

Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

An den  
Vorsitzenden des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Günter Neugebauer, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

nachrichtlich:  
Herrn  
Präsidenten  
des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein  
Dr. Aloys Altmann  
Hopfenstraße 30  
24103 Kiel

Kiel, 25. April 2007

**Vorlage des MLUR (Ressort) i.S. CO<sub>2</sub>-Einsparung in der Landesverwaltung  
Finanzausschusssitzung am 26. April 2007**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegend übersende ich Ihnen die Vorlage des MLUR i.S. „CO<sub>2</sub>-Einsparung in der Landesverwaltung“ unter Bezug auf die 58. Finanzausschusssitzung mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Dr. Arne Wulff



Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume |  
Postfach 50 09 | 24062 Kiel

Vorsitzender des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Günter Neugebauer, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Ihr Zeichen: /  
Ihre Nachricht vom: /  
Mein Zeichen: /  
Meine Nachricht vom: /

**Der Staatssekretär**  
Telefon: 0431 988-7300  
Telefax: 0431 988-7369

25. April 2007

**Finanzausschuss, 63. Sitzung am 26. April 2007  
hier: TOP 2 'CO2-Einsparung in der Landesverwaltung'**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der 58. Sitzung des Finanzausschusses wurde zu TOP 4 das MLUR gebeten, finanzielle Folgen, Kosten und Einsparpotentiale bei der Umsetzung/Annahme des Antrages von der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN, Drucksache 16/1222, darzustellen. Hierzu gab das Finanz-, als auch das Innenministerium dem MLUR gegenüber Stellungnahmen ab, die ich in Vorbereitung der o.g. Sitzung nachfolgend weiterleite.

Mit freundlichen Grüßen

E.-W. Rabius

**Stellungnahme Finanzministerium/GMSH vom 23.April 2007**

CO2-Einsparung in der Landesverwaltung  
- Einschätzung des FM zu Punkt b) und c) der Drucksache 16/1222

In der 58. Sitzung des Finanzausschusses am 01. März 2007 – Punkt 4 der Tagesordnung - wurde zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN CO2-Einsparung in der Landesverwaltung, Drucksache 16/1222, die Landesregierung gebeten, die finanziellen Auswirkungen einer Umsetzung der geforderten Maßnahmen zu untersuchen und näher zu beziffern.

### 1. Teil b des Antrages

Zur Fragestellung der finanziellen Auswirkung der Erstellung eines Programms für die wärmetechnischen Sanierung aller Landesliegenschaften mit dem Ziel, Schritt für Schritt alle Gebäude des Landes soweit wie möglich auf Niedrigenergiestandard zu bringen hat die GMSH Schätzkosten wie folgt ermittelt:

Für die Verbesserung der Energieeffizienz auf der Grundlage der Anforderungen der Energieeinspar-Verordnung

a. Landesliegenschaften (UK S-H, Universitäten, Fachhochschulen, JVA's und andere im Landeseigentum verbliebene Liegenschaften). 881 Gebäude mit einer Nutzfläche von ca. 1,35 Mio. m<sup>2</sup> Nutzfläche.

Schätzkosten der energetischen Sanierung ca. 760 Mio. €

b. Für die vom Land genutzten LVSH Liegenschaften mit einer Nutzfläche von ca. 0,614 Mio. m<sup>2</sup> Nutzfläche wurden Schätzkosten ermittelt von ca. 350 Mio. €

Genauere Erkenntnisse bzgl. der energetischen Bewertung werden die mit der geplanten Novellierung der Energieeinspar-Verordnung in 2007 geforderte Erstellung von Energieausweisen, auch für bestehende Nichtwohngebäude, erbringen. In dem Ausweis ist ein Kennwert anzugeben, der die Gesamtenergieeffizienz des Gebäudes repräsentiert. Mit der Erstellung des Energieausweises sind wirtschaftliche Empfehlungen für die kostengünstige Verbesserung der Energieeffizienz des Gebäudes beizufügen.

Zu dem bisherigen Verfahren bzgl. des Energieverbrauches der vom Land genutzten Liegenschaften wird auf den Energiebericht für die vom Land genutzten Liegenschaften in Schleswig-Holstein vom für die Jahre 1999 bis 2003 hingewiesen, der zur Zeit durch die GMSH bis 2005 fortgeschrieben wird.

Dieser Bericht greift aus der Gesamtpalette der Aufgaben des Facility-Managements der GMSH den Teilbereich des Energiemanagements und der Betriebsüberwachung heraus und stellt ihn näher vor. Die für die Jahre 1999 bis 2003 vorliegenden Verbrauchs- und Kostendaten der Landesliegenschaften wurden ausgewertet und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in diesem Bericht zusammengefasst.

Eine Darstellung der mehrjährigen Verbrauchs- und Kostenentwicklung der verschiedenen Energiearten einschl. Wasser / Abwasser sowie der Aktivitäten, welche die GMSH für das Land zur Senkung der Verbräuche und Kosten unternommen hat sind dargestellt.

Der Bericht ist im SHIP wie folgt eingestellt:

SHIP – Allgemeines – Organisation – Gebäudemanagement - Schleswig-Holstein – Energiebericht 2005

### 2. Teil c des Antrages

Die Überprüfung aller Geräte, Materialien und Abläufe in der Landesverwaltung und den unterstellten Behörden mit dem Ziel, alle Möglichkeiten zur Energieverbrauchsreduktion und zur Einsparung von klimarelevanten Emissionen zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Energieeinsparung und Emissionsreduktion umzusetzen ist mit einem nicht unerheblichen Kostenaufwand verbunden, der bisher nicht bezifferbar ist. Die Hochschulen und Institute haben eine Großzahl von Geräten mit entsprechenden elektrischen An-

schluss- und Verbrauchswerten, die sich zwar in dem Gesamtstromverbrauch dieser Liegenschaften niederschlagen, jedoch nur von den Nutzern selber benannt werden können.

Für den Bereich der zentralen Beschaffung gem. Landesbeschaffungsverordnung durch die GMSH ist anzumerken, das die GMSH das Umweltmanagementsystem ihrer Hauptniederlassung nach den Vorgaben der EMAS-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme) aufgebaut und durch einen Umweltgutachter validieren lassen hat. Seit dem 2.12.04 ist die GMSH mit ihrem Standort HNL in das EMAS-Standortregister eingetragen und befindet sich damit in der Gesellschaft von Konzernen wie der Daimler Chrysler AG, Siemens oder BASF, Ministerien und Stadtverwaltungen und vielen anderen Unternehmen und Organisationen in der Europäischen Union.

Durch diese freiwillige Beteiligung am EMAS-System verpflichtet sich die GMSH, wie die anderen teilnehmenden Unternehmen auch, zur kontinuierlichen Verbesserung ihrer Umweltleistung. Wichtige Forderungen der Verordnung sind in diesem Zusammenhang die regelmäßige Bewertung der Leistung des geschaffenen Umweltmanagementsystems, der Dialog mit der Öffentlichkeit über die Umweltleistung sowie die Einbeziehung der Mitarbeiter und deren Qualifizierung.

Diese Zertifizierung wirkt sich auch auf die zentrale Beschaffung der GMSH aus, da verstärkt auf Produkte zurückgegriffen wird, die im Einklang mit der EMAS-Verordnung stehen.

Ergänzend wird auf den Umdruck 16/1891 - Entwurf einer Beschlussempfehlung des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses – hingewiesen, der Gegenstand der 62. Sitzung des Finanzausschusses am 26. April 2007 – TOP 1 CO<sub>2</sub>-Einsparung in der Landesverwaltung- ist. Dieser weicht wesentlich von der ursprünglichen Beschlussempfehlung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab und fordert die Landesregierung auf, bis Mitte 2008 den Klimaschutzbericht fortzuschreiben und dem Landtag vorzulegen. Mit der Fortschreibung dieses Berichtes wird auch auf die finanziellen Auswirkungen der umzusetzenden Maßnahmen einzugehen sein.

### Stellungnahme Innenministerium vom 12. März 2007

#### **CO<sub>2</sub>-Einsparung in der Landesverwaltung; Antwortbeitrag für MLUR zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drs. 16/1222**

hier: a) Umstellung des Fuhrparks auf Fahrzeuge mit reduzierten CO<sub>2</sub>-

Emissionen z.B. Hybridfahrzeuge

b) Finanzielle Auswirkungen

Die Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen durch das Land Schleswig-Holstein erfolgt auf der Grundlage der Kraftfahrzeugrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein vom 18. Februar 2002.

1. Der Fuhrpark der Landesregierung wurde im Rahmen der anstehenden Ersatzbeschaffungen überwiegend auf Diesel-Fahrzeuge umgestellt. Grundsätzlich wird hierbei Fahrzeugen mit Russpartikelfilter der Vorrang gegeben. Mit dieser Umstellung konnten ökonomische wie ökologische Vorteile erzielt werden. Die Verbrauchskosten sind verringert, der Kostenanstieg beim Treibstoff teilweise aufgefangen und der CO<sub>2</sub> - Ausstoß in einer Größenordnung zwischen 15 - 20% reduziert worden.

2. In den Jahren 2004 und 2005 ist zeitweise Bio-Diesel als Kraftstoff zum Einsatz gekommen. Da die Autohersteller mittlerweile für ihre Motoren keine Freigabe für Bio-Diesel mehr erteilen, wird kein Bio-Diesel mehr verwendet.
3. Nach den KfzRL SH sollen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen laut Herstellerangaben der in einem Jahr neu angeschafften Serien-Pkw 140 g CO<sub>2</sub>/km nicht überschreiten.  
Dieser Zielwert wird bislang lediglich von den im Dienstreiseverkehr für Selbstfahrer eingesetzten Kleinwagen und Fahrzeugen der Golfklasse (z.B. Golf Limousine), die mit Dieselmotoren angetrieben werden, im kombinierten Verbrauch erreicht. Die sonstigen Fahrzeugklassen erreichen diese Grenzwerte nicht. Gleiches gilt auch für den überwiegenden Teil des Gesamtfuhrparks der Landesregierung, der sich aus vielen Einsatzfahrzeugen, Nutzfahrzeugen und Sonderfahrzeugen zusammensetzt.
4. Einige Hybrid-Fahrzeuge (z.B. Toyota Prius, Honda Civic [Fahrzeuge der Kompaktklasse]) erreichen lt. Herstellerangaben CO<sub>2</sub>-Emissionen von unter 140 g/km.
5. Im praktischen Betrieb liegen die Treibstoffverbrauchswerte und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß allerdings höher als angegeben (z.B. Honda Civic im Praxistest ACE-Lenkrad vom 15.2.07, gemessener Verbrauch 6,2 l Verbrauch Superbenzin, errechneter CO<sub>2</sub> - Ausstoß 147 g/km, Herstellerangabe: 4,6 l Verbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß 109 g/km). Der tatsächliche Verbrauch hängt erfahrungsgemäß sehr stark von den Fahrzyklen ab. Der Treibstoffverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nähern sich vergleichbaren Dieselfahrzeugen. Bei Fahrzeugen der Oberklasse mit höheren Motorleistungen gleichen sich die CO<sub>2</sub> - Werte der einzelnen Antriebssysteme ebenfalls letztlich an.  
Inwieweit der zusätzliche Ressourcenverbrauch bei der Produktion von Hybridfahrzeugen für die Hauptkomponenten Elektromotor und Akkumulatoren im Rahmen einer Gesamtumweltbilanz zu berücksichtigen wäre, kann von hier aus nicht beurteilt werden. Es fehlt bisher an unabhängigen Untersuchungen zur Klärung der Frage, wie viel mehr an Energie für die Herstellung von Hybridfahrzeugen aufgewendet werden muss bzw. mit welcher Treibstoffmenge man dies im Vergleich zu einem Standardfahrzeug entsprechend verrechnen müsste.
6. Der Einsatz von Erdgasfahrzeugen scheidet derzeit ebenfalls einsatzbedingt und arbeitsablaufbedingt überwiegend aus, weil die Fahrzeuge nur geringe Reichweiten zulassen. Problematisch ist dabei, dass keine flächendeckende Tankstellenversorgung gegeben ist und teilweise zusätzliche Leerfahrten, verbunden mit zusätzlichem personellen Zeitaufwand, anfallen würden. Hinzu kommt, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zu den Diesel-Fahrzeugen grundsätzlich nicht geringer ist.
7. Der Einsatz von Fahrzeugen mit Autogas kommt grundsätzlich nicht mehr in Betracht, weil der Fuhrpark auf Diesel-Fahrzeuge umgestellt worden ist. In Einzelfällen wurden Fahrzeuge mit Autogas eingesetzt, weil entsprechende Diesel-Varianten nicht zur Verfügung standen.
8. Insgesamt sieht die Landesregierung zunächst die vorgenommene Umstellung des Fuhrparks auf Diesel-Fahrzeuge als die ökonomisch wie ökologisch richtige Lösung an und erwartet aufgrund der öffentlichen Diskussionen über den CO<sub>2</sub> - Ausstoß weitere Verbesserungen bei der Angebotspalette von emissionsärmeren Fahrzeugen. Ab März 2007 werden die ersten weiter verbrauchsreduzierten Dieselmotoren angeboten, die dann bei den anstehenden Beschaffungsentscheidungen bevorzugt werden.
9. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich der Landespolizei für die Beschaffungen noch vertragliche Bindungen bis zum Jahr 2009 bestehen. Ferner besteht für den dortigen Bereich noch die Problematik, dass die Fahrzeughersteller der Hybrid-Fahrzeuge keine Freigaben für den nachträglichen Einbau von Funkgeräten geben und

die Fahrzeugdimensionen derzeit für den Einsatz im Regelfall nicht ausreichend sind.

Die Landesregierung beobachtet bei ihren Beschaffungsentscheidungen die weiteren technischen Entwicklungen im Automobilbereich. Die ökologische Verträglichkeit ist hierbei ein wesentlicher Aspekt. Vor den dargestellten Hintergründen ist eine nur in einigen wenigen Bereichen mögliche geänderte Beschaffungspolitik wirtschaftlich nicht darstellbar und von ihrer ökologischen Zweckmäßigkeit zumindest zweifelhaft.

Anlage

### **Auszug aus den Kfz-Richtlinien 2002**

1. Der Kraftfahrzeugverkehr stellt mit seinen vielfältigen ökologischen Wirkungen einen wesentlichen Umweltproblembereich dar. Zur Vermeidung und Verringerung der mit dem Kraftfahrzeugverkehr verbundenen Belastungen muss die öffentliche Hand mit gutem Beispiel vorangehen und bei der Beschaffung sowie dem Betrieb von DKfz verstärkt Umweltgesichtspunkte berücksichtigen (Nr. 2 der Kraftfahrzeugrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein – KfzRL SH - vom 18.2.2002).
2. Es sind grundsätzlich leichte und luftwiderstandsarme Fahrzeuge zu bevorzugen, die mit der besten verfügbaren und zugelassenen Technik zur Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen und zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs bzw. der CO<sub>2</sub> - Emissionen ausgestattet sind. In geeigneten Fällen sind serienmäßig angebotene Gasbetriebene Fahrzeuge in die Kaufentscheidung einzubeziehen. Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen sowie bei der Ersatzbeschaffung von Reifen sind grundsätzlich lärmarme und kraftstoffsparende Reifen - z.B. Reifen, die das Umweltzeichen (RAL-UZ 89) führen - vorzuziehen. Spätestens bis zum Jahr 2005 sollen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen laut Herstellerangaben der in einem Jahr neu angeschafften Serien-Pkw 140 g CO<sub>2</sub>/km nicht überschreiten; dies entspricht einem Normverbrauch von Benzin-Pkw von ca. 5,9 l/100 km und von Diesel-Pkw von ca. 5,1 l/100 km.