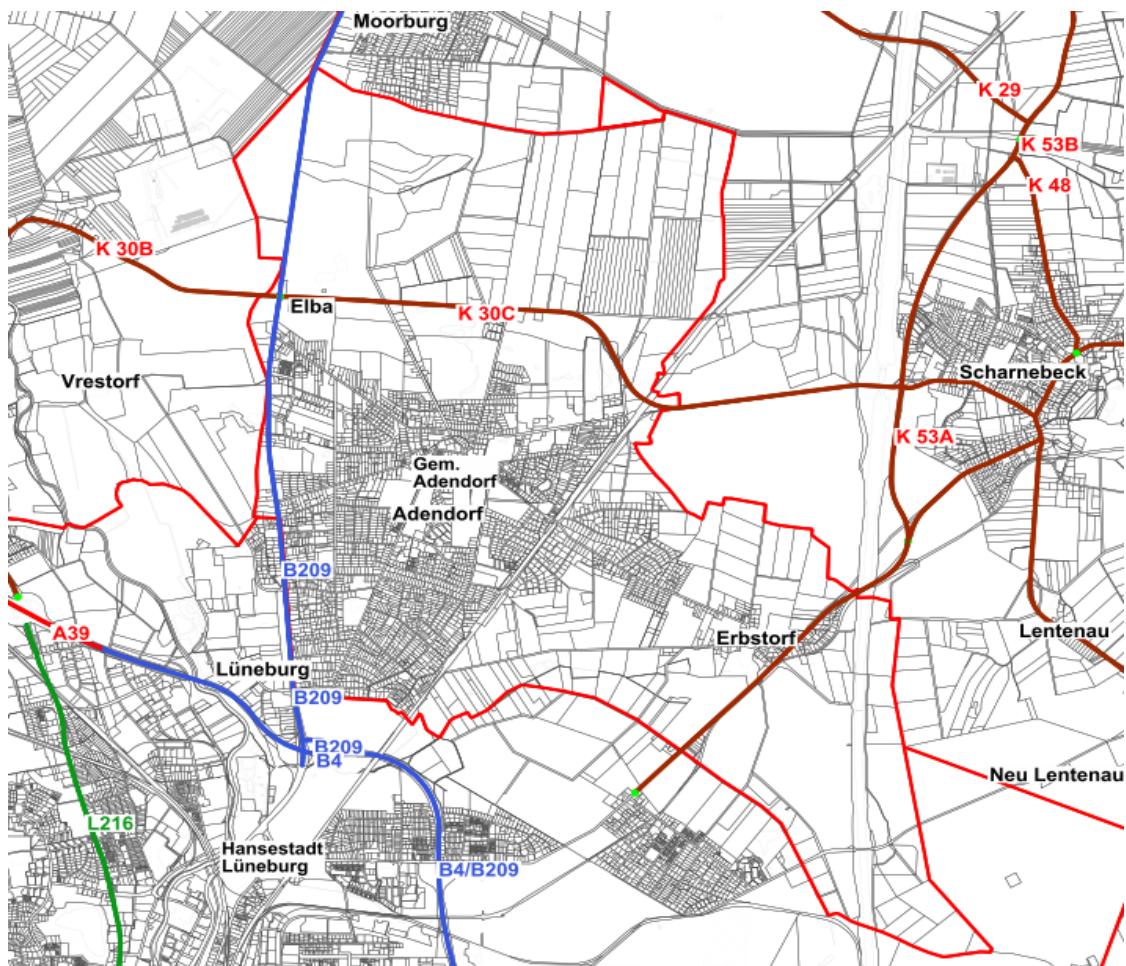


Abb. 12 Gemeinde Adendorf mit Hervorhebung relevanter überregionaler Verkehrswege.²⁶

²⁶ Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (2025).

3.2.4 Soziale Einrichtungen

Im Gemeindegebiet liegen fünf Kindertagesstätten (mit der DGNB- und QNG-zertifiziert nachhaltig gebauten Sportkita befindet sich eine sechste Kindertagesstätte im Bau), wovon vier (zukünftig fünf) in kommunaler Trägerschaft sind bzw. sein werden. Ein Waldkindergarten wird durch einen eingetragenen Verein betrieben. Des Weiteren gibt es eine Grundschule mit zwei Standorten (Weinbergsweg/Dorfstraße) und die Oberschule am Katzenberg, die in der Trägerschaft des Landkreises Lüneburg liegt, sowie eine autarke Freie Schule. Das lokale Bildungs- und Kulturangebot vor Ort wird durch eine Bibliothek ergänzt, die viele Lesungen, Vorträge und Diskussionen durchführt. Die sogenannte Sportmeile am Scharnebecker Weg, bestehend aus Skaterpark, Sportflächen, Sporthalle, Freibad und dem Walter-Maack-Eisstadion, ergänzt neben den Sportvereinen von Adendorf und Erbstorf das lokale Aktivitätsangebot. Zwei freiwillige Feuerwehren in den jeweiligen Ortsteilen bilden neben den Sportvereinen zentrale Anlaufstellen für ehrenamtliches Engagement in der Gemeinde.

3.2.5 Wirtschaftliche Struktur

Die Beschäftigungsquote der 15- bis 65-Jährigen ist seit 2019 von 60,2 % auf 63 % in 2024 angestiegen. 427 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte wohnten und arbeiteten 2024 in Adendorf, 1790 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte waren Einpendler, 3722 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte waren Auspendler. Die Arbeitslosenquote lag am 31.12.2023 bei 2,2 % und damit deutlich unter dem niedersächsischen Jahresdurchschnitt 2023 von 5,7 % und dem landkreisweiten Jahresdurchschnitt 2023 von 5,8 %.²⁸ Die lokale Wirtschaftsstruktur ist von kleinen und mittleren Unternehmen aus den Branchen *Auto & Verkehr, Bauen & Wohnen, Computer & IT-Dienstleistungen, Essen & Trinken, Gesellschaft, Gesundheit & Pflege, Handel & Shopping, Mode & Bekleidung, Recht & Geld, Reisen – Hotel – Ferienwohnung, Schönheit & Wellness, Service & Dienstleistungen, Sport & Freizeit* und *Trauer & Bestattung* geprägt. Eine Vielzahl der lokalen Betriebe ist zudem in der Werbe- und Wirtschafts-Gemeinschaft Adendorf e. V. organisiert. Dort sind aktuell über 60 Mitglieder auf der Website registriert.

Zusammenfassung:

Adendorf strebt Treibhausgasneutralität bis 2045 an. Dafür setzt die Gemeinde in den kommenden Jahren ambitionierte Klimaschutzmaßnahmen um, die entweder direkt Energie und THG-Emissionen einsparen oder indirekt die Bevölkerung für die Thematik des Klimawandels, energetischer Einsparungen sowie Sanierungen sensibilisieren.

²⁸ Landesamt für Statistik Niedersachsen (2025).

4. Ist-Analyse

4.1 Aktivitätsprofil

Das Aktivitätsprofil der Gemeinde für das Jahr 2024 (Abb. 14) wurde mit dem Bilanzierungstool *Klimaschutz-Planer* erstellt. 2024 wurde als Betrachtungsjahr gewählt, da durch die erstmalige Einführung eines Klimaschutzmanagements ein Startschuss für den koordinierten Klimaschutz in Adendorf gesetzt wurde.

Durch die Beantwortung von 31 Fragen in fünf Bereichen (Klimapolitik, Energie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Klimagerechtigkeit) wird die untenstehende Grafik entworfen. Jede der 31 Fragen besteht aus vier anwählbaren Stufen, mit jedem erreichten Meilenstein werden somit Punkte gesammelt. Wenn im Bereich einer Frage noch keine Maßnahmen umgesetzt bzw. Erfolge erzielt wurden, liegt in dem Themenbereich noch keine Stufe und somit kein Punkt vor. Das Aktivitätsprofil ist tendenziell für Kommunen mit größerer Einwohnerzahl entworfen worden; dies zeigt sich darin, dass einige Fragen auf Infrastrukturelemente abzielen, die es in der Gemeinde Adendorf nicht gibt. Besonders im Bereich der Klimapolitik sind in der Gemeinde, bspw. durch die Einführung und Arbeit des Klimaschutzmanagements, bereits relevante Erfolge erzielt worden. In den Bereichen Energie, Verkehr und Klimagerechtigkeit sind ebenfalls bereits einige Punkte erreicht worden; der Bereich Abfallwirtschaft hat noch keine relevanten Ziele aus den Benchmark-Vorgaben erreicht. Das liegt daran, dass die Hansestadt Lüneburg über die *Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH* (AGL) eine zentrale Kläranlage auf Lüneburger Stadtgebiet betreibt, in welche auch das Adendorfer Abwasser geleitet wird, sowie daran, dass die GfA Lüneburg (gkAöR) ihren Sitz in Bardowick hat und die energiereichen Stoffe aus dem Hausmüll bereits für die Versorgung von bestehenden Fernwärmegebieten genutzt werden. Einige Ziele aus dem Aktivitätsprofil sind so für eine Gemeinde mit Adendorfs Größe unrealistisch oder nicht umsetzbar.

Nichtsdestotrotz sind in fast allen Bereichen noch realistische Meilensteine zu erreichen. Dies beinhaltet zum Beispiel die Selbstverpflichtung zu verbindlichen Klimaschutz- bzw. THG-Reduktionszielen, der Erstellung und Umsetzung von Aktionsprogrammen, der Einführung eines Energiemanagements oder Car-Sharing sowie ein Perspektivwechsel hin zu festen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitskriterien in der baulichen Gemeindeentwicklung und im Verkehrssektor. Mit der Beschlussfassung des vorliegenden integrierten Klimaschutzkonzeptes werden direkt zwei weitere anwählbare Stufen abgeschlossen werden, wodurch der Anteil der erreichten Abschnitte sich auf 22,58 % erhöhen wird.

Bereich	Erreichte Punktzahl	Maximale Punktzahl
Klimapolitik	10	28
Energie	8	44
Verkehr	7	24
Abfallwirtschaft	0	8
Klimagerechtigkeit	1	20
<u>Gesamt</u>	<u>26</u>	<u>124</u>
Anteil	20,97 %	100 %

Tabelle 5: Punkteverteilung des Aktivitätsprofils der Gemeinde Adendorf. Eigene Darstellung.

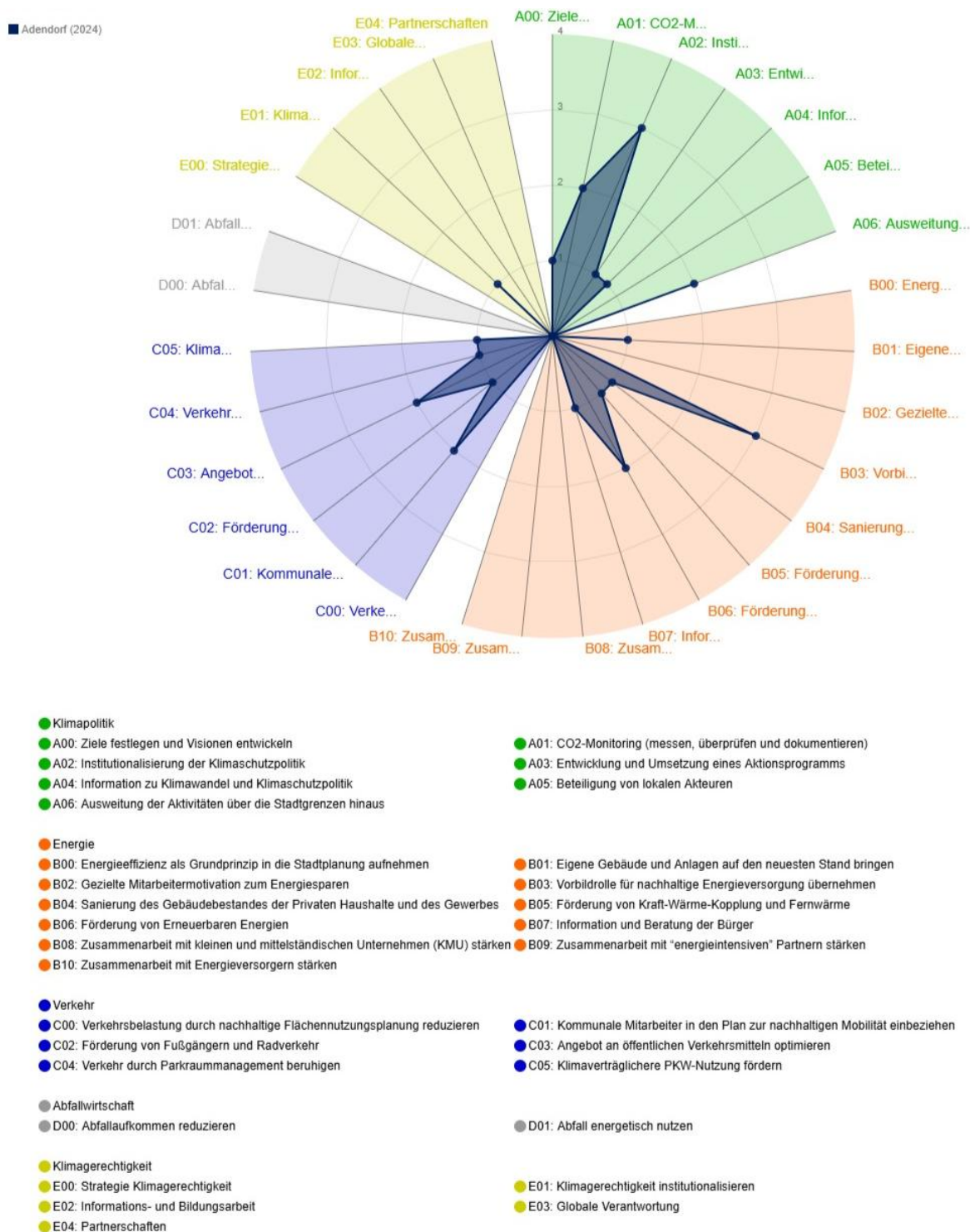


Abb. 14 Aktivitätsprofil der Gemeinde Adendorf im Jahr 2024 (Klimaschutz-Planer, basierend auf eigenen Eingaben).

4.2 Umgesetzte Maßnahmen und Projekte

4.2.1 Klimabündnis

Bereits mit dem Ratsbeschluss vom 28.04.1997 ist die Gemeinde Adendorf dem Klima-Bündnis beigetreten, welches sich für faire, naturkonforme, lokale, ressourcenschonende und vielfältige Prinzipien im kommunalen Handeln einsetzt. Im Klima-Bündnis arbeiten europäische Kommunen und Regionen aus 27 Ländern mit indigenen Gruppen wie dem



Dachverband der indigenen Organisationen des Amazonasbeckens (COICA) zusammen und setzen sich für den Erhalt des Regenwaldes als Lebensraum und Trägerin von Klimaschutzfunktionen ein. Mit dem Beitritt wollte Adendorf Solidarität mit den Betroffenen von Umweltschäden zeigen und über die Informationsangebote des Klima-Bündnisses lokal für einen nachhaltigen Umgang mit der Umwelt sensibilisieren. Im gleichen Zuge wurde eine Förderung und Unterstützung von Initiativen und Aktivitäten im Sinne der nachhaltigen Entwicklungsziele der Agenda 21 von Rio de Janeiro von 1992 beschlossen.

4.2.2 Klimaschutz-Förderprogramme der Gemeinde

Über ein Förderprogramm für Stecker-Solar-Geräte ist es seit dem 10.11.2023 möglich, einen Zuschuss in Höhe von 100€ je Haushalt bei der Anschaffung eines steckbaren Stromerzeugungsgerätes mit einer Wechselrichter-Ausgangsleistung von 600 VA zu erhalten. Seit Einführung des Förderprogramms wurden bereits über 50 Anlagenkäufe bezuschusst (Stand 30.09.2025). Das Dachbegrünungs-Förderprogramm von 1996 ermöglicht einen Zuschuss von 5€ je m² Dachfläche bis maximal 200 € für die Dachbegrünung. Damit werden die Dachflächen aufnahmefähig für Regenwasser und leiten bei Starkregen die Wassermassen verzögert in die Kanalisation ein. Zudem können so neue Lebensräume für Kleinlebewesen geschaffen werden. Auch die Förderrichtlinie für die Bezuschussung von Heckenpflanzungen vom 31.05.1994 fördert die Einrichtung neuer Lebensräume und Nährstoffquellen für Insekten und weitere Kleinlebewesen. Bis zu 30% der Kosten für Pflanzmaterial werden bis zu einer Höhe von maximal 400€ gefördert. Zusätzlich spendet die Gemeinde Adendorf je einen Baum mit einem Wert bis zu 50€ Höhe für alle Neubürger*innen.

4.2.3 Nachhaltige Mobilität

Zum Bereich der nachhaltigen Mobilität gab und gibt es eine Vielzahl von (laufenden) Projekten. Die Reaktivierung des Bahnhofpunktes in Adendorf ist ein andauerndes Mobilitätsprojekt in der Gemeinde. Der Prozess geht auf ein Programm des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung ehemaliger Bahnhofpunkte aus dem Jahr 2013 zurück. Die Bewerbung Adendorfs führte zur Aufnahme in das Programm, der Bau des Bahnhofpunktes durch die Bahn wurde allerdings schon mehrfach nach hinten verschoben. Baubeginn war in der zweiten Jahreshälfte 2025. Durch die Anbindung an die Bahnstrecke Lüneburg-Lübeck bzw. Lüneburg-Kiel wird Pendelnden eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr geboten und gleichzeitig eine bessere Verbindung in den Norden, Süden und Westen eingerichtet.

Zusätzlich zum Bahnhofpunkt ist auch die Errichtung einer Mobilitätsstation angedacht, um nachhaltige Mobilitätsangebote gebündelt bereitzustellen. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg, welches 2019 ausgearbeitet wurde, sieht zudem eine Premium-Radroute von der Hansestadt Lüneburg ausgehend, über die Gemeinde Adendorf, hin zur Gemeinde Scharnebeck, vor. Dieses Projekt soll ebenfalls einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zu einem umweltverträglicheren Fahrradverkehr für Pendler*innen ermöglichen. In Adendorf sollen wichtige Knotenpunkte wie der neue Bahnhofpunkt und die Adendorfer Sportmeile an der Strecke liegen. Auf den Hauptverkehrsachsen der Gemeinde befinden sich zudem bereits Fahrradpiktogramme, um die Verkehrsteilnehmer aktiv auf den Mischverkehr hinzuweisen.

Ergänzt wird diese Planung durch das bereits bestehende Angebot von Leihrädern über das StadtRad Lüneburg, ein Verbundprojekt mit der Hansestadt Lüneburg und der DB connect GmbH. Die Adendorfer Station steht am Rathaus und verfügt neben normalen Fahrrädern auch über ein Lastenrad. Weitere Stationen im Gemeindegebiet, insbesondere am neuen Bahnhaltepunkt oder der Sportmeile sind denkbar. Ein Carsharing-Angebot bestand kurzzeitig.

Zwei E-Bike-Ladesäulen mit je mehreren Anschlüssen für E-Bikes auf dem Rathausplatz ergänzen das Mobilitätsangebot an einem zentralen Knotenpunkt der Gemeinde. Eine weitere E-Bike-Ladesäule ist für das Freibad der Gemeinde geplant. Fahrradreparatur-Stationen am Rathausplatz sowie entlang der geplanten Premium-Radroute, im Schwarzen Weg, erweitern die Anreize zur (E-)Fahrradmobilität. Über ein Interessensbekundungsverfahren hat die Gemeinde zudem die Ausweitung des E-Ladesäulennetzes für Pkw in Bewegung gesetzt, wodurch jährlich mindestens zwei E-Ladesäulen errichtet werden sollen.

Am 06.09.2019 wurde ein Elektrofahrzeug in Betrieb genommen, welches im Nutzungsbereich des Hausmeisters angesiedelt ist. Ein Hybridfahrzeug war zeitweise als Dienstwagen für die Beschäftigten der Gemeinde im Einsatz und soll bald erneut angeschafft werden. Zwei E-Ladestationen auf dem Parkplatz des Rathauses ermöglichen den erfolgreichen Betrieb des elektrifizierten Fuhrparks. Der Bauhof der Gemeinde ist mit einem E-Lastenrad ausgestattet, dem Grundschulhausmeister steht ebenfalls ein Lastenrad zur Verfügung. Dazu verfügt die Gemeinde über einen Gemeindebus, der von den Vereinen und Mitarbeitenden der kommunalen Einrichtungen und den Sponsoren leihweise für Gruppenfahrten oder Transporte genutzt werden kann. Damit übernimmt die Gemeinde in einigen Bereichen bereits eine Vorbildfunktion in Sachen nachhaltiger Mobilität, muss allerdings noch weiter daran arbeiten, den kommunalen Fuhrpark klimafreundlich zu gestalten.

Mit einem Beschluss der Ratssitzung vom 01.09.2022 ist die Gemeinde Adendorf der überregionalen *Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden* beigetreten. Die Initiative hat sich das Ziel gesetzt, beim Bund anzuregen, die rechtlichen Bedingungen zu schaffen, dass Kommunen das Tempo von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit innerorts festlegen können. Dadurch soll neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem Lärm- und Schadstoffbelastungen reduziert werden. Mit Ratsbeschluss vom 11.09.2025 wurde die Verwaltung zudem damit beauftragt, eine sukzessive Einrichtung von Tempo 30 in allen Straßen der Gemeinde bis Ende 2026 auf den Weg zu bringen.

4.2.4 Kommunale Wärmeplanung

Die KWP für die Gemeinde Adendorf wurde seit Juli 2024 durch die Wärmeschmiede GmbH durchgeführt und im August 2025 abgeschlossen. Mit Beschlusslage vom 11.09.2025 wurde die KWP durch den Gemeinderat der Gemeinde Adendorf beschlossen. Obwohl für Gemeinden mit unter 100.000 Einwohnenden erst am 30.06.2028 eine Verpflichtung für die KWP vorliegt, hat Adendorf sich somit freiwillig vor der gesetzlichen Pflicht auf den Weg gemacht und konnte mit der mittlerweile inaktiven 90 %-Förderung der Kommunalrichtlinie arbeiten. Damit ist Adendorf - nicht nur bezogen auf die Einwohnendenanzahl - Vorreiterin der kommunalen Wärmeplanung; laut der KEAN sind Stand September 2025 weniger als zehn kommunale Wärmepläne beim zuständigen Niedersächsischen Umweltministerium eingegangen. Mit mehr



als 50% Anteil am gesamten Endenergieverbrauchs Deutschlands verursacht der Wärmebedarf einen großen Teil der nationalen THG-Emissionen. Durch den Kommunalen Wärmeplan sollen die Möglichkeiten einer nachhaltigen Wärmeversorgung aus erneuerbaren Energien, Fern- und Abwärmenetzen überprüft und die THG-Emissionen des Wärmesektors in der Gemeinde verringert werden.

Die zielgruppenorientierte Akteur*innenbeteiligung erfolgte über Stakeholder-Workshops und -Interviews, die Website der Gemeinde, Bürger*inneninformationsveranstaltungen, den Gemeinderat und die Presse, wodurch ein gesamtgesellschaftlicher Prozess entstand, in dem zukünftige Maßnahmen eruiert und festgelegt werden konnten. Als Ergebnis steht nun fest: Adendorf wird zukünftig primär von dezentralen Wärmepumpen versorgt werden, da diese fast durchweg am wirtschaftlichsten für die Bürger*innen sind. In drei kleineren Gebieten soll perspektivisch geprüft werden, ob eine Nahwärmenetzversorgung umsetzbar und kostengünstiger für die Bevölkerung sein könnte.

4.2.5 Nachhaltige Bauprojekte

Auch mehrere aktuelle Bauprojekte in der Gemeinde Adendorf haben Klimaschutzrelevanz. Bereits 2017 wurde ein erster Teil der Straßenbeleuchtung modernisiert. Im Bereich des Kirchwegs wurden alle Lampenköpfe auf LED umgerüstet. 2025 folgte die Umrüstung aller Straßenlampenköpfe auf LED sowie der Einbau von Modulen, die eine zeitabhängig geregelte, adaptive Beleuchtung vorbereiten. Wenngleich nicht direkt ein adaptives Straßenbeleuchtungssystem geschaffen wurde, sind damit nun die 1.200 Straßenlaternen in Adendorf vollständig auf LED umgerüstet worden und smart-ready. Dabei wird eine jährliche Stromersparnis von 184.000 kWh erwartet, über die kommenden 20 Jahre sollen damit circa 1.600 t CO₂e eingespart werden. Beide Projekte wurden mit 25%-Förderung der NKI umgesetzt.

2025 wurde zudem das Walter-Maack-Eisstadion mit Fördermitteln der NKI zu je 25% im Rahmen einer Erneuerung der Entfeuchtungsanlage und der Innenbeleuchtung gefördert. Dadurch sollen bei der Entfeuchtungsanlage jährlich 132 Megawattstunden sowie innerhalb einer Laufzeit von 20 Jahren circa 47 t CO₂e jährlich (940 t CO₂e insgesamt) eingespart werden. Durch den Tausch der bestehenden Beleuchtungstechnik gegen moderne LED-Lampen sollen weitere 53 Megawattstunden jährlich eingespart werden; bezogen auf die Lebensdauer der neuen Leuchtmittel sollen durch die Maßnahme insgesamt 460 t CO₂e eingespart werden. Des Weiteren wird im Rahmen der Sanierung des Adendorfer Freibades eine Umrüstung des Heizsystems auf eine Wärmepumpe mit Erdwärme zu 70% über die NBank gefördert. Beim Adendorfer Freibad ist zudem eine 99,9 kWp-PV-Anlage für die Stromversorgung der Gebäudetechnik vorgesehen.

Der Emmi-Senking-Kindergarten der Gemeinde wurde mithilfe von Fördermitteln der NBank mit 70 % mit einer neuen Wärmepumpe- und PV-Anlage ausgestattet. Auch der Adolph-Holm-Kindergarten wird von 2026 bis 2028 nach einem Wasserschaden unplanmäßig, aber vollständig energetisch, saniert werden. Nach Fertigstellung der Arbeiten sollen jährlich circa 11 t CO₂e eingespart werden können; dies entspricht 89 % des fossilen Energieverbrauchs des Gebäudes. Die nunmehr sechste Kindertagesstätte in Adendorf, die Sportkita, wurde mit zwei

Nachhaltigkeitszertifikaten errichtet. Zum einen mit dem Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen, zum anderen mit dem Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude. Dabei wurde eine PV-Anlage mit 80 kWp installiert, das Dach vollständig begrünt, eine Wärmepumpe mit Erdwärmesonden eingebaut und ein Wassermengenmanagementsystem eingerichtet. Damit werden bei der Bewirtschaftung voraussichtlich nur noch 13,7% der benötigten Energie aus nicht-erneuerbaren Quellen stammen. Die zukünftig zu erwartenden THG-Emissionen liegen damit mit 20,3 t CO₂e/a deutlich unter dem 0,75-fachen Neubauanforderungswert für das Referenzgebäude nach GEG in Höhe von 56,18 t CO₂e/a.

4.2.6 Nachhaltige Beschaffung

Im Rahmen der Zertifizierung als Fairtrade-Town hat sich die Gemeinde Adendorf für den fairen Handel und nachhaltigen Konsum in Netzwerk-Treffen mit lokalen Akteur*innen (bspw. aus dem Einzelhandel und der Gastronomie) vor Ort eingesetzt und dadurch die Arbeit an den nachhaltigen und klimafreundlichen Entwicklungszielen aufgenommen. Der Zertifizierungsprozess wurde durch das Engagement des lokalen Bürgervereins angestoßen und im weiteren Projektverlauf begleitet. Die Gemeinde Adendorf tätigt seit einigen Jahren freiwillige Einkäufe von gebrauchten IT-Geräten, wenn nicht zwingend ein Neugerät von Nöten ist oder einen Vorteil bringt. Dadurch fallen weniger THG-Emissionen durch die Produktion eines Neugerätes an und die THG-Emissionen der Produktion des Gebrauchtgerätes verteilen sich auch auf die Vorbesitzer*innen. Auch Papier wird in der Gemeinde nachhaltig beschafft; die Verwaltung setzt auf 100% Recycling-Papier mit dem Siegel des Blauen Engels und dem EU-Ecolabel. Eine verbindliche Beschaffungsrichtlinie o. Ä., welche über die Voraussetzungen der Fairtrade-Town hinausgehen, gibt es bisher allerdings nicht.

4.2.7 Klimaschutz-Schulungen für Mitarbeitende

Am 24.01.2024 fand die Schulung *Energiemanagement für Hausmeister in Kommunen* der KEAN in Kooperation mit der Samtgemeinde Scharnebeck, der Samtgemeinde Ostheide, der Stadt Bleckede und der Samtgemeinde Bardowick statt. Im Rahmen dieser Schulung wurden die Hausmeister als Energiemanager für die Gebäude in Ihrer Zuständigkeit mit Grundlagen zum energieeffizienten Betrieb und darauf aufbauend der Umsetzung mit der Gebäudetechnik qualifiziert. Auch der Nutzen von Energiedatenerfassung und -auswertung wurde den Hausmeistern vorgestellt.

4.2.8 Unterstützungsangebote für Bürger*innen

In der Adendorfer Bibliothek werden seit einigen Jahren Energiespar-Boxen des Landeskreises Lüneburg verliehen. Die Energiespar-Boxen unterstützen die Bürger*innen dabei, ihre Wohnräume auf Energieeinsparungspotenziale zu prüfen und somit den Klimaschutz voranzubringen. Jede Box hat ein grundlegendes Thema, beispielsweise die richtige Belüftung von Räumen, Wärme, Wasserverbrauch und Stromsparen. Seit Juni 2025 ist die Bibliothek zusätzlich ein Kooperationspartner des Klimabonus Lüneburg, einer lokalen Klimawährung in der Region Lüneburg, die klimafreundliches Handeln spendenfinanziert monetär belohnt. 1 Klimabonus entspricht einer errechneten CO₂-Einsparung von 10 Kilogramm durch klimafreundliches Handeln wie bspw. der Wechsel zu einem Ökostrom-Tarif. Nutzer*innen der Bibliothek erhalten für die Entleihe der Energiesparboxen 4 Klimaboni (entspricht 4 Euro), die in bisher 20 Annahmestellen in der Region als Zahlungsmittel verwendet werden können.



4.2.9 Umweltbeauftragter

Die Gemeinde Adendorf verfügt außerdem seit über 35 Jahren über einen ehrenamtlichen Umweltbeauftragten. Zu dessen Themenbereichen zählen beispielsweise der Einsatz für Plastikvermeidung in der lokalen Gastronomie, die Einrichtung einer Richtlinie zur Förderung des Umweltengagements und eines kommunalen Umweltpreises in Höhe von 600€ für die Umsetzung von Umweltprojekten. Das Projekt *Adendorf blüht* des Umweltbeauftragten hatte zum Ziel, die Zivilbevölkerung, Unternehmen und die Verwaltung für Insektenschutz zu begeistern und Handreichungen für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen zu geben. Das Projekt wurde von der Niedersächsischen Bingo-Umweltstiftung mit insgesamt 3.550€ gefördert; im Juli 2019 war es das *Projekt des Monats*. Zudem wurden im April 2023 über das Projekt *Essbare Stadt Adendorf* vier Hochbeete auf dem Rathausplatz angesiedelt, in denen verschiedene Gemüsepflanzen erntbare Erträge für alle Passant*innen produzieren. Zudem wird für regionalen Anbau und nachhaltige Stadtbildveränderungen sensibilisiert.

4.2.10 Einstiegsberatung *Start-klar für den Klimaschutz in Adendorf*

Mit der durch den Umweltbeauftragten angeregten Einstiegsberatung *Start-klar für den Klimaschutz in Adendorf* wurden 2018 bis 2019 erste Leitziele für die Energie- und Klimaschutzaktivitäten der Gemeinde sowie die strukturellen Grundlagen vor Ort und die Kommunikation mit Akteur*innen herausgearbeitet. Zudem wurden für die Jahre 2014 bis 2018 THG-Bilanzen erstellt. Das Projekt wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und die NKI mit 65% gefördert.

Neben einer Herausstellung einiger der hier bereits dargestellten umgesetzten Maßnahmen wurden dabei mehrere Zielbilder für die Gemeinde Adendorf formuliert:

1. Gemeinde Adendorf als Pilotkommune einer nachhaltigen Mobilität
2. Gemeindeverwaltung Adendorf als Koordinierungsstelle für Mobilitäts-, Energie-, Klima- sowie Umweltthemen
3. Gemeindeverwaltung in der Vorbildrolle in den Bereichen Beschaffung und Bewirtschaftung von Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen

Aus dieser Einstiegsberatung ging der Förderantrag zur Einrichtung eines kommunalen Klimaschutzmanagements hervor, über welches das hier vorliegende Klimaschutzkonzept koordiniert wurde. Die fehlende Verzahnung des Klimaschutzes in der Gemeindeverwaltung war in der Einstiegsberatung als das größte Problem der bisherigen Klimaschutzbestrebungen der Gemeinde ausgemacht worden. Somit wurde die größte Schwäche des Adendorfer Klimaschutzes behoben und die bessere Vernetzung zum Thema in den Fachämtern geschaffen.

4.2.11 Klimaanpassungs-Projekte

Die Gemeinde ist im Vorstand des Wasserbeschaffungsverbandes Elbmarsch aktiv und hat 2022 das Wasserforum Region Lüneburg e. V. mitbegründet; Thomas Maack, Bürgermeister der Gemeinde Adendorf, ist 2. Stellvertretender Vorsitzender des Vereins. Seit Ende 2025 gibt es ein am Wasserforum angegliedertes Kompetenzzentrum Wasser, aus EFRE/ESF+-Mitteln und Mitteln des Vereins finanziert wird, welches in den nächsten drei Jahren zur Förderung der Grundwasserneubildung und Entlastung des Grundwasserhaushaltes beitragen soll.

5. Energie- und THG-Bilanz

Damit Klimaschutzaktivitäten planvoll und gezielt umgesetzt werden können, ist es notwendig, sich mit dem gegenwärtigen Profil der Endenergieverbräuche und THG-Emissionen innerhalb der Gemeinde auseinanderzusetzen. Endenergie meint dabei den Anteil der Energie, der von der Primärenergie nach Erzeugungs- und äußeren Netzverlusten bei den Endverbrauchenden im Haus, Geschäft oder Auto ankommt und abgerechnet wird. Das bedeutet, dass es sich dabei um den Teil der Energie handelt, auf den durch Maßnahmen innerhalb der Kommune am ehesten eingewirkt werden kann. Um den Endenergieverbrauch und die THG-Emissionen einer Gemeinde zu bilanzieren und Klimaschutzszenarien mit THG-Minderungspfaden zu entwickeln, bedarf es der Bereitstellung von Daten von mehreren unterschiedlichen Stellen. Diese Daten werden mittels unterschiedlicher Methoden aufbereitet und weiterverwendet.

5.1 Systematik der Bilanzierung

Die Bilanzierung der Energieverbräuche und THG-Emissionen erfolgte mit dem Bilanzierungstool *Klimaschutz-Planer*. Dieses Bilanzierungstool, sowie der diesem zugrundeliegende BSKO-Standard, wurden vom Klima-Bündnis e. V., dem Heidelberger ifeu und dem ehemaligen IdE (heute: House of Energy e. V.) entwickelt. Hierbei wird das Territorialprinzip angewendet. Dies Prinzip besagt, dass alle Endenergieverbräuche und THG-Emissionen, die auf dem Gebiet einer Gemeinde stattfinden, dieser zugerechnet werden.

Der BSKO-Standard fordert zudem bei jeder Eingabe von Endenergieverbräuchen die Vergabe einer Datengüte. Je höher die Datengüte am Ende ist, desto aussagekräftiger ist die Energie- bzw. Treibhausgasbilanz. Dementsprechend wurde versucht, Daten mit der höchstmöglichen Datengüte für die Energie- und Treibhausgasbilanz zu beschaffen. Eine Datengüte von 0,00 liegt bspw. vor, wenn Bundesdurchschnittsdaten ohne lokalen Bezug für die eigene Gemeinde eingesetzt werden. Die Datengüte 0,25 wird zum Beispiel über eine Runterrechnung landesspezifischer Daten erzeugt. Bei der Datengüte 0,50 werden regionale Daten bspw. vom jeweiligen Landkreis auf die Kommunengröße umgerechnet. Die Datengüte 1,00 ist primärstatistischen lokalen Daten vorbehalten, beispielsweise direkte Endenergieverbrauchsangaben für Strom und Erdgas vom Netzbetreiber oder eigene Ablesungen von Zählern in den Abnahmestellen. Eine Datengüte von >80 % bzw. >0,8 wird als gut belastbar (A), eine Datengüte von >65-80 % als belastbar (B), eine Datengüte von >50-65 % als relativ belastbar (C) und eine Datengüte von 0-50 % als bedingt belastbar bezeichnet.²⁹

Die Endenergieverbräuche für die Sektoren Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD), private Haushalte (PH), Industrie (IND), Kommunale Einrichtungen (KE) und Verkehr (V) werden im BSKO-Standard getrennt voneinander bilanziert. Der Klimaschutz-Planer ermöglicht zusätzlich eine Bilanzierung der Sektoren Wärme und Strom, die aus den Verbrauchswerten der vorgenannten Sektoren errechnet wird. Dadurch kann man sich bestmöglich ein Bild davon machen, in welchen Sektoren die jeweiligen Endenergieverbräuche stattfinden. Für die Bilanzierung wurden sektoral getrennte Daten der leitungsgebundenen Energieträger des Strom- und Erdgasnetzbetreibers Avacon für die Bereiche GHD, PH und IND bereitgestellt, die mit einer Datengüte von 1,00 bewertet werden konnten. Die Endenergieverbräuche des

²⁹ Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2023): Praxisleitfaden. Klimaschutz in Kommunen, S. 147.



Bereichs KE waren im Bereich GHD untergeordnet und wurden über die Jahresabschlussrechnungen der einzelnen Liegenschaften von den GHD-Werten subtrahiert. Die Endenergieverbräuche der KE wurden thematisch geclustert erfasst, beispielsweise wurden unter dem Datenpunkt *Kindertagesstätten* die kumulierten Verbräuche des Adolph-Holm-Kindergartens, des Emmi-Senking-Kindergartens, der Kinderkrippe und der Kindertagesstätte bei der Feuerwehr eingetragen. Im Bereich der Stromverbräuche in der Gemeinde wurden vom Stromnetzbetreiber Avacon zusätzlich die Verbräuche von Heizstrom, Wärmepumpen und der Straßenbeleuchtung geliefert. Die Verbrauchsdaten der Straßenbeleuchtung konnten vollständig mit der Datengüte 1,00 in den Bereich KE eingeordnet werden. Der Verbrauch von Heizstrom wurde basierend auf voreingestellten Annahmen mit einer Datengüte von 1,00 zu je 50 % in den Bereichen GHD und PH verortet, während beim Stromverbrauch der Wärmepumpen eine voreingestellte Annahme von 80 % im Bereich PH und 20 % im Bereich GHD mit einer Datengüte von 0,50 vorliegt. Das liegt daran, dass die Pflicht zur Anmeldung von Wärmepumpen in den letzten Jahren mehrfach überarbeitet wurde, wodurch anzunehmen ist, dass mehr Wärmepumpen in den Gebäuden laufen, als tatsächlich registriert wurden. Für Heizstrom und Wärmepumpen in kommunalen Einrichtungen besteht nur die Möglichkeit der Direkteingabe der Verbrauchsdaten, wobei auf kommunaler Ebene keine separaten Verbrauchsdaten gesammelt werden. Dementsprechend wären nur unsichere Zahlen über die Produktinformationen der verbauten Beheizungsanlagen zu errechnen.

Die nicht-leitungsgebundenen Energieträger wie Biomasse, Heizöl und Flüssiggas wurden mithilfe der Datenabgaben der Schornsteinfeger der drei lokalen Kehrbezirke in Adendorf annäherungsweise über die Anzahl und Leistungsdaten unterschiedlicher Heizkesselklassen ermittelt. Kessel mit einer Leistungsklasse unter 100 kW wurden automatisch dem Sektor PH zugeordnet, während Kessel mit einer Leistungsklasse über 100 kW dem Bereich GHD zugeordnet wurden. Da für den Einkauf von Heizöl kommunaler Liegenschaften Rechnungen mit Angaben über die jährlich eingekauften Mengen vorlagen, konnten diese mit einer Datengüte von 1,00 für das Jahr des Erwerbs verzeichnet werden. Bei den Heizölverbräuchen bei GHD und PH wurde die Datengüte 0,50 festgelegt; der Klimaschutz-Planer errechnet über die Anzahl der installierten Leistungen der Öl- und Gaskessel im Gemeindegebiet sowie den Gesamtverbrauch beim Erdgas einen wahrscheinlichen Durchschnittswert aus.

Die Daten zur Verkehrsleistung des Modal Split im Bereich V (aufgeteilt in zu Fuß, Linienbus, motorisiertes Zweirad, Personenkraftwagen, Rad, Schienenpersonennahverkehr und Stadt-, Straßen- und U-Bahn) basieren auf berechneten und geschätzten (Durchschnitts-)Daten des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg, dem Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt sowie auf selbst durchgeführten Berechnungen zu den jährlich gefahrenen Kilometern des Linienbusverkehrs, die auf bereitgestellten Informationen des Landkreises Lüneburg und der Kraftverkehr GmbH zurückgreifen. Diese Daten werden entsprechend mit einer Datengüte zwischen 0,25 und 0,50 angegeben. Eine höhere Einstufung als Datengüte 0,50 ist im Bereich der Verkehrsleistung nicht möglich, da für die einzelnen Bereiche jeweils Berechnungsmodelle zugrunde gelegt werden müssen. Damit verringert der Sektor V automatisch die Datengüte der jeweiligen Bilanzjahre. Im Sektor V führt das Territorialprinzip dazu, dass der Güterverkehr auf dem

Elbe-Seitenkanal und den Bahngleisen, jeweils anteilig für den kurzen Abschnitt auf dem Adendorfer Gebiet, sowie die Durchgangsverkehre von Lkw und Pkw auf der B209 und der Erbstorfer Landstraße, wiederum jeweils anteilig für die Abschnitte auf Adendorfer Gebiet, in die Verkehrsstatistik mitaufgenommen werden müssen, obwohl diese Endenergieverbräuche und THG-Emissionen nicht über kommunale Maßnahmen beeinflussbar sind.

Der Endenergieverbrauch wird für die Berechnung der THG-Emissionen mit Energieträgerspezifischen Emissionsfaktoren multipliziert. Diese Emissionsfaktoren werden fortwährend von der *Agentur für kommunalen Klimaschutz* und dem *Deutschen Institut für Urbanistik* sowie vom ifeu, im Zuge veränderter Datenlagen, aktualisiert und veröffentlicht. So wurde beispielsweise für 2019 bis 2021 der Emissionsfaktor 0,247 t CO₂e/MWh für den Energieträger Erdgas angesetzt; für 2022 stieg der Emissionsfaktor auf 0,257 t CO₂e/MWh an, 2023 sank er wieder auf 0,252 t CO₂e/MWh. Deutlicher werden die unterschiedlichen Emissionsfaktoren des Bundesstrommixes. Während 2019 der Emissionsfaktor 0,478 t CO₂e/MWh betrug, lag er in den folgenden Jahren bei 0,429 t CO₂e/MWh (2020), 0,472 t CO₂e/MWh (2021), 0,505 t CO₂e/MWh (2022) und 0,453 t CO₂e/MWh (2023). Diese Emissionsfaktoren beinhalten die Vorketten in der Produktion der jeweiligen Endenergieträger; im Kontext der russischen Invasion der Ukraine und der zur Versorgungssicherheit wieder oder zusätzlich eingeschalteten fossilen Kraftwerke können Anstiege beim Emissionsfaktor Strom erklärt werden. Obgleich für einen Großteil der kommunalen Liegenschaften Ökostromtarife abgeschlossen wurden und somit in diesen Fällen keine THG-Emissionen vorliegen, wird in THG-Bilanzen des BSKO-Standards der oben dargestellte, variable Emissionsfaktor des Bundesstrommixes für das jeweilige Jahr vollständig für alle Bereiche innerhalb einer Gemeinde zugrunde gelegt. Für den Sektor V wurden durch das ifeu Emissionsfaktoren bereitgestellt. Bspw. 0,321992 g CO₂e/Wh für fossiles Benzin, 0,326558 g CO₂e/Wh für fossilen Diesel und 0,118405 g CO₂e/Wh für Biodiesel in 2019. Diese Werte lagen bei 0,346603 g CO₂e/Wh für fossiles Benzin, 0,354434 g CO₂e/Wh für fossilen Diesel und 0,107988 g CO₂e/Wh für Biodiesel in 2023.

5.2 Bilanzierung

Durch die Einstiegsberatung *Start-klar für den Klimaschutz in der Gemeinde Adendorf* liegen bereits Endenergie- und THG-Bilanzen für die Jahre 2014 bis 2018 vor. Zum damaligen Zeitpunkt wurde der Sektor KE nicht einzeln bilanziert und die Bereiche GHD und IND noch anders bilanziert, wodurch sie weniger vergleichbar mit aktuellen Berechnungen sind. Daher werden diese Jahre nur bei der Betrachtung der Endenergieverbräuche und THG-Emissionen und der pro Kopf-Verbräuche miteinbezogen. Da dieser Zeitraum zusätzlich noch vor der Einführung des KSG und des NKlimaG liegt, womit neue Klimaziele und Pflichten vorlagen, werden in diesem IKS vor allem die Jahre 2019 bis 2023 betrachtet. Daher wurde 2019, als noch im Bereich der alten Gesetzgebung liegendes Jahr, als Basiswert für die Tab. 6 ausgewählt, wodurch prägnantere und aktuellere Vergleiche zu der Zeit seit der Gesetzesänderung möglich werden. Die Jahre 2020 und 2021 sind weniger aussagekräftig, da der durch ein pandemie- und temperaturbedingtes Nutzungsverhalten veränderte Endenergieverbrauch nicht anhaltend war. Die Datengüte der betrachteten Jahre liegt bei 0,79 (2019), 0,80 (2020), 0,81 (2021), 0,80 (2022) und 0,79 (2023); für die Jahre 2014 bis 2018 wurde keine Datengüte ausgewiesen. Die Jahre 2014 bis 2018 sind somit möglicherweise

weniger aussagekräftig. Damit sind drei der fünf betrachteten Energie- und THG-Bilanzen nach den zuvor erwähnten Kriterien als gut belastbar und zwei der fünf Energie- und THG-Bilanzen als belastbar einzustufen.

Jahr	Endenergieverbrauch in GWh	THG-Emissionen in t CO ₂ e	Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2019	THG- Emissionen im Vergleich zu 2019
2014	191,950	64.033	+ 2,47%	+ 10,44%
2015	184,457	60.045	- 1,53%	+ 3,28%
2016	190,764	60.602	+ 1,84%	+ 4,23%
2017	202,955	63.423	+ 8,35%	+ 9,09%
2018	199,004	61.837	+ 6,24%	+ 6,36%
2019	187,318	58.140	Basiswert	Basiswert
2020	176,822	52.998	- 5,60%	- 8,84%
2021	189,629	57.783	+ 1,23%	- 0,61%
2022	175,858	57.260	- 6,12%	- 1,51%
2023	164,020	51.449	- 12,44%	- 11,51%

Tabelle 6: Endenergieverbräuche und THG-Emissionen der Gemeinde Adendorf 2014-2023 (nicht witterungsbereinigt).

Tab. 6 zeigt auf, dass zwischen 2019 und 2023, mit einer Reduktion um 12,44 %, relevante Endenergieeinsparungen stattgefunden haben. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Reduktion von 3,11 %. Allerdings zeigt der Vergleich von 2014 und 2023, dass seitdem nur eine Reduktion um 14,55 % stattgefunden hat, was lediglich einer durchschnittlichen jährlichen Reduktion von 1,62 % entspricht. Die im gleichen Zeitraum, und zuvor erwähnten, veränderten Emissionsfaktoren in den Bereichen Strom, Wärme und Kraftstoffe im Verkehrssektor zeigen zudem auf, weshalb sich die THG-Emissionen nicht immer gleichmäßig mit den Endenergieverbräuchen entwickelt haben und 2023 bei einer 11,51 %-Reduktion verblieben. So lag die durchschn. jährliche Reduktion bei den THG-Emissionen nur bei 2,88 %; der Vergleich zu 2014 weicht bei den durchschn. jährlichen THG-Emissionen weniger stark ab als bei den Endenergieverbräuchen und liegt bei 2,18 % bzw. insgesamt 19,65 % zwischen 2014 und 2023. Für einen vollständigen Stopp von THG-Emissionen bis 2045 bräuchte es jährliche Reduktionen von 4 % seit 2019 bzw. 3,33 % seit 2014.

Dabei ist zu beachten, dass es zwischen 2014 und 2023 ein Bevölkerungswachstum gab, wodurch die Endenergieverbräuche pro Kopf um 17,65 % auf 14,84 MWh/pro Kopf und die THG-Emissionen um 22,63 % auf 4,65 t CO₂e/pro Kopf (Abb. 15) nochmal stärker sanken als die Verbräuche und Emissionen insgesamt. Damit liegt Adendorf bei den territorialen THG-Emissionen unter dem Bundesdurchschnitt. Dieser betrug 2023, basierend auf Daten des *Global Carbon Atlas*, **7,15 t CO₂e pro Kopf**. Das bedeutet, dass Adendorfs THG-Emissionen pro Kopf **um 34,97 % niedriger** sind, als auf Bundesebene. Nichtsdestotrotz ist die globale Zielmarke von deutlich **<1 t CO₂e pro Kopf** und Jahr, bei der ein klimaverträgliches Leben laut aktuellen Studien möglich wäre, auch in Adendorf noch weit entfernt.

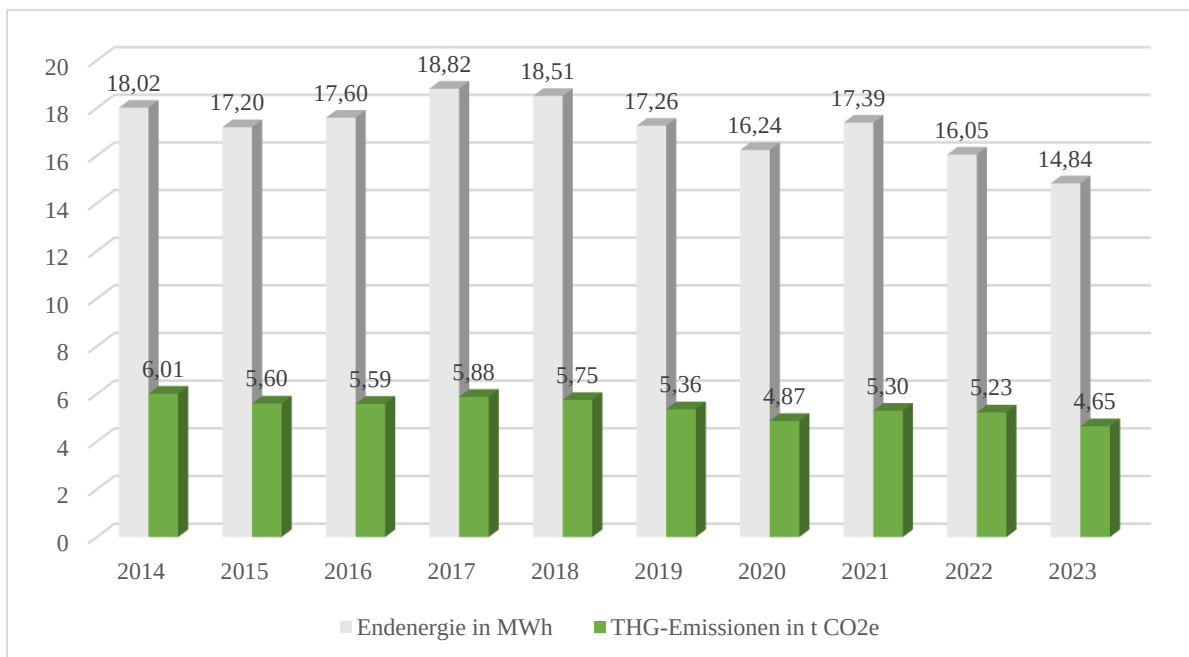


Abb. 15 Endenergieverbräuche und THG-Emissionen pro Kopf.

Die bis hierhin dargestellten Endenergieverbrauchswerte wurden aufgrund der Maßgaben des BSKO-Standards zunächst nicht witterungsbereinigt. Das liegt daran, dass die Witterung nicht der einzige Faktor ist, der Endenergieverbräuche neben Sanierungen beeinflusst. Auch die wirtschaftliche Entwicklung, die Bevölkerungsentwicklung und der Stand der Sensibilisierung der Bevölkerung tragen zu veränderten Grundbedingungen zwischen den Vergleichsjahren bei. Bei einer Witterungskorrektur wird nach VDI-Richtlinie 2067 der gesamte Heizenergieverbrauch (ohne Warmwasser/Kochen) der Gemeinde mit dem Verhältnis der Gradtagszahl des langjährigen Mittels der Außentemperatur und des betrachteten Jahres Postleitzahl-scharf multipliziert.³⁰ Nichtsdestotrotz kann mit dieser Bereinigung annäherungsweise anschaulich gemacht werden, welchen Einfluss die jeweilige durchschnittliche Außentemperatur eines Jahres im Vergleich zum langjährigen Mittel auf die Endenergieverbräuche und THG-Emissionen des jeweiligen Bilanzjahres hat.

Jahr	Endenergieverbrauch in GWh	THG-Emissionen in t CO ₂ e	Reduktion Endenergieverbrauch zu 2019	Reduktion THG-Emissionen zu 2019
2019	201,094	61.573,50	Basiswert	Basiswert
2020	191,424	56.610,87	- 4,81%	- 8,06%
2021	195,423	59.224,13	- 2,82%	- 3,82%
2022	188,802	60.531,86	- 6,11%	- 1,69%
2023	178,734	55.070,69	- 11,12%	- 10,56

Tabelle 7: Endenergieverbräuche und THG-Emissionen der Gemeinde Adendorf 2019-2023 (witterungsbereinigt).

Die Witterungskorrektur zeigt, dass das Bilanzjahr 2021, trotz des höchsten Endenergieverbrauchs in der nicht witterungsbereinigten Variante (Tab. 6), im

³⁰ Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2023): Praxisleitfaden. Klimaschutz in Kommunen, S. 157.

witterungsbereinigten Bereich (Tab. 7) unter den Verbrauchswerten von 2019 liegt. Dies bedeutet, dass die durchschnittliche Temperatur 2021 niedriger war als 2019 bzw. dass in 2019 mehr Energie verbraucht wurde, als für die Außentemperatur notwendig gewesen wäre. 2021 lag die durchschnittliche Temperatur zudem am nächsten am langjährigen Temperaturmittel, was durch den geringsten Anstieg zwischen der nicht witterungsbereinigten und der witterungsbereinigten Variante ausgedrückt wird.

Nachdem das Wetter somit aus der Betrachtung entfernt wurde, wird deutlich, dass die Adendorfer Endenergieverbräuche zwischen 2019 und 2023 weiterhin sanken, allerdings weniger stark als in der Darstellung ohne Witterungsbereinigung. Die etwas wärmere Temperatur im Jahr 2023 ist damit ein relevanter Faktor, weshalb weniger geheizt und dadurch Endenergie verbraucht und THG emittiert wurde. Etwaige Sanierungen der Heizungsanlagen, der Wärmedämmung des Daches, der Außenwand oder der Kellerdecke, sind somit nicht die einzige mögliche Begründung für die Senkungen in Tab. 7 bzw. lassen sich aus den vorhandenen Daten weniger belastbar ableiten.

Dabei wird in Abb. 16 deutlich, dass der Sektor PH 2023 den größten Anteil der Endenergieverbräuche ausmachte (79,13 GWh), gefolgt von V (50,20 GWh), IND (16,62 GWh), GHD (14,46 GWh) und KE (3,61 GWh). Damit lag der Anteil der PH mit 48,25 % im Jahr 2023 erstmalig unter 50% des gesamten Endenergieverbrauchs, während der Verkehr bei ~30 % lag.

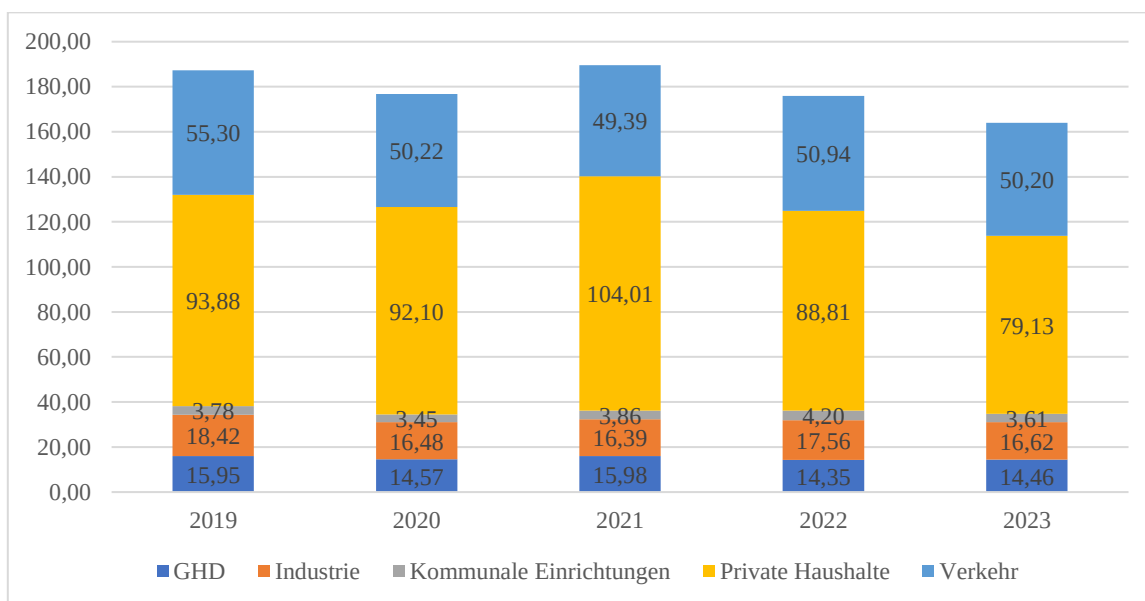


Abb. 16 Endenergieverbrauch in GWh in der Gemeinde Adendorf 2019-2023 nach Sektoren als Zeitreihe.

GHD und IND liegen in Adendorf auf einem ähnlichen Niveau, wobei der Sektor GHD von einer bedeutend größeren Anzahl von Betrieben ausgemacht wird, als der Sektor IND, in welchem vor allem der lokale Schokoladenfabrikant Schluckwerder Endenergie verbraucht. Die kommunalen Einrichtungen stagnieren zwar seit 2019, durch energetische Sanierungen der Jahre 2024 und 2025 ist aber grundsätzlich von einer Reduktion in den kommenden Jahren auszugehen.

Jahr	GHD		IND		KE		PH		V	
2019	15,95 GW	Basis wert	18,42 GW	Basis wert	3,78 GW	Basis wert	93,88 GW	Basis wert	55,30 GW	Basis wert
2020	14,57 GW	- 8,65 %	16,48 GW	- 10,53 %	3,45 GW	- 8,73 %	92,10 GW	- 1,90 %	50,22 GW	- 9,19 %
2021	15,98 GW	+ 0,19 %	16,39 GW	- 11,02 %	3,86 GW	+ 2,12 %	104,01 GW	- 10,79 %	49,39 GW	- 10,69 %
2022	14,35 GW	- 10,03 %	17,56 GW	- 4,67 %	4,2 GW	+ 11,11 %	88,81 GW	- 5,40 %	50,94 GW	- 7,88 %
2023	14,46 GW	- 9,34 %	16,62 GW	- 9,77 %	3,61 GW	- 4,50 %	79,13 GW	- 15,71 %	50,20 GW	- 9,22 %

Tabelle 8: Endenergieverbräuche nach Sektoren GHD, IND, KE, PH und V in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.

Der Sektor V hat sich gegenüber 2019 zwar um 9,22 % reduziert, hat sich seit 2020 aber nicht relevant weiterentwickelt. Da es sich hierbei um eine Umrechnung bundesstatistischer Daten handelt, sind hier keine lokalen Begründungen aufzuführen. Die erwartbare Reduktion durch die zunächst pandemiebedingt zunehmenden Home-Office-Angebote in den Jahren 2020 und 2021 wurden 2022 durch die Einführung des 9 €-Tickets sowie des diesem nachfolgenden Deutschlandtickets fortgesetzt. Tab. 8 zeigt die Entwicklungen der Endenergieverbräuche der einzelnen Sektoren im Vergleich zum Basisjahr 2019. Dabei zeigt die Tabelle auf, dass im Bereich PH auch die größten Einsparungen zwischen 2019 und 2023 auftraten, gefolgt von den Bereich IND (- 9,77 %), GHD (-9,34 %) und V. Der Bereich KE verzeichnete lediglich eine Reduktion um 4,50 % und liegt damit weit hinter den anderen Bereichen, wenngleich dieser Sektor insgesamt deutlich am wenigsten Endenergie verbraucht.

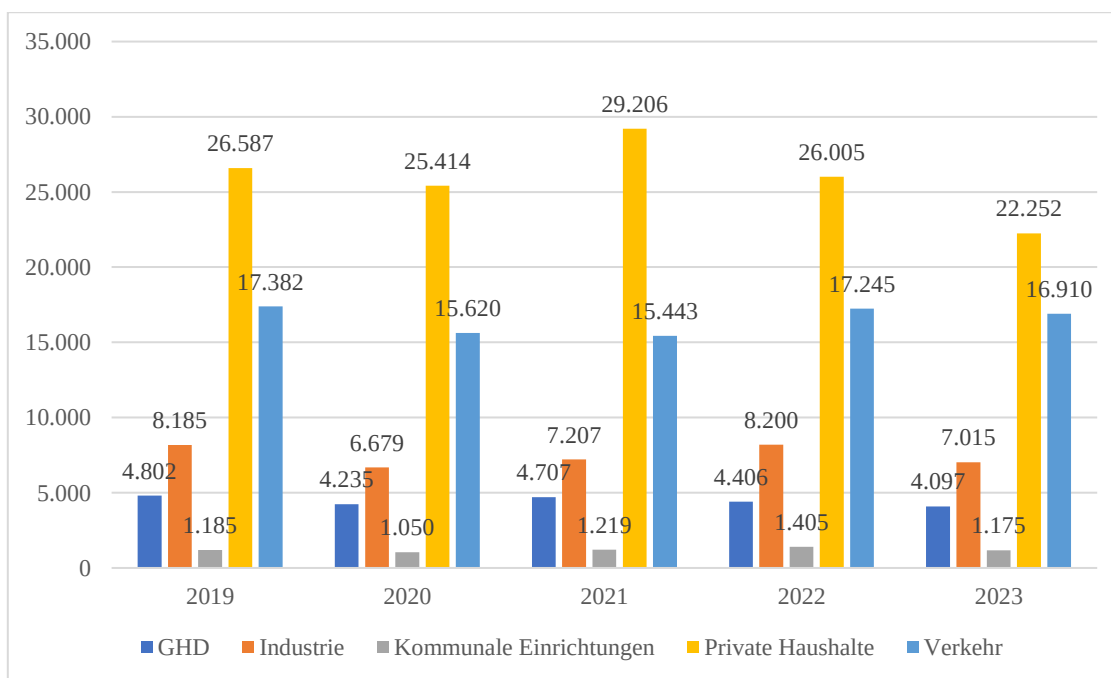


Abb. 17 THG-Emissionen in t CO₂e in der Gemeinde Adendorf 2019-2023 nach Sektoren.

Auch bei den THG-Emissionen ist zu erkennen, dass die Sektoren V (16.910 t CO₂e) und PH (22.252 t CO₂e) mit 32,87 % und 43,25 % die größten Anteile ausmachen und zusammen 76,12 % der THG-Emissionen in Adendorf in 2023 verursacht haben (siehe Abb. 17 und Tab. 9). Des Weiteren ist dort zu entnehmen, dass im Sektor V, trotz der Reduktion der Endenergieverbräuche zwischen 2019 und 2023, mit - 2,72 % keine relevanten THG-Emissionen eingespart wurden.

Der Sektor PH hat zwischen 2019 und 2023 sogar eine Reduktion um 16,30 % der THG-Emissionen durchlaufen, bleibt aber weiterhin mit einer Differenz von über 5.300 t CO₂e an der Spitze der lokalen THG-Emissionen. Damit ist ableitbar, dass in diesen beiden Sektoren die größte Reduktion möglich ist und Maßnahmen insbesondere auf diese Sektoren einwirken sollten, um einen Beitrag zur THG-Neutralität zu leisten. Auch auf Bundesebene haben die Sektoren Gebäude und Verkehr 2024 ihre im KSG verankerten Ziele mit + 9 % und + 19 % deutlich überschritten,³¹ der Status quo in Adendorf ist damit nicht überraschend, sondern eine logische Widerspiegelung der Lage auf Bundesebene. Weiterführende Ableitungen und erreichbare Ziele bzw. Benchmarks hierzu finden sich in der in Kapitel 5 folgenden Potenzialanalyse und der in Kapitel 6 folgenden Szenarienentwicklung.

Jahr	GHD		IND		KE		PH		V	
2019	4.802 t CO ₂ e	Basis- wert	8.185 t CO ₂ e	Basis- wert	1.185 t CO ₂ e	Basis- wert	26.587 t CO ₂ e	Basis- wert	17.382 t CO ₂ e	Basis- wert
2020	4.235 t CO ₂ e	- 11,81%	6.679 t CO ₂ e	- 18,40%	1.050 t CO ₂ e	- 11,39%	25.414 t CO ₂ e	- 4,41%	15.620 t CO ₂ e	- 10,14%
2021	4.707 t CO ₂ e	- 1,98%	7.207 t CO ₂ e	- 11,95%	1.219 t CO ₂ e	+ 2,87%	29.206 t CO ₂ e	+ 9,85	15.443 t CO ₂ e	- 11,16%
2022	4.406 t CO ₂ e	- 8,25%	8.200 t CO ₂ e	+ 0,18%	1.405 t CO ₂ e	+ 18,57%	26.005 t CO ₂ e	- 2,19%	17.245 t CO ₂ e	- 0,79%
2023	4.097 t CO ₂ e	- 14,68%	7.015 t CO ₂ e	- 14,29%	1.175 t CO ₂ e	- 0,84%	22.252 t CO ₂ e	- 16,30%	16.910 t CO ₂ e	- 2,72%

Tabelle 9: THG-Emissionen nach Sektoren GHD, IND, KE, PH und V in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.

Die Endenergie wird dabei, wie in Abb. 18 dargestellt, in den jeweiligen Sektoren in Form von Wärme, Strom oder Treibstoff verbraucht. Die Verbrauchswerte für Wärme liegen dabei fast

³¹ Vgl. Agora Energiewende (2025): Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2024. Rückblick auf wesentliche Entwicklungen und Ausblick auf 2025.

durchweg deutlich über den Strom-Verbrauchswerten. Beim Sektor PH liegen die beiden Werte sogar 31,15 % auseinander.

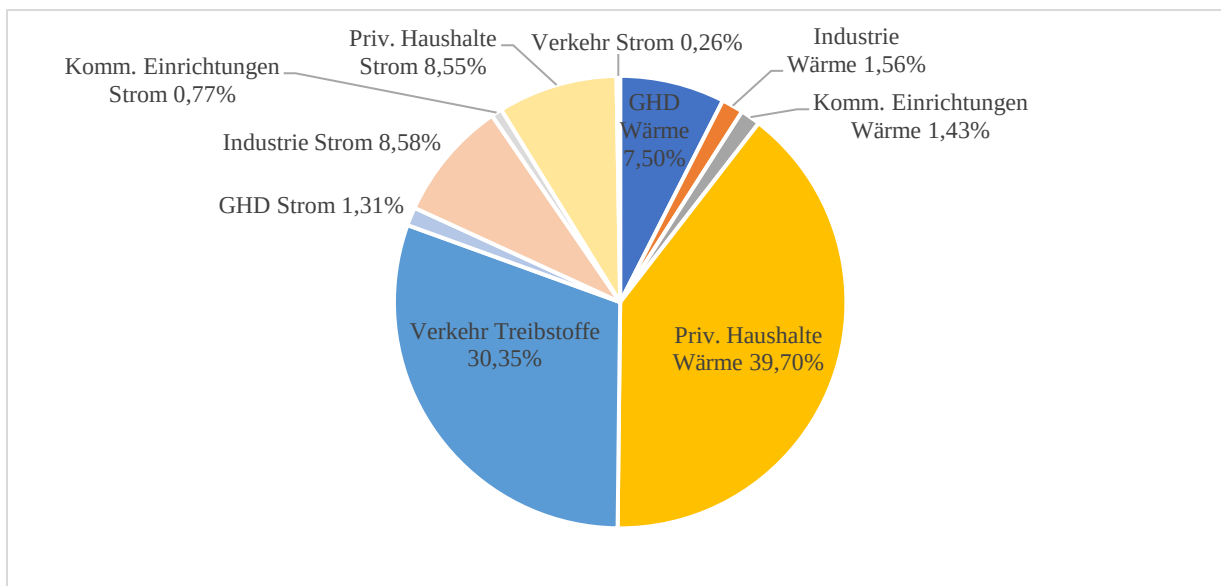


Abb. 18 Energiebilanz nach Sektoren und Wärme-/Strom-/Treibstoffanteilen.

Die dazugehörige THG-Bilanz findet sich in Abb. 19. Hier ist zu erkennen, dass der Bereich Wärme in den einzelnen Sektoren, trotz der bedeutend größeren Endenergieverbräuche, einen weniger großen Abstand zu den THG-Emissionen des Strom-Bereichs vorweist.

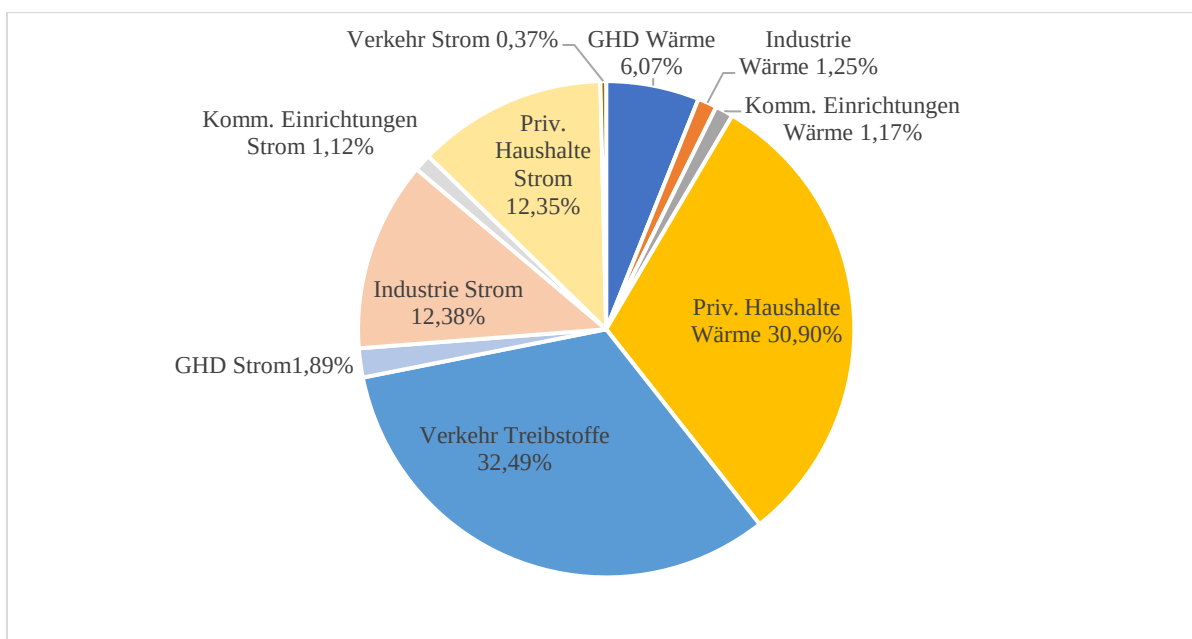


Abb. 19 THG-Bilanz nach Sektoren und Wärme-/Strom-/Treibstoffanteilen.

In Tab. 11 und 12 sowie in der grafischen Darstellung der sektoralen Endenergieverbräuche und THG-Emissionen in Abb. 20 werden die Sektoren GHD, IND, KE und PH aus der Betrachtung entfernt und auf die reinen Wärme-, Strom- und Treibstoffanteile reduziert. Hier ist zu erkennen, dass die Energieverbrauchsreduktion und Dekarbonisierung im Bereich der Wärme im Betrachtungszeitraum deutlich schneller voranschritt als beim Verkehr und Strom.

Trotz der Abweichungen durch das besonders kalte Jahr 2021 ist zwischen 2019 und 2023 bei der für Wärme aufgewandten Endenergie eine Reduktion um 15,98 % nachweisbar, während Verkehr (- 9,22 %) und Strom (- 7,49 %) deutlich geringere Reduktionen vorweisen.

Jahr	Verkehr		Wärme		Strom	
2019	55,30 GWh	Basiswert	97,97 GWh	Basiswert	34,06 GWh	Basiswert
2020	50,22 GWh	- 9,19 %	93,59 GWh	- 4,47 %	33,01 GWh	- 3,08 %
2021	49,39 GWh	- 10,69 %	106,80 GWh	+ 9,01 %	33,44 GWh	- 1,82 %
2022	50,94 GWh	- 7,88 %	91,39 GWh	- 6,72 %	33,52 GWh	- 1,59 %
2023	50,20 GWh	- 9,22 %	82,31 GWh	- 15,98 %	31,51 GWh	- 7,49 %

Tabelle 10: Endenergieverbräuche nach Sektoren Verkehr, Wärme und Strom in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.

Zudem fand eine Angleichung der THG-Emissionen statt (siehe Tab. 12); während die THG-Emissionen im Bereich der Wärme 2019 noch circa 7.000 bis 8.000 t CO₂e von den anderen Sektoren entfernt lagen, sind 2023 nur noch 3.000 bis 6.000 t CO₂e dieser Differenz übrig gewesen. Insgesamt sind die THG-Emissionen im Verkehrs-Sektor zwischen 2019 und 2023 nur um 2,72 % gesunken, im Gegensatz zu den dargestellten - 17,22 % (Wärme) und - 12,32 % (Strom). Der Anstieg um 3,99 % beim Sektor Strom im Jahr 2022 ist dabei, wie bereits erwähnt, auf die damals erhöhten Emissionsfaktoren im Kontext der Versorgungssicherheit zurückzuführen.

Jahr	Verkehr		Wärme		Strom	
2019	17.382 t CO ₂ e	Basiswert	24.479 t CO ₂ e	Basiswert	16.279 t CO ₂ e	Basiswert
2020	15.620 t CO ₂ e	- 10,14 %	23.218 t CO ₂ e	- 5,15 %	14.161 t CO ₂ e	- 13,01 %
2021	15.443 t CO ₂ e	- 11,16 %	26.558 t CO ₂ e	+ 8,49 %	15.782 t CO ₂ e	- 3,05 %
2022	17.245 t CO ₂ e	- 0,79 %	23.086 t CO ₂ e	- 5,69 %	16.929 t CO ₂ e	+ 3,99 %
2023	16.910 t CO ₂ e	- 2,72 %	20.264 t CO ₂ e	- 17,22 %	14.274 t CO ₂ e	- 12,32 %

Tabelle 11: THG-Emissionen nach Sektoren in der Gemeinde Adendorf 2019-2023.

Dies ist auch in Abb. 20 ablesbar, wo der Anteil des Verkehrs an den THG-Emissionen zwischen 2019 und 2023 um die 3 % anstieg, welche bei der Wärme abgezogen wurden, obwohl bei den Endenergieverbräuchen sowohl der Sektor Verkehr als auch der Sektor Strom die Reduktionen der Wärme aufnahmen. Perspektivisch ist anzunehmen, dass der Endenergieverbrauch beim Strom, durch mehr E-Mobilität, Digitalisierung und Geräteanzahlen

sowie die Umstellung auf elektrische oder Hybrid-Wärmepumpen, steigen wird, während durch Zubau erneuerbarer Energien die THG-Emissionen des Stroms sinken werden.

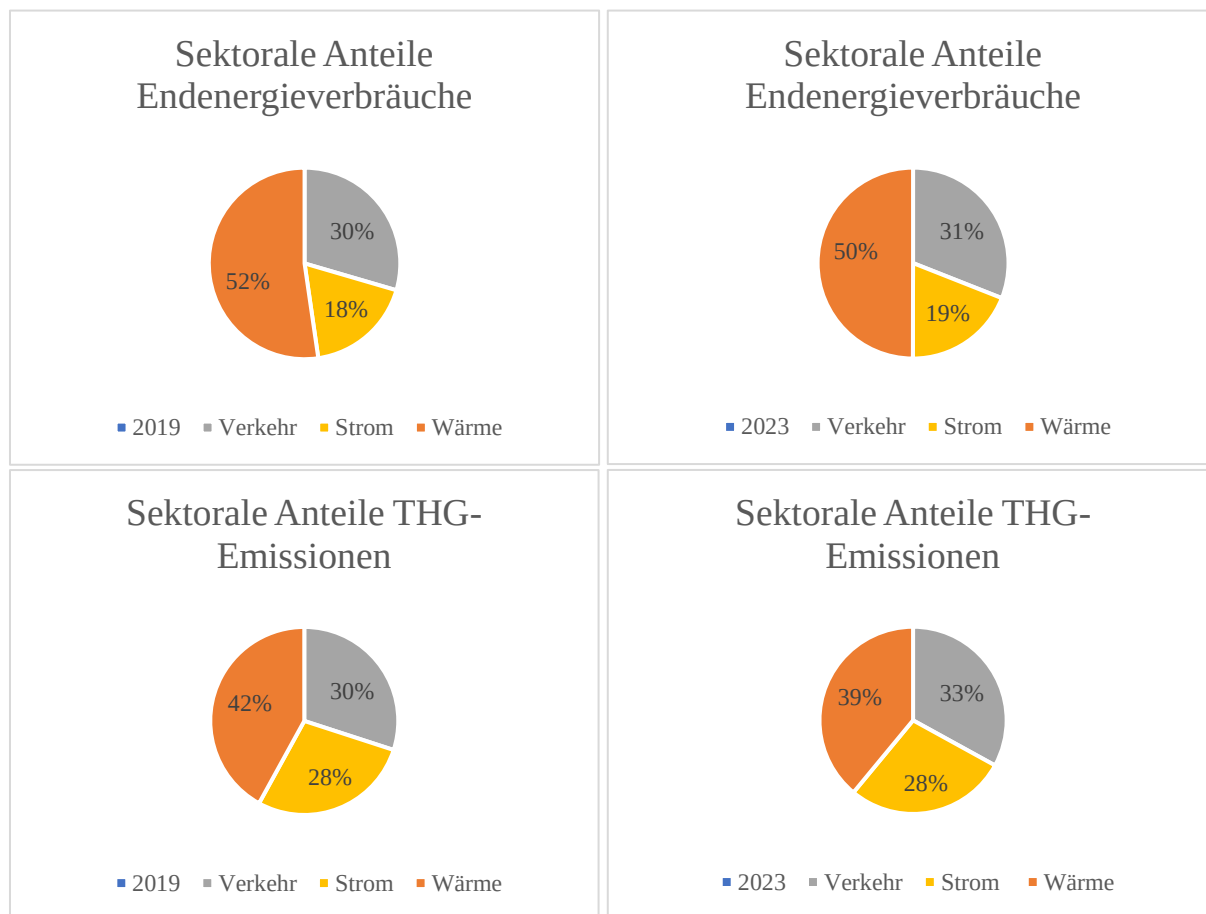


Abb. 20 Vergleich der sektoralen Anteile der Endenergieverbräuche und THG-Emissionen 2019 und 2023.

Abschließend wurden in den Tabellen 13 und 14 die Endenergieverbräuche und THG-Emissionen der Gemeinde im Bereich Wärme nach den jeweiligen Energieträgern getrennt aufbereitet. Die Angaben in den jeweiligen Zeilen mit der Beschriftung *Anteil gesamt* beziehen sich auf die gesamten Endenergieverbräuche (164.020,83 MWh) und THG-Emissionen (51.448,56 tCO₂e), die 2023 aufgetreten sind. Zudem werden auch die Anteile am Bereich Wärme dargestellt. Mit einem Anteil von 75,02 % am Endenergieverbrauch der Wärme und 37,79 % am gesamten Endenergieverbrauch der Gemeinde ist Erdgas der relevanteste Energieträger in Adendorf. Während der Sektor V und der Bereich Strom dann in der Gesamtbetrachtung nachfolgen, wie in Abb. 20 dargestellt, folgt im Bereich der Wärme das Heizöl, mit einem Wärmeanteil von 16,19 % und einem Gesamtanteil von 8,16 %. Flüssiggas ist in beiden Betrachtungsebenen mit unter 1 % vertreten; Solarthermie, Umweltwärme und Biomasse sind als regenerative Energieträger mit insgesamt 7,82 % im Wärmebereich vertreten.



Sektor	Erdgas in MWh	Heizöl in MWh	Flüssiggas in MWh	Heizstrom in MWh	Solarthermie in MWh	Umweltwärme in MWh	Biomasse in MWh	Summe
GHD	8.763,44	2.500,75	280	165,09	44,14	317,27	400	12.470,69
IND	2.551,72	-	-	-	-	-	-	2.551,72
KE	2181,63	159,35	-	-	-	-	-	2.340,98
PH	48.494,86	10.717,54	201,6	165,09	176,55	1.269,1	4.249,5	65.274,24
Summe	61.991,66	13.377,64	481,6	330,19	220,68	1.586,37	4.649,5	82.637,63
Anteil gesamt	37,79 %	8,16 %	0,29 %	0,2 %	0,13 %	0,97 %	2,83 %	50,37 %
Anteil Wärme	75,02 %	16,19 %	0,58 %	0,4 %	0,27 %	1,92 %	5,63 %	

Tabelle 12: Endenergiebilanz der Gemeinde Adendorf nach Sektoren und Energieträgern, ohne Strom.

Das Erdgas macht bei der Gesamtbetrachtung der territorialen THG-Emissionen 30,36 % (siehe Tab. 13) aus, beim Wärmeanteil sind es 76,53 %. Heizöl folgt dem Erdgas mit einem Gesamtanteil von 8,14 %, während es im Bereich der Wärme 20,51 % ausmacht. Flüssiggas ist wiederum mit unter 1 % vertreten und damit für die weitere Betrachtung zu vernachlässigen. Die regenerativen Energieträger und ihre geringeren Emissionsfaktoren lassen sich unter anderem darüber ableiten, dass die zuvor erwähnten 7,83 % im Bereich der Wärme nur für 1,58 % der THG-Emissionen im Bereich Wärme verantwortlich sind. Gleichzeitig ist der Anteil der relevanten fossilen Energieträger (Erdgas + Heizöl) mit 91,21 % am Wärmebereich für 97,04 % THG-Emissionen verantwortlich. Hierdurch lässt sich die Notwendigkeit einer Forcierung von regenerativen Energieträgern bzw. des Ausbaus fossiler Heizungssysteme ableiten, was in den nachfolgenden Kapiteln noch weiter vertieft werden wird.

Sektor	Erdgas in MWh	Heizöl in MWh	Flüssiggas in MWh	Heizstrom in MWh	Solarthermie in MWh	Umweltwärme in MWh	Biomasse in MWh	Summe
GHD	2.208,39	782,73	77,28	74,79	0,97	44,91	8,00	
IND	643,03	-	-	-	-	-	-	
KE	549,77	49,88	-	-	-	-	-	
PH	12.220,71	3.354,59	55,64	74,79	3,88	179,66	84,99	

Summe	15.621,90	4.187,20	132,92	149,58	4,86	224,57	92,99	<u>20.414,02</u>
Anteil gesamt	30,36 %	8,14 %	0,26 %	0,29 %	0,01 %	0,44 %	0,18 %	39,68 %
Anteil Wärme	76,53 %	20,51 %	0,65 %	0,73 %	0,02 %	1,10 %	0,46 %	

Tabelle 13: THG-Bilanz der Gemeinde Adendorf nach Sektoren und Energieträgern, ohne Strom.

5.3 Verkehrsbilanz

Beim Sektor Verkehr werden die kommenden Jahre zeigen, ob das Verbrenner-Aus 2035 tatsächlich eingehalten oder durch aktuelle politische Bestrebungen ineffizient gemacht oder gänzlich gestoppt werden wird. Nichtsdestotrotz kann die Bilanz des Verkehrs mithilfe der Daten des Programms *Klimaschutz-Planer* noch weiter aufgeschlüsselt werden. Die folgende Tabelle dokumentiert die Berechnungen. Im Vordergrund des Energieverbrauchs steht ganz deutlich der Sektor Pkw mit einem Anteil von 68,33 % bzw. 11.627,06 t CO₂e, gemeinsam mit den motorisierten Zweirädern macht der motorisierte Individualverkehr (MIV) 69,57 % aus, gefolgt mit weitem Abstand von dem Sektor LKW mit einem Anteil von 16,52 %. Sie verursachen zusammen 86,09 % des gesamten Endenergieverbrauchs. Hier liegen die entscheidenden Ansatzstellen für eine Verkehrswende.

Subsektoren	Energieverbrauch in MWh	Energieverbrauch in [%]
Binnenschifffahrt	871	1,8 %
Leichte Nutzfahrzeuge	4.411	8,8 %
Linienbus	980	1,9 %
Lkw	8.292	16,52 %
Motorisierte Zweiräder	623	1,24 %
Pkw	34.304	68,33 %
Reise-/Fernbusse	378	0,75 %
Schienengüterverkehr	7	0,01 %
Schienenpersonennahverkehr	337	0,67 %
Gesamt	50.203	100,0 %

Tabelle 14: Verkehrsbilanz der Gemeinde Adendorf für das Jahr 2023.

Abb. 21 zeigt die Aufteilung des Verkehrs in inner- und außerörtlichen Verkehr.

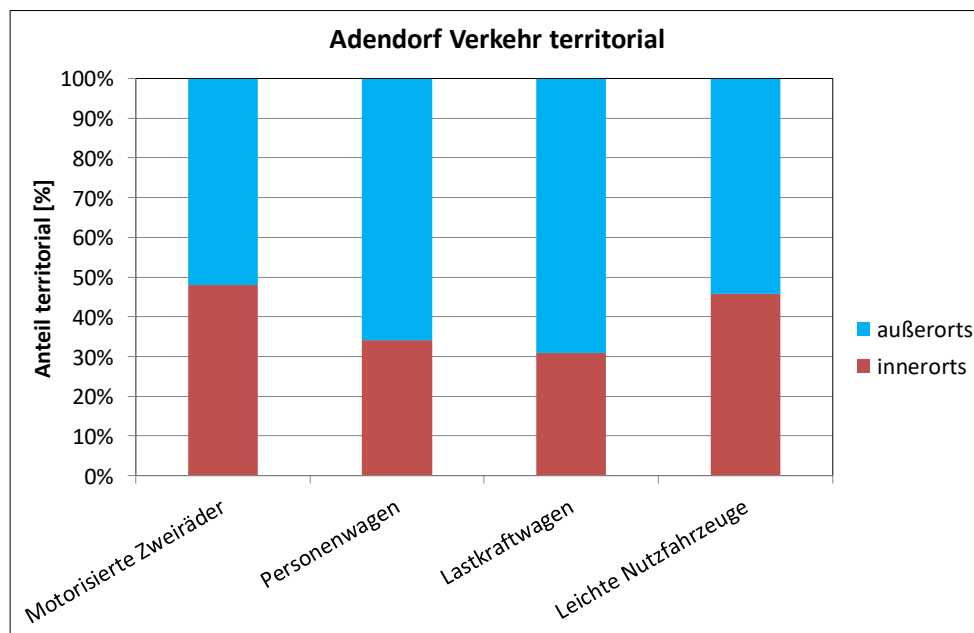


Abb. 21 Aufteilung des Verkehrs nach Ortslage.

Danach findet 30 % - 45 % des Verkehrs innerhalb der Ortslage statt. Das heißt, dass eine Veränderung des Modal Splits in diesem Bereich gut möglich ist, da es sich um kurze Entfernungen handelt. Die restlichen Verkehrsemissionen sind von der Gemeinde nicht oder nur bedingt beeinflussbar.

Dementsprechend ist ableitbar, dass Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Mobilität schwerpunktmäßig auf den Ausstoß im Pkw-Verkehr einwirken sollten. Es bedarf zahlreicher Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor, um ambitionierte Klimaschutzziele in diesem Bereich zu erreichen. Die ordnungsrechtlichen und ökonomischen Herausforderungen für die Gemeinde, in diesem Bereich Einfluss zu nehmen sind allerdings hoch; die Realisierung von Verringerungen der THG-Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu anderen Bereichen wie der THG-neutralen Kommunalverwaltung ist besonders anspruchsvoll. Zwischen 1990 und 2023 sind die THG-Emissionen des deutschen Verkehrssektors nur um 10,9 % zurückgegangen, während in allen Sektoren des Klimaschutzgesetzes zusammen eine Reduktion von 46,1 % (53,3 % ohne den Verkehrssektor) zu verzeichnen ist.³²

5.4 Regenerative Energieträger

An regenerativen Energieträgern befinden sich in Adendorf Holz und Solarthermie sowie Umweltwärme mit zusammen 7,82 % am gesamten Wärmeverbrauch. Des Weiteren wird in Adendorf Strom in geringem Umfang durch Photovoltaik produziert. Die folgende Tabelle dokumentiert die Anteile der regenerativen Energieträger an der Stromerzeugung. Der einzige

³² Umweltbundesamt (o. D.): Klimaschutz im Verkehr.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined>, Abrufdatum: 19.01.2026.

regenerative Anteil ist Strom aus PV-Anlagen, die regenerative Stromproduktion betrug 2023 5,10 % der Nachfrage, der Rest wird zurzeit noch fossil erzeugt.

Jahr	PV-Einspeisung in MWh	fossiler Strom in MWh
2019	304 – 0,89 %	33.752 -99,11 %
2020	1.081 – 3,27 %	31.928 – 96,73 %
2021	1.127 – 3,37 %	32.310 – 96,63 %
2022	1.379 – 4,11 %	32.142 – 95,89 %
2023	1.608 – 5,10 %	29.902 – 94,90 %

Tabelle 15: Anteile regenerativer Stromerzeugung in der Gemeinde 2019-2023.

Die folgende Abb. 22 zeigt die Stromerzeugung im Überblick und im Vergleich zum Bund, basierend auf den vorliegenden Datenwerten von 2022. Die regenerative Stromerzeugung in Adendorf ist ausschließlich durch PV geprägt. Die Gemeinde lag 2022 mit einem Anteil von 4,10 % und liegt 2023 mit einem Anteil von 5,10 % an Regenerativstrom weit unter dem bundesdeutschen Mittel von rd. 45 % und unter dem durchschnittlichen Anteil von PV von ca. 10 % bundesweit. Hier besteht noch ein deutlicher Nachholbedarf, um Adendorfs zukünftigen Strombedarf zu einem größeren Anteil regenerativ zu decken.

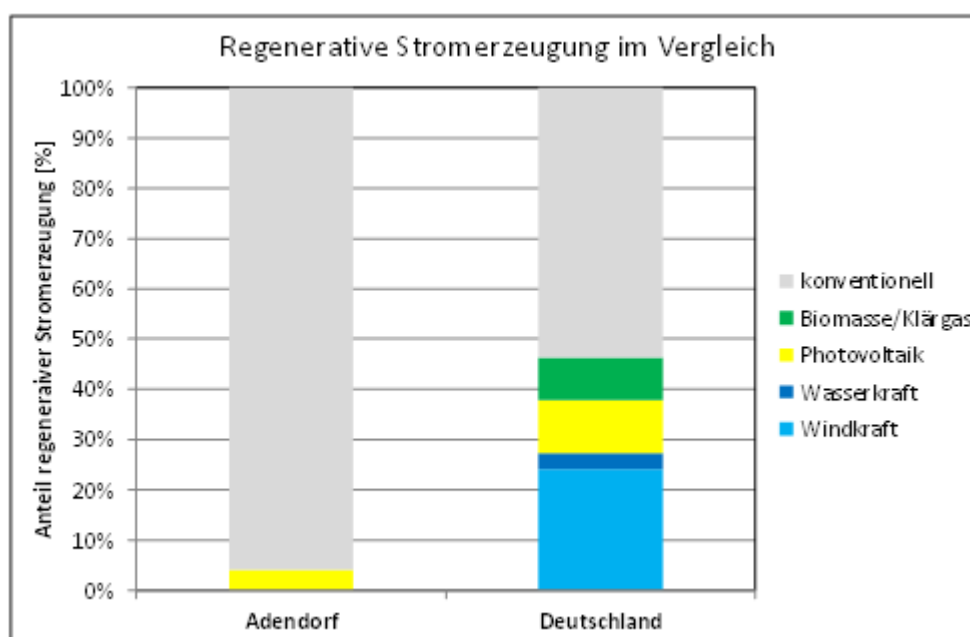


Abb. 22 Regenerative Stromerzeugung 2022 in Adendorf und in Deutschland im Vergleich.

6. Potenzialanalyse

Aufbauend auf der Energie- und THG-Bilanz werden Potenziale berechnet und Szenarien erstellt, die die mögliche energetische Entwicklung der Gemeinde Adendorf aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten und alle klimarelevanten Bereiche umfassen. Daraus soll dann die langfristige Klimaschutzstrategie entwickelt werden. Da die Daten für das Bilanzjahr 2023 während der Erstellung dieses Kapitels durch Dipl.-Ing. Siepe noch nicht vorlagen, beziehen sich die Potenzialberechnungen und Szenarienentwicklung auf das Bilanzjahr 2022.



Die notwendigen Technologien für eine energieeffiziente und treibhausgasfreie Energieversorgung sind vorhanden, sie werden nur zu wenig eingesetzt. Grundlage der Potenzialanalyse und Szenarien ist i. W. das *Projekt Langfristszenarien 3 - Wissenschaftliche Analysen zur Dekarbonisierung Deutschlands*. In diesem Projekt werden im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Energiesystems modelliert, mit denen die energie- und klimapolitischen Ziele erreicht werden sollen.^{33, 34, 35, 36, 37} Diese sehen u. a. eine langfristige Senkung des Wärme-, Treibstoff- und Stromverbrauchs in allen Sektoren aufgrund von Effizienzstrategien und eine konsequente Umstellung auf regenerative Energieträger vor.

6.1 Einsparpotenzial im Gebäudebestand

Dämmmaßnahmen werden ständig am Gebäudebestand durchgeführt, sie sind Stand der Technik. Der Wärmedurchgang eines Bauteils lässt sich durch Dämmmaßnahmen auf 1/10 senken. Der Wärmedurchgangskoeffizient (U-Wert) eines Fensters lässt sich von Einfachverglasung mit einem U-Wert von 5,2 (W/(m²*K)) auf 0,6 W/(m²*K) mit einer Dreischeiben-Wärmeschutzverglasung und gedämmten Fensterrahmen reduzieren.

Zu beachten ist, dass Bauteile eine Lebensdauer von 30 bis 50 Jahren besitzen, so dass sich Dämmmaßnahmen nur mittel- bis langfristig durchsetzen. Bei der energetischen Sanierung sollte deshalb kein Bauteil außen vorgelassen werden. Selbst die meisten denkmalgeschützten Gebäude können an den Außenwänden mit einer Innendämmung denkmalgerecht schadensfrei energetisch saniert werden. Untersuchungen von derzeit üblichen Effizienzmaßnahmen im Gebäudebestand belegen, dass sie, verbunden mit ohnehin notwendigen baulichen Sanierungsmaßnahmen, bei aktuellen Energiepreisen wirtschaftlich sind. Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Einsparung leistet ein effizientes Nutzerverhalten. **Die beste Kilowattstunde ist immer die, die man nicht verbraucht!**

Zurzeit wird eine energetische Sanierung vom BAFA gefördert, die bis an die technischen Grenzen der baulichen Möglichkeiten gehen, mit Dämmstoffstärken zwischen 10 cm (Kellerdecke) und 20 cm im Dach und an der Außenwand. Alternativ ist bei denkmalgeschützten Gebäuden eine Innendämmung von max. 10 cm möglich. Darüber hinaus kann der Wärmebedarf durch eine kontrollierte Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung die

³³ BMWK: Langfristszenarien 3 Wissenschaftliche Analysen zur Dekarbonisierung Deutschlands <https://langfristszenarien.de/enertile-explorer-de/szenario-explorer/das-projekt.php>, Abrufdatum: 19.01.2026.

³⁴ BMWK: Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland Treibhausgasneutrale Hauptszenarien Modul GHD und Geräte, https://langfristszenarien.de/enertile-explorer-wAssets/docs/LFS3_Bericht_TN_Szenarien_Modul_GHD_und_Geraete_final.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

³⁵ BMWK: Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland 3 - O45 Welten – Gebäudesektor, https://langfristszenarien.de/enertile-explorer-wAssets/docs/20240924_Gebaeudebericht.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

³⁶ BMWK: Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland 3 -O45-Szenarien-Modul Industriesektor, https://www.langfristszenarien.de/enertile-explorer-wAssets/docs/Modul_TN_Hauptszenarien_Industrie.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026..

³⁷ BMWK: Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland 3 -O45-Szenarien-Modul Verkehr, https://www.langfristszenarien.de/enertile-explorer-wAssets/docs/LFS3_Langbericht_Verkehr_final.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

Lüftungswärmegewinne drastisch reduzieren. Bei Fenstern ist 3-Scheiben-Wärmeschutzverglasung inzwischen Standard.

Heizungsanlagen haben sich in den letzten Jahrzehnten erheblich verbessert: Der Jahresanlagennutzungsgrad älterer Anlagen aus den 1980er Jahren kann durchaus nur 70 % betragen; moderne Brennwert-Anlagen können etwa 95 % der Energie in nutzbare Raumwärme umwandeln. Elektrische Wärmepumpen erzielen bei optimaler Einstellung sogar eine Jahresarbeitszahl von 3 - 4, da sie in großem Umfang Umweltwärme nutzen (mit 1 kWh Strom werden 2 - 3 kWh Umweltwärme gewonnen).³⁸

Effizienzmaßnahmen lassen sich nur mittelfristig realisieren, da Heizungsanlagen eine Lebensdauer von etwa 20 – 25 Jahren haben. Im Falle eines Austauschs ergibt sich die Möglichkeit eines Technologiewechsels: Anstelle der nicht mehr zeitgemäßen fossilen Gas- oder Öl-Heiztechnik müssen zukünftig nach GEG regenerative Energieträger wie Holzpellets oder besser noch Umweltwärme mit elektrischen Wärmepumpen bzw. Nahwärmenetze genutzt werden. Letzteres regelt die kommunale Wärmeplanung, die in Adendorf zumindest drei Prüfgebiete ausgewiesen hat, in denen Nahwärmenetze möglicherweise für Bürgerinnen und Bürger und Betreiber wirtschaftlich betrieben werden könnten.

Die Einsparpotenziale im Gebäudebestand basieren auf der Grundlage einer Gebäudetypologie, die vom Dipl.-Ing. Siepe im Auftrag der enercity Netzgesellschaft (Stadtwerke Hannover) erstellt wurde.³⁹ In dieser Studie wurde eine repräsentative Stichprobenerhebung über den aktuellen Dämmstandard des Gebäudebestandes von Hannover und Langenhagen durchgeführt, welche Aufschluss über die energetische Sanierungsdynamik gibt⁴⁰ und im Folgenden das TREND-Szenario abbildet. Daraus lässt sich auch ableiten, welche Gebäudeteile noch nicht saniert worden sind und für zukünftige Aktivitäten zur Verfügung stehen. Entsprechendes lässt sich auf den kommunalen, den gewerblichen und den industriellen Gebäudebestand übertragen. Ziel ist immer ein umfassend saniertes Gebäude, mit deutlich verringerten THG-Emissionen.

6.2 Kommunale Verwaltung

Für die kommunalen Gebäude liegt ein Energiebericht vor.⁴¹ Dieser listet 10 Gebäude zzgl. Straßenbeleuchtung auf und dokumentiert die Wärme- und Strom- und Wasserverbräuche und -kosten. Die Gesamtkosten für Strom und Wärme liegen bei rd. 317.000 € für das Jahr 2022. Öffentliche Gebäude sind ähnlich konstruiert wie Wohngebäude und mit diesen bautechnisch vergleichbar. Auch das Energieeinsparpotenzial entspricht dem von Wohngebäuden, sodass die Einsparpotenziale des Gebäudebestandes qualitativ auf die öffentlichen Gebäude übertragen

³⁸ Jahresarbeitszahl (JAZ):

[https://de.wikipedia.org/wiki/W%C3%A4rmepumpenheizung#Jahresarbeitszahl_\(JAZ\)](https://de.wikipedia.org/wiki/W%C3%A4rmepumpenheizung#Jahresarbeitszahl_(JAZ)), Abrufdatum: 19.01.2026.

³⁹ Brockmann, M., Siepe, B. (2008): Repräsentative Stichprobenerhebung zu nachträglich durchgeführten Energiesparmaßnahmen im Wohngebäudebestand von Hannover, erstellt im Auftrag der enercity Netzgesellschaft, Hannover.

⁴⁰ Brockmann, M., Siepe, B. (2009): Wärmebedarfsentwicklung für das Netzgebiet Hannover, erstellt im Auftrag der enercity Netzgesellschaft mbH, unveröffentlichter Endbericht, Hannover.

⁴¹ Gemeinde Adendorf (2025): Energiebericht der Gemeinde Adendorf - Betrachtungszeitraum 2019 – 2022.



werden können. Entsprechendes gilt für den Stromverbrauch mit Ausnahme der Straßenbeleuchtung, dies hängt vom Stand der Sanierung durch LED ab.

6.3 Prozesswärme

In vielen Betrieben wird Prozesswärme benötigt.⁴² Hier kommt es nicht nur auf den effizienten Einsatz an, sondern auch auf die mögliche Wärmerückgewinnung bzw. Verknüpfung der Prozesse (z. B. Heizen mit Abwärme aus der Kühlung). Der hohe Stromverbrauch der Industrie ist auffällig. Da nach dem 1. Hauptsatz der Thermodynamik Energie nie verloren geht, sondern sich in Wärme umwandelt, heißt das, dass ein Abwärmepotenzial aus der Industrie zur Verfügung stehen müsste, das als Abwärme genutzt werden kann. Ggf. kann überschüssige Abwärme an Nachbarbetriebe bzw. in ein kommunales Nahwärmenetz geliefert werden. Inwieweit dies der Fall ist, muss im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung abgeklärt werden.

6.4 Stromeinsparpotenzial

Zwar steigt die Ausstattung mit Elektrogeräten, aber der spezifische Verbrauch pro Gerät nimmt dank verbesserter Technologien ab. Wichtig ist, dass bei jeder Kaufentscheidung der niedrigste Stromverbrauch ein entscheidendes Kriterium ist bzw. wird. Stromsparmaßnahmen zeichnen sich durch ein günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis als Dämmmaßnahmen aus und lassen sich je nach Lebensdauer der Geräte, kurz- (Beleuchtung, ein bis zwei Jahre) bis mittelfristig (Waschmaschine, bis zu 15 Jahren) umsetzen. Bei Austausch und Anschaffung neuer elektrischer Geräte sollte immer auf die Energieeffizienz geachtet werden. Dies gilt auch im gewerblichen und industriellen Bereich. Eine sich schnell amortisierende Maßnahme ist beispielsweise die Beleuchtungssanierung in Betrieben. Eine Abschätzung der Einsparpotenziale bei Strom ist allerdings nicht so differenziert möglich wie im Wärmebereich.

6.5 Energieeffizienz im Verkehrssektor

Bezüglich des Verkehrs liegen keine ausreichend konkreten Daten vor, um ortsspezifische Einsparpotenziale zu berechnen. Daher wurden bundesweite Studien zur Energieeffizienz auf die Gemeinde Adendorf übertragen. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass Elektromobilität ab sofort klar vorangetrieben wird und mittelfristig eine dominierende Rolle spielt (Quasi-EU-Verbrenner-Verbot).⁴³ CO₂-Minderungspotenziale sind u. a.:

- Forcierung von E-Mobilität mit Wirkungsgraden von 80 % statt Verbrennungsmotoren mit Wirkungsgraden von 25 % (Benziner) bis 35 % (Diesel),
- Verstärkte Nutzung des ÖPNV,
- Verkehrsvermeidung durch bessere Anbindung von Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur/Dienstleistung,
- Car-Sharing, Ruftaxis, Sammeltaxis, usw.

⁴² Der Begriff Prozesswärme bezeichnet Wärme, die für technische Verfahren wie Trocknen, Schmelzen oder Schmieden benötigt wird. <https://de.wikipedia.org/wiki/Prozesswärme>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁴³ Die Bundesregierung: EU-Umweltrat: Nur noch CO₂-frei fahren, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/europa/verbrennermotoren-2058450>, Abrufdatum: 19.01.2026.

Klimaschutzkonzept der Gemeinde Adendorf

- Kauf effizienterer Fahrzeuge,
- Veränderung des Modal Splits (Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder zu Fuß gehen),
- Verlängerung der Reichweite von Fahrrädern durch E-Bikes und für Fußgänger durch E-Scooter,
- Verbesserung der Straßen- und Radwegequalität (erhöht den Fahrkomfort von Bussen und Fahrrädern),

Die folgende Tabelle zeigt den klimapolitischen Vorteil der E-Mobilität, der oft noch bestritten wird, durch eine einfache Überschlagsrechnung.

Treibstoff	thermodynamischer Wirkungsgrad	Spez. CO ₂ -Emissionsfaktor in g/kWh	Treibhausgasemission in g/kWh	Relation
Benzin	25%	0,347	1,4	220%
Diesel	35%	0,354	1,0	160%
Strom	80%	0,505	0,6	100%

Tabelle 16: Vergleich E-Mobilität mit Verbrennungstechnik, Überschlagsrechnung.

Die Wirkungsgrade von Verbrennungsmotoren unterscheiden sich von dem des E-Motors. Bezogen auf 1 kWh Traktionsenergie emittiert ein E-Motor weniger CO₂ als ein Verbrennungsmotor. Mit zunehmender regenerativer Stromversorgung steigt dieser Effekt an.

In der Untersuchung möglicher CO₂-Emissionsminderungspfade im deutschen Verkehrssektor verweist das Umweltbundesamt auf verzahnte, intersektionale Maßnahmen:

- Verkehrsvermeidung: Beeinflussung des Verkehrsbedarfs bspw. durch Verkürzung der Wegstrecken oder Siedlungs- und Flächenmanagement
- Verkehrsverlagerung: Förderung der Nutzung von klimafreundlicheren Verkehrsmitteln im Modal Split
- Verkehrsoptimierung: Verbesserte Nutzung der bestehenden Verkehrs-Kapazitäten
- Ökonomische Maßnahmen: Anreize (bspw. kostenfreies Parken an P+R-Standorten außerhalb des Innenbereichs, Vergünstigung von ÖPNV) und Belastungen (bspw. Parkgebühren im Innenbereich)

Die Verkehrsvermeidung, die Förderung nicht-motorisierter Beförderungsmittel und deren Infrastruktur, des ÖPNV und der E-Mobilität, sowie die Schaffung von Anreizen zum Umstieg sind in Adendorf zu beachten.



6.6 Regenerative Energiequellen

Die CO₂-Reduktionspotenziale durch die Nutzung regenerativer Energiequellen können nachfolgenden Kategorien unterschieden werden:

1. Wärmeerzeugung durch

- Biogas aus Gülle,
- Holz, Abfallstroh und sonstige landwirtschaftliche Reststoffe,
- Restmüll,
- oberflächennahe Geothermie mit elektrischen Wärmepumpen,

2. Stromerzeugung durch

- Biomasse über Kraft-Wärme-Kopplung,
- Photovoltaik,
- Windkraft,
- Wasserkraft,

3. Strom- und Wärmeerzeugung durch Biogas für Kraft-Wärme-Kopplung

6.6.1 Windkraft

Nach aktuellem Planungsstand des RROP ist Windkraft im Gemeindegebiet nicht vorgesehen. Eine Potenzialfläche mit 80 %iger Realisierungsquote liegt, laut der vom Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik IEE sowie der Bosch & Partner GmbH durchgeführten Windflächenpotenzialanalyse des Landes Niedersachsen, im Landschaftsschutzgebiet im Norden der Gemeinde. Diese wurde bisher nicht betrachtet.

6.6.2 Solarenergie

Solarenergie setzt sich aus Solarthermie (= Warmwasserbereitung für Warmwasser und ggf. Heizung) und Photovoltaik für die Stromerzeugung zusammen. Im Prinzip stehen hierfür alle Dachflächen mit einer Ausrichtung von Ost über Süd bis West zur Verfügung, möglicherweise zukünftig auch nord-ausgerichtete Flächen.

Solarthermie

Solarthermie ist die Wassererwärmung durch Sonnenkollektoren. Allerdings steht sie in Flächen-Konkurrenz zu PV-Anlagen. Daher ist zu fragen, ob sie nicht verzichtbar ist und stattdessen voll auf PV gesetzt wird, da damit auch Warmwasser bereitet bzw. geheizt werden kann. Potenziale zur Solarthermienutzung wurden daher nicht weiter betrachtet.

Photovoltaik

Im Gegensatz zur Solarthermie, die Warmwasser erzeugt, wandelt Photovoltaik Sonnenenergie in Strom um. Die Installation ist unkomplizierter als bei einer solarthermischen Anlage, die nur im Zusammenhang mit einer Heizungserneuerung sinnvoll ist. Die Anlagen können jederzeit

installiert werden und sind bei derzeitiger Einspeisevergütung sowie dem Entfall der Mehrwertsteuer seit dem 01.01.2023 und sinnvoller Auslegung mit und ohne Batteriespeicher rentabel.

Die Investition steht als Kapitalanlage nicht in Konkurrenz zu anderen Energiesparmaßnahmen. Die Investition finanziert sich aus der Einsparung. Hier liegt das Potenzial bei 100 %iger Belegung der Dächer (unter Abzug von Abstandsflächen am Rand, Einschränkungen wegen Dachflächenfenstern, Schornsteinen und Lüftern bzw. Denkmalschutz) bei einer Größenordnung von 35.150 MWh/a,⁴⁴ davon werden zurzeit erst 1.379 MWh/a genutzt, das entspricht 3,9 %. Hinzu kommt ein Potenzial an Freiflächen-PV, das von dem Planungsbüro PATT im Auftrag der Gemeinde ermittelt wurde,⁴⁵ es liegt bei 65 GW, entsprechend einer Jahreserzeugung von rd. 65.000 MWh/a. Somit stehen bei einer 100 %-igen Umsetzung der Potenziale zukünftig rd. 100.150 MWh/a an Solarstrom zur Verfügung, das ist das 73-fache der bisherigen Erzeugung.

6.6.3 Bioenergienutzung

Bioenergie stammt aus Land-, Forst- und Abfallwirtschaft. Das Potenzial wurde unter den Gesichtspunkten Nutzung von Reststoffen ermittelt und nicht unter dem Aspekt des höchsten Ertrages, d. h. es wurde unterstellt, dass die zusätzliche Bioenergienutzung nicht zur Nahrungs- und Futtermittelkonkurrenz führt, d. h. keine zusätzlichen Flächen dafür zur Verfügung gestellt werden und dass Naturschutzbelange angemessen berücksichtigt werden. Es geht also lediglich um Reststoffe, die ansonsten nicht genutzt werden und daher energetisch verwertet werden können. Denn: die landwirtschaftliche Nutzung der Reststoffe hat Vorrang vor einer energetischen Nutzung. Die Basisdaten (Anbauflächen, Anbauprodukte, Tierbestände) ergeben sich aus der aktuellen landwirtschaftlichen Nutzungsstatistik.⁴⁶ Die Potenzialabschätzung erfolgte über Studien zum Biomassepotenzial.^{47, 48} Dies unterscheidet sich von der KWP für Adendorf, welche kein Biomassepotenzial ausweist.

Feststoffe

Feststoffe wie Holz oder Holzpellets können in Feuerungsanlagen direkt in Wärme umgewandelt und genutzt werden. Holzpellets sind gepresste Holzabfälle, die so oder so anfallen. Naturbelassene Hölzer sollten in erster Linie gewerblich genutzt werden und erst, wenn das nicht möglich ist, zu Heizzwecken.

Biogas / Klärgas

Biogas entsteht durch Vergärung von Biomasse jeder Art. Biogasanlagen vergären sowohl landwirtschaftliche Abfälle wie Gülle als auch gezielt dafür angebaute Energiepflanzen wie Mais oder Zuckerrüben bzw. Ernteabfälle. Der Bau von Biogasanlagen mit Maisvergärung ist politisch nicht gewünscht. Landwirtschaftliche Flächen sollen zukünftig für Nahrungs- und

⁴⁴ Abschätzung über Dachflächen aus der Gebäudestatistik.

⁴⁵ PATT (o. J.): Potenzialanalyse zur Standortwahl von Photovoltaik Freiflächenanlagen in Adendorf, PPT.

⁴⁶ Landesamt für Statistik Niedersachsen (2021).

⁴⁷ Beermann, Björn (2007): Lokale und regionale Biogasanlagenpotenzialanalyse für die Region Hannover, Diplomarbeit, Osnabrück.

⁴⁸ Emde, Bernd (2005): Energetische Nutzung von Biomasse in Südwestfalen.



Futtermittel genutzt werden. Allerdings liegt ein Potenzial in der Verwertung landwirtschaftlicher Reststoffe, beispielsweise als Gülle oder Grünschnitt für Biogasanlagen bzw. als Festbrennstoff (Stroh und Abfallholz). Wichtig ist, das anfallende Biogas aus energetischen Gründen zu verstromen und die Wärme immer zu nutzen.

Bioenergiepotenzial gesamt

Die Daten ergeben sich aus der aktuellen land- und forstwirtschaftlichen Nutzungsstatistik. Änderungen der landwirtschaftlichen Nutzung in der Zukunft bedeuten lediglich, dass Abfallprodukt A durch Abfallprodukt B ersetzt wird. Das Potenzial bleibt in etwa gleich.

6.6.4 Oberflächennahe Geothermie / Einsatz von Wärmepumpen

Oberflächennahe Geothermie nutzt die Erdwärme in der unmittelbaren Erdoberfläche. Die Wärmegewinnung erfolgt entweder über Wärmetauscherschlangen in frostfreier Tiefe oder in Form von Sonden, die warmes Wasser fördern und abgekühlt ins Erdreich zurückgegeben.

Beide Technologien erfordern eine Wärmepumpe als Heizaggregat. Da diese aber einen umso günstigeren Wirkungsgrad hat, je niedriger die Heizwassertemperatur ist, benötigt sie eine Fußbodenheizung oder zumindest großflächige Heizkörper mit niedrigen Vorlauftemperaturen. Diese eignet sich vor allem für Neubauten im Niedrigenergiehaus-Standard bzw. Altbauten, die auf einen entsprechenden Standard saniert worden sind. Wärmepumpen sind Stand der Technik. Alternativ können auch Luft-Wasser-Wärmepumpen eingesetzt werden, die lediglich die Außenluft abkühlen. Diese benötigen keine Wärmetauscherschlangen oder Schluckbrunnen, sind dafür aber weniger effizient.

6.6.5 Verändertes Nutzungsverhalten bei gleicher Energiedienstleistung

Verändertes Nutzendenverhalten kann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, der Effekt sollte allerdings nicht überschätzt werden. Im Gebäudebestand kann das Nutzendenverhalten zu Einsparungen von 5 – 15 % führen, eine energetische Sanierung führt dagegen zu Einsparungen von bis zu 100 % (bezogen auf CO₂e). Außerdem sind Effizienzmaßnahmen irreversibel, während sich das Nutzerverhalten auch in Richtung Mehrverbrauch wieder ändern kann (sog. Rebound-Effekt). Daher sollten immer die „harten“ (= investiven) Maßnahmen umgesetzt werden, das Nutzerverhalten kommt ergänzend dazu.

7. Szenarienentwicklung

Die aktuelle Politik der Bundesregierung nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz stellt sich wie folgt dar: Das Bundesverfassungsgericht „verpflichtet den Staat, aktiv vorzubeugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt.“⁴⁹

Um die THG-Emissionen zwischen 1990 und 2045 vollständig zu reduzieren, bedarf es einer jährlichen Reduktion von 1,81 % (100%/55 Jahre). Mit THG-Emissionen auf Bundesebene in Höhe von 1.252 Mio. t CO₂e in 1990 und 649 Mio. t CO₂e in 2024 ergibt sich eine jährliche

⁴⁹ Die Bundesregierung: Klimaschutzgesetz 2021 - Generationenvertrag für das Klima, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>, Abrufdatum: 19.01.2026.

Reduktion von 1,42 %. Dies lässt Deutschland aktuell die Klimaschutzziele verfehlen. Adendorfs THG-Emissionen für das Jahr 1990 sind nicht bekannt. Mit den aktuell bekannten THG-Bilanzen von 2014 bis 2023 liegt Adendorf mit 2,18 % leicht über den jährlich benötigten Reduktionen (siehe Kap. 4). Allerdings bräuchte es ab 2014 eine Reduktion von circa 3,23 % im Jahr, um die Adendorfer THG-Emissionen auf Null zu bringen. Auch die lokale Politik muss dies berücksichtigen.

Da sich die Gemeinde Adendorf in Niedersachsen befindet, soll sie sich neben den Klimaschutzzielen des Bundes auch nach denen des Landes Niedersachsen richten. Da das NKlimaG verschärft werden soll, wird erwartet, dass die Szenarien mit einer Klimaneutralität 2040 sowie den Zwischenzielen 2030 und 2035 entwickelt und ein angepasster Ausblick gegeben wird. In den Szenarien sollten CO₂-Einsparpotenziale auf allen Wirkungsfeldern ausgewiesen und Einzelpotenziale miteinander verknüpft werden, was Aufschluss darüber geben soll, auf welchen Wegen eine Kommune ihre Klimaschutzziele erreichen kann.

Szenarien sind dabei nicht mit Prognosen zu verwechseln. Frei nach Carl Valentin „*Prognosen sind schwierig, besonders, wenn sie die Zukunft betreffen*“ wurden daher Szenarien entwickelt, die aussagen:

was wäre, wenn ...,

das heißt, es wird ein gangbarer Weg aufgezeigt, der aber auch anders aussehen könnte. Wichtig ist, dass es überhaupt einen oder mehrere Wege in die THG-Neutralität gibt. Die Szenarien orientieren sich an den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und sollen als langfristiges Ziel das Jahr 2045 abbilden. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen werden zwei Szenarien entwickelt:

1. TREND-Szenario, das zeigt, wie sich der Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Gemeinde ohne nennenswerte zusätzliche Klimaschutzanstrengungen entwickeln (business as usual),
2. KLIMASCHUTZ-Szenario, das die Ergebnisse aus der Potentialanalyse berücksichtigt und zeigt, wie die Anforderungen des Klimaabkommens von Paris 2015 bis 2045 erfüllt werden können.

7.1 Grundlage von Klimaschutzstrategien

Das Ganze gelingt nur, wenn die wesentlichen Rahmenbedingungen beachtet werden. Treibhausgasneutralität gelingt nur, wenn zwei Strategien zusammenkommen:

- Drastische Senkung der Nachfrage,
- Deckung des Restbedarfs durch regenerative Energiequellen.

Das folgende Bild zeigt die Strategie im Überblick:

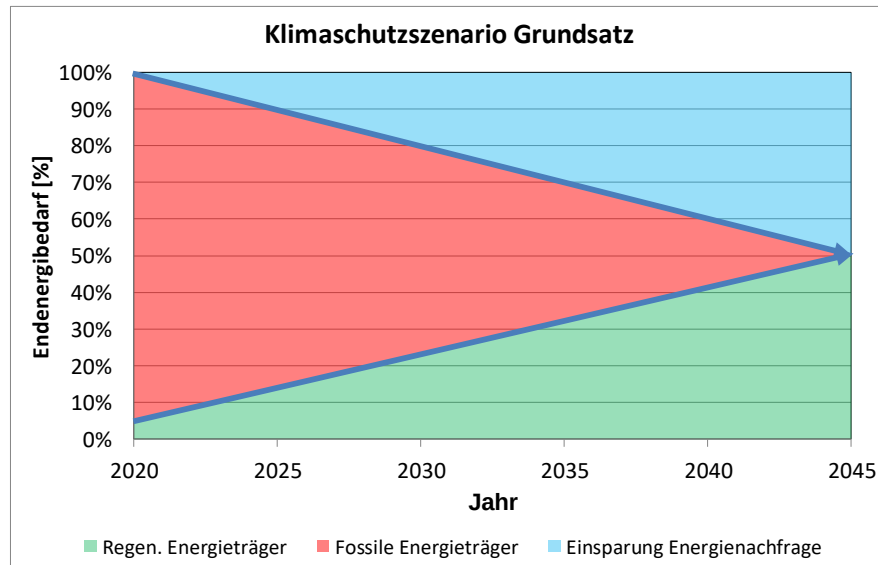


Abb. 23 Klimaschutzstrategien.

Der heutige Energieverbrauch kann langfristig weder ausschließlich regenerativ gedeckt werden, dazu reichen die Potenziale nicht aus, noch kann der Bedarf auf Null reduziert werden. Eine sinnvolle Strategie besteht darin, den heutigen Bedarf in etwa zu halbieren und den Rest regenerativ abzudecken. Neben der umfassenden energetischen Sanierung des Gebäudebestandes und intensiver Durchsetzung von Stromspartechnologien geht es um die systematische Nutzung von Biomassepotenzialen, intensiven Ausbau von PV und den ergänzenden Einsatz von elektrischen Wärmepumpen und konsequenter E-Mobilität. Unter diesen Prämissen wurde der Energiebedarf der einzelnen Sektoren berechnet. Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Rahmendaten der zwei Szenarien (TREND und KLIMASCHUTZ) für die Gemeinde Adendorf im Überblick.

Sektor/Bereich	TREND-Szenario	KLIMASCHUTZ-Szenario
Gebäudehülle	Business as usual, Trend seit 2000	Umfassende Sanierung aller Bauteile
Heizungsanlagen	9,2% regenerativ, 90,9% el. Wärmepumpe	21,2% regenerativ, 79,6% el. Wärmepumpe
Elektrogeräte	moderate Einsparung	jeweils effizienteste Geräte anschaffen
Gewerbe/Industrie	Business as usual	konsequente Nutzung effizienter Technologien
Verkehr	80% E-Mobilität, ansonsten Business as usual	100% E-Mobilität, Car-Sharing, mehr ÖPNV, mehr Radverkehr, konsequente Verkehrsvermeidung
Windkraft	wie geplant	wie geplant
Biogas, aktuell	läuft aus	läuft aus
Solarenergie	50% aller Dächer	100% aller Dächer
Freiflächen-PV	wie geplant	wie geplant

Holzheizungen	50% des Holzpotenzials	100% des Holzpotenzials
Stroh	Nutzung 50% Abfallstroh	Nutzung 100% Abfallstroh
Landw. Reststoffe (Gülle, Stroh, usw.)	Nutzung 50% Angebots	Nutzung 100% des Angebots
Spezifische THG-Emissionen Strom	Zielwert moderater Klimaschutz (Öko-Institut e. V.)	Zielwert verstärkter Klimaschutz (Öko-Institut e. V.)

Tabelle 17: Szenario-Annahmen für die Gemeinde Adendorf.

Die folgenden Tabellen zeigen die regenerativen Potenziale für Wärme und Strom, zunächst für das TREND-Szenario.

Energiequelle	Wärme 2022 in MWh/a	Wärme 2045 in MWh/a	Strom 2022 in MWh/a	Strom 2045 in MWh/a
Windkraft	-	-	-	-
Photovoltaik	-	-	1.379	82.575
Holz	4.548	7.355	-	-
Stroh	-	-	-	-
Biogas aus Energiepflanzen	-	-	-	-
Biogas aus Gülle	-	23	-	18
Biogas aus Gras	-	16	-	12
Summe	4.548	7.394	1.379	82.605
Relation	100,0 %	162,6 %	100,0 %	5.990,2 %

Tabelle 18: Regenerative Wärme- und Strompotenziale im TREND-Szenario.

Danach lässt sich im TREND-Szenario die regenerative Wärmeerzeugung auf rd. 160% steigern, d. h. veranderalbfachen und das regenerative Stromerzeugungspotenzial auf rd. 5990% erhöhen, somit fast versechzigfachen. Hier ist das Freiflächen-PV-Potenzial berücksichtigt. Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Potenziale im KLIMASCHUTZ-Szenario:

Energiequelle	Wärme 2022 in MWh/a	Wärme 2045 in MWh/a	Strom 2022 in MWh/a	Strom 2045 in MWh/a
Windkraft	-	-	-	-
Photovoltaik	-	-	1.379	100.150
Holz	4.548	10.162	-	-
Stroh	-	-	-	-
Biogas aus Energiepflanzen	-	-	-	-
Biogas aus Gülle	-	45	-	36
Biogas aus Gras	-	32	-	25
Summe	4.548	10.239	1.379	100.211
Relation	100,0 %	225,1 %	100,0 %	7.265,9 %

Tabelle 19: Regenerative Wärme- und Strompotenziale im KLIMASCHUTZ-Szenario.

Danach lässt sich im KLIMASCHUTZ-Szenario die regenerative Wärmeerzeugung auf rd. 230% steigern, d. h. gut verdoppeln und das regenerative Stromerzeugungspotenzial auf rd. 7270% erhöhen, somit mehr als versiebzigfachen. Im Wesentlichen beruhen diese Potenziale auf Freiflächen-PV und nur geringfügig auf land- und forstwirtschaftlicher Reststoffnutzung. Wie bereits zuvor erwähnt, sieht die Untersuchung im Rahmen der KWP kein relevantes Biomassepotenzial vor. Das PV-Potenzial ist in jedem Fall vorhanden. Die folgende Tabelle dokumentiert die Ergebnisse der Potenzialanalysen:

Sektor	IST 2022 in MWh/a	TREND 2045 in MWh/a	KLIMASCHUTZ 2045 in MWh/a	IST 2022	TREND 2045	KLIMASCHUTZ 2045
Haushalte	88.809	31.852	27.640	100,0 %	35,9 %	31,1 %
Industrie	17.556	13.697	11.858	100,0 %	78,0 %	67,5 %
Gewerbe	14.349	5.527	5.336	100,0 %	38,5 %	37,2 %
Kommune	4.201	1.835	1.521	100,0 %	43,7 %	36,2 %
Verkehr	50.944	30.677	25.611	100,0 %	60,2 %	50,3 %
Summe	175.858	83.588	71.966	100,0 %	47,5 %	40,9 %

Tabelle 20: Senkung des Energieverbrauchs in zwei Szenarien.

Der Energieverbrauch sinkt im TREND-Szenario auf 47,5 % und im KLIMASCHUTZ-Szenario auf 40,9 %. Es wird klar, dass die Halbierung des Energieverbrauchs im TREND-Szenario und im KLIMASCHUTZ-Szenario erreicht werden kann. Die niedrigste Senkung erfolgt bei der Industrie auf 67,5 %, die höchste beim Haushalte auf 31,1 %.

Das folgende Bild zeigt die Ergebnisse noch mal in grafischer Form:

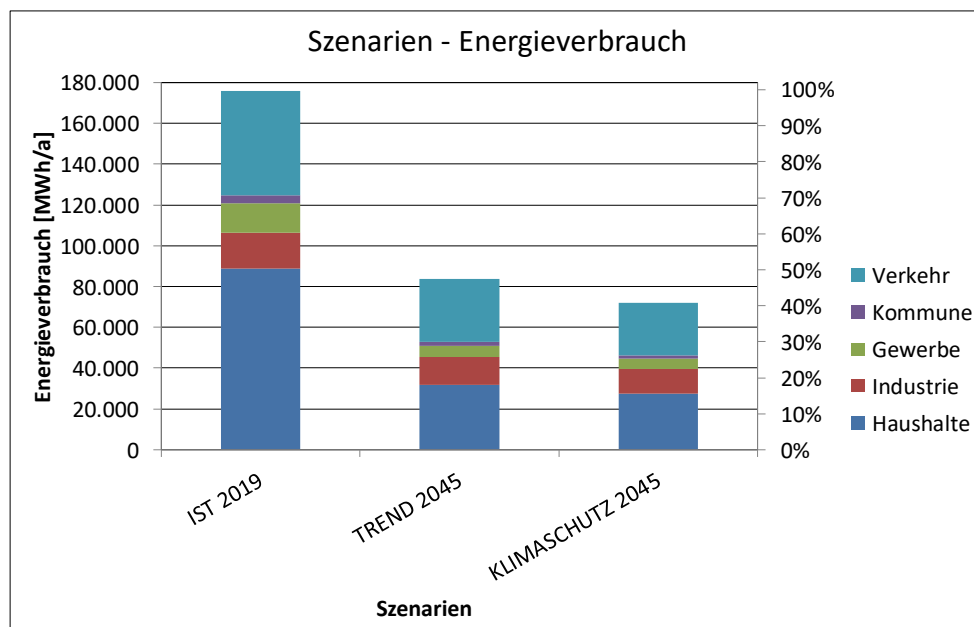


Abb. 24: Senkung des Energieverbrauchs in zwei Szenarien.

Im TREND-Szenario kann die Nachfrage auf knapp 50 % gesenkt werden, das KLIMASCHUTZ-Szenario erbringt einen Rückgang auf rd. 40 %.

Im Weiteren wurden die Szenarien in CO₂-Äquivalente umgerechnet. Da die Stromversorgung zunehmend regenerativ erfolgt - sie soll nach den Zielen der Bundesregierung bis 2035 zu 100 % regenerativ sein - gibt es eine drastische Senkung der spezifischen CO₂-Emissionsfaktoren bis 2035 bzw. 2045. Hier wurde eine Studie des Öko-Instituts zugrunde gelegt, die für die entsprechenden CO₂-Emissionsfaktoren 2045 nach „moderatem Klimaschutz“ und „verstärktem Klimaschutz“ unterscheidet.⁵⁰

Stromerzeugung	Spez. CO ₂ -Emissionsfaktor in kg/kWh	Relation
Bundesmix 2022	0,505	100,0 %
lokaler Mix 2022	0,487	96,4 %
Moderater Klimaschutz = TREND-Szenario	0,078	15,5 %
Verstärkter Klimaschutz = KLIMASCHUTZ-Szenario	0,039	7,8 %

Tabelle 21: Spezifische CO₂-Emissionsfaktoren 2022 und 2045.

Danach sinken die spezifischen CO₂-Emissionsfaktoren erheblich, aber je nach Szenario unterschiedlich.

Die folgende Tabelle dokumentiert die CO₂-Äquivalente in den beiden Szenarien:

Sektor	IST 2022 in t/a	TREND 2045 in t/a	KLIMASCHUTZ 2045 in t/a	IST 2022	TREND 2045	KLIMASCHUTZ 2045
Haushalte	26.005	2.182	932	100,0 %	8,4 %	3,6 %
Industrie	8.200	1.059	455	100,0 %	12,9 %	5,5 %
Gewerbe	4.406	378	177	100,0 %	8,6 %	4,0 %
Kommune	1.405	132	54	100,0 %	9,4 %	3,9 %
Verkehr	17.245	5.030	1.003	100,0 %	29,2 %	5,8 %
Summe	57.260	8.781	2.621	100,0 %	15,3 %	4,6 %

Tabelle 22: Senkung der CO₂-Äquivalente in zwei Szenarien.

Die CO₂-Äquivalente sinken im TREND-Szenario auf 15,3% und im KLIMASCHUTZ-Szenario auf 4,6%. Die „niedrigste“ Reduktion beim KLIMASCHUTZ-Szenario erfolgt im Sektor Verkehr auf 5,8%, die höchste im Haushalte auf 3,6%; beim TREND-Szenario reduzieren sich die Verkehrsemissionen bloß auf 29,2%, aber auch dort ist der Sektor Haushalte mit 8,4% mit den höchsten Reduktionen vertreten. Um die Zielsetzungen der Szenarien zu erreichen, müssen bei kontinuierlichen Emissionssenkungen bis 2030 im TREND-Szenario 16.862,26 t CO₂e und im KLIMASCHUTZ-Szenario 19.004,87 t CO₂e weniger emittiert werden, 2035 sind es 27.401,17 bzw. 30.882,91 t CO₂e, 2040 37940,09 bzw. 42.760,96 t CO₂e.

Das folgende Bild stellt die Zahlen grafisch dar.

⁵⁰ Öko-Institut (2016): Sektorale Emissionspfade in Deutschland bis 2050 – Stromerzeugung, Berlin, <https://www.oeko.de/oekodoc/2545/2016-072-de.pdf>, Abrufdatum: 19.01.2026.

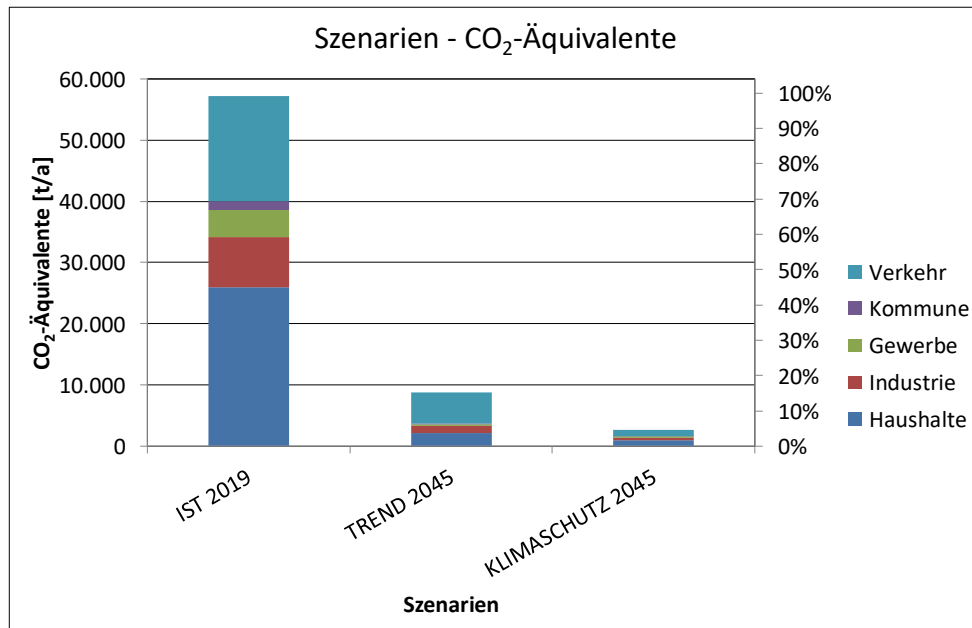


Abb. 25: Senkung der CO₂-Äquivalente in zwei Szenarien.

Danach können beide Szenarien die CO₂-Äquivalente bis 2045 drastisch senken, das TREND-Szenario reicht aber für die Erreichung der Ziele des Abkommens von Paris nicht aus. Das KLIMASCHUTZ-Szenario erfüllt die Anforderungen dagegen fast vollständig.

Danach liegen die mit Abstand größten Einsparungen in den Sektoren Haushalte mit einem Anteil von 45,9 %, gefolgt, in weitem Abstand, vom Verkehr mit einem Anteil von 29,7 % und dem Sektor Industrie mit einem Anteil von 14,2 %. Hier liegen die Schwerpunkte der Klimaschutzstrategien.

Das folgende Bild zeigt die Szenarien 2045 in zusammengefasster Form durch die Gegenüberstellung von regenerativem Angebot und Nachfrage.

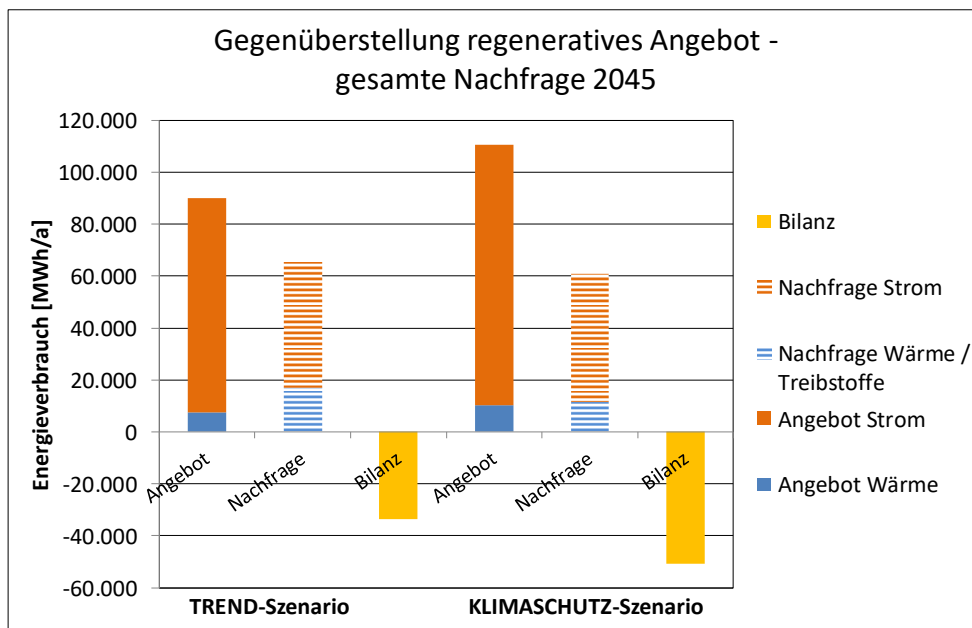


Abb. 26: Gegenüberstellung des Energieangebots und der Energienachfrage 2045.

Hier wird zunächst nur das Angebot der Nachfrage gegenübergestellt, wobei vereinfacht 1 kWh Wärme oder Treibstoff 1 kWh regenerativer Strom gegenübergestellt wird, obwohl Strom Treibstoff nicht direkt ersetzen kann. D. h. solange noch fossile Energieträger eingesetzt werden, werden auch noch Treibhausgase emittiert, die durch regenerative Stromerzeugung bilanziell, aber nicht real kompensiert werden. Daraus lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- Das TREND-Szenario reicht für die Treibhausgasneutralität aus, wenn man unterstellt, dass der regenerative Energieüberschuss die restlichen THG-Emissionen kompensiert,
- Das Angebot in beiden Szenarien muss nicht zu 100% erschlossen werden, z. B. wenn sich herausstellt, dass einzelne Potenziale in der Realität niedriger sind als berechnet,
- und/oder die Nachfrage muss nicht soweit reduziert werden, wie hier beschrieben, bzw. die Umsetzung der Einsparstrategien kann noch länger dauern (über 2045) hinaus,

Somit ist in beiden Szenarien noch „Luft nach oben“. Klar ist aber auch, dass die Treibhausgasneutralität nur gelingt, wenn die Gemeinde Adendorf ab sofort die Möglichkeiten des Klimaschutzes inkl. des Ausbaus der regenerativen Stromerzeugung nutzt und diese Strategien konsequent vorantreibt.

Im Folgenden wird das KLIMASCHUTZ-Szenario noch einmal in 5-Jahres-Schritten detailliert aufgezeigt. Es wird die Nachfrage – differenziert nach fossiler und regenerativer Nachfrage - dem regenerativen Angebot gegenübergestellt. Die Gegenüberstellung zeigt, dass das REG-Angebot nach 2035 die Nachfrage mehr als abdeckt, aber immer noch ein relevanter fossiler Anteil bleibt, denn es existieren immer noch fossile Heizungen (Gas/Öl) und Verbrenner-Autos. Die Frage ist also nicht, ob das REG-Angebot die Nachfrage insgesamt abdeckt, sondern, wie lange fossile Technologien noch vorhanden sind.

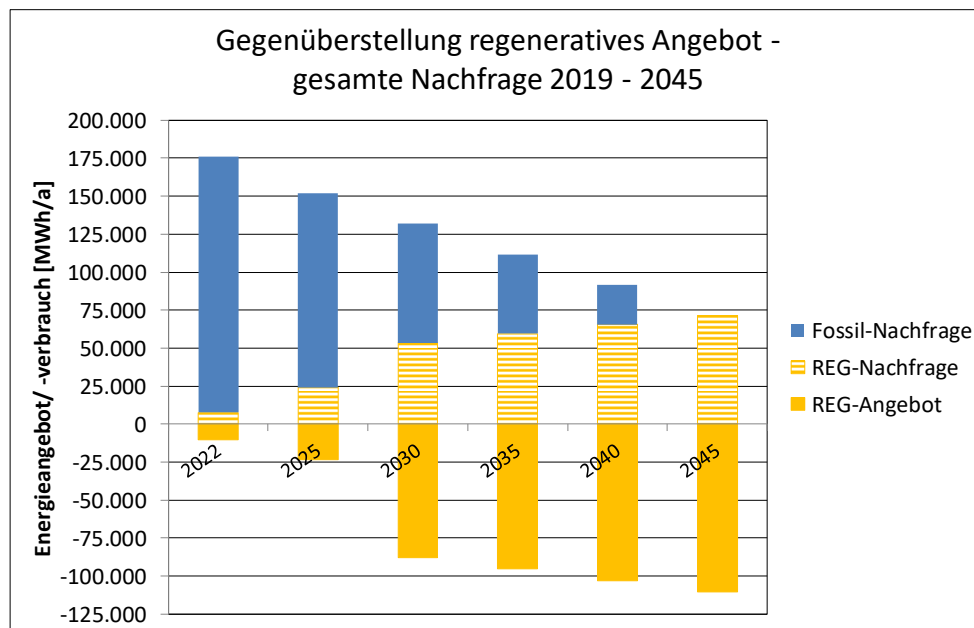


Abb. 27: Gegenüberstellung von Nachfrage und Angebot 2022 – 2045.



7.2 Anbindung Klimaschutzziele des Landes Niedersachsen

Die Klimaschutzziele des Landes Niedersachsen fordern eine THG-Neutralität bis 2040. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Möglichkeit einer 100 %ig regenerativen Energieversorgung eine Seite ist und die Nachfrage eine andere Seite. Heizungsanlagen haben eine Lebensdauer von 20 Jahren, PKW eine Lebensdauer von 16 Jahren. Wer in diesem Jahr noch eine neue Heizung einbaut, hat einen Anspruch auf Betrieb bis 2045, ein Auto, das dieses Jahr gekauft wird, könnte bis 2042 laufen. Da es ein faktisches Verbrenner-Verbot aber erst ab 2035 gibt, heißt das, dass dann gekaufte Autos noch bis 2050 hinaus in Gebrauch sein können. Vor diesem Hintergrund erscheint eine THG-Neutralität bis 2045 bereits ambitioniert.

7.3 Lokale bzw. regionale Wertschöpfung

Alle hier beschriebenen Strategien sind wirtschaftlich. Spätestens seit dem Stern-Report ist klar, dass Nicht-Handeln im Klimaschutz deutlich teurer ist als Handeln.⁵¹ Alle Autoren der angeführten Studien, betonen immer wieder, dass die betrachteten Maßnahmen technisch möglich und betriebswirtschaftlich rentabel sind. Mit steigenden Energiepreisen, einem CO₂-Preis, wie von der Bundesregierung bereits eingeführt, und gleichzeitig – durch Massenproduktion bedingt - preiswerter werdenden Produkten, wird die Wirtschaftlichkeit noch günstiger. Die Wertschöpfung verschiebt sich vom Energiebezug aus dem Ausland hin zu inländischer Beschäftigung. Das vermeidet zum einen Devisenabfluss und führt zu einer Abnahme der außenpolitischen Abhängigkeit (und damit auch Erpressbarkeit, s. Ukraine-Krieg). Die Arbeitsplätze, die dadurch entstehen, finden sich überwiegend im mittelständischen Bereich, auch regional und lokal betrachtet bleibt das Geld in der Region bzw. der Gemeinde. Die Effekte sind für Deutschland durchweg positiv (und für Energielieferländer negativ). **Allein 2021 hat Deutschland 104 Mrd. € für Energieimporte ausgegeben!,⁵² 2022 sogar schon 131 Mrd. €!**⁵³ Es fehlt nicht Geld, sondern das Geld muss nur anders investiert, d. h. umgeleitet werden.

7.4 Suffizienz-Strategien

Suffizienz-Strategien wie weniger Wohnfläche pro Kopf oder weniger Autofahrten und mehr Fuß- und Radverkehr oder fleischärmere Ernährung sind begleitende Strategien, die zusätzliche Einsparpotenziale bewirken, sie sollten in ihrer Wirkung allerdings nicht überschätzt werden. Sie müssen durch ein verändertes Verbraucherverhalten erzielt werden, das sich nicht erzwingen lässt. Vielmehr ist hier ein Angebot wichtig: vegetarisches Essen in Einrichtungen mit Essensausgabe, Fahrradstellplätze vor allen öffentlichen Gebäuden, Gemeinsam-Wohnen-Projekte, usw. Ein interessanter Ansatzpunkt sind z. B. tiny houses, optimierte Häuser mit minimaler Wohnfläche.⁵⁴ Entscheidend ist, dass Klimaschutz und Umweltbewusstsein schon

⁵¹ Stern-Report, <https://de.wikipedia.org/wiki/Stern-Report>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁵² Energiewirtschaftliche Tagesfragen (2022): Kosten für Energieimporte nach Deutschland 2021 drastisch gestiegen, <https://www.energie.de/et/news-detailansicht/nsctrl/detail/News/kosten-fuer-energieimporte-nach-deutschland-2021-drastisch-gestiegen>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁵³ pv magazine (2023): Deutschland zahlte 2022 rund 131 Milliarden Euro für Energieimporte – fast doppelt sowie wie im Vorjahr, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁵⁴ HAZ (2021): Warum ziehen Sie in ein Tiny House, Herr Weiß?, <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Tiny-Houses-in-Hannover-Warum-ein-Hannoveraner-in-ein-Mini-Haus-zieht>, Abrufdatum: 19.01.2026.

im Kindergarten vermittelt und in der Schule weiter verfestigt werden. Dabei darf Suffizienz kein „Verzicht“ sein (= negative Emotion), sondern sollte als Spaßfaktor betrachtet werden.

7.5 Potenzielle Handlungsfelder

Klimaschutz ist nur dann wirksam, wenn jede Bürgerin und jeder Bürger für sich eine individuelle Sanierungsstrategie entwickelt, z. B. den sog. „individuellen Sanierungsfahrplan (iSFP)“, ⁵⁵ wie er von der Bundesregierung für die energetische Gebäudesanierung empfohlen wird. Für einen Einfamilienhausbesitzer sieht er wie folgt aus (Beispiel):

Schritt 1: Gebäudesanierung, umfassende energetische Sanierung des eigenen Gebäudes bis 2045: auf der Grundlage eines Energiegutachtens (erstellt durch die Verbraucherzentrale Niedersachsen oder als BAFA-Gutachten) wird im Schnitt alle 5 Jahre ein Bauteil saniert: Außenwand, Kellerdecke/Fußboden, Dach / oberste Geschossdecke sowie die Fenster,

Schritt 2: Heizungserneuerung, bis 2045 muss die Heizung mindestens einmal erneuert werden: Umstellung auf einen regenerativen Energieträger (Nahwärme, elektrische Wärmepumpe oder Holzpellets),

Schritt 3: Stromeinsparung - konsequent effiziente Elektrogeräte kaufen und effizient betreiben,

Schritt 4: E-Mobil - Beim Neukauf eines Autos Umstieg auf ein E-Auto,

Schritt 5: PV-Anlage - Installation einer PV-Anlage auf dem Dach (mit Auslegung auf das zukünftige E-Auto und eine Wärmepumpe)

Diese fünf Schritte sind übersichtlich und nachvollziehbar, die Durchführungszeit ist mit 20 Jahren angemessen, alle x Jahre kann Bilanz gezogen werden, um zu erkennen, ob man noch auf dem richtigen Weg ist. Entsprechende Schritte sollten ebenso für Firmeninhaber und Gewerbetreibende entwickelt werden, des Weiteren für Vermieter und Mieter und Neubauinteressenten, damit für alle Bevölkerungsgruppen eine erste beispielhafte Checkliste vorliegt, die nach und nach abgearbeitet werden kann.

8. Akteur*innenbeteiligung

Akteur*innenbeteiligung ist integral, um für das IKS Rückhalt bei den Bürger*innen zu generieren und den Klimaschutz in der Gemeinde zu verstetigen. Daher wurden die Bürger*innen über verschiedene Formate an der Konzepterstellung beteiligt und über den Stand der Bearbeitung informiert. Diese Ideen helfen dabei, nach Durchsicht und Filterung von Aspekten der Zuständigkeit, Umsetzbarkeit und Finanzierung, gepaart mit den

⁵⁵ KfW (o. J.): Der individuelle Sanierungsfahrplan (iSFP),
<https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/Energieeffizient-sanieren/Individueller-Sanierungsfahrplan/>, Abrufdatum: 19.01.2026.



vorangegangenen Analysen, eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen. In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Formate und Veranstaltungen vorgestellt und Ergebnisse vereinzelt hervorgehoben. Die Ergebnisse der Akteur*innenbeteiligung befinden sich im Anhang des IKSK, im Folgenden sind allerdings die Moderationstabellen der Klimawerkstatt und Impressionen der Veranstaltungen zur besseren Verständlichkeit in den Text eingebettet. Verwaltungsseitig fand formell insbesondere eine Mobilitätsbefragung der Mitarbeitenden zu ihren Arbeitswegen statt; weitere informellere Austausche zum Klimaschutz mit den Mitarbeitenden erfolgten projekt- bzw. anlassbezogen und konnten nicht gesondert dokumentiert werden.

8.1 Beteiligungsformate

8.1.1 Mobilitätsbefragung bei den Mitarbeitenden der Gemeinde

Als eine der ersten Formate wurde im Dezember 2024 eine Mobilitätsbefragung bei den 227 Mitarbeitenden der Gemeinde (Stand: 31.12.2024) durchgeführt. Insgesamt sind 41 bearbeitete Fragebögen eingegangen. Dies entspricht einer Beteiligung von 18,06 %. Der durchschnittliche Arbeitsweg der teilnehmenden Mitarbeitenden liegt bei 9,1 km; nur neun von 41 Teilnehmenden haben einen Arbeitsweg von über zehn Kilometern. Damit werden im Durchschnitt 18,2 km/pro Kopf täglich zurückgelegt. Auf die Gesamtzahl der Beschäftigten hochgerechnet würden damit täglich 4.131,4 km Arbeitsweg zurückgelegt. Bei einer jährlichen Arbeitstagszahl von circa 220 Tagen würde dies 908.908 km Arbeitsweg bedeuten.

32 Teilnehmenden stehen jederzeit eins oder mehrere Autos für ihren Arbeitsweg zur Verfügung, drei Teilnehmenden nur gelegentlich oder ausnahmsweise. (22 Benzin, 9 Diesel, 1 Elektro, 1 Hybrid). Davon nutzen 22 Teilnehmende im Winter hauptsächlich den Pkw für den Arbeitsweg, im Sommer steigen davon einige wenige aufs Fahrrad um. 14 Teilnehmende nutzen hauptsächlich das Fahrrad, nur drei Personen den ÖPNV oder Bike&Ride, um zur Arbeit zu gelangen. Einige Teilnehmende geben an, dass sie bei einer Bezuschussung des Deutschlandtickets durch die Gemeinde, der Fertigstellung des Bahnhaltdepot oder bei einer besseren Nahverkehrsbindung der jeweiligen Arbeitsstätten auf den ÖPNV umsteigen würden.

8.1.2 Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Zum 01.03.2025 wurde die interaktive Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf online gestellt, nachdem Sie durch Plakate in den kommunalen Liegenschaften, in allen lokalen Supermärkten, vereinzelt weiteren Geschäften des Einzelhandels, den Bushaltestellen innerhalb der Gemeinde sowie verschiedenen Online-Plattformen, unter anderem der Website der Gemeinde, nebenan.de und Social-Media, beworben und geteilt wurde.

Dort konnten Bürger*innen für 12 Wochen ihre Anregungen, Ideen und Vorschläge am Computer oder am Smartphone in den Bereichen *Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung, Entsiegelung, Erneuerbare Energien, Jugend & Bildung, Klimafreundliche Mobilität, Klimaneutrale Unternehmen & Tourismus, Klimaanpassung & Naturschutz, Konsum & Abfall* und *Gute Beispiele* auf einer Karte von Adendorf ortscharf eintragen. Für Bürger*innen ohne Internet-, Computer- und/oder Smartphone-Zugriff wurde die Möglichkeit der Eintragung von Ideen durch telefonische oder persönliche Übermittlung an das Klimaschutzmanagement

eingrichtet. Diese zweite Variante der Eintragung von Ideen wurde lediglich von 1,8% der Teilnehmenden genutzt, die restlichen Beiträge wurden direkt online hinterlegt.

Insgesamt sind in diesem Beteiligungsformat 109 Ideen, Anregungen und Vorschläge auf der Ideenkarte eingetragen worden. Die meisten Ideen sind dabei im Bereich *Klimafreundliche Mobilität* eingegangen, danach folgen *Klimaanpassung & Naturschutz*, *Entsiegelung* sowie *Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung*. Nicht alle Themenbereiche wurden gleichermaßen bedient. So wurde im Bereich *Klimaneutrale Unternehmen & Tourismus* keine Idee eingereicht. Dies ist wahrscheinlich in Teilen auf die Ortsstruktur zurückzuführen, da es mit der Schluckwerder GmbH nur einen größeren industriellen Betrieb gibt und kleinere Unternehmen weniger im Kontext der THG-Neutralität mitgedacht werden.

Einige Ideen bezüglich lokaler Unternehmen (bspw. Installation von Photovoltaikanlagen auf großen, flachen (Hallen-)Dachflächen), unter anderem für das Betriebsgebäude von Schluckwerder in der Dieselstraße, sind zudem im Bereich *Erneuerbare Energien* verortet worden, obwohl diese auch die lokale Wirtschaft betreffen. Der Bereich *Gute Beispiele* hebt die Teichau als einzigartiges Naherholungsgebiet in der Gemeinde hervor und empfiehlt die Einrichtung weiterer Naherholungsgebiete auf Gemeindegrund; weitere Einträge in diesem Themenfeld wurden nicht vorgenommen.

In Tab. 23 ist die Anzahl der je Kategorie eingegangenen Ideen verzeichnet:

Kategorien	Anzahl der eingegangenen Ideen	Anteil an der Gesamtzahl
Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung	18	16,51%
Entsiegelung	18	16,51%
Erneuerbare Energien	16	14,68%
Jugend & Bildung	3	2,75%
Klimafreundliche Mobilität	33	30,28%
Klimaneutrale Unternehmen & Tourismus	0	0%
Klimaanpassung & Naturschutz	19	17,43%
Konsum & Abfall	1	0,92%
Gute Beispiele	1	0,92%
Gesamt	<u>109</u>	<u>100%</u>

Tabelle 23: Sektorale Verteilung der Ideen in der Ideenkarte für den Klimaschutz.

Zur besseren Übersichtlichkeit kann das Verhältnis der Ideen auch im farblich aufbereiteten Diagramm in Abb. 28 abgelesen werden; der Bereich *Klimaneutrale Unternehmen & Tourismus* ist dort wegen der nicht vorhandenen Eintragungen nicht mit in die Bearbeitung eingeflossen.

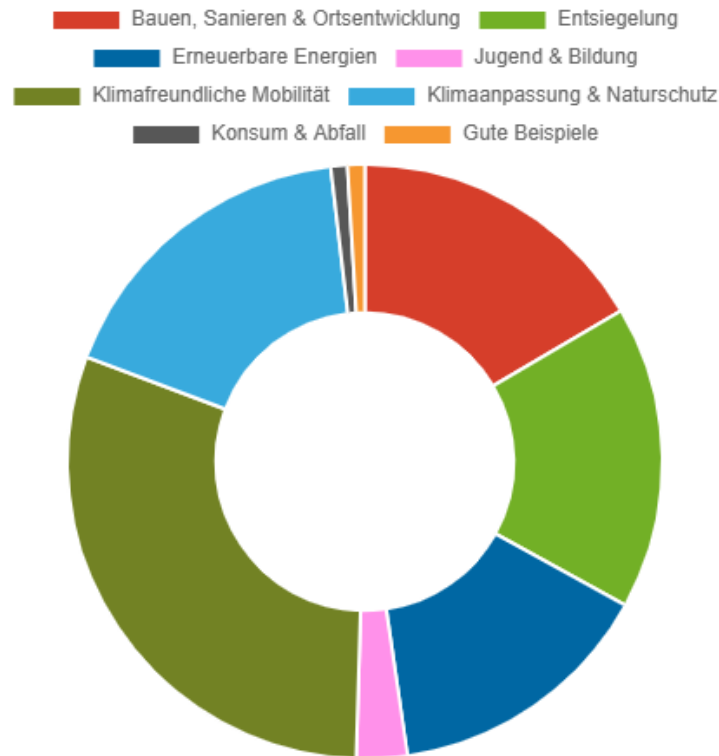


Abb. 28 Sektorale Verteilung der Ideen in der Ideenkarte für den Klimaschutz.

Die räumliche Verteilung der eingegangenen Ideen nach Themenbereich ist Abb. 29 zu entnehmen:



Abb. 29 Räumliche Verteilung der Ideen nach Bereichen auf der Ideenkarte für den Klimaschutz.

Dabei ist zu erkennen, dass *Klimafreundliche Mobilität* in der gesamten Ortslage, aber auch in den Erbstorfer Randgebieten relevant ist. *Erneuerbare Energien*-Ideen sind vor allem innerorts eingegangen, allerdings gibt es im Bereich des Windflächenpotenzialgebietes nördlich der K30 den Vorschlag zur Errichtung eines Windparks. Generell sind die unterschiedlichen Themenbereiche im ganzen Ort verteilt worden, ohne eine klare Gewichtung an einer besonderen Stelle. Dies lässt zweierlei Ableitungen zu: Einerseits könnte es positiv darauf hindeuten, dass es laut den Teilnehmenden keinen Bereich im Gemeindegebiet gibt, in dem ein Thema besonders gravierend zurückgeblieben ist und bearbeitet werden muss. Andererseits könnten negativ betrachtet grundsätzlich alle Themenbereiche in allen Gemeindebereichen mit gravierendem Handlungsbedarf gesetzt worden sein.

Die Wordcloud in Abb. 30 hebt die Wörter durch Vergrößerung hervor, welche besonders häufig in die Textfelder der Ideen eingetragen wurden. Dabei zeigt sich eine Häufung beim Wort *Straße* (und dessen Abwandlungen), welches vor allem im Kontext des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden genutzt wurde. Der Begriff *Bäume* (sowie die Abwandlungen oder naheliegende Begriffe) wurde am zweithäufigsten verwendet, insbesondere im Kontext des Walderhalts im Gemeindegebiet. Würde man alle unterschiedlichen Begriffe, nicht nur Abwandlungen eines einzelnen Wortes, zusammenaddieren, wäre der Bereich der *Klimafreundlichen Mobilität* mit den Begriffen *Fahrrad*, *Fahrradstraße*, *Fahrradweg*, *Rad*, *Radfahrer* und *RadfahrerInnen* dominierend. Es werden vor allem Beruhigungen von Straßen durch Umwandlung zu Tempo 30-Zonen oder Fahrradstraßen gefordert. Auch der Themenbereich der *Entsiegelung* ist mit den Begriffen *Entsiegelung*, *entsiegeln* und *entsiegeln* vielfach vertreten.



Abb. 30 Wordcloud der Ideenkarte für den Klimaschutz.

Wie die Heatmap unter Abb. 31 nochmals verdeutlicht, wurden Ideen hauptsächlich im Kernbereich des Ortsteils Adendorf eingetragen; im Ortsteil Erbstorf sind deutlich weniger Aktivitäten ablesbar. Die Vegetationsflächen wurden nur geringfügig mit Ideen versehen. Im Ortsteil Adendorf ist besonders der Kirchweg mit Ideen versehen worden, aber auch der

zukünftige Bahnhaltepunkt, die Sportmeile im Scharnebecker Weg und der Kreuzungsbereich Dorfstraße/B209 sind besonders frequentiert worden.

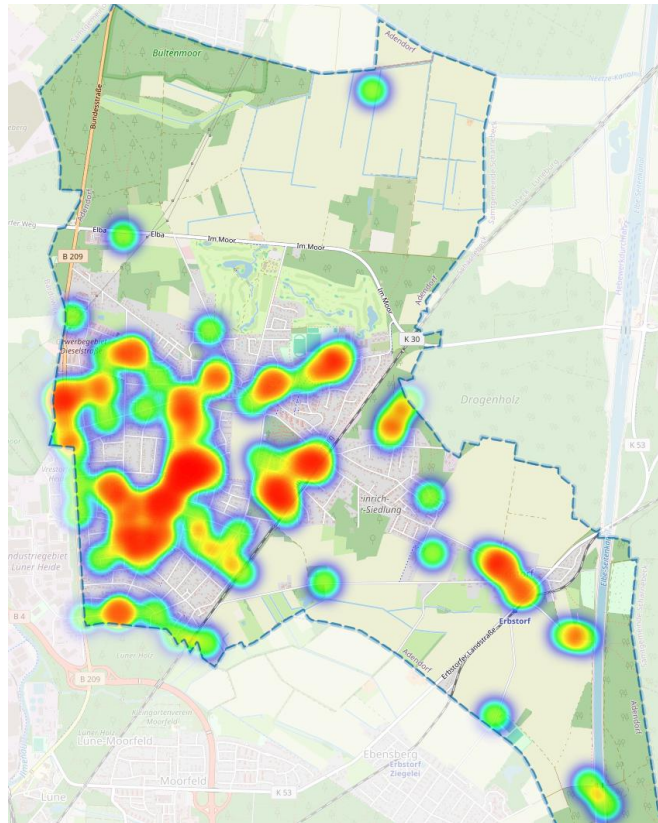


Abb. 31 Heat-Map zur Ideenkarte für den Klimaschutz.

8.1.3 Ideennachtrag

Durch die Öffentlichkeitskampagnen zur *Ideenkarte für den Klimaschutz* und die *Klimawerkstatt* in der Gemeinde sind mehrere Ideen von Bürgerinnen und Bürgern im Zeitraum zwischen der Beteiligungsphase in der Ideenkarte und der abschließenden Klimawerkstatt an das Klimaschutzmanagement herangetragen worden. Diese wurden separat aufgenommen und ebenfalls für die Klimawerkstatt vorbereitet und inkorporiert. Fünf Bürger*innen aus Adendorf und Erbstorf haben den Ideennachtrag genutzt. Die Öffentlichkeitsarbeit für die Akteur*innenbeteiligung kann dementsprechend als erfolgreich bewertet werden.

8.1.4 Klimawerkstatt

Am 04.07.2025 fand die Klimawerkstatt im Adendorfer Rathaus statt. Die Klimawerkstatt stellte den Abschlussworkshop zur Online-Akteur*innenbeteiligung dar. Zuerst wurde den circa 25 Teilnehmenden der gegenwärtige Bearbeitungsstand des Klimaschutzkonzeptes vorgestellt. Dazu zählten die Endenergie- und THG-Bilanz, die Potenzialanalyse sowie die Szenarienentwicklung. Zudem wurden die neusten (Informations-)Angebote im Bereich Klimaschutz in der Gemeinde und im Landkreis präsentiert.⁵⁶ Danach wurde in ein Diskussionsforum übergeleitet, in dem der Klimaschutzmanager und der Bürgermeister der Gemeinde sich in regen Austausch mit den teilnehmenden Bürger*innen begaben und die Möglichkeit bestand, Ideen aus der Ideenkarte zu bewerten und neue Ideen zu formulieren.

⁵⁶ Die benutzte Präsentation vom 04.07.2025 befindet sich im Anhang.

Insgesamt wurden im Rahmen der Klimawerkstatt 41 weitere Ideen gesammelt; fünf der Ideen wurden auf die Moderationstafeln für die Themenbereiche gepinnt.

Kategorien	Anzahl der eingegangenen Ideen
Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung	12
Entsiegelung	1
Erneuerbare Energien	6
Jugend & Bildung	0
Klimafreundliche Mobilität	9
Klimaneutrale Unternehmen & Tourismus	0
Klimaanpassung & Naturschutz	11
Konsum & Abfall	2
Gute Beispiele	0

Tabelle 24: Sektorale Verteilung der Ideen in der Klimawerkstatt.

Wichtige Themen für die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger waren:

- der Erhalt von kommunalen Waldflächen
- die Entsiegelung von kommunalen sowie Verkehrsflächen
- die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 an allen möglichen Straßenabschnitten
- das Anlegen und die Förderung von Alleen, Blüh- sowie Streuobstwiesen
- Starkregenvorsorge
- mehr PV-Anlagen auf kommunalen Liegenschaften
- die PV-Überdachung von öffentlichen Parkplätzen
- Bürgerenergieprojekte und -genossenschaften
- Treibhausgasneutrale Energiegewinnung auf dem Gemeindegebiet
- die Schaffung von schattigen Unterstell- und Sitzmöglichkeiten auf öffentlichen (Spiel)Plätzen



Für die Veranstaltung war im Vorwege jeweils eine Moderationstafel für jeden Themenbereich mit einer größeren Anzahl von Eintragungen auf der Ideenkarte (*Klimafreundliche Mobilität, Klimaanpassung & Naturschutz, Entsiegelung, Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung, Erneuerbare Energien*) angelegt worden. Die vereinzelt Ideen aus den weiteren Themenbereichen wurden in den Bereich *Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung* eingefügt.

Je Idee (bzw. je übergeordneter Zusammenfassung bei Mehrfachnennung an unterschiedlichen Orten) wurde eine **grüne Karte** verwendet. Die **blaue Karte** zeigt entweder den designierten Ort für einen Vorschlag an (s. Abb. 32 rechts unten: **grüne Karte**: verkehrsberuhigte Bereiche in Straßen ohne Gehweg und wenig Verkehr, **blaue Karte**: Carl-Orff-Straße) oder gibt zusätzliche Informationen an (s. Abb. 34 links oben: **grüne Karte**: (Teil-)Entsiegelung von Wendehammern, **blaue Karte**: bspw. Rasengittersteine). **Orange Karten** mit **grüner Schrift** zeigen den positiven klimatischen Effekt der Vorschläge und Ideen auf (s. Abb. 34 oben links: **grüne Karte**: (Teil-)Entsiegelung von Wendehammern, **orange Karte**: Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen) sind vereinzelt ergänzt worden, da eine flächendeckende Einordnung die Übersichtlichkeit der Moderationstafeln eingeschränkt hätte. Die **weißen Karten** mit **roter Schrift** machen auf bereits beschlossene Gesetze in dem jeweiligen Themen- oder Ideenbereich sowie auf bereits in der Umsetzung befindliche Ideen aufmerksam (s. Abb. 34 oben rechts: weiße Karte: NKlimaG §19 Entsiegelungskataster bis 31.12.2026). Zudem weisen sie, wie in Abb. 32 links unten, auf den Stand der Verantwortlichkeit der Gemeinde hin („Radweg Artlenburger Landstraße bis Dorfstraße nicht auf Gemeindegebiet“). Einmalig, im oberen rechten Bereich der Abb. 32, wurden fälschlicherweise drei **weiße** statt drei **blauer Karten** verwendet. Zusätzlich zu den Moderationstafeln der Themenbereiche gab es drei weitere Moderationstafeln. Eine Moderationstafel stellte die unterschiedlichen Klimaziele von UN, Bund, Land und Adendorf da, sowie THG-Bilanzen für den Bund und Adendorf (Abb. 36). Die weiteren beiden Moderationstafeln waren für weitere Ideen der Klimawerkstatt-Teilnehmenden reserviert, auf die Ideen mit **roten Karten** gepinnt werden konnten. (Abb. 36 + 37) Es folgen Bilder der verschiedenen Moderationstafeln sowie Impressionen von der Klimawerkstatt:

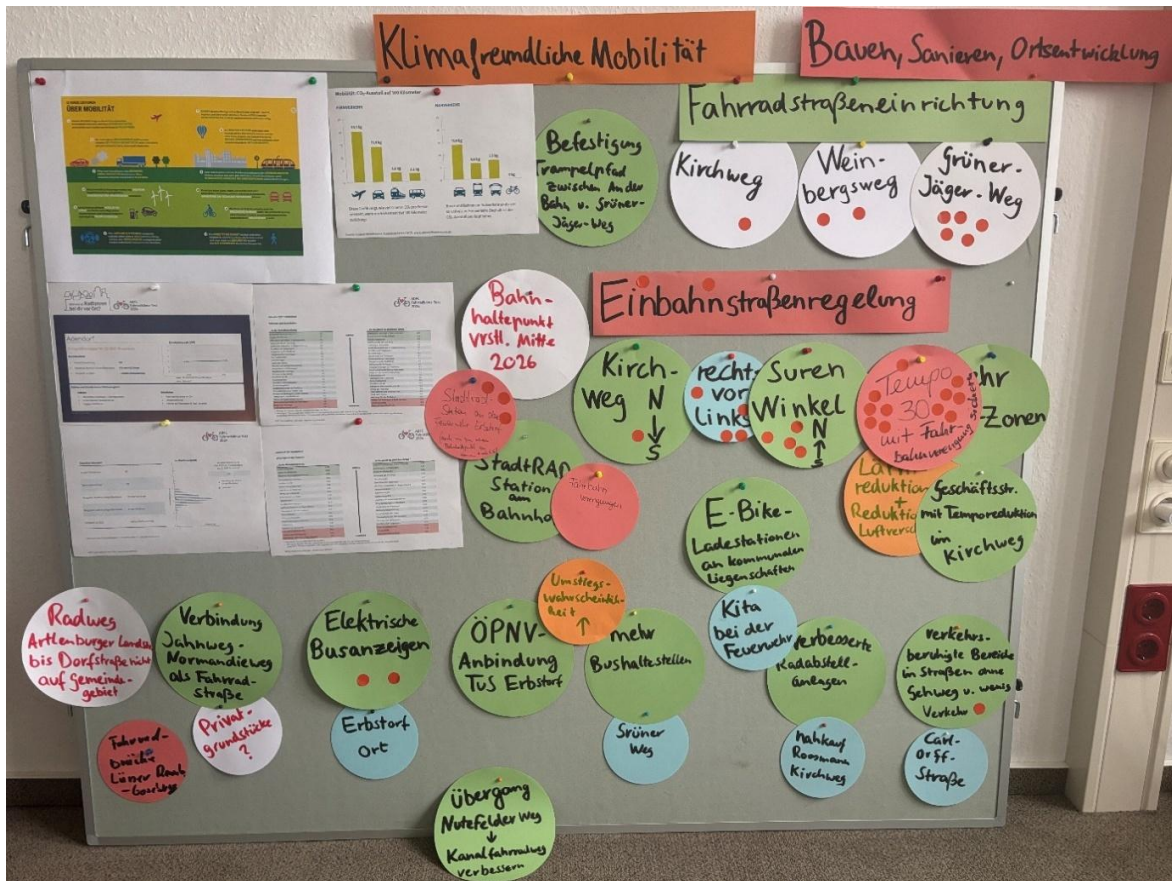


Abb. 32 Moderationstafel Klimafreundliche Mobilität + 1. Hälfte Bauen Sanieren & Ortsentwicklung.



Abb. 33 Moderationstafel Klimaanpassung & Naturschutz + 2. Hälfte Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung.



Abb. 34 Moderationstafel Entsiegelung.

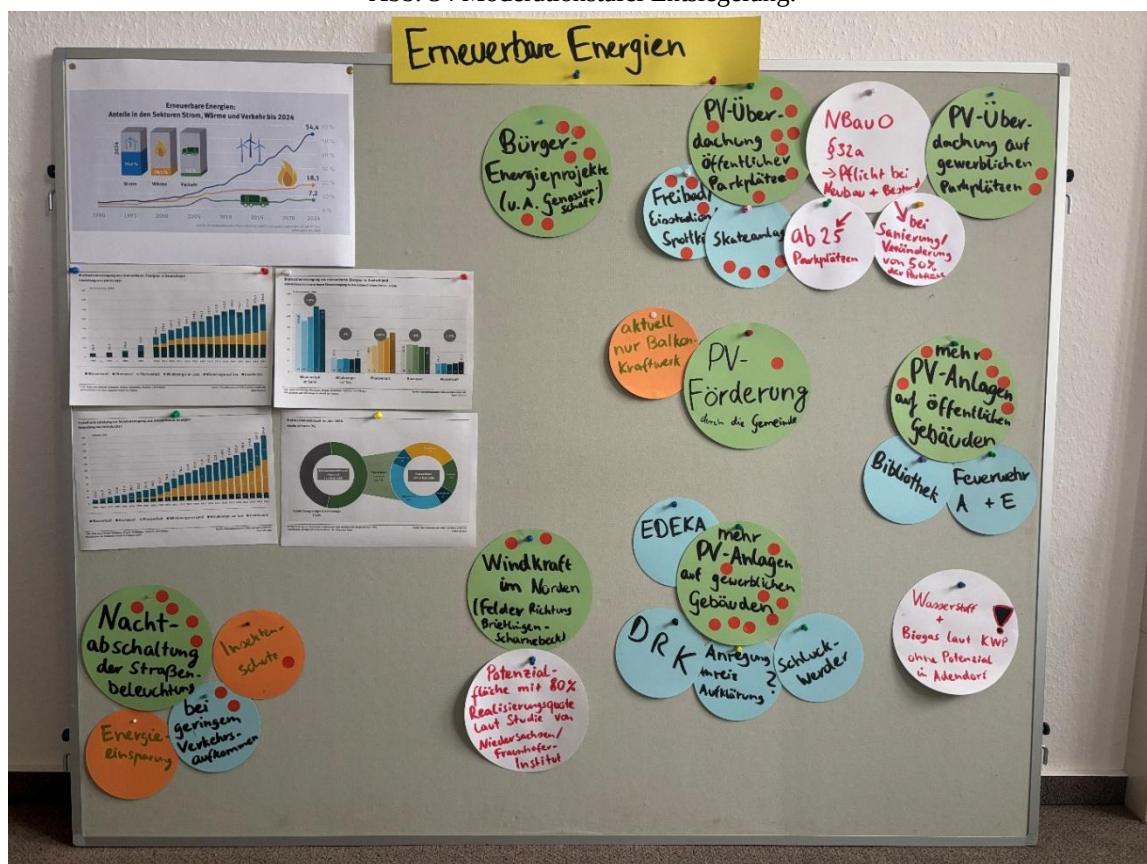


Abb. 35 Moderationstafel Erneuerbare Energien.

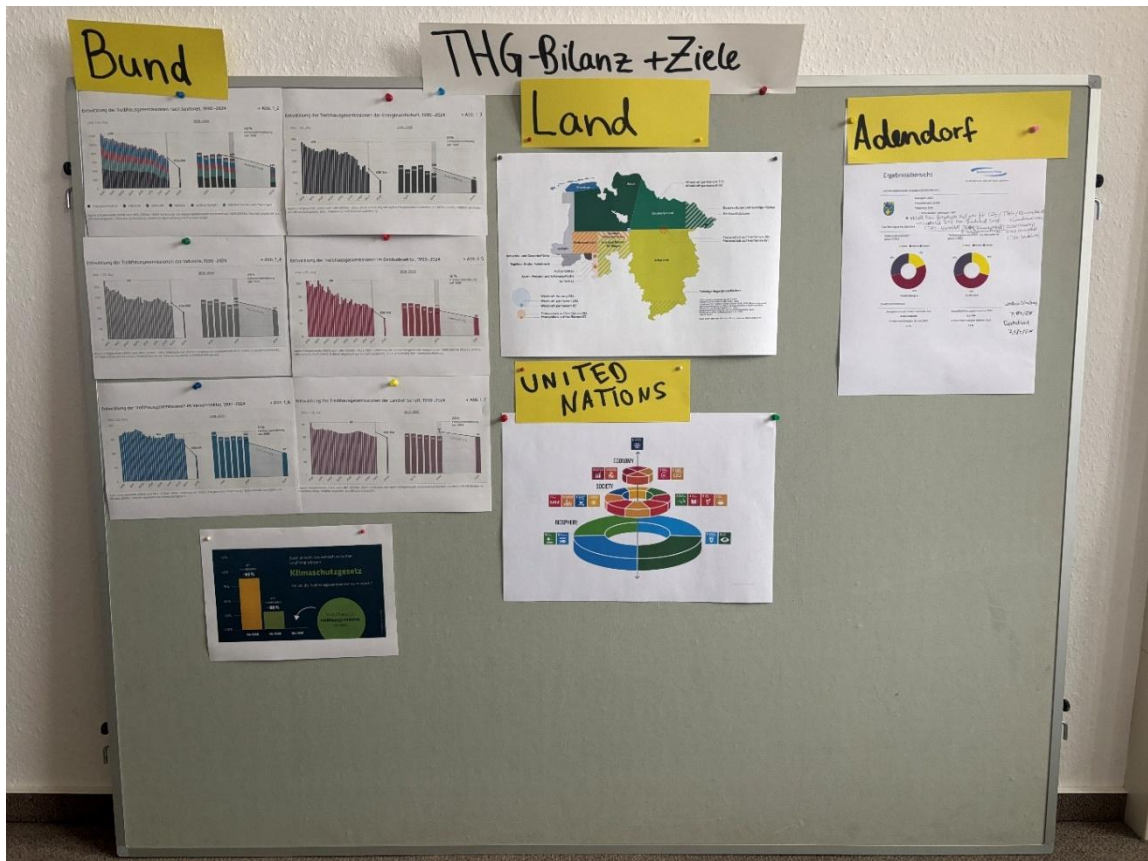


Abb. 36 Moderationstafel THG-Bilanz + Ziele.

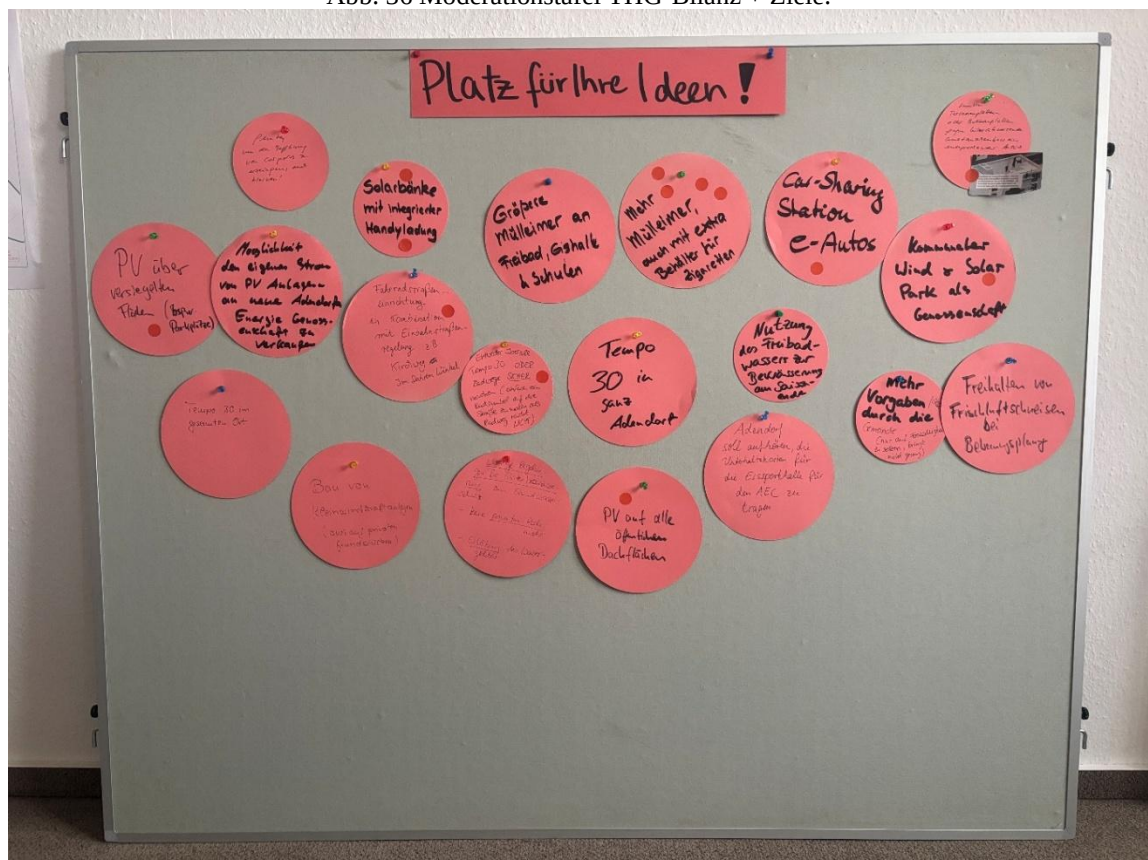


Abb. 37 Moderationstafel Platz für Ihre Ideen! 1.

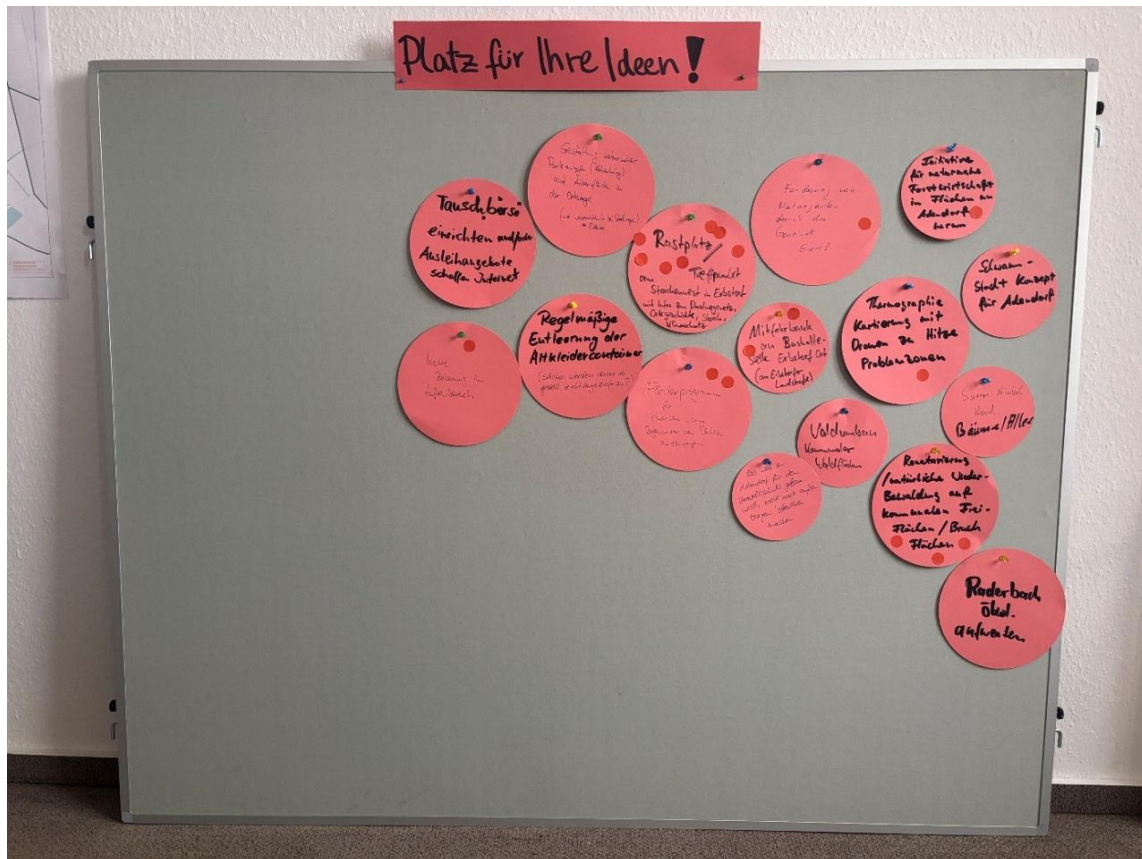


Abb. 38 Moderationstafel Platz für Ihre Ideen! 2.



Abb. 39 Impressionen aus der Klimawerkstatt am 04.07.2025.

Die bewerteten Ideen und Vorschläge wurden verwaltungsintern ausgewertet und auf ihre Umsetzbarkeit und Relevanz für den kommunalen Klimaschutz geprüft. Einige der Ideen wurden daraufhin in den Maßnahmenkatalog des Klimaschutzkonzeptes übernommen, während kleinere umsetzbare Ideen direkt angegangen wurden. Ideen und Vorschläge, die keinen direkten Bezug zum Klimaschutz hatten, wurden an die zuständigen Fachbereiche weitergeleitet.

8.1.5 Impulsvortrag *Gärtnern in Zeiten des Klimawandels*

Um weitere Ideen und Anregungen für den Themenbereich *Klimaanpassung & Naturschutz* zu erhalten, wurde am 25.09.2025 in der Adendorfer Bibliothek ein Impulsvortrag zum Thema *Gärtnern in Zeiten des Klimawandels* durchgeführt. Die insgesamt circa 30 Teilnehmenden wurden zunächst durch einen Vortrag eines Landschaftsgärtners in die Thematik eingeführt und konnten durch Fragen den weiteren inhaltlichen Verlauf des Abends mitgestalten. Für die Veranstaltung wurde ein Fragebogen erstellt, auf dem die thematische Auswahl bewertet, Ideen eingetragen, Interesse an Grünflächenpatenschaften bekundet und eine Mailadresse zur Anmeldung an den Klimaschutz-Newsletter der Gemeinde angegeben werden konnte. Dieser Fragebogen wurde zu Beginn an die Teilnehmenden ausgeteilt, damit sie während der Veranstaltung aufkeimende Ideen direkt zu Papier bringen konnten. 14 von 30 Teilnehmenden haben diese Möglichkeit wahrgenommen und Ideen formuliert.

Die Ideen lassen sich hierbei inhaltlich auf das Folgende runterbrechen:

- Entsiegelung, verringerte GRZ und stärkeres Vorgehen gegen Schottergärten
- die Einrichtung von Grünflächenpatenschaften (nach Hamburger Vorbild)
- die Anlegung von Blüh- und Streuobstwiesen
- die Pflanzung alter Obstsorten auf öffentlichen Flächen
- den Erhalt alter Bäume
- die Schaffung öffentlicher Foren und Formate zur Aufklärung/zum Austausch
- die Stärkung der natürlichen Resilienz und Biodiversität



Abb. 40 Impulsvortrag "Gärtnern in Zeiten des Klimawandels".

9. Maßnahmenkatalog

9.1 Handlungsfelder

Die Ergebnisse der qualitativen Ist-Analyse, Energie- und THG-Bilanz, der Potenzialanalyse, der Szenarienentwicklung sowie der Akteur*innenbeteiligung sind in die Erarbeitung von Strategien und Maßnahmen für die Reduktion von THG-Emissionen eingeflossen. Diese Maßnahmen wurden in diesem Maßnahmenkatalog thematisch gruppiert und entsprechend der Umsetzbarkeit, Relevanz für die Zielerreichung und den Ideen aus der Bevölkerung priorisiert.

Die Handlungsfelder lauten:

- Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften
- Erneuerbare Energien
- Gebäude und Energiesparen
- Mobilität und Verkehr
- Klimaanpassung und Naturschutz
- Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung

Die Maßnahmen im Handlungsfeld *Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften* liegen im direkten Einflussbereich der Gemeindeverwaltung. Alle in diesem Handlungsfeld durchgeführten Maßnahmen fördern die Reduktion der THG-Emissionen des

Verwaltungsapparates. Damit nimmt die Gemeindeverwaltung insbesondere mit diesen Maßnahmen ihre Vorbildfunktion wahr.

Die Potenzialanalyse hat aufgezeigt, dass in Adendorf relevante PV-Potenziale liegen. Zusätzlich hat die Szenarienentwicklung dargestellt, dass die Potenziale fast vollständig erschlossen werden müssen, um THG-Neutralität zu erreichen. Das Handlungsfeld *Erneuerbare Energien* soll den notwendigen Ausbau von erneuerbaren Energiequellen im Gemeindegebiet dementsprechend beschleunigen. Gemeinsam mit Unterstützung und Beteiligung aus der Bevölkerung trägt dies auch zu einer Steigerung der lokalen Wertschöpfung bei.

Der Verkehrssektor stellt uns sowohl auf Bundes- als auch auf lokaler Ebene vor Herausforderungen. In keinem anderen Bereich hat es in den vergangenen Jahren so geringe Entwicklungen gegeben. Das dritte Handlungsfeld *Mobilität und Verkehr* soll daher auf die lokale Mobilität einwirken und gemäß der Szenarienentwicklung einen Umstieg auf Elektromobilität und Veränderungen im Modal Split anstoßen.

Klimaanpassung und Naturschutz-Maßnahmen werden notwendig, da der Klimawandel wegen mangelnder Mitigationsbestrebungen konsequent voranschreitet. Daher ist es unumgänglich, dass zusätzlich zu der Reduktion von gegenwärtigen THG-Emissionen auch Anpassungen an durch vergangene THG-Emissionen entstandene klimatische Veränderungen vorgenommen werden müssen. Durch diese Maßnahmen sollen insbesondere vulnerable Gruppen in der Bevölkerung und die Umwelt geschützt werden.

Um die Bevölkerung mit in den Klimaschutz-Prozess einzubinden und mit ihr zusammen Erfolge zu erzielen, müssen die Bürgerinnen und Bürger hinter den Maßnahmen im IKS im stehen und die Empfehlungen und Informationen des Klimaschutzmanagements auch in privaten Bereich tragen. Daher ist es von enormer Relevanz über Öffentlichkeitsarbeit, Beratungsangebote und Info- bzw. Sensibilisierungs- bzw. Bildungsveranstaltungen Klimaschutz in der Bevölkerung zu verankern. Die Maßnahmen im Handlungsfeld *Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung* sollen diese Aspekte des Klimaschutzes abdecken.

9.2 Maßnahmenübersicht

Die nachfolgende Tab. 25 zeigt die Maßnahmentitel und ihre jeweilige Verortung in einem der Handlungsfelder.

Das Zeichen * markiert Maßnahmen, die für die Gemeinde rechtlich verpflichtend sind. Dementsprechend müssten diese Maßnahmen nicht zwangsläufig im Maßnahmenkatalog dieses IKS aufgeführt werden; um den umfassenden Ansatz des IKS darzustellen und die Aufgaben des Klimaschutzmanagements verbindlich zu strukturieren, wurden diese dennoch hier aufgeführt. Insgesamt werden in diesem Maßnahmenkatalog 52 Maßnahmen aufgelistet. Der Großteil bezieht sich dabei auf die Verwaltung selbst, aber auch in den anderen Bereichen werden einige Maßnahmen angestrebt, um dem Klimawandel durch Mitigation entschieden entgegen zu wirken und auch durch Klimaanpassungsmaßnahmen dem Bereich der Adaptation gerecht zu werden.



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften	
V-1	Verankerung von Klimaschutzzielen durch die Kommunalpolitik
V-2	Fortführung des kommunalen Klimaschutzmanagements
V-3	Einrichtung einer Klimaschutz-Lenkungsgruppe
V-4	Klimaschutzvernetzung
V-5	Taskforce Energiemanagement
V-6	Energetischer Sanierungsfahrplan für die kommunalen Liegenschaften
V-7	Kom.Ems-Zertifizierung
V-8	Einführung eines Klima-Checks bei Allris-Vorlagen
V-9	Nachhaltige Beschaffungsrichtlinie
V-10	Fortbildungen für Mitarbeitende zu Klimaschutz/nachhaltiger Beschaffung
V-11	Prüfung eines Strombilanzkreismodells
V-12	PV-Ausbau auf kommunalen Dachflächen und Erhöhung der Eigennutzung
V-13	Energiebericht*
V-14	Klimaschutzbericht
V-15	Klimazubi
V-16	Prüfung Homeoffice-Möglichkeiten
V-17	Prüfung der Zusammenlegung der Förderprogramme der Gemeinde zu einer übergeordneten Klimaschutz-Förderrichtlinie
V-18	Klimafreundlicher Fuhrpark
Handlungsfeld 2: Erneuerbare Energien	
E-1	Freiflächen-Photovoltaik-Ausbau
E-2	Energiegenossenschaft
E-3	Prüfung erneuerbarer Energie-Potenziale
E-4	Erweiterung des Stecker-Solar-Geräte-Förderprogramms
Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen	
G-1	Dekarbonisierung im Gebäudebestand
G-2	Energieberatungsstützpunkt
G-3	Klimaangepasste Bauleitplanung
G-4	Jung kauft alt
G-5	Forcierung der Kommunalen Wärmeplanung
G-6	Bewerbung der Förderprogramme des Landkreises
Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr	
M-1	Testweiser Ausbau des Fahrradverleihsystems StadtRAD
M-2	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
M-3	Lastenrad-Förderrichtlinie
M-4	E-Mobilitätsinfrastruktur
M-5	Mitfahrbank Erbstorf
M-6	Stärkung der Umweltverbundinfrastruktur
M-7	Carsharing
Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz	
K-1	Kooperationsprojekte Naturschutzstiftung Landkreis Lüneburg und weiteren Akteur*innen
K-2	Zisternensatzung
K-3	Aufbau eines Entsiegelungskatasters*
K-4	Entsiegelungsprojekte
K-5	Fassadenbegrünung & Entsiegelung - Erweiterung des Dachbegrünungsförderprogramm

K-6	Hitzeaktionsplan
K-7	Natürlicher Klimaschutz - Stärkung der Biodiversität
K-8	Starkregenvorsorge
K-9	Prüfung weiterer Abfallsammelstandorte
K-10	Fortführung der Mitgliedschaft im Wasserforum Region Lüneburg e. V. und Vertiefung der Zusammenarbeit über die Projektstelle
Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung	
Ö-1	Klimadialog
Ö-2	Klimaschutz-Newsletter
Ö-3	Klimakummerkasten
Ö-4	Informationsangebote für die Bevölkerung ausbauen
Ö-5	Stärkung von Beteiligungs-, Informations- und Austauschformaten
Ö-6	Klimabildung in Kindergärten und Schulen
Ö-7	Kooperationsprojekte mit Vereinen und weiteren zivilgesellschaftlichen Akteur*innen

Tabelle 25: Übersicht des Maßnahmenkatalogs.

9.3 Aufbau des Maßnahmenkatalogs

9.3.1 Maßnahmentypen

Die Maßnahmentypen im Maßnahmenkatalog unterscheiden sich dabei wie folgt:

- *strategische* Maßnahmen verankern den Klimaschutz auf allen Ebenen der Gemeinde (politisch, verwaltungsseitig, zivilgesellschaftlich) und sorgen für die Bereitstellung von personellen und finanziellen Ressourcen und die klare Definition von Zuständigkeiten in der Gemeinde,
- *informierende* Maßnahmen fördern die Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie die Sensibilisierung und Weiterbildung zum Thema Klimaschutz in der Gemeinde,
- *vernetzende* Maßnahmen fördern Austausch und Zusammenarbeit mit relevanten Akteur*innen aus dem zivilgesellschaftlichen, kommunalen oder überregionalen Umfeld,
- *ordnungsrechtliche* Maßnahmen setzen sich mit der lokalen Ausgestaltung des Ordnungsrechtes auseinander und legen die Rahmenbedingungen des Handelns vor Ort fest,
- *investive* Maßnahmen betreffen die Finanzierung von Klimaschutz-Projekten, auch unter Zuhilfenahme von Förderprogrammen auf Bundes-, Landes- oder Landkreisebene.

9.3.2 Maßnahmensteckbrief

Alle Maßnahmen sind in Maßnahmensteckbriefen zusammengefasst worden. Diese sind wie folgt aufgebaut:

- Handlungsfeld
- Maßnahmenname



- Maßnahmentyp
- Einführung der Maßnahme
- Dauer der Maßnahme
- Zielsetzung
- Ausgangslage
- Beschreibung der Maßnahme
- Handlungsschritte für das Erreichen der Maßnahme
- Initiator*innen
- Akteur*innen
- Zielgruppe
- Aufwand/Kosten
- Finanzierungsansatz
- Energie- und Treibhausgaseinsparung
- Priorität
- Wertschöpfung
- Flankierende Maßnahmen
- Hinweise

Die Maßnahmen sind der Kern der kommunalen Klimaschutzmanagement-Arbeit. Über diese können nachhaltige Veränderungen in der Gemeinde erreicht und die Potenziale nach und nach erreicht werden. Die Maßnahmensteckbriefe befinden sich für die bessere Übersichtlichkeit im Anhang.

9.4 Lokale und regionale Wertschöpfung

Klimaschutz und Klimaschutzmaßnahmen haben eine positive Auswirkung auf die lokale und regionale Wertschöpfung, da sie Wertschöpfungsketten über Planung, Installation, Wartung, Betrieb oder Produktion in der Region fördern können. Neben der Reduzierung und Einsparung von Energie- und THG-Emissionen, haben Klimaschutzmaßnahmen damit noch einen weiteren Anreiz. Insbesondere im Bereich der erneuerbaren Energien und der energetischen Gebäudesanierung wird dieser Aspekt relevant. Wenn bspw. lokale oder regionale Betriebe Sanierungsmaßnahmen bei kommunalen Liegenschaften oder privaten Hauseigentümer*innen durchführen, bleiben finanzielle Mittel in der Region gebunden und können durch Steuern zurück in die Gemeinde oder die Region fließen. Auch der Bau und Betrieb von größeren Erneuerbare Energien-Anlagen trägt zur Stärkung der Wirtschaft bei, da günstiger Strom lokal produziert und genutzt wird. In beiden Szenarien entstehen relevante Wertschöpfungseffekte.

Die kontinuierliche Abkehr von fossilen Brennstoffen, bspw. durch den zunehmenden Einbau von Wärmepumpen und den Zubau von PV-Anlagen, spart dabei zusätzlich teure fossile Importe ein. Gleichzeitig werden dabei bestehende Abhängigkeiten abgebaut, was krisenbedingte Preissteigerungen vermindert und Resilienz aufbaut.

Bis 2050 würde das globale Bruttoinlandsprodukt laut dem im Dezember 2025 erschienen UN-Bericht *A future we choose* ohne Umsetzung der Energiewende um vier Prozent sinken.⁵⁷ Investitionen in die Zukunft erzeugen laut dem Bericht ab 2050 eine Rendite, die bis 2070 auf 20 Billionen US-Dollar pro Jahr anwächst.⁵⁸ Damit zeigt sich, dass sich Klimaschutzmaßnahmen trotz kurzfristig auftretender Investitionskosten langfristig auch auf ökonomischer Ebene auszahlen.

9.5 Arbeits- und Zeitplan

Die Umsetzung des IKS-K wird durch das Klimaschutzmanagement im Rahmen der Förderung des Anschlussvorhabens bis Oktober 2029 begleitet. Bis zu diesem Zeitpunkt soll ein Großteil der Maßnahmen angestoßen und abgeschlossen sein. Maßnahmen, deren Einführung als *kurzfristig* angegeben wird, sollen spätestens 2026 angestoßen werden. *Mittelfristige* Maßnahmen sollen spätestens 2027 folgen, *langfristige* Maßnahmen spätestens bis 2028/2029. Gepaart mit der Prioritäteneinschätzung von *niedrig*, *mittel* und *hoch* ergibt sich hieraus eine Art Umsetzungsfahrplan. Dieser Umsetzungsfahrplan ist primär ein Anhaltspunkt für die Arbeit des Klimaschutzmanagements. Allerdings können durch externe Einflüsse, bspw. politische Beschlüsse, Aufträge durch den Bürgermeister o. Ä., Verschiebungen auftreten und adaptive Veränderungen vorgenommen werden müssen. Schlussendlich wird der tatsächliche Umsetzungsprozess zeigen, wie viele Maßnahmen gleichzeitig vorangetrieben werden können und welche Widerstände sich im Umsetzungsprozess zeigen.

10. Verstetigungsstrategie

Die Verstetigungsstrategie soll greifbar machen, wie der Klimaschutz dauerhaft und nachhaltig in die Arbeit der Gemeindeverwaltung in Adendorf eingegliedert werden kann.

10.1 Verstetigung innerhalb der Gemeinde Adendorf

Das beschlossene IKS-K verstetigt Klimaschutz in der Gemeinde. Durch den Beibehalt eines Klimaschutzmanagements, die Einführung einer Klimaschutz-Lenkungsgruppe sowie die verbindliche Umsetzung von Maßnahmen wird Klimaschutz für die nächsten Jahre in die Planungen der Verwaltung aufgenommen und in ihrer Verwaltungsstruktur etabliert. Zusätzlich dazu sollten klare Klimaschutzziele sowie Zwischenziele beschlossen werden, damit adaptives Handeln ermöglicht wird. Dabei bedarf es auch einer ausreichenden Finanzierung des Klimaschutzmanagement als Umsetzungsgrundlage.⁵⁹ Ohne die Bereitstellung dieser Grundlagen wird die Arbeit des Klimaschutzmanagements perspektivisch stagnieren.

⁵⁷ United Nations Environment Programme (2025): Global Environment Outlook 7: A future we choose – Why investing in Earth now can lead to a trillion-dollar benefit for all, Nairobi, S. XXIX.

⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (2020): Klimaschutzmanagement verstetigen.



Das Klimaschutzmanagement in der Gemeinde Adendorf wird durch ein Anschlussvorhaben verstetigt. Dies ermöglicht eine Fortsetzung der aktuell vorherrschenden fachämterübergreifenden Vernetzung, die für eine erfolgreiche Koordinierung der Klimaschutzmaßnahmen notwendig ist. Die in diesem IKSK dargestellten Maßnahmen werden durch das Klimaschutzmanagement koordiniert und begleitet, es nimmt damit Projektmanagementfunktionen wahr. Dabei ist es relevant fachämterübergreifend mit den Kolleginnen und Kollegen innerhalb der Kommune vernetzt zu sein, um zu gewährleisten, dass gemeinsam an Projektumsetzungen gearbeitet wird und um zu verhindern, dass klimaschutzrelevante Entscheidungen ohne das Wissen des Klimaschutzmanagement getroffen werden. Durch das im nächsten Kapitel folgende Controlling wird darüber hinaus gewährleistet, dass die Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen soll durch das Klimaschutzmanagement öffentlichkeitswirksam begleitet werden, um die Thematik des Klimaschutzes in der Bevölkerung zu verankern. Für Bürger*innen wird das Klimaschutzmanagement unterstützend und beratend zur Seite stehen. Auch bei der Akquise und Recherche von geeigneten Fördermitteln für Klimaschutzprojekte wirkt das Klimaschutzmanagement unterstützend.

Um Klimaschutz und ein Klimaschutzmanagement auch über die Förderdauer hinaus als integralen Teil der Verwaltungsarbeit zu etablieren ist es notwendig, dass IKSK an aktuelle Entwicklungen anzupassen und weiterzuentwickeln. Wenn eine Maßnahme also bspw. erfolgreich abgeschlossen wurde, sich im Rahmen der Umsetzung allerdings noch andere Frage- bzw. Aufgabestellungen ergeben haben, können diese in ein überarbeitetes IKSK integriert werden.

10.2 Vernetzung mit Kommunen und Landkreisen

Teil der Verstetigungsstrategie für einen erfolgreichen Klimaschutz in Adendorf ist der regelmäßige Austausch mit den Klimaschutzmanager*innen der umliegenden Städte und Gemeinden sowie des Landkreises und der Bundesebene. Durch die Zusammenarbeit können Synergieeffekte entstehen, welche die Umsetzungen von Maßnahmen in den Gemeinden wechselseitig positiv beeinflussen. Austausch und Zusammenarbeit sollen Best-Practices aus den einzelnen Gemeinden vorstellen und anwenden. Auch die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen, das Deutsche Institut für Urbanistik und die Agentur für kommunalen Klimaschutz sind wichtige Ansprechpartner*innen. Vonseiten des Klimaschutzmanagements der Gemeinde Adendorf werden regelmäßig stattfindende Vernetzungstreffen angestrebt. Zudem sollen auch überregionale (digitale) Austauschformate besucht werden, um über aktuelle Entwicklungen im Themenbereich informiert zu bleiben.

11. Klimaschutz-Controlling

Um die Effizienz von Klimaschutzmaßnahmen bzw. der Arbeit eines Klimaschutzmanagements langfristig quantifizierbar zu machen, bedarf es einer Controlling-Strategie. Über das Klimaschutz-Controlling können die Klimaschutzbestrebungen der Gemeinde gesteuert und dokumentiert werden. Dies ist langfristig notwendig, um die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen und der selbstgesteckten Klimaschutzziele überhaupt nachweisen zu können. Dafür bedarf es einer regelmäßigen Kontrolle und Einordnung des

aktuellen Stands sowie der kurzfristigen Reaktion auf möglicherweise auftretende Gesetzesänderungen oder sich verändernde lokale Rahmenbedingungen. Damit wird auch die Kommunalpolitik, sowohl insgesamt, als auch in Form der Klimaschutz-Lenkungsgruppe (Maßnahme V-3), in ihren Entscheidungen zu Klimaschutzmaßnahmen bestmöglich über den aktuellen Stand informiert. Insgesamt ermöglicht das Controlling damit zu betrachten, ob finanzielle oder personelle Ressourcen im Bereich Klimaschutz innerhalb der Gemeinde sinnvoll genutzt oder Veränderungen notwendig werden.

Dabei werden sowohl Top-Down- als auch Bottom-Up-Controlling-Ansätze verfolgt, welche, ihrer jeweiligen Bezeichnung entsprechend, zum einen von oben auf die Gesamtendenergieverbräuche und -THG-Emissionen blicken und zum anderen von unten auf die Maßnahmen und ihren Umsetzungsstand.

11.1 Aktivitätsprofil

Mit Aktivitätsprofilen, wie bereits im Rahmen der qualitativen Ist-Analyse in Kap. 4.1 dargestellt, können der Stand und die Umsetzung lokaler, kommunaler Klimaschutzmaßnahmen und -aktivitäten qualitativ dargestellt werden. Bei kontinuierlicher Nutzung in den kommenden Jahren kann der Zeitverlauf aufgezeigt werden, was Vergleiche ermöglicht. Dies befähigt die Kommune fortwährende Aktualisierungen der Ist-Analyse vorzunehmen und das Controlling in diese Richtung fortzuentwickeln.

11.2 Energie- und THG-Bilanz

Es bedarf einer fortwährenden jährlichen Bereitstellung, Dokumentation und Aufbereitung der Daten für eine Energie- und THG-Bilanzierung. So können der Soll- und der Ist-Zustand in der Gemeinde im zeitlichen Verlauf und die (Miss-)Erfolge von Maßnahmen sichtbar gemacht werden. Dafür sollte die Arbeit mit dem aktuell genutzten Energiebilanzierungstool *Klimaschutz-Planer* fortgesetzt (durch die Bereitstellung einer für die Gemeinde kostenlosen Lizenz durch die Bündellizenz des Landkreises wird dies ermöglicht) und die Ergebnisse der Öffentlichkeit jährlich zur Verfügung gestellt werden. Diese öffentliche Bereitstellung erfolgt seit 2025 bereits über ein sogenanntes *Klimaschutz-Dashboard* und wird zusätzlich noch über einen Klimaschutzbericht ergänzt. So wird neben dem gemeindeinternen Controlling auch ein transparentes Umfeld für Anregungen, Fragen und Kritik in Form eines zivilgesellschaftlichen Controllings bzw. Bürgerdialogs erzeugt.

11.3 Indikatoren-Monitoring

Die kontinuierliche Fortschreibung der Energie- und THG-Bilanzen liefert große Mengen an Daten, die für ein Indikatoren-Monitoring benutzt werden können. Dazu zählen bspw. die Indikatoren aus Tab. 25:

Indikatoren Erneuerbare Energien
Gesamtendenergieverbrauch in der Gemeinde in MWh
Endenergieverbrauch pro Einwohner*in
Endenergieverbrauch im Sektor private Haushalte pro Einwohner*in
Gesamt-THG-Emissionen in der Gemeinde in t CO ₂ e
THG-Emissionen pro Einwohner*in

THG-Emissionen im Sektor private Haushalte pro Einwohner*in
Anteil Erneuerbarer Energien am Strom- und Wärmeverbrauch
Zubau Erneuerbarer Energiequellen
Dach-PV-Anlagen:
• Installierte Leistung in MWh • Einspeisung ins Netz in MWh
Freiflächen-PV-Anlagen:
• Installierte Leistung in MWh
Einspeisung ins Netz in MWh
Anzahl/Quadratmeteranzahl ausgewiesener bzw. gesicherter Flächen für Erneuerbare Energie-Projekte
Indikatoren Energetische Sanierung/Gebäude
Anteil sanierter Gebäude in %
Wärmebedarf in kWh/m ² /a
Wohnfläche pro Kopf in m ²
Indikatoren Verkehr
Fahrleistung nach Antriebsart in Mio. Fahrzeug km
Fahrleistung nach Art des KFZ in Mio. Fahrzeug km
Art des Kraftstoffs in Energieträger
Kraftstoffbedarf nach Antriebsart in l und MWh
Modal Split

Tabelle 26: Indikatoren zur Ermittlung des Fortschritts in den Bereichen *Erneuerbare Energien, Energetische Sanierung/Gebäude und Verkehr*.

Durch die Darstellung im zeitlichen Verlauf und mit Bezug zu den Bilanzjahren 2019 bis 2023 lassen sich hierdurch einfach Ergebnisse ablesen. Das Programm *Klimaschutz-Planer* ermöglicht bereits die kurzfristige Auslese von verschiedenen Indikatoren, die zum Teil im *Klimaschutz-Dashboard* dargestellt werden können. Einige dieser genannten zentralen Indikatoren können im *Klimaschutz-Planer* im Vergleich zum Bundesdurchschnitt, zu Kommunen derselben Größenklasse und zum Bestwert einer Kommune aufgezeigt werden.

11.4 Maßnahmen-Monitoring

Neben der zuvor angeführten Controlling-Strategie, die über die tatsächlichen Daten Aussagen trifft, ist zudem eine Bewertung von Maßnahmen über Indikatoren von Nöten. Dies versteht sich als sogenannter Bottom-Up-Ansatz. Indikatoren ermöglichen die Sichtbarmachung kleinerer (Teil-)Erfolge von Maßnahmen. Dadurch kann das Klimaschutzmanagement adaptiv auf Bereiche einwirken, die einer größeren Förderung bedürfen, als andere. Beispielsweise können durch Indikatoren wie die Anzahl durchgeführter Energie-Beratungsgespräche zu einem Thema oder Teilnehmendenzahlen bei Workshops oder dem Stadtradeln die Erfolge von Partizipationsangeboten dargestellt werden. Diese haben oftmals keinen kurzfristig nachweisbaren Effekt auf die Energiebilanz, sondern erzeugen erst über Zeit einen Multiplikationseffekt. Indikatoren dieser Art sind zudem leichter nachzuweisen, als innerhalb einer Energiebilanzierung. Denn ob beispielsweise eine Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV oder eine Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs zur nachweislichen Abnahme von THG-

Emissionen des motorisierten Individualverkehrs führt oder ob diese Abnahme auf gesetzliche Veränderungen zurückgeht, ist nur schwer einschätzbar.

11.5 Klimaschutzbericht

Der Klimaschutzbericht soll die Ergebnisse der vier vorangegangenen Controlling-Abschnitte zusammenführen und möglichst jährlich veröffentlicht werden. Damit wird ein einheitliches Format entwickelt, in welchem alle verfügbaren Informationen gesammelt für Bürger*innen, die kommunalpolitischen Vertreter*innen und Verwaltungsmitarbeitende zielgruppenspezifisch bereitgestellt werden können. Intern wird voraussichtlich eine Langfassung entworfen, für die Öffentlichkeit eine verkürzte Fassung veröffentlicht werden, welche auf die wichtigsten Aspekte reduziert wird. Der Energiebericht nach NKlimaG, der die Endenergieverbräuche der kommunalen Liegenschaften dokumentiert, bleibt separat erhalten.

Der grundlegende Aufbau gestaltet sich wie folgt:

1. Darstellung aktueller (globaler) Entwicklungstendenzen
2. Aktualisierung des Aktivitätsprofils
3. Energie- und THG-Bilanz, Vergleich zum Bilanzjahr 2023
4. Indikatoren-Monitoring, aktualisierte Daten
5. Maßnahmen-Monitoring, Stand der Umsetzung, Schritte zur Zielerreichung

Der Klimaschutzbericht wird dem zuständigen Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Bauen zur Verfügung gestellt, damit aus diesem Anträge, Projekte und Ideen abgeleitet werden können. Zusätzlich findet ein regelmäßiger Austausch zwischen Verwaltung und Politik statt, um auch während des Jahres über Projektfortschritte zu informieren. Das Klimaschutzmanagement betreut als Stabstelle das Controlling und erstellt den Klimaschutzbericht. Dafür werden die unterschiedlichen Daten von allen externen und internen Beteiligten abgefragt.

12. Öffentlichkeits- und Gremienarbeit

Für ein effektives Informationssystem während der Umsetzungsphase stellt sich die Frage, wie wir über den Klimawandel kommunizieren können, indem nicht schlichtweg nur auf die Missstände hingewiesen wird, sondern stattdessen vielmehr auch die Chancen von Klimaschutzaktivitäten aufgezeigt werden. Hierbei geht es vor allem darum, Möglichkeiten zur Partizipation zu bieten und Menschen aktiv bei der Gestaltung mit einzubinden.

12.1 Ziele und Zielgruppen der Öffentlichkeits- und Gremienarbeit

Eine aktive und zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig, um möglichst viele Menschen zu erreichen, um Informationen zu vermitteln und sie an Entscheidungen zu beteiligen - auch um Ziele und Erfolge darzustellen und eine Akzeptanz zu schaffen. Sie trägt verschiedene Funktionen mit entscheidender Bedeutung, von Informations- und Wissensvermittlung über Sensibilisierung und Austausch hin zu Motivation, Aktivierung, Mobilisierung und Erfolgsmeldung. Öffentlichkeitsarbeit ist vor allem dann erfolgreich, wenn sie kontinuierlich, systematisch und bewusst eingesetzt wird. Es reicht nicht aus, nur über



Gelungenes zu reden. Kommunikation ist ein wesentlicher Teil kommunaler Energie- und Klimaschutzpolitik. Sie muss ebenfalls personell und mit Fachexpertise unteretzt werden. Hürden und kommunikative Überwindungen sind zielgruppenspezifisch zu beachten und durch Erfolgsmessungen zu evaluieren und anzupassen.

Zielgruppen spielen bei der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle. Um den Klimaschutz vor Ort erfolgreich voranzutreiben, ist eine zielgruppenspezifische Kommunikation notwendig. Ein zielführender kommunaler Kommunikationsansatz sollte die Möglichkeiten zum konkreten Handeln für die Adressat*innen aufzeigen, verbunden mit einem motivierenden Mehrwert. Dabei kommt es nicht nur auf das „Senden“ von Informationen, sondern auch auf das „Empfangen“ dieser an. Dementsprechend ist es von größer Relevanz auch wahrzunehmen, welche Themen die unterschiedlichen Akteur*innen in Adendorf umtreiben und wie diese in der Kommunikation genutzt werden können. Nicht zu vergessen ist der unterschiedliche Kenntnisstand und die jeweilige Expertise der verschiedenen Zielgruppen. Eine zielgerechte Ansprache und Information sind daher notwendig. Um Fachbetriebe zu erreichen wird das entsprechende Fachwissen benötigt. Wichtige Zielgruppen in Adendorf sind: Private Haushalte, die Werbegemeinschaft, die Politik und insbesondere Multiplikator*innen wie Ehrenamtliche sowie Kinder und Jugendliche. Kinder stehen technischen und gesellschaftlichen Themen wie Energieerzeugung und Klimawandel grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Durch die Vermittlung von Wissen werden in der Regel auch die Eltern und Familien erreicht.

12.2 Umsetzung

Das Klimaschutzmanagement der Gemeinde Adendorf organisiert die Umsetzung von Maßnahmen, vernetzt lokale und (über)regionale Akteur*innen und betreibt die Öffentlichkeitsarbeit für den Themenbereich. Die Öffentlichkeitsarbeit der Klimaschutzprojekte findet vor allem in direktem Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept statt. Davon ausgehend können Fortschreibungen und Veränderungen der im Klimaschutzkonzept beinhalteten Maßnahmen erfolgen.

12.2.1 Homepage und Klimaschutz-Dashboard

Auf der Homepage der Gemeinde Adendorf soll der Baustein Klimaschutz fortwährend ausgebaut werden und über die Projektfortschritte informieren. Aktuell werden verschiedene Themen unter dem Reiter *Sonstiges* subsumiert. Einige dieser Themenbereiche, wie bspw. der Themenbereich *Energieberatung* oder die einzelnen Veranstaltungen des Klimaschutzmanagements, könnten als eigene Unterseiten aufgebaut werden, um die Themen jeweils einfacher auffindbar zu machen. Das bereits in Kapitel 11 erwähnte Klimaschutz-Dashboard ist auf der Website im Bereich Klimaschutz unter *Sonstiges* eingebunden worden und ermöglicht dort einen prägnanten Überblick zu ausgewählten Indikatoren.

12.2.2 Klimaschutz-Newsletter

Der geplante Klimaschutz-Newsletter soll regelmäßig über vergangene und kommende Veranstaltungen und durchgeführte und geplante Maßnahmen informieren. Des Weiteren soll der Klimaschutz-Newsletter zur Partizipation von Akteur*innen an einzelnen Projekten

anregen. Dieser soll neben dem aktiven Verschicken ebenfalls über die Homepage archiviert und verfügbar gemacht werden.

12.2.3 Social-Media

Um alle Bevölkerungsschichten Adendorfs, die im digitalen Raum aktiv sind, hinreichend über die Klimaschutzmaßnahmen und -projekte sowie Partizipationsmöglichkeiten vor Ort zu informieren, sollen Social-Media-Posts auf Facebook, Instagram und nebenan.de über Veranstaltungen des Klimaschutzmanagements informieren und geeignete Projekte gebührend hervorheben. Auch Info-Posts sollen das digitale Angebot ergänzen. Durch die Facebook-Gruppe *Du bist ein Adendorfer wenn.....* mit aktuell 2.019 Mitgliedern ist eine zielgerichtete Veröffentlichung von Beiträgen möglich. Über Social-Media kann ein großer Altersquerschnitt der Bevölkerung in Adendorf erreicht werden. Dementsprechend ist die Zielgruppe hier themenabhängig.

12.2.4 Presse

Durch Pressemitteilungen soll über geplante und umgesetzte Klimaschutzmaßnahmen informiert werden; Zielsetzung ist die Veröffentlichung in der Landeszeitung für die Lüneburger Heide, auf luene-blog.de und auf lueneburgaktuell.de. In regelmäßigen Abständen soll zudem ein Bericht zum vollständigen Stand der Adendorfer Klimaschutzbestrebungen gegeben werden. Bei ausgewählten Veranstaltungen zum lokalen Klimaschutz sind Vertreter*innen der Presse einzuladen, um so eine direkte Berichterstattung zu ermöglichen. Seit der Einführung des Klimaschutzmanagements im November 2024 wurden bereits zehn Artikel zur Arbeit des Klimaschutzmanagements in der Landeszeitung veröffentlicht. Zielgruppe sind hier die Adendorfer*innen mittleren Alters aufwärts.

12.2.5 Veranstaltungen

Durch regelmäßige Infoveranstaltungen, Austausch- und Partizipationsformate sollen die Bürger*innen aktiv über den kommunalen Klimaschutz informiert und am kommunalen Klimaschutz beteiligt werden. Hier ist der Einsatz von externen Dienstleister*innen oder Ehrenamtlichen hilfreich, um ein breites Spektrum an Fachwissen für die Bürger*innen anzubieten. Zielgruppen sind hier themenabhängig.



13. Anhang

Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-1	Verankerung von Klimaschutzzielen durch die Kommunalpolitik		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer 3 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Festlegung klarer indikatorenbasierter Klimaschutzziele, Etappenschritte sowie Klärung umzusetzender Handlungsschritte bei Nichterreichung der Ziele			
Ausgangslage Mit diesem IKS-K wird zunächst ein Zieljahr für das Erreichen der THG-Neutralität durch den kommunalen Klimaschutz festgesetzt sowie dargestellt, um wie viel Prozent die Endenergieverbräuche und THG-Emissionen im Vergleich zu 2019 jährlich sinken müssten, um THG-Neutralität bis 2045 zu erreichen. Das zuvor beschriebene Indikatoren-Monitoring kann aufzeigen, ob die Gemeinde sich auf dem Zielpfad zum Erreichen der THG-Neutralität befindet, das Ziel übertrifft oder unter den benötigten Werten bleibt.			
Beschreibung Die Beschlussvorlage soll feste Zeitpunkte festlegen, zu denen jeweils ein Zwischenfazit vom Klimaschutzmanagement zusammengestellt und vorgestellt wird, basierend auf dem Indikatoren-Monitoring im Klimaschutzbericht. Gleichzeitig sollte die Beschlussvorlage bei einem Verfehlen der notwendigen THG-Emissions-Reduktionen eine Verschärfung der Klimaschutzbestrebungen vorsehen, bspw. in Form einer Erhöhung der haushälterisch bereitgestellten Mittel für Klimaschutzmaßnahmen im Folgejahr. Da die Energieverbräuche der kommunalen Einrichtungen sowie der übergeordneten gesamtheitlichen Gemeindeebene nach Abschluss eines Kalenderjahres erst nach einigen Wochen bereitstehen, kann ein solches Zwischenfazit zum Vorjahr frühestens im 2. Quartal eines Kalenderjahres gezogen werden. Dabei würde mit den Emissionsfaktoren des vorletzten Kalenderjahres gerechnet werden, da die BSKO-Emissionsfaktoren aufgrund der aufwändigen Berechnung für ein Kalenderjahr A erst zur Mitte des Kalenderjahres C vorliegen. Die Klimaschutz-Lenkungsgruppe moderiert hier zwischen aus Klimaschutz-Sicht notwendigen und monetär umsetzbaren Lösungen, bevor diese in die beschließenden Ausschüsse eingebracht werden.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Diskussion der Maßnahmenumsetzung in der Klimaschutz-Lenkungsgruppe 2. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch das Klimaschutzmanagement 3. Beratung im Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung 4. Beratung im Verwaltungsausschuss 5. Beratung im Gemeinderat 6. Beschluss			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Gemeinde		
Akteur*innen Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung Verwaltungsausschuss Gemeinderat			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Beschluss der dargestellten Vorlage durch den Gemeinderat			

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Grundlagenschaffung für die Klimaschutzarbeit in der Gemeinde Adendorf.	
Priorität	
hoch	
Wertschöpfung	
Keine lokale Wertschöpfung möglich.	
Flankierende Maßnahmen	
V-2, V-3, V-13, V-14	
Hinweis	
-	



Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-2		Fortführung des kommunalen Klimaschutzmanagements	
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer	der Maßnahme 3 Jahre
Ziel und Strategie Fortführung des kommunalen Klimaschutzmanagements			
Ausgangslage Die Gemeinde Adendorf hat über <i>Abschnitt 4.1.8 Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzmanagement</i> der Kommunalrichtlinie bereits ein Erstvorhaben zur Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes (4.1.8 a)) durch ein Klimaschutzmanagement eingeleitet.			
Beschreibung Um die Maßnahmen dieses integrierten Klimaschutzkonzeptes anzustoßen und zu realisieren, wird die Fortführung des kommunalen Klimaschutzmanagements angestrebt. Durch die weiterführende Anstellung des kommunalen Klimaschutzmanagers bei der Gemeinde wird die Unterstützung bei der Umsetzung klimaschutzrelevanter Maßnahmen und die fortwährende Vernetzung mit den Klimaschutzmanagements der umliegenden Gemeinden und des Landkreises kurzfristig verstetigt. Das Klimaschutzmanagement koordiniert die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen innerhalb der Verwaltung fachbereichsübergreifend und kontrolliert über Energie- und Treibhausgasbilanzierung und Indikatoren-Monitoring, ob die klimaschutzrelevanten Zielsetzungen erreicht werden. Gegebenenfalls wird basierend auf dem Beschluss zu Maßnahme V-1 mit der Klimaschutz-Lenkungsgruppe eine adaptive Prozessoptimierung ausgearbeitet. Dazu übernimmt das Klimaschutzmanagement die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation für den Bereich der Klimaschutzaktivitäten (bspw. Klimadialog, Klimaschutz-Newsletter, Klima-Kummerkasten), organisiert, veranstaltet und bewirbt Informationskampagnen und -veranstaltungen für die Bürger*innen. Verwaltung intern teilt das Klimaschutzmanagement Informationen zu klimaschutzrelevanten Förderprogramme auf Bundes- Landes- oder Landkreisebene und bearbeitet etwaige klimaschutzrelevante Anfragen und Projekte, die außerhalb des Maßnahmenkatalogs anfallen. Über die Verwaltung hinaus vernetzt sich das Klimaschutzmanagement mit anderen Klimaschutzmanagements und Akteur*innen der Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft, um gegenseitige Hilfestellungen und Kooperationen zu realisieren.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Beschluss des Klimaschutzkonzepts durch den Gemeinderat 2. Antragsstellung über Förderschwerpunkt 4.1.8. b) – Anschlussvorhaben Klimaschutzmanagement 3. Vertragsverlängerung 4. Fortsetzung der Arbeit des Klimaschutzmanagements			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Kommunalpolitik		Zielgruppe Gemeinde Verwaltung Bürger*innen Gebäudeeigentümer*innen Gewerbetreibende	
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Personalamt			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Eingang des Zuwendungsbescheides des Anschlussvorhabens			

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Gehalt Klimaschutzmanagement	Kommunalrichtlinie
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekte Einsparungen durch Umsetzung von Maßnahmen und Sensibilisierung von Kolleg*innen und Bürger*innen.	
Priorität	
hoch	
Wertschöpfung	
Keine direkte lokale Wertschöpfung zu erwarten.	
Flankierende Maßnahmen	
Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog des IKSK.	
Hinweise	
<i>Anschlussvorhaben Klimaschutzmanagement</i> des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit und der Nationalen Klimaschutz Initiative: https://www.klimaschutz.de/de/foerderung-der-nki/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/erstellung-von-klimaschutzkonzepten-und-einsatz-eines-klimaschutzmanagements/anschlussvorhaben-klimaschutzmanagement, Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-3	Einrichtung einer Klimaschutz-Lenkungsgruppe	
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Einrichtung eines dezidierten Klimaschutz-Gremiums in Gemeinde. Stärkung der Relevanz und der Expertise zum Klimaschutz in der Kommunalpolitik.		
Ausgangslage Klimaschutz ist aktuell primär unter dem Themenbereich Umwelt im Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung und Bauen in der Ausschussstruktur der Gemeinde angesiedelt. Einige der in diesem Maßnahmenkatalog aufgeführten Maßnahmen liegen allerdings auch im Verantwortungsbereich anderer Ausschüsse. Gleichzeitig können Themen des Klimaschutzes in Ausschusssitzungen mit kurzfristiger Bereitstellung der Vorlagen und mit langen Tagesordnungen zwischen fachfremden Themen eine untergeordnete Rolle einnehmen.		
Beschreibung Die Klimaschutz-Lenkungsgruppe soll dazu beitragen die Relevanz des Klimaschutzes in der lokalen Politik zu erhöhen und die Expertise zur Thematik in der Kommunalpolitik zu fördern, indem in einem Gremium bestehend aus Bürgermeister, je einem Mitglied pro Fraktion/den Fraktionsvorsitzenden und den im Kontext der Maßnahmen relevanten bzw. zuständigen Fachbereichsleitungen in regulär viertel- bis halbjährlich stattfindenden Sitzungen (bei Bedarf sind auch außerplanmäßige Sitzungen denkbar) der aktuelle Stand der Maßnahmenumsetzung besprochen wird. Eine erste Vorstellung eines Zwischenfazits im Sinne der Maßnahme V-1, basierend auf den Daten aus dem Indikatoren-Monitoring und den Energie- und Klimaschutzberichten, sollte in dieser Klimaschutz-Lenkungsgruppe stattfinden, um das weitere Verfahren mit den dort festgehaltenen Daten vorzubereiten, bevor der Weg über die weiteren politischen Gremien genommen wird. Bei einem Verfehlen der selbstauferlegten Klimaschutzziele soll dieses Gremium die Feststellung und Moderation von benötigten verstärkten Klimaschutzbestrebungen und finanziellen Möglichkeiten übernehmen.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch das Klimaschutzmanagement 2. Beratung des Beschlussvorlagenentwurfs: Besetzung, Sitzungs-Rhythmus und der Rolle der Klimaschutz-Lenkungsgruppe im Verwaltungsausschuss der Gemeinde 3. Beratung im Gemeinderat 4. Beschluss 5. Einberufung der ersten Sitzung und Terminierung der weiteren Sitzungen		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Gemeinderat	
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Bürgermeister je ein Mitglied pro Fraktion/Fraktionsvorsitzende Fachbereichsleitungen		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Beschluss zur Einrichtung der Klimaschutz-Lenkungsgruppe und Durchführung der ersten Sitzung		

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.	
Priorität	
hoch	
Wertschöpfung	
Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen	
V-1, V-2, V-13, V-14	
Hinweise	
-	



Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-4	Klimaschutzvernetzung	
Maßnahmentyp vernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Netzwerkarbeit im Bereich kommunaler, regionaler und nationaler Klimaschutz		
Ausgangslage Gegenseitige Hilfestellung und Austausch sind integrale Bestandteile eines kommunalen Klimaschutzmanagements; Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe, die von vielfacher Kooperation und Vernetzung profitiert. Durch Differenzen in der lokalen Ausgangssituation haben Klimaschutzmanager*innen unterschiedliche Erfahrungen und Möglichkeiten in der Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen sowie im Rahmen der lokalen Unterstützung. Um für die jeweilige Kommune geeignete Maßnahmen zu entwickeln und diese vor Ort umzusetzen, sind bspw. Erfahrungswerte anderer Klimaschutzmanager*innen von großer Relevanz. Aber auch die Expertise von klimaschutzrelevanten Institutionen, Bürger*innen und Expert*innen sind für die lokale Arbeit von Interesse.		
Beschreibung Durch verstetigte Vernetzung mit Akteur*innen des kommunalen und nationalen Klimaschutzes sowie engagierten und interessierten Bürger*innen bleiben das Klimaschutzmanagement und die Gemeindeverwaltung auf dem aktuellsten Informationsstand, was effektive Projektideen, funktionierende Maßnahmenumsetzung, neue Förderprogramme oder Gesetzesnovellierungen angeht. Davon profitiert die kommunale Klimaschutzarbeit. Gleichzeitig teilt das Klimaschutzmanagement eigene Erfahrungen mit anderen Klimaschutzmanager*innen und übergeordneten Institutionen, um gemeinsame Lösungsansätze für Probleme zu entwickeln.		
Handlungsschritte und Zeitplan - kontinuierliche Teilnahme an (Online-)Informations- und Austauschformaten auf Landkreis, Landes- und Bundesebene - Jour fixe-Termine mit Klimaschutzmanager*innen auf Landkreisebene		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Klimaschutzmanagement Gemeindeverwaltung	
Akteur*innen alle klimaschutzrelevanten Institutionen, Expert*innen, interessierte Bürger*innen, Kommunen aus der Region, Klimaschutzpersonal im Landkreis Lüneburg, Bundesland und Bundesebene		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine erfolgreiche Teilnahme an Informationsveranstaltungen und Vernetzungstreffen, regelmäßig durchgeführte Treffen des lokalen Klimaschutzpersonals		
Aufwand/Kosten Personalaufwand Dienstreisen Teilnahmegebühren → 500 bis 1.000 Euro/a	Finanzierungsansatz Förderung Klimaschutzmanagement Haushalt	

Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.
Priorität hoch
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.
Flankierende Maßnahmen V-2
Hinweise Die Maßnahme befindet sich bereits in Umsetzung.



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-5	Taskforce Energiemanagement	
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme 3 Monate (Einrichtung), danach fortlaufend
Ziel und Strategie Etablierung einer Arbeitsgruppe zur Senkung des Energieverbrauchs in den kommunalen Liegenschaften		
Ausgangslage Im Rahmen der Erstellung eines Energieberichtes für die Jahre 2019 bis 2022 sowie der Energie- und THG-Bilanz für das Klimaschutzkonzept wurden die Verbräuche der kommunalen Liegenschaften der letzten Jahre erstmalig gebäude- und jahresscharf zusammengestellt. Eine Betrachtung der möglichen Einsparpotenziale findet aktuell nur begrenzt statt. Viele Kommunen und Landkreise haben bereits Energiemanagements an ihre jeweiligen Gebäudemanagements oder Klimaschutzmanagements angedockt, um Energiekosten und THG-Emissionen einzusparen. Da die Einführung eines Energiemanagements kurzfristig Kosten spart bzw. wirtschaftlich ist, gibt es hierfür keine Fördermittel.		
Beschreibung Die Verwaltung prüft unter Zuhilfenahme des Leitfadens für die Kom.EMS-Zertifizierung (Maßnahme V-7), welche spezifischen Verantwortlichkeiten bei einem kommunalen Energiemanagement angesiedelt werden sollen. Gemeinhin protokolliert ein kommunales Energiemanagement die Energieverbräuche der einzelnen kommunalen Einrichtungen und setzt diese in einen vergleichbaren Kontext mit den Vorjahren. Dadurch wird die Betrachtung von Veränderungen in der Energienutzung innerhalb einzelner Gebäude sicht- und steuerbar. Eine Taskforce Energiemanagement muss insbesondere Klimaschutz- und Gebäudemanagement zusammenführen, benötigt aber auch für unterjährige Zählerstandsmeldungen und die Umsetzung nicht- und geringinvestiver Einsparmaßnahmen Unterstützung von den Hausmeistern der einzelnen Liegenschaften und dem kommunalen Bauhof. Die erzielten Einsparungen aus nicht- und geringinvestiven Maßnahmen sollten dann in Folgejahren, unter Zuhilfenahme von Fördermitteln, in die Umsetzung notwendiger investiver Maßnahmen fließen, die wiederum zu einer Reduktion der Energiekosten führen. Die Taskforce Energiemanagement sollte mit mindestens zwei Personen an der kostenpflichtigen Qualifizierungsschulung „energiemanager kommunal®“ der KEAN teilnehmen, um Fachwissen auszubauen und die Voraussetzungen für die Umsetzung der Maßnahmen V-6 zu schaffen, und die zeitgleich ablaufende Maßnahme V-7 zu unterstützen.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Festlegung der Verantwortlichkeiten der Taskforce Energiemanagement 2. Erstes Treffen der Taskforce Energiemanagement 3. Teilnahme an der Qualifizierungsschulung 4. Betrachtung der gegenwärtigen Endenergieverbräuche und Umsetzung nicht- und geringinvestiver Maßnahmen		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe kommunale Liegenschaften	
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Gebäudemanagement Hausmeister		

Bauhof	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Einrichtung einer Taskforce Energiemanagement Einsparung von mind. 5% der Energiekosten nach den ersten zwei Jahren	
Aufwand/Kosten Personalaufwand 1.050 Euro/Person Schulungsgebühr	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Im Bundesdurchschnitt lassen sich durch nichtinvestive Energiemanagement- bzw. Energieeffizienzmaßnahmen bereits 10 bis 20 % des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei den kommunalen Liegenschaften einsparen. Bei 3,61 GWh Endenergie und 1.175 t CO ₂ e in den kommunalen Liegenschaften in Adendorf in 2023 ließen sich dementsprechend zwischen 0,361 und 0,722 GWh sowie zwischen 117,5 und 235 t CO ₂ e einsparen.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Die Energieverbrauchsreduktionen in Höhe von durchschnittlich 10 bis 20% lassen sich auch auf die Kosteneinsparungen übertragen. Je nach Betrachtungsjahr, den aufgerufenen Energiekosten und den durchgeführten nicht- und geringinvestiven Maßnahmen könnten somit jährlich theoretisch zwischen 50.000 und 200.000 Euro eingespart werden. Da sich diese Zahlen auf den Bundesdurchschnitt beziehen kann nicht sicher bestimmt werden, wie hoch die Kosteneinsparungen in Adendorf tatsächlich wären. Um keine falschen Erwartungen zu wecken, sollte man daher zunächst sehr konservative Einsparungen einplanen.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-6, V-7, V-12, V-13	
Hinweise <i>Kommunales Energiemanagement</i> von der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen: https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/zielgruppen/kommunen/Kommunales-Energiemanagement/index_copy.php , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Qualifizierung: „energiemanager kommunal®“ - von der Theorie zur Praxis</i> von der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen, https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/zielgruppen/kommunen/VortraegeSchulungen.php , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Hinweise zum kommunalen Energiemanagement</i> vom Arbeitskreis „Energiemanagement“ des Deutschen Städtetages: https://www.staedtetag.de/themen/klimaschutz-und-energie/hinweise-zum-kommunalen-energiemanagement , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-6	Energetischer Sanierungsfahrplan für die kommunalen Liegenschaften	
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Aufstellung eines Sanierungsfahrplans für kommunale Liegenschaften zur Erreichung eines klimaneutralen Gebäudebestands. Gesamtbetrachtung, Bewertung und Priorisierung der Sanierungserfordernisse in den Gebäuden		
Ausgangslage Aktuell liegt kein vollumfänglicher energetischer Sanierungsfahrplan für die kommunalen Liegenschaften vor. Allerdings liegen durch den jährlich zu erarbeitenden Energiebericht jahresscharfe Energieverbräuche für Wasser, Strom und Wärme der einzelnen Liegenschaften vor.		
Beschreibung Die Erstellung eines energetischen Sanierungsfahrplans soll die Taskforce Energiemanagement in ihrer Arbeit unterstützen. Durch die tiefergehende Auseinandersetzung mit den energetischen Begebenheiten der kommunalen Liegenschaften können grobe Konzepte entwickelt und geordnet werden. Nach der Erfassung des Gebäudebestands aller kommunalen Liegenschaften und deren Verbräuche werden im Optimalfall die jeweiligen Einsparpotenziale ermittelt. Anschließend erfolgt die Priorisierung und die Umsetzungsreihenfolge wird bestimmt. Im Sanierungsfahrplan für einzelne Gebäude werden konkrete Maßnahmen für die haustechnischen Anlagen und die Gebäudehüllen bestimmt. Die Umsetzung erfolgt anhand der ermittelten Reihenfolge und der identifizierten Maßnahmen, wofür unter anderem Fördergelder des Landes oder des Bundes beantragt werden können. Bei einer Veränderung der Förderkulisse kann die Reihenfolge abgeändert werden, um eine Ausschöpfung möglicher Fördermittel und eine Entlastung des kommunalen Haushalts zu fördern.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Energetische Erfassung und Analyse des Gebäudebestands 2. Energie-Controlling der kommunalen Liegenschaften 3. Betriebsoptimierung der einzelnen Gebäude und Geräte 4. Nicht- und geringinvestive Maßnahmen zur Energieeinsparung 5. Abstimmung mit Politik 6. Prüfung und Beantragung von Fördermitteln 7. Umsetzung investiver Maßnahmen		
Initiator*innen Taskforce Energiemanagement	Zielgruppe kommunale Liegenschaften	
Akteur*innen Gebäudemanagement Hausmeister Klimaschutzmanagement		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Fertigstellung eines fortschreibefähigen energetischen Sanierungsfahrplans für die kommunalen Liegenschaften		
Aufwand/Kosten Personalaufwand Maßnahmenkosten	Finanzierungsansatz Haushalt Fördermittel	

Energie- und Treibhausgaseinsparung Siehe Maßnahme V-5.
Priorität hoch
Wertschöpfung Siehe Maßnahme V-5.
Flankierende Maßnahmen V-2, V-5, V-7, V-12, V-13, G-1
Hinweise -



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-7	Kom.EMS-Zertifizierung		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Leitfadengestützter Aufbau eines Energiemanagements			
Ausgangslage Kom.EMS ist eine gemeinsame Entwicklung der Energieagenturen Baden-Württembergs, Sachsens, Sachsen-Anhalts und Thüringens. Die Abkürzung steht für Kommunales Energiemanagement-System. Kom.EMS wurde als kostenloses Werkzeug für den systematischen Aufbau und die Verstetigung eines kommunalen Energiemanagements entworfen und steht Kommunen bundesweit zur Verfügung. Dabei kann durch den Kom.EMS Check zunächst der gegenwärtige Stand des kommunalen Energiemanagements überprüft werden. Über den Kom.EMS-Leitfaden, das Kom.EMS-Wissensportal und die Kom.EMS-Qualitätssicherung werden wichtige Arbeitshilfen bereitgestellt, die einen strukturierten Aufbau vor Ort durch die Taskforce Energiemanagement.			
Beschreibung Für eine fortwährende Energieeffizienz-Optimierung der kommunalen Verwaltung und ihrer Liegenschaften bedarf es einem funktionierendem kommunalen Energiemanagement. Durch eine Kom.EMS-Registrierung werden die Arbeitshilfen für Taskforce Energiemanagement bereitgestellt, der Aufbau der Taskforce Energiemanagement gefördert und der Weg für den Zertifizierungsprozess geebnet. Durch die Zertifizierung und die damit einhergehende öffentlichkeitswirksame Auszeichnung wird hiermit zudem die Möglichkeit eröffnet, die Vorbildfunktion der Gemeinde zu stärken und als Multiplikator*in auf die Bevölkerung und die umliegenden Gemeinden einzuwirken.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Einarbeitung in den Kom.EMS-Leitfaden 2. Verzahnung mit der Taskforce Energiemanagement 3. Abarbeitung der einzelnen Handlungsschritte 4. Zertifizierung 5. Beibehaltung der leitfadengestützten Arbeit und Vorbereitung der Rezertifizierung			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Gebäudemanagement	Zielgruppe kommunale Liegenschaften		
Akteur*innen Taskforce Energiemanagement Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Mindestens Erreichung der Zertifizierung Kom.EMS Qualitätsstufe Basis			
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt		
Energie- und Treibhausgaseinsparung Siehe Maßnahme V-5.			
Priorität hoch			

Wertschöpfung
Siehe Maßnahme V-5.
Flankierende Maßnahmen
V-2, V-5, V-6
Hinweise
<i>Energiemanagement in Kommunen. Eine Praxishilfe. Kom.EMS Leitfaden</i> der Sächsischen Energieagentur GmbH, der Landesenergieagentur Sachsen-Anhalt GmbH, der Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur und dem Baden-Württembergischen Kompetenzzentrum Energiemanagement: https://www.komems.de/download/180912_Leitfaden_KomEMS.pdf , Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-8	Einführung eines Klima-Checks bei Allris-Vorlagen	
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Bewertung der Allris-Vorlagen bzw. der kommunalen Vorhaben auf ihre Auswirkung auf das Klima		
Ausgangslage Klima-Checks existieren bereits seit einigen Jahren auf Bundes- und Landesebene sowie in Kommunen, um eine Bewertung der Klimarelevanz von Vorlagen bzw. (kommunalen) Vorhaben vorzunehmen. Dabei werden Klimaschutz- und Klimaanpassungskriterien in einem kurzen Fragebogen bzw. einem Online-Tool erläutert und im Zweifelsfall Einschätzungen begründet. Laut Puls, Redenius und Gromball (2025) ⁶⁰ gaben bereits 19 % der befragten Kommunen in Niedersachsen an, dass sie mit Klima-Checks arbeiten. Weitere 16 % planten zum Zeitpunkt der Befragung die Einführung. Der Landkreis Lüneburg hat bereits seit 2025 einen Klima-Check von Vorlagen eingeführt, basierend auf dem von dem Landkreis Ludwigsburg in Auftrag gegebenen Klima-Check-Tool von Komm.ONE.		
Beschreibung Durch einen Klima-Check wird für die Bevölkerung schnell transparent, welche Auswirkungen die Beschlüsse aus den politischen Gremien der Gemeinde haben. Auch für die Mitglieder der Fachausschüsse, des Verwaltungsausschusses und des Gemeinderats dient diese kurze Angabe als Unterstützung bei der Beratung von Vorlagen und ermöglicht Rückfragen zum Ergebnis. Das Ausfüllen des kurzen Fragebogens stellt dabei lediglich eine Belastung von ein bis zwei Minuten dar.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Klärung der Möglichkeit der Mitnutzung des Landkreis-Klima-Checks 2. Implementierung eines obligatorischen Klima-Check-Ergebnisfelds in Allris 3. Einweisung der Vorlagen-erstellenden Mitarbeitenden 4. Nutzung eines Klima-Checks durch die Vorlagen-erstellenden Mitarbeitenden		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Fachbereichsleitungen	Zielgruppe Kommunalpolitik	
Akteur*innen Vorlagen-erstellende Mitarbeitende aus den Fachbereichen Fachausschüsse Verwaltungsausschuss Gemeinderat		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Klima-Check-Ergebnisse bei den in Allris bereitgestellten Vorlagen		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung		

⁶⁰ Puls, S./Redenius, P./Gromball, L. E. (2025): Nachhaltigkeitschecks umsetzen. Kommunale Vorhaben auf Klima und Nachhaltigkeit prüfen, Hamburg, S. 5.

Der Klima-Check kann durch Nachfragen und Nachforderungen der Kommunalpolitik zu Energie- und Treibhausgaseinsparungen führen.
Priorität niedrig
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.
Flankierende Maßnahmen V-2, G-3
Hinweise <i>Nachhaltigkeitschecks umsetzen. Kommunale Vorhaben auf Klima und Nachhaltigkeit prüfen</i> von Svenja Puls, Pia Redenius und Luca Elena Gromball: https://pubdata.leuphana.de/server/api/core/bitstreams/13419775-d462-45b2-981f-650e87389226/content , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>KlimaCheck</i> vom Landkreis Ludwigsburg: https://klimacheck-kreis-lb.komm.one/ , Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-9	Nachhaltige Beschaffungsrichtlinie		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Schaffung von verbindlichen, nachhaltigen Rahmenbedingungen in der Beschaffung			
Ausgangslage Bisher gibt es für die Verwaltung und die einzelnen Dienststellen der Gemeinde keine verbindlichen, schriftlich festgehaltenen, nachhaltigen Beschaffungsgrundlagen. Beschaffungen werden dabei bereits in einigen Bereichen primär nachhaltig und mit Gütezeichen getätigt, wodurch nicht das gesamte Beschaffungswesen der Gemeinde umgestellt werden müsste. Eine Vielzahl von Kommunen und Landkreisen, darunter die Hansestadt Lüneburg, hat bereits nachhaltige Beschaffungsrichtlinien, an welchen sich eine kommunale nachhaltige Beschaffungsrichtlinie für Adendorf orientieren könnte. Dazu werden über den Kompass Nachhaltigkeit, das zentrale Portal für nachhaltige Beschaffung öffentlicher Auftrag und das Umweltbundesamt Praxisbeispiele für die Umsetzung vor Ort bereitgestellt.			
Beschreibung Im Zuge der Einführung einer nachhaltigen Beschaffungsrichtlinie kommt die Gemeinde ihrer Vorbildfunktion gegenüber den Bürger*innen nach. Insbesondere die Anschaffung von Fahrzeuge sowie technischer Geräte nimmt Einfluss auf die THG-Emissionen der kommunalen Beschaffung, weshalb diese klaren Regeln folgen sollte. Eine solche Richtlinie kann kurzfristig für die Gemeinde Adendorf eingeführt werden. Das Vergaberecht erlaubt ausdrücklich die Nutzung von Kriterien der Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit, neben den gängigen Kriterien der Wirtschaftlichkeit, Transparenz, Gleichbehandlung usw. Ausnahmen sollen nur nach Absprache mit dem Klimaschutzmanagement oder den Fachbereichsleitenden genehmigt werden, wenn keine nachhaltigen Produkte angeschafft werden können. Die nachhaltige Beschaffung ist ein wichtiger Themenkomplex im Rahmen der treibhausgasneutralen Kommunalverwaltung, obwohl die THG-Emissionen aus der Beschaffung laut Auswertungen der Agentur für kommunalen Klimaschutz und des Deutschen Institut für Urbanistik nur circa 2% der THG-Emissionen einer Verwaltung verursachen. ⁶¹			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erarbeitung eines Kriterienkatalogs 2. Abstimmung auf Verwaltungsseite 3. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch das Klimaschutzmanagement 4. Beschluss durch die Kommunalpolitik 5. Einführung und Kommunikation gegenüber den Mitarbeitenden 6. Evaluation			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe alle beschaffenden Stellen in der Gemeinde		

⁶¹ Agentur für kommunalen Klimaschutz/Deutsches Institut für Urbanistik (2024): Kommunalverwaltung treibhausgasneutral gestalten. Wie Ihre Kommune beim Thema Treibhausgasneutralität vorangehen kann. https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/Agentur_THG-neutrale%20Kommunalverwaltung_241125%20CLEAN_NM_16%20DNK.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

Akteur*innen Mitarbeitende mit Beschaffungstätigkeiten Bürgermeister Fachbereichsleitungen Kommunalpolitik	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Beschluss einer nachhaltigen Beschaffungsrichtlinie durch die Kommunalpolitik Erfolgreiche Beschaffung von nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen	
Aufwand/Kosten Personalaufwand Mehrkosten durch die Beschaffung nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen sind möglich, treten aber nicht notwendigerweise auf	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung, diese ist produkt-/dienstleistungsabhängig.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-10, V-19	
Hinweise <i>Das zentrale Portal für nachhaltige Beschaffung öffentlicher Auftraggeber</i> vom Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern und der Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung: https://www.nachhaltige-beschaffung.info/DE/Home/home_node.html , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Nachhaltige Beschaffung in Niedersachsen</i> vom Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern und der Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung: https://www.nachhaltige-beschaffung.info/DE/Niedersachsen/ni_node.html , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Kompass Nachhaltigkeit</i> von ENGAGEMENT GLOBAL gGmbH, in Zusammenarbeit mit der Servicestelle Kommunen in der einen Welt, im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, in Kooperation mit der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH: https://www.kompass-nachhaltigkeit.de/ , Abrufdatum 19.01.2026. <i>Umweltaspekte im Vergabeverfahren – Rechtliche Grundlagen</i> vom Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/umweltfreundliche-beschaffung/umweltaspekte-im-vergabeverfahren-rechtliche , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-10	Fortbildungen für Mitarbeitende zu Klimaschutz/nachhaltiger Beschaffung		
Maßnahmentyp informierend	Einführung der Maßnahme mittelfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend	
Ziel und Strategie Sensibilisierung und Fortbildung der Mitarbeitenden zum Thema Klimaschutz und nachhaltige Beschaffung			
Ausgangslage Die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung, eine Stabstelle des Beschaffungsamtes im Bundesministerium des Inneren, führt auf Ihrer Website alle notwendigen Informationen für eine nachhaltige Beschaffung, sowohl für die Bundesebene als auch für die Landesebene, zusammen. Neben Praxisbeispielen, Rechtsgrundlagen, Leitfäden, Handlungshilfen und Vorlagen werden auch Fortbildungen angeboten. Des Weiteren findet dort eine zentrale Verlinkung zu weiteren relevanten Akteur*innen der nachhaltigen Entwicklung statt, namentlich: Kompass Nachhaltigkeit, Umweltbundesamt, KOINNO – Kompetenzzentrum für innovative Beschaffung, Fachagentur für Nachwachsende Rohstoffe e. V.. Damit ist die Kompetenzstelle ein geeigneter Anknüpfungspunkt für die verbindliche Umsetzung von nachhaltiger Beschaffung. Fortbildungen, die hier angeboten werden, sind größtenteils entweder kostenlose Online-Veranstaltungen oder kostenpflichtige Präsenzveranstaltungen. Des Weiteren bieten die Agentur für kommunalen Klimaschutz, als Projekt des Deutschen Instituts für Urbanistik und unter Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, sowie das Deutsche Institut für Urbanistik, Webinare zu klimaschutzrelevanten Förderprogrammen und ihrer Antragsstellung, zur Umsetzung der Energie- bzw. Heizwende oder klimafreundlicher Bauleitplanung an. Diese sind vorwiegend kostenlos, können aber auch kostenpflichtig sein. Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen bietet ebenfalls ein vorwiegend kostenloses Webinarprogramm an, was insbesondere auf die lokalen Begebenheiten auf Landesebene abgestimmt ist. Zeitlich bewegen sich diese Veranstaltungen je nach Format bei 1,5 bis 7,5 Stunden, wobei längere Formate deutlich die Ausnahme bilden und im Bereich der Beschaffung verortet sind.			
Beschreibung Durch regelmäßige Fortbildungen in den Bereichen Klimaschutz und nachhaltige Beschaffung wird bei den Mitarbeitenden ein Bewusstsein für die Möglichkeiten und Anwendungsbereiche des kommunalen Klimaschutzes geschaffen bzw. weiter gefördert. Dadurch wird der Klimaschutz in der Gemeinde bei allen Mitarbeitenden institutionell verankert, was auch Einfluss auf die Arbeit der Gemeindeverwaltung ausübt, da die neu erworbenen Perspektiven, bspw. im Bereich des Baurechts, direkt angewendet werden können. Denkbar wäre hierbei die Einführung einer geringen Mindestanzahl von sechs besuchten Fortbildungen/Webinaren, damit die Thematik präsent bleibt, aber keinen zu großen Mehraufwand für die Mitarbeitenden darstellt.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung einer Übersicht über Mitarbeitende mit Beschaffungstätigkeiten 2. Regelmäßige Zusammenstellung und Weiterleitung der Fortbildungsangebote an die Fachbereiche/Mitarbeitenden mit Beschaffungstätigkeiten 3. Bei thematischer Überschneidung gemeinsame Teilnahme an Fortbildungen 4. Dokumentation der Teilnahme durch Mitarbeitende oder Fachbereichsleitungen und Übermittlung an das Klimaschutzmanagement			

5. Optionale Bereitstellung der Statistik für die Kommunalpolitik	
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Mitarbeitende mit Beschaffungstätigkeiten
Akteur*innen Mitarbeitende mit Beschaffungstätigkeiten Fachbereichsleitungen	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	
Aufwand/Kosten Personalaufwand vereinzelte Teilnahmegebühren	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekte Einsparungen durch Sensibilisierung von Mitarbeitenden der Gemeinde.	
Priorität niedrig	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-9, V-15	
Hinweise Siehe V-9. <i>Termine für Fortbildungen für nachhaltige öffentliche Beschaffung in der Praxis</i> von der gemeinsamen Bund-Länder-Fortbildungsinitiative nachhaltige Beschaffung (FoBi) in Niedersachsen: https://www.nachhaltige-beschaffung.info/SiteGlobals/Forms/Suche/TermineSuche/TermineSuche_Formular.html?nn=3705496&cl2Location_Bundesland=NI , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Programmvorschau: Umweltfreundliche Beschaffung im Büromanagement: Büroverbrauchsmaterial</i> von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e. V., https://veranstaltungen.fnr.de/nachhaltige-beschaffung/das-nachwachsende-buero , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-11	Prüfung eines Strombilanzkreismodells		
Maßnahmentyp strategisch/vernetzend/investiv	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer 12 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Reduzierung der kommunalen Stromkosten durch bilanzielle Zusammenlegung von Gebäuden			
Ausgangslage Strombilanzkreismodelle zeichnen sich dadurch aus, dass man mehrere Gebäude, auf denen PV-Anlagen installiert sind, mit Gebäuden ohne (ausreichende) PV-Anlage bilanziell zu einem Gebäudepool zusammenfasst. Der erzeugte Strom auf Gebäuden mit PV-Anlage, der nach Abgang des Eigenverbrauchs ins öffentliche Netz eingespeist wird, wird bilanziell für die Deckung des Stromverbrauchs in Gebäuden ohne PV-Anlage genutzt. Die Berechnung dieser Bilanz erfolgt kleinteilig in 15-Minuten-Schritten. Dadurch reduzieren sich die Stromkosten für das Gebäude ohne PV-Anlage um den andernorts erzeugten Überschuss im Betrachtungszeitraum. Strombilanzkreismodelle sind aktuell noch wenig verbreitet, stehen aber vielerorts kurz vor der Realisierung. In den kommenden Jahren ist davon auszugehen, dass Strombilanzkreise sich bundesweit etablieren und zur Stromkostensenkung sowie zur bilanziellen THG-Emissionssenkung führen werden.			
Beschreibung Mit dem Rathaus und dem Eisstadion besitzt die Gemeinde zwei energieintensive Liegenschaften, auf deren Dächern aufgrund der Statik ohne Sanierung der Dachkonstruktion keine PV-Anlagen installiert werden können. Weitere Liegenschaften verfügen bisher über keine PV-Anlagen oder verbrauchen mehr Strom, als die bisherige Anlage produziert. Durch die neuinstallierten PV-Anlagen auf der Sportkita und dem Freibad könnte ein Strombilanzkreis mit allen kommunalen Liegenschaften mit einem Mindestverbrauch von 8.000 kWh/a (28 Liegenschaften) relevante Kostenersparnisse erreichen.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Kontaktaufnahme Netzbetreiber 2. Bereitstellung von Erzeugungs- und Verbrauchsdaten für kommunale Liegenschaften (über Energieberichte großteils bereits öffentlich) 3. Kosten-Nutzen-Berechnung durch den Energiebetreiber 4. Bei positiver Kosten-Nutzen-Berechnung Vorstellung in der Klimaschutz-Lenkungsgruppe 5. Implementation im Rahmen der nächsten Stromausschreibung für kommunale Liegenschaften			
Initiator*innen Netzbetreiber Klimaschutzmanagement	Zielgruppe kommunale Liegenschaften		
Akteur*innen Netzbetreiber Energieversorger Gebäudemanagement Klimaschutz-Lenkungsgruppe			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Einführung eines Strombilanzkreismodells. Positive Kosten-Nutzen-Berechnung im Planungszeitraum.			

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Der Emissionsfaktor des Bundesstrommixes von 2023 lag bei 0,453 t CO ₂ e/MWh, der Emissionsfaktor von aus PV-Anlagen erzeugtem Strom lag 2023 bei 0,057 t CO ₂ e/MWh. Jede selbsterzeugte MWh Strom spart somit knapp 400 kg CO ₂ e gegenüber einer aus dem Bundesstrommix bezogenen MWh ein.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Es sind relevante Energiekosteneinsparungen möglich. Ob der aufwändigen Verrechnung der Stromerzeugung und des Stromverbrauchs in 28 kommunalen Liegenschaften im 15-Minuten-Takt ist hier noch keine Aussage bezüglich der möglichen Einsparung möglich.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-5, V-6	
Hinweise	



Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-12	PV-Ausbau auf kommunalen Dachflächen und Erhöhung der Eigennutzung	
Maßnahmentyp investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Vollständige Nutzung aller verfügbaren und tragfähigen kommunalen Dachflächen für erneuerbare Stromerzeugung über Photovoltaik-Anlagen. Statik-Prüfung aller bislang noch ungeprüften Dachflächen. Stärkung der energetischen Autarkie und der Vorbildfunktion der Gemeinde im Kontext der Energiewende, bei gleichzeitiger Senkung der Stromkosten. Grundlagenschaffung für E-Ladeinfrastruktur an kommunalen Liegenschaften.		
Ausgangslage Der PV-Ausbau auf den kommunalen Dachflächen trägt dazu bei, externe Abhängigkeiten im Energiebereich zu reduzieren. Für den PV-Ausbau auf kommunalen Dachflächen werden im Haushalt der Gemeinde Adendorf für das Jahr 2026 bereits 150.000 Euro vorgesehen. Die Maßnahmenumsetzung in diesem Maßnahmenkatalog dient daher vor allem der Verstärkung der Maßnahme über die kommenden Jahre hinweg, bis alle statisch unbedenklichen Dachflächen mit PV-Modulen belegt sind und eruiert wurde, wie viel die Sanierung der nicht ausreichend tragfähigen Dächer kosten würde.		
Beschreibung Die vollständige PV-Belegung der Dachflächen der kommunalen Liegenschaften ermöglicht die Reduktion des Stromzukaufs der kommunalen Liegenschaften, wodurch sich die Maßnahme konsequent amortisiert. Speichersysteme sollten konsequent mitgeplant werden, um den Grad der Eigennutzung zu erhöhen und auch Grundlastgänge in der Nacht durch selbst erzeugten Strom abfangen zu können. Dadurch reduzieren sich die THG-Emissionen der Liegenschaften maßgeblich und es wird zur übergeordneten Dekarbonisierung des gesamten Gebäudebestands in Adendorf beigetragen. Zudem steht mehr klimafreundlicher Strom in den Liegenschaften zur Verfügung, wodurch die Möglichkeit geschaffen wird an kommunalen Liegenschaften E-Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder für die Mitarbeitenden der Gemeinde bereitzustellen. Hierdurch würde die Energiewende durch den PV-Ausbau auf kommunalen Dachflächen auch im Bereich der Mobilität gefördert und ein Anreiz bei den Mitarbeitenden geschaffen, klimafreundlich den Arbeitsweg zu beschreiten. Die Taskforce Energiemanagement und der energetische Sanierungsfahrplan können hier dabei unterstützen, eine Priorisierung der kommunalen Liegenschaften vorzunehmen. Insbesondere auch mit Blick auf das zu prüfende Strombilanzkreismodell (V-11) ist der PV-Ausbau auf den kommunalen Liegenschaften von großer Relevanz, da einige große Liegenschaften wie das Eisstadion und das Rathaus wegen ihrer Dachstatik keine PV-Installation erhalten können.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Abstimmung zur Priorisierung bzw. Reihenfolge der Umsetzung des PV-Ausbaus 2. Beauftragung des PV-Ausbaus auf den zunächst ausgewählten kommunalen Liegenschaften 3. Ausführung des PV-Ausbaus auf den zunächst ausgewählten kommunalen Liegenschaften 4. Sicherung des Haushaltspostens für das Haushaltsjahr 2027 5. Fortsetzung in den kommenden Jahren		
Initiator*innen Gebäudemanagement	Zielgruppe kommunale Liegenschaften	

Akteur*innen Gebäudemanagement Taskforce Energiemanagement Klimaschutzmanagement	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	
Aufwand/Kosten Personalaufwand Material- und Installationskosten	Finanzierungsansatz Haushalt bei Kombination mit anderen klimafreundlichen Maßnahmen: Fördermittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung Der Emissionsfaktor des Bundesstrommixes von 2023 lag bei 0,453 t CO ₂ e/MWh, der Emissionsfaktor von aus PV-Anlagen erzeugtem Strom lag 2023 bei 0,057 t CO ₂ e/MWh. Jede selbsterzeugte MWh Strom spart somit knapp 400 kg CO ₂ e gegenüber dem Bundesstrommix ein.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Bei Nutzung lokaler oder regionaler Unternehmen ist eine lokale bzw. regionale Wertschöpfung möglich. Trotz relevanter Investitionskosten werden die Stromkosten der kommunalen Liegenschaften reduziert, wodurch nach wenigen Jahren eine Amortisation auftritt.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-5, V-6, V-11, V-13, V-19, G-1	
Hinweise -	



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-13	Energiebericht*	
Maßnahmentyp informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Erfassung der Energieverbräuche der kommunalen Liegenschaften und Aufbereitung für die Taskforce Energiemanagement		
Ausgangslage NKlimaG § 17 – Energieberichte schreibt niedersächsischen Kommunen vor, dass sie regelmäßig Energieberichte anfertigen und veröffentlichen müssen. In diesem müssen die jahresscharfen Kosten, Verbräuche und THG-Emissionen für Strom- und Heizenergie in den kommunalen Liegenschaften dargestellt werden. Die Heizenergieverbräuche müssen zusätzlich witterungsbereinigt werden.		
Beschreibung Die Erstellung von Energieberichten ist bereits kommunale Pflichtaufgabe und wird über die Festschreibung im IKS im Aufgabenbereich des Klimaschutzmanagements verankert.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Fortwährende Aktualisierung der Energiedatenblätter bzw. der Energiemanagement-Software mit jahresscharfen Verbrauchsdaten 2. Witterungsbereinigung der Heizenergieverbräuche 3. (Vorläufige) Berechnung der THG-Emissionen mit den aktuellsten vorliegenden Emissionsfaktoren 4. Verschriftlichung der Ergebnisse 5. Veröffentlichung des Energieberichts 6. Vorstellung		
Initiator*innen Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz	Zielgruppe Kommunale Liegenschaften Gebäudemanagement Taskforce Energiemanagement Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung Klimaschutz-Lenkungsgruppe	
Akteur*innen Taskforce Energiemanagement Klimaschutzmanagement Ausschuss für Umwelt, Bauen, Ortsentwicklung		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Veröffentlichung und Vorstellung des Energieberichts		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekte Einsparungen durch Grundlagenschaffung für die Taskforce Energiemanagement.		
Priorität hoch		
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.		
Flankierende Maßnahmen V-1, V-2, V-5, V-6, V-7		

Hinweise

§17 NKlimaG – *Energieberichte* des Landes Niedersachsen: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/dual/f4d808b7-0a4a-34e1-bdd6-f1a88b8131bb/d959b1ac-0d30-3ad4-bfcf-9814feb2fa45>, Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-14	Klimaschutzbericht	
Maßnahmentyp informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Erfassung aller kommunaler Energieverbräuche und THG-Emissionen und Bereitstellung als Entscheidungshilfe für die Kommunalpolitik sowie als Information für die Öffentlichkeit		
Ausgangslage Durch die Erstellung des IKS _K wurde die Energie- und THG-Bilanz aus der <i>Einstiegsberatung Start-klar für den Klimaschutz in Adendorf</i> fortgeschrieben. Damit hat Adendorf erstmalig die Möglichkeit den Energieverbrauch und die THG-Emissionen über einen zehnjährigen Zeitraum (2014 bis 2023) zu vergleichen.		
Beschreibung Die Ergebnisse des Klimaschutz-Controlling des IKS _K sollen im Klimaschutzbericht zusammengeführt werden. Durch die jährliche Fortschreibung der Energie- und Treibhausgasbilanzen wird für die Kommunalpolitik die Möglichkeit geschaffen, bei unzureichenden Entwicklungen adaptiv Maßnahmen zu ergreifen bzw. Beschlüsse zu fassen (Maßnahme V-1), um kommunale Energieverbräuche und THG-Emissionen im Rahmen der kommunalpolitischen Fähigkeiten zu verringern. Gleichzeitig wird hiermit die Kommunikation des Themenbereichs Klimaschutz gegenüber der Bevölkerung unterstützt. Dabei ist wiederum zu beachten, dass die Berechnung der Emissionsfaktoren zeitaufwändig ist, weshalb ein Verzug von 1,5 Jahren zwischen Abschluss eines Bilanzjahres und der möglichen Veröffentlichung eines finalen Klimaschutzberichtes besteht. Davor kann nur mit den Emissionsfaktoren des Vorjahres gearbeitet werden. Der grundlegende Aufbau gestaltet sich wie folgt: 1. Darstellung aktueller (globaler) Entwicklungstendenzen 2. Aktualisierung des Aktivitätsprofils 3. Energie- und THG-Bilanz, Vergleich zum Bilanzjahr 2019 4. Indikatoren-Monitoring, aktualisierte Daten 5. Maßnahmen-Monitoring, Stand der Umsetzung, Schritte zur Zielerreichung		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Datenbeschaffung (bspw. Netzbetreiber, Schornsteinfeger, Landkreis) 2. Dateneintragung in das BISCO-Bilanzierungstool <i>Klimaschutz-Planer</i> 3. Verschriftlichung der Ergebnisse 4. Veröffentlichung des Klimaschutzberichts 5. Vorstellung		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Kommunalpolitik Bürger*innen	
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Klimaschutz-Lenkungsgruppe		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Veröffentlichung und Vorstellung des Klimaschutzberichts		

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekte Einsparungen durch Grundlagenschaffung für die Kommunalpolitik.	
Priorität	
hoch	
Wertschöpfung	
Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen	
V-1, V-2	
Hinweise	
-	



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-15	Klimazubi	
Maßnahmentyp informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Ziel der Maßnahme ist die Verankerung von Klimaschutz-relevanten Perspektiven bei angehenden Verwaltungsmitarbeitenden		
Ausgangslage Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe, weshalb viele Akteur*innen in der Verwaltung Berührungspunkte mit diesem Themengebiet in ihrer Tätigkeit haben. Dies gilt insbesondere für Mitarbeitende im Bauamt, aber auch für alle Mitarbeitenden, die mit Beschaffung betraut sind oder die Verantwortlichkeit für kommunale Liegenschaften haben. In der Ausbildung wird Klimaschutz bislang aber nur wenig thematisiert. Die Maßnahme wurde 2025 bereits im Rahmen einer Fremdausbildung erfolgreich getestet, Anfang 2026 erhält das Klimaschutzmanagement erneut eine Fremdausbildung als Klimazubi.		
Beschreibung Die Maßnahme Klimazubi soll dazu beitragen, dass Klimaschutz-relevante Perspektiven frühzeitig durch Projektarbeit in der Adendorfer Verwaltungsausbildung verankert werden. Dadurch werden die Auszubildenden dahingehend sensibilisiert, Klimaschutz bei allen anfallenden Projekten und Aufgaben im Hinterkopf zu haben. In Absprache mit dem Personalamt und dem Klimaschutzmanagement könnte in den Präsenzphasen der Ausbildung im Adendorfer Rathaus jährlich eine mehrwöchige selbstständige Projektarbeit stattfinden, bspw. in der die beiden Auszubildenden gemeinsam zu einem Thema arbeiten, welches sich an den Maßnahmen aus dem IKSK orientiert. Mögliche Ergebnisse einer solchen Projektarbeit sind die ersten Vorbereitungen für die erfolgreiche Umsetzung einer Maßnahme oder die Erstellung von Informationsvermerken oder Präsentationsentwürfen für eine Informations- oder Beteiligungsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Koordination der jährlichen Projektzeiträume mit dem Personalamt 2. Themenfindung für die Projektarbeit basierend auf dem Maßnahmenkatalog des IKSK und verfügbaren finanziellen Mitteln 3. Durchführung des Projektzeitraums 4. Ergebnisdokumentation		
Initiator*innen Personalamt Klimaschutzmanagement		Zielgruppe Verwaltungsauszubildende
Akteur*innen Personalamt Auszubildende Klimaschutzmanagement		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Durchführung von mindestens einem Klimazubi-Projektzeitraum, in dem ein nutzbares Ergebnis erarbeitet wurde.		
Aufwand/Kosten Personalaufwand		Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung		

Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt über Sensibilisierung der Auszubildenden und Förderung einer Multiplikationsfunktion.	
Priorität	mittel
Wertschöpfung	Keine lokale Wertschöpfung.
Flankierende Maßnahmen	V-2, weitere flankierende Maßnahmen abhängig von der zeitlichen Lage der Projektzeiträume und den zu diesem Zeitpunkt zu bearbeitenden Maßnahmen.
Hinweise	-



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften			
V-16	Prüfung Homeoffice-Möglichkeiten		
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer 3 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Prüfung der Homeoffice-Möglichkeiten bei den kommunalen Mitarbeitenden			
Ausgangslage Der Haftpflichtverband der Deutschen Industrie gibt in der HDI Berufe-Studie 2025, dass unter den befragten Arbeitenden, welche vollständig, teilweise oder gar nicht im Home-Office arbeiten, die Arbeitenden am häufigsten den Aussagen „Ich arbeite gern“ und „Spaß am Beruf“ zustimmten, die teilweise im Homeoffice arbeiteten. Mit je 80% und 77% lagen die teilweise im Homeoffice-Beschäftigten deutlich über den vollständig (76%/73%) und gar nicht (71%/69%) im Homeoffice-Beschäftigten. ⁶² Die PwC-Studie <i>Die Verwaltung im Homeoffice. Erfahrungen, Grenzen und Chancen für die Zukunft der Verwaltung</i> von 2021 zeigt auf, dass sich insbesondere die Altersgruppe der Beschäftigten zwischen 21 und 40 Jahren mit 70% mehr Homeoffice-Möglichkeiten wünscht, bei der Altersgruppe der 41- bis 60-Jährigen sind es 55%. Gleichzeitig besteht auch laut dieser Studie eine Korrelation zwischen Zufriedenheit, Produktivität und höherem Homeoffice-Anteil, solange die technischen Voraussetzungen auf Verwaltungsseite geschaffen werden und ausreichende Kinderbetreuung gewährleistet ist. ⁶³			
Beschreibung Die Prüfung von Homeoffice-Möglichkeiten soll klären, für welche Tätigkeiten in der Verwaltung die Einrichtung von mindestens einem Homeoffice-Tag pro Woche möglich ist, welche organisatorischen und technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssten und welche Mitarbeitenden ein grundsätzliches Interesse daran hätten. Weitere zu betrachtende Aspekte wären bspw. die Prüfung der benötigten Anzahl an Laptops zur Umsetzung und etwaige Umrüstung auf Laptops mit Dockingstation gegenüber festinstallierten Desktop-Computern, um nicht auf Kolleg*innen angewiesen zu sein, die den Desktopcomputer für den Fernzugriff anschalten. Zusätzlich dazu die Klärung der telefonischen Erreichbarkeit im Homeoffice gegenüber Kolleg*innen, Bürger*innen und Dienstleistenden und etwaige Einführung von teilweise rein telefonischen Sprechzeiten. Auch die Möglichkeit von Desk Sharing-Konzepte könnten im Rahmen dieser Homeoffice-Möglichkeiten-Prüfung abgeklärt werden. Neben den durch die Schaffung teilweiser Homeoffice-Möglichkeiten eingesparten Endenergieverbräuchen und THG-Emissionen könnte so auch die Attraktivität der Tätigkeit im öffentlichen Dienst, insbesondere für junge Interessierte, gesteigert werden. Die Ergebnisse der Prüfung sollten der Kommunalpolitik vorgestellt werden.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Klärung mit dem Bürgermeister und den Fachbereichsleitungen, welche der Mitarbeitenden Tätigkeiten ausüben, die an mindestens einem Tag pro Woche im Homeoffice ausgeübt werden könnten 2. Interessensabfrage bei den Verwaltungsmitarbeitenden			

⁶² Haftpflichtverband der Deutschen Industrie (2025): HDI Berufe Studie 2025. Berufstätige streben nach Sicherheit und Teilzeit – Lieber öffentlicher Dienst als Privatwirtschaft – Homeoffice wird verteidigt und Künstliche Intelligenz als Hoffnungsträger. https://www.berufe-studie.de/2025_01-kernergebnisse.html, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁶³ PwC Deutschland (2021): Die Verwaltung im Homeoffice. Erfahrungen, Grenzen und Chancen für die Zukunft der Verwaltung. <https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/pwc-die-verwaltung-im-homeoffice.pdf>, Abrufdatum: 19.01.2026.

3. Klärung der Kosten für die Anschaffung einer ausreichenden Anzahl an Laptops 4. Optionale Klärung von Kosten für Dockingstationen, wenn das Laptop als Hauptarbeitsgerät ohne Fernzugriff auf einen Desktopcomputer genutzt werden soll 5. Klärung der telefonischen Erreichbarkeit im Homeoffice (bspw. digital über 3CX, Zoom, Teams oder per privatem Telefon), sowohl intern mit Kolleg*innen als auch extern mit Bürger*innen, Dienstleistenden, etc. 6. Zusammenfassung der Ergebnisse 7. Vorstellung		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Verwaltungsmitarbeitende	
Akteur*innen Bürgermeister Fachbereichsleitungen Personalamt Kommunalpolitik		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Abschluss der Prüfung der Home-Office-Möglichkeiten. Entscheidung über die Einführung eines Home-Office-Tages pro Woche.		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Bei Umsetzung: Laut Daten des Umweltbundesamtes für 2024 produzieren Diesel-Pkw 175 g CO₂e/km, Benzin-Pkw 165 g CO₂e/km, Hybrid-Pkw 111 g CO₂e/km und Elektro-Pkw 70 g CO₂e/km. Im Durchschnitt ergeben sich dadurch Emissionen in Höhe von 164 g CO₂e/km für den motorisierten Individualverkehr. Im Vergleich hierzu sind Linienbusse im Nahverkehrsbereich für 90 g CO₂e/km verantwortlich, die Eisenbahn im Nahverkehr für 44 g CO₂e/km. Der durchschnittliche Arbeitsweg der Angestellten der Gemeinde beträgt, wie zuvor erwähnt, mit Hin- und Rückweg 18,2 km. Da der Großteil der Angestellten mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommt, werden täglich durchschnittlich 2,98 kg CO₂e/Kopf emittiert. Bei Einführung eines einzelnen Homeoffice-Tages würden diese 2,98 kg CO₂e/Kopf täglich bzw. 656 kg CO₂e/Kopf im Jahr eingespart. Hinzu kommt die nichtquantifizierbare Reduktion von Endenergieverbräuchen und THG-Emissionen durch ausbleibende Nutzung der Infrastruktur der kommunalen Liegenschaften oder die insgesamt reduzierte festinstallierte digitale Infrastruktur durch Desk-Sharing-Möglichkeiten.		
Priorität niedrig		
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.		
Flankierende Maßnahmen V-2		
Hinweise -		



Handlungsfeld 1: Treibhausneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-17	Prüfung der Zusammenlegung der Förderprogramme der Gemeinde zu einer übergeordneten Klimaschutz-Förderrichtlinie	
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer der Maßnahme 3 Monate
Ziel und Strategie Vereinfachung der Förderprogramme für die Bürger*innen. Vereinfachung der Bewerbung bzw. Kommunikation der Förderprogramme für die Gemeinde.		
Ausgangslage Die Gemeinde verfügt aktuell über mehrere Förderprogramme, die dem lokalen Klimaschutz zuträglich sind. Im Rahmen des Maßnahmenkatalogs sollen zwei von diesen Förderrichtlinien inhaltlich erweitert werden und eine neue Förderrichtlinie geschaffen werden.		
Beschreibung Um weiterhin eine Übersichtlichkeit bei den Förderprogrammen der Gemeinde zu gewährleisten, ist die Zusammenführung der bestehenden Klimaschutz-Förderprogramme zu einer übergeordneten Klimaschutz-Förderrichtlinie mit unterschiedlichen Förderschwerpunkten angedacht. Dabei wäre eine Orientierung am Förderprogramm Klimaschutz der Gemeinde Steinhagen in Westfalen denkbar. Dort werden fünf unterschiedliche Förderschwerpunkte (Erneuerbare Energien, Mobilität, Nachhaltigkeit, Bauen und Sanieren, Klimafolgenanpassung und Biodiversität) zusammengeführt; die Antragsstellung erfolgt papiersparend über das Bürgerportal und das Antragsformular wird nur noch in Ausnahmefällen als .pdf-Datei bereitgestellt. Im Rahmen des Klimadialogs (Ö-1) könnte eine Fördermittelberatung durchgeführt werden. Bei der Zusammenlegung der kommunalen Förderprogramme sollte zudem ganzheitlich evaluiert werden, ob einzelne Aspekte der Gebäudesanierung mit in die Förderung aufgenommen werden können, um Bürger*innen mit geringeren Einkommen bestmöglich zu unterstützen, oder ob eine Abdeckung durch die Förderprogramme des Landkreises gewährleistet ist.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Zusammenführung der einzelnen Förderrichtlinien bzw. -programme in einem Dokument 2. Klärung der Möglichkeiten der primären Antragsstellung über das Serviceportal der Gemeinde Adendorf 3. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch Bauamt und Klimaschutzmanagement 4. Beschluss durch Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung 5. Beschluss durch den Verwaltungsausschuss 6. Beschluss durch den Gemeinderat		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen Kommunalverwaltung	
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Bauamt Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung Verwaltungsausschuss Rat der Gemeinde		

Erfolgsindikatoren/Meilensteine	
Beschluss einer übergeordneten Förderrichtlinie Klimaschutz	
Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.	
Priorität	
niedrig	
Wertschöpfung	
Keine direkte lokale Wertschöpfung zu erwarten. Möglich ist eine indirekte lokale Wertschöpfung, wenn Bürger*innen lokale Unternehmen für die Umsetzung des Fördergegenstands beauftragen.	
Flankierende Maßnahmen	
V-2, G-1, E-4, M-3, K-5, Ö-1	
Hinweise	
Förderprogramm Klimaschutz von der Gemeinde Steinhagen in Westfalen: https://www.steinhagen.de/wirtschaft-wohnen/umwelt-und-klimaschutz/foerderprogramm-klimaschutz/ , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 1: Treibhausgasneutrale Verwaltung und kommunale Liegenschaften		
V-18	Klimafreundlicher Fuhrpark	
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme 3 Monate
Ziel und Strategie Umrüstung des kommunalen Fuhrparks auf klimafreundlichere Fahrzeuge		
Ausgangslage Die Emissionsreduktionen im Verkehrssektor stagnieren auf Bundesebene; die Klimaschutzziele werden kontinuierlich verfehlt. Daher braucht es den zielgerichteten und ganzheitlichen Umstieg auf Elektromobilität, wie in der Potenzialanalyse und Szenarienentwicklung von Dipl.-Ing. Siepe dargestellt. Anfang 2021 wurde bereits erstmalig ein Hybrid-Fahrzeug als Dienstwagen der Verwaltungsmitarbeitenden eingeführt. Mittlerweile ist wieder ein Auto mit einem reinen Verbrennungsmotor im Betrieb. Auch der Gemeindebus ist mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sowie die Feuerwehrfahrzeuge und die Fahrzeuge des kommunalen Bauhofs. In den Nachbargemeinden werden bereits Elektrofahrzeuge als Dienstwagen und Bauhoffahrzeuge genutzt. Ein vollelektrischer Dienstwagen eines gängigen deutschen Anbieters kostet im Leasing circa 250 bis 300 Euro und sollte damit keine höheren Kosten verursachen als aktuelle Fahrzeuge.		
Beschreibung Um als Gemeinde Verantwortung im Bereich des Klimaschutzes zu übernehmen und die Emissionen im lokalen Verkehrssektor zu senken, sollte ein politischer Beschluss zur klimafreundlichen Umrüstung des kommunalen Fuhrparks getroffen werden. Um keine unnötigen Kosten zu verursachen, sollte diese Umrüstung nur bei Notwendigkeit eines Neukaufs oder eines neu abzuschließenden Leasingvertrages geschehen. Während bereits einige Mindestquoten bezüglich der klimafreundlicheren Anschaffung von kommunalen Fahrzeugen durch die europäische Clean Vehicle Directive getroffen wurden, zeigt die Szenarienentwicklung auf, dass mindestens 80% Elektromobilität in der Gemeinde Adendorf erreicht werden muss, um annähernd die Klimaschutzziele zu erreichen. Hier besteht eine Verzahnung mit der nachhaltigen Beschaffungsrichtlinie. Durch den geplanten PV-Ausbau auf kommunalen Dachflächen und den Ausbau von E-Ladeinfrastruktur an den kommunalen Liegenschaften wird zudem kostengünstiger Strom für den Betrieb der Fahrzeuge generiert.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs 2. Beratung im Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung 3. Beratung im Verwaltungsausschuss 4. Beratung im Rat der Gemeinde 5. Beschluss		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Gemeinde	
Akteur*innen Kommunalpolitik		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Umstellung der kommunalen Dienstfahrzeuge auf einen elektrischen Antrieb		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung		

Laut Daten des Umweltbundesamtes für 2024 produzieren Diesel-Pkw 175 g CO₂e/km, Benzin-Pkw 165 g CO₂e/km, Hybrid-Pkw 111 g CO₂e/km und Elektro-Pkw 70 g CO₂e/km. Gegenüber dem aktuellen Dienstwagen der Verwaltung würde ein Elektro-Pkw 95 g CO₂e/km einsparen, alle 1.000 km würde eine Einsparung von 95 kg CO₂e erreicht werden.
Priorität hoch
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.
Flankierende Maßnahmen V-2, V-9, V-12
Hinweise <i>Beschaffung der öffentlichen Hand: Gesetz gibt Mindestquoten für saubere Fahrzeuge vor der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen: https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/aktuelles/index/Beschaffung-der-oeffentlichen-Hand-Gesetz-gibt-Mindestquoten-fuer-saubere-Fahrzeuge-vor-2560, Abrufdatum:19.01.2026.</i> <i>Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) des Bundesministeriums für Verkehr: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html, Abrufdatum: 19.01.2026.</i>



Handlungsfeld 2: Erneuerbare Energien		
E-1	Freiflächen-Photovoltaik-Ausbau	
Maßnahmentyp ordnungsrechtlich	Einführung der Maßnahme mittel- bis langfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Ausbau der Solarenergie vor Ort durch die Errichtung von Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen		
Ausgangslage Das Land Niedersachsen hat in §3 Abs. 1 Satz 3a des NKlimaG vorgeschrieben, dass bis 2033 0,5 Prozent der Landesfläche für Freiflächenanlagen ausgewiesen sein müssen. Um dieses Ziel zu erreichen bedarf es einer Vielzahl an Kommunen, die sich dafür bereit erklären, Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen in ihren Flächennutzungs- und Bebauungsplänen zu ermöglichen. 2023 wurde im Rahmen einer Flächenanfrage bereits eine Potenzialanalyse zur Möglichkeit von Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen beauftragt, die aufgezeigt hat, dass Adendorf das Potenzial für Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen besitzt und damit zur Erreichung der Ziele des NKlimaG beitragen kann.		
Beschreibung In Adendorf gibt es circa 127 Hektar bedingt für Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen geeignete Flächen sowie circa 18 Hektar geeignete Flächen. Die Flächennutzungs- und Bebauungspläne, welche diese Flächen betreffen sollen perspektivisch dahingehend überarbeitet werden, dass Freiflächen-Photovoltaik-Projekte in der Gemeinde umgesetzt werden können. Damit wird die Attraktivität der Gemeinde als Projektstandort gefördert. Grundsätzlich könnte der Freiflächen-Photovoltaik-Ausbau auch ein geeignetes Projekt für die Gemeinde selbst oder eine Energiegenossenschaft sein. Eine Realisierung durch Projektierer*innen und Flächeneigentümer*innen ohne Beteiligung der Gemeinde ist ob der hohen Komplexität des Themas eher wahrscheinlich. Durch das Niedersächsische Gesetz über die Beteiligung von Kommunen und Bevölkerung am wirtschaftlichen Überschuss von Windenergie- und Photovoltaikanlagen (NWindPVBetG) wäre aber auch in diesem Fall eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde abgesichert.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Überarbeitung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen 2. Interessensabfrage und Moderation mit den Flächeneigentümer*innen 3. Schließung eines städtebaulichen Vertrags 4. Errichtung von Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen		
Initiator*innen Verwaltung Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Flächeneigentümer*innen	
Akteur*innen Flächeneigentümer*innen Projektierer*innen		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erhöhung der installierten Leistung an Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen		
Aufwand/Kosten Personalaufwand etwaige Investitionskosten	Finanzierungsansatz Projektierer*innen Investoren Energiegenossenschaft/Bürgerbeteiligung Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung		

Die aktuellste Studie des UBA zur CO₂-Einsparung durch Photovoltaikanlagen (2022) besagt, dass pro kWh produziertem Strom 690 g CO₂e eingespart werden. Je MWh installierter Leistung von Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen werden also 690 t CO₂e eingespart. Gleichzeitig gibt das UBA an, dass für ein MW installierter Leistung aktuell nur noch circa ein Hektar Fläche benötigt wird. Eine Freiflächen-Photovoltaik-Anlage mit zehn oder 20 Hektar Fläche würde folglich jährlich 6.900 bzw. 13.800 t CO₂e einsparen. Im aktuellsten Bilanzjahr, 2023, wurden 51.449 t CO₂e in Adendorf emittiert, wodurch offensichtlich wird, wie wirksam eine Freiflächen-Photovoltaik-Anlage bilanziell sein kann.

Priorität

mittel

Wertschöpfung

Die Wertschöpfung ist davon abhängig, wer die Errichtung von Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen durchführt. Bei Durchführung durch Projektierer*innen und Flächeneigentümer*innen ohne kommunale Beteiligung greift das NWindPVBetG, wonach eine betroffene Gemeinde mit mindestens 0,2 ct/kWh vergütet wird und eine weitere finanzielle Beteiligung in Abhängigkeit zur Anlagengröße zu leisten ist. Eine Freiflächen-Photovoltaik-Anlage mit 1 MWp produziert im Jahr circa 1.000.000 kWh Strom. Da auf einem Hektar Land ungefähr 1 MW Leistung installiert werden kann, würde bei einer hypothetischen Bebauung aller geeigneten und bedingt geeigneten Flächen (145 Hektar) eine jährliche Akzeptanzangabe von 290.000 Euro an die Gemeinde fließen, die durch weitere finanzielle Beteiligung noch höher ausfallen kann. Wenngleich ein flächendeckender Ausbau sehr unrealistisch ist, wird hier das Potenzial von Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen aus Klimaschutz- und Haushaltsperspektive illustriert.

Flankierende Maßnahmen

V-2, E-2

Hinweise

NWindPVBetG des Landes Niedersachsen: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/49c2bf9d-4310-376c-aaee-ccbd69f71fea>, Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 2: Erneuerbare Energien			
E-2	Energiegenossenschaft		
Maßnahmentyp informierend/vernetzend	Einführung der Maßnahme mittelfristig	Dauer 3 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Grundlagenschaffung für die Gründung einer Energiegenossenschaft durch Bürger*innen			
Ausgangslage Energiegenossenschaften sind wichtige Akteur*innen für das Gelingen der Energiewende vor Ort. Durch eine demokratische Energiegenossenschaft wird die direkte Teilhabe an der Energiewende ermöglicht, da Mitglieder nicht nur Geldgeber, sondern auch Miteigentümer und -entscheider von Erneuerbare-Energie-Projekten sind. Die Mitglieder werden aktiv in die „Energiethematik“ eingebunden und beschäftigen sich intensiv mit der Energiewende. Sie fördern damit Wertschöpfung und Akzeptanz vor Ort und können erneuerbare Energien bei einem überschaubarem Kapitaleinsatz und Risiko langfristig und kostengünstig für ihre Standortgemeinde bereitstellen. Anteile können zumeist kostengünstig erworben werden und es besteht keine Nachschusspflicht. Im Rahmen der KWP wurde die Maßnahme ebenfalls vorgeschlagen, um die Prüfgebiete aus der KWP genossenschaftlich zu realisieren. Hierbei fehlt allerdings eine Einordnung der benötigten Investitionen, um das Thema in die Öffentlichkeit zu tragen.			
Beschreibung Die Gemeinde Adendorf steht noch am Anfang der Planung. Durch Gespräche mit Vertreter*innen des Genossenschaftsverbandes konnte bereits geklärt werden, dass für eine erfolgreiche Informationsveranstaltung zum Thema Energiegenossenschaft im Kontext der Wärmewende bereits erste Zahlen zu der Wirtschaftlichkeit der Prüfgebiete vorliegen sollten, bevor bei den Bürger*innen die Gründung einer Energiegenossenschaft angeregt wird. Der Genossenschaftsverband begründete dies damit, dass sich oftmals keine interessierten Bürger*innen finden ließen, wenn keine Vorstellung der monetären Perspektiven der Umsetzung vorläge. Daher muss zunächst durch die Forcierung der Wärmeplanung (Maßnahme G-5) geklärt werden, ob die Prüfgebiete der KWP wirtschaftlich realisierbar und für einen kleinen lokalen Akteur wie eine Energiegenossenschaft realisiert werden könnte. Darauf aufbauend kann eine Informationsveranstaltung durchgeführt werden, in welcher den Bürger*innen die benötigten Informationen für eine Meinungs- und Motivationsbildung bereitgestellt werden. Grundsätzlich wäre auch Durchführung einer Informationsveranstaltung für eine Energiegenossenschaft, deren Fokus eher auf Stromerzeugung liegt, vor der Durchführung der Machbarkeitsstudien denkbar. Das weitere Verfahren hierzu sollte im Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung beraten werden.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Beratung der Durchführung der Maßnahme im Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung 2. Optional: Durchführung von Machbarkeitsstudien zu den Prüfgebieten der KWP (Maßnahme G-5) 3. Durchführung einer Informationsveranstaltung Energiegenossenschaft 4. Gründung einer Adendorfer Energiegenossenschaft			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen		

Akteur*innen Bürger*innen	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Gründung einer Adendorfer Energiegenossenschaft	
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Diese würden erst durch eine erfolgreich gegründete lokale Energiegenossenschaft, die erste Projekte umsetzt, erreicht werden.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Keine direkte lokale Wertschöpfung. Die Informationsveranstaltung schafft die Grundlage für die mögliche Gründung einer Energiegenossenschaft, welche die lokale Wertschöpfung fördern würde.	
Flankierende Maßnahmen V-2, G-1, G-5	
Hinweise <i>Genossenschaftliche Lösungen für die Wärmeversorgung von Wärmewende:</i> https://www.waermewende.de/energiegenossenschaft/ , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Genossenschaftliche Wärmenetze des Deutschen Genossenschafts- und Raiffeisenverbandes:</i> https://www.dgrv.de/genossenschaftliche-waermenetze/ , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Energiegenossenschaft – Wärmeversorgung in eigenen Händen der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein:</i> https://www.verbraucherzentrale.sh/wissen/energiegenossenschaft-waermeversorgung , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 2: Erneuerbare Energien			
E-3	Prüfung erneuerbarer Energie-Potenziale		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme langfristig	Dauer 6 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Prüfung erneuerbaren Energie-Potenziale auf dem Gemeindegebiet			
Ausgangslage Ein Großteil der erneuerbaren Energie-Potenziale in der Gemeinde wurden bereits im Rahmen der KWP bewertet. Dort wurde allerdings keine Überprüfung der Windflächenpotenziale vorgenommen, da ohne vorliegende Planung hierzu keine tragfähigen Aussagen für die KWP möglich waren. Die Windflächenpotenzialanalyse des Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik und Bosch & Partner GmbH, die im Auftrag des Landes Niedersachsen durchgeführt und 2023 veröffentlicht wurde, zeigt nach Ausschluss von 93,8% der niedersächsischen Landesfläche weiterhin ein Windflächenpotenzialgebiet im Norden der Gemeinde Adendorf. Dieses befindet sich inmitten eines Landschaftsschutzgebietes und in räumlicher Nähe zum Naturschutzgebiet Bültenmoor und einigen kleineren Biotopverbünden. In der Windflächenpotenzialanalyse erhielt die Adendorfer Fläche eine Realisierungsquote von circa 80%. In der Neuauftellung des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Landkreis Lüneburg fand das Adendorfer Potenzialgebiet keine Berücksichtigung, was vermutlich auf ausreichende Flächen in anderen Teilen des Landkreises und das Landschaftsschutzgebiet zurückzuführen ist. Über die Gemeindeöffnungsklausel hätte die Gemeinde potenziell dennoch die Möglichkeit einen kleinen Windpark zu errichten.			
Beschreibung Da im Rahmen des Regionalen Raumordnungsprogramms keine Auseinandersetzung mit der Adendorfer Potenzialfläche stattgefunden hat, kann keine abschließende Aussage dazu getroffen werden, ob das Potenzialgebiet in Adendorf tatsächlich zur Erzeugung von erneuerbarem Strom und wirtschaftlichem Nutzen erschlossen werden könnte. Dies müsste durch ein Fachunternehmen bewertet und rechtlich eingeordnet werden. Dementsprechend müsste hier Geld investiert werden, ohne eine Gewissheit über den Ausgang der Bewertung zu haben. Daher ist die Maßnahme mit einer geringen Priorität gewertet und langfristig umzusetzen.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs 2. Beschluss der Prüfung erneuerbarer Energie-Potenziale 3. Beauftragung eines Planungsbüros 4. Ergebnisabhängig: Realisierung des erneuerbaren Energiepotenzials			
Initiator*innen Gemeindeverwaltung	Zielgruppe Gemeinde Flächeneigentümer*innen		
Akteur*innen Planungsbüro			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Abschluss einer Prüfung der erneuerbaren Energie-Potenziale			
Aufwand/Kosten Personalaufwand Kosten für Dienstleister	Finanzierungsansatz Haushalt		

Energie- und Treibhausgaseinsparung
Keine direkte Energie- und Treibhausgaseinsparung. Maximal durch Grundlagenschaffung für ein größer angelegtes Projekt für erneuerbare Energien, welches dann klimafreundlichen Strom erzeugt.
Priorität
niedrig
Wertschöpfung
Keine direkte lokale Wertschöpfung. Indirekte Wertschöpfung bei positivem Prüfergebnis und darauf aufbauender Umsetzung.
Flankierende Maßnahmen
V-2
Hinweise
Windflächenpotenzialanalyse – Endbericht, Daten, Karten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz: https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/ergebniskarten-der-windflächenpotenzialanalyse-downloadmöglichkeit-220485.html , Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 2: Erneuerbare Energien			
E-4	Erweiterung des Stecker-Solar-Geräte-Förderprogramms		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer 3 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Beschleunigung des PV-Ausbaus in der Gemeinde			
Ausgangslage Die Potenzialanalyse und die Szenarienentwicklung von Dipl.-Ing. Siepe haben aufgezeigt, dass das Erreichen der lokalen Treibhausgasneutralität einen massiven Ausbau von PV-Anlagen auf allen verfügbaren Dachflächen benötigt. Während das TREND-Szenario eine 80% Belegung aller verfügbaren Dachflächen vorsieht, sind es im KLIMASCHUTZ-Szenario 100%. Gleichzeitig wird bei der Analyse der sozio-ökonomischen Situation von Adendorf auf der WärmeGuide-Plattform aufgezeigt, dass 15,5% der Adendorfer*innen eine sehr niedrige Anpassungsfähigkeit im Rahmen der Energiewende haben. Dies sind zum einen Eigentümer*innen mit niedrigen Einkommen in älteren Häusern und zum anderen Mieter*innen mit niedrigen Einkommen in älteren Wohnungen, deren Sanierung durch die privaten Vermieter*innen durchgeführt werden müsste und für die eine Umlage der Sanierungskosten auf die Miete überfordern könnte. 13,4% werden mit einer niedrigen Anpassungsfähigkeit verzeichnet, darunter vor allem Eigentümer*innen mit mittleren Einkommen und älteren Häusern, aber auch Familien mit Krediten und neueren Häusern, die noch konventionell heizen, sowie Mieter*innen mit niedrigen Einkommen bei größeren Immobiliengesellschaften. Der größte Teil der Adendorfer wird mit einer mittleren Anpassungsfähigkeit aufgeführt (36,8%), während 16,8% der Haushalte eine hohe Anpassungsfähigkeit und 17,5% eine sehr hohe Anpassungsfähigkeit haben. Damit zeigt sich, dass rund ein Drittel der Adendorfer*innen potenziell ohne ein lokales Förderprogramm Stecker-Solar-Geräte oder Dach-PV-Anlagen realisieren könnte, während es für über ein Viertel der Adendorfer*innen eher unrealistisch ist, dass sie aus eigener Kraft an der Energiewende teilnehmen.			
Beschreibung Um die Szenarien hin zu einer Treibhausgasneutralität zu erreichen, sollte eine Erweiterung der Förderrichtlinie um Dach-PV-Anlagen und Speichersysteme angestrebt werden. Dadurch wird die lokale Stromerzeugung nachhaltig gefördert, da auch in den Abendstunden selbst erzeugter Strom genutzt werden kann. Gleichzeitig sollte überlegt werden eine soziale Staffelung einzuführen, damit auch einkommensschwächere Haushalte an der Energiewende beteiligt werden. Die Stadt Holzminden hat in diesem Kontext bspw. das Förderprogramm SolarFair ins Leben gerufen, in welchem Antragsstellende, die Wohn- oder Bürgergeld beziehen und einen Ökostrom-Tarif abgeschlossen haben, 200 Euro für den Erwerb von Stecker-Solar-Geräten erhalten. Einen Ökostrom-Tarif als Voraussetzung mit in die Antragsstellung mitaufzunehmen ist insofern sinnvoll, da von den günstigsten, ersten zehn Stromtarifen, die auf gängigen Vergleichsportalen im Postleitzahlbereich 21365 angezeigt werden, acht Ökostromtarife mit Kosten deutlich unterhalb der Grundsicherung sind. Dementsprechend könnte ein dahingehend verändertes Förderprogramm die Auseinandersetzung mit dem eigenen Stromvertrag bei den Bürger*innen anregen. Da es auch einen großen Anteil an Haushalten mit einer mittleren Anpassungsfähigkeit im Rahmen der Energiewende gibt, soll die Förderung in Adendorf nicht nur für Haushalte mit Wohn- oder Bürgergeldbezug gelten. Sinnvoll wäre eher eine Erhöhung der Fördersumme für Wohn- oder Bürgergeldbeziehende, bei gleichbleibender Förderung für die restliche Bevölkerung. Durch die Ausweitung des Förderprogramms ergibt sich die Möglichkeit öffentlichkeitswirksam in der Landeszeitung und weiteren Kanälen für das Förderprogramm zu werben und den Bau			

von PV-Anlagen auf kommunalen Dachflächen und den Erwerb von Stecker-Solar-Geräten insbesondere für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen noch attraktiver zu gestalten.

Handlungsschritte und Zeitplan

1. Überarbeitung der Förderrichtlinie und Erstellung eines aktualisierten Entwurfs
2. Abnahme durch den Bürgermeister und die Fachbereichsleitungen
3. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs
4. Beratung im Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung
5. Beratung im Verwaltungsausschuss
6. Beschluss

Initiator*innen

Bauamt
Klimaschutzmanagement

Zielgruppe

Gebäudeeigentümer*innen

Akteur*innen

Ausschuss für Umwelt,
Bauen & Ortsentwicklung
Verwaltungsausschuss

Erfolgsindikatoren/Meilensteine

Anzahl geförderter Dach-PV-Anlagen >1

Aufwand/Kosten

Personalaufwand

Finanzierungsansatz

Haushalt

Energie- und Treibhausgaseinsparung

PV-Anlagen emittieren, bei Betrachtung der Vorketten, 0,056 t CO₂e/MWh produziertem Strom. Der Bundesstrommix hatte 2023 einen Emissionsfaktor von 0,453 t CO₂e/MWh produziertem Strom. Eine MWh Strom aus einer PV-Anlage emittiert folglich fast 0,4 t bzw. 400 kg weniger CO₂e.⁶⁴ Zwei Solarpanels bzw. ein bereits gefördertes Balkonkraftwerk produzieren circa 1 MWh/a, abhängig von der installierten kWp ergibt sich somit die THG-Einsparung.

Priorität

hoch

Wertschöpfung

Positive Wertschöpfungseffekte bei Installation durch lokale Fachbetriebe. Gleichzeitig können Gelder, die nicht für die Stromrechnung aufgewendet werden, in der Gemeinde ausgegeben werden.

Flankierende Maßnahmen

V-2, G-1, G-5

Hinweise

Sozio-ökonomischer Ist-Zustand für Adendorf des WärmeGuides:
<https://waermeguide.de/03355001/sozio-oekonomischer-ist-zustand>, Abrufdatum:
19.01.2026.

Holzminden SolarFair – Gemeinsam klimafreundlich leben! der Stadt Holzminden:
<https://www.holzminden.de/portal/seiten/holzminden-solarfair-gemeinsam-klimafreundlich-leben--900000490-25610.html>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁶⁴ Agentur für kommunalen Klimaschutz am Deutschen Institut für Urbanistik, Dünnebeil, Frank/Gugel, Benjamin/Rogge, Dr. Nicole/Schreiner, Lena/Wachter, Philipp (2025): BSKO Bilanzierungssystematik Kommunal. Methoden und Daten für die kommunale Energie- und Treibhausgasbilanzierung.



Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen			
G-1	Dekarbonisierung im Gebäudebestand		
Maßnahmentyp strategisch/informierend/v ernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Bündelung verschiedener Maßnahmen in eine gebündelte Kampagne zur Dekarbonisierung im Gebäudebestand			
Ausgangslage Die deutschen Klimaziele im Gebäudesektor werden voraussichtlich bis 2030 kontinuierlich verfehlt werden. 2025 lag der Gebäudesektor mit Emissionen von 104 Mio. t CO₂e 13,46% über dem im deutschen Klimaschutzgesetz anvisierten Jahresziel; im Vergleich zu 2024 ist ein Anstieg von 3 Mio. t CO₂e zu verzeichnen.⁶⁵ Dieser Anstieg ist vor allem witterungsbedingt und ist auf kühle Temperaturen zurückführbar, wodurch mehr geheizt werden musste. Gleichzeitig ist der Austausch von Beheizungsanlagen nach dem signifikanten Rückgang zwischen 2023 und 2024 nur moderat weiter gesunken. 2024 wurden circa 713.000 Beheizungsanlagen verkauft. 2025 nur noch 644.000 Beheizungsanlagen, der niedrigste Stand im Bilanzzeitraum 2015 bis 2025.⁶⁶ Dies entspricht einem Rückgang um 31,97% bzw. 38,55% im Vergleich zum Rekordjahr 2023 mit 1.309.000 veräußerten Beheizungsanlagen. Dazu waren 2024 weiterhin 69,57% aller verkauften Wärmeerzeuger fossil beheizt,⁶⁷ während es 2025 nur etwa 45% waren. Zusätzlich war 2025 erstmalig die Wärmepumpe der meist verkaufte Wärmeerzeuger in Deutschland.⁶⁸ Die Sanierungsrate in Deutschland liegt bei circa 1%/a. Für eine Erreichung der bundesdeutschen und niedersächsischen Klimaschutzziele wäre allerdings eine bedeutend höhere Sanierungsrate von 2 bis 4 Prozent im Gebäudesektor notwendig.⁶⁹ Dementsprechend ist ableitbar, dass auf Seiten der Verwaltung Anstrengungen unternommen werden müssen, um Treibhausgasneutralität zu erreichen. Insgesamt 44% der Gebäude in Adendorf gelten als unsaniert, 43% als teilsaniert. Bei einer durchschnittlichen Sanierungsrate von 1%/a würde es dementsprechend 44 Jahre dauern, bis alle derzeitig unsanierten Gebäude mindestens einmalig saniert wurden. Ein Erreichen der Treibhausgasneutralität ist so nur schwerlich zu erreichen. Die Erhöhung der Sanierungsrate durch verschiedene, zusammenhängende und einander ergänzende Angebote ist daher unerlässlich.			
Beschreibung Wie der Zeile zu den flankierenden Maßnahmen zu entnehmen ist, wird eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich der Dekarbonisierung im Gebäudebestand angelegt. Die Maßnahme soll die unterschiedlichen Maßnahmen in einer übergeordneten Kampagne zusammenführen, die einheitlich gegenüber der Presse und über Social Media kommuniziert werden soll.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Festlegung eines Kampagnen-Namens			

⁶⁵ Agora Energiewende (2026): Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2025, S. 16.
https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2025/2025-28_DE_JAW25/A-EW_391_Die_Energiewende_in_Deutschland_Stand_der_Dinge_2025_WEB.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁶⁶ Ebd., S. 71.

⁶⁷ Ebd., S. 70f.

⁶⁸ Ebd.

⁶⁹ Umweltbundesamt (2024): Finanzierung von energetischen Gebäudesanierungen, S. 5.
https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/15_2024_texte_finanzierung_energetische_gebaeudesanierungen.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

2. Erstellung von Einwurfsendungen, Websitebeiträgen, Pressemitteilungen und Social Media-Beiträgen zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen unter dem Kampagnen-Namen 3. Kommunikation und Beratung von interessierten Bürger*innen durch Klimaschutzmanagement oder Energieberater 4. Evaluation durch die Klimaschutz-Lenkungsgruppe	
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen Gebäudeeigentümer*innen Verwaltung
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Klimaschutz-Lenkungsgruppe Energieberater Handwerksbetriebe Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Umsetzung der flankierenden Maßnahmen. Positive Resonanz zur Kampagne.	
Aufwand/Kosten Personalaufwand Druck- und Portokosten	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt über die Bewerbung und Förderung der anderen Maßnahmen.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Förderung der lokalen Wertschöpfung durch Sanierung und Umsetzung durch lokale Betriebe.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-3, V-18, E-4, G-2, G-3, G-4, G-5, Ö-1, Ö-2, Ö-4	
Hinweise -	



Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen		
G-2	Energieberatungsstützpunkt	
Maßnahmentyp informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Regelmäßige lokale Energieberatungen anbieten		
Ausgangslage Es gibt zahlreiche Energieberatungsangebote, die digital oder in Präsenz stattfinden. Während die digitalen Beratungsangebote zumeist kostenfrei angeboten werden, sind die Beratungsangebote in Präsenz oft kostenpflichtig, wenn diese nicht in den Räumlichkeiten der Verbraucherzentrale stattfinden. Digitale Angebote setzen dabei immer voraus, dass die Angebote den Menschen bekannt sind und sie technisch visiert genug für eine problemlose Teilnahme sind.		
Beschreibung In Adendorf gibt es seit Januar 2026 ein dauerhaftes Energieberatungsangebot. Der Energieberatungsstützpunkt der Verbraucherzentrale Niedersachsen bietet jeden 4. Donnerstag im Monat fünf 45-minütige Energieberatungstermine im Adendorfer Rathaus an. Termine sind dabei sowohl über die Verbraucherzentrale als auch über den Landkreis Lüneburg und das Klimaschutzmanagement der Gemeinde buchbar. Zur kontinuierlichen Auslastung dieser Termine ist perspektivisch angedacht, nach und nach einzelne Straßenzüge mit Einwurfsendungen über das Energieberatungsangebot zu informieren und damit eine Art der aufsuchenden Beratung einzuführen.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Klärung der Druck- und Portokosten für die Einwurfsendungen 2. Kontinuierliche Social Media-Bewerbung 3. Durchführung der Beratungstermine 4. Bereitschaft des Klimaschutzmanagements für Folgefragen		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement		Zielgruppe Hauseigentümer*innen
Akteur*innen Verbraucherzentrale Niedersachsen		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Durchgeführte Energieberatung im Rahmen des Angebotes >1		
Aufwand/Kosten Personalaufwand Raumbereitstellung		Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Die <i>Evaluation der Energieeinsparberatung und der Energie-Checks der Verbraucherzentralen</i> von PwC, die vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle beauftragt und 2024 veröffentlicht wurde, zeigt relevante Werte für die Energie- und Treibhausgaseinsparung durch die Energieberatungs-Angebote der Verbraucherzentrale in den Jahren 2020 und 2021 auf. Eine Umrechnung auf Adendorf ist hierbei nur schwerlich möglich, weshalb an dieser Stelle auf die Evaluation verwiesen wird.		
Priorität hoch		
Wertschöpfung Bei der Durchführung von energetischen Sanierungsmaßnahmen durch lokal ansässige Unternehmen würden die Einnahmen der lokalen Wirtschaft, und damit einhergehend die Gewerbesteuer, gefördert werden.		

Flankierende Maßnahmen
V-2, G-1, Ö-1, Ö-3
Hinweise
<i>Evaluation der Energieeinsparberatung und der Energie-Checks der Verbraucherzentralen</i> von PwC, im Auftrag des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle: https://www.bfee-online.de/SharedDocs/Downloads/BfEE/DE/Energiedienstleistungen/240312_vzbv_evaluation.html?nn=1438896 , Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen			
G-3	Klimaangepasste Bauleitplanung		
Maßnahmentyp ordnungsrechtlich	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend	
Ziel und Strategie Forcierung von treibhausgasneutralen und klimangepassten Bauprojekten im Gemeindegebiet. Treibhausgasneutraler aller Neubauten bis 2045. Förderung von erneuerbaren Energien gegenüber fossilen Energieträgern.			
Ausgangslage Die gesetzlichen Regelungen der Niedersächsischen Bauordnung, des Erneuerbare-Energien-Gesetz, des Gebäudeenergiegesetz, des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz sind zu beachten.			
Beschreibung Angestrebt für Adendorf wird die Nutzung von erprobten klimaschutzrelevanten bzw. klimafreundlichen Festsetzungen aus B-Plänen anderer Kommunen und eine damit einhergehende lokale Verschärfung der gesetzlichen Mindestvorgaben in einigen Bereichen. Die Weiterentwicklung des Festsetzungskataloges inkludiert dabei bspw. die folgenden Punkte: • Nutzung nachhaltiger Baurohstoffe • Mindeststandard Energieeffizienzhaus • Solaroptimierte Gebäudeausrichtung • PV-Anlagen auf Dachflächen • Dach- und Fassadenbegrünung (so weit wie möglich) • Elektroladesäuleninfrastruktur • Reduzierung von Parkplätzen • Prüfung auf Nahwärmenetze (bei Neubaugebieten) • Stärkung der Biodiversität durch Reduzierung der Versiegelung und den Erhalt und die Neupflanzung von Bäumen • Wassermengenmanagement durch Vor-Ort-Versickerung (Zisternensatzung) Externe Akteur*innen wie bspw. das Wasserforum e. V. oder der Wasserbeschaffungsverband Elbmarsch können für Stellungnahmen zu geplanten Änderungen angefragt werden, bevor diese im tatsächlichen Prozess der B-Plan-Änderung angewendet werden.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erarbeitung eines Festsetzungskatalogs zwischen Bauamt und Klimaschutzmanagement 2. Stellungnahmen durch relevante externe Akteur*innen 3. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch das Bauamt 4. Beschluss zur bedarfsbezogenen Anwendung des Katalogs			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Bauamt	Zielgruppe Gebäudeeigentümer*innen Flächeneigentümer*innen Bauherr*innen		
Akteur*innen Verwaltung Vereine Verbände Bauunternehmen Handwerksbetriebe Planungsbüros Bauherren			

Erfolgsindikatoren/Meilensteine	
Aufstellung eines klimafreundlichen Festsetzungskataloges. Zu- bzw. Ausbau von	
Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Durch gezielte Vorgaben für energieeffiziente Bauweisen können relevante Energiemengen und THG-Emissionen eingespart werden.	
Priorität	
hoch	
Wertschöpfung	
Hohe lokale Wertschöpfung durch Ausführung und Umsetzung der Bestimmungen aus dem Festsetzungskatalog möglich.	
Flankierende Maßnahmen	
V-2, G-1, G-5, K-2, K-3	
Hinweise	
Die Agentur für kommunalen Klimaschutz hat bereits mehrere Veranstaltungen zu diesem Themenkomplex durchgeführt und eine Sammlung von möglichen Festsetzungen sowie eine Checkliste hierzu erstellt, die dem Klimaschutzmanagement der Gemeinde vorliegt.	



Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen		
G-4	Jung kauft alt (Unterstützung älterer Menschen bei der Wohnraumreduzierung/Anreizsystem zur energetischen Sanierung)	
Maßnahmentyp Strategisch/informierend/ vernetzend	Einführung der Maßnahme mittel- bis langfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Die Maßnahme hat das Ziel, ältere Menschen, die in einer Wohnung oder in einem Haus wohnen und sich räumlich reduzieren wollen, beim Prozess der Wohnraumreduzierung zu unterstützen, und die nachfolgenden Hauseigentümer*innen zur energetischen Sanierung anzuregen.		
Ausgangslage Die Pro-Kopf-Wohnfläche in Deutschland steigt seit Jahren weiter an. Laut Daten des Statistischen Bundesamtes ist die durchschnittliche Wohnfläche in Deutschland seit 2015 um 6,1% auf 49,2 m ² pro Kopf Ende 2025 gestiegen. ⁷⁰ Zudem sind circa 41,6 % aller deutschen Haushalte Einpersonenhaushalte, die durchschnittlich sogar über eine noch höhere Pro-Kopf-Wohnfläche verfügen. 2022 hatten alleinlebende 45- bis 64-Jährige 74,3 m ² pro Kopf zur Verfügung, alleinlebende über 65-Jährige sogar 83 m ² pro Kopf. ⁷¹ Dies liegt vor allem daran, dass ältere Menschen in den Häusern oder Wohnungen bleiben, die sie zuvor mit ihren Kindern bewohnt haben. Dies erschwert die Senkung von Energieverbräuchen im Wärmebereich zusätzlich, da Sanierungen seltener durchgeführt werden (können), aber gleichbleibende Wohnflächen beheizt werden. Verschiedene Studien (bspw. Brischke et al. 2016; Stieß et al. 2020) haben ermittelt, dass zwischen 20% und 50% ältere Bewohnende mit Wohnflächen über 80 m ² ihre Häuser bzw. Wohnungen als zu groß empfinden und Bereitschaft gegenüber einem Umzug zeigen würden. Wenn diese bei ihrer Wohnraumreduzierung durch verschiedene Ansätze unterstützt werden, könnten größere Wohnflächen bspw. für sanierungsfähige und -willige junge Paare oder Familien frei werden.		
Beschreibung Ältere Menschen in großen Häusern/Wohnungen, die sich verkleinern wollen, sollen durch die Vermittlung an Beratungsstellen bspw. von sozialen Vereinen und Gesprächsangebote vor Ort sowohl beim Immobilienverkauf als auch bei der Findung und dem Umzug in kleinere Wohneinheiten unterstützt werden. Es wäre zudem denkbar, dass die Käufer sich bereit erklären, den Umzug der älteren Vorbesitzer*innen zu unterstützen. Der Remanenzeffekt, der sich dadurch bemerkbar macht, dass Familien in den bezogenen Wohnungen verharren, obwohl sich die Anzahl der Haushaltsmitglieder durch Verzug oder Sterblichkeit verringert hat, kann so annäherungsweise begegnet werden. Möglich wäre ansonsten die Förderung von Wohnungs- bzw. Haustausch- oder Cohousing-Formaten, in denen ältere und jüngere Menschen miteinander vernetzt werden und Veränderungen in der Wohnform besprochen werden können. Um jungen Paaren/Familien einen Anreiz zur energetischen Sanierung der freigewordenen bzw. verkauften Immobilie zu bieten, würde sich die gemeindliche Übernahme des Eigenanteils der Bundesförderung „Energieberatung für Wohngebäude“ für die Erstellung eines individuellen Sanierungsfahrplanes, bei Durchführung mindestens einer Sanierungsmaßnahme aus dem individuellen Sanierungsfahrplan, anbieten. Dadurch wird		

⁷⁰ Statistisches Bundesamt (2026): Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden, Wohnfläche, Räume: Deutschland, <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/31231/table/31231-0001>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁷¹ Statistisches Bundesamt (2023): Haushalte der Altersgruppe 65+ haben pro Kopf den meisten Wohnraum zur Verfügung, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/06/PD23_N035_12.html, Abrufdatum: 19.01.2026.

verhindert, dass ein sanierungsbedürftiges Haus abgerissen und unter größerem Ressourcenaufwand ein neues Gebäude gebaut wird. Von den circa 41 Mio. Haushalten in Deutschland ließen sich 2020 circa 16.000 Haushalte die Erstellung eines iSFP fördern, was circa einen iSFP je 2.500 Haushalten bedeutet. Dies macht deutlich, dass die Kostenübernahme durch die Gemeinde jährlich nur sehr begrenzt erfolgen würde. Durch die Kopplung der Kostenübernahme an eine erfolgreich durchgeführte Maßnahme aus dem iSFP wird zudem die lokale Wertschöpfung gefördert.

Handlungsschritte und Zeitplan

1. Recherche bereits bestehender Angebote in Deutschland
2. Klärung der Kapazitäten von regionalen sozialen Beratungsstellen und Vereinen
3. Klärung der Kapazitäten des Sozialamtes
4. Bewerbung der Maßnahme
5. Einrichtung, Durchführung und Moderation von Austauschformaten
6. Förderung von individuellen Sanierungsfahrplänen

Initiator*innen

Verwaltung

Akteur*innen

Sozialamt
Hauseigentümer*innen
Mieter*innen
Wohnungs- bzw. Haussuchende
Vereine
Soziale Beratungsstellen

Zielgruppe

Hauseigentümer*innen
Mieter*innen
Wohnungs- bzw. Haussuchende

Erfolgsindikatoren/Meilensteine

Anzahl der erfolgreich durchgeführten Wohnraumreduzierungen. Anzahl der geförderten individuellen Sanierungsfahrpläne >1.

Aufwand/Kosten

Personalaufwand
650 € pro iSFP aus Klimaschutzfonds

Finanzierungsansatz

Haushalt

Energie- und Treibhausgaseinsparung

Bei der letzten Evaluierung (2019) des Förderprogramms des BAFA wurde festgestellt, dass mit jeder Beratung im Durchschnitt 7.516 kWh bei Einfamilien- und Zweifamilienhäusern eingespart werden können. Je nach dem zugrundeliegenden Energieträger wären dies zwischen 1,9 t und 3,7 t CO₂e-Einsparung je Beratung.

Priorität

gering

Wertschöpfung

Bei der Durchführung von energetischen Sanierungsmaßnahmen durch lokal ansässige Unternehmen würden die Einnahmen der lokalen Wirtschaft, und damit einhergehend die Gewerbesteuer, gefördert werden.

Flankierende Maßnahmen

V-2, G-1

Hinweise

-



Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen			
G-5	Forcierung der Kommunalen Wärmeplanung		
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen aus der Kommunalen Wärmeplanung			
Ausgangslage Die KWP wurde in Adendorf im August 2025 abgeschlossen und im September 2025 beschlossen. Darin sind 13 Maßnahmen enthalten, die perspektivisch umgesetzt werden sollten. Im Nachgang des Beschlusses der KWP hat sich herauskristallisiert, dass die Bürger*innen in Adendorf die Prüfgebiete aus der KWP als zu erwartende Wärmenetzgebiete wahrnehmen. Es häufen sich Anfragen beim Klimaschutzmanagement zum Stand der Umsetzung. Als Antwort wird gegeben, dass es sich aktuell um Prüfgebiete handelt, deren Prüfung noch nicht zeitlich terminiert ist, und bei akutem Handlungsbedarf guten Gewissens auf eine Wärmepumpe umgestiegen werden sollte. Bei der Analyse der sozio-ökonomischen Situation von Adendorf auf der WärmeGuide-Plattform aufgezeigt, dass 15,5% der Adendorfer*innen eine sehr niedrige Anpassungsfähigkeit im Rahmen der Energiewende haben. Dies sind zum einen Eigentümer*innen mit niedrigen Einkommen in älteren Häusern und zum anderen Mieter*innen mit niedrigen Einkommen in älteren Wohnungen, deren Sanierung durch die privaten Vermieter*innen durchgeführt werden müsste und für die eine Umlage der Sanierungskosten auf die Miete überfordern könnte. 13,4% werden mit einer niedrigen Anpassungsfähigkeit verzeichnet, darunter vor allem Eigentümer*innen mit mittleren Einkommen und älteren Häusern, aber auch Familien mit Krediten und neueren Häusern, die noch konventionell Heizen, sowie Mieter*innen mit niedrigen Einkommen bei größeren Immobiliengesellschaften. Der größte Teil der Adendorfer wird mit einer mittleren Anpassungsfähigkeit aufgeführt (36,8%), während 16,8% der Haushalte eine hohe Anpassungsfähigkeit und 17,5% eine sehr hohe Anpassungsfähigkeit haben. Dementsprechend müssen insbesondere die Haushalte mit sehr niedriger und niedriger Anpassungsfähigkeit bei der Energie- bzw. Wärmewende unterstützt werden.			
Beschreibung Um schnellstmöglich Klarheit für die Bürger*innen zu schaffen und diese in die Öffentlichkeit kommunizieren zu können, sollten daher zeitnah die Machbarkeitsstudien für die Wärmenetz-Prüfgebiete durchgeführt werden, damit die Bürger*innen in Adendorf bei einer anstehenden Heizungssanierung nicht fälschlicherweise auf ein Wärmenetz warten, dessen Umsetzung möglicherweise niemals passieren wird. Für die weiteren Maßnahmen sollen die zu erwartenden Kosten ermittelt und der Klimaschutz-Lenkungsgruppe sowie dem Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung zur Verfügung gestellt werden.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Beauftragung mindestens einer Machbarkeitsstudie 2. Ermittlung der Kosten für die Maßnahmen der KWP 3. Vorstellung der Kosten in der Klimaschutz-Lenkungsgruppe und Bereitstellung für den Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen Gebäudeeigentümer*innen		
Akteur*innen Klimaschutzmanagement			

Klimaschutz- Lenkungsgruppe Bauamt Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Durchführung mindestens einer Machbarkeitsstudie. Bereitstellung der Konditionen der weiteren Maßnahmenumsetzung für die Kommunalpolitik.	
Aufwand/Kosten Personalaufwand circa 7.500 Euro pro Machbarkeitsstudie bei 50%-Förderung	Finanzierungsansatz Haushalt Fördermittel des Landkreises
Energie- und Treibhausgaseinsparung Hohe Energie- und Treibhausgaseinsparungen, die in Abhängigkeit zum Grad der Umsetzung der KWP und der Ergebnisse aus den Machbarkeitsstudien und weiteren Maßnahmen stehen. Daher ist keine Quantifizierung möglich.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Hohe lokale Wertschöpfung durch Ausführung und Umsetzung der Bestimmungen aus dem Festsetzungskatalog möglich.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-3, E-2, G-1, G-2, G-3	
Hinweise -	



Handlungsfeld 3: Gebäude und Energiesparen		
G-6	Bewerbung der Förderprogramme des Landkreises	
Maßnahmentyp informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Bewerbung der Förderprogramme und Angebote des Landkreises auf der Website und dem Social-Media der Gemeinde		
Ausgangslage Der Landkreis Lüneburg verfügt mit der <i>Grünen Hausnummer</i> , dem Förderprogramm <i>Klimaschutz daheim</i> und dem Förderprogramm <i>Energetisches Sanieren</i> über mehrere relevante Förderprogramme für die Bürger*innen der Gemeinde Adendorf, die bisher nicht gesondert beworben werden.		
Beschreibung Die Förderprogramme sollen regelmäßig über die Website der Gemeinde und das Social-Media beworben werden, damit die Bürger*innen auf das Angebot aufmerksam werden und den Fördergeldern profitieren können.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Regelmäßige Bewerbung der Förderprogramme 2. Evaluation durch Nachfrage nach Anteil von Adendorfer*innen, die Anträge für die Förderprogramme stellen		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bauherr*innen	
Akteur*innen Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen Klimaschutzmanagement Landkreis Lüneburg	Hauseigentümer*innen Mieter*innen	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Regelmäßige Bewerbung der Förderprogramme		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine direkte CO ₂ e-Einsparung, nur indirekt durch Anreizsetzung und Sensibilisierung für den Klimaschutz.		
Priorität mittel		
Wertschöpfung Lokale Wertschöpfung durch Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen durch lokale Handwerksbetriebe möglich.		
Flankierende Maßnahmen V-2, G-1		
Hinweise <i>Förderprogramme zum Klimaschutz für Privatpersonen</i> des Landkreises Lüneburg: https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/umwelt-und-klimaschutz/klimaschutz-in-Privathaushalten/foerderprogramme-fuer-privathaushalte.html , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Persönliche Beratung fürs Eigenheim. Klimaschutz daheim</i> des Landkreises Lüneburg: https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/umwelt-und-klimaschutz/klimaschutz-in-Privathaushalten/klimaschutzberatung.html , Abrufdatum: 19.01.2026.		



Klimaschutzkonzept der Gemeinde Adendorf



Grüne Hausnummer des Landkreises Lüneburg: <https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/umwelt-und-klimaschutz/klimaschutz-in-Privathaushalten/gruene-hausnummer.html>, Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr			
M-1	Testweiser Ausbau des Fahrradverleihsystems StadtRAD		
Maßnahmentyp strategisch/informierend/ investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer 6 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Temporäre Prüfung weiterer Stationsstandorte (Sportmeile, Bahnhaltepunkte, Gewerbegebiet). Ausweitung des nachhaltigen Fahrradverleihsystems in Adendorf.			
Ausgangslage In Adendorf gibt es seit 2022 einen Standort des stationsbasierten StadtRAD-Lüneburg-Systems. Über eine App und eine Pfandeinzahlung können Nutzende für 30 Minuten kostenlos mit einem Leihrad fahren, welches sie an jeder Station des Systems wieder abgegeben können. Nach den ersten 30 Minuten wird das Angebot kostenpflichtig. Die Entleih- und Rückgabeanzahlen für eine einzelne Station auf dem Gemeindegebiet und die zugrundliegende Einwohnendenzahl auf einem guten Niveau und wachsen jährlich. Der Austausch mit Regionalmanager*innen anderer Bikeshaing-Standorte hat gezeigt, dass 10.000 Einwohnende ein tragfähiges Grundgerüst für ein Bikeshaing- bzw. Fahrradverleihsystem bilden können, grundsätzlich aber mindestens drei weitere Stationen im Gemeindegebiet benötigt werden, um attraktive Verkehre innerhalb der Gemeinde anzubieten und zu fördern.			
Beschreibung Über einen testweisen Ausbau des Fahrradverleihsystems durch temporäre Stationen an Standorten mit einem vermuteten Mehraufkommen von potenziellen Nutzenden (Sportmeile, Bahnhaltepunkt, Gewerbegebiet) kann durch die Gemeindeverwaltung geprüft werden, ob das vermutete Potenzial tatsächlich vorhanden ist. Der testweise temporäre Betrieb ist dabei deutlich günstiger als der Betrieb einer normalen Station, da weniger Serviceleistungen durch die DB Connect GmbH erbracht werden. Bspw. werden Fahrräder bei einer vollwertigen Station aufgestockt, wenn diese über einen längeren Zeitraum leer standen, oder Fahrräder von Stationen abgezogen, die über überproportional viele Fahrräder verfügen. Diese Serviceleistung fällt bei einer temporären Station weg, die Fahrräder müssen sich hier rein organisch sammeln und entfernen. Es wäre sinnvoll die temporären Stationen gleichzeitig zu testen, da ansonsten keine Aussage dazu getroffen werden kann, ob sich zwischen den potenziellen Standorten attraktive Querverbindungen entwickeln würden, die der Gemeindeverwaltung vorher nicht bekannt waren. Standortvorschläge sollen in Rücksprache mit dem Bauamt erfolgen und in die Kommunalpolitik eingebracht werden. Über die Radverkehrsförderrichtlinie des Landkreises ist Förderung, unter Voraussetzung der politischen Zustimmung, möglich.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch das Klimaschutzmanagement mit Standort- und Laufzeitschlägen 2. Beschluss 3. Auftragserteilung an die Hansestadt Lüneburg/DB Connect GmbH 4. Aufbau der Stationen 5. Durchführung der Testlaufzeit 6. Auswertung und Rückbau			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen Tourist*innen		

Akteur*innen Bauamt Ausschuss für Straßen, Verkehr & Grünflächen Verwaltungsausschuss	Pendler*innen
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Testweiser gleichzeitiger Betrieb von vier StadtRAD-Stationen auf dem Gemeindegebiet	
Aufwand/Kosten Personalaufwand → circa 2.000 € für eine temporäre Station	Finanzierungsansatz Haushalt Fördermittel des Landkreises
Energie- und Treibhausgaseinsparung Laut Daten des Umweltbundesamtes für 2024 produzieren Diesel-Pkw 175 g CO ₂ e/km, Benzin-Pkw 165 g CO ₂ e/km, Hybrid-Pkw 111 g CO ₂ e/km und Elektro-Pkw 70 g CO ₂ e/km. Im Durchschnitt ergeben sich dadurch Emissionen in Höhe von 164 g CO ₂ e/km für den motorisierten Individualverkehr. Im Vergleich hierzu sind Linienbusse im Nahverkehrsbereich für 90 g CO ₂ e/km verantwortlich, die Eisenbahn im Nahverkehr für 44 g CO ₂ e/km. Gleichzeitig verursacht eine Fahrt mit dem Fahrrad keine CO ₂ e-Emissionen. Jede durchgeführte Fahrt mit dem Fahrrad, insbesondere eine solche Fahrt, die eine Autofahrt ersetzt, trägt damit aktiv zum Klimaschutz bei.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, M-2, M-6	
Hinweise -	



Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr			
M-2		Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans	
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer 12 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Aktualisierung des Planungsinstruments Verkehrsentwicklungsplan. Verkehrswissenschaftliche Betrachtung der seit 2018 aufgetretenen Neuerungen			
Ausgangslage Ein Verkehrsentwicklungsplan ist ein strategisches Planungsinstrument, welches die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen unterstützt. Seit der letzten Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes (2017/18) sind acht Jahre vergangen, in denen sich viele Veränderungen für Adendorf ergeben haben: der Ratsbeschluss zur flächendeckenden Einrichtung von Tempo 30 in 2025, die Reaktivierung des Bahnhaltepunkts in 2026, die Einrichtung der MOIN und die Planungen für On-Demand-Verkehre, die europaweite Festsetzung von CO ₂ -Emissionsnormen sowie das Interessensbekundungsverfahren zur Erweiterung von E-Mobilitätsinfrastruktur, die Einführung des Fahrradverleihsystems StadtRAD Lüneburg in 2022, die fortwährende Planung der Premiumradroute, die Änderungen in der Pflicht Parkplätze zu schaffen sowie aus der Bevölkerung geforderte Entsiegelungsprojekte (bspw. im Eichkamp). Dazu kommen möglicherweise in den letzten acht Jahren veränderte Verkehrsaufkommen bzw. -zahlen auf dem Gemeindegebiet und eine generelle Steigerung der Relevanz von Klimaschutzbelangen.			
Beschreibung Um alle zuvor aufgezählten Änderungen bestmöglich und aufeinander abgestimmt in die kommunale Verkehrsplanung mit aufzunehmen und die Entwicklung Adendorfs hin zu einer Kommune mit klimafreundlicher Mobilität bestmöglich zu betrachten und zu fördern, sollte der Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben werden. Ohne ein Planungsinstrument, in dem alle aktuellen Aspekte gesamtheitlich betrachtet und harmonisch zusammengeführt werden, wird die Verwaltung in ihrer Tätigkeit immer mehr gehemmt werden. Gemeinsam mit einem Planungsbüro können neue Verkehrszahlen erhoben und neue Leitlinien für den zukünftigen Verkehr in Adendorf entwickelt werden. Dazu ermöglicht der Verkehrsentwicklungsplan eine verbesserte Fördermittelakquise für Mobilitätsprojekte, da sich ein integriertes Gesamtkonzept ergibt.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Markterkundung zur Feststellung der benötigten Haushaltsmittel 2. Klärung von Fördermöglichkeiten 3. Beschluss 4. Vergabe/Auftragserteilung 5. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans			
Initiator*innen Bauamt	Zielgruppe Verwaltung Verkehr		
Akteur*innen Klimaschutzmanagement Kommunalpolitik Planungsbüro Landkreis			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes, insbesondere mit Hinblick auf klimafreundliche Mobilität			

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Planungskosten	evt. Fördermittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine direkte quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Die Betrachtung unterschiedlicher klimafreundlicher Mobilitätsformen fördert indirekt die Umsetzung von Maßnahmen, die zu Energie- und Treibhausgaseinsparungen führen.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung In Abhängigkeit der im Verkehrsentwicklungsplan beschriebenen Maßnahmen und deren Umsetzungen sind direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte möglich.	
Flankierende Maßnahmen V-2, M-1, M-2, M-4, M-5, M-6, M-7	
Hinweise <i>Verkehrsentwicklungsplan</i> aus dem Mobilikon des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr		
M-3	Lastenrad-Förderrichtlinie	
Maßnahmentyp investiv	Einführung der Maßnahme mittelfristig	Dauer der Maßnahme 3 Monate (Einrichtung), danach fortlaufend
Ziel und Strategie Steigerung und Förderung der Lastenrad-Nutzung in Adendorf. Reduktion von Kurzstrecken-Kfz-Fahrten (zum Einkaufen) im Gemeindegebiet.		
Ausgangslage Der Verkehrssektor liegt neben dem Gebäudesektor bundesweit am stärksten hinter den zu erreichenden Klimaschutzziele zurück. 30 bis 45% der Adendorfer Verkehre finden innerhalb der Ortslage statt. Gleichzeitig finden die meisten Verkehre primär mit dem eigenen Pkw statt. Um den Adendorfer Verkehr bzw. Modal Split klimafreundlicher zu gestalten, ist es vor allem interessant die Notwendigkeit des Pkw-Verkehrs auf Kurzstrecken zu verringern. Gängige Kurzstrecken-Kfz-Fahrten sind der Pendler*innenverkehr, der Weg zu Kindertagesstätten sowie der Weg zu Nahversorgern o. Ä.. Lastenräder können hier eine integrale Rolle einnehmen, da sie, je nach Modell, für alle beschriebenen Anwendungen genutzt werden können.		
Beschreibung Die Stadt Verden (Aller) hat bereits vor fünf Jahren ein Förderprogramm für die Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern eingeführt, welches weiterhin aktiv und auf Veranstaltungen der regionalen Vernetzung der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsens vorgestellt wurde. Dort wurde von der positiven lokalen Resonanz berichtet. Eine Lastenrad-Förderrichtlinie würde sich auf die Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans (Maßnahme M-2) auswirken, da durch die Steigerung des Lastenradverkehrs eine genauere Betrachtung der Anforderungen dieser Fahrzeuge an die lokale Infrastruktur notwendig wäre.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erarbeitung eines Förderrichtlinienentwurfs durch das Bauamt und das Klimaschutzmanagement 2. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs durch das Klimaschutzmanagement 3. Beschluss		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen	
Akteur*innen Bauamt		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Einführung einer Lastenrad-Förderrichtlinie und Bereitstellung von finanziellen Mitteln im Haushalt		
Aufwand/Kosten → 5.000 €/a	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Laut Daten des Umweltbundesamtes spart eine Nutzung eines Fahrrads gegenüber der Nutzung eines Autos auf einem 5-Kilometer-Arbeitsweg 365 kg CO ₂ e pro Jahr ein. Bei potenzieller, zusätzlicher Nutzung bei Einkäufen bei Nahversorgern, die durch Lastenradfahrten ersetzt werden, würde sich die Treibhausgaseinsparung entsprechend erhöhen. Schlussendlich hängt die Häufigkeit der Nutzung mit der Treibhausgaseinsparung zusammen und kann nur annäherungsweise bestimmt werden. Durch eine Erhöhung der		

Attraktivität des Fahrradfahrens gegenüber des Autofahrens wird der Einsparungsfaktor verstärkt.
Priorität niedrig
Wertschöpfung Positiver Wertschöpfungseffekt bei lokalem Einkauf möglich.
Flankierende Maßnahmen V-2, V-18, M-2
Hinweise <i>Förderprogramm Lastenrad und Fahrradanhänger</i> der Stadt Verden (Aller): https://www.verden.de/portal/seiten/foerderprogramm-lastenrad-und-fahrradanhaenger-907002889-20680.html , Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr			
M-4		E-Mobilitätsinfrastruktur	
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Ausbau und Verbesserung der E-Mobilitätsinfrastruktur für E-Autos, E-Fahrräder und E-Roller			
Ausgangslage Durch das 2025 durchgeführte Interessensbekundungsverfahren und erfolgreiche Bewerbung der Avacon Natur GmbH werden 2026 mindestens zwei E-Ladesäulen im öffentlichen Raum geschaffen. Gleichzeitig gibt es bereits mehrere E-Ladesäulen für E-Fahrräder und E-Roller am Rathaus und an der Sportmeile.			
Beschreibung Die Maßnahme zielt darauf ab den Ausbau der E-Mobilitätsinfrastruktur im Gemeindegebiet zu verbessern, indem dieser Bereich im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes aufgenommen wird und darauf aufbauend ein verkehrsmittelübergreifendes E-Mobilitätsinfrastrukturkonzept umgesetzt werden kann. Zusätzlich sollen die kommunalen Liegenschaften als Standorte für E-Mobilitätsinfrastruktur für E-Autos, E-Fahrräder und E-Roller erschlossen werden, da die kommunalen Liegenschaften durch die Umsetzung der Maßnahme V-12 einen Großteil des Stroms hierfür zur Verfügung stellen werden. Die E-Mobilitätsinfrastruktur sollte in allen Ortsteilen (auch Erbstorf) und an allen Orten mit verstärktem Personenaufkommen (bspw. Bahnhofstempel, kommunale Liegenschaften) gefördert werden, um keinen Bereich der Gemeinde bei der Mobilitätswende abzuhängen. Nur durch eine vollumfängliche Bereitstellung von E-Mobilitätsinfrastruktur können die Mitarbeitenden der Gemeinde sowie die Bevölkerung zur Umsetzung der Mobilitätswende angeregt werden. Auch im Tourismusbereich würde Adendorf hiermit neue Potenziale erschließen. Durch Absprachen mit der Avacon Natur GmbH sollen geeignete Standorte für E-Ladesäulen für E-Autos gefunden werden; geeignet wäre hierbei auch die Übermittlung und Prüfung von Standortempfehlungen aus der Bevölkerung. Durch die Maßnahme werden unterschiedliche Aspekte der nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität gefördert.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Aufnahme von E-Mobilitätsinfrastruktur in den Verkehrsentwicklungsplan 2. Ganzheitliche Betrachtung von Fragen der E-Mobilitätsinfrastruktur 3. Ausbau von E-Mobilitätsinfrastruktur an den kommunalen Liegenschaften 4. Abklärung und Übermittlung von Standortempfehlungen und -wünschen an die Avacon Natur GmbH			
Initiator*innen Verwaltung	Zielgruppe Gemeinde Bürger*innen Tourist*innen		
Akteur*innen Bauamt Fachbereichsleitungen Avacon Natur GmbH			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Verbesserte Planungsgrundlage für die E-Mobilitätsinfrastruktur. Bereitstellung von E-Mobilitätsinfrastruktur an den kommunalen Liegenschaften. Aufnahme der E-Mobilitätsinfrastruktur in den Verkehrsentwicklungsplan. Steigende Anzahl von E-Fahrzeugen unterschiedlicher Art.			

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Material- und Installationskosten	Fördermittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch die Grundlagenschaffung für die verstärkte Förderung und Nutzung von E-Mobilitätsinfrastruktur.	
Priorität	
mittel	
Wertschöpfung	
Lokale Wertschöpfung möglich.	
Flankierende Maßnahmen	
V-2, V-12, V-19	
Hinweise	
-	



Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr			
M-5	Mitfahrbank Erbstorf		
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme mittelfristig	Dauer der Maßnahme 3 Monate	
Ziel und Strategie Erweiterung des Mobilitätsangebots in Erbstorf			
Ausgangslage Mitfahrbänke sind ein solidarisches Konzept, welches bei Annahme durch die Bevölkerung den Individualverkehr verringern und die Gemeinschaft fördern kann. Zu den Mitfahrbänken in Wendisch Evern gab es bspw. Anfang 2025 einen Artikel in der Landeszeitung für die Lüneburger Heide. Auch darin wurde darauf hingewiesen, wie integral das Mitmachen vor Ort für einen erfolgreichen Betrieb ist. Gleichzeitig wurde hervorgehoben, dass der dörfliche und nachbarschaftliche Charakter des sich gegenseitigen Kennens zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl und einer Senkung der Hemmschwelle führen kann. Mitfahrbänke stellen somit zudem eine Ergänzung zum ÖPNV dar und sollen das lokale Mobilitätsangebot erweitern. Bundesweit gibt es viele Kommunen wie Wendisch Evern, die bereits Mitfahrbänke realisiert haben.			
Beschreibung Eine Mitfahrbank für Erbstorf wurde als Anliegen aus der Bevölkerung im Rahmen der Klimawerkstatt an das Klimaschutzmanagement herangetragen und lässt sich mit geringem Aufwand realisieren. Ob eine Form einer Benutzungsordnung eingeführt wird, muss politisch entschieden werden. Einige Gemeinden verbieten Minderjährigen unter 14 Jahren explizit die Nutzung ihrer Mitfahrbänke und erlauben 14- bis 17-Jährigen nur bei expliziter Erlaubnis durch die Erziehungsberechtigten die Nutzung.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Lokalisierung einer geeigneten öffentlichen Fläche, bspw. im Bereich Wendeplatz/Erbstorfer Landstraße 2. Optionale Festlegung einer Benutzungsordnung 3. Fördermittel-/Spendenakquise 4. Erwerb und Aufstellung einer Mitfahrbank			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Pendler*innen Bürger*innen ohne Führerschein/Auto		
Akteur*innen Bauamt Bauhof			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Aufstellung einer Mitfahrbank			
Aufwand/Kosten Personalaufwand Materialkosten	Finanzierungsansatz Fördermittel Spende		
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.			
Priorität mittel			
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.			
Flankierende Maßnahmen -			



Hinweise

Der Artikel „Schnell mal nach Lüneburg: Die neuen Mitfahrerbanken machen es möglich“ von Ute Lühr in der Landeszeitung vom 22.01.2025 zeigt exemplarisch die mögliche Umsetzung.



Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr			
M-6	Stärkung der Umweltverbundinfrastruktur		
Maßnahmentyp strategisch/informierend/ investiv	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Stärkung der Umweltverbundinfrastruktur durch Bewerbung, Veranstaltungen und Projekte			
Ausgangslage Der Umweltverbund besteht aus umweltfreundlichen Mobilitätsformen (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote). Der Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehre liegt im Bundesdurchschnitt lediglich bei circa 20% bzw. einem Fünftel aller Verkehre. ⁷² Um die Umweltbelastung des Personenverkehrs zu senken, muss versucht werden die Personenverkehrsleistung zu einem höheren Anteil in den Umweltverbund zu überführen. Dafür braucht es eine attraktive Umweltverbundinfrastruktur. Mit der Premiumradroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck wird derzeit ein wichtiges Projekt der Umweltverbundinfrastruktur geplant und für die Realisierung vorbereitet. Jeder Kilometer Fahrradweg führt im Mittel zu 13.400 Kilometern, die jährlich mehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. ⁷³ Gleichzeitig wird der Bahnhofpunkt 2026 reaktiviert, wodurch auch hier ein wichtiges ÖPNV-Projekt (und damit auch ein Umweltverbundinfrastruktur-Projekt) realisiert wird.			
Beschreibung Um den Umweltverbund in der Gemeinde zu fördern, sollen verstärkt Angebote des Umweltverbunds gefördert, beworben und umgesetzt werden. Durch die Bewerbung und Forcierung von Bike- und Carsharing-Angeboten durch Pressemitteilungen oder auf den Social Media-Kanälen oder der Website der Gemeinde wird dies bspw. in die Tat umgesetzt. Aber auch durch die jährliche Teilnahme an Aktionstagen und -wochen wie der Europäischen Mobilitätswoche und dem Stadtradeln und damit einhergehender Veranstaltungen wird die Sichtbarkeit des Umweltverbundes erhöht. Im Rahmen der Bahnhofpunktsreaktivierung, aber auch an anderen Knotenpunkten im Gemeindegebiet, sollten durch die Errichtung von Mobilitätsstationen Synergien zwischen den unterschiedlichen umweltfreundlichen Mobilitätsformen des Umweltverbunds geschaffen werden. Der beständige Ausbau von Fahrradinfrastruktur im Gemeindegebiet ist ebenfalls ein integraler Bestandteil dieser Maßnahme, die auch im Zusammenhang mit der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme M-2) geplant werden kann. Durch Vorplanungen hierzu wird die spätere Fördermittelakquise in diesem Bereich erleichtert. Angestrebt wird hier eine Vernetzung von Bauamt und Klimaschutzmanagement, um zielgerichtete Verbesserungen der Umweltverbundinfrastruktur zu erreichen.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Bewerbung der bestehenden Angebote des Umweltverbundes in Adendorf 2. Austausch mit dem Bauamt, engagierten Ehrenamtlichen und Vereinen 3. Regelmäßige Durchführung von Veranstaltungen und Aktionstagen 4. Planung und Realisierung von Projekten			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Bauamt	Zielgruppe Bürger*innen Pendler*innen		

⁷² Umweltbundesamt (2025): Indikator: Umweltfreundlicher Personenverkehr, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-umweltfreundlicher-personenverkehr#die-wichtigsten-fakten>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁷³ Millard-Ball, Adam/Reginald, Monisha/Yusuf, Yasmina/Bian, Christopher (2025): Global health and climate benefits from walking and cycle infrastructure, Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A. 122 (24).

Akteur*innen Verwaltung Vereine Ehrenamtliche	Gewerbetreibende
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Anzahl der durchgeführten Veranstaltungen, Aktionstage und Projekten Absenkung des Pkw-Anteils im Modal Split	
Aufwand/Kosten Personalaufwand Projektkosten	Finanzierungsansatz Haushalt Fördermittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch die Stärkung, Förderung und Bewerbung der Umweltverbundinfrastruktur.	
Priorität niedrig	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, M-1, M-2, M-3, M-7	
Hinweise -	

**Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr**

M-7	Carsharing	
Maßnahmentyp Strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme mittelfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend

Ziel und Strategie

Wiedereinführung eines Carsharing-Systems in Adendorf

Ausgangslage

Aktuell haben 9,5% bzw. 954 (Stand 31.12.2023) aller Kommunen mit unter 20.000 Einwohnenden sowie insgesamt 1.393 Kommunen in Deutschland ein Carsharing-Angebot in ihren Kommunen. (Stand 01.01.2025)⁷⁴ Jedes Carsharing-Auto in Deutschland ersetzt durchschnittlich 10,7 Fahrzeuge. Der tatsächliche Wert liegt in größeren Kommunen tendenziell höher als in kleineren Kommunen; das Mittel der Ersetzungsquote in Gemeinden zwischen 0 und 49.000 Einwohnenden, basierend auf den Studien von Autodelen (2023), Bundesverband CarSharing (2023), Bremen (2018), Herzog (2023) und Schreier (2023) liegt bei 2,55. Gleichzeitig liegt die THG-Emissionseinsparung pro ersetzttes Automobil bei mindestens 1,25 t CO₂e.⁷⁵ Laut den Daten des Umweltbundesamtes sind 5,5 Millionen Menschen in Deutschland bei Car-Sharing-Seiten angemeldet; bundesweit werden 43.000 Car-Sharing-Fahrzeuge bereitgestellt. Zudem hat sich die Anzahl der Nutzenden in den letzten Jahren verzehnfacht.⁷⁶ Dementsprechend wird die erneute Einrichtung eines Car-Sharing-Angebotes für die Gemeinde angestrebt. Damit wird der Umweltverbund in der Gemeinde erweitert und gestärkt (Maßnahme M-6). Um das neue Mobilitätsangebot erfolgreich mit anderen umweltfreundlicheren Mobilitätsangeboten zu verknüpfen und gegenseitige Synergien zu schaffen, wird eine stationsgebundene Umsetzung in geographischer Nähe zur Fahrradverleih-Station und den Bushaltestellen im Danziger Weg angestrebt, wobei auch free-floating-Ansätze für Adendorf interessant sein könnten. Ein erfolgreiches Car-Sharing-Konzept steht einer Vielzahl von unterschiedlichen Nutzungsformen offen, sei es für den Arbeitsweg, den Wocheneinkauf oder den Umzug.

Beschreibung

Durch die Ausgangslage wird deutlich, dass in Adendorf durch die Einführung von ein bis drei Carsharing-Autos kurzfristig zwischen 2,55 und 7,65 Autos ersetzt werden könnten. In Adendorf herrscht die besondere Lage vor, dass vor einigen Jahren bereits kurzfristig ein Carsharing-Angebot bestand, welches dann wegen mangelnder Auslastung und Verlust-Ausgleichszahlungen durch die Gemeinde wieder eingestellt wurde. Daher müsste notwendigerweise eine kontinuierliche Werbungskampagne durchgeführt werden, um die Bürgerinnen und Bürger auf das wiedereingeführte Angebot aufmerksam zu machen und zur Nutzung anzuregen. Die Wiedereinführung eines Carsharing-Angebotes, in der Nähe der StadtRAD-Station und der Bushaltestellen im Danziger Weg, würde eine Mobilitätsstation am Rathausplatz entstehen lassen, die mit diesem Branding zusätzlich beworben werden könnte. Perspektivisch könnte über ein Carsharing-System vor Ort eine neue Zielgruppe von potenziellen Hauseigentümer*innen oder Mieter*innen angesprochen werden, die im Alltag kein eigenes Auto benötigen, aber dennoch manchmal darauf zugreifen wollen, weshalb Adendorf als Wohnsitz attraktiver werden würde. Auch im Kontext der Maßnahme V-19 wäre bei Einführung von E-Autos im Carsharing und Nutzung durch die Verwaltung die Möglichkeit gegeben Dienstfahrten klimafreundlicher durchzuführen. Um mit dem

⁷⁴ Bundesverband CarSharing (2025): Jahresbericht. Carsharing in Deutschland 2024/2025, https://carsharing.de/sites/default/files/download/2025-06/bcs_Jahresbericht2425.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁷⁵ Bundesverband CarSharing (2024): Verkehrsentslastung durch CarSharing, https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-09/240529_Factsheet_Verkehrsentslastung_final.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁷⁶ Umweltbundesamt (o. D.): Car-Sharing, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, Abrufdatum: 19.01.2026.

bestehenden Netz in den umliegenden Kommunen kompatibel zu sein, wäre eine Kontaktaufnahme mit dem Anbieter cambio sinnvoll.	
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Kontaktaufnahme und Konditionsverhandlung mit cambio 2. Ausweisung einer geeigneten Stellplatzfläche am Rathausplatz 3. Kontinuierliche Bewerbung des Angebotes	
Initiator*innen Bürgermeister Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen Pendler*innen
Akteur*innen Carsharing-Anbieter Verwaltung	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine (Wieder-)Einrichtung einer Carsharing-Station. Anzahl von Buchungen > als in der vorangegangenen Carsharing-Periode.	
Aufwand/Kosten Personalaufwand Betriebskosten	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Mindestens 1,25 t CO ₂ e bei Etablierung eines Carsharing-Autos. Wenn es sich bei dem Carsharing-Auto zusätzlich noch um ein E-Auto handelt, erhöht sich die Treibhausgaseinsparung entsprechend um mindestens 70 g CO ₂ e/km.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Lokale Wertschöpfung möglich.	
Flankierende Maßnahmen V-2, V-19, M1-, M-2, M-4, M-6	
Hinweise -	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz		
K-1	Kooperationsprojekte Naturschutzstiftung Landkreis Lüneburg und weiteren Akteur*innen	
Maßnahmentyp strategisch/vernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Intensivierung von Kooperationsprojekten mit der Naturschutzstiftung Landkreis Lüneburg		
Ausgangslage In den vergangenen Jahren hat die Gemeinde Adendorf bereits einige Naturschutzprojekte mit der bzw. durch die Naturschutzstiftung realisiert. Im Rahmen der Akteursbeteiligung wurden zudem mehrere Naturschutzprojekte wie der Erhalt und die Neupflanzung von Bäumen auf dem Gemeindegebiet, die Einrichtung eines Streuobstwiesenverbundprojektes und der Aufwertung der Fläche am Storchennest, jeweils in Erbstorf. Es wurden schon einige Schritte ergriffen, um die Projekte in Erbstorf zu realisieren. So wurden Gespräche mit dem Pächter des Gemeindegrundstücks geführt, von dem ein Teil zur Verfügung gestellt werden müsste, um die bestehenden Streuobstwiesen in Erbstorf miteinander zu verbinden, und eine Stellungnahme des Beregnungsverbandes angefragt, um die Eignung der Fläche zu prüfen. Für das Projekt am Storchennest wurden bereits die Altglascontainer an den Buswendeplatz in Erbstorf umgesetzt und die Altkleidercontainer entfernt. Dort nun von engagierten Ehrenamtlichen eine Sitzgelegenheit gebaut und eine Infotafel zu Störchen installiert werden, wodurch eine Verweilfläche geschaffen wird, die zum Pausieren und zur Naturschutzbildung gedacht ist.		
Beschreibung Um die Projekte mit der Naturschutzstiftung weiterzuführen und zukünftig weitere Naturschutzprojekte mit der Naturschutzstiftung und anderen Akteur*innen anzustoßen, werden die bisherigen Bestrebungen des Klimaschutzmanagements im Rahmen dieser Maßnahme verstetigt und im Tätigkeitsfeld des Klimaschutzmanagements verankert. Durch einen Ausbau der Kooperationsprojekte kann die Verwaltung bei der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen personell und monetär durch Fördermittel unterstützt werden.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Koordination zur Finalisierung der angestoßenen Projekte 2. Regelmäßiger Austausch zu weiteren potenziellen Kooperationsprojekten 3. Durchführung weiterer Projekte		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Grün- und Naturflächen in der Gemeinde	
Akteur*innen Naturschutzstiftung Landkreis Lüneburg Beregnungsverband Umweltbeauftragter Landkreis Lüneburg Ehrenamtliche Vereine Stiftungen		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Anzahl realisierter Kooperationsprojekte im Bereich Natur- und Umweltschutz und Klimaanpassung mit der Naturschutzstiftung Landkreis Lüneburg und weiteren Akteur*innen		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	

Materialkosten	Fördermittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energieeinsparung. Keine quantifizierbare Treibhausgaseinsparung. Durch die Kooperationsprojekte im Rahmen dieser Maßnahme wird natürlicher Klimaschutz betrieben. Die Pflanzung von Bäumen trägt dabei bspw. dazu bei, dass mehr CO ₂ gebunden wird bzw. die Senkenfunktion in der Gemeinde erhöht wird.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, K-4, K-7	
Hinweise -	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz		
K-2	Zisternensatzung	
Maßnahmentyp strategisch/ordnungs- rechtlich	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme 3 Monate
Ziel und Strategie Verbesserung der Aufnahme und Nutzung von Regenwasser sowie Entlastung der Kanalisation bei Starkregenereignissen		
Ausgangslage Das Bundesland Hessen ermöglicht Kommunen bereits seit mehreren Jahren den rechtssicheren Beschluss von Zisternensatzungen, um Regenwasser zu speichern, bei Starkregen- und Extremwetterereignissen die Kanalisation zu entlasten und Hauseigentümer*innen zu einer Nutzung des gespeicherten Regenwassers bspw. für die Gartenbewässerung oder die Toilettenspülung zu verpflichten. 2023 wurde dies durch die Erstellung einer rechtsicheren Muster-Zisternensatzung des hessischen Umweltministeriums und den kommunalen Spitzenverbände weiter gefördert. Das niedersächsische Umweltministerium hat in einer Entwurfsfassung für die Novellierung des Niedersächsischen Wassergesetzes ebenfalls einen Paragraphen eingefügt, der niedersächsischen Kommunen zukünftig die Einführung von Zisternensatzungen erlauben würde.		
Beschreibung Wenn das Gesetz vom niedersächsischen Landtag in der gegenwärtigen Form beschlossen werden würde, wäre eine zeitnahe Umsetzung durch die Gemeinde Adendorf möglich. Eine Zisternensatzung würde dabei bei Neubauprojekten oder bei grundlegenden Umbauarbeiten an Bestandsgebäuden greifen. Die Darstellungen im Kapitel 2.1 zeigen dabei, dass eine Unterstützung der Wasseraufnahmekapazitäten und die Benutzung von Regenwasser gegenüber Frischwasser für einige Bereiche des Lebens in Adendorf durchaus sinnvoll wären.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs & auf Adendorf und Niedersachsen angepasster Satzungsentwurf 2. Beratung im Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung 3. Beratung im Verwaltungsausschuss 4. Beratung im Rat der Gemeinde 5. Beschluss		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Hauseigentümer*innen Bauherr*innen	
Akteur*innen Bauamt		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Anzahl von Neubauten ohne Zisterne = 0		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Energieeinsparung durch reduzierten Frischwasserverbrauch.		
Priorität hoch		
Wertschöpfung Regionale Wertschöpfung durch Beauftragung regionaler Handwerksbetriebe möglich.		
Flankierende Maßnahmen		

V-2
Hinweise <i>Muster-Zisternensatzung</i> des hessischen Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat und den kommunalen Spitzenverbänden: https://landwirtschaft.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2023-08/muster-zisternensatzung.pdf, Abrufdatum: 15.01.2026. <i>Erläuterungen zur Muster-Zisternensatzung</i> vom hessischen Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat und den kommunalen Spitzenverbänden: https://landwirtschaft.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2023-08/muster-zisternensatzung_erlaeuterungen.pdf, Abrufdatum: 15.01.2026.



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-3	Aufbau eines Entsiegelungskatasters*		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer 12 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Überblick zu Entsiegelungspotenzialen in Adendorf Grundlagenschaffung zur Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen durch			
Ausgangslage Die Erstellung eines Entsiegelungskatasters für niedersächsische Gemeinden und Samtgemeinden bis zum 31.12.2026 ist bereits über NKlimaG §19 gesetzlich vorgeschrieben. Darin sollen solche Flächen markiert werden, für welche die Möglichkeit der Entsiegelung besteht. Über die Akteursbeteiligung zum IKS über die Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf wurden bereits mehrere Flächen gesammelt, die von den Bürger*innen als entsiegelungswürdig empfunden werden. Diese können im Rahmen der Katastererstellung einfließen.			
Beschreibung Ob der aus einem Entsiegelungskataster resultierenden Synergieeffekte für die weiteren Maßnahmen des IKS und der generellen Relevanz für das Themenfeld des Klimaschutzes ist der Aufbau eines Entsiegelungskatasters als eigenständige Maßnahme aufgeführt worden. Das Entsiegelungskataster liefert die Grundlage für nachfolgende Entsiegelungsprojekte (K-4) in Adendorf und kann Ausgangspunkt für eine Öffentlichkeitsarbeitskampagne sein, welche die Bevölkerung über die positiven klimatischen Auswirkungen von Entsiegelungsmaßnahmen aufklärt.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Bereitstellung der Software und der Landesmittel in Höhe von bis zu einem Zwölftel einer Vollzeitpersonalstelle der Entgeltgruppe 8 durch das Niedersächsische Umweltministerium. 2. Erstellung des Entsiegelungskatasters durch das Bauamt, fachliche Unterstützung durch das Klimaschutzmanagement, evt. unter Zuhilfenahme externer Dienstleister.			
Initiator*innen Bauamt	Zielgruppe Versiegelte Flächen		
Akteur*innen Bauamt Niedersächsisches Umweltministerium Klimaschutzmanagement evt. externe Dienstleister			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Fertiggestelltes Entsiegelungskataster			
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Landesmittel Haushalt		
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung.			
Priorität hoch			
Wertschöpfung Keine Wertschöpfung möglich.			
Flankierende Maßnahmen V-2, K-4			

Hinweise

FAQs zum niedersächsischen Entsiegelungskataster und zur Umsetzung von Entsiegelungsmaßnahmen vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

<https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/boden/bodenschutz/faqs-zum-niedersachsen-entsiegelungskataster-und-zur-umsetzung-von-entsiegelungsmassnahmen-238832.html>, Abrufdatum: 16.01.2026.

Entsiegelungskataster vom Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen: <https://share.google/Gmwti8nWlhgxLQcT1>, Abrufdatum: 16.01.2026.

Entsiegelung in der Klimaanpassung – Leitfaden Teil A: Hintergründe, Vorgehensweisen, bodenschutzfachliche Hinweise vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Niedersachsen: https://nibis.lbeg.de/DOI/dateien/GB_52_2025_Text_7_web_neu.pdf, Abrufdatum: 16.01.2026.



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-4	Entsiegelungsprojekte		
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Wiederherstellung von natürlichen Bodenfunktionen			
Ausgangslage Entsiegelung wird durch die NKlimaG-Vorgabe zum Entsiegelungskataster erstmalig ein größeres Thema für die Gemeinde, insbesondere für das Bauamt und den Bauhof. Im Rahmen der Akteursbeteiligung für das IKSJ wurden auf der Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf bereits viele Flächen markiert, für die Bürger*innen sich Entsiegelung wünschen. Diese Flächen sollten, sofern sie nach der Prüfung im Rahmen der Entsiegelungskatastererstellung weiterhin bereit stehen, zuerst entsiegelt werden. Ein Vorschlag aus der Bevölkerung mit großer Zustimmung sieht dabei ein Pilotprojekt im Eichkamp vor, um beispielhaft aufzuzeigen, wie ein grünes Wohngebiet ohne größere Verkehrseinschränkungen realisiert werden könnte. Die Pilotprojektidee sieht vor: • die Einrichtung einer Einbahnstraße im Eichkamp • die Entsiegelung der westlichen Fahrspur • die Reduzierung und Entsiegelung von Parkflächen auf der Ostseite • die Verkleinerung der Kreuzungsbereiche Bei erfolgreicher Umsetzung könnte dieses Konzept auf die weiteren Straßen in dem Bereich angewendet werden. Eine vorherige Überprüfung von Verkehrsverlagerungen bei Veränderungen der dortigen Infrastruktur könnte im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanaktualisierung stattfinden. Auch das Planungsbüro, welches für die Planung der Premiumradroute verantwortlich ist, hat die Verwaltung darauf hingewiesen, dass viele Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche im betrachteten Bereich entlang des Suren Winkels überdimensioniert sind und verkleinert werden könnten.			
Beschreibung Um die natürlichen Bodenfunktionen in Adendorf wiederherzustellen und damit durch Schaffung von Versickerungsmöglichkeiten aktive Starkregenvorsorge zu betreiben, sollten jährlich mindestens zwei Flächen entsiegelt werden. Um Entsiegelung regelmäßig in der Gemeinde zu etablieren und Haushaltsmittel bereitzustellen, wird ein politischer Beschluss zur kontinuierlichen Entsiegelung von Flächen, die nicht versiegelt sein müssen, angestrebt. Mit der Projektskizze zum Eichkamp gäbe es zudem bereits ein aus der Bevölkerung gewünschtes Kick-Off-Projekt, welches ebenfalls politisch beschlossen werden sollte. Dabei ist noch zu klären, inwieweit Straßen von der Entsiegelungskataster-Software mitbetrachtet werden. Für die Realisierung von Entsiegelungsmaßnahmen gibt es eine 50% Förderung über das KfW-Programm 444 (Stand Januar 2026). Die einzelnen Entsiegelungsprojekte sollten mit dem Umweltbeauftragten der Gemeinde durchgesprochen werden, um Expertise und Fördermittelakquise zu fördern.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Weiterleitung der Entsiegelungswünsche aus der Bevölkerung an den Umweltbeauftragten und das Bauamt 2. Abschluss des Entsiegelungskatasters 3. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs zur jährlichen Entsiegelung von mindestens zwei Flächen 4. Beschluss 5. Optionale Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfs zur Realisierung des Pilotprojekts Eichkamp 6. Beschluss			

7. Realisierung des Pilotprojekts Eichkamp 8. Realisierung von Entsiegelungen	
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Versiegelte Flächen
Akteur*innen Umweltbeauftragter Bauamt Bauhof Externe Handwerksbetriebe	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Durchführung von mindestens zwei Entsiegelungsprojekten pro Jahr.	
Aufwand/Kosten Personalaufwand (Personal)Kosten für Entfernung und Entsorgung von Asphalt, Beton, etc.	Finanzierungsansatz Haushalt Fördermittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung, da es sich um eine Klimaanpassungsmaßnahme handelt.	
Priorität hoch	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, M-2, K-3, K-7, K-8	
Hinweise -	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-5	Fassadenbegrünung & Entsiegelung - Erweiterung des Dachbegrünungsförderprogramm		
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Verstärkter Ausbau von Fassadenbegrünungen und Verbesserung der Starkregenvorsorge			
Ausgangslage Fassadenbegrünungen sind ein geeignetes Mittel, um sich den verändernden klimatischen Bedingungen entgegenzustellen. Unbegrünte Fassaden heizen sich tagsüber in der Sonne auf und geben diese Wärme nachts an die Umgebung ab. Dadurch reduziert sich die Zeit für mögliche Abkühlung in der Nacht. Fassadenbegrünungen führen zu einer zusätzlichen Dämmwirkung, einer verringerten Aufheizung von Gebäudeaußenflächen, da über die Reflektion der Vegetation, die geförderte Photosynthese und die erzeugte Verdunstung Wärme umgewandelt wird und nicht mehr im gleichen Maße in ein Gebäude eingetragen werden können. Die Verdunstung führt zusätzlich zu einer lokalen Abkühlung, während die Begrünung die lokale Biodiversität durch die Schaffung neuer Lebensräume und Nahrungsquellen fördert. ⁷⁷ Bei bodengebundener Fassadenbegrünung sind sogar positive Effekte für die Grundwasserneubildung möglich. Bei einer großflächigen Fassadenbegrünung können zudem Schadstoffe aus der Luft gebunden sowie die Lärmbelastung innerhalb des Gebäudes reduziert und die Heiz- und Klimaanlagekosten reduziert werden. ⁷⁸ Dabei bietet sich eine Fassadenbegrünung besonders dann an, wenn keine konventionelle Begrünung des Grundstücks die beschriebenen Funktionen der Fassadenbegrünung übernehmen kann. Die Potenziale unterscheiden sich dabei aufgrund der Lage, Ausrichtung und Bauform sowie wegen der Pflanzen, weshalb nicht pauschal gesagt werden kann, welche Effekte in welchem Maß je begrünter Fassade auftreten. Eine Vielzahl von Gemeinden und Städten fördert Fassadenbegrünungen in Verbindung mit Dachbegrünungen, da ähnliche Effekte erzielt werden und somit Synergien erzeugt werden können. Auch eine Kombination mit Entsiegelung wird in Förderprogrammen anderer Kommunen umgesetzt.			
Beschreibung Die bestehende Dachbegrünungsrichtlinie kann als Ausgangspunkt einer Überarbeitung dienen und durch die Übernahme von inhaltlichen Bausteinen aus den Förderprogrammen anderer Kommunen um den Baustein der Fassadenbegrünung erweitert werden. Dadurch werden Synergien aus Dachbegrünung, Fassadenbegrünung und Entsiegelung in der Gemeinde gefördert, wodurch auch ein Beitrag zur verlangsamten Einleitung von Regenwasser in das Abwassersystem während Starkregenereignissen zu ermöglichen. Die Förderhöhe kann dabei bei 5 Euro/m ² bleiben, die maximale Förderungshöhe sollte bei gleichzeitiger Umsetzung von Fassaden- und Dachbegrünung entsprechend verdoppelt werden.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines aktualisierten Entwurfs der bisherigen Dachbegrünungsrichtlinie mit Festsetzungen zu Fassadenbegrünung und damit einhergehender Entsiegelung 2. Erstellung eines Beschlussvorlagenentwurfes durch das Bauamt/Klimaschutzmanagement			

⁷⁷ Naturschutzbund (o. D.): Fassadenbegrünung in der Stadt. Wieso das Grün am Haus für Klima und Tierwelt gut ist, <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/oekologisch-leben/balkon-und-garten/grundlagen/dachwand/28541.html>, Abrufdatum: 19.01.2026.

⁷⁸ Hollands, Jutta (2021): Begrünung mit Begründung – Methodische Ansätze zur Identifikation und Evaluierung ökonomischer Effekte vertikaler Begrünung in Bezug auf Praxisrelevanz, Wien.

3. Beratung im Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung & Bauen 4. Beratung im Verwaltungsausschuss 5. Beratung im Gemeinderat 6. Beschluss der Förderrichtlinie	
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Hauseigentümer*innen
Akteur*innen Bauamt Ausschuss für Umwelt, Ortsentwicklung & Bauen Verwaltungsausschuss Gemeinderat	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Förderung von Fassadenbegrünungen in der Gemeinde	
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushaltsmittel
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung, da es sich um eine Klimaanpassungsmaßnahme handelt.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Die Förderrichtlinie kann bei Beauftragung von lokalen Betrieben für die jeweiligen Begrünungsmaßnahmen (Dach, Fassade, Entsiegelung + Begrünung)	
Flankierende Maßnahmen V-2, K-8	
Hinweise Eine mögliche Ausgestaltung gibt es bspw. im Klimaschutz-Förderprogramm der Gemeinde Steinhagen in Westfalen.	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-6	Hitzeaktionsplan		
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer 6 Monate	der Maßnahme
Ziel und Strategie Schutz der Bevölkerung bei extremen Hitzeereignissen			
Ausgangslage Wie Kapitel 2.1 darlegt, lag die jährliche Durchschnittstemperatur in Adendorf und im Landkreis Lüneburg oftmals über dem globalen Durchschnitt. Darüber hinaus schreitet der Klimawandel immer weiter voran, was eine Zunahme von Extremwetterereignissen aller Art fördert. Ein Hitzeaktionsplan kann hier ein geeignetes Mittel sein, um extremen Hitzeereignissen zu begegnen. Eine Vielzahl von Kommunen hat bereits Hitzeaktionspläne erarbeitet, es gibt auch Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Hitzeaktionsplänen zum Schutz der menschlichen Gesundheit des deutschen Umweltministeriums. In Hitzeaktionsplänen werden unter anderem Themen wie die zentrale Koordination der interdisziplinären Zusammenarbeit, die Information von Bürger*innen und der Umgang mit vulnerablen Gruppen geregelt. Die Kommunale UmweltAktion Niedersachsen (UAN) führt aktuell ein Pilotprojekt durch, in welchem getestet werden soll, ob Hitzeaktionspläne gänzlich ohne externe Dienstleister erstellt werden können. Die Ergebnisse dieses Pilotprojekts könnten für einen Adendorfer Hitzeaktionsplan relevant werden. Zusätzlich hierzu wird aktuell ein Klimaanpassungskonzept für den Landkreis Lüneburg erstellt; hier wird sich noch zeigen inwieweit die Kommunen des Landkreises in diesem Aspekt durch den Landkreis unterstützt werden können.			
Beschreibung Ausgangspunkt der meisten Hitzeaktionspläne ist die Betroffenheitsanalyse. Da aktuell im Pilotprojekt der UAN noch geprüft wird, wie zeit- und kostenaufwändig eine Betroffenheitsanalyse für kleinere Kommunen durchführbar ist, sollte die Maßnahme erst begonnen werden, sobald die Ergebnisse vorliegen. Ebenfalls ist es ratsam die Fertigstellung des Klimaanpassungskonzeptes des Landkreises abzuwarten, damit auch hier einerseits geklärt ist, inwieweit Unterstützung möglich ist, und andererseits personelle Kapazitäten des Landkreises nicht mehr an die Konzepterstellung gekoppelt sind. Eine erste Kommunikation des Status Quo an die Bürger*innen könnte durch eine Anpassung der Hitzeaktions-Vorlage des Umweltbundesamtes erfolgen. Dort werden hilfreiche Tipps zur Vorbereitung und zum Verhalten während Hitzeereignissen mit lokal anpassbaren Begebenheiten und Beschreibungen zu Parks, Wasserspendern o. Ä. kombiniert.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Anpassung und Veröffentlichung der Hitzeaktions-Vorlage des Umweltbundesamtes 2. Betroffenheitsanalyse und Erstellung einer Risikokarte 3. Planungen von Maßnahmen zur Klimaanpassung und Risikoreduktion durch Prävention (Schaffung von begrünten und schattigen Plätzen, Installation von Wasserspendern, etc.) 4. Klärung der Verantwortlichkeiten bzgl. der Kommunikation von Hitzewarnungen, Versorgung von Bürger*innen, Einrichtung eines Hitzetelefons, 5. Kommunikation des Hitzeaktionsplans durch unterschiedliche Formate			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Sozialamt	Zielgruppe Bürger*innen, insbesondere vulnerable Gruppen wie: • Kinder & Jugendliche • Ältere & pflegebedürftige Menschen • Erwerbstätige mit körperlich belastenden Tätigkeiten und Arbeit im Freien		
Akteur*innen			

Kommunale Umweltaktion Niedersachsen Bauamt Sozialamt Sozialwesen Gesundheitswesen Notdienste Evt. Planungsbüro	Wohnungslose
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Erfolgreiche Erstellung eines Hitzeaktionsplans mit klaren Ansprechpersonen und Verantwortlichkeiten.	
Aufwand/Kosten Personalaufwand Evt. Planungskosten	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung, da es sich um eine Klimaanpassungsmaßnahme handelt.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen V-2, K-8	
Hinweise <i>Hitzeaktionspläne</i> des HitzeService-Projekts des Instituts und der Poliklinik für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin, AG Globale Umweltgesundheit & Klimawandel, Klinikum der Universität München, der ecole GmbH & Co. KG und des Instituts für Soziologie der Ludwig-Maximilians-Universität München, unter Förderung des Bundesministerium für Gesundheit: https://hitzeservice.de/hitzeaktionsplaene/ , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Arbeitshilfe für Kommunen zur Beachtung wohnungsloser Menschen in Hitzeaktionsplänen (HAP)</i> der Leuphana Universität Lüneburg und des Landkreises Lüneburg: https://www.landkreis-lueneburg.de/_Resources/Persistent/b/2/5/4/b254980e12b57ae5f6a8bd0724a9a3e163de7dae/AG%20Gesundheit_Arbeitshilfe_0325.pdf , Abrufdatum: 08.01.2026.	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-7	Natürlicher Klimaschutz - Stärkung der Biodiversität		
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Förderung der durch den Klimawandel bedrohten Biodiversität auf gemeindeeigenen Flächen durch Umstellung auf naturnahes Grünflächenmanagement, Neupflanzungen, Schaffung von Planungsgrundlagen und Entsiegelung			
Ausgangslage Der Erhalt und Schutz der Artenvielfalt ist unmittelbar mit dem Klimaschutz verbunden. Neben den veränderten Landnutzungsformen zählt der Klimawandel zu den gravierendsten Ursachen für den weltweiten Verlust der Biodiversität. Der Erhalt ist allerdings unerlässlich für nachhaltigen Klimaschutz und die schnelle und effektive Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Wechselwirkungen zwischen Klimawandel und Biodiversität: Klimaregulation und Stabilisierung, Ökosysteme als Kohlenstoffspeicher, Erhalt von Ökosystemfunktionen sowie Anpassung und Widerstandsfähigkeit. Durch einen politischen Antrag aus dem Jahr 2025, der angenommen wurde, gibt es bereits einen Planungsauftrag für die Verwaltung zu dieser Thematik, welcher durch die Aufnahme in das IKSK verstetigt wird.			
Beschreibung Insbesondere durch die 50 % Förderung des Förderprogramms <i>Natürlicher Klimaschutz – 444</i> der KfW besteht die Möglichkeit der Einführung eines naturnahen Grünflächenmanagements; vor dem 01.01.2026 handelte es sich um eine 80 % Förderung Ebenfalls die dazugehörigen Planungsinstrumente (Grünflächenpflegekonzept, Baumkataster, Grünflächenkataster), die auch anderweitige Klimaanpassungsmaßnahmen ermöglichen, werden hierbei gefördert. Dies sollte dementsprechend der erste Schritt hin zu einer Stärkung der kommunalen Biodiversität sein. Weitere Maßnahmen sollten hierauf aufbauen. In diesem Kontext wird die Zusammenarbeit mit dem kommunalen Umweltbeauftragten angestrebt.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung einer Projektidee durch das Klimaschutzmanagement 2. Einbringung in den Ausschuss für Umwelt, Bauen & Ortsentwicklung 3. Beratung 4. Beschluss 5. Ausschreibung/Vergabe eines Auftrags 6. Erstellung von Grünflächenpflegekonzept, Baumkataster und Grünflächenkataster 7. Erwerb von insektenfreundlicher Mähgeräten 8. Schulung der Bauhofmitarbeitenden 9. Umsetzung des naturnahen Grünflächenpflegekonzeptes			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe kommunale Grünflächen		
Akteur*innen Bauamt Bauhof Grünflächenplanungsbüro Umweltbeauftragter			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Einführung eines naturnahen Grünflächenmanagements Erstellung eines Grünflächenpflegekonzeptes Erstellung eines Grünflächenkatasters Erstellung eines Baumkatasters			

Erwerb von insektenfreundlichen Mähgeräten	
Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Personalkosten	Fördermittel
Materialkosten	
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung, da es sich um eine Klimaanpassungsmaßnahme handelt.	
Priorität	
mittel	
Wertschöpfung	
Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen	
V-2, K-4, K-5, K-8	
Hinweise	
<i>Natürlicher Klimaschutz in Kommunen der KfW:</i> https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/St%C3%A4dte-und-Gemeinden-gestalten/F%C3%B6rderprodukte/Nat%C3%BCrlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-(444)/ , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-8	Starkregenvorsorge		
Maßnahmentyp strategisch/investiv	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Verbesserung der kommunalen Starkregenvorsorge und Etablierung der Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit.			
Ausgangslage Es wurde bereits in Kapitel 2.1 dargelegt, dass durch den Klimawandel Extremwetterereignisse fortwährend zunehmen werden. Insbesondere Starkregenereignisse, in denen große Mengen Regenwasser innerhalb kurzer Zeit auf einen begrenzten Raum fallen, haben in Adendorf in der Vergangenheit bereits Schäden angerichtet. Daher wird dieser Punkt gesondert im Maßnahmenkatalog des IKS aufgenomen. Das Klimaschutzmanagement hat die Gemeinde daher bereits beim Starkregen-Netzwerk Niedersachsen angemeldet, wodurch neben regelmäßigen Austauschveranstaltungen Zugriff auf viele Planungsdokumente und Praxisbeispiele besteht. Der Landkreis Lüneburg betrachtet im Rahmen der Klimaanpassungskonzept ebenfalls explizit Starkregen, wobei hier noch unklar ist, welche Unterstützungsmaßnahmen zukünftig für die Kommunen des Landkreises zur Verfügung stehen werden. Durch das Wasserforum Region Lüneburg e. V. steht zudem seit Kurzem eine weitere Anlaufstelle für verwaltungsseitige Unterstützungsanfragen im Kontext Starkregen (und weiterer Aspekte von Wasser) bereit. Zudem liegen seit Ende 2024 Hinweiskarten zu Starkregengefahren in Niedersachsen vor.			
Beschreibung Durch diese Hinweiskarten lässt sich anhand der bisher verfügbaren Daten ableiten, welche Häuser oder Straßenzüge im Falle eines Starkregenereignisses voraussichtlich betroffen wären. Bisher wurde durch die Gemeinde noch nicht öffentlich auf die Hinweiskarten zu Starkregengefahren in Niedersachsen aufmerksam gemacht. Dies soll im Rahmen dieser Maßnahme erfolgen. Zudem soll im Austausch mit dem Landkreis geklärt werden, für welche Maßnahmen perspektivisch Unterstützung oder Übernahme durch den Landkreis zu erwarten ist und wo die Gemeinde eigenständig aktiv werden muss. Durch das Starkregen-Netzwerk Niedersachsen werden regelmäßig die aktuellsten Informationen zu diesem Themenbereich an das Klimaschutzmanagement weitergeleitet, von wo aus dann eine Weiterleitung an geeignete Stellen im Rathaus erfolgen kann. Das Wasserforum Region Lüneburg e. V. stellt eine weitere geeignete Anlaufstelle da, um Projektüberlegungen wie die Anlage von Retentionsflächen und Rigolen oder die Einführung einer Zisternensatzung überprüfen zu lassen bzw. zu besprechen.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Kommunikation der Hinweiskarten zu Starkregengefahren 2. Kontinuierliche Teilnahme an den Sitzungen und weiteren Informationsveranstaltungen des Starkregen-Netzwerks Niedersachsen 3. Projektplanung und -durchführung unter Absprache mit Landkreis und Wasserforum			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement Bauamt	Zielgruppe Gemeinde Gebäudeeigentümer*innen		
Akteur*innen Bauamt Wasserforum Landkreis Kommunale Umweltaktion			

Erfolgsindikatoren/Meilensteine	
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung, da es sich um eine Klimaanpassungsmaßnahme handelt.	
Priorität mittel	
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen K-2, K-3, K-4, Ö-2	
Hinweise <i>Hinweiskarte Starkregengefahren für Niedersachsen veröffentlicht</i> des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, https://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presse_und_offentlichkeitsarbeit/pressemitteilungen/hinweiskarte-starkregengefahren-fur-niedersachsen-veroeffentlicht-237468.html , Abrufdatum: 19.01.2026. <i>Hinweiskarte Starkregengefahren für Niedersachsen,</i> https://www.geoportal.de/map.html?map=tk_04-hinweiskarte-starkregengefahren-ni , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-9	Prüfung weiterer Abfallsammelstandorte		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Ausreichende Bereitstellung von Abfallsammelstandorten			
Ausgangslage Im Rahmen der Akteur*innenbeteiligung zum Klimaschutzkonzept, spezifisch bei der Klimawerkstatt, wurde der Wunsch nach weiteren Abfallsammelstandorten in der Gemeinde geäußert.			
Beschreibung Über den Austausch mit dem Bauamt und dem Bauhof sowie über die jährliche stattfindende Aktion <i>Adendorf räumt auf</i> kann mit geringem Aufwand geprüft werden, ob weitere oder größere Abfallsammelbehältnisse in der Gemeinde notwendig sind bzw. ob es Ortsteile gibt, die wenig öffentliche Abfallbehältnisse und gleichzeitig viel herumliegenden Abfall aufweisen. Nach der Prüfung soll dem Bauamt eine Empfehlung zu Standorten und Abfallbehältnisgrößen gegeben werden. Des Weiteren ist zu betrachten, ob weitere Arten von Müll gesondert gesammelt werden sollten bzw. werden können, um Recyclingprozesse und Kreislaufwirtschaft in der Gemeinde zu fördern.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Rücksprache mit Bauamt und Bauhof zur aktuellen Anzahl von Müllsammelstandorten und Volumen der Abfallsammelbehältnisse sowie Abfallmenge außerhalb von Abfallsammelbehältnissen 2. Auswertung der Ergebnisse 3. Optionale Empfehlungsaussprache an das Bauamt			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Gemeinde		
Akteur*innen Bauamt Bauhof			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Abschluss der Prüfung Umsetzung der Empfehlung an das Bauamt			
Aufwand/Kosten Personalaufwand Bei Umsetzung der Empfehlungen: Material- und Personalkosten	Finanzierungsansatz Haushalt		
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine Energie- und Treibhausgaseinsparung.			
Priorität niedrig			
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.			
Flankierende Maßnahmen V-2			
Hinweise			



Klimaschutzkonzept der Gemeinde Adendorf



Abfall und Klimawandel des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: <https://www.bmz.de/de/themen/kreislaufwirtschaft/klimawandel-18518>,
Abrufdatum: 19.01.2026.



Handlungsfeld 5: Klimaanpassung und Naturschutz			
K-10	Fortführung der Mitgliedschaft im Wasserforum Region Lüneburg e. V. und Vertiefung der Zusammenarbeit über die Projektstelle		
Maßnahmentyp strategisch	Einführung der Maßnahme kurz	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Förderung des kommunalen Austausches zum Thema Wasser im Landkreis Lüneburg. Förderung des Grundwasserneubildung und der Entlastung des Grundwasserhaushaltes im Landkreis sowie im Gemeindegebiet.			
Ausgangslage Am 07. Juli 2022 fand die Auftaktveranstaltung zur Gründung des Wasserforums Region Lüneburg e. V. an der Leuphana Universität in Lüneburg statt. Ziel des Forums ist, offen für alle interessierten Bürger*innen zu sein und den Austausch zwischen allen Stakeholdern im Wasserkreislauf zu fördern. Des Weiteren sollen Informationen zum Beispiel an Schulen herangetragen, das Verständnis und das Bewusstsein der Bevölkerung für die Ressource Wasser geweckt und der sparsame Umgang damit gefördert werden. Der Adendorfer Bürgermeister Thomas Maack ist hinter Thomas Meyer, dem Geschäftsführer der Avacon Wasser), Stefan Bartscht, dem Fachdienstleiter Umwelt beim Landkreis Lüneburg, 2. Stellvertretender Vorsitzender des Wasserforums Region Lüneburg e. V.. Seit Ende 2025 agiert ein Kompetenzzentrum Wasser für ein dreijähriges Projekt, welches aus EFRE/ESF+-Mitteln und Vereinsmitteln gespeist wird. Die Gemeinde Adendorf fördert neben einzelnen anderen Kommunen das Kompetenzzentrum; nicht alle Kommunen im Landkreis beteiligen sich daran.			
Beschreibung Da die Gemeinde das Kompetenzzentrum mitfinanziert wird ein regelmäßiger Austausch mit der Projektmitarbeiterin angestrebt, um die Ziele des Kompetenzzentrums insbesondere auf dem Adendorfer Gemeindegebiet zu realisieren. Im Rahmen der Erstanstellung der Projektmitarbeiterin wurden bereits erste Gespräche zu möglichen gemeinsamen Projekten geführt. Sobald eine vollständige Einarbeitung und das Kennenlernen von allen Akteur*innen auf der Seite des Kompetenzzentrums erfolgt ist, werden weitere Kontaktaufnahmen erfolgen. Insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Einführung einer Zisternensatzung (Maßnahme K-2) können fachliche Rückfragen an das Kompetenzzentrum gestellt und Empfehlungen zur lokalen Umstrukturierung der Musterzisternensatzung erfolgen.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Regelmäßiger Austausch mit dem Kompetenzzentrum Wasser 2. Beratung zu von der Gemeinde geplanten Maßnahmen 3. Realisierung von Projekten			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Gemeinde Verwaltung		
Akteur*innen Wasserforum Region Lüneburg e. V. Kompetenzzentrum Wasser			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Realisierung von mindestens einem gemeinsamen Projekt/einer gemeinsamen Veranstaltung mit der Projektstelle des Wasserforum			

Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz
Personalaufwand	Haushalt
Energie- und Treibhausgaseinsparung	
Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.	
Priorität	
hoch	
Wertschöpfung	
Keine lokale Wertschöpfung.	
Flankierende Maßnahmen	
V-2, K-2, K-7, K-8	
Hinweise	
Wasserforum Region Lüneburg e. V.: https://www.wasserforum-lueneburg.de/ , Abrufdatum: 19.01.2026.	



Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung			
Ö-1		Klimadialog	
Maßnahmentyp strategisch/informierend/ vernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Eine regelmäßige Austauschplattform für den lokalen Klimaschutz etablieren.			
Ausgangslage Die kontinuierliche Beteiligung der lokalen Akteur*innen ist integral für die Verstetigung der Thematik des Klimaschutzes in der Gemeinde.			
Beschreibung In einem regelmäßig stattfindenden Klimadialog sollen Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erhalten Fragen zum gegenwärtigen Stand der Klimaschutzbestrebungen der Gemeinde sowie zu aktuellen Förderprogrammen der Gemeinde/Landesebene/Bundesebene für Privatpersonen und Unternehmen zu stellen oder bestehenden Beratungsangeboten zur energetischen Sanierung zu erhalten. Zusätzlich sollen die Bürgerinnen und Bürger Anregungen, Ideen oder Feedback für den kommunalen Klimaschutz abgeben können. Ob eine Möglichkeit geschaffen werden sollte, sich per Mail oder telefonisch voranzumelden und eine damit einhergehende Abfrage des für die Bürger*innen interessanten Themengebietes durchzuführen, ist im weiteren Realisierungsprozess zu klären.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Klärung der Räumlichkeiten + technische Ausrüstung 2. Einrichtung eines Bewerbungstextes auf der Website der Gemeinde 3. Bewerbung des Klimadialogs analog + digital (soziale Netzwerke, Lokalpresse, Plakate/Flyer in öffentlichen Liegenschaften 4. regelmäßige Durchführung und Verstetigung des Formats			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger		
Akteur*innen Klimaschutzmanagement			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Mehrere erfolgreich durchgeführte Klimadialog-Gespräche.			
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt		
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch Vermittlung von sachdienlichen Informationen an Bürger*innen und Impulse für weitere Maßnahmen oder Handlungsschritte, bspw. Energieberatung.			
Priorität mittel			
Wertschöpfung Keine Wertschöpfung			
Flankierende Maßnahmen G-1			
Hinweise -			

Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung			
Ö-2		Klimaschutz-Newsletter	
Maßnahmentyp strategisch/informierend/ vernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme
Ziel und Strategie Gezielte Kommunikation von kommunalen Klimaschutz-Themen an alle interessierten und engagierten Bürger*innen			
Ausgangslage Über den Fragebogen zum Impulsvortrag „Gärtnern in Zeiten des Klimawandels“ wurden bereits einige Interessierte für den Klimaschutz-Newsletter akquiriert.			
Beschreibung Der Newsletter soll die Öffentlichkeitsarbeit des Klimaschutzmanagements der Gemeinde erweitern. Inhalt werden sollen die Bewerbung von Aktionen, Infoveranstaltungen, Projekten und Veröffentlichungen, die Information der Interessierten zu Erfolgen, umgesetzten Maßnahmen und der aktuelle Stand auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität. Zusätzlich lassen sich über den Klimaschutz-Newsletter gezielt Unterstützungsaufrufe starten, bspw. wenn kleinere Projekte auch über durch gebrauchte Gegenstände oder Materialien. Eine Bewerbung des Newsletters soll bei Veranstaltungen des Klimaschutzmanagements sowie über Social Media erfolgen. Die genaue Ausgestaltung und Frequenz des Klimaschutz-Newsletters soll im Rahmen der Klimaschutz-Lenkungsgruppe besprochen und finalisiert werden. Ein Entwurf des Klimaschutzmanagements wird davor im Vorwege erstellt und an die Klimaschutz-Lenkungsgruppe übermittelt.			
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Erstellung eines Klimaschutz-Newsletter-Konzeptes 2. Bereitstellung des Konzeptentwurfs für die Klimaschutz-Lenkungsgruppe 3. Beratung & Finalisierung 4. Versand des 1. Klimaschutz-Newsletters			
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen		
Akteur*innen Klimaschutzmanagement			
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Anmeldungen zum Klimaschutz-Newsletter des Klimaschutzmanagements >50			
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz		
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.			
Priorität hoch			
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.			
Flankierende Maßnahmen V-2, V-3, G-1, Ö-3			
Hinweise -			



Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung		
Ö-3	Klimakummerkasten	
Maßnahmentyp strategisch/informierend/ vernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Schaffung der Möglichkeit einer niedrigschwelligen anonymen und analogen/digitalen Kontaktaufnahme mit dem Klimaschutzmanagement		
Ausgangslage Kummerkästen sind ein verbreitetes Medium, um Menschen eine Möglichkeit zu geben, ihre Gefühle, Befindlichkeiten und Kritik anonym zu äußern. Dabei gibt es analoge und digitale Kummerkästen.		
Beschreibung Wer sich nicht wohl damit fühlt in Präsenz im Rathaus persönlich, per Telefon oder per Mail mit Klarnamen in Kontakt mit dem Klimaschutzmanagement zu treten, soll eine Möglichkeit bekommen, analog und digital anonym Kritik, Anregungen oder Wünsche an das Klimaschutzmanagement zu adressieren. Ein alter Briefkasten o. Ä., der durch frische Farbe und den Schriftzug „Klimakummerkasten“ aufgewertet am Rathaus angebracht und auf den sozialen Netzwerken beworben wird, soll die analoge Version werden. Antworten sollen regelmäßig über die Website und den Klimaschutznewsletter beworben werden. Wenn besonders öffentlichkeitswirksame Antwort sinnvoll erscheint, ist auch eine Verfügbarmachung auf dem gemeindlichen Social Media denkbar.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Besorgung eines „Klima-Kummerkastens“ 2. Prüfung von digitalen Kummerkasten-Möglichkeiten 3. Bewerbung des Angebots 4. regelmäßige Entleerung/regelmäßiger Abruf und Bearbeitung der Anfragen 5. öffentliche Bereitstellung von Antworten bzgl. Umsetzbarkeit, Relevanz für das Klima, Weiterleitung an andere Fachbereiche auf der Website oder im Klimaschutz-Newsletter		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen	
Akteur*innen Klimaschutzmanagement		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Eingang von >1 Nachrichten im Klimakummerkasten Öffentliche Bereitstellung einer Beantwortung von >1 Nachrichten		
Aufwand/Kosten Personalaufwand Materialkosten	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung.		
Priorität niedrig		
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.		
Flankierende Maßnahmen V-2, Ö-2		
Hinweise -		

Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung		
Ö-4	Informationsangebote für die Bevölkerung ausbauen	
Maßnahmentyp	Einführung der Maßnahme	Dauer der Maßnahme
informierend	kurzfristig	fortlaufend
Ziel und Strategie Bürgerinnen und Bürger auf dem aktuellen Stand bezüglich der Energieberatungsangebote auf Gemeinde-, Landkreis-, Landes- sowie Bundesebene		
Ausgangslage Im Rahmen des Erstvorhabens wurde eine Vielzahl von unterschiedlichen kostenlosen Informationsbroschüren und -flyern der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen, des Landkreises Lüneburg, der klimaschutzrelevanten Bundesministerien sowie einzelner Stiftungen und Vereine bestellt und im Rathausfoyer, im Bauamt und im Wartebereich des Sitzungssaales bereitgestellt. Zusätzlich wurden eigene Informationszusammenstellungen zu Veranstaltungen des Klimaschutzmanagements und Energieberatungsangeboten für die Adendorfer Bürger*innen erarbeitet und zur Verfügung gestellt. Zudem wurde der Bereich Klimaschutz auf der Gemeindewebsite etabliert und ausgebaut		
Beschreibung Die Maßnahme ist eine Fortsetzung des bereits bestehenden Angebots und soll Überprüfungen auf die Aktualität und fortwährende Relevanz für die Bürger*innen verstetigen. Zudem soll der Themenschwerpunkt Klimaschutz auf der Gemeindewebsite optimiert und ausgebaut werden.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Angebotene Informationen auf Aktualität überprüfen und neue Angebote recherchieren 2. Zusammenfassung der aktuellen Angebote 3. Veröffentlichung auf der Gemeindewebsite sowie Bestellung und Ausdruck für die Informationsmaterialien im Rathaus		
Initiator*innen	Zielgruppe	
Klimaschutzmanagement		
Akteur*innen		
Klimaschutzmanagement		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Kontinuierliche Bereitstellung von		
Aufwand/Kosten	Finanzierungsansatz	
Personalaufwand	Haushaltsmittel	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch Vermittlung von sachdienlichen Informationen an Bürger*innen und Impulse für weitere Maßnahmen oder Handlungsschritte, bspw. Energieberatung.		
Priorität niedrig		
Wertschöpfung Bei der Durchführung von energetischen Sanierungsmaßnahmen durch lokal ansässige Unternehmen würden die Einnahmen der lokalen Wirtschaft, und damit einhergehend die Gewerbesteuer, gefördert werden.		
Flankierende Maßnahmen V-2, G-1, G-2, Ö-1		
Hinweise -		



Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung		
Ö-5	Stärkung von Beteiligungs-, Informations- und Austauschformaten	
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Durchführung von regelmäßigen Beteiligungs-, Informations- und Austauschformaten für die Bürger*innen		
Ausgangslage Für die erfolgreiche Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende bzw. insgesamt das Erreichen von Klimaschutzzielen ist es notwendig, dass die Bürger*innen Adendorfs durch die Gemeinde bestmöglich unterstützt werden. Hierzu gehört die Schaffung oder Durchführung von verschiedenen Beteiligungs-, Informations- und Austauschformaten, damit die Bürger*innen zum einen aktiv in kommunale Planungen und Maßnahmenumsetzungen mit eingebunden und zum anderen eine Plattform erhalten, um sich zu Fragestellungen in diesem Bereich zu informieren und auszutauschen. Das Leitbild ist hierbei klar: die regelmäßige Durchführung von Veranstaltungen wie den Solarpartys und der Wärmepumpenparty mit den Lüneburger Solarbotschaftern, der Klimawerkstatt oder dem Impulsvortrag mit beigefügtem Fragebogen. Mit diesen Veranstaltungen können im Schnitt jeweils 30 Personen erreicht werden, die ihr dort erworbenes Wissen als Multiplikator*innen weiter in die Gemeinde hineintragen.		
Beschreibung Denkbar ist in diesem Bereich bspw. ist die Durchführung von Aktions- und Informationstagen anlässlich bundesweiter Kampagnen und Thementage, eine jährliche Fortsetzung der Zusammenarbeit mit den Lüneburger Solarbotschaftern, die Durchführung von Thermografiespaziergängen in der kalten Jahreshälfte, regelmäßige Impulsvorträge oder die Organisation eines Klimatags mit einem Markt der Möglichkeiten.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Kontinuierliche Planung von Veranstaltungsformaten für die Bürger*innen 2. Durchführung von Veranstaltungsformaten 3. Feedback und Evaluation		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen	
Akteur*innen Verwaltung Ehrenamtliche Vereine Referent*innen		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Anzahl durchgeführter Aktionen bzw. des Informationsangebotes Anzahl der Nutzungen/ der Besucher*innen, Resonanzen mit Feedback		
Aufwand/Kosten Personalaufwand Kosten für Referent*innen und Verpflegung	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch Sensibilisierung von Bürger*innen und durch Vermittlung von sachdienlichen Informationen an Bürger*innen und Impulse für weitere Maßnahmen oder Handlungsschritte, bspw. Energieberatung.		

Priorität hoch
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.
Flankierende Maßnahmen V-2, Ö-7
Hinweise -

**Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung**

Ö-6	Klimabildung in Kindergärten und Schulen		
Maßnahmentyp strategisch/informierend	Einführung der Maßnahme kurz- bis mittelfristig	Dauer fortlaufend	der Maßnahme

Ziel und Strategie

Aufklärung, Sensibilisierung und Motivation von Kindern und Jugendlichen zu klimafreundlichen Denkweisen und Handlungen

Ausgangslage

Es gibt eine Vielzahl von unterschiedlichen Projekten für unterschiedliche Altersklassen und Bildungsstufen auf Landes- und Bundesebene, auf die zurückgegriffen werden kann. Die Energiedetektive sind dabei bspw. ein bereits jährlich stattfindendes Projekt, dort werden Grundschulkinder in Gruppen eingeteilt und begeben sich auf die Suche nach Energiesparmöglichkeiten. Auch in der frühkindlichen Bildung gibt es Ansätze zur Klimabildung, um die Relevanz des Themas frühestmöglich in den Köpfen der Kinder zu verankern. Durch die Durchführung von solchen Projekten und Aktionstagen o. Ä. kann bereits früh dazu beigetragen werden, dass klimafreundlicheres Handeln in den nachfolgenden Generationen zur Norm wird und somit ein Beitrag zum kommunalen, nationalen und globalen Klimaschutz geleistet werden.

Beschreibung

Die Maßnahme zielt auf die weitere Verstetigung von Klimabildung durch Projekte und Aktionstage bei den jüngsten Einwohnenden Adendorfs ab. Dadurch werden die Kinder und Jugendlichen zu Multiplikator*innen ausgebildet, die über die Grenzen Adendorfs hinaus zum Klimaschutz beitragen. Durch die Umsetzung der Maßnahme erkennt die Gemeinde ihre Verantwortung gegenüber den jüngsten Generation an. Laut Datenauswertungen der Nationalen Klimaschutzinitiative bringen Klimaschutzprojekte an Schulen im Durchschnitt allein in den Bereichen Strom und Wärme bereits 15% Einsparung.⁷⁹ Projektideen müssten hierbei mit den jeweiligen Fachbereichsleitungen und Einrichtungsleitungen beraten und ausgewählt werden. Einige mögliche Beispiele für Projekte werden im Nachfolgenden aufgeführt:

Eine mögliche Projektidee wäre die Nutzung des *Schools for Earth-Klimarechners für Schulen und Kitas*. Der Klimarechner bietet die Möglichkeit den Energieverbrauch und die daraus resultierenden Treibhausgasemissionen für die Schülerinnen und Schüler, Lehrkräfte und Hausmeister bildhaft darzustellen. Neben gängigen Werten wie der Strom-, Gas- und Wasserverbrauch können auch spezielle Werte wie die Bewältigung des Schul- bzw. Kitaweges mit Bus, Fahrrad oder Auto in die Betrachtung genommen werden. Durch die Nutzung des Klimarechners wird das Thema Klimaschutz in das pädagogische Konzept der Adendorfer Schulen und Kitas inkorporiert.

Aber auch das *Fairtrade School-Konzept* wäre in Anlehnung an das Adendorfer Engagement als Fairtrade Gemeinde denkbar. Das Fairtrade School-Konzept fördert die Etablierung der Konzepte der nachhaltigen Entwicklung und des fairen Handels im Schulalltag. Dadurch wird ebenfalls die internationale Bildungskampagne *Bildung für nachhaltige Entwicklung*⁸⁰ gefördert. Für die SuS entstünden dadurch ebenfalls interessante Austausch- und weiterführende Bildungsformate.

79 Agentur für kommunalen Klimaschutz am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (2025): How-to: Klimaschutzprojekte an Schulen initiieren,

https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/How-to_Klimaschutzprojekte_an_Schulen_initiieren.pdf, Abrufdatum: 19.01.2026.

80 Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend (o. D.): Was ist BNE?, https://www.bne-portal.de/bne/de/einstieg/was-ist-bne/was-ist-bne_node.html, Abrufdatum: 19.01.2026.

Die Einführung von Energiesparmodellen an Schulen und Kitas, über die Förderung der Kommunalrichtlinie, wäre ebenfalls eine mögliche Projekteidee. Im Rahmen des Förderprojekts werden die Kinder und Beschäftigten der kommunalen Einrichtungen für den Klimaschutz motiviert und von einer Projektstelle fachlich begleitet. Zudem werden Energieteams aus den unterschiedlichen Nutzungsgruppen (Hausmeister, Lehrkräfte, Erzieher*innen, Kinder) gebildet, die gemeinsam Verbrauchsdaten erheben, Energiesparmaßnahmen erarbeiten und diese dann umsetzen. Als Anreiz für die Einsparbestrebungen werden 25 bis 50% der hierdurch eingesparten Finanzmittel den Einrichtungen zur Verfügung gestellt. Über das Förderprogramm ist neben der Projektstelle für die fachliche Begleitung auch eine Förderung von Schulungen für Hausmeister, pädagogisches Personal und Kinder möglich, sowie geringinvestive Maßnahmen im Gebäudebereich, Aktionstage und Exkursionen, die Anschaffung von pädagogischen Materialien und die Ausstattung der Energieteams.

Handlungsschritte und Zeitplan

1. Prüfung und Zusammenstellung von vorhandenen Angeboten
2. Weiterleitung an die Leitungen der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen und Fachbereichsleitungen
3. Bedarfs- und Interessenabfrage
4. Planung und Durchführung von Projekten
5. Öffentlichkeitswirksame Begleitung

Initiator*innen

Klimaschutzmanagement

Zielgruppe

Kinder

Akteur*innen

Fachbereichsleitungen
Einrichtungsleitungen
Pädagogische
Beschäftigte
Hausmeister

Erfolgsindikatoren/Meilensteine

Anzahl der durchgeführten Veranstaltungen und Projekte

Verstetigung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit in Unterricht, in Kindergärten und in der Jugendarbeit

Aufwand/Kosten

Personalaufwand
etwaige Materialkosten

Finanzierungsansatz

Haushalt
Fördermittel
Spenden

Energie- und Treibhausgaseinsparung

Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch Sensibilisierung der Kinder und Jugendlichen.

Priorität

mittel

Wertschöpfung

Keine Wertschöpfung möglich.

Flankierende Maßnahmen

V-2, Ö-7

Hinweise



Klimaschutz in der frühkindlichen Bildung von der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen: <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/themen/klimabildung/Kita.php>, Abrufdatum: 08.01.2026.

Klima-Kita-Netzwerk: <https://klima-kita-netzwerk.de/>, Abrufdatum: 08.01.2026.

Save Our Future Umweltstiftung: <https://www.saveourfuture.de/>, Abrufdatum: 08.01.2026.

Schools for Earth-Klimarechner für Schulen und Kitas: <https://co2-schulrechner.greenpeace.de/willkommen>, Abrufdatum: 14.01.2026.

4.1.4 Einführung und Umsetzung von Energiesparmodellen des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit und der Nationalen Klimaschutz Initiative: <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung-der-nki/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/einfuehrung-und-umsetzung-von-energiesparmodellen>, Abrufdatum: 19.01.2026.

Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Partizipation, Sensibilisierung		
Ö-7	Kooperationsprojekte mit Vereinen und weiteren zivilgesellschaftlichen Akteur*innen	
Maßnahmentyp strategisch/vernetzend	Einführung der Maßnahme kurzfristig	Dauer der Maßnahme fortlaufend
Ziel und Strategie Realisierung von verschiedenen Veranstaltungsformaten mit ehrenamtlicher Unterstützung		
Ausgangslage Das Engagement von Vereinen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen ist unerlässlich für die kommunale Klimaschutzfähigkeit. Durch ihre Multiplikationsfunktion können Initiativen und Projekte an mehr Bürger*innen herangetragen werden, als es durch die Verwaltung möglich wäre. Dazu bringen Engagierte aus unterschiedlichen fachlichen Hintergründen wertvolle Expertise für Projektumsetzungen mit, die ansonsten möglicherweise durch externe Dienstleistende besorgt werden müsste.		
Beschreibung Geplant sind bspw. Kooperationen mit dem Bürgerverein, den Fördervereinen für das Freibad und die Bibliothek, den Sportvereinen, o. Ä.		
Handlungsschritte und Zeitplan 1. Konsequente Vernetzung und Kontakthaltung mit den Vereinen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen. 2. Besprechung aktueller Anliegen und möglicher Kooperationsmöglichkeiten 3. Durchführung von Projekten		
Initiator*innen Klimaschutzmanagement	Zielgruppe Bürger*innen	
Akteur*innen Vereine Ehrenamtliche		
Erfolgsindikatoren/Meilensteine Durchführung von mindestens ein bis zwei Kooperationsprojekten pro Jahr		
Aufwand/Kosten Personalaufwand	Finanzierungsansatz Haushalt	
Energie- und Treibhausgaseinsparung Keine quantifizierbare Energie- und Treibhausgaseinsparung. Indirekt durch Sensibilisierung von Bürger*innen und Impulse für weitere Maßnahmen oder Handlungsschritte, bspw. Energieberatung.		
Priorität hoch		
Wertschöpfung Keine lokale Wertschöpfung.		
Flankierende Maßnahmen V-2, Ö-5		
Hinweise -		

Mobilitätsbefragung der Mitarbeitenden 2024 Auswertung									
Nr.	Arbeitsweg in km	Verkehrsmittel häufig Sommer/Winter	Pendeldauer (Pkw/BusBahn/ Fahrrad/zu Fuß) in Min.	Pkw-Verfügbarkeit	Antriebsart	verkehrs- taugliches Fahrrad	Fahradantrieb	Fahrrad Option, wenn:	Bus/Bahn Option, wenn:
1		5 Fahrrad/Pkw	7/x/12/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	elektrisch	bereits genutzt	nein
2		12 Pkw, seltener Fahrrad	15/x/35/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	elektrisch	bereits genutzt	nein
3		10 Bus u. Bahn	x/40/x/x	Pkw gar nicht verfügbar	x	ja	keine Angabe	ja, wenn Wetterbedingungen es erlauben	bereits genutzt
4		23 Pkw	24/x/80/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin u. Diesel			ja, wenn späterer Dienstbeginn u. gutes Wetter	ja, wenn eine bessere ÖPNV-Verbindung bestünde
5		47 B&R	35/55/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	konventionell	x	Deutschlandticketzuschuss
6		26 Pkw	30/x/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	keine Angabe	nein	nein
7		35 Pkw/Pkw	35-40/x/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	ja, wenn Arbeitsweg kürzer	ja, wenn eine bessere, landkreisübergreifende Nahverkehrsverbindung bestehen würde
8		7 Pkw/Pkw	10/x/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	nein	nein
9		5 Fahrrad und Pkw	10/x/15/x	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	konventionell	bereits genutzt	nein
10		2 Pkw/Pkw	5/x/10/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	ja, wenn Wetterbedingungen es erlauben	nein
11		seltener Pkw, 4,5 Bus u. Bahn, Fahrrad	11/15/22/65	Pkw gelegentlich verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	ja, bereits genutzt	ja
12		21 Pkw	25/90/60/220	Pkw jederzeit verfügbar	Elektro	ja	keine Angabe	ja, wenn ein E-Fahrrad vorhanden wäre im Sommer	nein
13		Pkw, seltener Fahrrad u. motorisiertes Zweirad 5,5 /Pkw	15/60/25/70	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	nein	nein
14		5 Fahrrad	x/x/20/x	Pkw gelegentlich verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	bereits genutzt	ja, wenn es eine Busverbindung gäbe
15		1 Fahrrad	x/x/5/10	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	konventionell	bereits genutzt	nein
16		5,6 Fahrrad	8/35/15/70	Pkw ausnahmsweise verfügbar	Benzin	ja	elektrisch	bereits genutzt	nein
17		2 Pkw	4/x/10/25	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	nein	nein
18		6,9 Pkw u. Fahrrad/Pkw	12/x/20/x	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	keine Angabe	ja, bereits genutzt	nein
19		6 Pkw u. Fahrrad/Pkw	10/60/22/90	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	elektrisch	ja, bereits genutzt	nein
20		10 Fahrrad u. Bike&Ride	20/x/24/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	ja, bereits genutzt	nein

21	10 Pkw/Pkw		10/60/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	konventionell	nein	ja, wenn Bahnhaltelpunkt in Adendorf
22	8 Pkw		20/x/40/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	ja, wenn warmes Wetter	nein
23	2 Fahrrad/Fahrrad		x/x/7-10/20-30	Pkw gar nicht verfügbar	x	ja	elektrisch	bereits genutzt	ja, wenn Arbeitgeber-zuschuss und regelmäßige Fahrten
24	0,8 E-Scooter		x/x/x/1,5	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	elektrisch	nein	nein
25	15 Pkw/Pkw		25/x/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Hybrid	nein	x	nein	nein
26	1 Fahrrad		x/x/5/15	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	elektrisch u. konventionell	bereits genutzt	nein
27	Fahrrad 1-3 Tage/Woche 4,8 Pkw/Pkw		10-30/x/15-20/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	elektrisch	bereits genutzt	nein
28	Pkw und 1-3 Tage/Woche 9 Fahrrad/Pkw		12/x/28/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	konventionell	ja, wenn ein E-Fahrrad vorhanden wäre	
29	15 Pkw/Pkw		15-20/x/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	nein	x	nein	nein
30	1 Fahrrad und Fuß		1/x/2/10	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	elektrisch	bereits genutzt	nein
31	3,5 Fahrrad/Pkw		10/x/15/x	Pkw jederzeit verfügbar	Diesel	ja	elektrisch	bereits genutzt	nein
32	6 Pkw		15/60/40/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	nein, da Kindertransport	nein
33	1 Pkw		2/x/x/10+	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	warmes Wetter	nein
34	8 Bus u. Bahn		20/60/x/120	Pkw gar nicht verfügbar	x	nein	x	nein	bereits genutzt
35	3 Pkw		10/x/x/30	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	nein	x	nein	ja, wenn Fahrplan passt
36	0,5 zu Fuß		x/x/x/5	Pkw gar nicht verfügbar	x	keine Angabe	x	nein	nein
37	Pkw als Mitfahrer*in, 3 seltener zu Fuß		5-10/x/x/30	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	nein	x	nein	nein
38	21 Pkw		30/90/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	konventionell	nein	nein
39	1 zu Fuß		x/x/x/10	Pkw gar nicht verfügbar	x	nein	x	warmes Wetter	nein
40	5 zu Fuß		x/x/x/20	Pkw gar nicht verfügbar	x	nein	x	warmes Wetter	nein
41	15 Pkw/Pkw		25/x/x/x	Pkw jederzeit verfügbar	Benzin	ja	keine Angabe	nein	nein

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca: 500 m km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: 5 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☒ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 3 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast)- täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast)- täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in	X	5			X	5		
Bus und Bahn								
Fahrrad							X	
Fuß			X				X	
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 5-10 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: 30 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☒ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 9 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in				×				×
Pkw als Mitfahrer*in				×				×
Bus und Bahn	×				×			
Fahrrad				×				×
Fuß				×				×
Park&Ride				×				×
Bike&Ride				×				×
Motorisiertes Zweirad				×				×
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 20 + Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: 60 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☒ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: 120 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☒ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☒ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☒ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 3 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer			Winter				
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in	☒				☒			
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 10 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: je nach Fahrplan Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: Minuten ☒ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: 30 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige:

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☒ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn:

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☒ ja, wenn: die Zeiten passen

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 6 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in	☒				☒			
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 15 + Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: 60 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: 40 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: zu lange Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☒ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: ↳ ich muss meine kinder morgens zur Betreuung bringen

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 0,8 km

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in				×				×
Pkw als Mitfahrer*in				×				×
Bus und Bahn				×				×
Fahrrad				×				×
Fuß				×				×
Park&Ride				×				×
Bike&Ride				×				×
Motorisiertes Zweirad				×				×
sonstiges: EScooter	×				×			

Mit dem Pkw? ⁺Minuten ☒ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☒ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: E-Scooter 15 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ Benzin ☒ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

☒ ja ☐ nein ☒ Elektro konventionell

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 15 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in	✗				✗			
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 15-20 ☒ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☒ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige:

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☒ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn:

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn:

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 1 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in		<u>X</u>						
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 2 ⁺ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: 10 ⁺ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☒ ja ☐ nein Elektro konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☒ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: Wenn es warm ist

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 1 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß	X							
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: ca 10 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☒ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☒ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☒ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☒ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: im Sommer

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 5 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß	X							
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: ca 20 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☒ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☒ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☒ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: Sommer

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 15 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in	☒				☒			
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 25 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☒ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 9 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in	☒				☒			
Pkw als Mitfahrer*in	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus und Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fuß	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Park&Ride	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bike&Ride	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorisiertes Zweirad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
sonstiges:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? 12 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: Minuten ☒ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: 28 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: Minuten ☒ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige:

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☒ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☒ ja, wenn: es ein Elektro Rad ist.

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn:

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: Eine bessere, landkreisübergreifende, Nahverkehrsverbindung bestehen würde.

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. 1 km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad	×				×			
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: 5 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: 15 Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☒ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☒ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☒ ja ☐ nein ☒ Elektro ☒ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☒ ja ☐ nein ☒ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☒ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Mobilitätsmanagement der Gemeinde Adendorf

1. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Arbeitsort? ca. _____ km

2. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren **Arbeitsweg**?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	(fast) nie
Pkw als Fahrer*in								
Pkw als Mitfahrer*in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Fuß								
Park&Ride								
Bike&Ride								
Motorisiertes Zweirad								
sonstiges:								

3. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort?

Mit dem Pkw? _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

Zu Fuß: _____ Minuten ☐ kann ich nicht beurteilen

4. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

☐ jederzeit ☐ gelegentlich

☐ ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat) ☐ gar nicht

5. Welche Antriebsart hat Ihr Pkw?

☐ Benzin ☐ Diesel ☐ Elektro ☐ sonstige: _____

6. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

☐ ja ☐ nein ☐ Elektro ☐ konventionell

7. Würde Radfahren in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

8. Würde Bus/Bahn in Bezug auf Ihren Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

☐ ja ☐ nein ☐ nutze ich bereits

☐ ja, wenn: _____

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 18 Beiträge im Themenfeld "Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung" in der Ideenkarte platziert:



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 10

👎 8

Einrichtung einer Fahrradstraße im Weinbergsweg. Keine Zufahrt mehr für Nicht-Anwohner.

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)

Standort: *Adendorf, Weinbergsweg 6*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 10

👎 0

Parkanlage im Ortskern mit Bäumen, für Schatten mit Bänken

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)

Standort: *Adendorf, Rathausplatz 14*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 0

👎 0

Bäume auf dem Parkplatz pflanzen. Unter den Bäumen kleine Blühstreifen/-wiesen.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Elba 14*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 4

👎 0

Trinkwasserbrunnen, mehr Bänke

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf, Rathausplatz 2*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 3

👎 0

für 4- 6 Autos einen Baum pflanzen

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf, Von-Stauffenberg-Straße 1A*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 2  1

Hier ist aktuell eine Grünfläche, die bebaut werden soll. Im B-Plan Nr. 19, 1. Änderung, vom 08.03.1991 wurde hier Fläche „zum Bepflanzen von Bäumen und Sträuchern“ ausgewiesen. Nach Aussagen von älteren Anwohnern wurde diese Grünfläche als Ausgleich für die damals nord-östlich davon durchgeführte Bebauung geplant. Hier sollte nicht gebaut und versiegelt werden, um dem ständigen Abbau von Grünflächen in Adendorf entgegenzuwirken. Ausgleichsflächen sollten (dürfen!) schon gar nicht bebaut werden.

Beitrag von: *Unbekannt* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Schwarzer Weg 12A*

1 Kommentar(e):

Schade, dass hier von einem/er unbekannten/em Verfasser/in nicht der wahre Sachverhalt dargestellt wurde! Im B-Plan 19/19.1 war eine diagonale Straße in einem Korridor von 9 Metern breite mit einem Abzweig mit Wendehammer 18 Meter Durchmesser zur "Gaststätte" geplant. Auch im Norden der Wiese wurde Straßenfläche eingeplant. Damit ging die Masse der Fläche für Straßen drauf und ein paar Bäume hätten zudem noch gefällt werden müssen. Die Wiese befindet sich im Privatbesitz und ist somit zudem keine öffentliche Grünfläche. Ankaufsverhandlungen seitens der Gemeinde gab es hierzu sich nicht. Übriges, wurde der Bau von bezahlbarem Wohnraum und einem Mehrgenerationenhaus hier mal abgelehnt (weil wohl zu massiv). Aber wo sollen denn die Menschen wohnen wenn man solche Ideen ablehnt und den bezahlbaren Wohnraum nicht schaffen will? Übrigens besteht ein Mehrheitsbeschluss zur Umsetzung einer Bebauung gem. Nr. 53 VEP. Blick in die öffentlichen Unterlagen hilft g. Missverständnisse/Fehlinformation

Kommentar von: *H.-D. Wilhus* (15.04.2025)

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 4  0

Hier sollte ein großzügiger Stadtpark entstehen.

Beitrag von: *Unbekannt* (04.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Dorfstraße*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Entsiegelung, zumindest Pflanzung von Bäumen. Für Parkplätze (soweit überhaupt nötig) verbleibt genug Platz.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf, Kirchweg 46*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 2  0

Die Teichau ist eine wichtige Grün- und Erholungsfläche. Leider sind mit der Zeit die früheren Sichtachsen zugewachsen, so dass es den parkähnlichen Charakter verloren hat. Die Sichtachsen sollten durch Lichtung wieder hergestellt werden, auch um den Besuchern ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Katzenweg*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 4  0

30 Zone mit rechts vor links Verkehr.

Beitrag von: *Unbekannt* (13.04.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*)

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Einbahnstraße von der Heinrich-Hille-Straße in Richtung bis Grüner Weg. Vorfahrtsregelung Rechts-vor Linksverkehr. Beidseitig mit Rad und Fussweg.

Beitrag von: *Klaus* (30.04.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*)

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Einbahnstraße von Grüner Weg in Richtung bis Kreisel Dorfstraße. Vorfahrtsregelung Rechts-vor Linksverkehr. Einseitig mit Rad und Fussweg.

Beitrag von: *Klaus* (30.04.2025)
Standort: *Adendorf*

1 Kommentar(e):

Einbahnstraße im SurenWinkel vom Lindenweg bis von-Stauffenberg-Str., dazu müssen zwingend die anliegenden Wohngebiete Tempo 30 oder Spielstraße bekommen. Wenn man sich die Stuaton oben am Berg mit den schmalen Bürgersteigen , Kinder auf Fahrrädern und Autos mit 50kmh anschaut, dann weiß man, das da was passieren muß.

Kommentar von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 2  0

Die Straßenbeleuchtung sollte in allen Wohngebieten in Adendorf für bestimmte Nachtstunden mit sehr geringem Verkehrsaufkommen ausgeschaltet werden. So kann eine unnötige Lichtverschmutzung vermieden werden. Zeitlich könnte dies beispielsweise von 23:00 bis 04:00 umgesetzt werden.

Beitrag von: *Unbekannt* (05.05.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*), *Robert-Koch-Straße*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 0  0

Mehr Straßenlaternen!

Beitrag von: *Unbekannt* (12.05.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*), *Amselweg 17*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Eine PV-Förderung von der Gemeinde würde die Bürger viel stärker zur Installation einer größeren Anlage anregen

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*), *Rathausplatz 14*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 0  0

Kötherheide. Das Waldgebiet unbedingt erhalten und statt umwidmen in ein Baugebiet ökologisch aufwerten. Einfach der beste Klimaschutz

Beitrag von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Köthnerheide 2*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Die Grundschule Adendorf energetisch sanieren und auf den heutigen Standart birngen und nicht abreißen.. Klimaschutz heißt auch, Bausubstanz erhalten statt neu bauen.

Beitrag von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Weinbergsweg 13*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Das Regenrückhaltebecken läßt sich mit Elementen aus dem Naturgarten, z.B. Totholzhaufen, Lesesteinhaufen, Käferkeller sowie Anpflanzung von heimischen Sträuchern, Wildstauden mit relativ einfachen Mitteln in ein Naturparadies verwandeln. Eventuell kann die NABU Kreisgruppe dabei behilflich sein.

Beitrag von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Schnedeweg 20*

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 18 Beiträge im Themenfeld "Entsiegelung" in der Ideenkarte platziert:



Entsiegelung

👍 12

🗨️ 4

Die große Teerfläche sollte durch das mittig pflanzen eines Baumes beschattet/entsiegelt werden. Die verhindert eine starke Aufheizung der in Richtung Süden am Hang gelegenen Fläche. Zudem führt es zu Verkehrsberuhigung bei, da das Kurvenschneiden erschwert wird. Zudem braucht es dringend in diesem Gefahrenbereich eine Temporeduzierung auf 30 km/h. Kruvenbereich Lindenweg in den Grünen Weg.

Beitrag von: *HD Wilhus* (04.03.2025)

Standort: *Adendorf, Lindenweg*



Entsiegelung

👍 8

🗨️ 0

Langfristig, Anpflanzung von klimaresistenten Bäumen in verkehrsberuhigenden Buchten im westlichen Teil der Dorfstraße.

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Dorfstraße 44A*



Entsiegelung

👍 8

🗨️ 0

Konsequentes Vorgehen gegen Schottergärten

Beitrag von: *Unbekannt* (06.03.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), in der Nähe von Köthnerheide*



Entsiegelung

👍 5

🗨️ 1

Entsiegelung am Beispiel Eichkamp Der Eichkamp könnte auf vollständiger Länge zur Einbahnstraße werden, die westliche Seite der Straße entsiegelt und begrünt werden. Die verbleibende Fahrbahnbreite dürfte ausreichen für den Verkehr, darüber hinaus stehen am östlichen Fahrbahnrand über die gesamte Länge Parkmöglichkeiten zur Verfügung, die reduziert und ebenfalls entsiegelt und begrünt werden könnten. Im gleichen Zuge sollten die Kreuzungen Eichkamp/ Steinweg und Eichkamp/ Sandweg deutlich verkleinert werden. Hier ebenfalls Entsiegelung und Begrünung. Die Vorgehensweise zur Einrichtung von Einbahnstraßen, Verkleinerung von Kreuzungsflächen, Entsiegelung und Begrünung ließe sich auf einen Großteil der Straßen zwischen Bahnlinie Lüneburg-Lübeck und Kirchweg übertragen (z.B. auch Kreuzung Fliederstraße/ Lindenweg und Im Suhrwinkel/ In der Stube). Auf diese Weise würde ein grünes Wohngebiet entstehen ohne den Verkehr zu beeinträchtigen.

Beitrag von: *Mike Lucas* (21.03.2025)

Standort: *Adendorf, Eichkamp 7A*

1 Kommentar(e):

Richtig gute Idee!

Kommentar von: *Unbekannt* (31.03.2025)



Entsiegelung

👍 4 🗨️ 0

hier wurde die Kreuzung viel zu großflächig versiegelt und sollte in der Mitte entsiegelt und bepflanzt werden. Dieses könnte auch die etwas unübersichtliche Straßenlage (5 Straßen münden in diese Kreuzung) verbessern

Beitrag von: *Bürgerin* (21.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Im Suren Winkel 27*



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Obstbäume einpflanzen, sodass Tiere Lebensraum und Nahrung finden.

Beitrag von: *Unbekannt* (24.03.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße 179*



Entsiegelung

👍 3 🗨️ 0

Eine Apfelallee entstehen lassen.

Beitrag von: *Unbekannt* (24.03.2025)
Standort: *Adendorf*



Entsiegelung

👍 3 🗨️ 0

Teilentsiegelung mit durchlässigen Steinen

Beitrag von: *Unbekannt* (26.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Pfarrer-Kneipp-Weg*



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Teilentsiegelung mit durchlässigen Steinen

Beitrag von: *Unbekannt* (26.03.2025)
Standort: *Adendorf, Pfarrer-Kneipp-Weg*



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Teilentsiegelung mit durchlässigen Steinen

Beitrag von: *Unbekannt* (26.03.2025)
Standort: *Adendorf, Pfarrer-Kneipp-Weg*



Entsiegelung

👍 8 🗨️ 0

der Rathausplatz sollte wenigstens teilweise entsiegelt und bepflanzt werden.

Beitrag von: *Unbekannt* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Rathausplatz 4*



Entsiegelung

👍 3 🗨️ 0

Das Grundstück und der Platz vor der Apotheke sind komplett versiegelt. hier sollte zumindest die Fläche teilweise entsiegelt werden und durch ein bis 3 Bäume beschattet werden.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (04.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 46*



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Diese Straßen (Küchenschellenweg) zeigt leider etliche Negativbeispiele im Hinblick auf die massive Versiegelung durch sogenannte Schottergärten aus. Diese dürfen schon länger nicht mehr angelegt werden und man darf die Frage stellen: was wurde hier dagegen unternommen? Wenn nein, warum nicht?

Beitrag von: *H.-D. Wilhus* (15.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Küchenschellenweg 12*

1 Kommentar(e):

Bitte präzisieren. Es gibt genau einen Schotter(vor)garten und einen Schotter-/Pflastervorgarten. Bei dem zweitgenannten stellt sich allerdings die Frage nach der Einhaltung der GRZ2. Allerdings gibt es noch eine unschöne hohe Einzäunung mit eingezogenen Plastikstreifen. Ansonsten ist da doch viel grün-

Kommentar von: *Anwohner* (01.05.2025)



Entsiegelung

👍 3 🗨️ 0

Große Wendehammer entsiegeln! Rasenparkplätze oder zumindest durchlässige Steine, damit der Regen besser abfließen kann.

Beitrag von: *Unbekannt* (28.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Semmelweisstraße 7*



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Die Fläche muss doch wirklich nicht so großflächig versiegelt sein. Wie wäre es mit einem Pilotprojekt, um die zahlreichen Parkflächen und Wendehammer einmal exemplarisch an einem Standort mindestens teilweise zu entsiegeln und zu begrünen.

Beitrag von: *Unbekannt* (29.04.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Drögeholt 25*



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Durch das Neubaugebiet und die Anbindung ist der Wendehammer überflüssig geworden und kann großflächig entsiegelt werden.

Beitrag von: *BA* (02.05.2025)

Standort: *Adendorf, Bergstraße 12*



Entsiegelung

👍 1 🗨️ 0

hier wird sehr wild geparkt, dass der Fussweg teilweise nicht nutzbar ist. Hier könnte mit einer Beetfläche der Fussweg eindeutig identifiziert werden. Es ist ein sehr gut benutzter Fussweg zur Schule!

Beitrag von: *SuLi* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Dorfstraße 41*



Entsiegelung

👍 0 🗨️ 0

Die Parkfläche könnte man teilversiegeln, die Häuser da haben ja nicht mal eigne Auffahrten

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Elbinger Weg 6*

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 16 Beiträge im Themenfeld "Erneuerbare Energien" in der Ideenkarte platziert:

Erneuerbare Energien

 6  0

Auf dieser großen Dachfläche sollte eine PV-Anlage installiert werden.

Beitrag von: *Solarfreund* (03.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Dieselstraße*

Erneuerbare Energien

 6  0

Hier könnte auch gut eine PV-Anlage auf das Dach drauf.

Beitrag von: *Solarfreund* (03.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Artlenburger Landstraße*

Erneuerbare Energien

 14  0

Die im Sommer stark aufgeheizte Parkplatzfläche könnte mit einer Solaranlage "überdacht" verschattet werden und die klamme Kommune könnte die Einnahmen generieren. Diese wäre ein doppelter Beitrag zum Klimaschutz.

Beitrag von: *HD Wilhus* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Scharnebecker Weg 17*

Erneuerbare Energien

 6  0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Robert-Schumann-Straße 2*

Erneuerbare Energien

 5  0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf, Dorfstraße 201*

Erneuerbare Energien

 6  0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf, Scharnebecker Weg 23*

Erneuerbare Energien

 4  0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf, Weinbergsweg 13*

Erneuerbare Energien

 6  2

Windräder auf Wiesen und Feldern

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Brietlingen (Brietlingen-Moorburg), in der Nähe von Schierenweg*

2 Kommentar(e):

? wenn der Wind hier ausreicht, dann auch gerne als Bürgerenergie-Projekt

Kommentar von: *Thomas W.* (11.03.2025)

Das würde ich sehr begrüßen!

Kommentar von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Erneuerbare Energien

 0  5

Biogasanlage zur Wärmeversorgung der Wohngebäude in Adendorf, die sich hinter der Bahn und in Erbstorf befinden.

Beitrag von: *unbekannt* (08.03.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), in der Nähe von Schillerstraße*

Erneuerbare Energien

 0  1

Wasserstoffanbindung von Adendorf/Erbstorf an den Hafen Lüneburg

Beitrag von: *unbekannt* (08.03.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf)*

Erneuerbare Energien

 2  0

Auch hier bitte PV und Fassadenbegrünung

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Artlenburger Landstraße 55*

Erneuerbare Energien

 1  0

PV aufs Dach und Grün an die Wände!

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, in der Nähe von Röthenweg*

Erneuerbare Energien

 0  0

Das DRK sollte hier als Gemeinwohl-interessierte Organisation über eine Solaranlage nachdenken

Beitrag von: *Unbekannt* (12.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Am Lehrgut 1*

Erneuerbare Energien

 1  0

Mehr Solar

Beitrag von: *Unbekannt* (13.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Borgwardstraße 1*

Erneuerbare Energien

 2  0

PV-Überdachung des Parkplatz, damit es sich im Sommer nicht so aufheizt.

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Scharnebecker Weg 12A*

Erneuerbare Energien

 0  0

Pv aufs Dach!

Beitrag von: *Unbekannt* (15.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Artlenburger Landstraße 39*

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 3 Beiträge im Themenfeld "Jugend & Bildung" in der Ideenkarte platziert:



Jugend & Bildung

👍 0

🗨️ 0

Außerhalb der Schulzeiten darf man sich nicht auf dem Schulhof aufhalten. Eine Anwohnerin läuft regelmäßig streife und vertreibt spielende Kinder. Warum dürfen Kinder nicht auf dem Schulhof spielen?

Beitrag von: *Bürger* (19.03.2025)

Standort: *Adendorf, in der Nähe von Teichaue*

2 Kommentar(e):

Weil es kein Spielplatz ist ...

Kommentar von: *Unbekannt* (03.04.2025)

Kinder gehören zum Leben. Ich möchte mehr Kinder hören und sehen. Ich finde diese Regulierungen erschreckend. Solche kinderfeindlichen Menschen machen Adendorf weniger lebenswert!!!!

Kommentar von: *anonym* (16.04.2025)



Jugend & Bildung

👍 2

🗨️ 0

Obstbüsche wie Johannis- und Stachelbeeren pflanzen, für Kinder/Menschen, die keinen Garten haben, einfach zum Naschen.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Böttcherstraße*



Jugend & Bildung

👍 1

🗨️ 0

Eine Unterstellmöglichkeit am Feuerwehrspielplatz - möglichst mit Tisch und Bank für ein Picknick - könnte für Eltern und Kinder einen großen Mehrwert darstellen. Sowohl Schutz vor Sonne als auch Regen könnte damit gewährleistet werden...

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße 170*

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 33 Beiträge im Themenfeld "Klimafreundliche Mobilität" in der Ideenkarte platziert:



Klimafreundliche Mobilität

👍 10

👎 1

Bahnhalt für Adendorf?

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf, An der Bahn 21*



Klimafreundliche Mobilität

👍 9

👎 1

Einrichtung einer Fahrradstraße

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Am Bahndamm 12A*



Klimafreundliche Mobilität

👍 4

👎 1

Einrichtung einer Fahrradstraße

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf)*



Klimafreundliche Mobilität

👍 7

👎 0

Wir wünschen uns, dass die gewonnene Energie aus unserer PV-Anlage für eine Fahrrad-Ladestation mitgenutzt werden kann. Viele Teammitglieder kommen mit dem E-Bike zur Arbeit. Eine Ladestation wäre eine tolle Motivation für die radelnden Teammitglieder.

Beitrag von: *Kita b.d. Feuerwehr* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Robert-Schumann-Straße 1*



Klimafreundliche Mobilität

👍 1

👎 0

Spielstraßen in Bereichen, die sowieso wenig befahren sind und ohne Gehwege sind

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf*



Klimafreundliche Mobilität

👍 10

🗨️ 1

30 km/h Zone von der KiTa bis zur Stauffenbergstraße

Beitrag von: JMR (06.03.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Kirchweg 27

1 Kommentar(e):

Unbedingt Tempo 20 auf dem gesamten Kirchweg!

Kommentar von: Holger Gulyas (09.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 9

🗨️ 0

Der Bahnhofstoppunkt ist sehr wichtig und dringend. Die Busanbindung in dieser Gegend Adendorfs ist schlecht. Man könnte das Auto zu Hause lassen, da das Parken in Lüneburg auch schwierig ist. Mit der Bahn wäre man in 5 Minuten in Lüneburg. Man könnte ggf. auch ein Fahrrad oder Klapprad in die Stadt mitnehmen. Das wäre perfekt.

Beitrag von: unbekannt (08.03.2025)

Standort: Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße



Klimafreundliche Mobilität

👍 7

🗨️ 3

Dieser Trampelpfad sollte schmal geteert werden. Eine Beleuchtung ist nicht nötig. Diese Route nach Lüneburg ist schneller und kürzer als auf der anderen Bahnseite, wenn man hinter der Bahnbrücke wohnt. Auch für Adendorfer, die später die Bahnstation nutzen wollen, wäre das praktisch.

Beitrag von: unbekannt (08.03.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Am Bahndamm 10



Klimafreundliche Mobilität

👍 3

🗨️ 0

Einrichtung einer Geschäftsstraße mit 30km/h oder weniger

Beitrag von: Unbekannt (10.03.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf)



Klimafreundliche Mobilität

4 0

das Befahren des Kirchwegs mit dem Fahrrad auf der Straße ist nicht sicher. Das Teilen der Straße mit den Kfz ist für beide Parteien stressig, da der Platz begrenzt ist. Da gibt es einen breiten Fußweg, der kaum benutzt wird. Könnte da nicht ein Radweg angelegt werden? Oder ein Fahrstreifen für die Radfahrer rot markiert werden?

Beitrag von: *RadfahrerIn* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg*

3 Kommentar(e):

Penetrantes auf der Straße fahren mit dem Rad, obwohl es leere Fahrradwege gibt ist gefährlich, richtig, werde ich nie verstehen. Das gewollte Fahrradfahren auf der Straße durch unsere Politik, trotz Radwege, sehr seltsam. Da muss man sich doch an den Kopf fassen!

Kommentar von: *Erik* (04.04.2025)

Ich empfehle, den Auto-Durchgangsverkehr auf dem Kirchweg (und in ganz Adendorf) zu reduzieren: Aufteilung des Gemeindegebiets in etwa vier Sektoren, die mit Autos nur von außen erreicht werden können (keine direkte Verbindung von Sektor zu Sektor). Busse können von einem Sektor zum anderen mittels versenkbarer Poller gelangen. Dieses Schema ist in vielen holländischen Städten realisiert. Es sollte auch in Adendorf funktionieren. Außerdem muss zur Sicherheit der Radfahrenden das Tempo auf dem Kirchweg unbedingt auf 20 km/h begrenzt werden. Es darf nicht sein, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden, nur weil AutofahrerInnen es eilig haben. Der Primat des Autoverkehrs sollte unbedingt ein Ende haben. Adendorf könnte mit einem guten Beispiel eine Vorreiterrolle einnehmen.

Kommentar von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Tempo 30 km/h auf allen Straßen in Adendorf. Mit dem Rad fahre ich sicherer auf der Straße als auf dem Fußweg. Als der Radweg noch auf dem Fußweg war haben mir immer wieder Autofahrer aus Ausfahren und Nebenstraßen die Vorfahrt genommen.

Kommentar von: *Reinhard Hillman* (12.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

das Befahren des Suren Winkels mit dem Fahrrad auf der Straße ist nicht sicher. Das Teilen der Straße mit den Kfz ist für beide Parteien stressig. Die Straße ist zudem in einem sehr schlechten Zustand. Aufgrund der vielen Löcher und Unebenheiten ist das Befahren mit dem Fahrrad unangenehm bis gefährlich. Auf (jeweils) einer Straßenseite können Radfahrer und Autofahrer nicht nebeneinander fahren, weil nicht genügend Platz vorhanden ist. An den Radfahrern wird sich mit zu geringem Abstand (weniger als 1,5 m) schnell vorbei gedrängelt. Um die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen wäre ein rot gekennzeichnete Radstreifen empfehlenswert. Das erhöht die Aufmerksamkeit der Autofahrer und bringt sie eher dazu bei einem Überholvorgang den Sicherheitsabstand zu den Radfahrenden einzuhalten (Gilt auch für weitere Adendorfer Straßen...)

Beitrag von: *RadfahrerIn* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Im Suren Winkel 15*

2 Kommentar(e):

Radfahrer-innen könnten sich eine kleine Parallelstrasse zum fahren suchen. So einfach ist das manchmal. Man muss es nur wollen und kann ungestört radeln.

Kommentar von: *Erik* (04.04.2025)

Es ist eine gute Idee, sich eine Nebenstraße zum Radfahren zu suchen. Ich wohne an der Ecke Im Suren Winkel / Rauher Weg und ich muss dort mit dem Rad fahren. Die Straße Im Suren Winkel sollte Fahrradstraße werden, für die Autofahrer gibt es den Kirchweg. Mindestens Tempo 30 km/h sollte auf der Straße im Suren Winkel eingerichtet werden, oder am besten für alle Straßen in Adendorf.

Kommentar von: *Reinhard Hillman* (12.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 0

Radweg verbessern in der Artlenburger Landstraße sowie bessere Beleutung

Beitrag von: *Anonym* (03.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf, Lüne-Moorfeld), Artlenburger Landstraße 35*



Klimafreundliche Mobilität

👍 6 🗨️ 1

Im gesamten Kirchweg und Im Suren Winkel Tempo 30 und die Fahrradwege ausbauen/ verbreitern

Beitrag von: *Unbekannt* (06.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 33*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 2

Leider wurde die Ausfahrt des Rad- und Fusswegs aus dem Lüner Holz durch das Restaurant "La Table" mit einer Pforte verschlossen. Dies ist für RadfahrerInnen äußerst lästig, da Umwege gefahren werden müssen. Kann die Gemeinde hier Abhilfe schaffen und die alte Wegeführung wieder öffnen?

Beitrag von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Schwarzer Weg 10*

1 Kommentar(e):

Hier bliebe zu prüfen seitens der Gemeinde ob: 1. das Gewohnheitsrecht greift (da konnte man schon immer längs fahren und 2. das Feld-Fort-Ordnungsgesetz greifen könnte, demnach man den Zugang zum Wald/Forst nicht versperren darf (allgemeines Zugangsrecht zum Wald oder so ähnlich) Ich bin gespannt wie damit umgegangen wird, da nun die Leute auf dem Schwarzen Weg rumirren und nicht wissen wo sie jetzt genau fahren sollen! Teilweise wird jetzt um das Hindernis gefahren, damit ist es quasi ad ab sodum geführt worden!

Kommentar von: *H.-D. Wilhus* (16.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Die Radwegsituation an der Einfahrt zum EDEKA-Markt ist sehr gefährlich: Ampel- und Laternenpfähle engen das Radwegprofil extrem ein. Gleichzeitig muss man enge Kurven fahren. Die Radwegzufahrt zum EDEKA-Markt ist sehr eng. Mit vollgepacktem Fahrrad nach dem Einkauf hat man hier kein sicheres Gefühl. Es wäre schön, wenn eine breite und separate Fahrradzufahrt zum Parkplatz (etwa auf Höhe der Fa. Adler) geschaffen würde.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Artlenburger Landstraße*



Klimafreundliche Mobilität

👍 6 🗨️ 2

Im Wacholderweg und den angrenzenden Straßen sollte das Tempolimit 30km/h sein. Die Straßen sind schmal, an den Straßenseiten parken Autos, Fußwege sehr schmal, an Entsorgungstagen ist der Fußgängerweg blockiert und Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Menschen müssen auf der Straße gehen. Dies gilt für sehr viele Straßen in Adendorf!

Beitrag von: *Simone* (10.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Wacholderweg 4*

1 Kommentar(e):

Auch Tempo 30 in ganz Adendorf wird Ihnen nichts bringen. Am Ende sind alle nur noch genervt davon. Das bringt auch keinem etwas.

Kommentar von: *anonym* (16.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Für Radfahrer, die aus dem Parkweg kommen, muss unbedingt der Bordstein am Kirchweg abgesenkt werden, um eine "Kurvenfahrt" zur nächsten Bordsteinabsenkung zu vermeiden.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (10.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Parkweg 5*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Es sollte eine zusätzliche Bushaltestelle "Grüner Weg" für die Buslinie 5007 stadteinwärts eingerichtet werden.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (10.04.2025)
Standort: *Adendorf, Grüner Weg 7*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Für die Bushaltestelle "Lüneburg, Artlenburger Landstraße" (Linie 5900 in Richtung Hohnstorf) ist eine Bordsteinerhöhung erforderlich. Hier muss man regelrecht aus dem Bus herausspringen.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (10.04.2025)
Standort: *Adendorf, Artlenburger Landstraße*



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 2

Neben der geplanten Nord- Süd- Fahrradstraße über "Am Bahndamm" und "Im Suren Winkel", wird auch eine Ost- West-Fahrradstraße benötigt, insbesondere damit, Schüler:Innen sicher zur Grundschule am Weinberg Weg kommen. Sandweg und Amselweg sollten Fahrradstraße werden.

Beitrag von: *Reinhard Hillmann* (12.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Sandweg 12*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

Fahrradrampe/-Weg zur leichteren Auffahrt von der Nutzfelder Straße auf den Fahrradweg des Kanals

Beitrag von: *HF* (18.04.2025)
Standort: *Lüneburg, in der Nähe von Nutzfelder Weg*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

Fahrradstraße und/oder Tempo 30 im Grünen Jäger Weg! Wäre bei einem ökologisch so wertvollen Gebiet sehr gerechtfertigt und würde den Naherholungsfaktor weiter erhöhen.

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Grüner-Jäger-Weg*



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 0

Ein Bushaltestellenhäuschen für die Bushaltestelle "Erbstorf Ort" - möglichst mit elektronischer Anzeige. Diese wird viel mehr genutzt als die am Wendehammer und eine angenehme Wartezeit könnte das Busfahren noch attraktiver machen. Da dies oft die letzte Haltestelle vor Lüneburg ist, kommt es außerdem öfter zu leichten bis mittleren Verspätungen. Da ist eine Info ganz nett, dass der Bus tatsächlich noch kommt...

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)
Standort: *Adendorf, Landhaus-Meyn-Weg 1*



Klimafreundliche Mobilität

👍 2 🗨️ 0

Sowohl parkende Autos als auch die Enge der Dorfstraße machen das Fahrradfahren auf der Straße - besonders mit Fahrradanhänger, Lastenrad oder gepackten Fahrradtaschen unentspannt. Kann man den Radweg bspw. durch eine abgegrenzten Trennung zur Straße sicherer gestalten?

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Dorfstraße 18B*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

Fahrradweg beleuchten und ausbessern; breitere Wege (Rad und Fußweg);

Beitrag von: SuS (24.04.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Theodor-Storm-Weg 30



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 0

Jahnweg zum Radweg ausbauen und Durchgang bis Weinbergsweg ermöglichen. Als Alternative zu Dorfstraße und Büldenweg

Beitrag von: SuS (24.04.2025)

Standort: Adendorf, Artlenburger Landstraße 46A

1 Kommentar(e):

Und Übergang über Artlenburger Landstraße ermöglichen / Zuweg zur Grundschule

Kommentar von: Unbekannt (24.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 2 🗨️ 0

chaotische Kreuzung; gefährlich für Fußgänger und Radfahrer; Vielleicht ein Kreisel mit Grüner Mitte? Und deutlichen Spuren für Fußgänger und Radfahrer

Beitrag von: SuS (24.04.2025)

Standort: Adendorf, Amselweg



Klimafreundliche Mobilität

👍 4 🗨️ 0

Ordentliche, stabile Fahrradständer; bislang gibt es nur die Werbe-Ständer von Rossmann und Neukauf.

Beitrag von: SuS (24.04.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Amselweg 8



Klimafreundliche Mobilität

👍 4 🗨️ 0

Tempolimit, Dauerblitzer

Beitrag von: SuS (24.04.2025)

Standort: Adendorf, Artlenburger Landstraße 42A



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Die Überquerung des Grünen Wegs an der Kreuzung Grüner Weg/Artlenburger Landstraße ist für RadfahrerInnen aufgrund der vielen Ampel- und Laternenpfähle und enger Kurven, die gefahren werden müssen, sehr gefährlich. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Eine Möglichkeit zur geraden Überquerung des Grünen Wegs würde mehr Sicherheit bieten.

Beitrag von: Holger Gulyas (09.05.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Grüner Weg



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 0

Der Radweg an der B209 ist an dieser Stelle in einem katastrophalen Zustand. Generell ist dieser Radweg eine Zumutung und sollte flächendeckend verbreitet und baulich von der B209 getrennt werden, damit man sich auf dem Rad endlich sicher fühlt.

Beitrag von: *Unbekannt* (12.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Büldenweg 1D*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Bitte unbedingt eine Stadtradt Station an den neuen Bahnhof!!!

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), An der Bahn 3*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

ÖPNV-Anbindung, damit man nicht immer mit dem Auto kommen muss, wenn schlechtes Wetter ist

Beitrag von: *Unbekannt* (15.05.2025)

Standort: *Adendorf, Heidkoppelweg*

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 0 Beiträge im Themenfeld "Klimaneutrale Unternehmen & Tourismus" in der Ideenkarte platziert:

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 19 Beiträge im Themenfeld "Klimaanpassung & Naturschutz" in der Ideenkarte platziert:



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 12 🗨️ 0

Entwicklung von Wasseraufnahmestrategien rund um die Kirche, Kita, Kirchweg. Entsiegelung und Abflussmöglichkeiten bei Starkregen.

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf, Kirchweg 32B*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 5 🗨️ 0

Jährliche Aussaat von Wildblumen/ Pflanzen von Blumenzwiebeln am Rand des Spielplatzweges entlang, umgefallenes Insektenhotel wieder aufstellen und erweitern

Beitrag von: *Unbekannt* (06.03.2025)
Standort: *Adendorf, Kornblumenweg 23*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Fassadenbegrünung zur Hitzeregulierung fördern/ durchführen, z.B. an den Wohnblicks neben dem Seniorenheim

Beitrag von: *Unbekannt* (07.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Im Suren Winkel 64*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 9 🗨️ 0

Keine Waldrodung und Bebauung in der Köthner Heide

Beitrag von: *anonym* (19.03.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Köthnerheide*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Bäume auf den Parkplatz oder auch aufstocken anstatt neu bauen.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Artlenburger Landstraße 53*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Bäume und Blühwiesen anlegen. Für 4-6 Parkplätze einen Baum, erst ab 2,50 beschneiden. LKW Parkplätze schaffen, wo weiter oben beschnitten wird.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Elba 14*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2 🗨️ 0

Kirchweg: Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 4A*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2 🗨️ 0

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf, Dorfstraße 11A*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf, Dorfstraße 64*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf, Dorfstraße 181B*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2 🗨️ 1

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz? An manchen Stellen vielleicht auch wieder Apfelbäume, wo es sich anbietet.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße 209D*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2 🗨️ 0

Villeicht mehr bäume

Beitrag von: *Unbekannt* (03.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Küchenschellenweg 4A*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Mehr bäume

Beitrag von: *Unbekannt* (03.04.2025)

Standort: *Adendorf, Dorfstraße 66*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 5 🗨️ 0

Der Kirchwald ist der kümmerliche Rest eines ehemals weitläufigen Waldes. Er ist in einem erbärmlichen ungepflegten Zustand. Der fremde Anflug (Spitzahorn, Brombeeren, Kirschlorbeer usw. zusammen mit dem ausufernden Efeu unterdrücken jede natürliche Generation, während der Bestand an Kiefern und Eichen nach und nach durch Alter oder Winwurf verschwindet. Hier sollten dringend Maßnahmen durchgeführt werden. Warum nicht auch z.B. durch einen Bürgereinsatz (Subotnik), wie man es vom Entkusseln der Heide kennt? Neupflanzungen einzelner Bäume könnten durch Patenschaften durchgeführt werden.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Kirchweg*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2 🗨️ 0

In dem kleinen Grünbereich wäre ein schöner Standort für einen hochwachsenden Laubbaum.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)

Standort: *Adendorf, Heinrich-Hille-Straße 2*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 4 🗨️ 0

Die langweilige Grasfläche bietet sich für einen naturnahen Umbau an. Einige Bäume und Wildblumen würden viel zu einem lebenswerten Adendorf beitragen. Vielleicht sind ja Gespräche mit dem Eigentümer/den Eigentümern in diese Richtung möglich.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Von-Stauffenberg-Straße 2D*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2 🗨️ 0

Insektenfreundliche Laubentsorgung im Herbst im Bereich Raderbach

Beitrag von: *Gesine Bürgener-Rotax* (15.04.2025)

Standort: *Adendorf*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 4 🗨️ 0

Bitte keine Beleuchtung des Fahrradweges im Lüner Wald. Der Wald wird dadurch zerstört! Das Licht stört Tiere und Insekten. Sicherheit bringt das Licht auch nicht. Auch bei Licht kann man nachts überfallen werden. Wer nachts Sicherheit möchte sollte den Wald umfahren. Auch soll der Radweg wenn es nicht abwendbar ist höchstens sehr schmal geteert werden. Es gibt genug Platz auch auf einem schmalen Weg. Der LünerWald soll nicht noch weiter zerstört werden. Die Autobahn hat schon genug zerstört. Früher war dies so ein schöner Wald. Bitte lasst den Rest in Ruhe!!

Beitrag von: *anonym* (17.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Grüner-Jäger-Weg*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1 🗨️ 0

Wald erhalten, Wald hegen und pflegen

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Köthnerheide*

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 1 Beiträge im Themenfeld "Konsum & Abfall" in der Ideenkarte platziert:



Konsum & Abfall

👍 3

🗨️ 0

fair-Teiler für Bücher und Dinge

Beitrag von: SuS (24.04.2025)
Standort: Adendorf, Kirchweg 37

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden 1 Beiträge im Themenfeld "Gute Beispiele" in der Ideenkarte platziert:

★ Gute Beispiele

👍 2 🗨️ 0

Ein gutes Beispiel für einen schönen Erholungsort relativ nah am Ortskern.

Beitrag von: *Unbekannt* (19.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von An den Tonkuhlen*

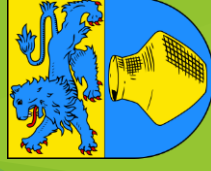
1 Kommentar(e):

Dort weniger "Ordnung schaffen". Es wird zum Teil sehr massiv beschnitten, was nicht an allen Stellen so notwendig ist.

Kommentar von: *beamakeba* (22.03.2025)

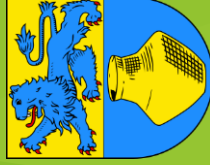
Klimaschutzkonzept der Gemeinde Adendorf

Klimaschutzmanager Thore Lütjohann



Ablauf

- ▶ CO2-Neutralität vs. THG-Neutralität vs. Klimaneutralität
- ▶ Energie- & Treibhausgasbilanz
- ▶ Potenzialanalyse
- ▶ Szenarientwicklung
- ▶ Neue Angebote im Bereich Klimaschutz
- ▶ Diskussion/Ideensammlung



CO₂-Neutralität vs. THG-Neutralität vs. Klimaneutralität

► CO₂-Neutralität

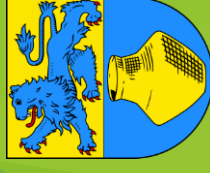
„Zustand, bei dem sich die anthropogenen Emissionen des Treibhausgases Kohlenstoffdioxid (CO₂) in die Atmosphäre und dessen Bindung bilanziell ausgleichen.“

► THG-Neutralität

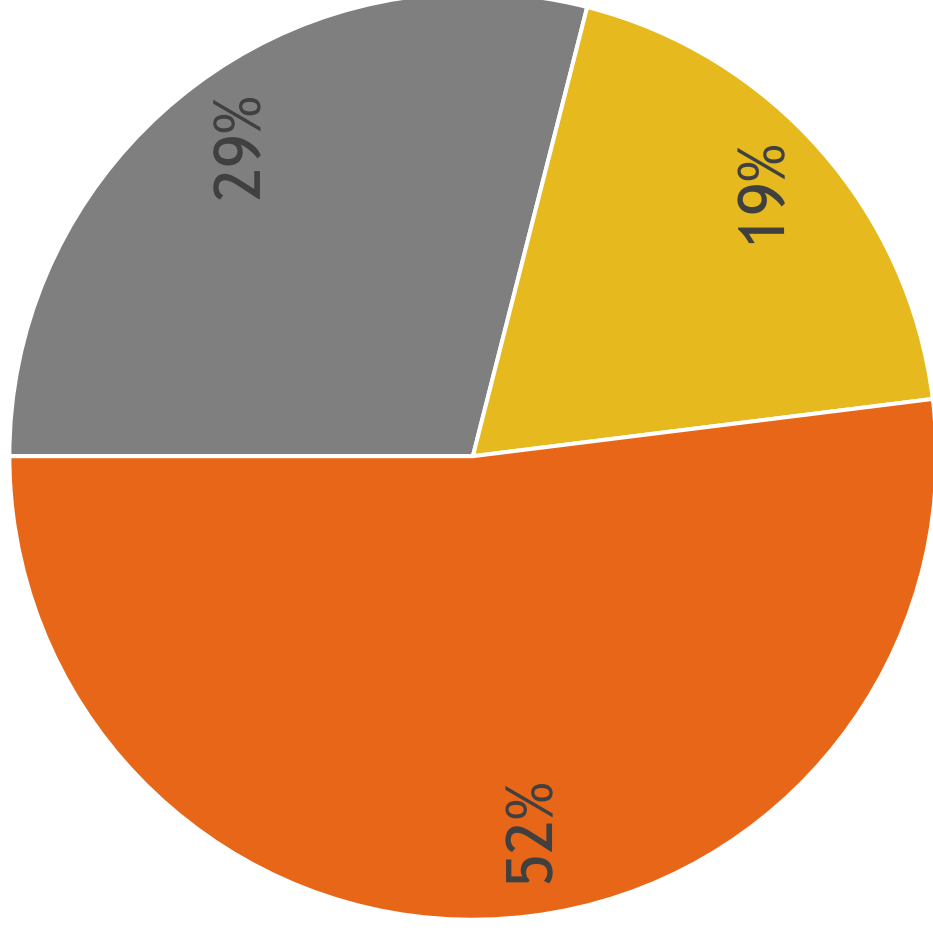
„Zustand, bei dem sich die anthropogenen Emissionen von Treibhausgasen (z. B. volumenstärkste: Kohlenstoffdioxid CO₂, Methan CH₄; Lachgas N₂O) in die Atmosphäre und deren Bindung bilanziell ausgleichen.“

► Klimaneutralität

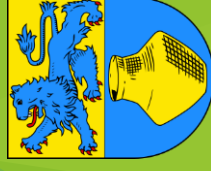
„Zustand, bei dem menschliche Aktivitäten (Treibhausgasemissionen, Veränderungen des Strahlungshaushaltes durch Flächenversiegelung, Ausstoß von Ruß oder Wasserdampf...) bilanziell keine Effekte auf das gesamte Klimasystem haben.“



Sektorale Anteile Endenergieverbräuche



■ 2022 ■ Verkehr ■ Strom ■ Wärme

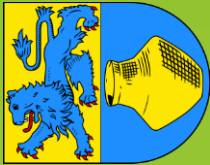


Endenergieverbrauch der Gemeinde nach Sektoren in MWh

Sektoren	2019	2020	2021	2022
G/H/D	15.948,53	14.571,16	15.975,76	14.348,79
Industrie	18.415,42	16.477,60	16.392,77	17.556,48
Kommunale Einrichtungen	3.781,15	3.448,18	3.860,14	4.200,73
Private Haushalte	93.877,63	92.104,09	104.006,68	88.808,51
Verkehr	55.295,76	50.221,64	49.394,43	50.943,76
<u>Gesamt</u>	187.318,48	176.822,66	189.629,80	175.858,27

8.105,9 kWh/EW

Landkreis Lüneburg:
21.895 kWh/EW

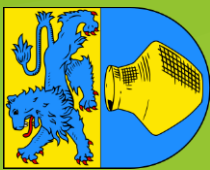


CO2-Äquivalent-Emissionen der Gemeinde nach Sektoren in t

Sektoren	2019	2020	2021	2022
G/H/D	4.801,54	4.235,17	4.707,30	4.405,53
Industrie	8.184,72	6.679,26	7.207,43	8.199,77
Kommunale Einrichtungen	1.184,79	1.050,34	1.219,47	1.404,66
Private Haushalte	26.586,85	25.413,84	29.205,89	26.004,52
Verkehr	17.381,85	15.619,58	15.442,81	17.245,22
<u>Gesamt</u>	58.139,75	52.998,18	57.782,90	57.259,70

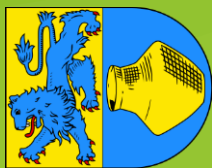
5,2 t/EW

Landkreis Lüneburg:
7,18 t/EW
Deutschland:
7,2 t/EW



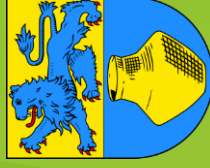
Zusammenfassung

Jahr	Endenergie- verbrauch in GWh	THG- Emissionen in t CO2-Äqu	Reduktion Endenergie- verbrauch zu 2019	Reduktion THG- Emissionen zu 2019
2019	187,318	58.140	Basiswert	Basiswert
2020	176,823	52.998	-5,6%	-8,84%
2021	189,63	57.783	+1,23%	-0,61%
2022	175,858	57.620	-6,12%	-1,51%

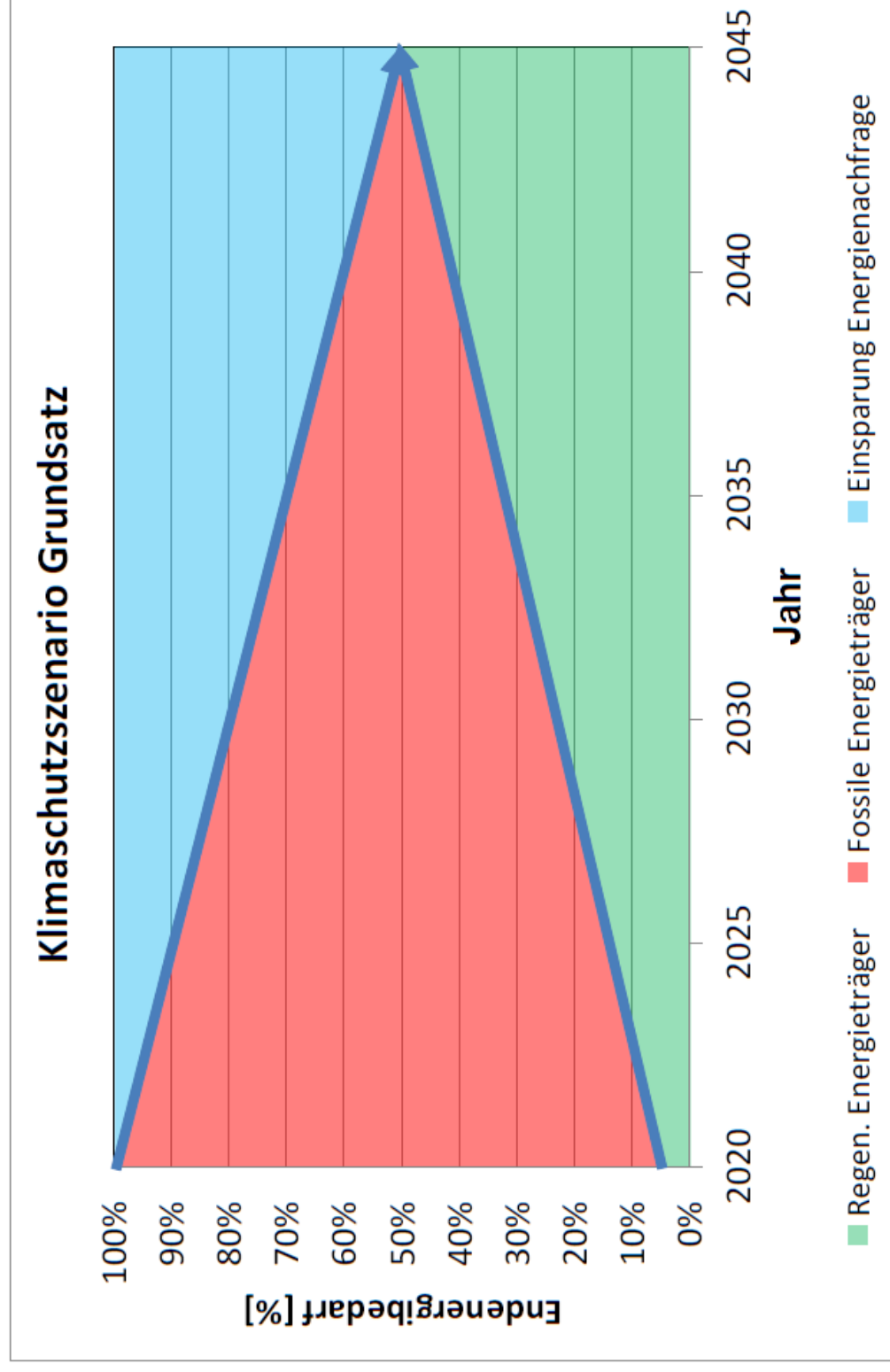


Potenzialanalyse

- ▲ Gebäudesanierung/Energieeinsparung
- ▲ Photovoltaik
- ▲ E-Mobilität



Szenarienentwicklung



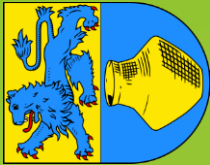
Szenarienentwicklung

Sektor / Bereich	TREND-Szenario	KLIMASCHUTZ-Szenario
Gebäudehülle	Business as usual, Trend seit 2000	Umfassende Sanierung aller Bauteile
Heizungsanlagen	9,2% regenerativ, 90,9% el. Wärmepumpe	21,2% regenerativ, 79,6% el. Wärmepumpe
Elektrogeräte	Moderate Einsparung	Jeweils effizienteste Geräte anschaffen
Gewerbe / Industrie	Business as usual	Konsequente Nutzung effizienter Technologien
Verkehr	80 % E-Mobilität, ansonsten business as usual	100 % E-Mobilität, Car-Sharing, mehr ÖPNV, mehr Radverkehr, konsequente Verkehrsvermeidung
Windkraft	Wie geplant	Wie geplant
Biogas, aktuell	läuft aus	läuft aus
Solarenergie	50% aller Dächer	100% aller Dächer
Freiflächen-PV	Wie geplant	Wie geplant
Holzheizungen	50% des Holzpotenzials	100% des Holzpotenzials
Stroh	Nutzung 50% Abfallstroh	Nutzung 100% Abfallstroh
Landw. Reststoffe (Gülle, Stroh, usw.)	Nutzung 50% des Angebots	Nutzung 100% des Angebots
Spezifische CO ₂ -Emissionen Strom	Zielwert moderater Klimaschutz (Öko-Institut e.V.)	Zielwert verstärkter Klimaschutz (Öko-Institut e.V.)

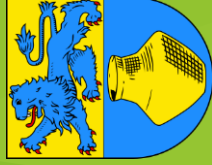
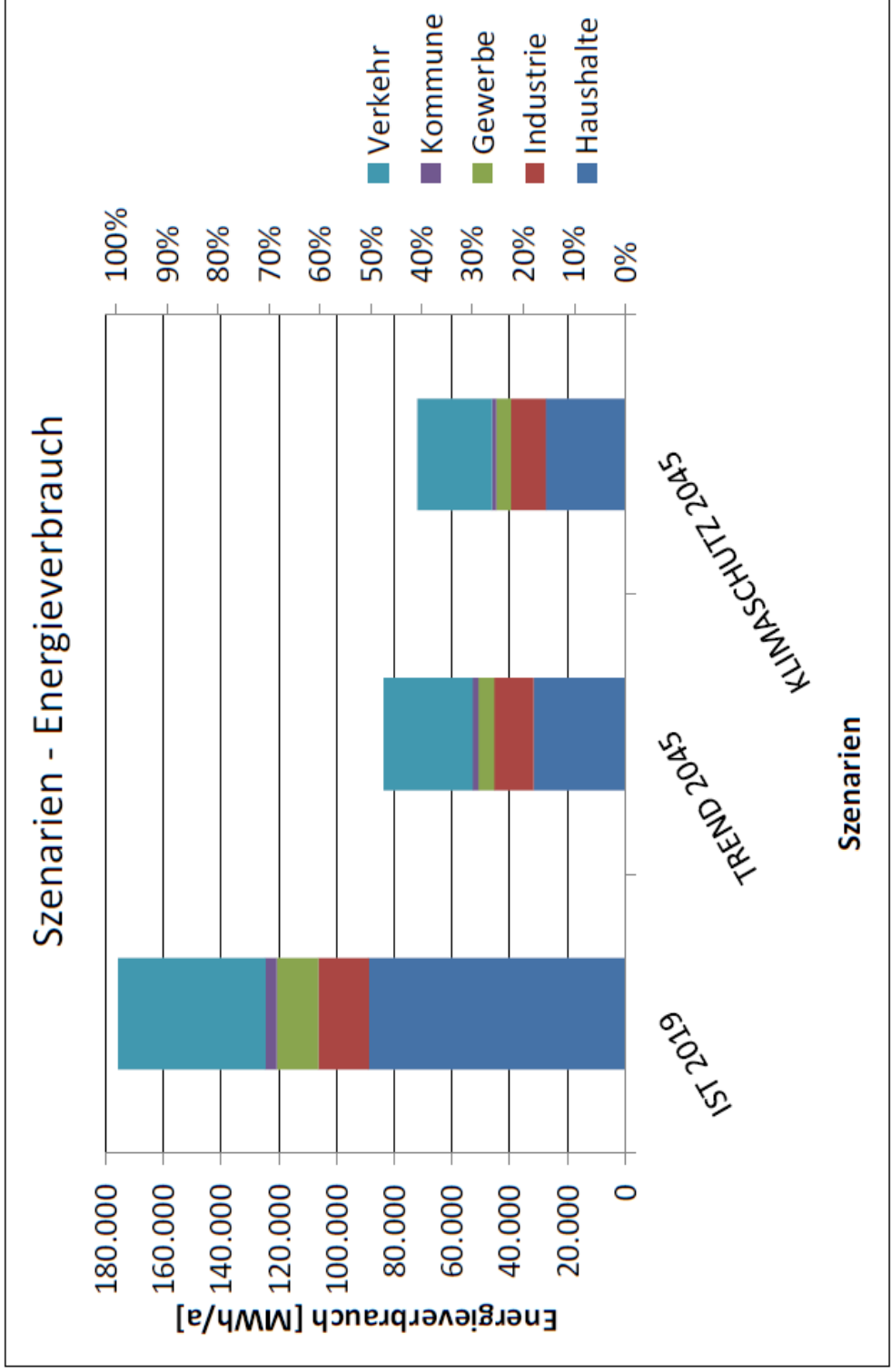


Senkung des Endenergieverbrauchs in zwei Szenarien nach Sektoren

Sektor	KLIMA-SCHUTZ			KLIMA-SCHUTZ		
	IST 2022 [MWh/a]	TREND 2045 [MWh/a]	KLIMA-SCHUTZ 2045 [MWh/a]	IST 2022 [%]	TREND 2045 [%]	KLIMA-SCHUTZ 2045 [%]
Haushalte	88.809	31.852	27.640	100,0%	35,9%	31,1%
Industrie	17.556	13.697	11.858	100,0%	78,0%	67,5%
Gewerbe	14.349	5.527	5.336	100,0%	38,5%	37,2%
Kommune	4.201	1.835	1.521	100,0%	43,7%	36,2%
Verkehr	50.944	30.677	25.611	100,0%	60,2%	50,3%
Summe	175.858	83.588	71.966	100,0%	47,5%	40,9%

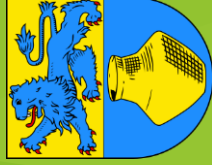


Senkung des Endenergieverbrauchs in zwei Szenarien nach Sektoren

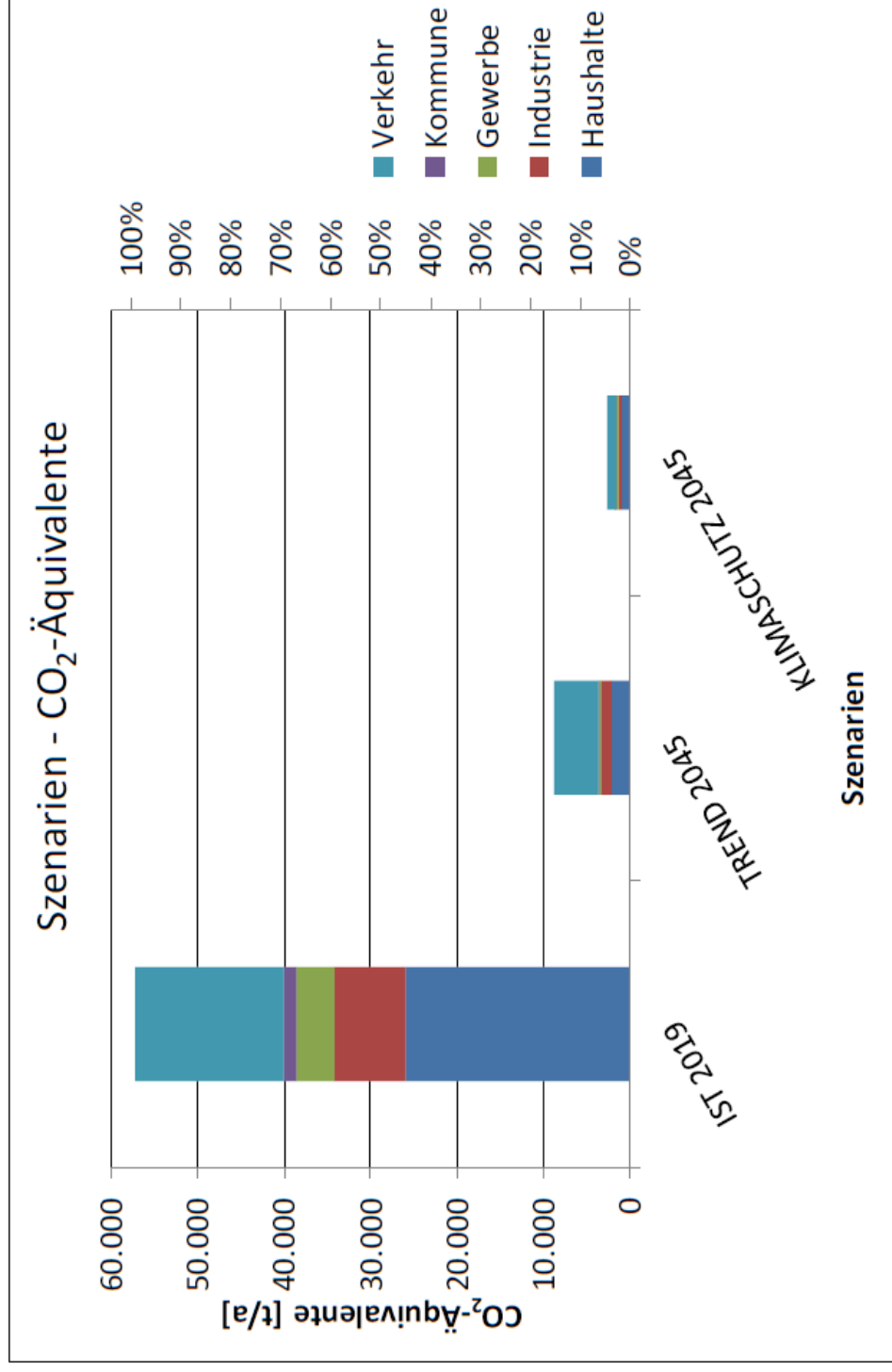


Senkung CO2-Äquivalent-Emissionen in zwei Szenarien nach Sektoren

Sektor	KLIMA-SCHUTZ			KLIMA-SCHUTZ		
	IST 2022 [t/a]	TREND 2045 [t/a]	2045 [t/a]	IST 2022 [%]	TREND 2045 [%]	2045 [%]
Haushalte	26.005	2.182	932	100,0%	8,4%	3,6%
Industrie	8.200	1.059	455	100,0%	12,9%	5,5%
Gewerbe	4.406	378	177	100,0%	8,6%	4,0%
Kommune	1.405	132	54	100,0%	9,4%	3,9%
Verkehr	17.245	5.030	1.003	100,0%	29,2%	5,8%
Summe	57.260	8.781	2.621	100,0%	15,3%	4,6%

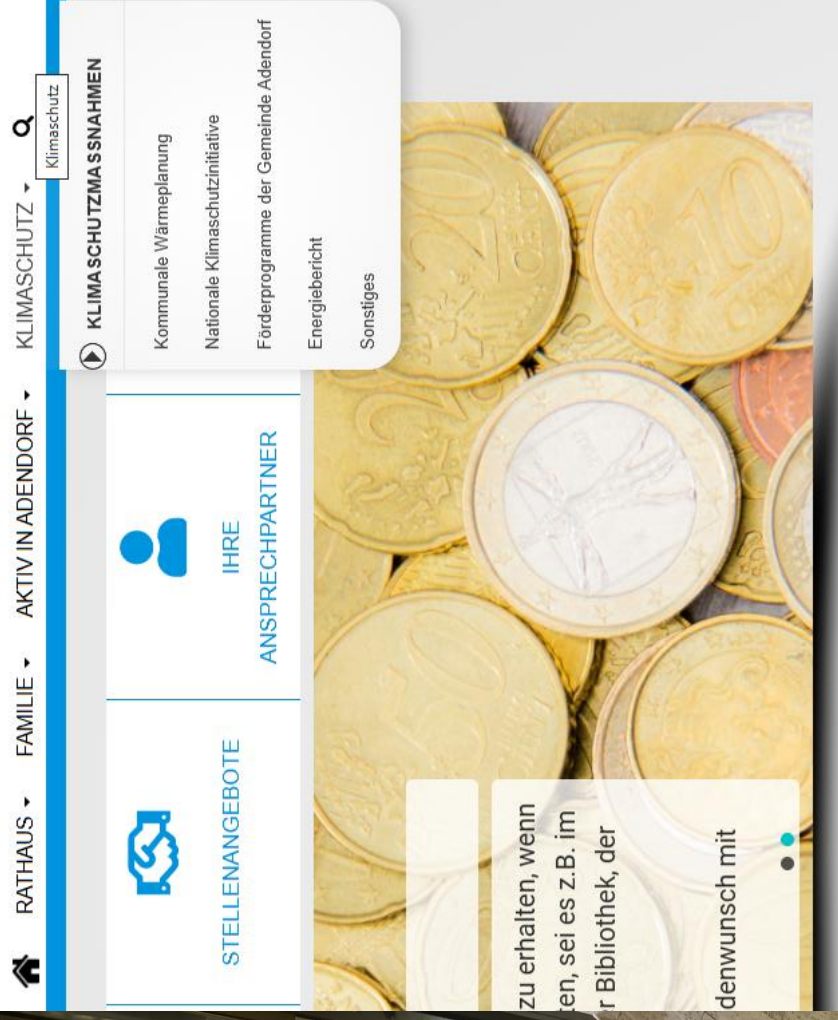


Senkung CO₂-Äquivalent-Emissionen in zwei Szenarien nach Sektoren



Neue Angebote im Bereich Klimaschutz

Klimaschutz-Informationsangebote



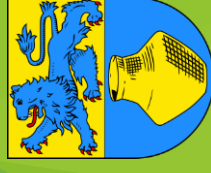
Klimabonus in der Adendorfer Bibliothek



- Klimabonus-System der Region Lüneburg
- mit Klimabonus-Währung (1KB = 1EUR Wert) wird klimaschonendes Verhalten/Anschaffungen belohnt
 - verschiedene Annahme- und Ausgabestellen in und um Lüneburg
 - auf Initiative des Klimaschutzmanagements
 - in Adendorf ist die Bibliothek die erste Annahme- und Ausgabestelle
- für die Entleihe eines Energiepaketes in der Bibliothek erhalten Sie 4 Klimaboni



Bibliothek Adendorf



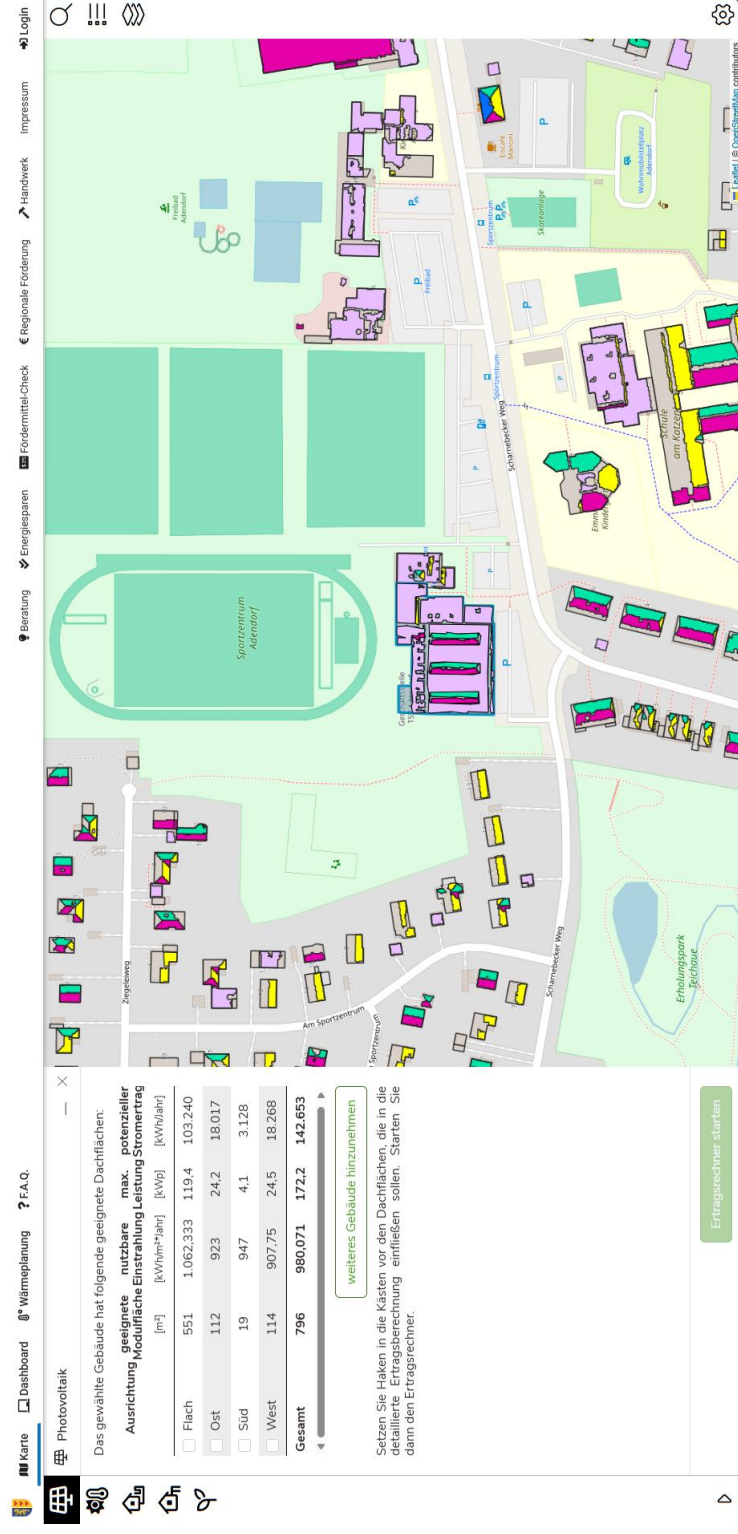
Neue Angebote im Bereich Klimaschutz

Klimaportal Landkreis Lüneburg

**LANDKREIS LÜNEBURG**

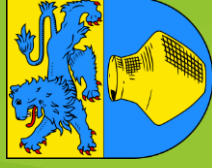
- Das Klimaportal ist seit dem 24.06. online erreichbar:

<https://klimaportal-lk-lueneburg.ipsyscon.de/51/karte-oeffentlich/>



Klimawerkstatt 04.07.2025

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Klimawerkstatt Adendorf

Es wurden insgesamt 41 Beiträge auf den Moderationstafeln platziert:

Erneuerbare Energien

Solarsitzbänke mit integrierter Handyladung

Erneuerbare Energien

Bau von Kleinwindkraftanlagen (auch auf privaten Grundstücken)

Erneuerbare Energien

Kommunaler Wind- u. Solarpark als Genossenschaft

Erneuerbare Energien

PV-Anlagen über versiegelten Flächen (bspw. Parkplätze)

Erneuerbare Energien

PV-Anlagen auf alle öffentlichen Dachflächen

Erneuerbare Energien

Möglichkeit den eigenen Strom von PV-Anlagen an neue Adendorfer Energiegenossenschaft zu verkaufen

Klimaanpassung & Naturschutz

Förderprogramm für Zisternen, um Regenwasser von Dächern aufzufangen.

Klimaanpassung & Naturschutz

Förderprogramm für Naturgärten

Klimaanpassung & Naturschutz

Schwammstadt-Konzept für Adendorf

Klimaanpassung & Naturschutz

Initiative für naturnahe Forstwirtschaft um Adendorf herum



Klimaanpassung & Naturschutz



Thermographie-Kartierung mit Drohnen zu Hitze-Problemzonen



Klimaanpassung & Naturschutz

Strenge Regeln für Gartenbewässerung zum Grundwasserschutz

- keine privaten Pools mehr
- Erhöhung des Wassergeldes



Klimaanpassung & Naturschutz

Wasserrückhalt auf Ackerflächen in der Ortslage



Klimaanpassung & Naturschutz

Waldumbau kommunaler Waldflächen



Klimaanpassung & Naturschutz

Bäume im Suren Winkel im nördlichen Teil (Friedhof) zu einer beidseitigen Allee nachpflanzen



Klimaanpassung & Naturschutz



Renaturierung/natürliche Wiederbewaldung auf kommunalen Freiflächen/Brachflächen



Klimaanpassung & Naturschutz

Den Raderbach ökologisch aufwerten



Entsiegelung



Das Gelände der Erbstorfer Feuerwehr sollte teilweise entsiegelt werden



Klimafreundliche Mobilität



Eine StadtRAD-Station sollte an der Feuerwehr Erbstorf eingerichtet werden.



Klimafreundliche Mobilität

Fahrradbrücke Lünen Rennbahn – Goseburg fordern und fördern



Klimafreundliche Mobilität



Tempo 30 mit Fahrbahnverengungen absichern



Klimafreundliche Mobilität



Fahrradstraßeneinrichtung in Kombination mit Einbahnstraßenregelung z. B. Kirchweg und Im Suren Winkel



Klimafreundliche Mobilität



Entweder überall Tempo 30 oder Radwege sicher machen (einfach ein Radsymbol auf die Straße zu malen als Radweg reicht nicht)



Klimafreundliche Mobilität



Car-Sharing Station mit E-Autos



Klimafreundliche Mobilität

Tempo 30 im gesamten Ort



Klimafreundliche Mobilität

Tempo 30 in ganz Adendorf



Klimafreundliche Mobilität

30 km/h Zone von der KiTa bis zur Stauffenbergstraße



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



Keine Bebauung im Außenbereich gestatten



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Tauschbörse o. Ä. einrichten und/oder Ausleihangebote schaffen im Internet



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Gestaltung naturnaher Parkanlage (Naherholung) auf Ackerflächen in der Ortslage



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



Rastplatz/Treffpunkt am Storchennest in Erbstorf mit Infos zum Radwegenetz, Ortsgeschichte, Storch und Klimaschutz



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



Mitfahrbank an Bushaltestelle Erbstorf Ort (an Erbstorfer Landstraße)



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Regelmäßige Entleerung der Altkleidercontainer, da Ungeziefer angezogen wird.



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Dachbegrünungssatzung für Carports aller Größen



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



Mehr Mülleimer, auch mit extra Behälter für Zigaretten



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Größere Mülleimer an Freibad, Eishalle, Schule



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



Dunkle Terrassenplatten oder Balkonplatten gegen Hitzeabweisende austauschen bzw. einen entsprechenden Hitzeabweisenden Anstrich.



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Adendorf soll aufhören die Unterhaltungskosten für die Eissporthalle für den AEC zu tragen



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Mehr Vorgaben durch die Gemeinde (nur auf Freiwilligkeit zu setzen, bringt nicht genug)



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Freihalten von Frischluftschneisen bei Bebauungsplanung



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

Nutzung des Freibadwassers zur Bewässerung am Saisonende

Ideenkarte für den Klimaschutz in Adendorf

Es wurden insgesamt 109 Beiträge in der Ideenkarte platziert:

Erneuerbare Energien

 6  0

Auf dieser großen Dachfläche sollte eine PV-Anlage installiert werden.

Beitrag von: *Solarfreund* (03.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Dieselstraße*

Erneuerbare Energien

 6  0

Hier könnte auch gut eine PV-Anlage auf das Dach drauf.

Beitrag von: *Solarfreund* (03.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Artlenburger Landstraße*

Entsiegelung

 12  4

Die große Teerfläche sollte durch das mittig pflanzen eines Baumes beschattet/entsiegelt werden. Die verhindert eine starke Aufheizung der in Richtung Süden am Hang gelegenen Fläche. Zudem führt es zu Verkehrsberuhigung bei, da das Kurvenschneiden erschwert wird. Zudem braucht es dringend in diesem Gefahrenbereich eine Temporeduzierung auf 30 km/h. Kruvenbereich Lindenweg in den Grünen Weg.

Beitrag von: *HD Wilhus* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf, Lindenweg*

Erneuerbare Energien

 14  0

Die im Sommer stark aufgeheizte Parkplatzfläche könnte mit einer Solaranlage "überdacht" verschattet werden und die klamme Kommune könnte die Einnahmen generieren. Diese wäre ein doppelter Beitrag zum Klimaschutz.

Beitrag von: *HD Wilhus* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Scharnebecker Weg 17*

Entsiegelung

 8  0

Langfristig, Anpflanzung von klimaresistenten Bäumen in verkehrsberuhigenden Buchten im westlichen Teil der Dorfstraße.

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Dorfstraße 44A*

Klimaanpassung & Naturschutz

 12  0

Entwicklung von Wasseraufnahmestrategien rund um die Kirche, Kita, Kirchweg. Entsiegelung und Abflussmöglichkeiten bei Starkregen.

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)
Standort: *Adendorf, Kirchweg 32B*



Klimafreundliche Mobilität

👍 10

👎 1

Bahnhalt für Adendorf?

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)

Standort: *Adendorf, An der Bahn 21*



Klimafreundliche Mobilität

👍 9

👎 1

Einrichtung einer Fahrradstraße

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Am Bahndamm 12A*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 10

👎 8

Einrichtung einer Fahrradstraße im Weinbergsweg. Keine Zufahrt mehr für Nicht-Anwohner.

Beitrag von: *Mal* (04.03.2025)

Standort: *Adendorf, Weinbergsweg 6*



Klimafreundliche Mobilität

👍 4

👎 1

Einrichtung einer Fahrradstraße

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf)*



Klimafreundliche Mobilität

👍 7

👎 0

Wir wünschen uns, dass die gewonnene Energie aus unserer PV-Anlage für eine Fahrrad-Ladestation mitgenutzt werden kann. Viele Teammitglieder kommen mit dem E-Bike zur Arbeit. Eine Ladestation wäre eine tolle Motivation für die radelnden Teammitglieder.

Beitrag von: *Kita b.d. Feuerwehr* (05.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Robert-Schumann-Straße 1*



Erneuerbare Energien

👍 6

👎 0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Robert-Schumann-Straße 2*



Klimafreundliche Mobilität

👍 1

👎 0

Spielstraßen in Bereichen, die sowieso wenig befahren sind und ohne Gehwege sind

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)

Standort: *Adendorf*



Erneuerbare Energien

👍 5

👎 0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)

Standort: *Adendorf, Dorfstraße 201*

Erneuerbare Energien

 6  0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf, Scharnebecker Weg 23*

Erneuerbare Energien

 4  0

PV Anlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf, Weinbergsweg 13*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 10  0

Parkanlage im Ortskern mit Bäumen, für Schatten mit Bänken

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Adendorf, Rathausplatz 14*

Erneuerbare Energien

 6  2

Windräder auf Wiesen und Feldern

Beitrag von: *Unbekannt* (05.03.2025)
Standort: *Brietlingen (Brietlingen-Moorburg), in der Nähe von Schierenweg*

2 Kommentar(e):

? wenn der Wind hier ausreicht, dann auch gerne als Bürgerenergie-Projekt

Kommentar von: *Thomas W.* (11.03.2025)



Das würde ich sehr begrüßen!

Kommentar von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Klimafreundliche Mobilität

 10  1

30 km/h Zone von der KiTa bis zur Stauffenbergstraße

Beitrag von: *JMR* (06.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 27*

1 Kommentar(e):

Unbedingt Tempo 20 auf dem gesamten Kirchweg!

Kommentar von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)



Entsiegelung



👍 8

👎 0

Konsequentes Vorgehen gegen Schottergärten

Beitrag von: *Unbekannt* (06.03.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), in der Nähe von Köthnerheide*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 5

👎 0

Jährliche Aussaat von Wildblumen/ Pflanzen von Blumenzwiebeln am Rand des Spielplatzweges entlang, umgefallenes Insektenhotel wieder aufstellen und erweitern

Beitrag von: *Unbekannt* (06.03.2025)

Standort: *Adendorf, Kornblumenweg 23*



Klimaanpassung & Naturschutz



👍 1

👎 0

Fassadenbegrünung zur Hitzeregulierung fördern/ durchführen, z.B. an den Wohnblicks neben dem Seniorenheim

Beitrag von: *Unbekannt* (07.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Im Suren Winkel 64*



Erneuerbare Energien

👍 0

👎 5

Biogasanlage zur Wärmeversorgung der Wohngebäude in Adendorf, die sich hinter der Bahn und in Erbstorf befinden.

Beitrag von: *unbekannt* (08.03.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), in der Nähe von Schillerstraße*



Klimafreundliche Mobilität

👍 9

👎 0

Der Bahnhofshaltepunkt ist sehr wichtig und dringend. Die Busanbindung in dieser Gegend Adendorfs ist schlecht. Man könnte das Auto zu Hause lassen, da das Parken in Lüneburg auch schwierig ist. Mit der Bahn wäre man in 5 Minuten in Lüneburg. Man könnte ggf. auch ein Fahrrad oder Klapprad in die Stadt mitnehmen. Das wäre perfekt.

Beitrag von: *unbekannt* (08.03.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße*



Klimafreundliche Mobilität

👍 7

👎 3

Dieser Trampelpfad sollte schmal geteert werden. Eine Beleuchtung ist nicht nötig. Diese Route nach Lüneburg ist schneller und kürzer als auf der anderen Bahnseite, wenn man hinter der Bahnbrücke wohnt. Auch für Adendorfer, die später die Bahnstation nutzen wollen, wäre das praktisch.

Beitrag von: *unbekannt* (08.03.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Am Bahndamm 10*



Erneuerbare Energien

👍 0

👎 1

Wasserstoffanbindung von Adendorf/Erbstorf an den Hafen Lüneburg

Beitrag von: *unbekannt* (08.03.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf)*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

Einrichtung einer Geschäftsstraße mit 30km/h oder weniger

Beitrag von: *Unbekannt* (10.03.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*)



Gute Beispiele

👍 2 🗨️ 0

Ein gutes Beispiel für einen schönen Erholungsort relativ nah am Ortskern.

Beitrag von: *Unbekannt* (19.03.2025)
Standort: *Adendorf* (*Adendorf*), in der Nähe von *An den Tonkuhlen*

1 Kommentar(e):

Dort weniger "Ordnung schaffen". Es wird zum Teil sehr massiv beschnitten, was nicht an allen Stellen so notwendig ist.

Kommentar von: *beamakeba* (22.03.2025)



Jugend & Bildung

👍 0 🗨️ 0

Außerhalb der Schulzeiten darf man sich nicht auf dem Schulhof aufhalten. Eine Anwohnerin läuft regelmäßig streife und vertreibt spielende Kinder. Warum dürfen Kinder nicht auf dem Schulhof spielen?

Beitrag von: *Bürger* (19.03.2025)
Standort: *Adendorf*, in der Nähe von *Teichau*

2 Kommentar(e):

Weil es kein Spielplatz ist ...

Kommentar von: *Unbekannt* (03.04.2025)

Kinder gehören zum Leben. Ich möchte mehr Kinder hören und sehen. Ich finde diese Regulierungen erschreckend. Solche kinderfeindlichen Menschen machen Adendorf weniger lebenswert!!!!

Kommentar von: *anonym* (16.04.2025)



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 9 🗨️ 0

Keine Waldrodung und Bebauung in der Köthner Heide

Beitrag von: *anonym* (19.03.2025)
Standort: *Adendorf* (*Erbstorf*), *Köthnerheide*



Entsiegelung



👍 5

👎 1

Entsiegelung am Beispiel Eichkamp Der Eichkamp könnte auf vollständiger Länge zur Einbahnstraße werden, die westliche Seite der Straße entsiegelt und begrünt werden. Die verbleibende Fahrbahnbreite dürfte ausreichen für den Verkehr, darüber hinaus stehen am östlichen Fahrbahnrand über die gesamte Länge Parkmöglichkeiten zur Verfügung, die reduziert und ebenfalls entsiegelt und begrünt werden könnten. Im gleichen Zuge sollten die Kreuzungen Eichkamp/ Steinweg und Eichkamp/ Sandweg deutlich verkleinert werden. Hier ebenfalls Entsiegelung und Begrünung. Die Vorgehensweise zur Einrichtung von Einbahnstraßen, Verkleinerung von Kreuzungsflächen, Entsiegelung und Begrünung ließe sich auf einen Großteil der Straßen zwischen Bahnlinie Lüneburg-Lübeck und Kirchweg übertragen (z.B. auch Kreuzung Fliederstraße/ Lindenweg und Im Suhrwinkel/ In der Stube). Auf diese Weise würde ein grünes Wohngebiet entstehen ohne den Verkehr zu beeinträchtigen.

Beitrag von: Mike Lucas (21.03.2025)

Standort: Adendorf, Eichkamp 7A

1 Kommentar(e):

Richtig gute Idee!

Kommentar von: Unbekannt (31.03.2025)



Entsiegelung

👍 4

👎 0

hier wurde die Kreuzung viel zu großflächig versiegelt und sollte in der Mitte entsiegelt und bepflanzt werden. Dieses könnte auch die etwas unübersichtliche Straßenlage (5 Straßen münden in diese Kreuzung) verbessern

Beitrag von: Bürgerin (21.03.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Im Suren Winkel 27



Erneuerbare Energien

👍 2

👎 0

Auch hier bitte PV und Fassadenbegrünung

Beitrag von: Unbekannt (22.03.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Artlenburger Landstraße 55



Erneuerbare Energien

👍 1

👎 0

PV aufs Dach und Grün an die Wände!

Beitrag von: Unbekannt (22.03.2025)

Standort: Adendorf, in der Nähe von Röthenweg



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 1

👎 0

Bäume auf den Parkplatz oder auch aufstocken anstatt neu bauen.

Beitrag von: Unbekannt (22.03.2025)

Standort: Adendorf, Artlenburger Landstraße 53



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 0

👎 0

Bäume auf dem Parkplatz pflanzen. Unter den Bäumen kleine Blühstreifen/-wiesen.

Beitrag von: Unbekannt (22.03.2025)

Standort: Adendorf (Adendorf), Elba 14

**Klimaanpassung & Naturschutz**

👍 1

🗨️ 0

Bäume und Blühwiesen anlegen. Für 4-6 Parkplätze einen Baum, erst ab 2,50 beschneiden. LKW Parkplätze schaffen, wo weiter oben beschnitten wird.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Elba 14*

**Klimaanpassung & Naturschutz**

👍 2

🗨️ 0

Kirchweg: Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 4A*

**Klimaanpassung & Naturschutz**

👍 2

🗨️ 0

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Dorfstraße 11A*

**Klimaanpassung & Naturschutz**

👍 1

🗨️ 0

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Dorfstraße 64*

**Klimaanpassung & Naturschutz**

👍 1

🗨️ 0

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz?

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Dorfstraße 181B*

**Klimaanpassung & Naturschutz**

👍 2

🗨️ 1

Bäume zu einer Allee nachpflanzen. Büsche/Wildrosen zwischen Straße und Fahrradweg auf ca 150 wachsen lassen, so dass Fußgänger mehr im Grünen gehen und die Straße besser abgeschirmt wird. Auch dadurch mehr Schatten, Lebensraum für Vögel und Insekten. Lärmschutz? An manchen Stellen vielleicht auch wieder Apfelbäume, wo es sich anbietet.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße 209D*

**Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung**

👍 4

🗨️ 0

Trinkwasserbrunnen, mehr Bänke

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Rathausplatz 2*

Jugend & Bildung

 2  0

Obstbüsche wie Johannis- und Stachelbeeren pflanzen, für Kinder/Menschen, die keinen Garten haben, einfach zum Naschen.

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Böttcherstraße*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 3  0

für 4- 6 Autos einen Baum pflanzen

Beitrag von: *Unbekannt* (22.03.2025)
Standort: *Adendorf, Von-Stauffenberg-Straße 1A*

Entsiegelung

 2  0

Obstbäume einpflanzen, sodass Tiere Lebensraum und Nahrung finden.

Beitrag von: *Unbekannt* (24.03.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße 179*

Entsiegelung

 3  0

Eine Apfelallee entstehen lassen.

Beitrag von: *Unbekannt* (24.03.2025)
Standort: *Adendorf*

Entsiegelung

 3  0

Teilentsiegelung mit durchlässigen Steinen

Beitrag von: *Unbekannt* (26.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Pfarrer-Kneipp-Weg*

Entsiegelung

 2  0

Teilentsiegelung mit durchlässigen Steinen

Beitrag von: *Unbekannt* (26.03.2025)
Standort: *Adendorf, Pfarrer-Kneipp-Weg*

Entsiegelung

 2  0

Teilentsiegelung mit durchlässigen Steinen

Beitrag von: *Unbekannt* (26.03.2025)
Standort: *Adendorf, Pfarrer-Kneipp-Weg*



Klimafreundliche Mobilität

4 0

das Befahren des Kirchwegs mit dem Fahrrad auf der Straße ist nicht sicher. Das Teilen der Straße mit den Kfz ist für beide Parteien stressig, da der Platz begrenzt ist. Da gibt es einen breiten Fußweg, der kaum benutzt wird. Könnte da nicht ein Radweg angelegt werden? Oder ein Fahrstreifen für die Radfahrer rot markiert werden?

Beitrag von: *RadfahrerIn* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg*

3 Kommentar(e):

Penetrantes auf der Straße fahren mit dem Rad, obwohl es leere Fahrradwege gibt ist gefährlich, richtig, werde ich nie verstehen. Das gewollte Fahrradfahren auf der Straße durch unsere Politik, trotz Radwege, sehr seltsam. Da muss man sich doch an den Kopf fassen!

Kommentar von: *Erik* (04.04.2025)

Ich empfehle, den Auto-Durchgangsverkehr auf dem Kirchweg (und in ganz Adendorf) zu reduzieren: Aufteilung des Gemeindegebiets in etwa vier Sektoren, die mit Autos nur von außen erreicht werden können (keine direkte Verbindung von Sektor zu Sektor). Busse können von einem Sektor zum anderen mittels versenkbarer Poller gelangen. Dieses Schema ist in vielen holländischen Städten realisiert. Es sollte auch in Adendorf funktionieren. Außerdem muss zur Sicherheit der Radfahrenden das Tempo auf dem Kirchweg unbedingt auf 20 km/h begrenzt werden. Es darf nicht sein, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden, nur weil AutofahrerInnen es eilig haben. Der Primat des Autoverkehrs sollte unbedingt ein Ende haben. Adendorf könnte mit einem guten Beispiel eine Vorreiterrolle einnehmen.

Kommentar von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Tempo 30 km/h auf allen Straßen in Adendorf. Mit dem Rad fahre ich sicherer auf der Straße als auf dem Fußweg. Als der Radweg noch auf dem Fußweg war haben mir immer wieder Autofahrer aus Ausfahren und Nebenstraßen die Vorfahrt genommen.

Kommentar von: *Reinhard Hillman* (12.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

das Befahren des Suren Winkels mit dem Fahrrad auf der Straße ist nicht sicher. Das Teilen der Straße mit den Kfz ist für beide Parteien stressig. Die Straße ist zudem in einem sehr schlechten Zustand. Aufgrund der vielen Löcher und Unebenheiten ist das Befahren mit dem Fahrrad unangenehm bis gefährlich. Auf (jeweils) einer Straßenseite können Radfahrer und Autofahrer nicht nebeneinander fahren, weil nicht genügend Platz vorhanden ist. An den Radfahrern wird sich mit zu geringem Abstand (weniger als 1,5 m) schnell vorbei gedrängelt. Um die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen wäre ein rot gekennzeichnete Radstreifen empfehlenswert. Das erhöht die Aufmerksamkeit der Autofahrer und bringt sie eher dazu bei einem Überholvorgang den Sicherheitsabstand zu den Radfahrenden einzuhalten (Gilt auch für weitere Adendorfer Straßen...)

Beitrag von: *Radfahlerin* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Im Suren Winkel 15*

2 Kommentar(e):

Radfahrer-innen könnten sich eine kleine Parallelstrasse zum fahren suchen. So einfach ist das manchmal. Man muss es nur wollen und kann ungestört radeln.

Kommentar von: *Erik* (04.04.2025)

Es ist eine gute Idee, sich eine Nebenstraße zum Radfahren zu suchen. Ich wohne an der Ecke Im Suren Winkel / Rauher Weg und ich muss dort mit dem Rad fahren. Die Straße Im Suren Winkel sollte Fahrradstraße werden, für die Autofahrer gibt es den Kirchweg. Mindestens Tempo 30 km/h sollte auf der Straße im Suren Winkel eingerichtet werden, oder am besten für alle Straßen in Adendorf.

Kommentar von: *Reinhard Hillman* (12.04.2025)

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 2  1

Hier ist aktuell eine Grünfläche, die bebaut werden soll. Im B-Plan Nr. 19, 1. Änderung, vom 08.03.1991 wurde hier Fläche „zum Bepflanzen von Bäumen und Sträuchern“ ausgewiesen. Nach Aussagen von älteren Anwohnern wurde diese Grünfläche als Ausgleich für die damals nord-östlich davon durchgeführte Bebauung geplant. Hier sollte nicht gebaut und versiegelt werden, um dem ständigen Abbau von Grünflächen in Adendorf entgegenzuwirken. Ausgleichsflächen sollten (dürfen!) schon gar nicht bebaut werden.

Beitrag von: *Unbekannt* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Schwarzer Weg 12A*

1 Kommentar(e):

Schade, dass hier von einem/er unbekannten/em Verfasser/in nicht der wahre Sachverhalt dargestellt wurde! Im B-Plan 19/19.1 war eine diagonale Straße in einem Korridor von 9 Metern breite mit einem Abzweig mit Wendehammer 18 Meter Durchmesser zur "Gaststätte" geplant. Auch im Norden der Wiese wurde Straßenfläche eingeplant. Damit ging die Masse der Fläche für Straßen drauf und ein paar Bäume hätten zudem noch gefällt werden müssen. Die Wiese befindet sich im Privatbesitz und ist somit zudem keine öffentliche Grünfläche. Ankaufsverhandlungen seitens der Gemeinde gab es hierzu sich nicht. Übriges, wurde der Bau von bezahlbarem Wohnraum und einem Mehrgenerationenhaus hier mal abgelehnt (weil wohl zu massiv). Aber wo sollen denn die Menschen wohnen wenn man solche Ideen ablehnt und den bezahlbaren Wohnraum nicht schaffen will? Übrigens besteht ein Mehrheitsbeschluss zur Umsetzung einer Bebauung gem. Nr. 53 VEP. Blick in die öffentlichen Unterlagen hilft g.

Missverständnisse/Fehlinformation

Kommentar von: *H.-D. Wilhus* (15.04.2025)

Entsiegelung

 8  0

der Rathausplatz sollte wenigstens teilweise entsiegelt und bepflanzt werden.

Beitrag von: *Unbekannt* (31.03.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Rathausplatz 4*

Klimaanpassung & Naturschutz

 2  0

Vielleicht mehr bäume

Beitrag von: *Unbekannt* (03.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Küchenschellenweg 4A*

Klimaanpassung & Naturschutz

 1  0

Mehr bäume

Beitrag von: *Unbekannt* (03.04.2025)
Standort: *Adendorf, Dorfstraße 66*

Klimafreundliche Mobilität

 1  0

Radweg verbessern in der Artlenburger Landstraße sowie bessere Beleutung

Beitrag von: *Anonym* (03.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf, Lüne-Moorfeld), Artlenburger Landstraße 35*



Entsiegelung



👍 3

👎 0

Das Grundstück und der Platz vor der Apotheke sind komplett versiegelt. hier sollte zumindest die Fläche teilweise entsiegelt werden und durch ein bis 3 Bäume beschattet werden.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (04.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 46*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 4

👎 0

Hier sollte ein großzügiger Stadtpark entstehen.

Beitrag von: *Unbekannt* (04.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Dorfstraße*



Klimaanpassung & Naturschutz



👍 5

👎 0

Der Kirchwald ist der kümmerliche Rest eines ehemals weitläufigen Waldes. Er ist in einem erbärmlichen ungepflegten Zustand. Der fremde Anflug (Spitzahorn, Brombeeren, Kirschlorbeer usw. zusammen mit dem ausufernden Efeu unterdrücken jede natürliche Generation, während der Bestand an Kiefern und Eichen nach und nach durch Alter oder Winwurf verschwindet. Hier sollten dringend Maßnahmen durchgeführt werden. Warum nicht auch z.B. durch einen Bürgereinsatz (Subotnik), wie man es vom Entkusseln der Heide kennt? Neupflanzungen einzelner Bäume könnten durch Patenschaften durchgeführt werden.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Kirchweg*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 1

👎 0

Entsiegelung, zumindest Pflanzung von Bäumen. Für Parkplätze (soweit überhaupt nötig) verbleibt genug Platz.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf, Kirchweg 46*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 2

👎 0

Die Teichau ist eine wichtige Grün- und Erholungsfläche. Leider sind mit der Zeit die früheren Sichtachsen zugewachsen, so dass es den parkähnlichen Charakter verloren hat. Die Sichtachsen sollten durch Lichtung wieder hergestellt werden, auch um den Besuchern ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Katzenweg*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2

👎 0

In dem kleinen Grünbereich wäre ein schöner Standort für einen hochwachsenden Laubbaum.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf, Heinrich-Hille-Straße 2*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 4

👎 0

Die langweilige Grasfläche bietet sich für einen naturnahen Umbau an. Einige Bäume und Wildblumen würden viel zu einem lebenswerten Adendorf beitragen. Vielleicht sind ja Gespräche mit dem Eigentümer/den Eigentümern in diese Richtung möglich.

Beitrag von: *Christoph Lankheit* (05.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Von-Stauffenberg-Straße 2D*



Klimafreundliche Mobilität

👍 6

🗨️ 1

Im gesamten Kirchweg und Im Suren Winkel Tempo 30 und die Fahrradwege ausbauen/ verbreitern

Beitrag von: *Unbekannt* (06.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Kirchweg 33*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3

🗨️ 2

Leider wurde die Ausfahrt des Rad- und Fusswegs aus dem Lüner Holz durch das Restaurant "La Table" mit einer Pforte verschlossen. Dies ist für RadfahrerInnen äußerst lästig, da Umwege gefahren werden müssen. Kann die Gemeinde hier Abhilfe schaffen und die alte Wegeführung wieder öffnen?

Beitrag von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Schwarzer Weg 10*

1 Kommentar(e):

Hier bliebe zu prüfen seitens der Gemeinde ob: 1. das Gewohnheitsrecht greift (da konnte man schon immer längs fahren und 2. das Feld-Fort-Ordnungsgesetz greifen könnte, demnach man den Zugang zum Wald/Forst nicht versperren darf (allgemeines Zugangsrecht zum Wald oder so ähnlich) Ich bin gespannt wie damit umgegangen wird, da nun die Leute auf dem Schwarzen Weg rumirren und nicht wissen wo sie jetzt genau fahren sollen! Teilweise wird jetzt um das Hindernis gefahren, damit ist es quasi ad ab sodum geführt worden!

Kommentar von: *H.-D. Wilhus* (16.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 0

🗨️ 0

Die Radwegsituation an der Einfahrt zum EDEKA-Markt ist sehr gefährlich: Ampel- und Laternenpfähle engen das Radwegprofil extrem ein. Gleichzeitig muss man enge Kurven fahren. Die Radwegzufahrt zum EDEKA-Markt ist sehr eng. Mit vollgepacktem Fahrrad nach dem Einkauf hat man hier kein sicheres Gefühl. Es wäre schön, wenn eine breite und separate Fahrradzufahrt zum Parkplatz (etwa auf Höhe der Fa. Adler) geschaffen würde.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (09.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Artlenburger Landstraße*



Klimafreundliche Mobilität

👍 6

🗨️ 2

Im Wacholderweg und den angrenzenden Straßen sollte das Tempolimit 30km/h sein. Die Straßen sind schmal, an den Straßenseiten parken Autos, Fußwege sehr schmal, an Entsorgungstagen ist der Fußgängerweg blockiert und Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Menschen müssen auf der Straße gehen. Dies gilt für sehr viele Straßen in Adendorf!

Beitrag von: *Simone* (10.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Wacholderweg 4*

1 Kommentar(e):

Auch Tempo 30 in ganz Adendorf wird Ihnen nichts bringen. Am Ende sind alle nur noch genervt davon. Das bringt auch keinem etwas.

Kommentar von: *anonym* (16.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 0

👎 0

Für Radfahrer, die aus dem Parkweg kommen, muss unbedingt der Bordstein am Kirchweg abgesenkt werden, um eine "Kurvenfahrt" zur nächsten Bordsteinabsenkung zu vermeiden.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (10.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Parkweg 5*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0

👎 0

Es sollte eine zusätzliche Bushaltestelle "Grüner Weg" für die Buslinie 5007 stadteinwärts eingerichtet werden.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (10.04.2025)
Standort: *Adendorf, Grüner Weg 7*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0

👎 0

Für die Bushaltestelle "Lüneburg, Artlenburger Landstraße" (Linie 5900 in Richtung Hohnstorf) ist eine Bordsteinerhöhung erforderlich. Hier muss man regelrecht aus dem Bus herauspringen.

Beitrag von: *Holger Gulyas* (10.04.2025)
Standort: *Adendorf, Artlenburger Landstraße*



Klimafreundliche Mobilität

👍 1

👎 2

Neben der geplanten Nord- Süd- Fahrradstraße über "Am Bahndamm" und "Im Suren Winkel", wird auch eine Ost- West-Fahrradstraße benötigt, insbesondere damit, Schüler:Innen sicher zur Grundschule am Weinberg Weg kommen. Sandweg und Amselweg sollten Fahrradstraße werden.

Beitrag von: *Reinhard Hillmann* (12.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Sandweg 12*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 4

👎 0

30 Zone mit rechts vor links Verkehr.

Beitrag von: *Unbekannt* (13.04.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf)*



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 2

👎 0

Insektenfreundliche Laubentsorgung im Herbst im Bereich Raderbach

Beitrag von: *Gesine Bürgener-Rotax* (15.04.2025)
Standort: *Adendorf*



Entsiegelung



👍 2 🗨️ 0

Diese Straßen (Küchenschellenweg) zeigt leider etliche Negativbeispiele im Hinblick auf die massive Versiegelung durch sogenannte Schottergärten aus. Diese dürfen schon länger nicht mehr angelegt werden und man darf die Frage stellen: was wurde hier dagegen unternommen? Wenn nein, warum nicht?

Beitrag von: *H.-D. Wilhus* (15.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Küchenschellenweg 12*

1 Kommentar(e):

Bitte präzisieren. Es gibt genau einen Schotter(vor)garten und einen Schotter-/Pflastervorgarten. Bei dem zweitgenannten stellt sich allerdings die Frage nach der Einhaltung der GRZ2. Allerdings gibt es noch eine unschöne hohe Einzäunung mit eingezogenen Plastikstreifen. Ansonsten ist da doch viel grün-

Kommentar von: *Anwohner* (01.05.2025)



Klimaanpassung & Naturschutz

👍 4 🗨️ 0

Bitte keine Beleuchtung des Fahrradweges im Lüneer Wald. Der Wald wird dadurch zerstört! Das Licht stört Tiere und Insekten. Sicherheit bringt das Licht auch nicht. Auch bei Licht kann man nachts überfallen werden. Wer nachts Sicherheit möchte sollte den Wald umfahren. Auch soll der Radweg wenn es nicht abwendbar ist höchstens sehr schmal geteert werden. Es gibt genug Platz auch auf einem schmalen Weg. Der LüneerWald soll nicht noch weiter zerstört werden. Die Autobahn hat schon genug zerstört. Früher war dies so ein schöner Wald. Bitte lasst den Rest in Ruhe!!

Beitrag von: *anonym* (17.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), in der Nähe von Grüner-Jäger-Weg*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

Fahrradrampe/-Weg zur leichteren Auffahrt von der Nutzfelder Straße auf den Fahrradweg des Kanals

Beitrag von: *HF* (18.04.2025)

Standort: *Lüneburg, in der Nähe von Nutzfelder Weg*



Klimafreundliche Mobilität



👍 3 🗨️ 0

Fahrradstraße und/oder Tempo 30 im Grünen Jäger Weg! Wäre bei einem ökologisch so wertvollen Gebiet sehr gerechtfertigt und würde den Naherholungsfaktor weiter erhöhen.

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Grüner-Jäger-Weg*



Klimafreundliche Mobilität



👍 1 🗨️ 0

Ein Bushaltestellenhäuschen für die Bushaltestelle "Erbstorf Ort" - möglichst mit elektronischer Anzeige. Diese wird viel mehr genutzt als die am Wendehammer und eine angenehmer Wartezeit könnte das Busfahren noch attraktiver machen. Da dies oft die letzte Haltestelle vor Lüneburg ist, kommt es außerdem öfter zu leichten bis mittleren Verspätungen. Da ist eine Info ganz nett, dass der Bus tatsächlich noch kommt...

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)

Standort: *Adendorf, Landhaus-Meyn-Weg 1*



Jugend & Bildung



👍 1 🗨️ 0

Eine Unterstellmöglichkeit am Feuerwehrspielplatz - möglichst mit Tisch und Bank für ein Picknick - könnte für Eltern und Kinder einen großen Mehrwert darstellen. Sowohl Schutz vor Sonne als auch Regen könnte damit gewährleistet werden...

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Dorfstraße 170*



Klimafreundliche Mobilität

👍 2 🗨️ 0

Sowohl parkende Autos als auch die Enge der Dorfstraße machen das Fahrradfahren auf der Straße - besonders mit Fahrradanhänger, Lastenrad oder gepackten Fahrradtaschen unentspannt. Kann man den Radweg bspw. durch eine abgegrenzte Trennung zur Straße sicherer gestalten?

Beitrag von: *LottaLioness* (20.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Dorfstraße 18B*



Klimafreundliche Mobilität

👍 3 🗨️ 0

Fahrradweg beleuchten und ausbessern; breitere Wege (Rad und Fußweg);

Beitrag von: *SuS* (24.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Theodor-Storm-Weg 30*



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 0

Jahnweg zum Radweg ausbauen und Durchgang bis Weinbergsweg ermöglichen. Als Alternative zu Dorfstraße und Bültenweg

Beitrag von: *SuS* (24.04.2025)

Standort: *Adendorf, Artlenburger Landstraße 46A*

1 Kommentar(e):

Und Übergang über Artlenburger Landstraße ermöglichen / Zuweg zur Grundschule

Kommentar von: *Unbekannt* (24.04.2025)



Klimafreundliche Mobilität

👍 2 🗨️ 0

chaotische Kreuzung; gefährlich für Fußgänger und Radfahrer; Vielleicht ein Kreisel mit Grüner Mitte? Und deutlichen Spuren für Fußgänger und Radfahrer

Beitrag von: *SuS* (24.04.2025)

Standort: *Adendorf, Amselweg*



Klimafreundliche Mobilität

👍 4 🗨️ 0

Ordentliche, stabile Fahrradständer; bislang gibt es nur die Werbe-Ständer von Rossmann und Neukauf.

Beitrag von: *SuS* (24.04.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Amselweg 8*

Konsum & Abfall

 3  0

fair-Teiler für Bücher und Dinge

Beitrag von: SuS (24.04.2025)
Standort: Adendorf, Kirchweg 37

Klimafreundliche Mobilität

 4  0

Tempolimit, Dauerblitzer

Beitrag von: SuS (24.04.2025)
Standort: Adendorf, Artlenburger Landstraße 42A

Entsiegelung

 3  0

Große Wendehammer entsiegeln! Rasenparkplätze oder zumindest durchlässige Steine, damit der Regen besser abfließen kann.

Beitrag von: Unbekannt (28.04.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Semmelweisstraße 7

Entsiegelung

 2  0

Die Fläche muss doch wirklich nicht so großflächig versiegelt sein. Wie wäre es mit einem Pilotprojekt, um die zahlreichen Parkflächen und Wendehammer einmal exemplarisch an einem Standort mindestens teilweise zu entsiegeln und zu begrünen.

Beitrag von: Unbekannt (29.04.2025)
Standort: Adendorf (Erbstorf), Drögeholt 25

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Einbahnstraße von der Heinrich-Hille-Straße in Richtung bis Grüner Weg. Vorfahrtsregelung Rechts-vor Linksverkehr. Beidseitig mit Rad und Fussweg.

Beitrag von: Klaus (30.04.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf)

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Einbahnstraße von Grüner Weg in Richtung bis Kreisel Dorfstraße. Vorfahrtsregelung Rechts-vor Linksverkehr. Einseitig mit Rad und Fussweg.

Beitrag von: Klaus (30.04.2025)
Standort: Adendorf

1 Kommentar(e):

Einbahnstraße im SurenWinkel vom Lindenweg bis von-Stauffenberg-Str., dazu müssen zwingend die anliegenden Wohngebiete Tempo 30 oder Spielstraße bekommen. Wenn man sich die Stuaton oben am Berg mit den schmalen Bürgersteigen , Kinder auf Fahrrädern und Autos mit 50kmh anschaut, dann weiß man, das da was passieren muß.

Kommentar von: Arnold Spliesgar (17.05.2025)



Entsiegelung

👍 2 🗨️ 0

Durch das Neubaugebiet und die Anbindung ist der Wendehammer überflüssig geworden und kann großflächig entsiegelt werden.

Beitrag von: BA (02.05.2025)
Standort: Adendorf, Bergstraße 12



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



👍 2 🗨️ 0

Die Straßenbeleuchtung sollte in allen Wohngebieten in Adendorf für bestimmte Nachtstunden mit sehr geringem Verkehrsaufkommen ausgeschaltet werden. So kann eine unnötige Lichtverschmutzung vermieden werden. Zeitlich könnte dies beispielsweise von 23:00 bis 04:00 umgesetzt werden.

Beitrag von: Unbekannt (05.05.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Robert-Koch-Straße



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Die Überquerung des Grünen Wegs an der Kreuzung Grüner Weg/Artlenburger Landstraße ist für RadfahrerInnen aufgrund der vielen Ampel- und Laternenpfähle und enger Kurven, die gefahren werden müssen, sehr gefährlich. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Eine Möglichkeit zur geraden Überquerung des Grünen Wegs würde mehr Sicherheit bieten.

Beitrag von: Holger Gulyas (09.05.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Grüner Weg



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

👍 0 🗨️ 0

Mehr Straßenlaternen!

Beitrag von: Unbekannt (12.05.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Amselweg 17



Erneuerbare Energien



👍 0 🗨️ 0

Das DRK sollte hier als Gemeinwohl-interessierte Organisation über eine Solaranlage nachdenken

Beitrag von: Unbekannt (12.05.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Am Lehrgut 1



Klimafreundliche Mobilität

👍 1 🗨️ 0

Der Radweg an der B209 ist an dieser Stelle in einem katastrophalen Zustand. Generell ist dieser Radweg eine Zumutung und sollte flächendeckend verbreitet und baulich von der B209 getrennt werden, damit man sich auf dem Rad endlich sicher fühlt.

Beitrag von: Unbekannt (12.05.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Büldenweg 1D



Erneuerbare Energien

👍 1 🗨️ 0

Mehr Solar

Beitrag von: Unbekannt (13.05.2025)
Standort: Adendorf (Adendorf), Borgwardstraße 1



Klimaanpassung & Naturschutz



👍 1 🗨️ 0

Wald erhalten, Wald hegen und pflegen



Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Köthnerheide*



Entsiegelung

👍 1 🗨️ 0

hier wird sehr wild geparkt, dass der Fussweg teilweise nicht nutzbar ist. Hier könnte mit einer Beetfläche der Fussweg eindeutig identifiziert werden. Es ist ein sehr gut benutzter Fussweg zur Schule!

Beitrag von: *SuLi* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Dorfstraße 41*



Erneuerbare Energien



👍 2 🗨️ 0

PV-Überdachung des Parkplatz, damit es sich im Sommer nicht so aufheizt.

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Erbstorf), Scharnebecker Weg 12A*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

Bitte unbedingt eine Stadtrad Station an den neuen Bahnhof!!!

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), An der Bahn 3*



Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung



👍 1 🗨️ 0

Eine PV-Förderung von der Gemeinde würde die Bürger viel stärker zur Installation einer größeren Anlage anregen

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Rathausplatz 14*



Entsiegelung

👍 0 🗨️ 0

Die Parkfläche könnte man teilversiegeln, die Häuser da haben ja nicht mal eigne Auffahrten

Beitrag von: *Unbekannt* (14.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Elbinger Weg 6*



Klimafreundliche Mobilität

👍 0 🗨️ 0

ÖPNV-Anbindung, damit man nicht immer mit dem Auto kommen muss, wenn schlechtes Wetter ist

Beitrag von: *Unbekannt* (15.05.2025)

Standort: *Adendorf, Heidkoppelweg*



Erneuerbare Energien

👍 0 🗨️ 0

Pv aufs Dach!

Beitrag von: *Unbekannt* (15.05.2025)

Standort: *Adendorf (Adendorf), Artlenburger Landstraße 39*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 0  0

Kötherheide. Das Waldgebiet unbedingt erhalten und statt umwidmen in ein Baugebiet ökologisch aufwerten. Einfach der beste Klimaschutz

Beitrag von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)
Standort: *Adendorf (Erbstorf), Köthnerheide 2*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Die Grundschule Adendorf energetisch sanieren und auf den heutigen Standart birngen und nicht abreißen.. Klimaschutz heißt auch, Bausubstanz erhalten statt neu bauen.

Beitrag von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Weinbergsweg 13*

Bauen, Sanieren & Ortsentwicklung

 1  0

Das Regenrückhaltebecken läßt sich mit Elementen aus dem Naturgarten, z.B. Totholzhaufen, Lesesteinhaufen, Käferkeller sowie Anpflanzung von heimischen Sträuchern, Wildstauden mit relativ einfachen Mitteln in ein Naturparadies verwandeln. Eventuell kann die NABU Kreisgruppe dabei behilflich sein.

Beitrag von: *Arnold Spliesgar* (17.05.2025)
Standort: *Adendorf (Adendorf), Schnedeweg 20*

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

sehr gut



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja ☐ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:



Wie fanden Sie die Themenauswahl?

sehr gut



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja ☒ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:



1. Wie fanden Sie die Themenauswahl?

1. Thema wie angekündigt: Gärtnern
in Zeiten d. Klimawandels war
sehr gut. Vortrag war aber inhaltlich
etwas wenig strukturiert. Viel Fr.

2. Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Lösung von Zuhörern, die mit der
Thema nichts zu tun haben

2. Schulwege verbessern. Gemeinschaftsgärten
für Leute ohne eigenes Grundstück.
Überschüsse aus Gärten in "Börse" verkaufen
Spielplätze schaffen

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja

☐ Nein

Bin nicht aus
Adendorf

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Perfekt!



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Im Moment gerade keine

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☒ Ja

☐ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:

[Redacted area]

Wie fanden Sie die Themenauswahl?



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

S. Vorschläge
"Klimawerkstatt"

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja ☐ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

informativ,
interessant



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

In Htt gibt es Grünflächen-
patenschaften.
Plastikzäune abreißen!
Hecken setzen...
alte Sorten anpflanzen,
Himbeeren, Johannisbeeren, Holunder

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja

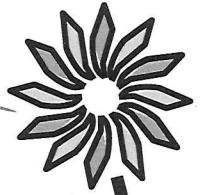
☐ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:



Wie fanden Sie die Themenauswahl?

super, aber gerne ohne politische
Debatten



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

mehr Obstbäume, Stenobitwiese

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐

Ja

☐

Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

bisher sehr wenig Zeit für das Hauptthema,
was kann man selber tun, welche Sorten sind
gut klimaverträglich.



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

- Als Gemeinde vorgeben, keine Schotterbeete am
Rathaus, Flächen entriegeln, durchlässige Pflaster.
- Vermehrt Gründächer anlegen.
- Entwässerungsmulden bepflanzen.
- Feinere GRZ in B-Plänen, Gründächer bei Carports
Garagen/Nebengebäuden

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐

Ja

☐

Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:



Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Gut, aber leider sind wir oft auf andere Themen angewiesen. → Vielleicht Gesprächsbeitrag?



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

- weniger Schneise im Winter!
- Aufklärungsarbeit gegen Folien und Strohsegärten, die sich rasant in Boden abbreiten: Vorhänge, vielleicht Infokarte, Plakate, Flyer...
- Verwildern lassen: es muss nicht immer alles hübsch angelegt sein.
- Nicht alle alten Bäume fällen, an denen wieder angepflanzt wird → ein Baum braucht 100 Jahre, um wertvoll zu werden.

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?



Ja



Nein

aber nur, wenn sinnvoll angepflanzt wird und nicht nur hübsch!

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:



Wie fanden Sie die Themenauswahl?

gut



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Schwarmintelligenz

↳ Orte zum kreativen Austausch
schaffen (wie heute)

↳ Ideen ausprobieren und in
Gruppen darüber austauschen
Energien nutzen.

↳ cool: Saatgutbibliothek

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

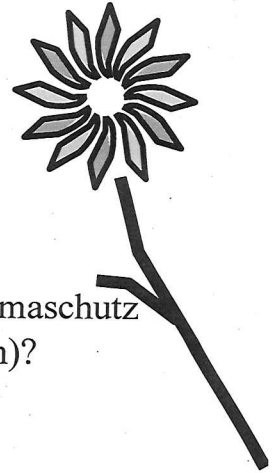
☐ Ja

☐ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:

Ich komme mit aus Adendorf,
finde aber für die Gemeinde die Idee angeht

Wie fanden Sie die Themenauswahl?



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

*Stachellose
Rambler als Schattenspender*

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐

Ja

☐

Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Interessant und durch
Publikum gesteuert.



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Baumpflanzungen von Privat zu
persönlichen Ereignissen auf
Flächen der Gemeinde (nicht im
Gemeindewald am Kanal)
→ Bad Langensalza-Modell

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☒ Ja

☐ Nein

→ Finanziell nicht
Arbeitseinsatz

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:



Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Enttäuschung nur. Schade, ich hätte mir Tipps + Anregungen für Gärten bei Wassermangel, Hitze gewünscht.



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Mehr Bäume pflanzen, nicht nur Laubbäume, auch Nadelbäume. Dazu mehr Vielfalt in den Flächen.

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja

☒ Nein

da ich einen großen Garten ca. 1000 m² habe.

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Interessant, alltagsnah;
aktuell.



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Es sollten v.a. keine neuen Bau-
gebiete erschlossen werden durch
Abholzung der bestehenden Grün-
flächen / Wälder (z.B. Kötterhede).

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?



Ja



Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:



Fragebogen Gärtnern in Zeiten des Klimawandels 25.09.2025

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Es waren interessante
2 Stunden! Vielen Dank



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Keine neuen Baugebiete in
Waldgebieten.

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☒ Ja

☐ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:



Fragebogen Gärtnern in Zeiten des Klimawandels 25.09.2025

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

sehr wertvoller Vortrag



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

Verbot für Stein/schottergärten

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja

☒ Nein da nicht vor Ort

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Perfekt, sehr vielseitig



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz (insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

*Anreize für naturbelassene Gärten
Regulierung von Steingärten*

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja ☒ Nein, keine Zeit wegen großem Garten

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail ein:

Wie fanden Sie die Themenauswahl?

Gut, aber die praktischen, anwendbaren
Anregungen sind zu kurz gekommen.



Welche Ideen haben Sie für den Kommunalen Klimaschutz
(insbesondere im Kontext Gärten und Grünflächen)?

so wenig Flächenversiegelung wie möglich
keine Schottergärten
Flächenentseelung

Es gibt Überlegungen Grünflächenpatenschaften auf
gemeindeeigenen Grünflächen einzuführen; diese könnten in
Rücksprache mit der Gemeinde mit insektenfreundlichen und
wasserspeichernden Pflanzen versehen werden.

Hätten Sie Interesse an einer Grünflächenpatenschaft?

☐ Ja ☒ Nein

Wenn Sie in den E-Mailverteiler des Klimaschutzmanagements
aufgenommen werden möchten, tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail
ein:

[Redacted area for email address]