

An die Mitglieder
des Umweltausschusses

Köln, 12.01.2024
Frau Nitsche
Stabsstelle 30.01

Umweltausschuss

Mittwoch, 24.01.2024, 10:00 Uhr

Köln, Landeshaus, Rheinlandsaal

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur **15.** Sitzung lade ich herzlich ein.

Falls es Ihnen nicht möglich ist, an der Sitzung teilzunehmen, bitte ich, dies umgehend der zuständigen Fraktionsgeschäftsstelle mitzuteilen, damit eine Vertretung rechtzeitig benachrichtigt werden kann.

T a g e s o r d n u n g

Öffentliche Sitzung

1. Anerkennung der Tagesordnung
2. Niederschrift über die 14. Sitzung vom 22.11.2023
3. Vortrag "Allgemeine Grundlagen zur energetischen Nutzung von Geothermie in der Gebäudetechnik"
Berichterstattung: Herr Below, Geo-Hydrologe
Ingenieurbüro Bohnee, Bonn
4. LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung
verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten
Berichterstattung: Herr LVR-Dezernent Janich
5. Bericht UN-Klimakonferenz 2023
Berichterstattung: Herr LVR-Dezernent Althoff
6. Beschlusskontrolle
7. Bericht aus der Verwaltung

Beratungsgrundlage

15/2168 E folgt

15/2166 K

Liste liegt bei

8. Anfragen und Anträge

9. Verschiedenes

Nichtöffentliche Sitzung

10. Beschlusskontrolle

Liste liegt bei

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorsitzende

F l i ß

TOP 1 Anerkennung der Tagesordnung

Niederschrift
über die 14. Sitzung des Umweltausschusses
am 22.11.2023 in Köln, Horion-Haus

Anwesend vom Gremium:

CDU

Bündgens, Willi
Dickmann, Bernd
Dr. Griese, Josef
Körlings, Franz
Krebs, Bernd
Dr. Leonards-Schippers, Christiane
Schönberger, Frank
Stefer, Michael

SPD

Krossa, Manfred
Soloch, Barbara
Merkel, Wolfgang
Nottebohm, Doris
Walter, Karl-Heinz
Zander, Susanne

für Mahler, Ursula

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Blanke, Andreas
Fliß, Rolf
Gerlach, Lisa Hanna
Rickes, Roland
Dr. Seidl, Ruth
Zimmermann, Thor-Geir

Vorsitzender
für Kanschat, Andreas

FDP

Runkler, Hans-Otto
Rauw, Peter

für Nüchter, Laura

AfD

Nietsch, Michael

Die Linke.

Santillán, Tomás M.

FREIE WÄHLER

Dahlmann, Henrik

beratendes Mitglied

Die FRAKTION

Dr. Teitz, Sebastian

Verwaltung:

Herr Althoff
Herr Stölting
Frau Baumert
Herr Weiler
Herr Reichel
Herr Loth
Frau Nitsche

LR 3
Fachbereichsleiter 31
Abteilungsleitung 31.30
Energiemanager in 31.30
Energiemanager in 31.30
Leiter Stabsstelle 30.01
Stabsstelle 30.01/Protokoll

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

- | | | <u>Beratungsgrundlage</u> |
|-------|---|---------------------------------------|
| 1. | Anerkennung der Tagesordnung | |
| 2. | Niederschrift über die 13. Sitzung vom 20.09.2023 | |
| 3. | Haushalt | |
| 3.1 | Haushalt 2024: Erhöhung des Ansatzes für die LVR-Pflanzgutförderung | Antrag 15/123
GRÜNE E |
| 3.2 | Haushalt 2024; Beschleunigter Ausbau der Elektromobilität | Antrag 15/128 CDU,
SPD E |
| 3.3 | Haushalt 2024; Nachhaltige Digitalisierung im LVR | Antrag 15/129 CDU,
SPD E |
| 3.4 | Haushalt 2024; Wiedervernässung von Moorflächen | Antrag 15/131 CDU,
SPD E |
| 3.5 | Haushalt 2024; Nachhaltige Ernährung als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des LVR | |
| 3.5.1 | Ergänzungsantrag zum Antrag Nr. 15/132 "Haushalt 2024; Nachhaltige Ernährung als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des LVR" | Antrag 15/163 Die
Linke. E |
| 3.5.2 | Haushalt 2024; Nachhaltige Ernährung als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des LVR | Antrag 15/132 CDU,
SPD E |
| 3.6 | Haushalt 2024; Ausbau der Windkraftenergie | Antrag 15/140 CDU,
SPD E |
| 3.7 | Haushalt 2024; Aufstockung der Mittel zur Förderung der Rheinischen Naturparke im Haushalt 2024 | Antrag 15/144 CDU,
SPD E |
| 3.8 | Haushalt 2024: Beitritt des LVR zu „Refill Deutschland“ | Antrag 15/158 Die
Linke. E |
| 3.9 | Haushaltsentwurf 2024
hier: Zuständigkeiten des Umweltausschusses | 15/1844/1 B |
| 4. | LVR-Energiebericht 2020-2022 | 15/2064 K |
| 5. | Treibhausgasneutralität | |
| 5.1 | Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität | 15/2075 E |
| 5.2 | Änderungsantrag zur Vorlage 15/2075: Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität | Antrag 15/166
GRÜNE E |
| 6. | Bericht aus der Verwaltung | |
| 7. | Anfragen und Anträge | |

- 7.1.1 Anfrage: Essen gut – Alles gut!? **Anfrage 15/92**
GRÜNE K
- 7.1.2 Beantwortung der Anfrage 15/92
- 7.2.1 Anfrage: Kultur und Nachhaltigkeit **Anfrage 15/93**
GRÜNE K
- 7.2.2 Beantwortung der Anfrage 15/93
8. Verschiedenes

Beginn der Sitzung: 10:00 Uhr
Ende öffentlicher Teil: 11:40 Uhr
Ende der Sitzung: 11:40 Uhr

Vor dem Eintritt in die Tagesordnung stellen sich die beiden neuen Energiemanager Herr Reichel und Herr Weiler dem Ausschuss vor.

Öffentliche Sitzung

Punkt 1

Anerkennung der Tagesordnung

Herr Fliß weist darauf hin, dass der Punkt 9 Treibhausgasneutralität versehentlich doppelt auf die Tagesordnung genommen worden sei. Der TOP wird unter TOP 5 behandelt.

Die Tagesordnung wird anerkannt.

Punkt 2

Niederschrift über die 13. Sitzung vom 20.09.2023

Die Niederschrift über die 13. Sitzung vom 20.09.2023 wird ohne Aussprache anerkannt.

Punkt 3

Haushalt

Siehe TOP 3.1-3.9

Punkt 3.1

Haushalt 2024: Erhöhung des Ansatzes für die LVR-Pflanzgutförderung Antrag Nr. 15/123 GRÜNE

Frau Dr. Seidl erläutert den Antrag.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** folgenden empfehlenden Beschluss :

Der Haushaltsansatz für die LVR-Pflanzgutförderung wird um 20.000 Euro jährlich auf dann 100.000 Euro jährlich erhöht.

Punkt 3.2

Haushalt 2024; Beschleunigter Ausbau der Elektromobilität Antrag Nr. 15/128 CDU, SPD

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** folgenden empfehlenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur Steigerung der E-Mobilität im Gesamtverband zu erstellen und umzusetzen. Hierbei gilt es, auch die intelligente Kopplung mit bereits bestehenden oder noch geplanten Anlagen zur Erzeugung von Strom (bspw. PV-Anlagen) zu berücksichtigen.

Das Konzept soll auch die mögliche Nutzung von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen berücksichtigen.

Punkt 3.3

Haushalt 2024; Nachhaltige Digitalisierung im LVR Antrag Nr. 15/129 CDU, SPD

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** folgenden empfehlenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit einer Vorlage die bisherigen Schritte hin zu einer ökologisch verträglichen Digitalisierung darzustellen und einen Ausblick zu geben, wie zukünftig das in der Digitalen Agenda festgelegte Nachhaltigkeitsziel in Form von Handlungsempfehlungen umgesetzt werden soll. Der Bericht soll insbesondere auch Hinweise darauf geben, wie in der Verwaltung ein „ökologisches, nachhaltiges digitales Bewusstsein“ bei den Mitarbeitenden geschaffen wird.

Punkt 3.4

Haushalt 2024; Wiedervernässung von Moorflächen Antrag Nr. 15/131 CDU, SPD

Die **Herren Rauw** und **Runkler** bitten die Frage der Anrechnung entsprechender Einsparungen auf die Treibhausgasbilanz des LVR bei der Umsetzung zu berücksichtigen. **Frau Dr. Leonards-Schippers** und **Herr Santillán** betonen eine Gesamtverantwortung aller beim Thema Klimaschutz. **Herr Nietsch** erklärt, dass eine Ausweitung von Moorflächen den Rückgang von Ackerflächen zur Folge habe und somit weniger Lebensmittel produziert werden könnten. Dies sollte beachtet werden. **Herr Santillán** entgegnet dazu, dass die landwirtschaftlichen Flächen von der EU stillgelegt und die Landwirte dafür entsprechend bezahlt würden. Moorflächen wiederherzustellen sei Bestandteil der Landschaftspflege und des Landschaftsschutzes.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** folgenden empfehlenden Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in den eigenen Liegenschaften ehemalige Moorflächen zu identifizieren.
2. Anschließend soll das Potenzial für eine Renaturierung geprüft werden. Hierzu gehört auch die Einbeziehung möglicher Förderprogramme.
3. Die Verwaltung wird gebeten, den politischen Gremien im 1. Halbjahr 2024 einen

ersten Sachstandsbericht vorzulegen.

Punkt 3.5

Haushalt 2024; Nachhaltige Ernährung als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des LVR

Siehe TOP 3.5.1 und 3.5.2

Punkt 3.5.1

Ergänzungsantrag zum Antrag Nr. 15/132 "Haushalt 2024; Nachhaltige Ernährung als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des LVR" Antrag Nr. 15/163 Die Linke.

Herr Walter begründet die Ablehnung des Änderungsantrages damit, dass SPD und CDU den Antrag Nr. 15/132 so offen belassen möchten, wie er formuliert worden sei.

Der Umweltausschuss lehnt **mehrheitlich** mit den Stimmen der Fraktionen CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen Die Linke. und Die FRAKTION bei Enthaltung der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN den Antrag Nr. 15/163 ab.

Punkt 3.5.2

Haushalt 2024; Nachhaltige Ernährung als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des LVR Antrag Nr. 15/132 CDU, SPD

Herr Walter erläutert den Antrag. **Herr Nietsch** erklärt, dass der LVR die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahmen beachten müsse. Zudem dürfe keine Bevormundung bzgl. der Lebensmittelauswahl stattfinden.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** bei Enthaltung der Fraktionen Die FRAKTION, Die LINKE. und AfD folgenden empfehlenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit der Anteil der nachhaltigen Ernährung (u.a. ökologisch, regional, saisonal und fair gehandelt) in den Einrichtungen des LVR in den kommenden Jahren schrittweise weiter gesteigert werden kann.

Punkt 3.6

Haushalt 2024; Ausbau der Windkraftenergie Antrag Nr. 15/140 CDU, SPD

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Der Umweltausschuss fasst **mehrheitlich** mit den Stimmen der CDU, SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimme der AfD-Fraktion und bei Enthaltung der Fraktionen Die FRAKTION und Die Linke. folgenden empfehlenden Beschluss:

1. Auf der Basis der noch zu aktualisierenden Regionalplanung wird die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob sich in den ausgewiesenen Gebieten geeignete Grundstücke im Eigentum des LVR befinden.
2. Die Prüfung soll sich aber darüber hinaus auch auf Grundstücke außerhalb der festgestellten Potentialflächen erstrecken.

3. Sofern solche Verbandsflächen identifiziert werden können ist zu prüfen, ob sich diese grundsätzlich für die Errichtung einer Windkraftanlage eignen.
4. Bei Eignung der Liegenschaft soll die Fläche potentiellen Investoren zur Anpachtung angeboten werden oder in einem weiteren Schritt die Voraussetzung einer Eigenrealisierung zu prüfen.
5. Die Verwaltung wird gebeten, den politischen Gremien im 1. Halbjahr 2024 einen ersten Sachstandsbericht vorzulegen.

Punkt 3.7

Haushalt 2024; Aufstockung der Mittel zur Förderung der Rheinischen Naturparke im Haushalt 2024 Antrag Nr. 15/144 CDU, SPD

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** bei Enthaltung der Fraktionen Die FRAKTION und Die Linke. folgenden empfehlenden Beschluss:

Die Mittel zur Förderung der sechs Rheinischen Naturparke durch den LVR sollen ab 2024 auf 60.000 EUR jährlich angehoben werden. Die Mittel sollen im Haushalt des Dezernats 9 zusätzlich bereitgestellt werden.

Punkt 3.8

Haushalt 2024: Beitritt des LVR zu „Refill Deutschland“ Antrag Nr. 15/158 Die Linke.

Frau Dr. Seidl und **Herr Blanke** plädieren für einen Prüfauftrag an die Verwaltung bezüglich der Kosten. Danach könne über den Antrag entschieden werden. **Frau Dr. Leonards-Schippers** sieht keine Notwendigkeit einer Beteiligung des LVR an dem System. Ihr seien nur wenige Behörden bekannt, die sich daran beteiligen würden. **Herr Santillán** weist auf die Möglichkeit der Berücksichtigung beim Neubauvorhaben am Ottoplatz hin. Die **Herren Krossa** und **Dr. Griese** führen die strengen Hygienevorschriften für die Trinkwasserversorgung an, wodurch die Einrichtung zusätzlicher Entnahmestellen nur bedingt notwendig sei.

Der Umweltausschuss lehnt **mehrheitlich** mit den Stimmen der Fraktionen CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen Die Linke. und Die FRAKTION und bei Enthaltung der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN den Antrag Nr. 15/158 ab.

Punkt 3.9

Haushaltsentwurf 2024 hier: Zuständigkeiten des Umweltausschusses Vorlage Nr. 15/1844/1

Frau Dr. Seidl teilt mit, dass die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN an der Abstimmung nicht teilnehmen werde, da die Haushaltsberatungen innerhalb der Fraktion noch nicht abgeschlossen seien. **Herr Walter** teilt mit, dass die Zustimmung von den Fraktionen CDU und SPD in der Fassung der soeben beschlossenen Anträge erfolge.

Der Umweltausschuss fasst **einstimmig** bei Nichtteilnahme der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und Die FRAKTION sowie bei Enthaltung der Fraktion Die Linke. folgenden Beschluss:

Dem Entwurf des Haushaltes 2024 für die Produktgruppe 036 im Produktbereich 14 wird gemäß Vorlage Nr. 15/1844/1 zugestimmt.

Punkt 4
LVR-Energiebericht 2020-2022
Vorlage Nr. 15/2064

Die **Herren Fliß, Walter** und **Santillán** bedanken sich bei der Verwaltung für den Energiebericht.

Herr Santillán merkt an, dass noch mehr getan werden müsse, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Gerade der Bereich Mobilität sei eine Herausforderung, welcher sich der LVR stellen müsse. **Herr Althoff** betont, dass die Verwaltung alle derzeit bekannten Einflüsse aufgreife und auch die zukünftigen technischen Möglichkeiten prüfe.

Herr Walter führt an, dass es mehr Photovoltaikanlagen in den LVR-Einrichtungen geben müsse und diese ihre Stromversorgung darüber weitgehend selbst tragen sollten.

Herr Stölting berichtet, dass der Ausbau der Photovoltaikanlagen nach dem Grundsatzprinzip -alles was erzeugt wird, soll auch verbraucht werden- weiterhin betrieben werde. Zu bedenken sei hierbei, dass z. B. bei den LVR-Förderschulen die überwiegende Energieerzeugung in den Sommerferien erfolge. Eine Einspeisung ins Netz sei aufgrund der geringen Rückvergütung nicht wirtschaftlich. In Zukunft könne eine Umwandlung von Elektrizität in Wasserstoff ein denkbare Szenario sein. Konkrete Projekte würden dann dem Ausschuss vorgestellt. **Herr Krossa** merkt an, dass Wasserstoff gut zu transportieren sei. **Herr Weiler** ergänzt zum genannten Messstellenkonzept, dass alle Zähler für die Strommessung bis Ende des Jahres und für die Erdgasmessung bis zum Ende des ersten Quartals 2024 eingebaut sein sollten. **Herr Zimmermann** fragt, ob die Wirtschaftlichkeitsberechnung offengelegt werden könne, da private Haushalte z. B. mit Zwischenspeichern, ihre Bedarfe selbst decken könnten.

Frau Dr. Seidl äußert die Auffassung, dass zu wenige Gebäude für die Stromgewinnung eingesetzt würden. Sie regt eine Potentialanalyse der Liegenschaften an.

Bezgl. des Stromkreisbilanzmodells teilt **Herr Stölting** mit, dass der FB 31 dieses Konzept mit Interesse beobachte. Leider gäbe es nach hiesiger Erkenntnis derzeit nur einen Anbieter, der neben einer Stromdurchleitung auch die übrige Stromlieferung übernehmen wolle. Der LWL habe dort eine Preisanfrage gestartet aber kein wirtschaftliches Angebot erhalten.

Frau Dr. Seidl erklärt, dass es in anderen Bundesländern bereits Pilotprojekte dazu gebe. Der LVR solle hier mit der Recherche einsteigen. **Herr Stölting** antwortet, dass für einen zeitnahen Erfolg dieses Modells regulatorische Unterstützung erforderlich wäre, sei es über geeignete Fördermaßnahmen oder einer kostengünstigen Öffnung der Netze für solche Durchleitungsmodelle. Das Pilotprojekt vom Main-Taunus-Kreis mit dem Energieversorger SüVAG ist aufgrund anderer Rahmenbedingungen nicht direkt auf den LVR übertragbar. Da der LVR zum wirtschaftlichen handeln verpflichtet sei, werde das Stromkreisbilanzmodell zunächst weiter dahingehend beobachtet, inwieweit sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hin zum Positiven entwickeln.

Frau Dr. Seidl erklärt, dass andere Projekte bereits mit Gewinn durchgeführt würden. **Herr Santillán** befürwortet eine genauere Betrachtung, da ungünstig nicht gleich unwirtschaftlich bedeuten würde.

Der LVR-Energiebericht 2020 bis 2022 wird gemäß Vorlage Nr. 15/2064 zur Kenntnis genommen.

Punkt 5 **Treibhausgasneutralität**

Siehe Punkt 5.1 u. 5.2

Punkt 5.1 **Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität** **Vorlage Nr. 15/2075**

Siehe 5.2

Der Umweltausschuss fasst **mehrheitlich** mit den Stimmen der Fraktionen CDU, SPD, FDP und vier Stimmen der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen Die Linke. und AfD bei Enthaltung der Fraktion Die FRAKTION und einer Stimme der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN folgenden empfehlenden Beschluss:

Auf Basis der mit Vorlage Nr. 15/2075 vorgestellten Startbilanz des Jahres 2019 werden die aufgezeigten Entwicklungsschritte und Maßnahmen zur schrittweisen Einsparung von Treibhausgasemissionen mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität im Jahr 2045 beschlossen.

Punkt 5.2 **Änderungsantrag zur Vorlage 15/2075: Der Weg des LVR zur** **Treibhausgasneutralität** **Antrag Nr. 15/166 GRÜNE**

Vor der Abstimmung über die Vorlage Nr. 15/2075 unter TOP 5.1. berät der Ausschuss über den Änderungsantrag.

Frau Dr. Seidl und **Herr Blanke** begründen den Antrag mit einem Vergleich zu anderen Behörden. **Frau Dr. Leonards-Schippers** und **Herr Althoff** führen dazu aus, dass im Bericht des LVR insbesondere auch die Mitarbeitendenmobilität aufgeführt werde. Diese fehle bei den Berichten der im Vergleich genannten anderen Behörden gänzlich. Ein direkter Vergleich sei daher nicht möglich. Die Mitarbeitendenmobilität mache rund ein Drittel in der Bilanz aus. Auf dieses Drittel habe der LVR nur wenig Einfluss. Der LVR solle sich darauf konzentrieren, die gesetzten Etappenziele zu erreichen.

Herr Nietsch erklärt, dass Umweltschutz auch den sparsamen Umgang mit Ressourcen bedeute. Die Klimaschutzmaßnahmen in Deutschland würden dem Weltklima ohne Beteiligung der anderen Länder nicht helfen. Daher solle eher in wirtschaftlicher Ausrichtung gedacht werden, z. B. mit dem Ausbau des ÖPNV. **Herr Santillán** regt an, ambitioniertere Ziele bis zum Jahr 2035 zu erreichen. **Herr Rauw** erklärt, dass der Bericht aufzeige, was realistisch machbar und zu erreichen sei. Gemeinsam mit **Frau Dr. Leonards-Schippers** führt er aus, dass der LVR den Weg so weiterverfolgen solle, aber auch zukünftige Initiativen und Technologienerneuerungen zu beachten habe.

Der Umweltausschuss lehnt den Änderungsantrag **mehrheitlich** mit den Stimmen der Fraktionen CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Die Linke. sowie Die FRAKTION ab.

Punkt 6
Bericht aus der Verwaltung

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Punkt 7
Anfragen und Anträge

Siehe TOP 7.1-7.2

Punkt 7.1.1
Anfrage: Essen gut – Alles gut!?
Anfrage Nr. 15/92 GRÜNE

Siehe 7.1.2

Punkt 7.1.2
Beantwortung der Anfrage 15/92

Frau Dr. Seidl hat zur Beantwortung der Anfrage folgende Rückfragen, die die Verwaltung nachfolgend beantwortet:

1. **Frau Dr. Seidl** bittet um Übersendung der in der Antwort genannten Tabelle.
*Anmerkung der Verwaltung: Die Tabelle ist als **Anlage** zum Protokoll beigefügt*
2. Wie erfolgt die Kontrolle der vorgegebenen Standards?
Anmerkung Dezernat 5: Die in der Antwort dargelegten Standards zur Zusammensetzung des Schulessens werden ohne Anlass nicht kontrolliert.
3. Erfolgt eine Abfrage zur Essenszufriedenheit?
Anmerkung Dezernat 5: Die Zufriedenheit wird vor Ort in den Schulen abgefragt und regelmäßig in den jeweiligen Schulkonferenzen thematisiert.

Punkt 7.2.1
Anfrage: Kultur und Nachhaltigkeit
Anfrage Nr. 15/93 GRÜNE

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Punkt 7.2.2
Beantwortung der Anfrage 15/93

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Punkt 8
Verschiedenes

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

Essen, 10.01.2024

Der Vorsitzende

F l i ß

Köln, 21.12.2023

Die Direktorin des Landschaftsverbandes
Rheinland
In Vertretung

A l t h o f f

Schulverpflegung an den LVR-Schulen

Stand: 26.10.2023

Dst. Nr.	Region	Schulbezeichnung	Förderschwerpunkt	Adresse	Schulverpflegung	Teilnahme am Schulessen Primarbereich	Teilnahme Schulessen Sekundarbereich I und II
440	West FB 52.11	LVR-Viktor-Frankl-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Kalverbenden 89 52066 Aachen	Zur Zeit wird die Schule über einen Carterer beliefert, da die Küche für die Versorgung durch Cook & Freeze umgebaut wird.	83	97
457	West FB 52.11	LVR Schule Linnicher Benden	Körperliche und motorische Entwicklung	Bendenweg 22 52441 Linnich	Cook & Freeze	45	65
465	West FB 52.11	LVR-Louis-Braille-Schule	Sehen	Meckerstr. 1-3 52353 Düren	Warmessen durch die Klinik	43	53
441	Nord FB 52.12	LVR-Dietrich-Bonhoeffer-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Am Alten Park 5 47551 Bedburg-Hau	Cook & Freeze	39	45
444	Nord FB 52.12	LVR-Christy-Brown-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Kalthoffstr. 20 47166 Duisburg	Cook & Freeze	54	93
449	Nord FB 52.12	LVR-Gerd-Jansen-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Luitter Weg 6 47802 Krefeld	Cook & Freeze	86	107
456	Nord FB 52.12	LVR-Förderschule Mönchengladbach	Körperliche und motorische Entwicklung	Max-Reger-Str. 45 41179 Mönchengladbach	Cook & Freeze	93	88
442	Süd FB 52.13	LVR-Christopherusschule	Körperliche und motorische Entwicklung	Waldenburger Ring 40 53119 Bonn	Cook & Freeze	67	118
446	Süd FB 52.13	LVR-Irena-Sendler-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Rheinstr. 45 53881 Euskirchen	Warmessen durch die Küche der DST 4632. Essen wird frisch gekocht	66	85
452 *	Süd FB52.13	LVR Schule am Königsforst	Körperliche und motorische Entwicklung	Paffrather Weg 11 51503 Rösrath	Warmessenanlieferung	90	90
453	Süd FB 52.13	LVR-Frida-Kahlo-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Arnold-Janssen-Str. 25a 53757 St. Augustin	Cook & Freeze	122	58
4632	Süd FB 52.13	LVR-Max-Ernst-Schule/Internat	Hören und Kommunikation	Augenbroicher Str. 49 53879 Euskirchen	Essen wird frisch gekocht	10	11
443	Ost FB 52.31	LVR-Schule am Volksgarten	Körperliche und motorische Entwicklung	Brinckmannstr. 8-10 40225 Düsseldorf	Cook & Freeze	59	69

450	Ost FB 52.31	LVR-Paul-Klee-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung		Beköstigung hängt aktuell von der Unterbringung der Klassen an den verschiedenen Standorten ab	41	77
454	Ost FB 52.31	LVR-Hugo-Kückelhaus- Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Fritz-Rau Str. 1 51674 Wiehl	Warmessenanlieferung, Ausschreibung erfolgt durch die Städtische Schule	45	71
447	Mitte FB 52.32	LVR-Schule Belvedere	Körperliche und motorische Entwicklung	Belvederestr. 149 50933 Köln	Cook & Freeze	70	85
448	Mitte FB 52.32	LVR-Anna-Freud-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Alter Militärring 96 50933 Köln	Cook & Freeze		81
451	Mitte FB 52.32	LVR-Donatus-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Donatusstr. 39-41 50259 Pulheim	Cook & Freeze	49	60
445	Ruhr FB 52.33	LVR-Helen-Keller-Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Helen-Keller-Str. 2 45141 Essen	Cook & Freeze	114	147
455	Ruhr FB 52.33	LVR-Förderschule Wuppertal	Körperliche und motorische Entwicklung	Melanchthonstr. 11 42281 Wuppertal	Warmessenanlieferung	79	89
458	Ruhr FB 52.33	LVR-Christoph-Schlingensief- Schule	Körperliche und motorische Entwicklung	Von-Trotha-Str. 105 46149 Oberhausen	Cook & Freeze	58	64
Gesamt						1313	1653

* Insgesamt 180 Essen, eine exakte Aufteilung aufgrund fehlender Rückmeldung nicht möglich.

TOP 3

Vortrag "Allgemeine Grundlagen zur energetischen Nutzung von Geothermie in der Gebäudetechnik"

Vorlage Nr. 15/2168

öffentlich

Datum: 15.01.2024
Dienststelle: OE 6
Bearbeitung: Frau Dr. Pavetic / Frau Joost / Frau Unger

Umweltausschuss	24.01.2024	empfehlender Beschluss
Bau- und Vergabeausschuss	31.01.2024	empfehlender Beschluss
Ausschuss für Personal und allgemeine Verwaltung	05.02.2024	empfehlender Beschluss
Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität	07.02.2024	empfehlender Beschluss
Finanz- und Wirtschaftsausschuss	16.02.2024	empfehlender Beschluss
Landschaftsausschuss	20.02.2024	Beschluss

Tagesordnungspunkt:

**LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung verbandsweiter
Mobilitätsaktivitäten**

Beschlussvorschlag:

Dem LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten wird gemäß Vorlage Nr. 15/2168 zugestimmt.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des
LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

ja

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:	
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten	

L u b e k

Zusammenfassung

Das „LVR-Rahmenmobilitätskonzept – Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten“ wurde entsprechend dem Beschluss der Landschaftsversammlung vom 16.12.2019 (Antrag Nr. 14/279) erarbeitet und bündelt verbandsweit erarbeitete Mobilitätsmaßnahmen in den folgenden sieben Handlungsfeldern:

1. Handlungsfeld Fuhrparkmanagement
2. Handlungsfeld Elektromobilität
3. Handlungsfeld Parkraum und Infrastruktur
4. Handlungsfeld Vernetzte Mobilität/Digitalisierung
5. Handlungsfeld Pendler*innenmobilität
6. Handlungsfeld Mobiles Arbeiten
7. Handlungsfeld Dienstreisemanagement

Die Handlungsfelder bilden gemeinsam einen umfassenden Maßnahmenplan bestehend aus insgesamt 20 Maßnahmenbündeln, die in Form von unterschiedlichen Projekten nach Verabschiedung des Konzepts umgesetzt werden bzw. sich teilweise bereits in der Umsetzung befinden.

Ziel des Konzepts ist es einen Rahmen zu setzen, eine wirksame, wirtschaftliche und datenbasierte Steuerung der Mobilität im gesamten LVR aufzubauen und sicherzustellen. Insbesondere sollen die verursachten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO₂-Emissionen) im Bereich der Mobilität jährlich um ca. 3 % bis 5 % gesenkt werden sowie die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) eingehalten werden. Die Umsetzung des Maßnahmenplans erfolgt somit stets mit Rücksicht auf Wechselwirkungen zwischen Nachhaltigkeit, Klimaschutzaspekten, Inklusion, Diversity, Wirtschaftlichkeitsprinzipien, Standardisierungsvorgaben, aber auch der Berücksichtigung unterschiedlicher Bedarfe der Mitarbeitenden und Menschen im Rheinland.

Begründung der Vorlage Nr. 15/2168:

LVR-Rahmenmobilitätskonzept - Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten

Inhalt

1 Hintergrund und Ziele.....	3
2 Handlungsfelder und Maßnahmen	4
3 Umsetzung und Ausblick	6

1 Hintergrund und Ziele

Der LVR befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen dem fortschreitenden Klimawandel und weiteren globalen Herausforderungen, Innovationen und Trends sowie dem damit einhergehenden politischen Umdenken und veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen. Um diesen zahlreichen Einflüssen zu begegnen, wurde die Verwaltung im Jahr 2019 durch Beschluss der Landschaftsversammlung (Antrag Nr. 14/279) damit beauftragt, ein umfassendes Mobilitätskonzept für den gesamten LVR zu erarbeiten.

Um die Anforderungen umzusetzen, wurde unter Federführung des Dezernats 6 ein Arbeitskreis Mobilität mit den Dezernaten 1 und 3 gebildet. Dieser hat in einem partizipativen Prozess unter Beteiligung aller weiteren (Fach-)Dezernate und Dienststellen die bisherigen dezentralen Aktivitäten zur nachhaltigen Mobilität erfasst, zusätzliche Maßnahmen identifiziert und auf strategischer Ebene im LVR-Rahmenmobilitätskonzept unter verschiedenen Handlungsfeldern zusammengeführt.

Bei der Entwicklung der Handlungsfelder und Maßnahmen wurde auf zugrundeliegenden konzeptionellen und inhaltlichen Dokumenten aufgebaut – vor allem dem Arbeitsprogramm für das Mobilitätsmanagement des Dezernats 6¹: Dieses gibt einen Überblick darüber, wie die Mobilität im LVR aktuell gestaltet ist und welche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten, heute und in der Zukunft, bestehen. Des Weiteren fand die LVR Vision und Mission ebenso Beachtung wie die Digitalen Agenda, die IT-Strategie sowie das LVR-Diversity-Konzept und die Konzeption zur Treibhausgasneutralität. So wurde beispielsweise in der Vorlage Nr. 15/2075 „Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität“ festgehalten, dass ein wesentlicher Faktor der LVR-weiten Emissionen mit 31% am Gesamtausstoß die Mobilität der Mitarbeitenden sei. Diesem Umstand wird im Zuge des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts begegnet.

Der LVR möchte das Thema Mobilität umfassend betrachten und verschiedene übergeordnete Themen adressieren. Das LVR-Rahmenmobilitätskonzept folgt daher nicht ausschließlich dem Auftrag, Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung zu ergreifen, sondern hat zur Aufgabe, mit passenden Maßnahmen die strategischen Ziele für mehr Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Inklusion, Diversity, Wirtschaftlichkeit und Standardisierung im LVR in den Blick zu nehmen. Die nachfolgende Abbildung dient als Überblick:

Strategische Ziele					
Nachhaltigkeit	Klimaschutz	Inklusion	Diversität	Wirtschaftlichkeit	Standardisierung

Abbildung 1: Strategische Ziele des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts

Der LVR als Arbeitgeber und Akteur im Rheinland fördert dazu die nachhaltige Mobilität sowie die Vielfalt seiner Mitarbeitenden und schätzt diese Vielfalt aktiv wert, indem er die

¹ 15/508 (Arbeitsprogramm), 15/887 (Mobilität und Inklusion), 15/1004 (Vernetzte Mobilität), 15/1212 (Neue Mobilitätsträger und neue Technologien), 15/683 (E-Mobilität)

betriebliche Mobilität im Sinne des Diversity-Konzepts chancengerecht und zugänglich gestaltet, soziale Aspekte stets mitberücksichtigt und wo möglich auf unterschiedliche Bedürfnisse eingeht.

Aus den zuvor genannten Aspekten wurden Ziele festgelegt, die für alle Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement des LVR gleichermaßen gelten und in Wechselwirkung miteinander den Rahmen stecken. Hierbei sind Zielkonflikte nicht immer auszuschließen. Vorhandene Ziel- und Ressourcenkonflikte gilt es daher zu adressieren, zu gewichten und sachorientiert zu lösen:

Ziel 1: Die verursachten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO₂-Emissionen) sollen im Bereich der Mobilität, aufgrund einer geschaffenen Datenbasis, jährlich um ca. 3 % bis 5 %² gesenkt werden.

Ziel 2: Die verbindlichen Mindestquoten³ für die Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen sowie die Beauftragung bestimmter Verkehrsdienstleistungen werden gemäß dem SaubFahrzeugBeschG eingehalten.

Ziel 3: Die Attraktivität der betrieblichen Mobilität wird durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Mitarbeitenden des LVR verbessert.

Ziel 4: Eine wirksame, wirtschaftliche und datenbasierte Steuerung der Mobilität wird im gesamten LVR sichergestellt.

2 Handlungsfelder und Maßnahmen

Das LVR-Rahmenmobilitätskonzept bildet mithilfe der erarbeiteten Maßnahmen das Rahmenwerk für die aktuelle und zukünftige Ausgestaltung des Mobilitätsmanagements im LVR und ist als Konzept zur Orientierung für alle Mitarbeitenden zu verstehen. Die konkrete Umsetzung der Einzelmaßnahmen in den Dienststellen vor Ort erfolgt partnerschaftlich. Dabei bildet das Dezernat 6 stets die zentrale Anlaufstelle für die Mobilitätsaktivitäten und übernimmt die aktive Steuerung. Im Folgenden werden die Handlungsfelder mit ihren Maßnahmen in Kürze beschrieben.

Handlungsfeld Fuhrparkmanagement

Die Steuerung des Fuhrparkmanagements, in Form einer zentral koordinierenden fachlichen Zusammenarbeit und regelhaften Vernetzung aller Fuhrparkverantwortlichen, ermöglicht das Erreichen verbandsweiter Ziele und Vorschriften und vereinfacht die Koordination der Fahrzeugbestände und -bedarfe. Die Auswahl einer Lösung zur digitalen Fuhrparkverwaltung soll die Prozessoptimierung durch eine möglichst lückenlose Datenlage sowie die effiziente Nutzung und Beschaffung von Fahrzeugen für die LVR-eigenen Fuhrparke sicherstellen. Dies bietet die Grundlage zur übergeordneten Datenerhebung, zur rechtssicheren Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG.

² Gemäß der aktuellen Beschlusslage des IKSJ aus dem Jahr 2016.

³ Im Beschaffungszeitraum vom 02.08.2023 bis 31.12.2025: mindestens 38,5 % saubere leichte Nutzfahrzeuge (max. 50g CO₂/km, 80 % Luftschadstoffe), mindestens 10 % saubere schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3) und 45 % (davon 50 % emissionsfrei) saubere schwere Nutzfahrzeuge (M3). Im Beschaffungszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030: mindestens 38,5 % emissionsfreie Nutzfahrzeuge (0g CO₂/km), mindestens 15 % N2, N3 mindestens 65 % M3 (davon 50 %) emissionsfrei.

Handlungsfeld Elektromobilität

Das Dezernat 6 hat im Sommer 2023 eine Bedarfserhebung bei den Fuhrparkverantwortlichen zur schrittweisen Elektrifizierung der Fuhrparke im LVR durchgeführt. Die erhobenen Daten der 22 Fuhrparke bilden die Grundlage für eine zeitnahe Umsetzung des Auf- und Ausbaus der internen Ladeinfrastruktur sowie der Beschaffung elektrisch betriebener Fahrzeuge. Neben der internen Ladeinfrastruktur nimmt dieses Handlungsfeld auch den Auf- und Ausbau der externen Ladeinfrastruktur in den Blick. Diese soll, nach einer Ermittlung der Bedarfe, die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende, Gäste und sonstige Dritte verbessern, hier auch mit Blick auf die Emissionsreduktion der Mobilität der Mitarbeitenden (vgl. Vorlage Nr. 15/2075 „Treibhausgasneutralität“).

Handlungsfeld Parkraum und Infrastruktur

Die Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Zentralverwaltung und die Dienststellen sieht die Prüfung von Zugangsbeschränkungen und Überwachungsmöglichkeiten sowie die Visualisierung der Parkplatzverfügbarkeit auf einer digitalen Plattform vor. Die Konzeption erfolgt jeweils für die ZV und die Dienststellen auf Grundlage von zuvor ermittelten Bedarfen. Perspektivisch soll die Parkraumflächenauslastung möglichst effizient gestaltet und Parkplatzsuchverkehr reduziert werden.

Handlungsfeld Vernetzte Mobilität/Digitalisierung

Es wird der Einsatz einer zentralen, digitalen Mobilitätsplattform zur Vernetzung von digitalen Mobilitätslösungen (z. B. zur Fahrzeug- und Parkplatzbuchung) geprüft und bedarfsgerecht sukzessive aufgebaut. Die bedürfnisorientierte, emissionsarme Mobilität wird darüber hinaus durch eine Angebotserweiterung mittels externer Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote) eruiert. Die Vernetzung mit Wissenschaft und Wirtschaft wird mithilfe eines regelhaften Austauschs mit externen Akteur*innen sowie der Förderung von innovativen Kooperationen fortgeführt.

Handlungsfeld Pendler*innenmobilität

Die Etablierung von regelhaften Umfragen in der Zentralverwaltung und den Dienststellen zur Pendler*innenmobilität wird erarbeitet. Diese sollen eine verbesserte Datenlage für CO₂-Einsparungspotenziale liefern – siehe auch hier Emissionsreduktion der Mobilität der Mitarbeitenden (vgl. Vorlage Nr. 15/2075 „Treibhausgasneutralität“). Des Weiteren stellt die Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität dieser Mobilitätsoption für die Mitarbeitenden dar, indem die Infrastruktur für Radfahrende (z. B. sichere Abstellanlagen) verbessert wird.

Handlungsfeld Mobiles Arbeiten

Das Mobile Arbeiten wird verbandsweit ausgerollt und zeigt sich in einer flächendeckenden Ausstattung der Arbeitsplätze und der Mitarbeitenden mit entsprechend notwendiger Software und Hardware. Ebenso wird die digitale Arbeitswelt ertüchtigt. Diese Ertüchtigung erstreckt sich von der digitalen Akte über ein digitales Lern- und Wissensmanagement bis hin zu modernen Lösungen zur Kollaboration. All diese Maßnahmen ermöglichen es den Mitarbeitenden eine Vielzahl von Wegen einzusparen, sowohl dienstliche Wege als auch klassische Pendelverkehre.

Handlungsfeld Dienstreisemanagement

Mit Blick auf das LVR-weite Dienstreisemanagement, wird eine Erhebung der Bedarfe mit Blick auf Emissionsreduktion und bessere Organisation der Dienstreisen durchgeführt.

Diese Erhebung findet in direkter Verbindung zur schrittweisen Elektrifizierung der Fuhrparke statt.

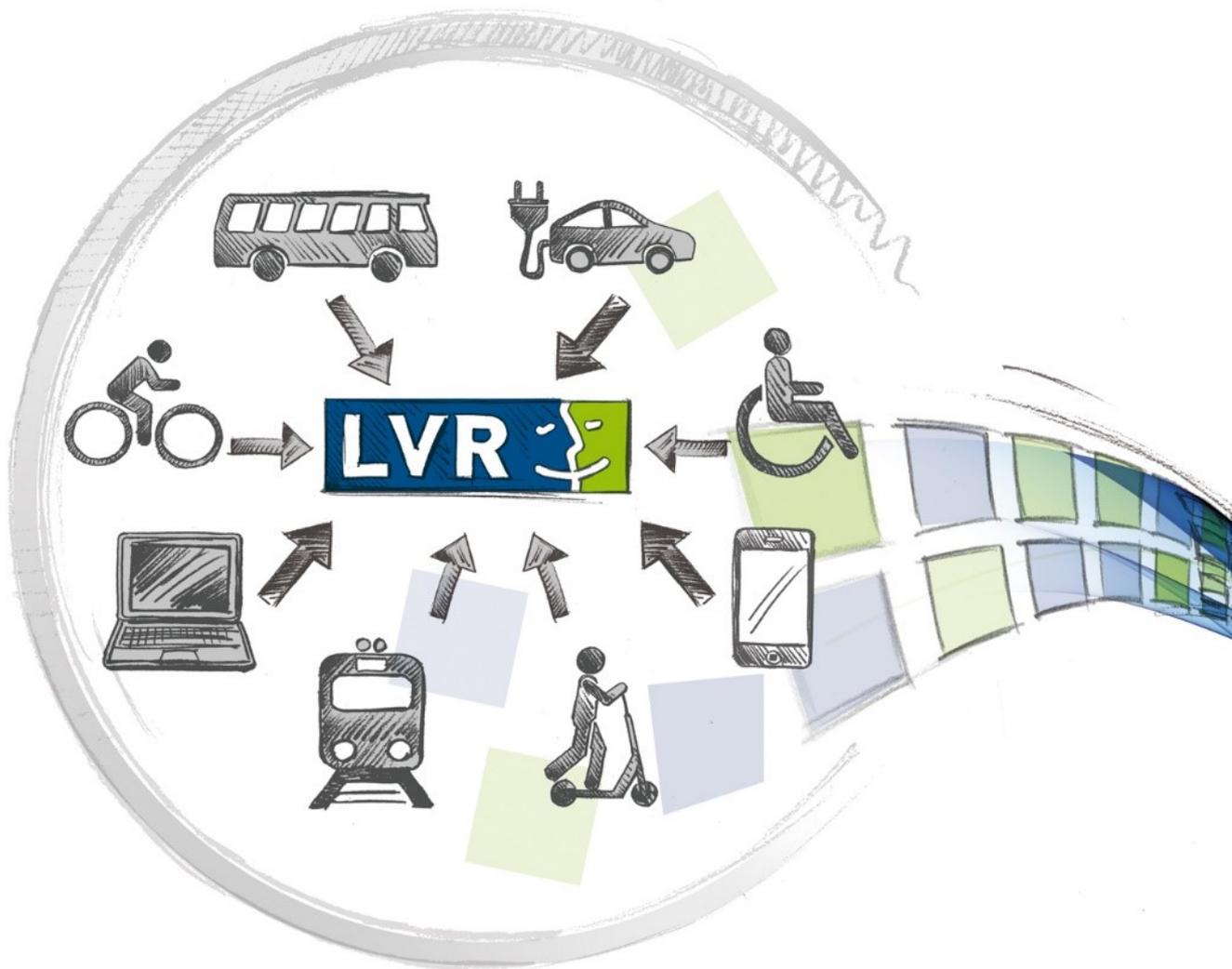
3 Umsetzung und Ausblick

Das LVR-Rahmenmobilitätskonzept wurde in einem verbandsweiten Prozess erarbeitet und bietet eine konsistente Basis für die praktische Umsetzung der erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen für alle (Fach-)Dezernate und Dienststellen des LVR. Die Initiierung und Umsetzung der Maßnahmenbündel sowie die Überprüfung und Feinjustierung erfolgt unter Einbezug der jeweils adressierten Stakeholder im LVR unter Federführung des Dezernats 6. Der besondere Themenkomplex Personenbeförderung mit all seinen zielgruppenspezifischen Aspekten, der besonderen Komplexität und gesetzlichen Rahmenbedingungen wird zu einem späteren Zeitpunkt in einer Aktualisierung des Rahmenmobilitätskonzeptes aufgenommen.

Die Verwaltung wird die politische Vertretung in regelmäßigen Abständen über die Umsetzung der Maßnahmen informieren.

In Vertretung

J a n i c h



LVR-Rahmenmobilitätskonzept

Umsetzung verbandsweiter Mobilitätsaktivitäten

Inhalt

1 Einleitung	3
2 Zielsetzung	7
3 Handlungsfelder und Maßnahmenbündel.....	9
4 Umsetzung und Ausblick	14

1 Einleitung

Mobilität ist aus dem öffentlichen Diskurs nicht wegzudenken – mobilitätsbedingte Emissionen und Umweltauswirkungen, innovative Verkehrsmittel und Antriebsarten sowie neue gesetzliche Regelungen sind nur einige Beispiele für debattierte Themen. Die Corona-Pandemie führte zu einer beispiellosen Ausweitung des Mobilen Arbeitens, digitaler Zusammenkünfte und einem Einbruch physischer Mobilitätsbedarfe. 2022 stellte zudem der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine die Bundesrepublik vor eine Energiekrise. Als Reaktion kamen ein Tankrabatt sowie das 9-Euro-Ticket (und folgend das 49-Euro-Ticket) als teilweise zeitlich begrenzte Maßnahmen gegen steigende (Energie-)Preise zum Einsatz. Zusammen mit den ständig neuen, sich weiterentwickelnden Trends und Innovationen ändern sich nicht nur die Mobilitätsangebote, sondern auch das Mobilitätsverhalten: So arbeiten die Menschen beispielsweise auch nach der Pandemie vermehrt mobil und nutzen Technologien für virtuelle oder hybride Zusammenkünfte. Auch individuelle Mobilität wird durch ein breites Angebot an (Car-)Sharing-Möglichkeiten vermehrt als Dienstleistung wahrgenommen und der Trend zum E-Bike verändert für viele den Arbeitsweg. Letzteres erfolgt auch unter dem wachsenden Bedürfnis nach nachhaltigen Mobilitätsoptionen, um als Individuum einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

In diesem sich stets ändernden Mobilitätsgeschehen ist auch der Landschaftsverband Rheinland (LVR) ein aktiver Teilnehmer: Durch seine Stellung als größter Leistungsträger für Menschen mit Behinderung im Rheinland und als großer Kommunalverband in Deutschland kann der Verband sozialen und politischen Einfluss auf Mobilitätsthemen ausüben und den Blick auf soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit lenken. So reagiert der Verband nicht nur auf die dynamischen Entwicklungen, sondern leistet auch einen aktiven, positiven Beitrag, um das derzeitige und zukünftige Mobilitätsgeschehen innerhalb seines Wirkungsbereichs nachhaltig und inklusiv mitzugestalten – immer nach seinem Leitbild: Qualität für Menschen.

Mit der Gründung des LVR-Dezernates 6 - Digitalisierung, IT-Steuerung, Mobilität und technische Innovation – im Jahr 2019 wurde ein neuer Bereich im LVR geschaffen, der sich unter anderem mit dem Thema Mobilität befasst und dabei die sich verändernde, zunehmend digitale, (Arbeits-)Welt mit ihren Innovationen und Trends in den Blick nimmt.

Das Thema Mobilität ist erkennbar dezentral auf zahlreiche Stellen im Verband verteilt. Das Identifizieren und Aussteuern der Schnittstellen zwischen diesen ist daher von großer Bedeutung. Die direkten und indirekten Berührungspunkte der einzelnen Dezernate und Schnittstellen sind in Abbildung 1 dargestellt. Insbesondere die Dezernate 1, 3 und 6 sind herauszustellen: Hier sind etwa der Fuhrpark der Zentralverwaltung (ZV), der (fuhrparkbezogene) Einkauf, das Parkraummanagement sowie die Themen Elektromobilität, Vernetzte Mobilität und das zentrale Mobilitätsmanagement angesiedelt. Das zentrale Fuhrparkmanagement befindet sich momentan im Aufbau und wird im Dezernat 6 angesiedelt. Gemeinsam bilden die drei Dezernate den Arbeitskreis „Mobilität“, welcher der Absprache von Mobilitätsprojekten und dem Austausch über neue Entwicklungen dient. In Zusammenarbeit mit allen wesentlichen Stakeholdern wird die Mobilität im LVR heute und für die Zukunft gestaltet. Zukünftig wird ein weiterer Raum für partizipative Prozesse mit Blick auf das Mobilitätsmanagement des LVR geschaffen, sodass (projekt-) beteiligte und mobilitätsthematisch Interessierte sowie zuständige Personen verschiedener Dezernate regelmäßig zusammenkommen können. Insbesondere den Dezernaten 8 und 9, die die größten

Fuhrparke bewirtschaften, wird dadurch der notwendige partizipative Raum mit entsprechenden Mitgestaltungsmöglichkeiten eingeräumt.

Eine weitere Schnittstelle besteht zum IT-Dienstleister LVR-InfoKom, der für den Verband praxisorientierte IT-Lösungen bereitstellt und die Durchführung von Digitalisierungsvorhaben unterstützt. Der Einkauf von Software mit Mobilitätsbezug fällt ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich von LVR-InfoKom und macht die Abstimmung zwischen den beteiligten Dezernaten und dem IT-Dienstleister erforderlich.



Abbildung 1: Darstellung der dezentralen Verantwortlichkeiten im Bereich Mobilität

Ebenfalls wird in Abbildung 1 die Bandbreite der Mobilitätsformen im Verband deutlich. Diese reichen beispielsweise von den Spezialverkehren zu Kindertagesstätten, Werkstätten und Schulen für Menschen mit Behinderungen bis hin zu Patient*innenfahrten und Besucher*innenverkehren. Die Pendler*innenmobilität nimmt einen hohen Stellenwert ein, denn neben individuellen Bedürfnissen bei der physischen (körperlich realen) und virtuellen (digitalen) Mobilität müssen auch Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit mitgedacht werden. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen und organisatorischen Komplexität des Themenfelds der Personenbeförderung wird dieses zu einem späteren Zeitpunkt in den Fokus der Bearbeitung gerückt und in diesem Rahmenmobilitätskonzept noch nicht weitergehend erläutert.

Es lassen sich im LVR bis dato bereits viele Aktivitäten und Vorhaben im Bereich der Mobilität festhalten, die bis zur Veröffentlichung dieses Rahmenmobilitätskonzepts in unterschiedlichen LVR-Dezernaten und Dienststellen ohne verbandsweite Koordination erarbeitet wurden. Einen Überblick liefert die nachfolgende Abbildung:

Auszug ausgewählter Mobilitätsaktivitäten		
Dimension	Aktivität	Dezernat
Fuhrparkmanagement	Konzeptpapier zur Fuhrparkstrategie (2019)	1
Elektromobilität	2-jähriges Berichtswesen zum Ausbaustand der Elektromobilität im LVR (2019, 2021) – Vorlagen Nr. 14/3289 und Nr. 15/683	1, 3, 6
	Elektromobilitätsberatung (2022)	3
Vernetzte Mobilität	Vergabeverfahren Rahmenvereinbarung mit sieben Anbietern, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (2022 bis 2023); für den Zeitraum 2023/2024 ist abgeschlossen, sechs Bieter haben ein zulässiges Angebot abgegeben und wurden in die Rahmenvereinbarung aufgenommen	1
	Workshops vernetzte Mobilität (2021)	1, 3, 6
	Einführung Mobilitätslösung goFLUX (2021)	6
	Dienstvereinbarung für Mobiles Arbeiten (2022)	1
Pendler*innenmobilität	Vernetzte Mobilität (2022) – Vorlage Nr. 15/1004	6
	Umfragen zur Pendler*innenmobilität (2017 und 2021)	3
Inklusion und Diversity	Jobradleasing (2023)	1
	LVR-Aktionsplan „Gemeinsam in Vielfalt“ (2014)	0
	Internetseite „Wege zum LVR“ (2017)	0
	Diversity-Konzept (2021)	0
	Mobilitätsfonds (2021 ff.)	9
	LVR-Beratungskompass (2021)	6
Klimaschutz	Mobilität und Inklusion (2022) – Vorlage Nr. 15/887	6
	Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK) (2016)	3
Mobilität allgemein	„Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes im LVR“ (2023) - Vorlage 5/2023	1, 3, 6
	Mobilitätsstudie für den Pilotstandort Düren (2015)	3
	Betriebliches Mobilitätskonzept (2018)	3
	Arbeitsprogramm des Dez. 6 (2021) – Vorlage Nr. 15/508	6
	Neue Mobilitätsträger und Technologien (2022) – Vorlage Nr. 15/1212	6

Abbildung 2: Ausgewählte Mobilitätsaktivitäten im LVR seit 2015

Diese ersten Schritte gilt es zu verzahnen, sodass eine ganzheitliche und verbandsweite Strategie für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im LVR entsteht. Mit der Schaffung des Dezernats 6 – Digitalisierung, Mobilität und Technische Innovation – wird die Steuerung von Mobilitätsaktivitäten weitestgehend zentralisiert. Ein Hauptaugenmerk liegt auf

der LVR-weiten Vernetzung mit den zuständigen Kolleg*innen in den dezentral organisierten Bereichen, um bedarfsgerecht und zielgerichtet handeln zu können. Nur partizipativ ist es möglich, den LVR zukunftsfähig aufzustellen und die Mobilitätswende zu gestalten.

Ein Meilenstein wird mit der Verabschiedung und Veröffentlichung dieses Rahmenmobilitätskonzepts und den in den nachfolgenden Kapiteln vorgestellten Inhalten gelegt. Es dient als Rahmenwerk für die aktuelle und zukünftige Gestaltung der LVR-weiten Mobilität.

Der Erarbeitung des vorliegenden Rahmenmobilitätskonzepts liegen einige konzeptionelle und inhaltliche Vorbereitungen sowie Dokumente zugrunde. Neben der Zusammenarbeit im Arbeitskreis „Mobilität“ dient vor allem das fertiggestellte Arbeitsprogramm (Vorlage Nr. 15/508) des Dezernats 6 als inhaltlicher Hintergrund für das Rahmenmobilitätskonzept: Dieses gibt einen Überblick darüber, wie die Mobilität im LVR aktuell gestaltet ist und welche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten, heute und in der Zukunft, bestehen. Dies geschieht immer vor dem Hintergrund des Aufbaus eines ganzheitlichen und datengestützten Mobilitätsmanagements, welches unterschiedliche Projekte, neue Ansätze und Lösungen miteinander vernetzt (siehe auch Vorlage Nr. 15/1004). Neben der Digitalisierung und Vernetzung wird dort auch das Thema der barrierefreien Mobilität intensiv betrachtet (siehe auch Vorlage Nr. 15/887) sowie der Einsatz von E-Fahrzeugen und neuen technischen Lösungen (siehe auch Vorlage Nr. 15/1212), z. B. für das Parkraummanagement und die Ladeinfrastruktur, diskutiert. Auch weitere Dokumente, wie das LVR-Diversity-Konzept, die Digitale Agenda und die IT-Strategie, sind in die konzeptionelle Arbeit eingeflossen. Das Rahmenmobilitätskonzept wurde für alle Mitarbeitenden des Gesamtverbands sowie für alle Menschen im Rheinland erarbeitet, die durch das Wirken des LVR berührt werden.

2 Zielsetzung

Die vorangestellten Einflussfaktoren auf die Mobilität in ihren unterschiedlichen Facetten sowie die Erläuterungen verdeutlichen, dass Handlungsbedarf im Bereich der Mobilität besteht. Dieser umfasst die betriebliche Mobilität ebenso wie die Mobilität der Leistungsempfänger*innen und Besucher*innen der Dienststellen. Um die vielfältigen Mobilitätsformen, -bedürfnisse und -aktivitäten ganzheitlich in den Blick zu nehmen, hat der LVR dieses Rahmenmobilitätskonzept erarbeitet.

Ein entsprechendes Mobilitätskonzept, mit dessen Hilfe Einzelaktivitäten koordiniert und vernetzt werden sollen, wurde im Jahr 2016 beschlossen: Das integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) sieht die Erstellung eines „Klimaschutzteilkonzepts Mobilität“ für die LVR-Zentralverwaltung und die Schaffung eines Arbeitskreises „Mobilität“ als Steuerungsgremium vor. Das im Rahmen des IKSK angedachte Mobilitätskonzept wurde erstmalig 2018 umgesetzt: Unter dem Namen „Betriebliches Mobilitätskonzept“ wurde ein Dokument erstellt, welches den Status Quo erfasste und ein erstes Maßnahmenpaket beinhaltete – allerdings auf die Zentralverwaltung beschränkt. Seitdem hat sich, durch die Gründung des Dezernats 6, die Organisation der Mobilität im LVR stark verändert. Auch die beschriebenen Einflussfaktoren wie die Corona-Pandemie und die Energiekrise haben einen Einfluss auf die Mobilität ausgeübt, welcher 2018 nicht abzusehen war.

Neben den vergangenen Aktivitäten rund um das Thema wurde die Verwaltung am 16.12.2019, durch einstimmigen Beschluss der Landschaftsversammlung (Antrag 14/279), damit beauftragt, ein umfassendes Mobilitätskonzept für den gesamten LVR zu erstellen. Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, mit passenden Maßnahmenbündeln die Themen Klimaschutz sowie Inklusion und Diversity im LVR voranzutreiben. Dazu gehört, dass der LVR als Arbeitgeber und Akteur im Rheinland die nachhaltige Mobilität sowie die Vielfalt seiner Mitarbeitenden fördert. Der LVR wertschätzt zudem diese Vielfalt aktiv, indem er die betriebliche Mobilität im Sinne des „Diversity-Konzepts“ chancengerecht und zugänglich gestaltet, soziale Aspekte stets mitberücksichtigt und nach Möglichkeit auf unterschiedliche Bedarfe eingeht.

Grundsätzlich gilt, dass die Mobilität und hier vor allem Pendelverkehre und Dienstreisen ein großes Potential zur Einsparung von CO₂-Emissionen bieten – so zum Beispiel über eine konsequente Elektrifizierung der Flotte bei Nutzung von zertifiziertem Ökostrom sowie durch die Senkung von Mobilitätsbedarfen. Im Sinne der globalen, nationalen sowie auch der eigenen (IKSK) Klimaziele, gilt es den Mobilitätssektor möglichst schnell CO₂-neutral zu gestalten und umweltfreundlich weiterzuentwickeln.¹ Bis zum Jahr 2045 möchte der LVR 90 % seiner Emissionen gegenüber dem Bilanzjahr 2019 einsparen, d.h. insgesamt ca. 81.500 Tonnen, davon sollen bis 2030 bereits ca. 20.000 Tonnen (23 %) Einsparung realisiert werden.²

Des Weiteren gilt es mit Blick auf die sozialen Fragen darauf zu achten, dass neben dem ökologischen Fußabdruck auch die ethische Verträglichkeit von Mobilitätslösungen und neuen Technologien sowohl im Anschaffungsprozess als auch im Betrieb sichergestellt werden muss. Zu guter Letzt sollte der Mobilitätssektor nachhaltig wirtschaften. Dies bedeutet

¹ Vgl. Vorlage 15/508, S. 14.

² Der Weg des LVR zur Treibhausgasneutralität – Bilanz, Prognosen, Handlungsschritte des Dezernats Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Umwelt, Energie, Bauen für Menschen GmbH, S. 28.

mit Blick auf die Mobilität im LVR, dass Entscheidungen neben der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit immer auch auf die wirtschaftliche Nachhaltigkeit hin zu prüfen sind. Wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist nicht nur mit Blick auf die Anschaffungs- und Betriebskosten eines beispielhaften PKWs zu betrachten. Vielmehr sollten die Gesamtkosten der Mobilität betrachtet werden, so also auch der Flächenverbrauch und die CO₂-Emissionen.

Kongruente Handlungsempfehlungen wurden auch durch das Wuppertaler Institut im Jahr 2022 ausgesprochen, die „Quick Wins“ vor allem im Ausbau der E-Mobilität und der Infrastruktur, verbesserter Abstellmöglichkeiten für (E-)Fahrräder und der Förderung der ÖPNV-Nutzung sehen, um Treibhausgasemissionen im Pendelverkehr zu reduzieren.³

Aus den vorgenannten Ausführungen lassen sich im Kern folgende strategische Ziele festhalten, die für ein Rahmenmobilitätskonzept von besonderer Bedeutung sind:

Strategische Ziele					
Nachhaltigkeit	Klimaschutz	Inklusion	Diversität	Wirtschaftlichkeit	Standardisierung

Abbildung 3: Strategische Ziele des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts

Aus den zuvor genannten Aspekten wurden Ziele festgelegt, die für alle Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement des LVR gleichermaßen gelten und in Wechselwirkung miteinander den Rahmen stecken. Hierbei sind Zielkonflikte nicht immer auszuschließen – beispielhaft kann das Ziel der CO₂-Reduktion sowie die Mitarbeitenden-Attraktivität genannt werden. Vorhandene Ziel- und Ressourcenkonflikte gilt es daher zu adressieren, zu gewichten und sachorientiert zu lösen. Konkret hat das Mobilitätskonzept die Umsetzung der folgenden Punkte zum Ziel:

Ziel 1: Die verursachten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO₂-Emissionen) sollen im Bereich der Mobilität, aufgrund einer geschaffenen Datenbasis, jährlich um ca. 3 % bis 5 %⁴ gesenkt werden.

Ziel 2: Die verbindlichen Mindestquoten⁵ für die Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen sowie die Beauftragung bestimmter Verkehrsdienstleistungen werden gemäß dem SaubFahrzeugBeschG eingehalten.

Ziel 3: Die Attraktivität der betrieblichen Mobilität wird durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Mitarbeitenden des LVR verbessert.

Ziel 4: Eine wirksame, wirtschaftliche und datenbasierte Steuerung der Mobilität wird im gesamten LVR sichergestellt.

³ Vgl. Wuppertaler Institut (11/2022): Zielbild: klimaneutrales Krankenhaus – Ergebnisse aus dem Gutachten für die KGNW. Impulsvortrag für den Gesundheitsausschuss des LVR.

⁴ Gemäß der aktuellen Beschlusslage des IKS-K aus dem Jahr 2016.

⁵ Im Beschaffungszeitraum vom 02.08.2023 bis 31.12.2025: mindestens 38,5 % saubere leichte Nutzfahrzeuge (max. 50g CO₂/km, 80 % Luftschadstoffe), mindestens 10 % saubere schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3) und 45 % (davon 50 % emissionsfrei) saubere schwere Nutzfahrzeuge (M3). Im Beschaffungszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030: mindestens 38,5 % emissionsfreie Nutzfahrzeuge (0g CO₂/km), mindestens 15 % N2, N3 mindestens 65 % M3 (davon 50 %) emissionsfrei.

3 Handlungsfelder und Maßnahmenbündel

Alle Maßnahmenbündel des Rahmenmobilitätskonzepts wurden im Rahmen des Arbeitskreises „Mobilität“ durch die Dezernate 1, 3 und 6 gemeinsam erarbeitet. Dazu wurden auch Mobilitätskonzepte vergleichbarer Organisationen, wie dem LWL, gesichtet und reflektiert. Die vom LVR aktuell betrachteten sieben Handlungsfelder mit den 19 zugehörigen Maßnahmenbündeln sind in der nachfolgenden Abbildung 3 im Überblick dargestellt. Die identifizierten Handlungsfelder werden nachfolgend in Kürze vorgestellt.

Handlungsfeld Fuhrparkmanagement

Die Steuerung des Fuhrparkmanagements, in Form einer zentral koordinierten fachlichen Zusammenarbeit und regelhaften Vernetzung aller Fuhrparkverantwortlichen, ermöglicht das Erreichen verbandsweiter Ziele und Vorschriften und vereinfacht die Koordination der Fahrzeugbestände und -bedarfe. Die Auswahl einer Lösung zur digitalen Fuhrparkverwaltung soll die Prozessoptimierung durch eine möglichst lückenlose Datenlage sowie die effiziente Nutzung und Beschaffung von Fahrzeugen für die LVR-eigenen Fuhrparke ermöglichen. Neben den Wirtschaftlichkeitsaspekten steht auch die Standardisierung i.S.d. IT-Strategie des LVR im Vordergrund. Dies bietet die Grundlage zur übergeordneten Datenerhebung und rechtssicheren Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG.

Handlungsfeld Elektromobilität

Das Dezernat 6 hat im Sommer 2023 bereits eine Bedarfserhebung bei den Fuhrparkverantwortlichen zur schrittweisen Elektrifizierung der Fuhrparke im LVR durchgeführt. Die erhobenen Daten der 22 Fuhrparke bilden die Grundlage für eine bedarfsgerechte Planung und zeitnahe Umsetzung des Auf- und Ausbaus der internen Ladeinfrastruktur sowie der Beschaffung elektrisch betriebener Fahrzeuge. Neben der internen Ladeinfrastruktur nimmt dieses Handlungsfeld auch den Auf- und Ausbau der externen Ladeinfrastruktur in den Blick. Analog zur Bedarfserhebung für die internen Fuhrparke des LVR soll diese Abfrage auch für die extern benötigte Ladeinfrastruktur durchgeführt werden. Dies soll die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende, Gäste und sonstige Dritte verbessern, um die Nutzung sauberer Straßenfahrzeuge verstärkt in den Blick zu nehmen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Handlungsfeld Parkraum und Infrastruktur

Die Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Zentralverwaltung und die Dienststellen sieht die Prüfung von Zugangsbeschränkungen und Überwachungsmöglichkeiten sowie die Visualisierung der Parkplatzverfügbarkeit auf einer digitalen Plattform vor. Die Konzeption erfolgt jeweils für die ZV und die Dienststellen auf Grundlage von zuvor ermittelten Bedarfen. Perspektivisch soll die Parkraumflächenauslastung möglichst effizient gestaltet und Parkplatzsuchverkehr reduziert werden.

Handlungsfeld Vernetzte Mobilität/Digitalisierung

Es wird der Einsatz einer zentralen, digitalen Mobilitätsplattform zur Vernetzung von digitalen Mobilitätslösungen (z. B. zur Fahrzeug- und Parkplatzbuchung) geprüft und bedarfsgerecht sukzessive aufgebaut. Die bedürfnisorientierte, emissionsarme Mobilität wird darüber hinaus durch eine Angebotserweiterung mittels externer Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote) eruiert. Die Vernetzung mit Wissenschaft und Wirtschaft wird mithilfe eines regelhaften Austauschs mit externen Akteur*innen sowie der Förderung von innovativen Kooperationen fortgeführt.

Handlungsfeld Pendler*innenmobilität

Die Etablierung von regelhaften Umfragen in der Zentralverwaltung zur Pendler*innenmobilität wird aktuell erarbeitet. Diese soll eine verbesserte Datenlage für CO₂-Einsparungspotenziale liefern – siehe auch hier die Emissionsreduktion der Mitarbeitendenmobilität (vgl. Vorlage Nr. 15/2075 „Treibhausgasneutralität“). Des Weiteren stellt die Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität dieser Mobilitätsoption für die Mitarbeitenden dar, indem die Infrastruktur für Radfahrende (z. B. sichere Abstellanlagen) verbessert wird. Um Synergieeffekte nutzen zu können und LVR-weit zu handeln, werden sowohl die Pendler*innumfrage als auch die Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern ebenfalls für die Dienststellen des LVR durchgeführt.

Handlungsfeld Mobiles Arbeiten

Das Mobile Arbeiten wird verbandsweit ausgerollt und zeigt sich in einer flächendeckenden Ausstattung der Arbeitsplätze und der Mitarbeitenden mit entsprechend notwendiger Soft- und Hardware. Ebenso wird die digitale Arbeitswelt ertüchtigt. Diese Ertüchtigung erstreckt sich von der digitalen Akte über ein digitales Lern- und Wissensmanagement bis hin zu modernen Lösungen zur Kollaboration. All diese Maßnahmenbündel ermöglichen es den Mitarbeitenden eine Vielzahl von Wegen einzusparen, sowohl dienstliche Wege als auch klassische Pendelverkehre.

Handlungsfeld Dienstreisemanagement

Das Handlungsfeld nimmt die durchzuführenden und abgerechneten Dienstreisen der Mitarbeitenden in allen Dezernaten und Dienststellen in den Blick. Fokussiert werden Synergieeffekte zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die beispielsweise durch den Ausbau der Elektromobilität der internen Fuhrparke erzielt werden können.

Ebenfalls adressiert werden anhand der erarbeiteten Maßnahmenbündel aktuelle Herausforderungen im Bereich der Mobilität: die angespannte Parkraumsituation, eine unzureichende Datenlage in unterschiedlichen Bereichen und die Themen Barrierefreiheit und Klimaschutz. Entstehende Synergien zwischen der Maßnahmenerledigung werden in der Umsetzung Beachtung finden, sodass diese in Form der Wechselwirkungen in der nachfolgenden Tabelle berücksichtigt werden. Sie sollen ausdrücken, dass neben positiven Synergieeffekten auch Zielkonflikte entstehen können.

Die Reihenfolge der Handlungsfelder ergibt sich dabei in erster Linie aus den direkten Berührungspunkten mit der Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG sowie gesetzten Zielen, die aufgrund von (politischen) Beschlüssen priorisiert werden müssen.

Die nachfolgende Tabelle fasst die o.g. Inhalte im Überblick zusammen. Darüber hinaus wird ausgewiesen (siehe Spalte Umsetzungskorridor), inwiefern die Maßnahmenbündel kurz-, mittel- und langfristig bzw. fortlaufend umgesetzt werden. Dabei bedeutet „kurzfristig“ einen Zeitraum von unter sechs Monaten, „mittelfristig“ von sechs bis 12 Monaten und „langfristig“ von länger als einem Jahr. Fortlaufende Maßnahmen werden (un-)regelmäßig wiederkehrend ausgeführt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenbündel	Inhalt	Umsetzungskorridor	Wechselwirkung Maßnahmenbündel
Fuhrparkmanagement				
1	Aufbau einer zentralen Steuerung des Fuhrparkmanagements	-Etablierung einer datenbasierten Steuerung durch das Dezernat 6 -Fortlaufende Vernetzung der beteiligten OEs und Akteure im LVR	Kurzfristig	Über alle Maßnahmenbündel
2	Auswahl einer Lösung zur digitalen Fuhrparkverwaltung	-Anforderungserhebung aller Fuhrparke -Schaffung der notwendigen Voraussetzungen zur Einführung der digitalen Lösung	Mittelfristig	1, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 20
Elektromobilität				
3	Bedarfserhebung zur schrittweisen Elektrifizierung der internen Fuhrparke	-Abfrage bei allen Fuhrparken zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG	Kurzfristig	1, 5, 16, 19, 20
4	Bedarfserhebung zum Auf- und Ausbau externer Ladeinfrastruktur	-Abfrage bei allen Dienststellen zum Hochlauf der E-Mobilität für Mitarbeitende, Besuchende und sonstige Dritte	Kurzfristig	1, 6, 7, 8, 9, 10, 20
5	Auf- bzw. Ausbau der internen Ladeinfrastruktur	-Ausbau der internen Ladeinfrastruktur gemäß festgestelltem Bedarf	Langfristig	1, 2, 3, 19, 20
6	Auf- bzw. Ausbau der externen Ladeinfrastruktur	-Ausbau der externen Ladeinfrastruktur gemäß festgestelltem Bedarf	Langfristig	1, 4, 7, 8, 9, 10, 20
Parkraum und Infrastruktur				
7	Bedarfsabfrage zur Parkraumbewirtschaftung in der Zentralverwaltung	-Durchführung einer Abfrage unter den Mitarbeitenden zu den Bedarfen und der Beschaffenheit der Parkräume in der Zentralverwaltung	Kurzfristig	1, 4, 6, 9, 20
8	Bedarfsabfrage zur Parkraumbewirtschaftung an den Dienststellen	-Durchführung einer Abfrage unter den Mitarbeitenden zu den Bedarfen und der Beschaffenheit der Parkräume an den Dienststellen	Kurzfristig	1, 4, 6, 10, 20
9	Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Zentralverwaltung	-Ausstattung geeigneter LVR-eigener Parkflächen in der ZV mit geeigneter Technik zur digitalen Einbindung ggf. mit externer Beratung	Langfristig	1, 4, 6, 7, 11, 20
10	Konzeption einer digitalen Parkraumbewirtschaftung für die Dienststellen	-Ausstattung geeigneter Parkflächen an den ADs mit geeigneter Technik zur digitalen Einbindung ggf. mit externer Beratung	Langfristig	1, 4, 6, 8, 11, 20

Vernetzte Mobilität/Digitalisierung				
11	Aufbau einer Mobilitätsplattform	-Gesamtlösung zur Bündelung von Mobilitätslösungen mittels einer zentralen Plattform	Langfristig	1, 2, 9, 10, 12, 20
12	Einbindung externer Mobilitätsangebote	-Einbindung moderner, attraktiver und klimafreundlicher Mobilitätsangebote	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 4, 6, 9, 10, 11, 13, 20
13	Fortlaufende Vernetzung mit Wissenschaft und Wirtschaft	-Regelhafter Austausch mit Akteur*innen aus Wissenschaft und Wirtschaft -Abwägung und Erprobung technischer Innovationen und moderner Mobilitätslösungen	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 11, 12, 20
Pendler*innenmobilität				
14	Etablieren einer regelhaften Umfrage zur Pendler*innenmobilität in der Zentralverwaltung	-Erstellung und Umsetzung einer regelhaften Pendler*innumfrage für die Zentralverwaltung -Gezielte Maßnahmenarbeit und -umsetzung auf Basis der festgestellten Bedarfe in der Zentralverwaltung	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 7, 9, 16, 20
15	Etablieren einer regelhaften Umfrage zur Pendler*innenmobilität in den Dienststellen	-Erstellung und Umsetzung einer regelhaften Pendler*innumfrage für die Dienststellen -Gezielte Maßnahmenarbeit und -umsetzung auf Basis der festgestellten Bedarfe für die Dienststellen	Kurzfristig (Fortlaufend)	1, 8, 10, 16, 20
16	Förderung der Nutzung von (E-)Fahrrädern	-Bedarfsgerechter Auf- und Ausbau von sicheren (E-)Fahrradabstellanlagen und Lademöglichkeiten in allen Dienststellen	Mittelfristig (Fortlaufend)	1, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 20
Mobiles Arbeiten				
17	Roll-Out Mobiles Arbeiten	-Flächendeckende Hard- und Softwareausstattung der Arbeitsplätze und Mitarbeitenden für das Mobile Arbeiten -Erarbeitung und Umsetzung von Desksharing- und Co-Working-Konzepten in der Zentralverwaltung und den Dienststellen	Langfristig	1, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20
18	Digitale Arbeitswelt	-Ertüchtigung eines digitalen Lern- und Wissensmanagements im LVR -Weiterentwicklung einer digitalen Kommunikations- und Kollaborationslösung -Ablösung des analogen Veraktens durch eine digitale Lösung mit Hilfe der flächendeckenden Einführung der E-Akte	Langfristig	1, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 20
Dienstreisemanagement				
19	Bedarfserhebung Dienstreisen	-Auswirkungen des Dienstreisemanagements auf die Elektrifizierung der internen Fahrzeugflotte	Langfristig	1, 3, 5, 17, 18, 20
Quer zu den Handlungsfeldern: Aufbau eines strategischen Controllings				
20	Strategisches Controlling	-Auf- und Ausbau eines evidenzbasierten Steuerungssystems zur Erfassung der Wechselwirkungen der einzelnen Handlungsfelder -Wirksamkeitsanalyse	Langfristig	Über alle Maßnahmenbündel

Abbildung 4: Handlungsfelder und Maßnahmenbündel des LVR-Rahmenmobilitätskonzepts im Überblick

Ein weiteres Themenfeld im Rahmen der Mobilität ist die Personenbeförderung. Die heterogene Aufgabenstruktur des LVR spiegelt sich auch hier in Form unterschiedlicher Rechtsgrundlagen, den Anlässen, Zeiten und Formen von Beförderungsleistungen wider. Beispielfähig aufgezählt seien an dieser Stelle Beförderungen der Schüler*innen zu den LVR-Schulen, Patienten/Bewohner*innenfahrten in den LVR-Kliniken und im HPH-Verbund, Beförderungsleistungen für Kita-Kinder und WfbM, Busreisen für den HPH-Verbund, Verwaltung und Politik. Die Bandbreite liegt dabei von planbaren täglichen oder einmaligen Fahrten bis zur Sicherstellung täglicher ad-hoc Beförderungen vor allem in den LVR-Kliniken.

Ebenfalls beispielhaft anhand des Themenfelds Schülerbeförderung wird aufgezeigt, dass die Verwaltung an den Stellen, an denen sie unmittelbar Einfluss nehmen kann, diesen auch geltend macht: Um die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards des LVR im Schüler*innenspezialverkehr zu gewährleisten und zu verbessern, wurde das Sicherheits- und Qualitätsmanagement weiterentwickelt. Als Teil dieser Weiterentwicklung wurde der Schulbuskontrollbogen um zusätzliche Aspekte erweitert, wie beispielsweise den Nachweis des Personenbeförderungsscheins und des Kfz-Scheins. Dadurch können die vertraglichen Regelungen seitens der Beförderungsunternehmen besser überwacht werden. Um ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit bei der Schülerbeförderung sicherzustellen, wurde eine Jahresplanung für Schulbuskontrollen erstellt. Das Ziel besteht darin, mindestens 60 % aller Linien der LVR-Förderschulen im jeweiligen Kalenderjahr zu kontrollieren. Bis zum Stichtag 20.06.2023 wurden bereits 575 Fahrzeuge überprüft. Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Handbuch "Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen" erstellt.⁶ Dieses unterstützt bei der Erstellung von Ausschreibungen für die Beförderung von Rollstuhlfahrenden und ermöglicht die Überprüfung der Qualität der angebotenen Leistungen durch potenzielle Auftragnehmer. Es behandelt sowohl die relevanten Aspekte der Ausschreibung und des Vergabeprozesses als auch die technischen und organisatorischen Anforderungen für eine sichere Rollstuhlbeförderung.

Seit der Übernahme der Zuständigkeit zur Durchführung von Vergabeverfahren zur Schüler*innenbeförderung durch das Dez. 1 wurden sukzessive die Einhaltung von Nachhaltigkeitskriterien Gegenstand der Angebotswertung; in der diesjährigen europaweiten Vergabe wurde die Nachhaltigkeit des Fuhrparks mit 20 % gewichtet. Dieser besondere Themenkomplex mit all seinen zielgruppenspezifischen Aspekten, der besonderen Komplexität und gesetzlichen Rahmenbedingungen wird zu einem späteren Zeitpunkt in einer Aktualisierung des Rahmenmobilitätskonzeptes aufgenommen.

⁶ Vgl. <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Rollstuhlbefoerderung.html>.

4 Umsetzung und Ausblick

Die im Rahmenmobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmenbündel werden ab dem Datum der Veröffentlichung des Konzeptes umgesetzt bzw. sind (als laufende Maßnahmen) bereits in der Umsetzung. Über den Stand der Umsetzung wird regelmäßig innerhalb der Verwaltung berichtet und aktuelle Entwicklungen werden in bestehenden Formaten der Berichterstattung an die politische Vertretung kommuniziert. Das Rahmenmobilitätskonzept legt mit seinem Handlungsprogramm den Grundstein für die nächsten Jahre: Mehr Nachhaltigkeit, Inklusion und Diversity im Wirkungskreis des LVR, mehr Wirtschaftlichkeit und Effizienz sowie eine attraktive und zukunftsfähige Mobilität in und um den LVR, um die Mobilitätswende aktiv zu gestalten. Der LVR soll seine selbst festgelegten Ziele eines klimaneutralen, inklusiven und modernen Verbands erreichen und dauerhaft verwirklichen.

Darüber hinaus werden die Inhalte des Rahmenmobilitätskonzepts stetig weiterentwickelt, um diese den dynamisch ändernden Anforderungen und Möglichkeiten im Mobilitätsbereich anpassen zu können. Eine Überarbeitung des Rahmenmobilitätskonzepts und die Veröffentlichung einer Folgeversion erfolgt, wenn grundlegende Änderungen oder Ergänzungen notwendig sind. Zur Rücksprache über Änderungen und Weiterentwicklungen am Rahmenmobilitätskonzept wird der Arbeitskreis Mobilität herangezogen sowie partizipative Prozesse, z. B. in Form von Workshops, mit involvierten Bereichen durchgeführt.



Vorlage Nr. 15/2166

öffentlich

Datum: 05.01.2024
Dienststelle: Fachbereich 31
Bearbeitung: Frau Vogel

Umweltausschuss **24.01.2024** **Kenntnis**

Tagesordnungspunkt:

Bericht UN-Klimakonferenz 2023

Kenntnisnahme:

Der Bericht über die UN-Klimakonferenz 2023 wird gem. Vorlage Nr. 15/2166 zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK. nein

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2025. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:	
Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:	
Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten	

In Vertretung

A l t h o f f

Zusammenfassung

Die jährlich stattfindende UN-Klimakonferenz ist die Versammlung der Vertragsstaaten (Conference of the Parties, COP) der UN-Klimarahmenkonvention (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC). Über die Weltklimakonferenz im Jahr 2022 wurde zuletzt mit Vorlage Nr. 15/1448 berichtet.

Die Weltklimakonferenz fand 2023 vom 30. November bis 13. Dezember in Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) zum 28. Mal statt und trägt daher die Abkürzung COP28. An ihr nahmen Delegierte aus 197 Vertragsstaaten der Klimarahmenkonvention teil.

Bei der COP28 wurde erstmalig eine offizielle Zwischenbilanz der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens gezogen. Ein zentrales Ergebnis: Um die 2015 festgelegten Ziele zu erreichen, müssen die Klimaanstrengungen deutlich erhöht werden. Die bisherigen Zusagen und die Umsetzungen der nationalen Maßnahmen reichen nicht aus, um die Ziele zu erreichen.

Im Abschlussdokument der COP28 wird erstmalig ein weltweiter „Übergang weg von fossilen Energieträgern“ gefordert. Es ist der erste Beschluss einer UN-Klimakonferenz, der die Zukunft aller fossilen Energien betrifft – neben Kohle also auch Erdöl und Erdgas. Der zuvor von mehr als 100 Staaten geforderte klare Ausstieg kommt in dem verabschiedeten Abschlusstext jedoch nicht vor. Auch die Bundesregierung, die EU und die USA hatten sich für eine stärkere Formulierung eingesetzt.

Bereits am ersten Tag der COP28 wurde die Ausgestaltung des bei der COP27 beschlossenen Fonds zum Ausgleich von Klimaschäden im Globalen Süden (Loss and Damage Fund) verabschiedet. Sowohl der Gastgeber, die Vereinigten Arabischen Emirate, als auch Deutschland sagten zum Start des Fonds einen Beitrag von 100 Millionen US-Dollar zu. Bis zum Ende des Gipfels lagen Finanzzusagen in Höhe von 792 Millionen US-Dollar vor.

Die nächste UN-Klimakonferenz findet vom 11. bis 22. November 2024 in Baku (Aserbaidshan) statt.

Relevanz für den LVR

Für den LVR ist Klimaschutz bereits seit langem Teil einer übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategie. Als Ausgangspunkt für die zukünftigen Entwicklungen legte der LVR dieses Jahr seine Treibhausgasbilanz für das Basisjahr 2019 vor. Der LVR hat sich ambitionierte Ziele gesetzt und will in den eigenen Zuständigkeiten bis zum Jahr 2045 eine Treibhausgasneutralität erreichen. Hierfür sollen soweit wie möglich Treibhausgasemissionen reell vermieden und Treibhausgas-Kompensationen nur als letztes Mittel, nach Ausschöpfung von Vermeidung und Reduktion, eingesetzt werden.

Wichtige Handlungsbereiche sind dabei die Einsparung von Endenergie durch umfangreiche Effizienzmaßnahmen, besonders in den verschiedenen Liegenschaften. Entscheidend ist auch beim LVR die Umstellung auf erneuerbare Energien und die Substitution von fossilen Energieträgern, dies betrifft insbesondere die Wärmeversorgung.

Begründung der Vorlage Nr. 15/2166:

Bericht zur UN-Klimakonferenz 2023

1. Ausgangssituation

Die jährlich stattfindende UN-Klimakonferenz ist die Versammlung der Vertragsstaaten (Conference of the Parties, COP, zu Deutsch: Vertragsstaatenkonferenz) der UN-Klimarahmenkonvention (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC). Die erste Konferenz (COP-1) fand 1995 in Berlin statt.

Die Klimarahmenkonvention ist das internationale, multilaterale Klimaschutzabkommen der Vereinten Nationen mit dem Ziel, eine gefährliche anthropogene – also eine vom Menschen verursachte – Störung des Klimasystems zu verhindern. Die UNFCCC wurde 1992 im Rahmen der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro ins Leben gerufen und trat zwei Jahre später in Kraft.

Es folgte 1997 das Kyoto-Protokoll, das zunächst für die Industriestaaten konkrete Minderungspflichten von insgesamt 5,2 Prozent gegenüber den Emissionen im Jahr 1990 vorgab. Als das Protokoll auslief, konnte sich die Staatengemeinschaft zunächst auf kein Nachfolgemodell einigen. Es kam zu einem Tiefpunkt bei den Klimaverhandlungen in Kopenhagen 2009. Erst im Jahre 2015 einigten sich die Unterhändler*innen auf das Pariser Abkommen, das im Jahr 2016 in Kraft trat.

Mit dem Pariser Abkommen verpflichteten sich alle Industrie-, Schwellen- und Entwicklungsländer darauf, einen angemessenen Beitrag zum internationalen Klimaschutz zu leisten. Die Erderwärmung soll – im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter – auf deutlich unter 2 Grad Celsius, idealerweise auf 1,5 Grad Celsius, begrenzt werden. Die Fähigkeit der Anpassung an den Klimawandel soll – insbesondere im Hinblick auf Nahrungsmittelerzeugung – verbessert werden. Globale Finanzflüsse sollen so gestaltet werden, dass das Klima geschützt wird und die Widerstandsfähigkeit gegen die Folgen des Klimawandels steigt. Ärmere Länder werden finanziell, mit Wissen und mittels Technologie dabei unterstützt, ihre Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen.¹

Im Pariser Abkommen wurde zudem ein Mechanismus eingeführt, um den Fortschritt in Bezug auf die Ziele regelmäßig zu überprüfen – die sogenannte Globale Bestandsaufnahme („Global Stocktake“). Diese sollte zum ersten Mal im Jahr 2023 und anschließend alle fünf Jahre durchgeführt werden. Die Globale Bestandsaufnahme findet damit jeweils zwei Jahre vor der erneuten Vorlage von nationalen Klimaschutzbeiträgen (NDCs) statt und soll die Richtung für weiteres ambitioniertes Handeln vorgeben.²

Die diesjährige UN-Klimakonferenz fand vom 30. November bis 13. Dezember in Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) statt. Da es sich um die 28. Konferenz handelte, trägt sie die Abkürzung COP28.

¹ Bundesregierung, 01.12.2023; Quelle <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/klimakonferenzen-rueckblick-1965144>

² Umweltbundesamt, 19.09.2023; Quelle <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/internationale-eu-klimapolitik/uebereinkommen-von-paris/begleitung-der-ersten-globalen-bestandsaufnahme#der-talanoa-dialog>

Die COP28 war die Folgekonferenz der vom 6. bis 19.11. 2022 im ägyptischen Sharm El Sheikh stattgefundenen COP27 (Die Verwaltung berichtete in Vorlage Nr. 15/1448).

2. UN-Klimakonferenz (COP28) in Dubai 2023

Delegierte aus 197 Vertragsstaaten der Klimarahmenkonvention haben an der COP28 in Dubai teilgenommen. Den Vorsitz der Konferenz hatte der Minister für Industrie und Fortschrittstechnologien in den VAE und Chief Executive Officer (CEO) der VAE-Ölgesellschaft Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), Sultan Ahmed al-Dschaber, inne.

Bei der COP28 wurde erstmals eine offizielle Zwischenbilanz der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens gezogen. Diese erste globale Bestandsaufnahme („Global Stocktake“) ist Gegenstand des 21-seitigen Abschlussdokuments der Konferenz und zeigt, welche Fortschritte beim Klimaschutz gemacht wurden und welche Anstrengungen noch nötig sind, um die Ziele zu erreichen. Ein zentrales Ergebnis: Um die 2015 festgelegten Ziele zu erreichen, müssen die Klimaanstrengungen deutlich erhöht werden. Die bisherigen Zusagen und die Umsetzungen der nationalen Maßnahmen reichen nicht aus, um die Ziele zu erreichen. Wenn alle derzeit vorliegenden Selbstverpflichtungen der Staaten umgesetzt werden, steuert die Menschheit auf einen Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur von 2,1 bis 2,8 Grad zu.³

Im Abschlussdokument der COP28 wird erstmalig ein weltweiter „Übergang weg von fossilen Energieträgern in den Energiesystemen“ gefordert. Es ist der erste Beschluss einer UN-Klimakonferenz, der die Zukunft aller fossilen Energien betrifft – neben Kohle also auch Erdöl und Erdgas. Das Abschlussdokument der Weltklimakonferenz wurde ohne Einwände der 197 Länder angenommen.⁴ Die Verhandlungen hatten jedoch zu einer halbtägigen Verlängerung der Konferenz geführt. Eigentlich war der Abschluss für den 12. Dezember geplant gewesen. Der Streitpunkt: Zahlreiche Staaten und die EU forderten, dass das Abschlussdokument einen strikteren Umgang mit fossilen Brennstoffen enthalten müsse. Der vorgelegte Entwurf des Gastgebers hatte auf die Formulierung eines aktiven Ausstiegs aus der Produktion der fossilen Brennstoffe verzichtet. Der Kompromiss: Man einigte sich auf die Formulierung „Abkehr“ statt „Ausstieg“.

„Der Übergang weg von fossilen Energien in einer gerechten, geordneten und ausgewogenen Weise“ soll beschleunigt in dieser Dekade geschehen. Bis 2050 sollen netto null Emissionen erreicht werden. Es wird dabei anerkannt, dass Länder den Übergang unterschiedlich gestalten, um etwa die Energiesicherheit zu gewährleisten.

Außerdem verständigten sich die Staaten auf einen beschleunigten Ausstieg aus der Kohle und eine Verdreifachung des Volumens erneuerbarer Energien bis 2030. Im gleichen Zeitraum soll die Energieeffizienz verdoppelt werden. In dem Beschluss wird eine Reihe anderer Optionen zur Senkung der Emissionen genannt, darunter auch die Atomkraft. Ebenfalls Erwähnung finden Verfahren zum Entzug von klimaschädlichem CO₂ aus der

³ Tagesschau, 13.12.2023; Quelle <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/beschluesse-klimakonferenz-100.html>

⁴ Bundesamt für politische Bildung, Stand 27.11.2023; Quelle <https://www.bpb.de/kurz-knapp/hintergrund-aktuell/543080/weltklimakonferenz-in-dubai-cop28/>

Atmosphäre (CCS; „Carbon Capture and Storage“). Solche Technologien können bisher allerdings nicht großflächig zum Einsatz kommen und sind umstritten. Die Staaten wollen zudem weg von ineffizienten Subventionen für fossile Energien.⁵

Ein Fokus der Konferenz lag zudem auf dem Globalen Süden. Zwar verursachen die zwanzig führenden Industrie- und Schwellenländer rund drei Viertel der weltweiten Treibhausgasemissionen, doch ist die ärmste Weltbevölkerung überproportional von Klimakatastrophen wie Dürren oder Überschwemmungen betroffen.⁴

Es wurde deshalb über Details eines bereits bei der COP27 beschlossenen Fonds zum Ausgleich von Klimaschäden im Globalen Süden (Loss and Damage Fund) beraten. Bereits am ersten Tag der COP28 wurde die Ausgestaltung des Fonds verabschiedet. Sowohl der Gastgeber, die Vereinigten Arabischen Emirate, als auch Deutschland sagten zum Start des Fonds einen Beitrag von 100 Millionen US-Dollar zu. Bis zum Ende des Gipfels lagen Finanzausgaben in Höhe von 792 Millionen US-Dollar vor. Auch für weitere Fonds wie den Green Climate Fund (deutsch: grüner Klimafonds) und den Anpassungsfonds wurden neue Finanzmittel in Höhe von 3,5 Milliarden bzw. 134 Millionen US-Dollar zugesagt.⁶

3. Weiteres Vorgehen

3.1. COP29 und COP30

Die nächste UN-Klimakonferenz findet vom 11. bis 22. November 2024 in Baku (Aserbaidschan) statt. Die Entscheidung über den nächsten Austragungsort der UN-Klimaverhandlungen hatte sich zuvor monatelang hingezogen, da die verfeindeten Nachbarländer Armenien und Aserbaidschan um die Rolle des Gastgeberlandes konkurriert hatten.

Auch Brasilien wurde von den Verhandlungsdelegationen als Gastgeberland für die COP 30 im übernächsten Jahr offiziell bestätigt. Das südamerikanische Land wird die COP30 vom 10. bis zum 21. November 2025 im Amazonasgebiet abhalten, das mit seinen Regenwäldern für das Weltklima eine bedeutende Rolle spielt.⁷

3.2 Umsetzung in Deutschland

Klimaschutz hat in Deutschland eine hohe Priorität. Wichtig für den Erfolg ist die angestrebte Energiewende, also der schnelle Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien. Kernelement der deutschen Klimapolitik ist das Klimaschutzgesetz, das zuletzt im Juni 2023 vom Bundeskabinett novelliert wurde. An den Zielen des Gesetzes von 2021 ändert sich durch die Neuregelung nichts. Weiterhin sollen bis 2030 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 65 Prozent sinken, bis zum Jahr 2040

⁵ Deutschlandfunk, 14.12.2023; Quelle <https://www.deutschlandfunk.de/cop-weltklimakonferenz-abschlusstext-fossile-energien-100.html>

⁶ Vbw, 14.12.23; Quelle <https://www.vbw-bayern.de/vbw/Themen-und-Services/Energie-Klima/Klima/Abschluss-der-UN-Klimakonferenz-in-Dubai.jsp>

⁷ Zeit online, 12.12.2023; Quelle <https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2023-12/aserbaidschan-brasilien-gastgeber-cop29-cop30-klimakonferenzen-oelstaaten>

gilt ein Minderungsziel von 88 Prozent und bis 2045 soll die Treibhausgasneutralität erreicht sein. Die Einhaltung der Klimaziele soll nach dem Gesetz nicht mehr rückwirkend nach verschiedenen Sektoren wie Verkehr, Industrie oder Landwirtschaft kontrolliert werden, sondern im Fokus steht nun eine Gesamtbetrachtung und ob der Treibhausgasausstoß insgesamt reduziert wird. Die Bundesregierung will trotzdem für Transparenz bei den einzelnen Sektoren z. B. Verkehr, Energie oder Wohnen sorgen. Zielverfehlungen im Einzelnen können künftig mit Fortschritten in anderen Sektoren verrechnet werden.⁸

Mit der Gesetzesänderung wurde auch ein neues Klimaschutzprogramm auf dem Weg gebracht. Es listet die wichtigsten Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Energie, Gebäude, Industrie und Landwirtschaft auf. Viele Maßnahmen des Programms befinden sich in der Umsetzung oder sind bereits umgesetzt, wie z. B. das Deutschland Ticket, die CO₂-abhängige LKW-Maut oder Verfahrensbeschleunigungen und Flächen für den Ausbau erneuerbarer Energien.⁹

Ein Instrument zur Förderung des Stroms aus erneuerbaren Energien ist das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), welches erstmals im Jahr 2000 in Kraft getreten ist und seither stetig weiterentwickelt wurde. Die EEG Novelle von 2023 wird erstmals auf das Erreichen des 1,5 Grad-Pfades nach dem Pariser Klimaschutzabkommen ausgerichtet. Bis 2030 soll mindestens 80 Prozent des Bruttostroms aus erneuerbaren Energien stammen - bis 2035 sollen es 100 Prozent sein, um die Abhängigkeit von fossilen Energien zu verringern.¹⁰

Das Gebäudeenergiegesetz (GEG), das 2023 für kontroverse Diskussionen sorgte, tritt am 1. Januar 2024 in Kraft. Mit diesem Gesetz soll der Umstieg auf klimafreundliche Heizungen eingeleitet und die Abhängigkeit von fossilen Energien verringert werden. Ziel ist im Jahr 2045 klimaneutral zu sein. Dafür muss Deutschland unabhängig von fossilen Brennstoffen werden, besonders beim Heizen. Das Gesetz sieht vor, dass von 2024 alle neu eingebauten Heizungen zu 65 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden müssen. In Neubaugebieten gelten die Regelungen ab Januar 2024. Für bestehende Gebäude und Neubauten außerhalb von Neubaugebieten gibt es Übergangsfristen.¹¹

Zum Ende des Jahres, am 15. Dezember 2023, wurde das Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024 beschlossen. Dieses sieht einen höheren CO₂-Preis auf Sprit, fossiles Gas und Heizöl vor. Die Mehreinnahmen fließen in den Klima- und Transformationsfonds und stehen dann direkt für die Wirtschaftsförderung und Klimaschutz in Deutschland zur Verfügung.¹²

⁸ Bundesregierung, 21. Juni 2023; Quelle <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/tipps-fuer-verbraucher/klimaschutzgesetz-2197410>

⁹ Bundesregierung, 4.10.23; Quelle <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/klimaschutzprogramm-2023-2226992>

¹⁰ Bundesregierung, 1.3.2023; Quelle <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/novelle-ee-gesetz-2023-2023972>

¹¹ Bundesregierung, 29.12.2023; Quelle <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/neues-gebaeudeenergiegesetz-2184942>

¹² Bundesregierung, 18.12.2023; Quelle <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/co2-preis-kohle-abfallbrennstoffe-2061622>

3.3 Relevanz für den LVR

Für den LVR ist Klimaschutz bereits seit langem Teil einer übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategie. Seit mehr als zehn Jahren setzt der LVR konkrete Klimaschutzschritte um und hat ein übergeordnetes Handlungsprogramm (Integriertes Klimaschutzkonzept) beschlossen und gestartet. Transparenz, Verbindlichkeit, Umsetzungsstrukturen und die Beteiligung aller wichtigen Akteur*innen sind integrale Bestandteile dieses Prozesses.

Als Ausgangspunkt für die zukünftigen Entwicklungen legte der LVR dieses Jahr seine Treibhausgasbilanz für das Basisjahr 2019 nach dem etablierten Standard des *Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reportings* („GHG-Protokoll“, „Treibhausgasprotokoll“) vor.

Der LVR ist sich seiner Vorbildrolle bewusst und hat sich ambitionierte Ziele zur Erreichung einer Treibhausgasneutralität gesetzt. So will er in den eigenen Zuständigkeiten bis zum Jahr 2045 möglichst eine Treibhausgasneutralität erreichen und hat dazu in diesem Jahr eine Prognose entwickelt, die einen Weg zur Treibhausgasneutralität aufzeigt. Hierfür sollen soweit wie möglich Treibhausgasemissionen reell vermieden und erst nach Ausschöpfung von Vermeidung und Reduktion Treibhausgas-Kompensationen als letztes Mittel eingesetzt werden.

Wichtige Handlungsbereiche sind dabei die Einsparung von Endenergie durch umfangreiche Effizienzmaßnahmen, besonders in den verschiedenen Liegenschaften. Entscheidend ist auch beim LVR die Umstellung auf erneuerbare Energien und die Substitution von fossilen Energieträgern, dies betrifft insbesondere die Wärmeversorgung. Bereits in der im Jahr 2022 aktualisierten LVR-Checkliste des ökologischen Bauens wurde für Neubau- und Sanierungsprojekte des LVR die Umsetzung von innovativen Energie- und Wärmeversorgungskonzepten mit dem Ziel der Vermeidung des Einsatzes von fossilen Brennstoffen aufgenommen. Eine Planung von konventionellen Kesselanlagen ist schon seit dem Jahr 2021 seitens des LVR nicht mehr gewünscht.

Bis 2045 möchte der LVR 90 % seiner Emissionen gegenüber dem Bilanzjahr 2019 einsparen, d. h. insgesamt ca. 81.500 Tonnen, davon sollen bis 2030 ca. 20.000 Tonnen (23 %) Einsparung realisiert werden. Anschließend werden weitere 61.000 Tonnen innerhalb von 15 Jahren bis 2045 eingespart. Diese ambitionierten Zielsetzungen können nur mit Hilfe von zahlreichen Maßnahmen erreicht werden. Der LVR konzentriert sich dabei auf Maßnahmen, welche er direkt vor Ort umsetzen kann. Kompensationsmaßnahmen wurden deshalb nicht betrachtet und auch nicht bilanziert.

Neue technische Entwicklungen, die sich zurzeit erst in der Startphase befinden, werden die Bemühungen zur Treibhausgasneutralität in den kommenden Jahren signifikant unterstützen. Hier sind insbesondere die Nutzung von Wasserstoff, die Erschließung der Tiefengeothermie als auch der Ausbau der Photovoltaik im Zusammenhang mit dem sogenannten Strombilanzkreismodell zu nennen. Welche Potentiale sich dadurch neu erschließen lassen, kann für die Startbilanz noch nicht konkretisiert werden. Die technischen Innovationen wurden jedoch im Rahmen der Prognose berücksichtigt.

Die Zielerreichung soll zukünftig auch über das Energiemanagement anhand von Kennzahlen verfolgt werden. Der erste Schritt, die Umsetzung eines Messstellenkonzepts im Allgemeinen Grundvermögen des LVR, befindet sich bereits in der Umsetzung.

Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit wieder berichten. Änderungen der politischen Rahmenbedingungen werden laufend berücksichtigt.

Die politische Vertretung wird gebeten, den Sachverhalt zur Kenntnis zu nehmen.

Im Auftrag

S t ö l t i n g

Beschlüsse des Gremiums Umweltausschuss öffentlich offene Beschlüsse

Vorlage / Antrag / Anfrage	TOP / Betreff	Gremium / Datum	federführende DST	Beschluss / Auftrag Fachausschussbezogene Ergänzung	Zu erled. bis	Beschlussausführung	
15/37 CDU, SPD	Haushalt 2022/2023 Begleitbeschluss zum Doppelhaushalt 2022/2023	Bau- und VA / 22.11.2021 Um / 24.11.2021 Fi / 09.12.2021 LA / 14.12.2021	3	4.2) 4. Handlungsschwerpunkt IV; Bauen und Umwelt 4.2 Umsetzung Klimaschutzkonzept (400-408)	31.12.2024	Eine Evaluierung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) mit 49 Maßnahmen erfolgt im Anschluss an die Auswertung der beauftragten Treibhausgasbilanz.	
15/37 CDU, SPD	Haushalt 2022/2023 Begleitbeschluss zum Doppelhaushalt 2022/2023	HPH / 12.11.2021 GA / 19.11.2021 Um / 24.11.2021 Ju / 25.11.2021 PA / 06.12.2021 Fi / 09.12.2021 LA / 14.12.2021	1	4.4) 4. Handlungsschwerpunkt IV; Bauen und Umwelt 4.4 Berücksichtigung regionaler Produkte (448-456)	31.12.2023	Das Thema „Einsatz regionaler Lebensmittel“ ist seit langem Gegenstand fortlaufender Überlegungen im für den Lebensmitteleinkauf beim LVR zuständigen Competence Center in der LVR-Klinik Viersen. Soweit rechtlich möglich und abhängig von der jeweiligen regionalen und jahreszeitlichen Verfügbarkeit wird in jedem Ausschreibungszyklus der Lebensmittelrahmenverträge der Bezug regionaler Produkte in geeigneten Warengruppen ermöglicht. Es handelt sich dabei um einen etablierten Regelprozess. Die an die Rahmenverträge angeschlossenen selbstkochenden Einrichtungen (Kliniken) des LVR entscheiden selbständig, welche Produkte sie regional beziehen. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen technischen Produktionsmöglichkeiten und der benötigten Großverbraucher-mengen. Auch dies ist Teil des Regelprozesses. Die Verwaltung (FB 32 in Abstimmung mit den Dienststellen) hat die vorhandenen Flächen im Bereich aller Dienststellen auf deren Eignung zur Erzeugung von Nahrungsmitteln bzw. die aktuelle Nutzung als landwirtschaftliche Fläche geprüft und erstellt eine Gesamtübersicht. Die Ergebnisse konnten aus Kapazitätsgründen nicht wie ursprünglich beabsichtigt im Laufe des Jahres 2023 der politischen Vertretung vorgestellt werden. Dies ist nunmehr für das erste Halbjahr 2024 vorgesehen.	
15/37 CDU, SPD	Haushalt 2022/2023 Begleitbeschluss zum Doppelhaushalt 2022/2023	Um / 24.11.2021 Fi / 09.12.2021 LA / 14.12.2021	3	4.5) 4. Handlungsschwerpunkt IV; Bauen und Umwelt 4.5 EMAS-Zertifizierung (458-462)	31.12.2023	13 Einrichtungen des LVR sind bereits EMAS-zertifiziert. Der Anteil der zertifizierten Dienststellen soll in den kommenden Jahren weiter ausgebaut	

Selektionskriterien:
alle öffentlichen offenen Beschlüsse

**Beschlüsse des Gremiums Umweltausschuss
öffentlich offene Beschlüsse**

Vorlage / Antrag / Anfrage	TOP / Betreff	Gremium / Datum	federführende DST	Beschluss / Auftrag Fachausschussbezogene Ergänzung	Zu erled. bis	Beschlussausführung	
						<p>werden, um hierüber die Schonung von Ressourcen weiter zu fördern. Für die kommenden Jahre ist geplant, dass EMAS auf alle Dienststellen des LVR ausgerollt werden soll. Am 14.11.22 hat der VV die verpflichtende Einführung des Umweltmanagementsystems EMAS in allen Einrichtungen des LVR beschlossen. Die Gesamtkoordinierung des EMAS-Prozesses wird in Dezernat 3 zentralisiert. Hierzu wurde die Einrichtung von vier Vollzeitstellen beschlossen.</p> <p>Der LVR ist Vorreiter beim EMAS-Roll-Out-Vorhaben; es gibt keine vergleichbaren ähnlich komplexen Organisationen mit EMAS. Um mit dem zur Verfügung stehenden Personal eine möglichst ressourcenschonende Lösung für den LVR zu finden, prüft Dezernat 3 mit externer Beratung wie sich der Auditierungsaufwand in den Dienststellen minimieren lässt.</p> <p>Im nächsten Schritt entwickelt Dezernat 3 einen Fahrplan, der die zur Umsetzung notwendigen Ressourcen (Personal, externe Beratung) konkretisiert, eine Priorisierung der zu zertifizierenden Einrichtungen erarbeitet und den Einrichtungen ein Pflichtenheft zur Umsetzung an die Hand gibt sowie der eine konkrete Zeitschiene enthält.</p>	
15/37 CDU, SPD	Haushalt 2022/2023 Begleitbeschluss zum Doppelhaushalt 2022/2023	Um / 24.11.2021 Fi / 09.12.2021 LA / 14.12.2021	3	4.6) 4. Handlungsschwerpunkt IV; Bauen und Umwelt 4.6 Abfallvermeidung (464-474)	31.12.2023	<p>Mit der Vorlage Nr. 15/862 wurde ein erster Zwischenbericht über die Tätigkeiten im Abfallmanagement gegeben. Die Verwaltung möchte die Prozesse voranbringen und prüft aktuell im Rahmen der Erstellung des Abfallwirtschaftskonzeptes die Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister.</p> <p>Die Perspektivenwerkstatt mit dem Titel: „Abfall- und Ressourcenwirtschaft: Auf dem Weg zum Ende der Wegwerfgesellschaft!“ wurde am 31.08.2022 durchgeführt.</p>	

Selektionskriterien:
alle öffentlichen offenen Beschlüsse

Legende: **Gremium** = Beschlussgremium

Beschlüsse des Gremiums Umweltausschuss öffentlich offene Beschlüsse

Vorlage / Antrag / Anfrage	TOP / Betreff	Gremium / Datum	federführende DST	Beschluss / Auftrag Fachausschussbezogene Ergänzung	Zu erled. bis	Beschlussausführung	
						Mit der überarbeiteten Checkliste Ökologisches Bauen wird das Cradle-to-Cradle-Konzept verfolgt, nachdem Baumaterialien wiederverwendet werden sollen und neue Bauwerke entsprechend geplant.	
14/3983/1	Neugestaltung der Außenanlagen Landeshaus; Zentralverwaltung Köln-Deutz hier: Durchführungsbeschluss	Um / 27.05.2020 Inklusion / 04.06.2020 Bau- und VA / 04.09.2020	31	Der Planung und der Kostenberechnung für den ersten Bauabschnitt in Höhe von ca. 775.000 € (brutto) für die Neugestaltung der Außenanlagen des Landeshauses der LVR-Zentralverwaltung in Köln-Deutz wird gemäß Vorlage 14/3983/1 zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Durchführung des ersten Bauabschnitts beauftragt. Der Beschluss über den zweiten Bauabschnitt wird bis zur Vorlage des Parkraumkonzeptes zurückgestellt.	30.12.2022	Der erste Bauabschnitt befindet sich in der Ausführungsplanung. Eine erneute Ausschreibung ist für das erste Quartal 2024 in Planung, da die erste kein wirtschaftliches Ergebnis erbracht hat.	
14/313 GRÜNE	CO2-Belastung unvermeidbarer Flugreisen kompensieren	Um / 13.11.2019 PA / 02.12.2019 Fi / 03.12.2019 LA / 09.12.2019 LVers / 16.12.2019	3	Die Verwaltung wird beauftragt, die beim LVR geltenden Regelungen für Dienstreisen unter Klimaschutzaspekten zu bearbeiten. Dabei ist die Vermeidung von Flugreisen ein wesentlicher Aspekt. Grundlage der Überarbeitung sollen die 'Leitlinien für umweltverträgliche Dienstreisen im Umweltbundesamt' sein.	30.06.2022	Die Abteilung 31.30 erstellt in Abstimmung mit dem Fachbereich 12 einen Entwurf zur Überarbeitung der allgemeinen Rundverfügung Nr. 41 "Beantragung, Genehmigung und Durchführung von Dienstreisen". Aufgrund von Personalengpässen muss die abschließende Überarbeitung bis auf weiteres verschoben werden.	
14/279 CDU, SPD	CO2 Emissionen senken Haushalt 2020/2021	Bau- und VA / 04.11.2019 Um / 13.11.2019 PA / 02.12.2019 Fi / 03.12.2019 LA / 09.12.2019 LVers / 16.12.2019	61	1) Die Verwaltung wird beauftragt, ein Mobilitätskonzept zu erstellen und Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer deutlichen Reduzierung von CO2-Emissionen führen.	30.09.2022	Die Dezernate 1,3 und 6 erstellen gemeinsam ein Mobilitätskonzept. Workshops auf Führungsebene und ein Arbeitskreis Mobilität zwischen den Dezernaten 1, 3 und 6 wurden etabliert. Im Mobilitätskonzept werden Strategien zur Einsparung von Treibhausgasen durch verschiedene Maßnahmen, einschließlich der schrittweisen Umstellung der Fuhrparke auf Elektroautos, aufgewiesen. Die Ergebnisse fließen in die Prognosen und zukünftigen Treibhausgasbilanzen ein.	

Selektionskriterien:
alle öffentlichen offenen Beschlüsse

Beschlüsse des Gremiums Umweltausschuss öffentlich offene Beschlüsse

Vorlage / Antrag / Anfrage	TOP / Betreff	Gremium / Datum	federführende DST	Beschluss / Auftrag Fachausschussbezogene Ergänzung	Zu erled. bis	Beschlussausführung	
14/279 CDU, SPD	CO2 Emissionen senken Haushalt 2020/2021	Bau- und VA / 04.11.2019 Um / 13.11.2019 PA / 02.12.2019 Fi / 03.12.2019 LA / 09.12.2019 LVers / 16.12.2019	61	2) Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, die verursachten CO2-Emissionen im Bereich der Mobilität ab einem sich aus dem Konzept ergebenden Basisjahr jährlich um 3% - 5% zu senken.	31.03.2024	Ein wichtiger Bestandteil der Treibhausgasbilanzierung ist der Sektor der Mobilität. Die Emissionsdaten aus dem Fuhrpark des LVR, den Dienstreisen des LVR, Anfahrtswegen der Mitarbeitenden und zum Teil Fahrten von Dienstleistern (Schüler*innentransport) werden weiterbetrachtet. Die Datengenauigkeit ist hierbei bei den Fuhrparkdaten am höchsten. Diese werden an EMAS-validierten Einrichtungen bereits im Rahmen des Umweltmanagementsystems erfasst. Die Pendler*innenmobilität wird zunächst auf Basis von Mitarbeitendenumfragen hochgerechnet. Die Angaben zu den Fahrtstrecken der Schüler*innentransporte kommen vom FB 52. Die Hochrechnungen des Verbrauches und der Emissionen erfolgt durch die Abteilung 31.30. Die strukturierte Erfassung von Dienstreisedaten soll zukünftig über ein aufzubauendes Mobilitätsmanagement mit vernetzten digitalen Lösungen unterstützt werden, welches derzeit unter Federführung des Dezernat 6 gemeinsam mit den Dezernaten 1 und 3 erarbeitet wird. Zur Erfassung der Anfahrtswege der Mitarbeitenden sollen turnusmäßig Mitarbeitendenumfragen erfolgen, die ebenfalls federführend von Dezernat 6 durchgeführt und ausgewertet werden.	
14/279 CDU, SPD	CO2 Emissionen senken Haushalt 2020/2021	Bau- und VA / 04.11.2019 Um / 13.11.2019 PA / 02.12.2019 Fi / 03.12.2019 LA / 09.12.2019 LVers / 16.12.2019	61	3) Hierzu soll ein geeigneter Maßnahmenkatalog erarbeitet werden.	31.03.2023	Ein Maßnahmenkatalog wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts erstellt. Verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Effizienzsteigerung und Umstieg auf alternative Antriebe laufen bereits. Ein Fokus liegt v. a. auf dem sukzessiven Umstieg der Fuhrparke auf die Elektromobilität sowie der dadurch benötigten Ladeinfrastruktur. Dieser Umstieg wird mit einer Bedarfsabfrage an allen Dienststellen und einem darauf aufbauenden Ausbauplan aktuell vorbereitet.	

Selektionskriterien:
alle öffentlichen offenen Beschlüsse

Legende: **Gremium** = Beschlussgremium

Beschlüsse des Gremiums Umweltausschuss öffentlich erledigte Beschlüsse

Vorlage / Antrag / Anfrage	TOP / Betreff	Gremium / Datum	federführende DST	Beschluss / Auftrag Fachausschussbezogene Ergänzung	Zu erled. bis	Beschlussausführung	
15/1743	Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsbemühungen des LVR im Sinne der Resolution "2030-Agenda für Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten"	Inklusion / 07.09.2023 Um / 20.09.2023 LA / 29.09.2023 Ko Gleichstellung / 30.11.2023 Ko Europa / 04.12.2023	LD	Der Umsetzung der in 2018 beschlossenen Schritte zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsbemühungen des LVR (Vorlage Nr. 14/3049) wird gemäß Vorlage Nr. 15/1743 insbesondere durch die Beauftragung der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. (LAG 21) zu einer externen Prozessbegleitung zugestimmt.	31.12.2025	Die Beauftragung der LAG 21 NRW e.V. ist erfolgt. Das Auftaktgespräch fand am 1. Dezember 2023 statt. Mit der Bestandsaufnahme als ersten Meilenstein wird Anfang 2024 begonnen. Die politische Vertretung wird über den Prozessverlauf regelmäßig informiert.	
15/1732	Fördervorschlag und Bericht aus dem „Arbeitskreis Rheinische Naturparke“ 2023	Ku / 06.09.2023 Um / 20.09.2023	91	Der Bericht aus dem "Arbeitskreis Rheinische Naturparke" wird zur Kenntnis genommen. Dem Förderprogramm 2023 wird gemäß Vorlage Nr. 15/1732 zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen entsprechend umzusetzen.	31.12.2023	Die Maßnahmen wurden wie beschrieben umgesetzt. Der Versand der Bewilligungsbescheide erfolgte am 16. Oktober 2023.	
15/1731/1	LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland Fördervorschlag 2023	Ku / 06.09.2023 Um / 20.09.2023 Fi / 27.09.2023 LA / 29.09.2023	91	Dem Förderprogramm 2023 für das LVR-Netzwerk Kulturlandschaft mit den Biologischen Stationen im Rheinland wird gemäß Vorlage Nr. 15/1731/1 zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen entsprechend umzusetzen.	31.12.2023	Die im Rahmen der Vorlage Nr. 15/1731/1 aufgeführten 17 Projekte wurden entsprechend dem Beschluss vom 29.9.2023 am 16.10.2023 bewilligt und die Förderungen zwischenzeitlich ausbezahlt. Die beschlossenen Projektinhalte/Maßnahmen werden von den Biologischen Stationen innerhalb des jeweils veranschlagten Bewilligungszeitraumes umgesetzt.	
15/37 CDU, SPD	Haushalt 2022/2023 Begleitbeschluss zum Doppelhaushalt 2022/2023	Bau- und VA / 22.11.2021 Um / 24.11.2021 Fi / 09.12.2021 LA / 14.12.2021	3	4.3) 4. Handlungsschwerpunkt IV; Bauen und Umwelt 4.3 Klimaneutralität im LVR (410-446)	30.06.2023	Die Verwaltung hat eine LVR-Treibhausgasbilanz erarbeitet mit einer Prognose zum Treibhausgasausstoß des LVR für die kommenden Jahre mit Ausrichtung auf die zu erreichende Klimaneutralität (Vorlage Nr. 15/2075). Die Bilanzierung und Prognose erfolgen auf der aktuellen Berechnungsgrundlage nach dem Greenhouse Gas (GHG)-Protocol. Die Berechnungen berücksichtigen umgesetzte sowie geplante Maßnahmen in den verschiedenen Emissionssektoren wie etwa Energieverbrauch der Liegenschaften (hier Energieeinsparungen durch Schulsanierungen) und Mobilität (hier die Fuhrparkumstellung).	

Selektionskriterien:
alle öffentlichen erledigten Beschlüsse, erledigt ab 28.08.2023

**Beschlüsse des Gremiums Umweltausschuss
öffentlich erledigte Beschlüsse**

Vorlage / Antrag / Anfrage	TOP / Betreff	Gremium / Datum	federführende DST	Beschluss / Auftrag Fachausschussbezogene Ergänzung	Zu erled. bis	Beschlussausführung	
						Der Beschluss wurde umgesetzt.	
14/279 CDU, SPD	CO2 Emissionen senken Haushalt 2020/2021	Bau- und VA / 04.11.2019 Um / 13.11.2019 PA / 02.12.2019 Fi / 03.12.2019 LA / 09.12.2019 LVers / 16.12.2019	3	4) Über den kontinuierlichen Umsetzungsprozess soll die Verwaltung die politische Vertretung regelmäßig unterrichten, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung der CO2-Emissionen aufgrund von Dienstreisen.	30.09.2022	In einem Bericht zur erstellten Treibhausgasbilanz und zum Brückenmodell auf dem Weg zur Klimaneutralität wurden die Aspekte der CO2-Emissionen bei Dienstreisen berücksichtigt. Im Anschluss daran wird eine regelmäßige Information in Detailspekten über den Energiebericht (alle 3 Jahre) erfolgen. Die Startbilanz der Treibhausgas-Emissionen mit Prognosen und Maßnahmen zur schrittweisen Einsparung von Treibhausgasemissionen mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität im Jahr 2045 mit Vorlage Nr. 15/2075 am 07.12.2023 im Landschaftsausschuss beschlossen. Der Beschluss wurde umgesetzt.	

Selektionskriterien:
alle öffentlichen erledigten Beschlüsse, erledigt ab 28.08.2023

Legende: **Gremium** = Beschlussgremium

TOP 7 Bericht aus der Verwaltung

TOP 8 Anfragen und Anträge

TOP 9

Verschiedenes