

Vorlage  
zur Beschlussfassung  
für die Bezirksamtssitzung am 18.12.2018

1. Gegenstand der Vorlage: BVV-Beschluss Nr. 596/V vom 14.11.2018  
„Straßenbenennung nach Eleanor Lansing Dulles“  
Drucksache Nr. 0973/V
2. Berichterstatterin: Bezirksstadträtin Schellenberg
3. Beschlussentwurf:
  - a) Das Bezirksamt beschließt, den Namen „Eleanor Lansing Dulles“ auf die mit der BVV abgestimmten Liste für künftige Benennungen zu setzen.
  - b) Das Bezirksamt beschließt weiterhin, der BVV die beigefügte Vorlage zur Kenntnis zu geben.
4. Begründung: Auf die beigefügte Vorlage zur Kenntnisnahme für die BVV wird verwiesen.
5. Rechtsgrundlagen: § 36 Abs. 2 Buchst. b) Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG)
6. Finanzielle Auswirkungen: keine
7. Auswirkung auf die Nachhaltigkeit: keine
8. Veröffentlichung: Einer Veröffentlichung stehen keine schutzbedürftigen Belange Dritter entgegen.
9. Mitwirkungen: keine

  
Maren Schellenberg  
Bezirksstadträtin

Vorlage zur Kenntnisnahme für die  
Bezirksverordnetenversammlung

1. Gegenstand der Vorlage: **BVV-Beschluss Nr. 596/V vom 14.11.2018**  
„Straßenbenennung nach Eleanor Lansing Dulles“  
BVV-Drs. 0973/V
  
2. Berichterstatter: Bezirksstadträtin Schellenberg
  
3. Die Bezirksverordnetenversammlung hatte am 14.11.2018 den folgenden Beschluss gefasst:  
  
„Das Bezirksamt wird ersucht, Eleanor Lansing Dulles (1895-1996) der Straßenbenennungsliste des Bezirks hinzuzufügen.“

Hierzu wird mitgeteilt:


Eleanor Lansing Dulles hat mit ihrem Leben und Wirken große Verdienste für die Stadt Berlin erreicht, die aus Sicht des Straßen- und Grünflächenamtes eine Straßen- bzw. Platzbenennung rechtfertigen würde. Ein Bezug zum Bezirk Steglitz-Zehlendorf ist ebenfalls deutlich erkennbar.

Die Prüfung der Voraussetzungen nach dem Berliner Straßengesetz und der AV Benennung ist erfolgt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass einer Benennung nach Eleanor Lansing Dulles derzeit keine Gründe entgegenstehen würden. Des Weiteren würde durch eine Benennung der Anteil der weiblichen Namen im Bezirk Steglitz-Zehlendorf erhöht werden können, das diesen Vorschlag ebenfalls begünstigt.

Der Name „Eleanor Lansing Dulles“ wird daher auf die mit der BVV abgestimmte Liste gesetzt, damit eine eventuelle Benennung zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist.

Es wird gebeten, den o. g. BVV-Beschluss als erledigt anzusehen.

Cerstin Richter-Kotowski  
Bezirksbürgermeisterin

  
Maren Schellenberg  
Bezirksstadträtin

**Vorlage**  
zur Beschlussfassung  
für die Bezirksamtssitzung  
am 18. Dezember 2019

1. Gegenstand der Vorlage: BVV-Beschluss Nr. 404/V vom 21.03.2018  
„Alternative Antriebe bei Fahrzeug-  
beschaffungen berücksichtigen.“  
Drs.-Nr. 0659/V
  
2. Berichterstatter: Bezirksbürgermeisterin Richter-Kotowski
  
3. Beschlussentwurf: Das Bezirksamt beschließt, der  
Bezirksverordnetenversammlung die  
beigefügte Vorlage zur Kenntnis zu geben.
  
4. Begründung: Auf die beigefügte Vorlage für die  
Bezirksverordnetenversammlung wird Bezug  
genommen.
  
5. Rechtsgrundlagen: § 36 Abs. 2 Buchst. b) und e) BezVG
  
6. Finanzielle Auswirkungen: Kann zzt. nicht beziffert werden.
  
7. Auswirkungen auf eine  
nachhaltige Entwicklung: Reduzierung von Luftschadstoffen
  
8. Veröffentlichung (BVV-BNr. 471/V): Ja
  
9. An der Vorlage hat mitgewirkt: entfällt



Richter-Kotowski  
Bezirksbürgermeisterin

**Vorlage**  
zur Kenntnisnahme  
für die Bezirksverordnetenversammlung

1. Gegenstand der Vorlage: BVV-Beschluss Nr. 404/V vom 21.03.2018  
„Alternative Antriebe bei Fahrzeug-  
beschaffungen berücksichtigen.“  
Drs.-Nr. 0659/V
  
2. Berichtersteller: Bezirksbürgermeisterin Richter-Kotowski
  
3. Die Bezirksverordnetenversammlung wird gebeten, von Nachstehendem Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat am 21.03.2018 den folgenden Beschluss gefasst:

*Das Bezirksamt wird aufgefordert, mehr schadstoffarme Fahrzeuge in die Fahrzeugflotte des Bezirksamtes zu integrieren und die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien voranzubringen.*

Hierzu wird Folgendes berichtet:

Für die Umstellung der öffentlichen Fuhrparks auf klimafreundliche/ alternative Antriebstechnologien gibt es auf Landesebene inzwischen mehrere bindende Vorgaben:

1. Als Erneuerung des Leistungsblatts 4 Anhang 1 der VwVBU (Verwaltungsvorschrift für Beschaffung und Umwelt) kam Ende 2017 vom SenUVK die Anweisung, die Dienstwagenflotte schrittweise auf emissionsarme Fahrzeuge mit niedrigeren Grenzwerten umzustellen. Bevorzugt werden sollen Voll-Elektro-Autos mit benötigter Ladeinfrastruktur, sonst bei nicht vertretbar hohen Kosten Hybrid-Autos oder Erdgas-Autos und nur im Ausnahmefall Autos mit Verbrennungsmotoren mit max. CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g/km und 0,12 g/k Stickoxid-Ausstoß (NO<sub>x</sub>) bei Neuanschaffung (Leasing und Kauf). (Details s. Anlage 1)
  
2. Im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 ist als Maßnahme V-19 (Handlungsfeld Verkehr) die emissionsfreie KFZ-Flotte des Landes Berlin beschrieben, die langfristig komplett auf E-Fahrzeuge und Wasserstoffantriebe umgestellt werden soll, mit dem kurzfristigen Ziel von mindestens 10 % Anteil am landeseigenen Fuhrpark (s. Anlage 2).

3. Im bisherigen Entwurf des Maßnahmenplans CO<sub>2</sub>-neutrale Verwaltung, der gerade vom Senat beschlossen wurde und demnächst in den RdB geht, sind mehrere Maßnahmen enthalten, die das Thema der klimafreundlichen Mobilität der öffentlichen Hand beinhalten, z.B.:

- Ü-4 Aufbau eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements
- 3-1 Umsetzung eines zentralen Mobilitätsmanagements
- 3-2 Umstellung des Fuhrparks auf CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge
- 3-3 Stärkung des Jobtickets für die Beschäftigten der Verwaltung Berlin
- 3-6 Anschaffung von Pedelecs/ E-Rollern für die Ordnungsämter  
(s. Anlage 3)

Das bedeutet, dass das Augenmerk nicht allein auf die PKW gerichtet ist, sondern auch andere klimafreundliche Fortbewegungsarten umfasst.

4. Die Koordinationsstelle Klimaschutz und Nachhaltigkeit hat in der Vergangenheit die Ämter über Fördermöglichkeiten informiert, die von den Ämtern dann auch genutzt wurden und werden. Die Informationen über aktuelle Förderungen werden laufend verteilt, sobald sie vorliegen.

Im Umwelt- und Naturschutzamt werden hauptsächlich private Fahrräder und ein privates Pedelec (Umwelttechnik) und der ÖPNV genutzt.

Die Zahl der Dienstwagen ist sehr gering: 2 Kleinwagen (Benziner, Bj. 2012 und 2017) für den Bereich Naturschutz.

Für mehrere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird für deren Dienstwege jetzt ein Pedelec beschafft, auch als Anreiz für weitere Ämter.

Das Grünflächenamt hat bereits 2017 sechs spezielle Elektronutzfahrzeuge als Ersatz für älteren Bestand mit BENE-Fördermitteln beantragt und in 2018 vier davon bestellt. Des Weiteren wurden zwei Pedelecs für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angeschafft.

Im Objektmanagement wurde die Bestellung eines Streetscooters (DHL-Entwicklung) zurückgestellt.

Im Amt für Weiterbildung und Kultur wurde ebenfalls ein Antrag auf BENE-Förderung im Förderschwerpunkt 4 für nachhaltige Mobilität gestellt. Damit soll der alte noch dieselbetriebene Bibliotheksbus auf Elektroantrieb umgerüstet werden.

Auch das Jugendausbildungszentrum hat nach Rücksprache mit dem Grünflächenamt die Förderung für zwei Elektrofahrzeuge samt Ladeinfrastruktur als Ersatz für die veralteten Nutzfahrzeuge beantragt und gerade die Förderzusage mit 90% iger Förderung aus BENE-Mitteln erhalten (Nov. 2018).

Aus den Fördermitteln sollen zwei Elektronutzfahrzeuge (inkl. Ladestationen) beschafft werden und im Gegenzug werden zwei Altfahrzeuge stillgelegt. Durch den Austausch der beiden Fahrzeuge (Opel Combo und VW Caddy) wird der Schadstoffausstoß um 5760 kg/a CO<sub>2</sub>-Äq reduziert.

Der geleaste Dienstwagen der Bezirksbürgermeisterin ist seit August 2018 ein Fahrzeug mit Hybrid-Antrieb.

Im Rahmen der Angebotseinholung für ein neues Dienstfahrzeug des Schul- und Sportamtes wurde auch die Möglichkeit der Anschaffung eines Fahrzeugs mit elektrischem bzw. Hybrid-Antrieb geprüft. Die Kosten für ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb hätten allerdings erheblich über den Leasingkosten für

Fahrzeuge mit herkömmlichem Verbrennungsmotor gelegen. In Bezug auf ein reines Elektrofahrzeug sind zudem, aus Sicht des Schulamtes, wesentliche Fragen der Ladeinfrastruktur noch ungeklärt bzw. nicht optimal gelöst.

Der Leasingvertrag für das Dienstfahrzeug des Schulamtes wurde allerdings nur mit einer Laufzeit von 24 Monaten abgeschlossen, mit der Hoffnung, dann bessere Bedingungen zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb vorzufinden.

Das Ordnungsamt wird die Beschaffung von Elektro- oder Hybridfahrzeugen prüfen, sobald eine gesicherte Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge auf dem Parkplatz neben dem Ordnungsamt geschaffen wird.


Es wird gebeten, den Beschluss als erledigt zu betrachten.

Richter-Kotowski  
Bezirksbürgermeisterin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – 10179 Berlin

An

- die Senatsverwaltungen (einschließlich Senatskanzlei)
- die Bezirksämter von Berlin
- die Verwaltung des Abgeordnetenhauses
- die Präsidentin des Verfassungsgerichtshofes
- die Präsidentin des Rechnungshofes
- die Sonderbehörden
- die nichtrechtsfähigen Anstalten
- die Krankenhausbetriebe
- die Eigengesellschaften
- die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen,  
an denen Berlin überwiegend beteiligt
- die Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts

Dienstgebäude: 

Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
Telefon: +49-30-9025-1000  
Telefax: +49-30-9025-1001

Datum 05.12.2017

**Rundschreiben SenUVK 01/2017**

**Anwendung von neuen Umweltschutzanforderungen bei der Beschaffung von PKW**

Im Rahmen des 100-Tage-Programms hat der Senat beschlossen, die Umweltschutzanforderungen für die Beschaffung von Fahrzeugen zu aktualisieren, um die Dienstwagenflotte schrittweise auf emissionsarme Fahrzeuge, wie Hybrid- und Elektrofahrzeuge, umzustellen.

Um die am 26.04.2017 vom Umweltbundesamt veröffentlichten neuesten Erkenntnisse zu dem stark erhöhten NO<sub>x</sub>-Ausstoß von Diesel-Pkw umgehend zu berücksichtigen und die Beschaffung von Fahrzeugen mit sehr hohen NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu vermeiden, werden mit diesem Rundschreiben die bestehenden Umweltschutzanforderungen für die PKW-Beschaffung (Leasing und Kauf) im Leistungsblatt 4 Anhang 1 der Verwaltungsvorschrift „Beschaffung und Umwelt – VwVBU“ hinsichtlich der Auswahl des Antriebs, der Luftschadstoffe und der CO<sub>2</sub>-Emissionen angepasst. Dies erfolgt im Vorfeld der Fortschreibung der VwVBU.

Ab sofort sind bei der Beschaffung von PKW folgende Umweltschutzanforderungen bei der Leistungsbeschreibung zu verwenden:

- Es sind bevorzugt **Fahrzeuge mit voll-elektrischem Antrieb** zu beschaffen und bei Bedarf die dafür notwendige Ladestruktur am Standort des Fahrzeugs aufzubauen.

- Ist für den geplanten Einsatzzweck kein Fahrzeug mit rein elektrischem Antrieb zu vertretbaren Kosten geeignet, ist alternativ ein Fahrzeug mit **Hybridantrieb als Kombination von Elektro- und Ottomotor** (bevorzugt als Plug-In-Hybrid) oder **mit Erdgasantrieb (CNG – Compressed Natural Gas oder Biomethan)** zu beschaffen.
- Fahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb und Plug-In-Hybride im elektrischen Betrieb dürfen nicht mehr als 19 kWh/100 km elektrische Energie verbrauchen (basierend auf den Werten der Typgenehmigung).
- Plug-in-Hybridfahrzeuge müssen eine Mindestreichweite im rein elektrischen Betrieb von 30 km erreichen (basierend auf dem bei der Typgenehmigung verwendeten Fahrzyklus).
- Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist für die Stickoxidemission (NO<sub>x</sub>) ein Wert von 0,120 g/km im realen Fahrbetrieb<sup>1</sup> (bei Hybridfahrzeugen bezogen auf den reinen Betrieb mit Verbrennungsmotor) einzuhalten.
- Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor darf der Ausstoß an Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) folgende Werte nicht überschreiten:
  - Fahrzeuge der Segmente (nach Kraftfahrtbundesamt) Mini, Kleinwagen und Kompaktwagen: 120 g/km
  - Fahrzeuge der Segmente (nach Kraftfahrtbundesamt) Mittelklasse, obere Mittelklasse, Vans, Geländewagen und Oberklasse: 130 g/km und ab 01.01.2019: 120 g/km

In diesem Kontext wird ausdrücklich auf die bestehende Härtefallklausel nach Nr. 11 der VwVBU hingewiesen, wonach für begründete Ausnahmefälle von den o.g. Anforderungen abgewichen werden kann, siehe:

[http://www.berlin.de/senuvk/service/gesetzestexte/de/beschaffung/vorschrift\\_haertefall.shtml](http://www.berlin.de/senuvk/service/gesetzestexte/de/beschaffung/vorschrift_haertefall.shtml).

Vor Anwendung der Härtefallregelung wenden Sie sich vorab an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Referat I C 56 (9025-2390, Email: [volker.schlickum@senuvk.berlin](mailto:volker.schlickum@senuvk.berlin)), um die weiteren Schritte zur Beschaffung von anderen emissionsarmen Fahrzeugen festzulegen.

Die übrigen Anforderungen des Leistungsblatts 4 der VwVBU bleiben davon unberührt. Dies gilt auch für die Berechnung der Lebenszykluskosten.

Weitere Informationen zu emissionsarmen Fahrzeugen finden Sie zudem unter:

<http://www.berlin.de/senuvk/service/gesetzestexte/de/beschaffung/beschaffungshinweise.shtml>

Ich bitte Sie, Ihre nachgeordneten Einrichtungen in Kenntnis zu setzen.

REGINE GÜNTHER

---

<sup>1</sup> gemäß den RDE-Messvorschriften der Verordnung (EU) 2016/427 und (EU) 2016/646

# **Konsolidierte Fassung**

Änderungen gem. AH Drucksache 18/0423 und AH Drucksache 18/0780

**Für ein klimaneutrales Berlin**

**Berliner Energie- und  
Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)**

**Umsetzungszeitraum 2017 bis 2021**

## Inhaltsverzeichnis

<b>0. Hinweise</b> .....	5
<b>A. Einführung</b> .....	6
<b>B. Berliner Energie- und Klimaschutzpolitik</b> .....	13
1. Nationaler und internationaler Kontext .....	13
2. Berliner Kontext – Ausgangslage, Handlungsbedarf und Herausforderungen.....	15
<b>C. Anpassung Berlins an die Folgen des Klimawandels</b> .....	17
1. Regionale Klimaveränderung im globalen Kontext: Ausgangslage, Handlungsbedarf und Herausforderungen.....	17
2. Synergien und Zielkonflikte mit dem Klimaschutz .....	18
<b>D. Partizipative Erstellung und Vorgehen</b> .....	19
1. Beteiligung der Stadtgesellschaft und Vernetzung mit laufenden Prozessen.....	19
2. Die fachliche Erarbeitung– Vorgehen und Methoden.....	21
<b>E. Strategien und Maßnahmen</b> .....	26
1. Gesamtstrategie und Charakter der Maßnahmen .....	26
2. Die Rolle von Land und Bund .....	29
<b>F. Die Wirkung des BEK 2030</b> .....	32
1. Projektion der Energie- und CO <sub>2</sub> - Bilanzen .....	32
1.1. Bisherige Entwicklungen .....	32
1.2. Projektionen nach Handlungsfeldern.....	33
1.3. Entwicklung bei den Brennstoffen .....	38
1.4. Anteil erneuerbarer Energien.....	40
2. Kosten- und Nutzeneffekte .....	41
2.1. Kosten des BEK 2030 in der Übersicht .....	41
2.2. Nutzeneffekte.....	43
<b>G. Umsetzung und Monitoring</b> .....	47
1. Institutionalisierung von Energiewende und Klimaneutralität.....	47
2. Monitoring .....	48
<b>H. Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes</b> .....	51
1. Handlungsfeld Energieversorgung .....	51

1.1. Herausforderungen .....	51
1.2. Ziele und Strategien.....	52
1.3. Maßnahmen .....	54
<b>2. Handlungsfeld Gebäude und Stadtentwicklung .....</b>	<b>64</b>
2.1. Herausforderungen .....	64
2.2. Ziele und Strategien.....	65
2.3. Maßnahmen .....	67
<b>3. Handlungsfeld Wirtschaft.....</b>	<b>76</b>
3.1. Herausforderungen .....	76
3.2. Ziele und Strategien.....	78
3.3. Maßnahmen .....	79
<b>4. Handlungsfeld Verkehr .....</b>	<b>87</b>
4.1. Herausforderungen .....	87
4.2. Ziele und Strategien.....	89
4.3. Maßnahmen .....	93
<b>5. Handlungsfeld Private Haushalte und Konsum .....</b>	<b>106</b>
5.1. Herausforderungen .....	106
5.2. Ziele und Strategien.....	107
5.3. Maßnahmen .....	108
<b>I. Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels .....</b>	<b>116</b>
1. Handlungsfeld menschliche Gesundheit, Bevölkerungsschutz (MGBS) .....	116
2. Handlungsfeld Gebäude, Stadtentwicklung, Grün- und Freiflächen (GSGF) .....	119
3. Handlungsfeld Wasserhaushalt, Wasserwirtschaft (WW) .....	122
4. Handlungsfeld Umwelt und Natur (UN).....	123
5. Handlungsfeld Energie- und Abfallwirtschaft (ENA) .....	126
6. Handlungsfeld Industrie, Gewerbe und Finanzwirtschaft (IGF).....	127
7. Handlungsfeld Verkehr, Verkehrsinfrastruktur (VVI) .....	128
8. Handlungsfeld Tourismus, Kultur und Sport (TKS) .....	129
9. Handlungsfeld Bildung (BIL) .....	129

Es soll ein **permanentes, an ausgewählten Hot Spots angelehntes Monitoring** installiert und darüber **verkehrs- und umweltorientierte Steuerungs- und Informationsstrategien** ausgelöst werden, um Verkehrsstörungen entgegenzuwirken. Damit wird der in Berlin mit dem Projekt iQtraffic begonnene Weg, sowohl verkehrliche Kriterien als auch die Luftschadstoffbelastung als Auslöser umweltsensitiver LSA-Steuerstrategien zu nutzen, konsequent fortgeführt. Im Rahmen der Maßnahme soll daher eine **kontinuierliche Umsetzung von simulationsgestützten Systemen zur Überwachung und Steuerung der Verkehrs- und Umweltqualität durch die Anpassung der Lichtsignalanlagen**, auch unter den Gesichtspunkten der CO<sub>2</sub>-Emissionen, gewährleistet werden. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist aber so lange begrenzt, wie nicht generell einer Verminderung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr erreicht werden kann. Die Umsetzung von Maßnahmen soll unter strenger Berücksichtigung der angestrebten Änderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes erfolgen.

#### 4.3.13. Geschwindigkeitsreduzierung auf Berliner Autobahnen (V-16)

In Berlin wird bereits seit Jahren die **Strategie eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus**, wie Tempo 30, mit dem Ziel einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung vorangetrieben. Aus Sicht des Klimaschutzes ist darüber hinaus auch eine Reduzierung der Geschwindigkeiten auf den Berliner (Hochgeschwindigkeits-) Autobahnabschnitten sinnvoll, da dort Kraftstoffeinsparungen und somit geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erzielen sind.<sup>29</sup>

Derzeit sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung allein zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht gegeben. Berlin wird sich deshalb im Bundesrat für eine **länderübergreifende Initiative zur Überprüfung und ggf. Änderung der rechtlichen Voraussetzungen** einsetzen.

#### 4.3.14. Emissionsfreie Kfz-Flotte des Landes Berlin (V-19)

Die Kfz-Flotten der städtischen Betriebe (Ver- und Entsorgungsunternehmen), der Berliner Verwaltung sowie der Bezirke besitzen einen großen Anteil an der in Berlin erbrachten Verkehrsleistung. Zum Teil werden bereits klimafreundlichere Fahrzeuge eingesetzt (Erdgasfahrzeuge der BSR). Durch eine **schrittweise Umstellung der fossil angetriebenen Flotten auf alternative, lärm- und schadstoffminimierende Antriebe bzw. erneuerbare Energien** kann ein Beitrag zur Erreichung des Klimaneutralitätsziels bis 2050 erreicht werden.

---

<sup>29</sup> Eine reine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 bedeutet nur eine geringe Auswirkung auf den Kraftstoffverbrauch und somit auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Daher wird mit einer Reduzierung der Geschwindigkeiten im „normalen“ Stadtstraßensystem immer eine Verstetigung des Verkehrs (Minimierung der Anfahr- und Haltevorgänge) angestrebt. Eine deutliche Wirkung der reinen Geschwindigkeitsreduzierung wird dagegen in den Hochgeschwindigkeitsbereichen auf Autobahnen erzielt, in denen der Luftwiderstand maßgeblich den Kraftstoffverbrauch mit bestimmt. Das Wirkpotenzial beschränkt sich auf Pkw sowie leichte Nutzfahrzeuge. Schwere Nutzfahrzeuge und Busse unterliegen bereits einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80km/h.

Hierbei sind als landeseigene Flotten z. B. die **Fahrzeuge der BSR sowie der Fuhrpark von Polizei, Ordnungsämtern, Berliner Forsten, Straßen- und Grünflächenämtern und Feuerwehr** einzubeziehen. Zur Stärkung der Vorbildfunktion sind weiterhin **der verwaltungsinterne Fuhrpark und die Dienstfahrzeuge** mit einzufassen. Erste **Bestrebungen zu einer Elektrifizierung des Fuhrparks** wurden bereits im Rahmen des Schaufensterprojekts E-Mobilität unternommen, wobei in den nächsten Jahren mindestens 10 % des landeseigenen Fuhrparks umgestellt werden sollen. Ziel ist es, in Stufen langfristig einen **vollständigen Flottenwandel** durch Einsatz von E-Fahrzeugen und Wasserstoffantrieben zu erreichen.

Auch wenn die Substitution schrittweise erfolgen muss, soll das **Vorhaben bereits bei weiteren kurzfristigen Planungen berücksichtigt werden.**

#### 4.3.15 Reduzierung Luftverkehrsemissionen

Zur Reduzierung der Luftverkehrsemissionen sind insbesondere die folgenden Maßnahmen umzusetzen:

- emissionsabhängige Start- und Landegebühen: An den Flughäfen Tegel und Schönefeld werden derzeit fluglärmbezogene Start- und Landeentgelte nach Lärmklassen erhoben. Zum Zwecke des Klimaschutzes wird sich das Land Berlin als Gesellschafter der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH dafür einsetzen, dass zusätzlich eine CO<sub>2</sub>-basierte Entgeltverordnung für den zukünftigen BER geprüft und umgesetzt wird.
- Kompensationsmaßnahmen: Im Rahmen des Klimaschutzes wird sich das Land Berlin als Gesellschafter der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH dafür einsetzen, dass verpflichtende CO<sub>2</sub>-Kompensationsmaßnahmen nach Gold Standard in die Umweltrichtlinien der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH geprüft, umgesetzt und im Zuge der kontinuierlichen Umweltberichterstattung dokumentiert werden.
- Energiebesteuerung Luftverkehr bzw. Anhebung der Luftverkehrssteuer auf das Maß einer Energiebesteuerung: Um die Luftverkehrsemissionen zu reduzieren und die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu harmonisieren, wird das Land Berlin in den Bund-Länder-Gremien initiativ mit dem Ziel, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine europaweit einheitliche Energiebesteuerung des gewerblich verwendeten Kerosins im Luftverkehr einsetzt. Bis zu einer Einigung auf EU-Ebene soll der Bund die bestehende Luftverkehrssteuer bis zu der Höhe anheben, die sich aus einer Besteuerung des in Deutschland gewerblich verwendeten Kerosins ergeben würde.

**Maßnahmenplan**  
**CO<sub>2</sub>-neutrale Landesverwaltung Berlin**

ENTWURF (nur für den internen Dienstgebrauch)

**Inhalt**

<b>1. Einführung</b>	3
<b>2. Kurzübersicht zum Vorhaben</b>	3
2.1. Zielstellung	3
2.2. Grundlagen	4
2.3. Abgrenzung zu anderen Zielstellungen des Berliner Energiewendegesetzes	4
<b>3. Basisanforderungen für die Umsetzung einer CO<sub>2</sub>-neutralen Verwaltung</b>	5
3.1. Benennung von Ansprechpartnern	5
3.2. Monitoring	5
3.3. Kompensation unvermeidbarer Emissionen	6
<b>3.4. Mittelanmeldung für Maßnahmenumsetzung und Kompensation</b>	6
<b>4. Maßnahmenkatalog</b>	6
4.1. Übergeordnete Maßnahmen	7
4.2. Verwaltungsspezifische Maßnahmen	8
<b>5. Koordination des Umsetzungsprozesses</b>	10
<b>6. Anhang: detaillierter Maßnahmenkatalog</b>	11

(siehe Kapitel 3.2). Der nachfolgende Maßnahmenkatalog stellt ein Grundgerüst an möglichen Maßnahmen dar, die für die Zielerreichung herangezogen werden können und bietet damit eine orientierende Hilfestellung. Bei sukzessiver Umsetzung dieser Maßnahmenvorschläge sowie geeigneter Ergänzung durch zusätzliche Maßnahmen ist bis 2030 mit einer deutlichen Reduzierung der kompensationsrelevanten verwaltungsbezogenen Emissionen zu rechnen, so dass der zu kompensierende Emissionsanteil auf ein Minimum reduziert werden kann.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmenvorschläge werden einerseits unterteilt in zentral umzusetzende (übergeordnete) Maßnahmen und dezentral verwaltungsspezifisch umzusetzende Maßnahmen. Andererseits können die Maßnahmenvorschläge vier verschiedenen Wirkungsbereichen zugeordnet werden:

- Organisation und Kommunikation,
- Energieverbrauch im Gebäude,
- Mobilität,
- Beschaffung und Ressourcenverbrauch.

Die Grenzen zwischen diesen Wirkungsbereichen sind jedoch fließend, so dass viele Maßnahmenvorschläge in mehreren Bereichen wirken. Die hier vorgenommene Clusterung dient somit lediglich als erste Orientierung. Zudem wirken diverse Maßnahmen auch in Kombination mit anderen, worauf bei der Umsetzung zu achten ist.

### 4.1. Übergeordnete Maßnahmen

Bei den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen handelt es sich um zentrale Aktivitäten, die von der für Klimaschutz zuständigen Senatsverwaltung federführend zu initiieren und umzusetzen sind. Dazu sind bei Bedarf die betroffenen Verwaltungen einzubeziehen, entsprechende Beschlüsse herbeizuführen und die für eine Umsetzung erforderlichen Haushaltsmittel einzustellen.

- Kommunikationsstrategie und Intranetauftritt CO<sub>2</sub>-neutrale Verwaltung
- Motivationsprogramme zum klimaschonenden Verhalten entwickeln
- Entwicklung einer Mobilitätskampagne für die Verwaltung
- Aufbau eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements
- Mobilitätsportal: Carsharing & Fahrgemeinschaften ermöglichen und fördern
- Ausbau des zentralen Beschaffungswesens bei relevanten Produktgruppen
- Zentrales Vermittlungssystem für wiederverwertbare Produkte

Bei einigen Maßnahmen handelt es sich um die Schaffung eines (modularen) Angebotes für alle betroffenen Verwaltungen, das diese bei der Umsetzung entsprechender verwaltungsspezifischer Maßnahmen nutzen können. Zur Einbeziehung der übrigen Verwaltungen sind daher bei Bedarf entsprechende Angebote zu formulieren oder Unterlagen und Arbeitsmaterialien bereitzustellen. (Dies wird in der näheren Maßnahmenbeschreibung im Anhang dargestellt.)

## 4.2. Verwaltungsspezifische Maßnahmen

Neben den zentralen Maßnahmen hat jede betroffene Verwaltung in eigener Zuständigkeit spezifische Maßnahmen umzusetzen, um die verwaltungsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Der vorliegende Maßnahmenkatalog dient dabei als Unterstützung, wobei die Maßnahmen bei Bedarf an die spezifischen Belange der jeweiligen Verwaltung anzupassen sind und nicht alle Maßnahmenvorschläge in jeder Verwaltung sinnvoll sind. (So gibt es z.B. Maßnahmenvorschläge, die sich auf bezirkliche Belange beziehen und somit in Senatsverwaltungen nicht anwendbar sind.)

Bei den Maßnahmenvorschlägen kann es sich um einmalige (z.B. technische) Maßnahmen handeln, oder um Aktivitäten die regelmäßig bzw. wiederkehrend durchzuführen sind, um einen dauerhaften Erfolg sicherzustellen. Ziel wiederkehrender Aktivitäten sollte es sein, entsprechende Prozesse in das gewohnheitsmäßige Handeln zu überführen und damit rein temporäre Einsparungen bzw. Rebound-Effekte zu vermeiden.

### 4.2.1. Bereich Organisation und Kommunikation

Der Bereich „Organisation und Kommunikation“ stellt ein Bindeglied zur Vernetzung der Beschäftigten und der konkreten Aktivitäten (auch anderer Wirkungsbereiche) innerhalb der Verwaltung dar. Eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen in diesem Wirkungsbereich wird daher maßgeblich für die Zielerreichung sein.

Dem Bereich „Organisation und Kommunikation“ können die folgenden Maßnahmenvorschläge zugeordnet werden, die im Anhang näher beschrieben werden:

- Leitungsebene als Vorbild in Sachen Klimaschutz
- Ansprechpartner\*in CO<sub>2</sub>-neutrale Verwaltung
- Motivationsprogramme zum klimaschonenden Verhalten umsetzen
- Interne Kommunikation der Maßnahmen und des Umsetzungsstandes
- Verhaltenskodex CO<sub>2</sub>-Neutralität
- CO<sub>2</sub>-Status sichtbar machen
- Mobilitätskampagne umsetzen

### 4.2.2. Bereich Energieverbrauch im Gebäude

Im Bereich Energieverbrauch sind Maßnahmen zusammengefasst, die den nutzungsspezifischen Gebäudeenergieverbrauch im Fokus haben. Dabei handelt es sich um den Verbrauchsanteil des Gesamtenergieverbrauchs, der vom Nutzer maßgeblich beeinflussbar ist. (So ist z.B. die Grundbeheizung eines Gebäudes oder der Stromverbrauch für gebäudetechnische Anlagen von der Verwaltungsnutzung weitgehend unabhängig.) Die Maßnahmen dienen somit der Einsparung von Energie im Verwaltungsalltag.

Dem Bereich „Energieverbrauch im Gebäude“ können die folgenden Maßnahmenvorschläge zugeordnet werden, die im Anhang näher beschrieben werden:

- Beleuchtungsstrategie
- Beleuchtungssteuerung und LED in öffentlichen Bereichen

## Maßnahmenplan CO<sub>2</sub>-neutrale Landesverwaltung Berlin

- LED-Arbeitsplatzbeleuchtung
- Energiemanagement für die Serverräume
- Energiemanagement der IKT am Arbeitsplatz
- Einsatz zentraler Drucker
- Einrichtung von Teeküchen und Kühlschranksaustauschprogramm
- Austausch bzw. Abschaffung von Warmwasserboilern
- Einheitliche Vorgaben zur Nutzung verbrauchsintensiver privater Elektrogeräte

### 4.2.3. Bereich Mobilität

Die im Mobilitätsbereich vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich nicht ausschließlich auf die Dienstgänge und Dienstfahrten / Dienstreisen, sondern beziehen bewusst auch darüber hinausgehende Angebote für Beschäftigte mit ein. Auch wenn die Emissionen, die auf dem Arbeitsweg der Beschäftigten anfallen, nicht in die Bilanzierungsgrenzen der CO<sub>2</sub>-Bilanz der Verwaltungen fallen, sind die damit verbundenen Auswirkungen nicht zu vernachlässigen und sollten daher nach Möglichkeit perspektivisch ebenfalls reduziert werden.

Dem Bereich Mobilität können die folgenden Maßnahmenvorschläge zugeordnet werden, die im Anhang näher beschrieben werden:

- Umsetzung eines zentralen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des Fuhrparks auf CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge
- Stärkung des Job-Tickets für die Beschäftigten der Verwaltung Berlin
- Dienstreisen CO<sub>2</sub>-neutral gestalten
- Einrichtung von Video- und Telefonkonferenzarbeitsplätzen in allen Gebäuden
- Anschaffung von Pedelecs / E-Rollern für die Ordnungsämter
- Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Fahrradverleihsystems für Dienstfahrten
- Reduzierung von Parkplätzen und Zubau von Fahrradstellplätzen vor Dienstgebäuden
- Jobrad einführen

### 4.2.4. Bereich Beschaffung und Ressourcenverbrauch

Ähnlich wie im Bereich Mobilität lassen sich auch die (Einspar)Effekte der nachfolgend aufgeführten Maßnahmenvorschläge nicht direkt in den CO<sub>2</sub>-Bilanzen der Verwaltungen abbilden. Nichtsdestotrotz dient ihre Umsetzung dem Leitgedanken einer klimaneutralen Verwaltung.

Dem Bereich Beschaffung und Ressourcenverbrauch können die folgenden Maßnahmenvorschläge zugeordnet werden, die im Anhang näher beschrieben werden:

- Nutzung des zentralen Beschaffungswesens für Produkte mit Klimarelevanz
- Schulung /Monitoring der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU)
- Teilnahme an einem zentralen Vermittlungssystem für wiederverwertbare Produkte

## Maßnahmenplan CO<sub>2</sub>-neutrale Landesverwaltung Berlin

### Gesamtübersicht Maßnahmenvorschläge

Nr.	Maßnahmentitel
<i>Übergeordnete Maßnahmen</i>	
Ü-1	Kommunikationsstrategie und Intranetauftritt CO <sub>2</sub> -neutrale Verwaltung
Ü-2	Motivationsprogramme zum klimaschonenden Verhalten entwickeln
Ü-3	Entwicklung einer Mobilitätskampagne für die Verwaltung
Ü-4	Aufbau eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements
Ü-5	Mobilitätsportal: Carsharing & Fahrgemeinschaften ermöglichen und fördern
Ü-6	Ausbau des zentralen Beschaffungswesens bei relevanten Produktgruppen
Ü-7	Zentrales Vermittlungssystem für wiederverwertbare Produkte
Ü-8	Handlungsleitfaden CO <sub>2</sub> -neutrale Veranstaltungen
<i>Bereich Organisation und Kommunikation</i>	
1-1	Leitungsebene als Vorbild in Sachen Klimaschutz
1-2	Ansprechpartner*in CO <sub>2</sub> -neutrale Verwaltung
1-3	Motivationsprogramme zum klimaschonenden Verhalten umsetzen
1-4	Interne Kommunikation der Maßnahmen und des Umsetzungsstandes
1-5	Verhaltenskodex CO <sub>2</sub> -Neutralität
1-6	CO <sub>2</sub> -Status sichtbar machen
1-7	Mobilitätskampagne umsetzen
<i>Bereich Energieverbrauch im Gebäude</i>	
2-1	Beleuchtungsstrategie
2-2	Beleuchtungssteuerung und LED in öffentlichen Bereichen
2-3	LED-Arbeitsplatzbeleuchtung
2-4	Energiemanagement für die Serverräume
2-5	Energiemanagement der IKT am Arbeitsplatz
2-6	Einsatz zentraler Drucker
2-7	Einrichtung von Teeküchen und Kühlschranksaustauschprogramm
2-8	Austausch bzw. Abschaffung von Warmwasserboilern
2-9	Einheitliche Vorgaben zur Nutzung verbrauchsintensiver privater Elektrogeräte
<i>Bereich Mobilität</i>	
3-1	Umsetzung eines zentralen Mobilitätsmanagements
3-2	Umstellung des Fuhrparks auf CO <sub>2</sub> -neutrale Fahrzeuge
3-3	Stärkung des Job-Tickets für die Beschäftigten der Verwaltung Berlin
3-4	Dienstreisen CO <sub>2</sub> -neutral gestalten
3-5	Einrichtung von Video- und Telefonkonferenzarbeitsplätzen in allen Gebäuden
3-6	Anschaffung von Pedelecs / E-Rollern für die Ordnungsämter
3-7	Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Fahrradverleihsystems für Dienstfahrten
3-8	Reduzierung von Parkplätzen und Zubau von Fahrradstellplätzen vor Dienstgebäuden
3-9	Jobrad einführen
<i>Bereich Beschaffung und Ressourcenverbrauch</i>	
4-1	Nutzung des zentralen Beschaffungswesens für Produkte mit Klimarelevanz
4-2	Schulung /Monitoring der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU)
4-3	Teilnahme an einem zentralen Vermittlungssystem für wiederverwertbare Produkte
4-4	Dienstanweisung zu Ressourcenverbrauch und Abfalltrennung
4-5	Reduzierung des Papierverbrauchs
4-6	Digitalisierung von Pendelmappen zur Reduzierung des Postverkehrs
4-7	CO <sub>2</sub> -neutrale Veranstaltungen
4-8	Vegetarisches und saisonales Angebot in Kantinen