

Erlangen auf dem Weg zur
treibhausgasneutralen Verwaltung

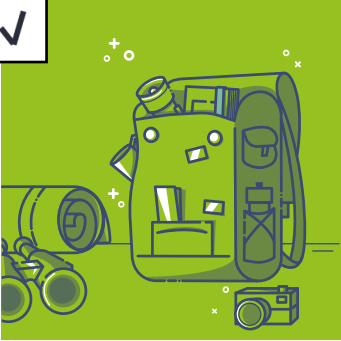
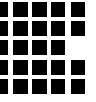
**Vorstellung der ersten
Treibhausgasbilanzen 2023/2024
unserer Stadtverwaltung**
(nicht Gesamtstadt)

30.10.2025
Ignacio Ugarte



8 Etappen – 1 Ziel

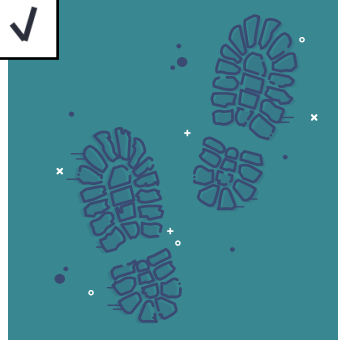
Wo stehen wir?



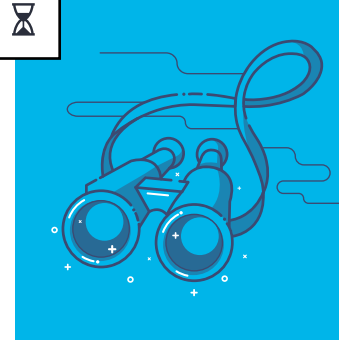
Organisation
aufbauen



Anwendungsbereich
definieren



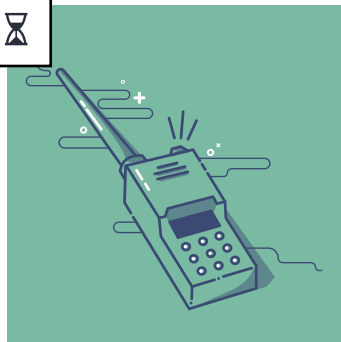
Treibhausgase
bilanzieren



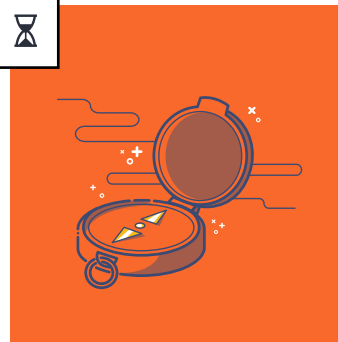
Ziele
formulieren



Maßnahmen
umsetzen



Kommunizieren



Überprüfen



Anpassen

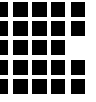
Legende



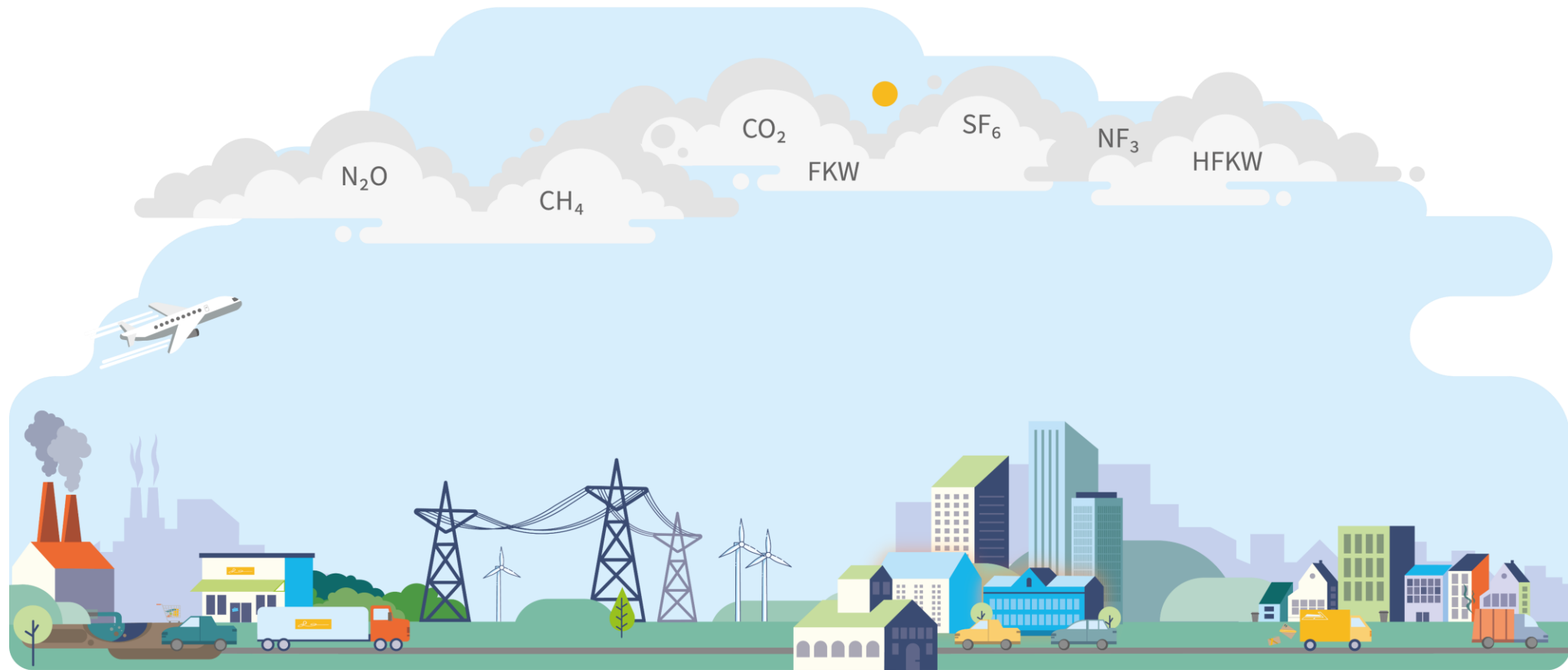
umgesetzt



in Bearbeitung



Wirkungsbereiche (Scopes)



SCOPE 3

vorgelagerte Emissionen

Eingekaufte Güter und Dienstleistungen, Vorketten der Energie, Transport, Wasser, Abwasser, Abfall, Dienstreisen, Arbeitswege, Anmietungen

SCOPE 2

Indirekte Emissionen

Bezug von Strom, Fernwärme, Kälte und Dampf

SCOPE 1

Direkte Emissionen

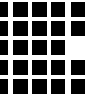
Gebäudeheizungen, Fuhrpark, Kältemittel, Prozesse

SCOPE 3

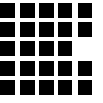
nachgelagerte Emissionen

Transport und Verteilung, Verarbeitung, Nutzung sowie Entsorgung von Produkten, Vermietungen, Investitionen

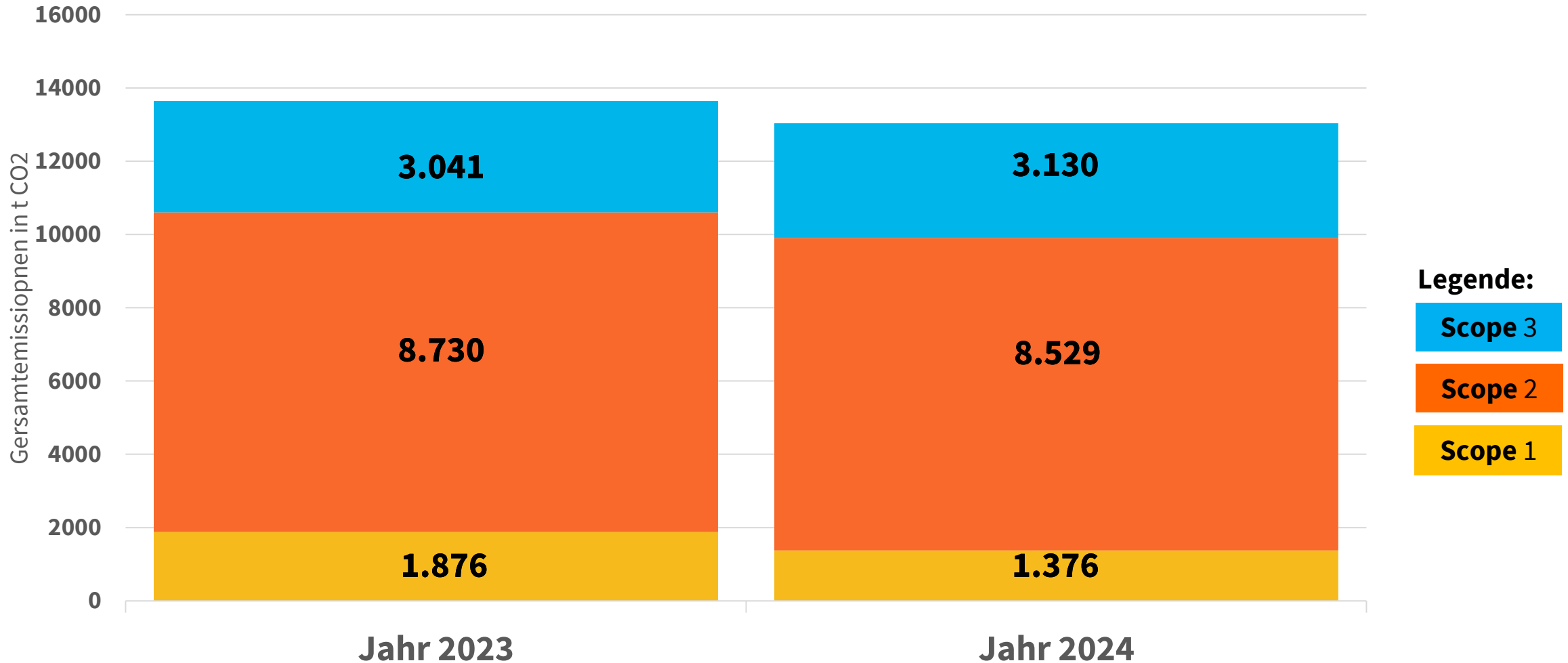
System- und Bilanzgrenzen



THG-Fußabdruck nach Scopes für die J. 2023 u. 2024



Gesamt CO2 Ersparnis: 612 t (4,5%)

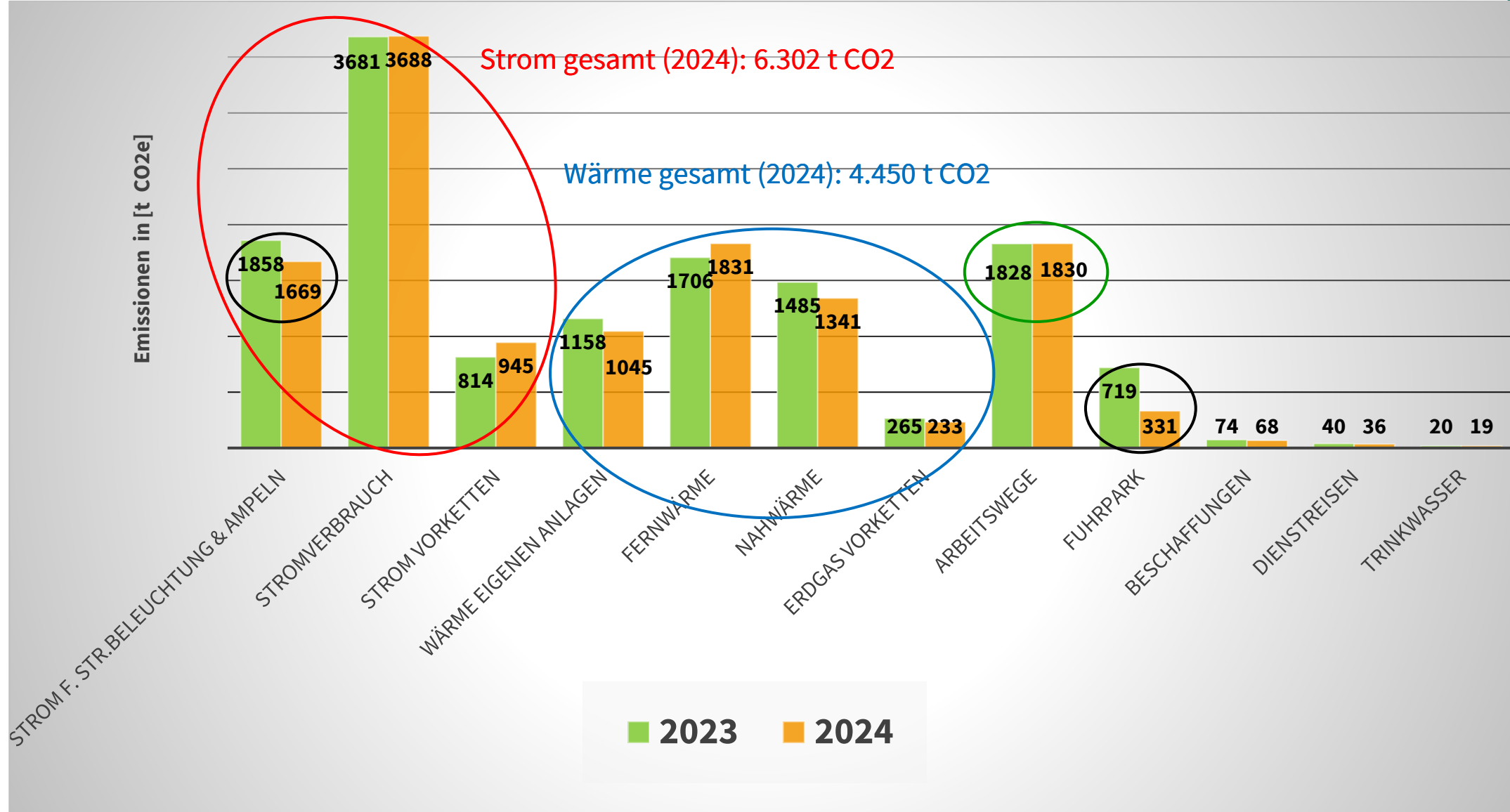
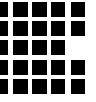


Gesamtemissionen: 13.647 t

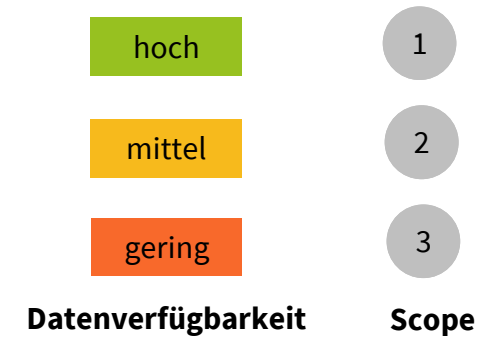
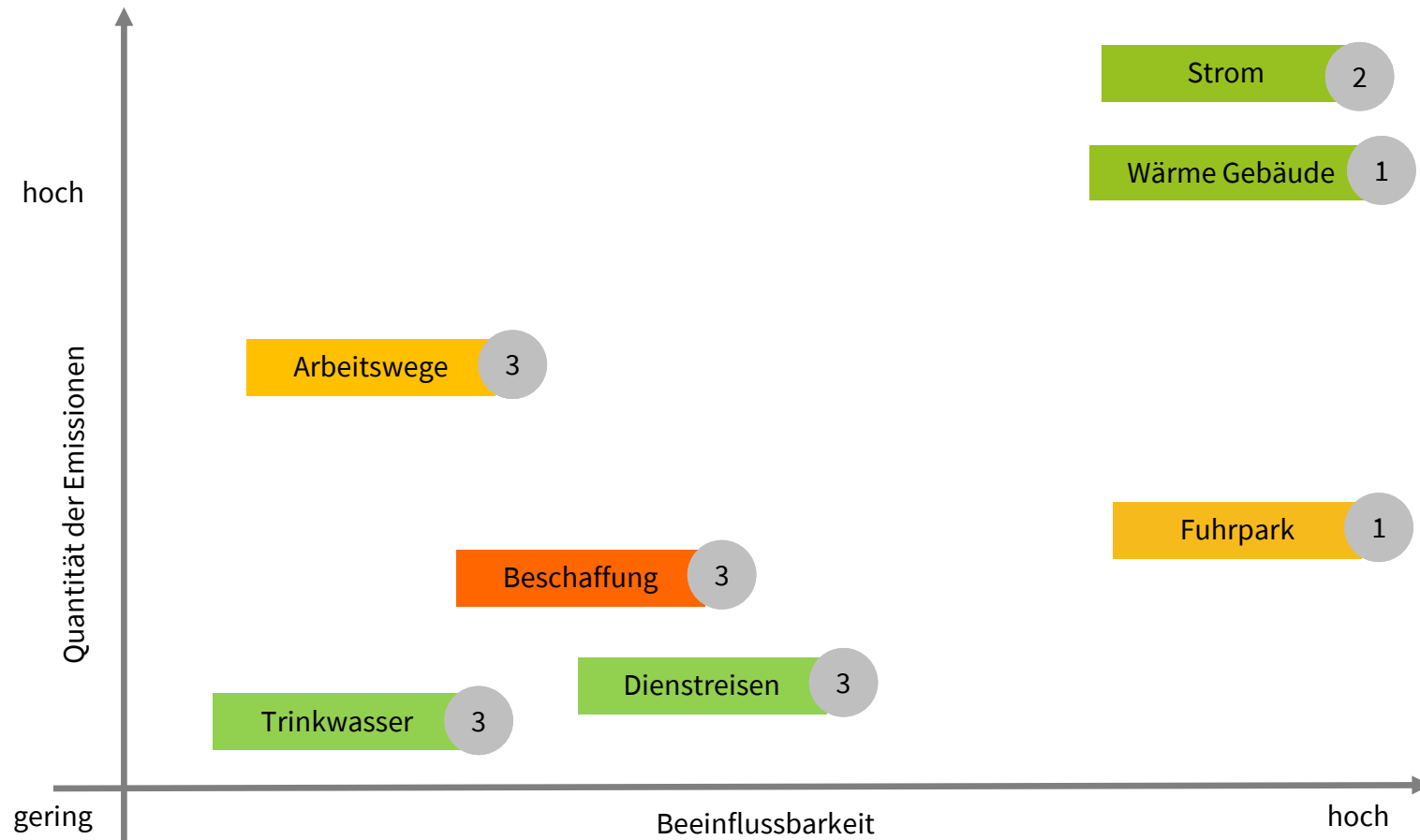
Gesamtemissionen: 13.035 t

© Stadt Erlangen

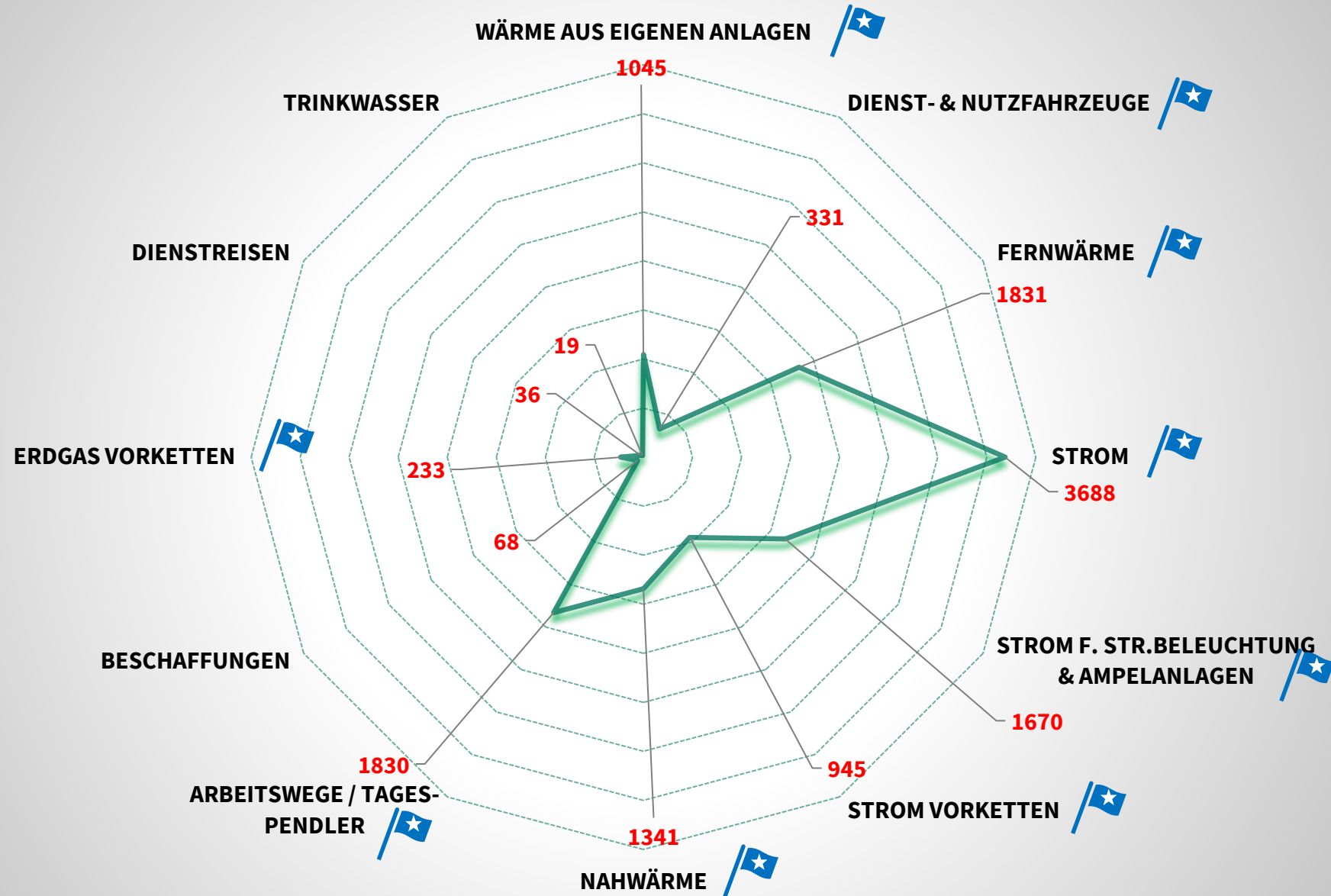
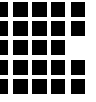
THG-Fußabdruck nach Bereichen Jahre 2023 vs. 2024



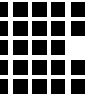
Wesentlichkeitsbetrachtung



THG-Fußabdruck nach Bereichen 2024



Wesentliche Maßnahmen zur Minderung der THG-Emissionen



Neben dem Wärmeverbrauch zählt der Stromverbrauch zu den wesentlichen Emissionsquellen.

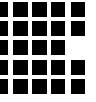
Zentrale Elemente zur Emissionsreduktion sind daher

- neben der energetischen Sanierung des städtischen Gebäudebestands (z.B. Kessellersatz, Gebäudedämmung etc.) (ca. **4.600 t** CO₂-Ersparnis potential p.a.)
- die klimafreundliche Stromerzeugung durch den Ausbau von **eigenen** PV-Anlagen (ca. **4.300 t** CO₂-Ersparnispotential p.a.)
- sowie die LED-Umrüstung aller bestehenden Leuchten (Gebäude u. Straßen) (ca. **1.000 t** CO₂-Ersparnispotential p.a.)

Auch im Bereich der Teilmaßnahme treibhausgasneutraler städtischer Fuhrpark spielt neben der **Elektrifizierung von PKWs und (wo möglich) der Nutzfahrzeuge**, der Einsatz von HVO als Dieslersatz eine wichtige Rolle.

→ **Nahezu alle Maßnahmen, wo Investitionen aufgrund der Haushalts-Konsolidierung gekürzt wurden.**

Weitere Vorgehensweise



Identifizieren wesentlicher Emissionsquellen:

1. Strom „Gebäude“ → 35 % der Gesamtemissionen 
2. Wärme für Gebäude → 34 % der Gesamtemissionen 
3. Arbeitswege / Pendlerverhalten der Mitarbeiter → 14 % der Gesamtemissionen 
4. Strom „Straßenbeleuchtung u. Ampelanlagen“ → 13 % der Gesamtemissionen 
5. (Fuhrpark → 2,5 % der Gesamtemissionen) 

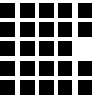
Festlegen der betroffenen Ämter/Eigenbetriebe, die darauf Einfluss haben:

1. GME/ Eigenbetriebe (s. Sanierungsfahrplan v. GME)
2. GME/ Eigenbetriebe (s. Sanierungsfahrplan v. GME)
3. Belegschaft / Amt für Mobilität / GME (Parkplatz) / Personalamt (D-Ticket)
4. Tiefbauamt 66
5. EB77 (Betrieb f. Stadtgrün, Abfallwirtschaft u. Straßenreinigung) und Amt f. Brand u. Katastrophenschutz

Wo nicht bereits erfolgt, Formulieren von **Zielen** und **Maßnahmen** zur Zielerreichung und festlegen der **Verantwortlichen** (Konkretisierung) in Form von **Maßnahmensteckbriefen**.

Darauf aufbauend werden dort, wo der Aufwand vertretbar ist - CO₂ Reduktionspfade oder Indikatoren definiert, die für das Monitoring/Controlling der Maßnahmenumsetzung im Rahmen des **Klimahaushalts** erforderlich sind.

Steckbrief (Fuhrpark) am Bsp. Stadt Nürnberg



6.5 Klimaneutraler städtischer Fuhrpark

Klimaneutraler städtischer Fuhrpark			
Handlungsfeld	Mobilität	Einsparpotenzial bezüglich Treibhausgasemissionen	Mittel
Betroffener Bereich	Gesamtverwaltung		
1. Maßnahmenbeschreibung			
Kurzbeschreibung	Es wird die Dekarbonisierung des städtischen Fuhrparks angestrebt, wobei der Fokus aktuell auf der Elektrifizierung des PKW-Fahrzeugpools liegt. Durch den Ausbau des Car-Sharings soll der stadteigene Fahrzeugpool personenbezogene Dienstwagen und dienstlich genutzte Privat-PKW ablösen. Sonderfahrzeuge sollen mittel- bis langfristig ebenfalls auf emissionsarme Antriebe umgestellt werden, soweit es Kosten und technische Leistung zulassen.		
Schritte zur Umsetzung (Einzelmaßnahmen)	• Bereits geplante bzw. fortlaufende Maßnahmen: • Eingeschränkte Genehmigung personengebundener Dienstwagen, Substitution durch Poolfahrzeuge • Ausbau des städtischen Fahrzeugpools und effizientes Management über eine Car-Sharing-Software • Sukzessive Neubeschaffung von Elektrofahrzeugen statt Verbrennern (unter Berücksichtigung der verpflichtenden Vorgaben durch die EU Clean Vehicles Directive) • Elektrifizierung der Nutzfahrzeuge, wo möglich • Ausbau von Fahrradstellplätzen und E-Ladeplätzen (Eigenverantwortung der Dienststellen)		

- Ladung der E-Fahrzeuge durch eigens gewonnenen Strom aus PV-Anlagen
- Vorschläge:
- Spritspartraining für Personen, die viele Dienstfahrten durchführen
- Erarbeitung einer verbindlichen Vorgabe (Dienstanweisung) für die Fahrzeugbeschaffung: Elektroantrieb als Standard, soweit technisch möglich und kostenseitig vertretbar
- Ernennung einer bzw. eines verwaltungsinternen Mobilitätsbeauftragten zur Bündelung sämtlicher Aktivitäten im Bereich klimafreundliche Mobilität (Fuhrpark, Dienstreisen, Arbeitswege)
- Schulung der Beschäftigten zum Umgang mit E-Fahrzeugen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ignacio Ugarte

Klima und Wirtschaft

Amt für Umweltschutz und Energiefragen

ignacio.ugarte@stadt.erlangen.de

T.: 09131-86-3447

© Stadt Erlangen