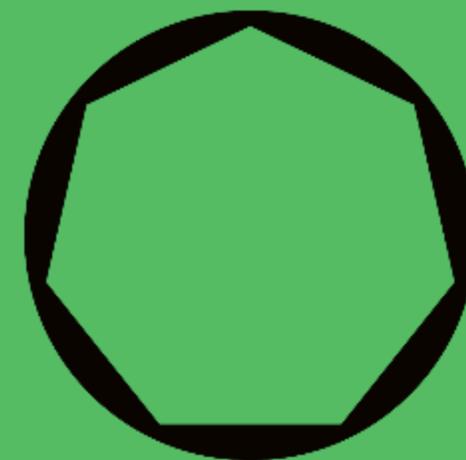


Klimafreundliche Mobilität

Christian Weingarten –
Umweltbeauftragter Erzbistum Köln

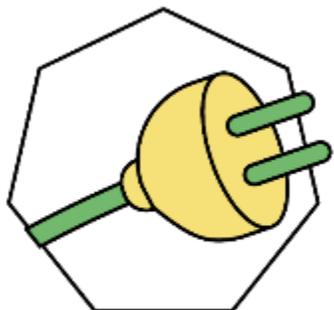
März 2023



KLIMA
+ KIRCHE

Auftakt Netzwerk Schöpfungsverantwortung

Handlungsfelder



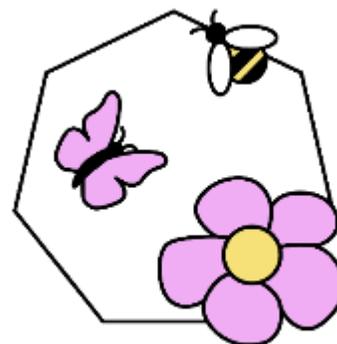
GEBÄUDE
ENERGIE



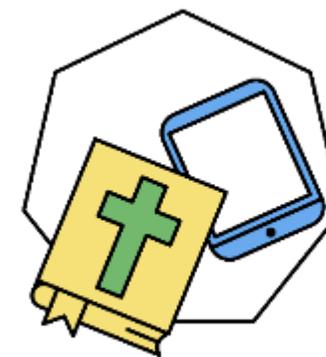
MOBILITÄT



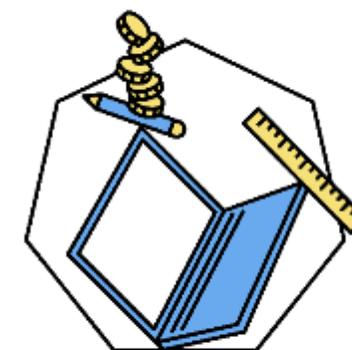
BESCHAFFUNG



BIODIVERSITÄT



BILDUNG
PASTORAL

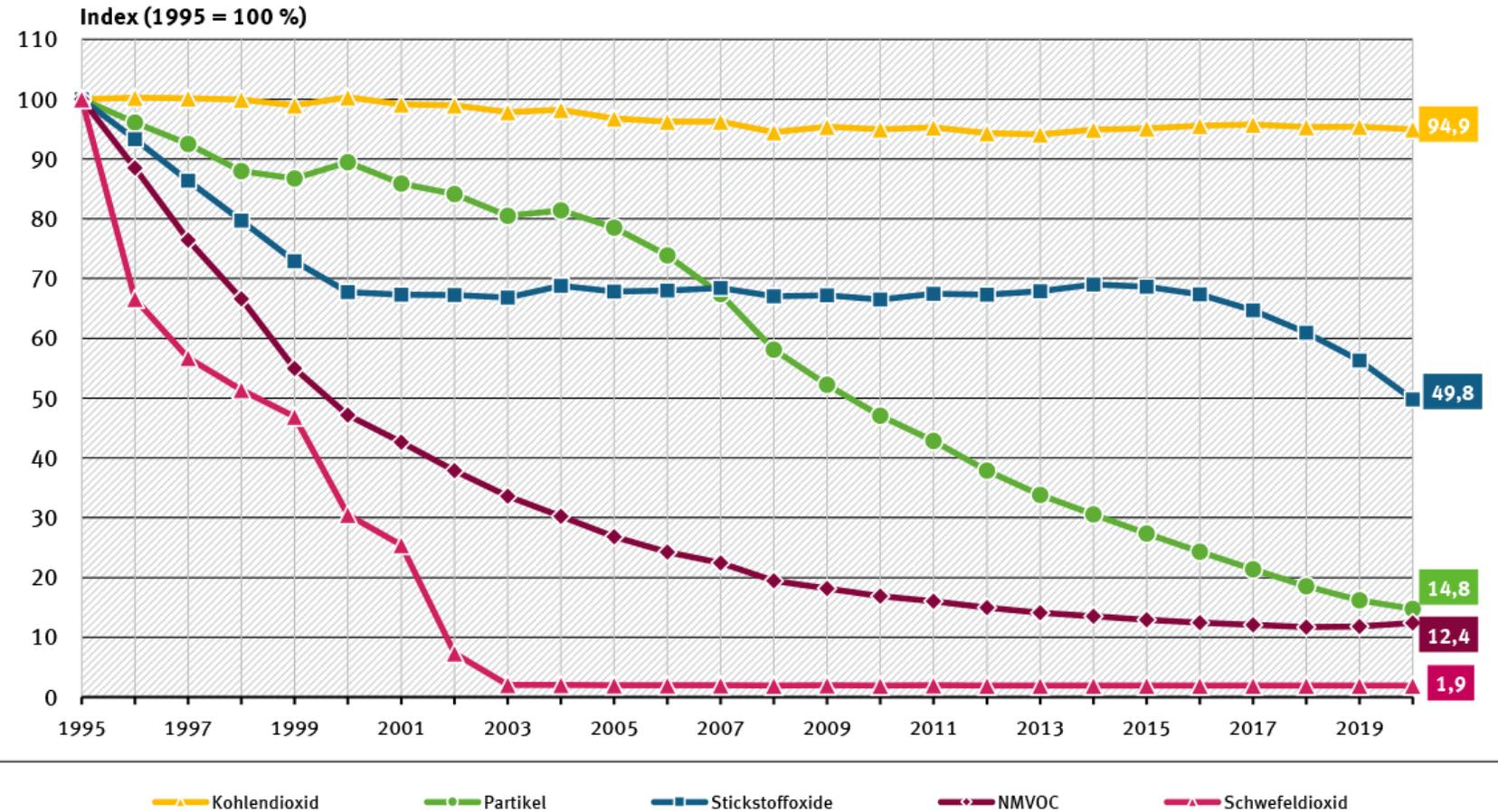


UMWELT
MANAGEMENT

Mobilitätswende

Einleitung

Spezifische Emissionen Pkw (direkte Emissionen Pkw / Verkehrsleistung Pkw)



So viel **CO₂** stößt du bei einer

Fahrt von **Köln nach Dortmund** aus

Im Benziner (alleine)*
19 kg



Im E-Auto (alleine)**
12,5 kg

In der Regionalbahn
7 kg (bei durchschn.
Auslastung 28%)***



Im ICE
3 kg (bei durchschn.
Auslastung 56%)

Generell gilt: Je ausgelasteter, desto niedriger der Ausstoß.

*Verbrauch 7,1 ltr. **Verbrauch: 22 kWh *** Gerade der RE 1 auf dieser Strecke zählt zu den am stärksten frequentierten Zügen des Landes. Der CO₂-Wert wird daher noch niedriger sein. Wir haben hier mit dem Bundesdurchschnitt gearbeitet.

So viel Benzin kannst du sparen, wenn du ...

... dein Auto 140 Kilogramm leichter belädst:

➔ 3%

... bei 13 °C Außentemperatur die Klimaanlage aus lässt:

➔ 8%

... dein Auto an der Ampel ausrollen lässt, statt abrupt zu bremsen:

➔ 10%

... bei 50 Stundenkilometern den 4. Gang einlegst:

➔ 19%

... statt aggressiv mit normaler Beschleunigung durch die Stadt fährst:

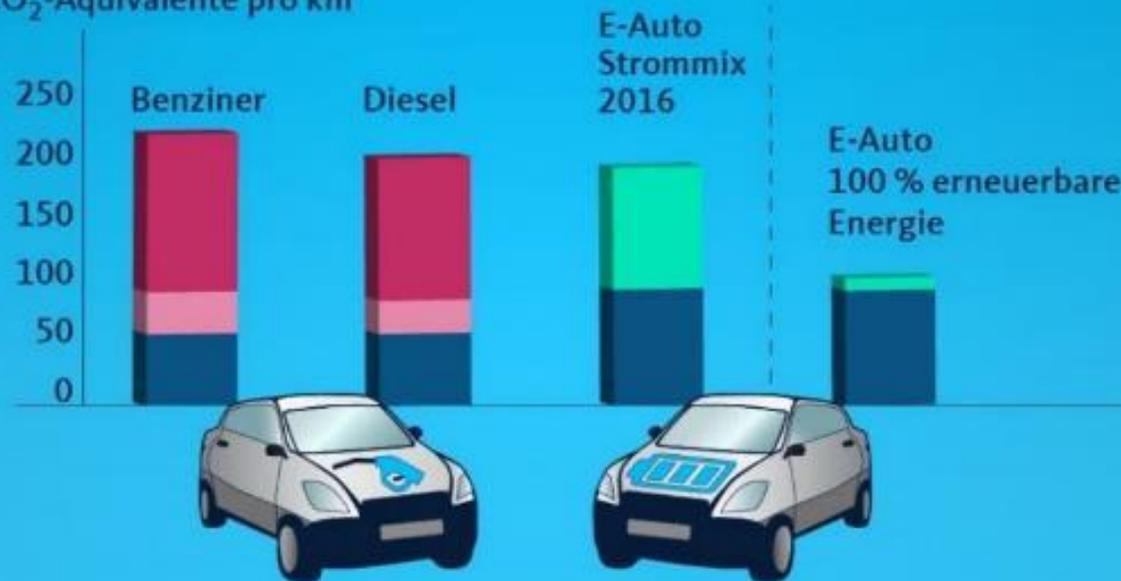
➔ 68%

▶ Die Ersparnis ist abhängig von der Fahrweise,
vom Autotyp und von der Verkehrssituation.



Darum sind **Elektro-Autos** **(noch) kaum besser als Diesel**

g CO₂-Äquivalente pro km

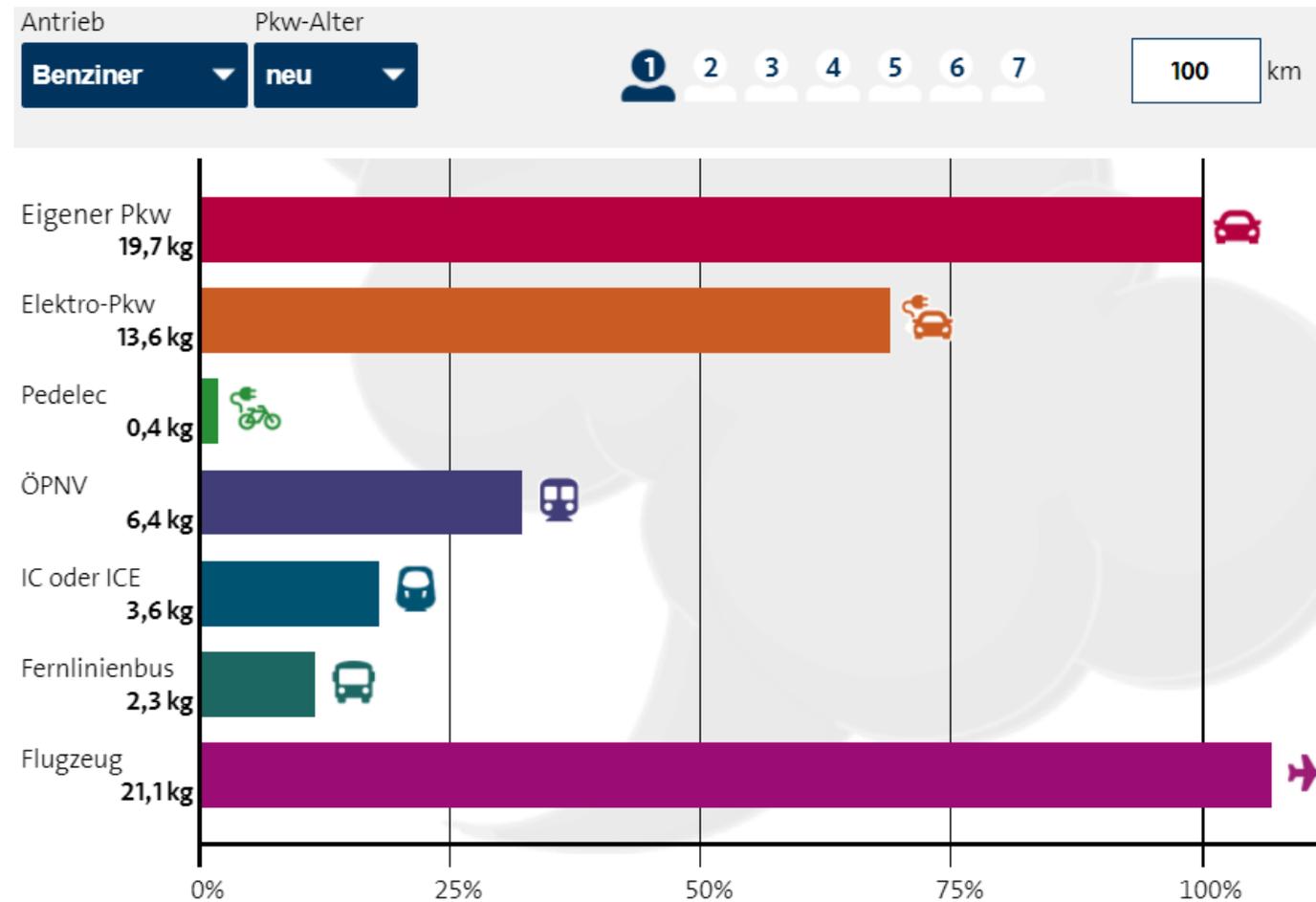


- Emissionen beim Fahren
- Kraftstoffproduktion
- Stromproduktion
- Herstellung, Wartung/Entsorgung

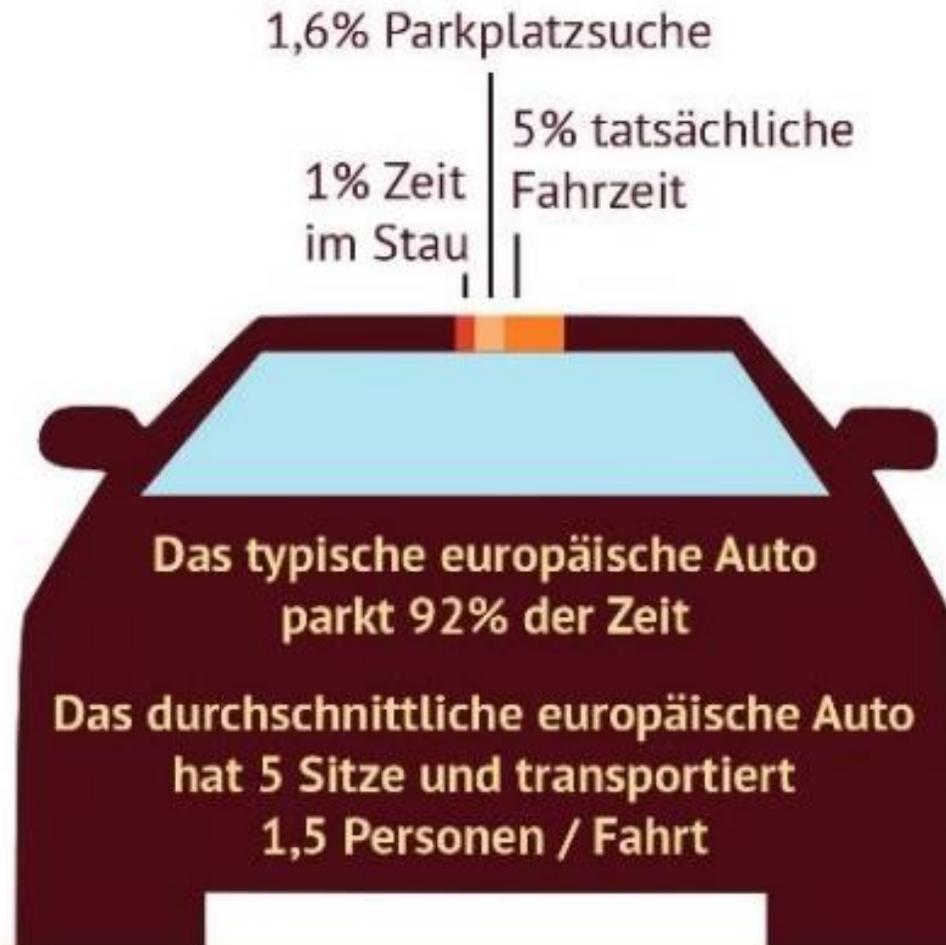
Bei 150.000 gefahrenen Kilometern; E-Auto: 35 kWh Batterie und 16 kWh/100 km Stromverbrauch;
Benzinverbrauch: 5,9 l/100 km; Dieserverbrauch 4,7 l /100 km

Mobilitätswende

Einleitung



CO₂-Ausstoß pro Person auf **100 km**, bei einem (angenommenen) Verbrauch von **7,1 Liter Benzin** pro 100 km



Durchschnittliche Straßen erreichen ihre höchste Auslastung nur zu 5% der Gesamtzeit; dann sind 10% ihrer Fläche mit Autos gefüllt.

Durchschnittliche Städte sind zu 50% ihrer Fläche mit Straßen, Parkplätzen und Tankstellen bebaut.

Umstellung auf nachhaltige Mobilität

Hemmnisse

- Bequemlichkeit und Gewohnheiten
 - Mangelndes Problembewusstsein und fehlende Motivation
 - Unmut und Ärger in der Belegschaft
 - Mangelnde Finanzen
 - Attraktivität der Alternativen
-

Zukunftsfragen

Wie weiter?

- **Gewohnheiten radikal in Frage stellen**
 - **Neues Ausprobieren**
 - **Anreize schaffen**
 - **Beispielhaft von freiwilligen Testpersonen das Mobilitätsverhalten tracken**
 - Gemeinsam eine Lösung entwickeln, wie die gleiche Arbeitsmenge mit einer klimagerechten Mobilität umgesetzt werden kann
-

Mobilitätsrichtlinien

Wie viel Nachhaltigkeit steckt drin?

(eher) positive Anreize

” Die Poolfahrzeuge sind nur für Fahrten zu nutzen, wenn die Strecke zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht bewältigt werden kann.“

” Der Firmenwagen ist grundsätzlich nur für Fahrten einzusetzen, für die der Pkw das zweckmäßigste Verkehrsmittel ist.“

” Mitarbeitern mit einem hohen Bahnreisebedarf stellt das Unternehmen eine BahnCard Business zur Verfügung.“

” Die Bahn ist auf allen innerdeutschen Dienstreisen als Verkehrsmittel bevorzugt zu nutzen.“

(eher) negative Anreize

” Soweit ein Firmenfahrzeug zur Verfügung steht, ist dieses für Geschäftsfahrten einzusetzen.“

” Erwirbt der Mitarbeiter die BahnCard privat und möchte sie auch für dienstliche Fahrten nutzen, so ist eine Erstattung des Differenzbetrages zwischen ermäßigtem Fahrpreis und vollem Fahrpreis nicht möglich.“

” Für Dienstreisen ist vorrangig das Dienstfahrzeug zu nutzen.“

Mobilitätsrichtlinien

Wie viel Nachhaltigkeit steckt drin?

(eher) positive Anreize

„Nötige Fahrten mit dem Pkw wollen wir möglichst ressourcensparend durchführen. Daher verpflichten wir uns freiwillig, auf Autobahnen und autobahnähnlichen Schnellstraßen nicht schneller als 130 km/h zu fahren.“

„Unser CO₂-Richtwert für Pkw beträgt 95 g/km. Auf ihn bezieht sich folgende Bonus-Malus-Regelung: Wird auf Wunsch des Mitarbeitenden ein Fahrzeug mit höherem Ausstoß zur Verfügung gestellt, mindert sich die Budgethöhe um drei Euro je g/km CO₂-Ausstoß, das den Grenzwert übersteigt. Bei einer Unterschreitung des Grenzwertes erhöht sich das Budget um zwei Euro je g/km CO₂-Ausstoß.“

(eher) negative Anreize

keine Regelung

„Wird das Budget die prognostizierte Länge der Nutzungszeit nicht deckt, wird die Rückvergütung etwaige Budgets oder Überzahlungen an Mitarbeitenden.“



Evangelische Kirche beschließt
Tempolimit für Bischöfe

Mit 100 über die Autobahn

Deutschlands evangelische Bischöfinnen und Bischöfe sollen bei Fahrten im kirchlichen Kontext künftig maximal mit Tempo 100 fahren. Zudem will sich die Kirche politisch für ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern einsetzen.

Hemmnisse

Bequemlichkeit

▽ Auf dem Fahrrad oder zu Fuß kommt die körperliche Anstrengung hinzu. Zudem sind die Mitarbeitenden dem Wetter direkt ausgesetzt und fühlen sich im Straßenverkehr ggf. nicht sicher.

△ Bewegung und frische Luft fördern die physische und psychische Gesundheit. Bei Nutzung von E-Bikes können auch weitere Entfernungen, Steigungen und Gegenwind ohne große Anstrengung bewältigt werden. Ein Leih- oder Leasing-Angebot für Fahrräder und E-Bikes, zusätzliche Infrastruktur am Arbeitsplatz wie Duschen, Umkleiden, Fahrradstellplätze und Ladestationen machen das Radfahren attraktiver und komfortabler. Auch gibt es Routenplaner, die möglichst angenehme und sichere Wege ermitteln. Zusätzliche Sicherheit und Motivation schafft auch das gemeinsame Radeln mit anderen.

Hemmnisse Akzeptanz

EINGEBREMST

Bilanz nach drei Jahren Tempo 100 in den Niederlanden

Die Niederlande haben 2020 die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen tagsüber auf 100 km/h reduziert. Die Meinung der Menschen dazu hat sich in den Jahren geändert

[...]

beschwert. Wer würde das heute wieder wollen?", fragt er. Umfragen stärken diese These auch für das seit drei Jahren geltende Tempolimit in den Niederlanden. So befürworteten nur 46 Prozent der Niederländer Tempo 100 vor der Einführung, während sich zwei Jahre nach der Einführung 60 Prozent sogar für eine Reduktion auf 90 Stundenkilometer aussprachen.

Fahrradmobilität Innovation



Klimafreundliche Mobilität **Wann starten?**

Jetzt!

Wir müssen den Klimaschutz ernst nehmen!

„Die Reduzierung von Treibhausgas verlangt Ehrlichkeit, Mut und Verantwortlichkeit“ (LS 169)

Christian Weingarten

Dr.-Ing. | Abteilungsleiter
Umweltbeauftragter des Erzbistums Köln
Abteilung Schöpfungsverantwortung

christian.weingarten@erzbistum-koeln.de
0221 1642 1181



www.schoepfungsverantwortung.de