Monitoringbericht Klima & Energie 2026

Aktuelle Entwicklungen und Evaluierung des LWL-Klimaziels

16. November 2026

LWL
Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

1. Aktuelle Entwicklungen in den Handlungsfeldern Gebäude & Energie sowie Mobilität

Der LWL erhebt regelmäßig verbandsweit seine Treibhausgasemissionen. Die letzte vollständige Bilanz erfolgte auf Basis des Jahres 2023 (vgl. LWL-Klimabericht). Danach verursachte der Verband rund **56.700 Tonnen CO_2-Äquivalente.** Rund zwei Drittel der Emissionen entstanden durch die Energieversorgung der Liegenschaften. Weitere relevante Anteile entfielen auf die Bereiche Mobilität (11 %), Beschaffung (9 %), Ernährung (7 %) und Abfall (6 %). Auf Basis der erhobenen Daten wurden spezifische Indikatoren für die einzelnen Emissionsbereiche eingeführt, die als Monitoring- und Steuerungsinstrumente im Verband dienen.

Die Aktualisierung der vollständigen Bilanz ist für das Jahr 2027 auf der Datenbasis 2026 vorgesehen. Um perspektivisch **konsistente Datenreihen** in den wesentlichen Emissionsbereichen zu erhalten, werden die Indikatoren für die Handlungsfelder Gebäude & Energie sowie Mobilität jährlich fortgeschrieben. Dadurch ist eine **Vergleichbarkeit** über mehrere Jahre hinweg möglich.

1.1 Gebäude und Energie: Emissionen sinken

Die Emissionen des LWL-Gebäudebestandes sinken von 37.416 Tonnen CO_{2e} (2023) auf 35.403 Tonnen (2025). Das entspricht einem **Rückgang um 5,4 %** in zwei Jahren (vgl. Abb. 1).

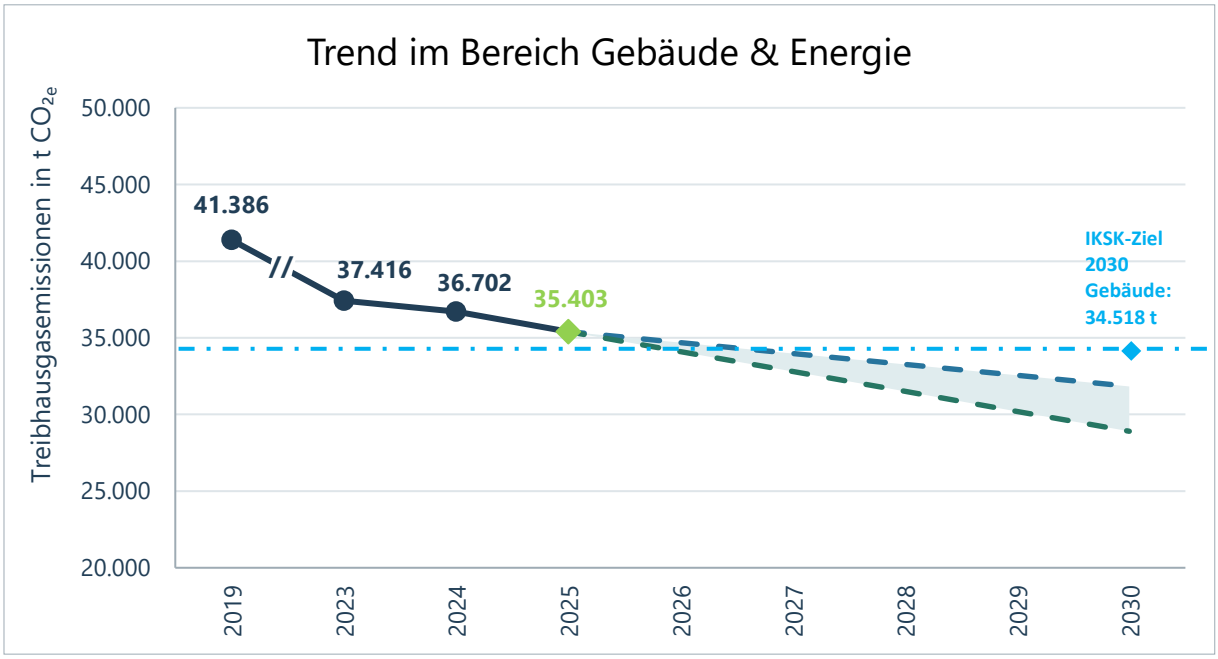


Abb. 1: Rechnerische Entwicklung der Treibhausgasemissionen des LWL im Handlungsfeld Gebäude & Energie. // Die Zeitachse zwischen 2019 und 2023 wurde verkürzt.

Die in Abbildung 1 dargestellte rechnerisch ermittelte Entwicklung der Treibhausgasemissionen des LWL bis 2030 zeigt, dass der im Klimaschutzszenario des IKSK vorgesehene Zielpfad für das Handlungsfeld Gebäude & Energie bei anhaltenden jährlichen Emissionsrückgängen bis 2030 unterschritten werden kann. Aufgrund einer veränderten Berechnungsgrundlage der Daten ab 2025[1] handelt es sich bei diesem skizzierten Trendkorridor um eine vereinfachende Annahme. Er stellt keine statistisch abgesicherte Prognose dar. Eine ausführliche Bewertung der Zielerreichung erfolgt in Kapitel 2.

Die gebäudespezifischen Emissionen konzentrieren sich weiterhin insbesondere auf die Sondervermögen des **LWL-PsychiatrieVerbundes einschließlich des Maßregelvollzugs** sowie das Sondervermögen des **LWL-Bau- und Liegenschaftsbetriebs.** Sie stehen 2025 zusammen für 91,1 % der Gebäudeemissionen (LWL-PV: 24.747 t CO_{2e}; LWL-BLB: 7.513 t CO_{2e}). Bei angemieteten Gebäuden fallen weitere 2.217 Tonnen an (vgl. Abb. 2). Die Zahlen zeigen, wo besonders viel Potenzial liegt, um den Verband **zukunftsfähiger und resilienter zu entwickeln**. Sie erlauben jedoch keinen direkten Vergleich der Energieeffizienz einzelner Einrichtungsarten. Die einzelnen Sondervermögen und ihre Einrichtungen sind nur bedingt miteinander vergleichbar, da die Nutzungsprofile sehr unterschiedlich ausfallen. Beispielsweise haben Einrichtungen im Gesundheitsbereich an 365 Tagen im Jahr einen Wärmebedarf, wohingegen Schulstandorte deutlich weniger Nutzungstage aufweisen.

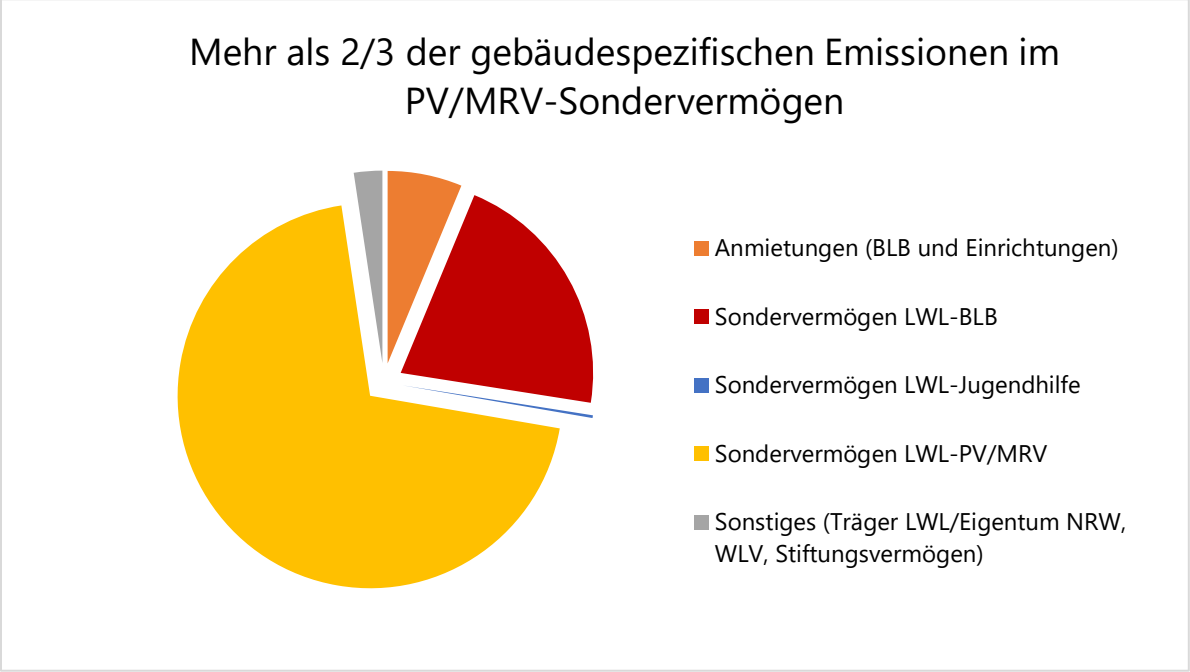


Abb. 2: Verteilung der gebäudespezifischen Emissionen nach LWL-Sondervermögen

[1] Der Berechnung der gebäudespezifischen CO_{2e}-Emissionen erfolgte in 2025 auf einer veränderten Berechnungsgrundlage, die aus einer Standardisierung der Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts (Umweltbundesamt (2026): Emissionsfaktoren zur Treibhausgasbilanzierung von Organisationen (zuletz abgerufen am 21.10.26)) resultiert. Dadurch ist Emissionsberechnung genauer geworden, jedoch die Vergleichbarkeit zu den Vorjahren eingeschränkt. Für den Trendkorridor wurde für die obere Linie der jährliche Rückgang zwischen 2023 und 2024 unverändert fortgeschrieben, für die untere Linie die ausgewiesene Veränderung zwischen 2024 und 2025 berücksichtigt.

Insgesamt hat der LWL 2025 **211 Mio. kWh an Endenergie**[2] verbraucht. Witterungs- und flächenbereinigt benötigte der LWL 2025 rund 8 % weniger Energie als 2023[3]. **Seit der Aufstellung der Erstbilanz (2019) im Rahmen des IKSK sank der Energieverbrauch um 11 %.**

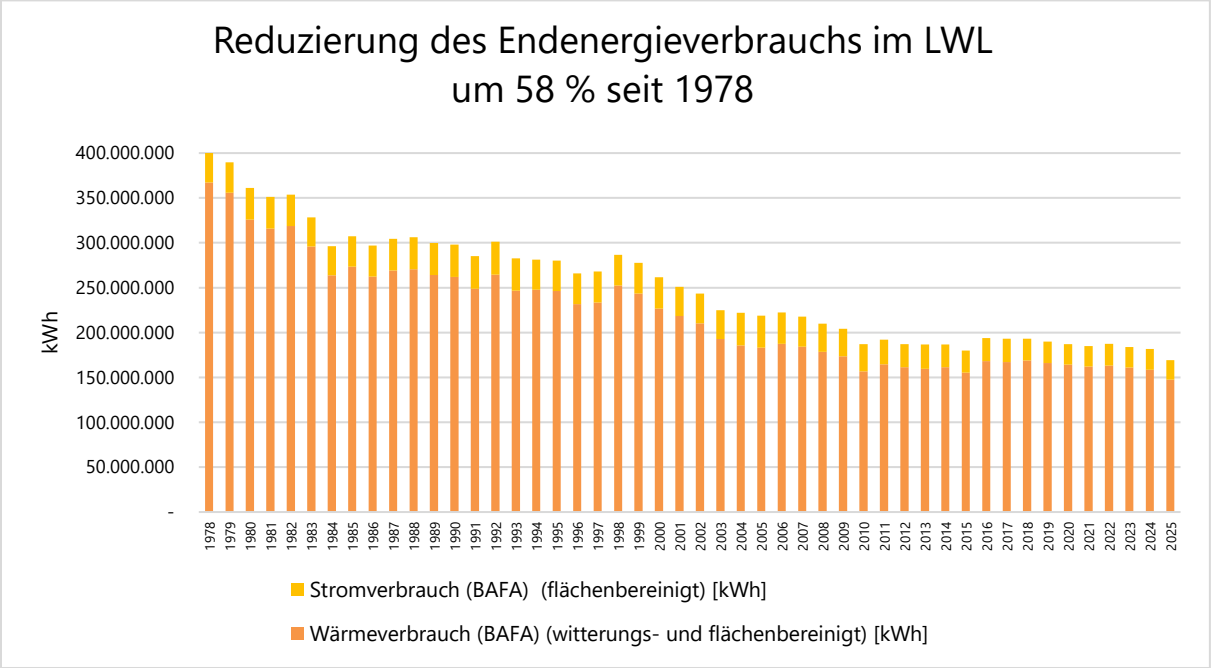


Abb. 3: Entwicklung des Endenergieverbrauchs im LWL

Der Endenergieverbrauch beschreibt die für den Gebäudebetrieb eingesetzte Energie, beispielsweise Erdgas, Fernwärme und Strom. Diese Betrachtung ist für die betriebswirtschaftliche Bewertung des Energieeinsatzes relevant, reicht allein jedoch nicht aus, um die Effizienz der Energieversorgungssysteme zu beurteilen. Dafür müssen auch die tatsächlich bereitgestellten Wärme- und Strommengen (Bedarf) berücksichtigt werden, da beispielsweise bei der Umwandlung von Erdgas in Wärme Energieverluste entstehen. Folgende spezifische Indikatoren zeigen den tatsächlichen Wärme- und Strombedarf der Liegenschaften und durch welche Energiequellen dieser gedeckt wird.

Steigender Anteil an nachhaltiger Wärmeversorgung

Erdgas deckt weiterhin 68,1 % des Wärmebedarfs und verursacht über 80 % der gebäudebedingten Emissionen. Um den Verband unabhängiger von äußeren geopolitischen Einflüssen zu machen, muss hier angesetzt werden. Der Ausbau der erneuerbaren Energien in der Wärmeversorgung lässt sich anhand des Wärmemixes messen.

[2] Gesamte, innerhalb eines Kalenderjahres vom Unternehmen verbrauchte zugeführte Energie (u. a. Strom, Erdgas, Fernwärme sowie Kraftstoffe für den Fuhrpark) bezogen auf die Grenze des Unternehmens. Vgl. Merkblatt zur Ermittlung des Gesamtendenergieverbrauchs; BAFA 09/2026). Für die Darstellung in der Abbildung 3 wurde lediglich die Endenergie im Gebäudebereich (ohne Kraftstoffe) bewertet.

[3] Basisjahr für Flächen- und Witterungsbereinigung ist das Jahr 1990. Ein Teil der Verbesserung ist auf eine genauere Datengrundlage im Bereich der Flächendaten zurückzuführen.

Mit dem Indikator **„Anteil der nachhaltigen Wärmeversorgung“** werden die als nachhaltig eingestufte Energieträger[4] zusammengefasst und ins Verhältnis zum Gesamtwärmebedarf gestellt. Der ausgewiesene Anteil nachhaltiger Wärme liegt 2025 bei 30,7 % (vgl. Abb. 4).

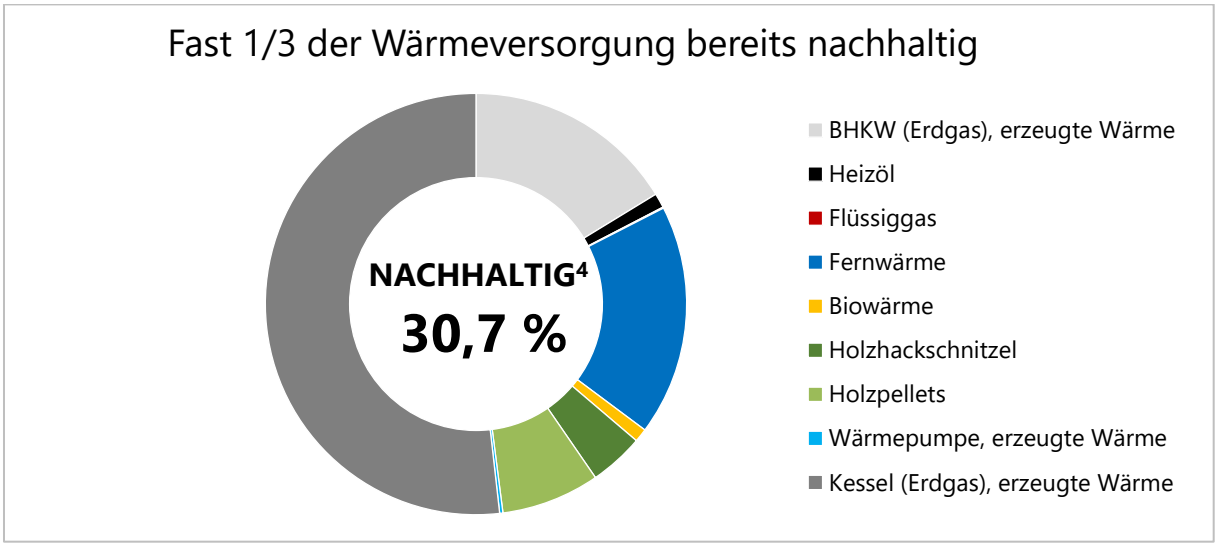


Abb. 4: Anteil der nachhaltigen Wärmeversorgung im LWL

Die Wärmeerzeugung aus Wärmepumpen steigt von rund 175.000 kWh (2023) auf 423.000 kWh (2025) – ein Plus von 141,7 %. Ihr Anteil an der gesamten Wärmelieferung ist mit 0,25 % allerdings noch gering. Die Dekarbonisierung des Wärmeverbrauchs kann durch die Nutzung von Umweltwärme und insbesondere die Installation von Wärmepumpen weiter vorangetrieben werden. Damit Wärmepumpen Erdgas spürbar ersetzen, muss der Ausbau stärker in die Breite gehen. In Kombination mit dem Ausbau der Stromversorgung durch eigene PV-Anlagen kann die Resilienz der einzelnen LWL-Einrichtungen gestärkt werden. Abbildung 5 zeigt den Wärmemix nach Einrichtungsarten und die damit verbundenen Herausforderungen der noch vorhandenen Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern.

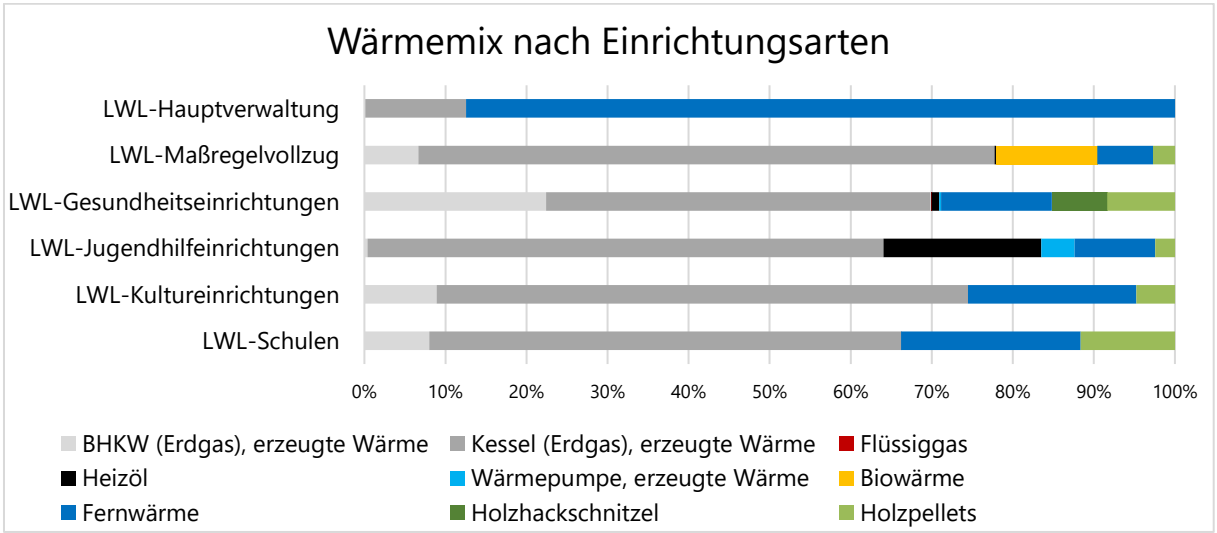


Abb. 5: Zusammensetzung der Wärmeversorgung in den verschiedenen LWL-Einrichtungsarten

[4] Der Indikator fasst die Energieträger Biowärme, Holzhackschnitzel, Holzpellets, Wärmepumpe und Fernwärme (vgl. §§ 29 bis 31 Wärmeplanungsgesetz (WPG) und § 42 Gebäudemodernisierungsgesetz (GMobG)) zusammen.

An städtischen Standorten mit Anschlussmöglichkeiten an ein Fernwärmeversorgung sind diese Herausforderungen einfacher zu bewältigen. So wird bspw. in der Hauptverwaltung bereits ein hoher Anteil der Verwaltungsgebäude über das Fernwärmenetz der Stadt Münster versorgt.

Mehr Strom aus eigener Kraft – Versorgung stärken

Die Deckung des Strombedarfs durch Eigenversorgung hat nicht nur wirtschaftliche Bedeutung, sondern macht den Verband auch unabhängiger von äußeren Entwicklungen. Der Anteil an nachhaltigem Strom[5] liegt bei knapp 97 Prozent (vgl. Abb. 6). Bereits 37,5 Prozent (2023: 36,1 %) des Strombedarfs, rund **16,4 Millionen Kilowattstunden**, werden direkt vor Ort in effizienten Blockheizkraftwerken (BHKW) und Photovoltaikanlagen produziert.

Der größte Anteil des Strombedarfs, knapp 60 Prozent, wird durch Ökostrom auf Basis von Wasserkraft gedeckt. Nur ein kleiner Teil des Stroms, lediglich 3,3 Prozent, ist mit dem deutschen Strommix zu bewerten und wird insbesondere in angemieteten Objekten bezogen.

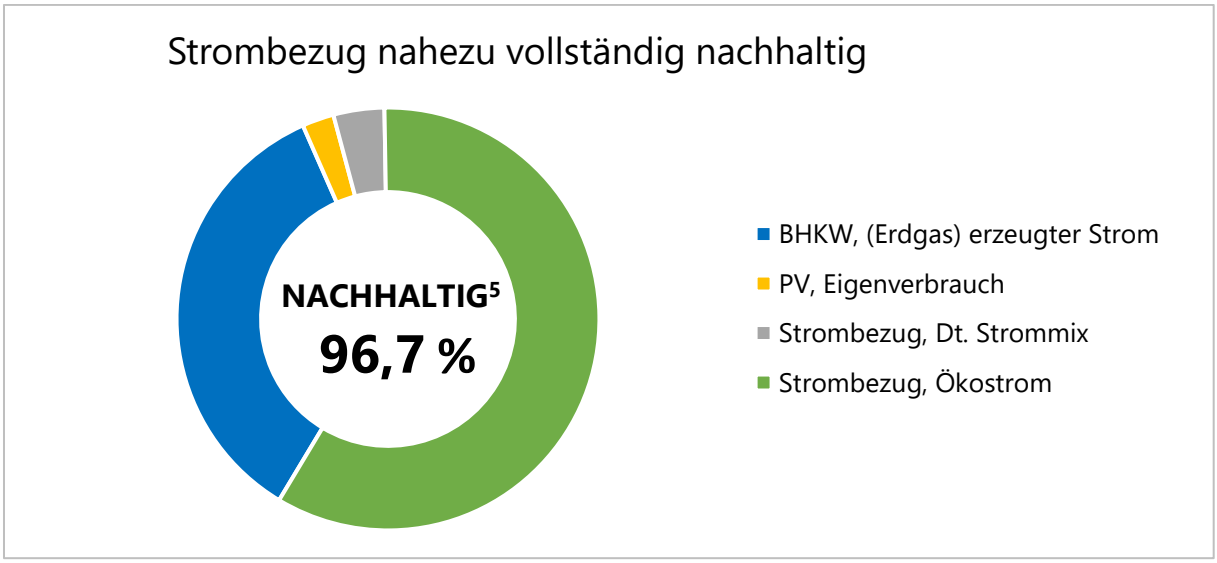


Abb. 6: Strommix im LWL

Der kontinuierliche Ausbau der Photovoltaik stärkt zudem die **Wirtschaftlichkeit und Resilienz des LWL**. Im Vergleich zu 2023 erzeugte der LWL im Jahr 2025 **82,8 Prozent mehr Solarstrom für den Eigenbedarf**. Damit stieg der Anteil des selbst genutzten Solarstroms am Gesamtstrombedarf zwischen 2023 und 2025 von **1,3 auf 2,4 Prozent** (vgl. Abb. 7).

[5] Unter nachhaltigem Strom werden beim LWL sowohl der Bezug von zertifiziertem Ökostrom als auch der selbst erzeugte und verbrauchte Strom aus Photovoltaikanlagen und Blockheizkraftwerken (BHKW) zusammengefasst. Da die BHKW beim LWL wärmegeführt betrieben werden, fällt der erzeugte Strom als emissionsfreies Nebenprodukt der Wärmeerzeugung an.

Der Ausbau der Photovoltaik erfolgt sowohl im Sondervermögen des LWL-Psychiatrieverbunds als auch im Sondervermögen des LWL-BLB in vergleichbarem Tempo. Dabei wird die Nutzung von Photovoltaik sowohl bei Dachsanierungen als auch bei Neubauvorhaben systematisch berücksichtigt.

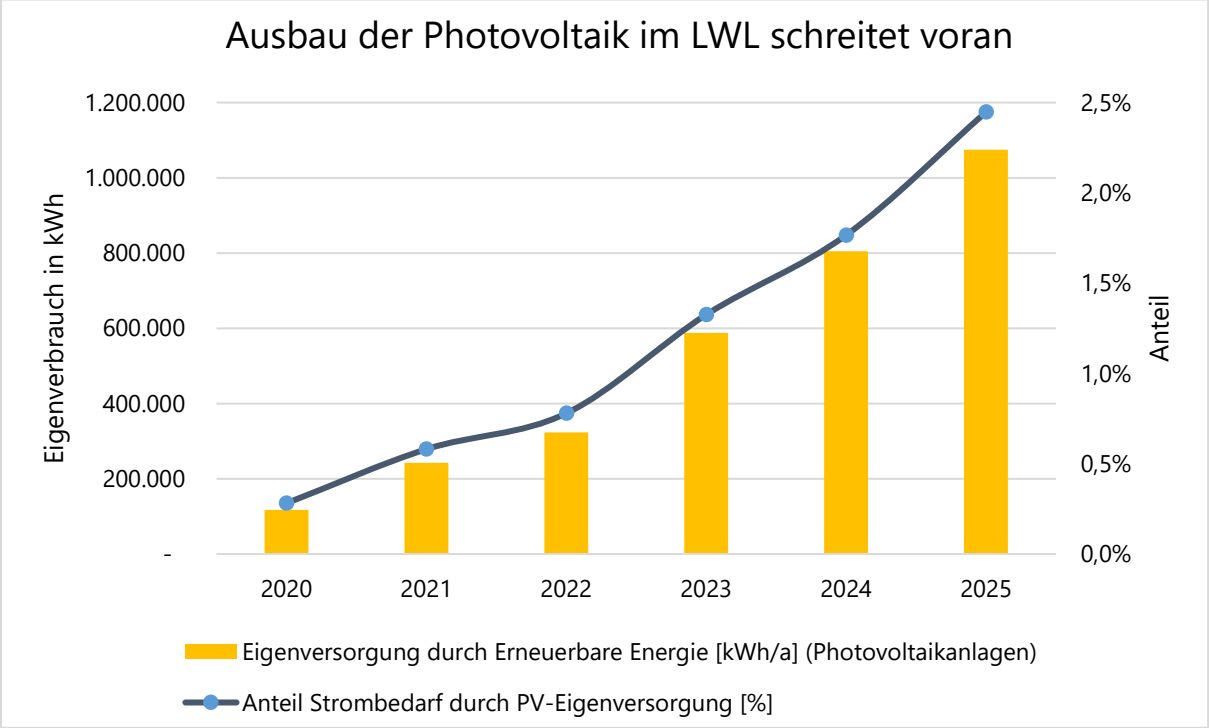


Abb. 7: Photovoltaik-Ausbau im LWL

Die Entwicklung der Jahre 2023 bis 2025 im Bereich Gebäude & Energie zeigt: Der LWL nutzt mehr eigenen Solarstrom, setzt verstärkt Wärmepumpen ein und senkt den witterungsbereinigten Energieverbrauch. Auch die ausgewiesenen Treibhausgasemissionen gehen zurück. Die **Wärmeversorgung** ist allerdings weiterhin **stark von Erdgas geprägt**. Damit ist die Energieversorgung des LWL nach wie vor stark von fossilen Energieträgern und damit von Preisen und Verfügbarkeiten am Rohstoffmarkt sowie den geopolitischen Entwicklungen abhängig.

1.2 Mehr Elektromobilität, weniger fossile Abhängigkeiten

Im Bereich der Mobilität schreitet die Umstellung des LWL-Fuhrparks auf Elektromobilität voran. Der Anteil **elektrisch gefahrener Kilometer steigt von 8,0 Prozent (2023) auf 15,2 Prozent (2025)** (vgl. Abb. 8). Das ist ein Plus von 7,3 Prozentpunkten bzw. eine Steigerung von gut 700.000 km auf über 1,7 Mio. km. Die elektrisch betriebenen Fahrzeuge verursachen dabei weniger als 1 Prozent der gesamten Fuhrparkemissionen.

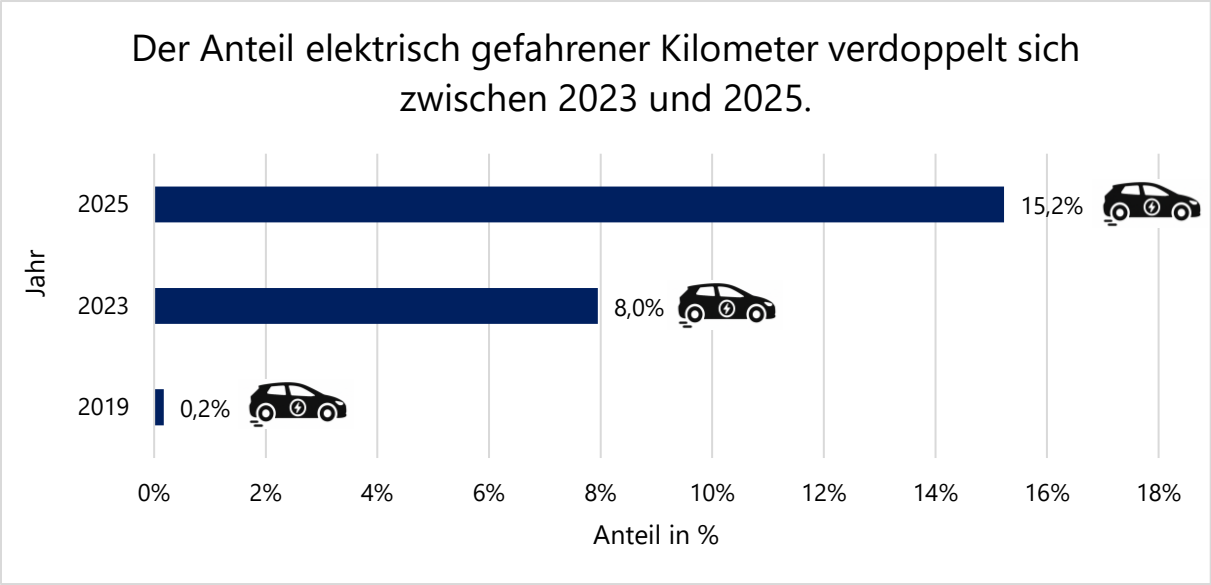


Abb. 8: Anteil elektrisch gefahrener Kilometer im LWL

In der LWL-Hauptverwaltung (LWL-HV) ist der Anteil der Dienst-Pkw mit lokal emissionsfreiem Antrieb von 21 Prozent im Jahr 2023 auf 26 Prozent im Jahr 2025 gestiegen. Ein Teil dieser Dienst-Pkw wird im zentralen Fahrzeugpool der LWL-Hauptverwaltung eingesetzt. Innerhalb dieses Fahrzeugpools (LWL-HV) wird der Anteil elektrisch angetriebener Pkw **bis Ende 2026 voraussichtlich auf 70 Prozent** steigen.

2025 entfallen rund 95 Prozent der gesamten Fahrleistung auf Pkw und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen. Damit liegt hier der wichtigste Ansatz für die weitere Elektrifizierung. Insbesondere bei den Betriebs- und Nutzfahrzeugen ist eine Umstellung auf Elektroantrieb nicht immer möglich. Daher werden in einzelnen Einrichtungen Ersatzkraftstoffe auf Basis von erneuerbaren Rohstoffen (XTL-Kraftstoffe) getestet.

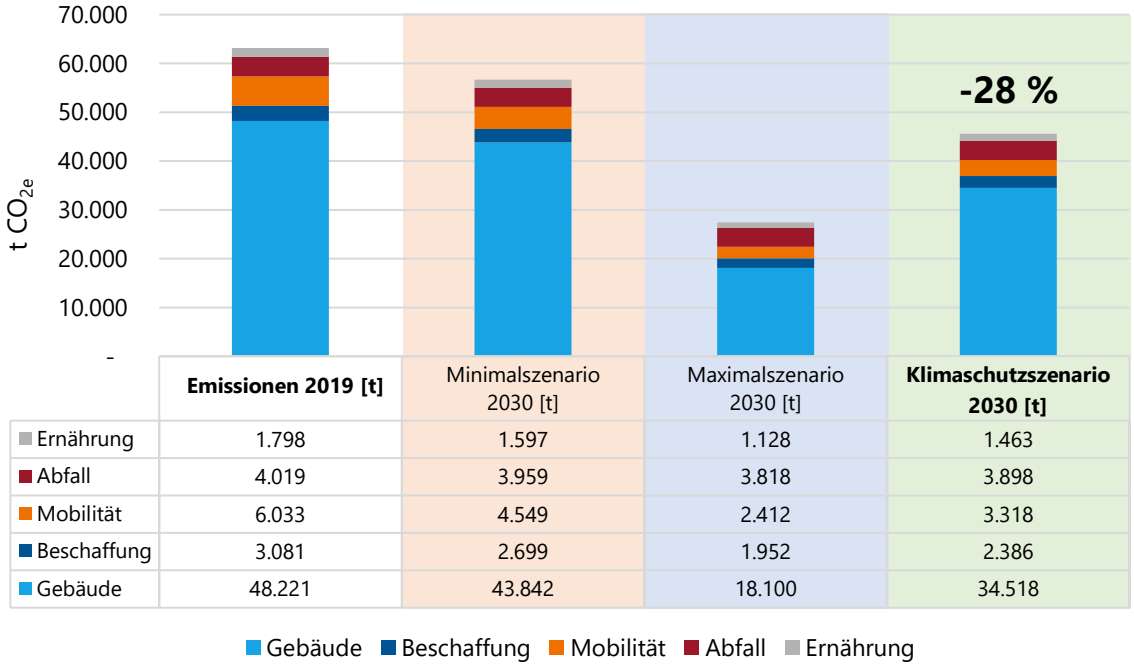
Diese **positive Entwicklung** spiegelt sich in der **Reduzierung der spezifischen Emissionen pro gefahrene Kilometer um 13 Prozent** von 219 Gramm (2023) auf rund 190 Gramm CO_2-Äquivalente wieder. Dem steht jedoch ein absoluter Zuwachs an Emissionen von 1.956 auf 2.167 Tonnen CO_2-Äquivalente gegenüber. Die Steigerung der absoluten Emissionen ist auf eine um 28 Prozent gestiegene Fahrleistung von 8,9 auf 11,4 Millionen Kilometer zurückzuführen. Die Gründe für den absoluten Anstieg der Fahrleistung sind vielfältig und komplex und könnten im Zusammenhang mit Aufgabenzuwächsen und Kapazitätserweiterungen sowie möglichen Nachholeffekten aus der Corona-Pandemie stehen. Die genauen Ursachen müssen im Austausch mit den Dezernaten und Fachabteilungen bewertet werden.

2. Bewertung der Entwicklungen im Hinblick auf die Zielsetzung der LWL-Klimaneutralität 2030

Mit dem politischen Antrag 16/0428 wurde die Verwaltung beauftragt, das **bisherige Ziel der bilanziellen Klimaneutralität bis 2030** unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen auf seine Realisierbarkeit **zu überprüfen**. In Abhängigkeit zu den Ergebnissen dieser Prüfung sollen ein angepasster Zielpfad zur Treibhausgasneutralität entwickelt und das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) einschließlich der Potenzialanalysen, Maßnahmen und Kostenansätze hinsichtlich Wirksamkeit, Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit überarbeitet werden.

Die LWL-Stabsstelle Klima, Umwelt und Nachhaltigkeit hat als koordinierende Fachstelle auf Basis der bisher erhobenen Klima- und Umweltdaten bzw. Klimaindikatoren sowie der veränderten Rahmenbedingungen eine aktualisierte Bewertung der Situation vorgenommen.

Das im **IKSK vorgesehene Klimaschutzszenario** sah neben der Vermeidung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen die Erreichung der bilanziellen Treibhausgasneutralität bis 2030 durch den **Ausgleich der Restemissionen** vor. Im Klimaschutzszenario sollten über alle berücksichtigten Emissionskategorien des LWL hinweg (Gebäude, Mobilität, Beschaffung, Ernährung, Abfall) **bis 2030 28 Prozent der anfallenden THG-Emissionen** im Vergleich zum Basisjahr 2019 **eingespart werden**. Die verbleibenden Emissionen (vgl. Abb. 9) sollten insbesondere durch den Ausbau erneuerbarer Energien ausgeglichen werden.



	Emissionen 2019 [t]	Minimalszenario 2030 [t]	Maximalszenario 2030 [t]	**Klimaschutzszenario 2030 [t]**
Ernährung	1.798	1.597	1.128	1.463
Abfall	4.019	3.959	3.818	3.898
Mobilität	6.033	4.549	2.412	3.318
Beschaffung	3.081	2.699	1.952	2.386
Gebäude	48.221	43.842	18.100	34.518

Abb. 9 Ergebnisse der Potentialanalyse und Szenarien des IKSK

Die **Rahmenbedingungen für die nachhaltige Transformation** beim LWL haben sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert.

Insbesondere, steigende Bau- und Energiekosten, geopolitische Unsicherheiten sowie die angespannte Haushaltslage und der Fachkräftemangel stellen erhebliche Herausforderungen dar und beeinflussen die Möglichkeiten und den zeitlichen Rahmen der Umsetzung. Andererseits verdeutlichen die Auswirkungen der Energiekrisen der vergangenen Jahre die Bedeutung einer breiter aufgestellten Energieversorgung. Die krisenhaften Entwicklungen führten in den letzten Jahren zu massiven Kostensteigerungen in allen Bereichen, die die ohnehin angespannte finanzielle Situation der kommunalen Haushalte zusätzlich belasten. Im aktuellen IKSK wurden solche Risiken nicht in dieser Form berücksichtigt.

Trotz dieser verschärften Rahmenbedingungen konnte der Landschaftsverband in wesentlichen Bereichen **signifikante Fortschritte erzielen**. So könnte – wie bereits dargestellt – das IKSK-Emissionsziel für 2030 im **Gebäude- und Energiebereich** erreicht werden.

Im Bereich der **Mobilität** zeigt sich, dass auch hier die **angesetzten Maßnahmen wirken**, jedoch die **Rahmenbedingungen die Zielerreichung erschweren**. Durch die Umstellung des Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge sinken die spezifischen Emissionen pro Kilometer. Diese Entwicklung wird jedoch durch den Anstieg der gesamten Fahrleistung überlagert. Im Bereich der Schülerbeförderung, der übrigen Dienstreisen sowie der Waren- und Dienstleistungsverkehre hat der LWL nur bedingt eigene Einflussmöglichkeiten und ist beispielsweise auf ein gutes ÖPNV-Angebot oder die Umstellung der Fahrzeugflotten externer Anbieter angewiesen. Über die Herausforderungen der Emissionssenkung der Spezialverkehre wurde bereits in der letzten Sitzungsfolge mit der Vorlage 16/0529 berichtet. Ob vor dem Hintergrund der bereits geschilderten Entwicklungen die im IKSK anvisierte Emissionsreduzierung erreicht werden kann, ist fraglich.

In den Emissionskategorien **Beschaffung, Ernährung und Abfall** ist die Reduzierung der Emissionen stark von der Entwicklung auf den jeweiligen Produkt- und Dienstleistungsmärkten abhängig. Der LWL arbeitet mit spezifischen Maßnahmen und Projekten im Bereich des Einkaufs und der Speiseversorgung, um hier Einfluss zu nehmen und mögliche Verbesserungen zu erzielen.

Als **Zwischenfazit** lässt sich festhalten, dass trotz veränderter Rahmenbedingungen mit der Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen aus dem IKSK Fortschritte in zentralen Bereichen erzielt werden konnten. Durch die angestoßenen Maßnahmen ist in den nächsten Jahren eine Fortsetzung dieser Entwicklung mit höherer Dynamik zu erwarten.

Allerdings wurde bereits bei der Aufstellung des IKSK darauf hingewiesen, dass die politisch beschlossene **bilanzielle Klimaneutralität bis 2030 nur mit zusätzlichen Kompensations- bzw. Ausgleichsleistungen möglich ist**.

Der Ausgleich von Emissionen stellt im Klimaschutzdiskurs grundsätzlich die „Ultima Ratio" dar. Dieses Vorgehen soll also nicht an die Stelle von Klimaschutzmaßnahmen treten, sondern nach dem Dreischritt **„Vermeiden"** → **„Reduzieren"** → **„Ausgleichen"** nur für Emissionen eingesetzt werden, die nach Ausschöpfung der technischen und organisatorischen Möglichkeiten tatsächlich nicht vermeidbar sind.

Zwar werden in der aktuellen Fachdiskussion bei kommunalen Verwaltungen **nahezu alle direkten Emissionen aus den Bereichen Gebäude/Energie und Fuhrpark (Scope 1 und 2)** theoretisch **als technisch vermeidbar** angesehen, jedoch ist eine vollständige Vermeidung in dem sehr kurzen Zeithorizont bis 2030 weder aus planungstechnischer, finanzieller noch aus organisatorischer Sicht umsetzbar. Eine Vermeidung bzw. Reduzierung von Emissionen aus **Scope 3** (z. B. Beschaffung von Waren und Dienstleistungen, Dienstreisen, Abfall usw.) ist ebenfalls anteilig möglich. Die Einflussmöglichkeiten sind jedoch, wie oben beschrieben, sehr begrenzt und hängen beispielsweise stark von der jeweiligen Marktsituation ab.

Das Erreichen der politisch beschlossenen Klimaneutralität bis 2030 kann daher nur über freiwillige Kompensation erfolgen. **Kompensation** bedeutet, verbleibende Treibhausgasemissionen durch Klimaschutzmaßnahmen an anderer Stelle **rechnerisch auszugleichen**. Theoretisch kann dies beispielsweise mithilfe von CO_2-Zertifikaten, durch eigene Projekte zur Erzeugung erneuerbarer Energien oder durch den Aufbau natürlicher Senken (Aufforstung/Wiedervernässung von Mooren) erfolgen.

Problematisch ist, wenn dieselbe Einsparung mehrfach beansprucht wird (Doppelzählung): Kauft der LWL etwa ein Zertifikat aus einem ausländischen Projekt, könnte er damit eigene Emissionen ausgleichen. Gleichzeitig könnte das Projektland dieselbe Einsparung für seine nationalen Klimaziele nutzen. Hier müsste sichergestellt sein, dass die Emissionsminderung nicht gleichzeitig auf die Klimaziele des Projektlandes angerechnet wird. In verschärfter Form stellt sich diese Problematik für eigene inländische Projekte dar z.B. im Bereich der Erneuerbaren Energien oder natürlichen Senken, bei denen die Bundesrepublik Deutschland die Minderung im Rahmen ihres Treibhausgasinventars berücksichtigt.

Über die Problematik des klassischen **Offsetting**, also der rechnerischen Neutralstellung der eigenen Emissionen durch Minderungen an anderer Stelle, wurde im Klimabericht 2025 ausführlich berichtet.

Neben der grundsätzlichen Frage, ob eine Kompensation überhaupt angerechnet werden kann, stellen sich für den LWL erhebliche finanzielle Fragen: **Der Kauf geeigneter Zertifikate oder weiteren Kompensationsmaßnahmen würde Mittel binden, die den Mitgliedskommunen beispielsweise für eigene Klimaschutzmaßnahmen oder andere Aufgaben fehlen.** Auch die Gemeindeprüfungsanstalt NRW (gpaNRW) hat in ihrem Prüfbericht 2023[6] kritisch angemerkt, dass ein Neutralstellen von Treibhausgasemissionen für einen **umlagefinanzierten Verband kritisch zu bewerten** ist, da eine umfangreiche freiwillige Kompensation einen erheblichen politischen und finanziellen Zielkonflikt verursachen würde. Seitdem hat sich die kommunale Finanzlage nochmals deutlich verschärft.

Angesichts der Kosten und der Schwierigkeiten einer verlässlichen Anrechnung bewertet die Verwaltung freiwillige Kompensation derzeit als **keine realistische Option und kommt zu dem Ergebnis, dass eine bilanzielle Klimaneutralität des LWL unter den aktuellen Rahmenbedingungen bis 2030 nicht erreicht werden kann.**

[6] gpaNRW: Überörtliche Prüfung des Landschaftsverbandes Westfalen Lippe im Jahr 2023, Seite 10

Die bisherigen Entwicklungen zeigen jedoch, dass durch eine **zentrale Steuerung** und **kontinuierliche Umsetzung gezielter Maßnahmen** deutliche Fortschritte bei der nachhaltigen Transformation erreicht werden können. Dadurch werden nicht nur die Klima- und Umweltleistung beim LWL verbessert, sondern ebenfalls eine resiliente und zukunftsfeste Entwicklung im gesamten Verband unterstützt. Es gilt, den Verband widerstandsfähiger gegenüber steigenden Energiepreisen, Versorgungsrisiken und den Folgen des Klimawandels zu machen. **Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit müssen dabei im Einklang** stehen: Investitionen sollen Emissionen dauerhaft senken, Risiken begrenzen und die Handlungsfähigkeit des LWL langfristig sichern. Entscheidend ist dabei das Zusammenwirken der unterschiedlichen Dezernate, Abteilungen und Einrichtungen im LWL, die die Maßnahmen umsetzen und einer konsistenten Strategie, die zentral über den gesamten Verband hinweg gesteuert werden muss.

Die Verwaltung wird daher in Umsetzung des Antrags 16/0428, **das Integrierte Klimaschutzkonzept aktualisieren, strategisch neu justieren** und einen **wirtschaftlich tragfähigen Zielpfad** mit überprüfbaren Zwischenzielen entwickeln. Der Gebäude- und Energiebereich bleibt dabei ein zentraler Hebel.

Die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen soll noch 2026 beginnen. Leistungsumfang und Zeitplan werden derzeit konkretisiert. Über den weiteren Fortschritt wird die Verwaltung kontinuierlich berichten.