

Klimafreundlich mobil als Kirchengemeinde oder Einrichtung



Evangelisch-Lutherische
Kirche in Bayern



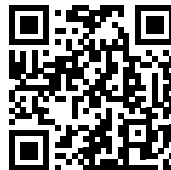
Inhalt

Neue Wege wagen!	3
Mobilität im 21. Jahrhundert	4
Stillstand im Verkehrssektor?	5
Emissionen im Verkehrssektor	6
Der Verkehr – Verursacher allen Übels?	8
Mobilität heute und in Zukunft	9
Die Lösung heißt „bimodale Verkehrswende“	12
Was können wir als Kirchengemeinde oder Einrichtung tun?	15
Infrastruktur schaffen	15
Alternativen schaffen und nutzen	18
Bewusstsein schaffen	24
Der Weg ist das Ziel	29

Impressum

Herausgeber	Evangelisch-Lutherische Kirche in Bayern, Der Beauftragte für Umwelt- und Klimaverantwortung, Postfach 20 07 51, 80007 München www.umwelt-evangelisch.de
Text	Wolfgang Schürger, Esther Ferstl
Satz & Layout	Wolfgang Schürger, Esther Ferstl, Brigitte Schneider
Bildrechte	pixabay: S. 7, 8, 11, 15, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29, pixelio: S. 16, 18,
Druck	Printzipia® Würzburg, Druck auf Circlesilk 100 % Recyclingpapier
Stand	August 2021

Die Broschüre kann in unserem Büro bestellt werden und ist als PDF auf der Webseite zum Download verfügbar.



Neue Wege wagen!



„Und Gott lenke unsere Wege zu euch hin.“ (1.Thess 3,11)

Rund 70.000 Quadratkilometer umfasst das Gebiet der ELKB
— eine Herausforderung für nachhaltige Mobilität!

Eingefahrene Pfade verlassen – das ist für viele ein Wagnis. Neue Wege führen manchmal ins Ungewisse, sind für Überraschungen gut.

Bis zum Jahr 2045 soll Deutschland klimaneutral sein, so hat es die Bundesregierung als Reaktion auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021 beschlossen. Das Gericht hat betont, dass Klimaschutz eine Aufgabe der Generationengerechtigkeit sei: Wer jetzt nicht engagiert handelt, gefährde die Lebensmöglichkeiten zukünftiger Generationen!

Die eingefahrenen Pfade unserer Mobilität aber führen weit weg von dem Ziel der Klimaneutralität: Während im Energie- oder Gebäudebereich die Emissionen in den letzten Jahren gesunken sind, hat sich die Umweltbelastung durch unser Mobilitätsverhalten nicht verringert. Größere Fahrzeuge und mehr gefahrene Kilometer fressen den Effizienzgewinn der Motoren wieder auf.

In München brauche ich schon lange keinen eigenen Pkw mehr, weil ich bei Bedarf genügend Mietangebote und darüber hinaus einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr habe. Doch wie sieht eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum aus? Der 40-Sitzer-Bus, der mit zwei Personen belegt ist, fährt auch nicht wirklich effizient.

Dieser Leitfaden will Mut machen, über kreative und auf den ersten Blick vielleicht auch unkonventionelle Möglichkeiten nachzudenken und gemeinsam ins Gespräch zu kommen. Kirchengemeinden und kirchliche Einrichtungen können Orte sein, an denen Zukunft neu gedacht wird. Sie können ihren Teil dazu beitragen, die Infrastruktur für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Und sie können Vorbild sein, wie nachhaltige Mobilität gelingt.

Die Bibel ist das Buch des wandernden Gottesvolkes – vom Auszug aus Ägypten bis hin zu den Reisen des Apostels Paulus. Sie berichtet von Neuaufbrüchen und Irrwegen und davon, dass Gott dabei ist, wenn Menschen eingefahrene Pfade verlassen. Lassen Sie uns im Vertrauen auf diesen Gott neue Wege wagen!

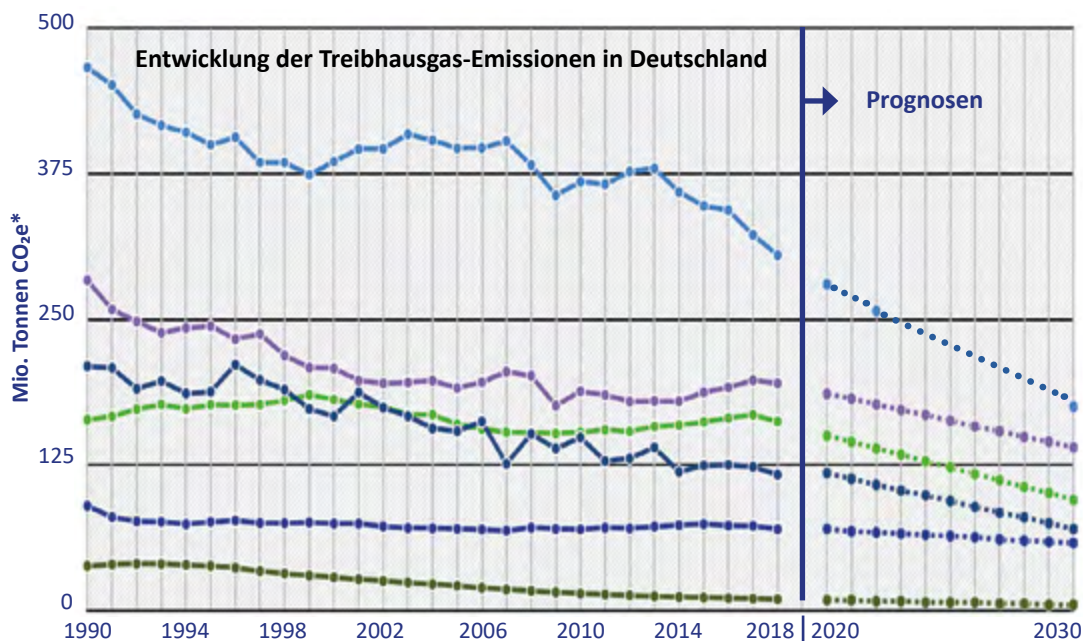
Ihr

Wolfgang Schürger

Beauftragter für Umwelt- und Klimaverantwortung der ELKB

Mobilität im 21. Jahrhundert

Mobilität ist das Stichwort des 21. Jahrhunderts – nie war es einfacher, schneller und billiger als jetzt, von Punkt A nach B zu kommen. Doch obwohl der Verkehrssektor für bis zu 20 Prozent unserer Treibhausgas-Emissionen verantwortlich ist, haben sich die Emissionswerte seit 1990 nur wenig verändert (siehe Grafik unten grüne Linie). Das gerät zunehmend in die Kritik.



- 1 - Energiewirtschaft
- 2 - Industrie
- 3 - Gebäude
- 4 - Verkehr
- 5 - Landwirtschaft
- 6 - Abfallwirtschaft, Sonstiges

* CO₂e = CO₂-Äquivalente

Quelle: Umweltbundesamt

Auch in der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Bayern sind die **Treibhausgas-Emissionen** im Bereich Mobilität signifikant. Laut der Datenerhebung im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts (2018) entstehen jährlich rund 3.535 Tonnen CO₂e alleine durch die Aktivitäten der hauptamtlichen Mitarbeiter*innen. Damit fallen rund 11 Prozent der abgefragten Emissionen in der ELKB auf den Mobilitätssektor, ohne jedoch Wege von Ehrenamtlichen und Besucher*innen mitzurechnen!

Stillstand im Verkehrssektor?

Die **stagnierenden Zahlen** im Verkehrssektor können auf eine ganze Reihe von Ursachen zurückgeführt werden.

Insgesamt gibt es eine Zunahme des (Individual-) Verkehrs. Die Anzahl der Pkw pro Haushalt steigt. Obwohl Autos im Laufe der Jahre wesentlich effizienter geworden sind, wurden sie gleichzeitig auch immer größer und schwerer. Das hat zur Folge, dass die Emission von Treibhausgasen über die Jahre nicht abgenommen hat.

Hinzu kommt, dass Mobilität, vor allem Flugreisen, immer billiger geworden ist und für jedermann erschwinglich – Stichwort „Für 99 € nach Mallorca und zurück“. Aber gerade der Flugverkehr produziert enorme Mengen an klimaschädlichen Gasen und hinterlässt sie auch gleich dort, wo sie besonders wirksam sind: in der oberen Troposphäre.

Auch der Güterverkehr hat massiv zugenommen. In unserer globalisierten Welt kommen Produkte von überall her. Leider hat die Pandemie diesen Effekt noch zusätzlich verstärkt: Wir bestellen noch mehr online und retournieren „dank“ gratis Versand Unmengen von Artikeln. Den wenigsten ist dabei allerdings bewusst, dass beim Transport eines Päckchens eine Menge CO₂ entsteht.

Emissionen im Verkehrssektor

Neben dem **Klimakiller CO₂** (Kohlenstoffdioxid) entstehen beim Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieb aber noch andere, teils viel problematischere Stoffe.

Stickoxide, oft als NO_x abgekürzt, sind Verbindungen aus Stickstoff und Sauerstoff, die allesamt negative Auswirkungen auf den menschlichen Organismus sowie das Klima haben.

In der Öffentlichkeit sind sie vor allem durch Skandale bei Dieselfahrzeugen und Fahrverboten in Innenstädten bekannt.

Ozon, eine Verbindung von drei Sauerstoffatomen (O₃), ist in der Debatte um den Klimawandel kein Unbekannter – die Entdeckung des Ozonlochs auf der Südhalbkugel in den 1980er-Jahren und das darauffolgende Verbot von FCKWs haben für viel Aufsehen gesorgt. Während Ozon in der Stratosphäre von großer Bedeutung ist, um die hochenergetische UV-Strahlung von der Erdoberfläche abzuhalten, ist bodennahes Ozon den meisten jedoch unbekannt, obwohl es ein starkes Treibhausgas ist und zudem gesundheitsschädlich. Es entsteht automatisch – wie in der Ozonschicht auch – durch die Einwirkung von Sonnenlicht. Jedoch wird die Ozonentstehung von hohen NO₂-Konzentrationen und organischen Verbrennungsrückständen verstärkt und ist deswegen vor allem im Verkehrssektor ein Problem. Das hochreaktive Ozon führt zur Reizung von Schleimhäuten und Augen und kann daher zum Beispiel zu Atemwegserkrankungen führen.

Als **Feinstaub** werden Partikel bezeichnet, die kleiner als 10 Mikrometer (µm) sind. Die Größe der Partikel ist deswegen von Bedeutung, weil sie teilweise so klein sind, dass sie über unsere Atemwege in unseren Körper eindringen und dort zu allergischen Reaktionen führen können. Dadurch können auf Dauer Schäden am Gewebe entstehen, die in der Lage sind, auch Krebs auszulösen. Feinstaub entsteht einerseits durch die unvollständige Verbrennung von Brennstoff im Motor, der als Abgas in die Umwelt gelassen wird. Andererseits entstehen auch durch den Reifenabrieb und die Aufwirbelung von Staub am Boden durch darüberfahrende Fahrzeuge winzige Partikel.

Neben Gasen und Partikeln verursacht (motorisierter) Verkehr vor allem **Lärm**. Laut dem Umweltbundesamt fühlt sich mindestens 75 Prozent der deutschen Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Das ist besonders problematisch, da mittlerweile mehrfach bewiesen wurde, dass Lärm die physische und psychische Gesundheit beeinträchtigt und z. B. zu Hörschäden sowie Stress führen kann.

Ein weiterer Punkt, der eher selten genannt wird, wenn über Mobilität geredet wird, ist der enorme **Flächenverbrauch**. Um von A nach B zu kommen, muss zunächst die passende Infrastruktur vorhanden sein, also ein Straßen- bzw. Schienennetz sowie Tankstellen, Parkplätze etc. All das braucht Ressourcen und Platz und führt in den allermeisten Fällen zu einer Versiegelung von Flächen, wo Regenwasser nicht mehr versickern kann und Lebensräume von Wildtieren zerstört oder zerstückelt werden. Doch auch wir Menschen leiden darunter: Kinder finden in größeren Städten kaum mehr Grünflächen zum Spielen, Naherholungsgebiete werden weniger, dafür immer überfüllter.



Der Verkehr – Verursacher allen Übels?

Was also tun? Das Auto zum Teufelswerk erklären und Mobilität verbieten? Wohl kaum.

Mobilität mag mit einigen Nachteilen daherkommen, doch genau sie ist es, die uns auch verbindet. Erst der motorisierte Verkehr hat es möglich und vor allem erschwinglich gemacht, fremde Länder zu bereisen und neue Kulturen kennenzulernen. Er hat uns alle nähergebracht.

Die Lösung muss also irgendwo in der Mitte liegen. Welche Ansätze und neue Ideen es gibt, um Mobilität in Zukunft so klima- und umweltfreundlich wie möglich zu gestalten, soll im nächsten Kapitel aufgezeigt werden.

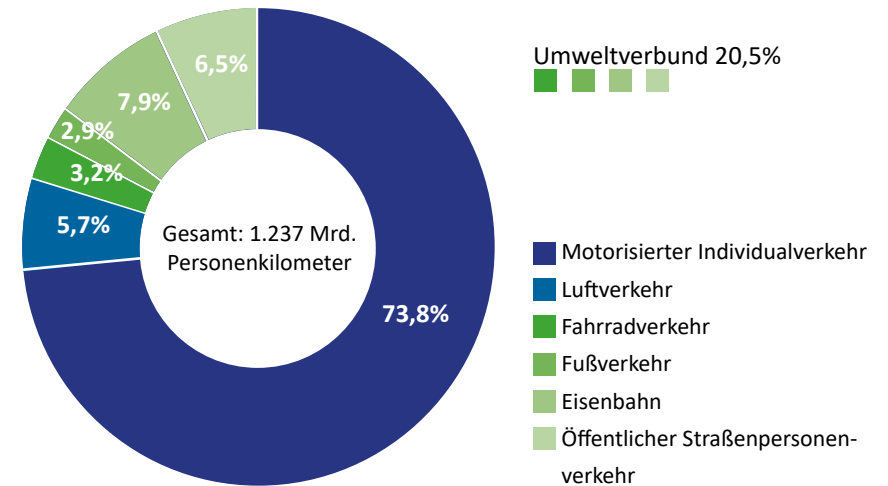


Mobilität der Zukunft

Um herauszufinden, was sich in Zukunft ändern muss, hilft ein Blick auf unser derzeitiges Verkehrsverhalten.

Der sogenannte **Modal-Split** zeigt die Verteilung des Transportaufkommens im Personenverkehr auf verschiedene Verkehrsmittel.

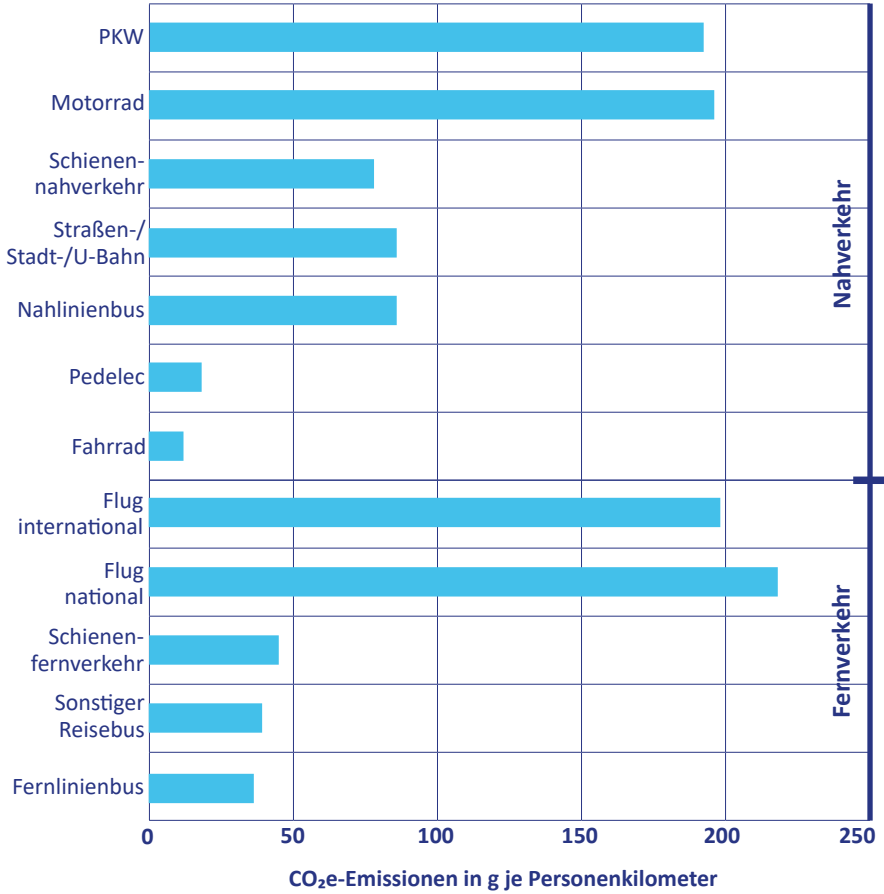
Modal-Split der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (2018)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Hier wird deutlich: **Fast 75 Prozent der Strecken entfallen auf den „Motorisierten Individualverkehr“**, also hauptsächlich Pkws und Motoräder/Mopeds. Nicht einmal 10 Prozent werden mit öffentlichen (Nah-) Verkehrsmitteln zurückgelegt. Der Prozentsatz der Personenkilometer, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigt werden, erreicht noch nicht mal annähernd einen zweistelligen Bereich. Der sogenannte **Umweltverbund**, also öffentliche und nicht motorisierte Verkehrsmittel, macht gerade einmal 20 Prozent der Gesamtpersonenkilometer aus. Den größten Anteil an der Pkw-Nutzung, nämlich rund 41 Prozent, machen nach wie vor Freizeit- und Urlaubsfahrten aus. Laut ADFC sind 50 Prozent aller Autofahrten in Deutschland kürzer als fünf Kilometer und 25 Prozent sogar kürzer als zwei Kilometer.

Klimawirkung des Personenverkehrs



Quelle: Umweltbundesamt 2017 und 2018

Wirft man nun einen Blick darauf, wieviel **CO₂e pro Person** und zurückgelegtem Kilometer entstehen, wird das Problem umso deutlicher. Nach dem Flugverkehr hat der PKW die bei weitem größte Klimawirkung der Verkehrsmittel. Auch das durchschnittliche Motorrad ist nicht klimafreundlicher, da Motorräder und Mopeds aber weniger als zwei Prozent des kompletten Verkehrsaufkommens an Land (inkl. Güterverkehr) ausmachen, ist ihr Effekt verhältnismäßig gering. Das bedeutet also, dass die meisten Kilometer mit den Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, die auch den höchsten Treibhausgasausstoß haben. Die einfachste Lösung wäre, die Nutzung von Pkws großteils zu verbieten. Das ist jedoch nicht realistisch. Die zweite Möglichkeit besteht darin, den kompletten Bestand von fossilbetriebenen Fahrzeugen durch CO₂-neutrale Fahrzeuge zu ersetzen. Doch dafür fehlt die entsprechende Infrastruktur; die Versorgung mit den alternativen Kraftstoffen (wie Strom oder Wasserstoff) kann derzeit nicht flächendeckend garantiert werden.

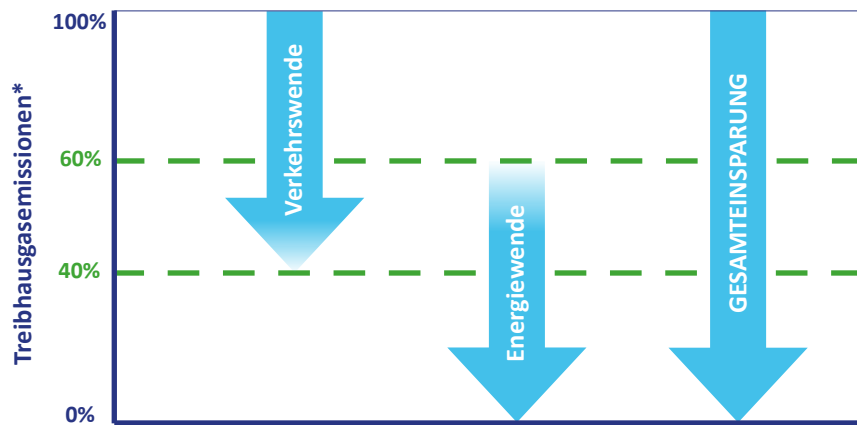


Die Lösung heißt „bimodale Verkehrswende“

Die Daten und die Entwicklung der letzten Jahre machen deutlich, dass es zwei Ansatzpunkte braucht, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor dauerhaft zu reduzieren. Diese sogenannte **bimodale Verkehrswende** besteht aus den folgenden zwei Aspekten:

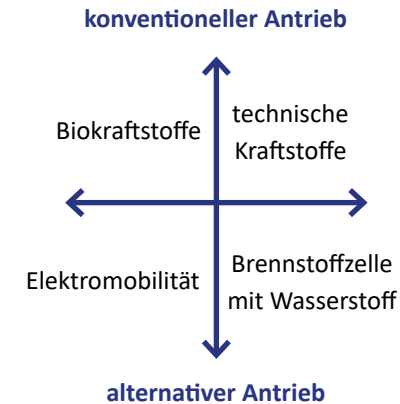
1. Die **Verkehrswende** verfolgt den Ansatz, dass sich etwas in unserem Mobilitätsverhalten ändern muss. Dazu zählt die Verkehrsvermeidung, aber auch die Verkehrsverlagerung, also z. B. der Umstieg von privaten zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem wird vorausgesetzt, dass durch Verbesserungen die Attraktivität und Nutzung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln steigt, aber auch die Effizienz im Verkehr noch deutlich erhöht wird.
2. Die **Energiewende** hingegen soll dafür sorgen, dass der verbleibende Verkehr künftig durch alternative Kraftstoffe sowie neue Antriebe CO₂-neutral wird.

Je weniger Anteil die Verkehrswende dabei hat, desto teurer wird sich die Energiewende gestalten, da insgesamt mehr Energie benötigt wird.



*im Vergleich zum Referenzjahr 1990

Energiewende:



Zu den **alternativen Kraftstoffen** gehören einerseits die Biokraftstoffe, andererseits sogenannte technische Kraftstoffe:

1. **Biokraftstoffe** (Biodiesel, „E10“) werden meist auf Basis von essbaren Pflanzen wie Mais oder Raps produziert und stehen damit leider in Flächenkonkurrenz zur Lebensmittelproduktion. Zwar wird auch aus Altöl, Lebensmittelresten und Schlachtabfällen Biokraftstoff hergestellt, die verfügbaren Mengen reichen aber nicht aus, um eine flächendeckende Versorgung zu gewährleisten.
2. Für die Produktion von **technischen Kraftstoffen** (oft auch synthetische Kraftstoffe) wird meist erneuerbare Energie (in Form von Ökostrom oder Wasserstoff) verwendet, um eine chemische Reaktion auszulösen, in der ein Kraftstoff entsteht.

Beide Kraftstoffe haben den Vorteil, dass sie auf erneuerbaren Rohstoffen basieren und schon heute in einem normalen Verbrennungsmotor funktionieren. Es werden aber im Betrieb nach wie vor CO₂ und andere Treibhausgase emittiert. Da sie mengenmäßig nur begrenzt herstellbar sind, stellen alternative Kraftstoffe nur eine mittelfristige Lösung in der Energiewende dar.

Alternative Antriebe bieten den Vorteil, dass sie im Betrieb keine Treibhausgasemissionen produzieren. Die Technik dahinter ist allerdings etwas kompliziert und kann den herkömmlichen Motor noch nicht in allen Einsatzmöglichkeiten ersetzen.

1. Elektrisch betriebene Fahrzeuge benötigen eine Batterie, die den Strom für den Antrieb liefert. Die Herstellung, aber auch die Entsorgung dieser wird zuweilen kritisiert, da der Abbau benötigter Rohstoffe oft umweltschädlich ist und menschenunwürdige Arbeitsbedingungen in den Ländern herrschen, in denen die Rohstoffe gewonnen werden. Hier besteht eindeutig noch Handlungsbedarf, das ist aber vor allem ein politisches Problem. Die Elektromobilität insgesamt bietet aber den Vorteil, dass sie jetzt schon einsatzfähig ist, die Reichweite für den Stadtverkehr mehr als ausreichend ist und – vorausgesetzt es wird nur Ökostrom getankt – die Atmosphäre nicht weiter belastet.

2. In einem Antrieb mit einer Brennstoffzelle wird ein Treibstoff wie z. B. Wasserstoff in einer chemischen Reaktion umgesetzt und der dabei entstehende Strom genutzt, um das Fahrzeug anzutreiben. Großer Vorteil dieser Technologie ist, dass wie beim herkömmlichen Antrieb einfach getankt werden kann und die Reichweite nur durch die Tankgröße beschränkt ist. Wasserstoff als Treibstoff hat den Vorteil, dass er aus regenerativem Strom erzeugt werden kann und damit CO₂-neutral ist. Jedoch entstehen bei der Umwandlung von Strom in Wasserstoff und später zurück in Strom große Verluste im Vergleich zu einem elektrischen Fahrzeug.

Sowohl bei der Batterie als auch bei der Brennstoffzelle wird es in Zukunft noch viele Weiterentwicklungen geben: Lithium wird teilweise ersetzt werden, Brennstoffzellen können auch mit anderen Treibstoffen betrieben werden, und die Effizienz wird insgesamt steigen.

All diese „neuen“ Technologien sind jedoch davon abhängig, dass genügend Rohstoffe und grüner Strom – am besten vor Ort – produziert wird, was momentan die größte limitierende Komponente ist.

Deswegen ist es so wichtig, das Verkehrsaufkommen insgesamt zu senken, denn nur so wird nachhaltige Mobilität möglich sein.

Was können wir als Kirchengemeinde oder Einrichtung tun?

Als Kirchengemeinde oder Einrichtung kann man mit einigen einfachen, kleinen und großen Maßnahmen, nachhaltige Mobilität von Mitarbeiter*innen und Besucher*innen fördern.

Infrastruktur schaffen

Genügend **Fahrradabstellplätze** sollten vor jedem Gebäude verfügbar sein. Wichtig ist, darauf zu achten, dass die Abstellanlagen einfach zugänglich sowie stabil und sicher montiert sind, damit Fahrräder diebstahlsicher befestigt werden und nicht umfallen können. Der ADFC und andere Fahrradklubs bieten Listen mit empfehlenswerten Fahrradabstellanlagen an.



Überall dort, wo Menschen länger Zeit verbringen (Arbeitsplatz, Tagungshäuser, Betreuungseinrichtungen), empfiehlt sich die Installation von **überdachten und/oder abschließbaren Fahrradabstellplätzen**, die zusätzlichen Schutz vor Witterung und Diebstahl bieten.

Eine **Beleuchtung** ist besonders in den Abendstunden und der dunklen Jahreszeit hilfreich und erhöht zusätzlich das Sicherheitsgefühl.

Mitarbeiter*innen werden besonders motiviert, mit dem Fahrrad zu kommen, wenn auch **Duschen und Räumlichkeiten zum Umziehen und Trocknen der Kleidung** vorhanden sind.

Reparaturstationen, an denen passendes Werkzeug und Luftpumpen geliehen und z. B. Ersatzschläuche gekauft werden können an Orten (wo kein Fahrradladen oder Baumarkt schnell erreichbar ist) fördern die Attraktivität eines Standorts zusätzlich.



Einen besonderen Anreiz kann die Bereitstellung einer **Ladestation für E-Bikes bzw. einer Ladestation für E-Autos** bieten.

Diese kann man entweder öffentlich zugänglich gestalten und damit den Mehrwert der ganzen Region steigern, oder man entschließt sich, diese Angebote gezielt nur für Mitarbeiter*innen und Gäste zur Verfügung zu stellen, indem sie z. B. in einer (Tief-) Garage oder an einem abgesperrten Parkplatz montiert werden.

Ein **reservierter Parkplatz, der alleine für E-Autos und/oder Carsharing** zur Verfügung steht, fördert nachhaltiges Verkehrsverhalten, ohne Kosten zu verursachen.

Freie Flächen können Unternehmen, Kommunen oder lokalen Vereinen etc. zur Verfügung gestellt werden, die dort **Leihfahrräder oder E-Scooter** anbieten.



Alternativen schaffen und nutzen

ÖPV-Nutzung erhöhen

Ist das öffentliche Verkehrsnetz vor Ort bereits gut ausgebaut, sollte es auch genutzt werden.

Ein **Jobticket** für Mitarbeiter*innen motiviert, das Auto stehen zu lassen.

Bei weiteren Strecken empfiehlt sich die Anschaffung einer **Bahncard**.

Dort, wo es von den lokalen Verkehrsbetrieben angeboten wird, kann auch ein **übertragbares Ticket für die Gemeinde/Einrichtung** gekauft werden.

Dieses kann für alle haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen an einer zentralen Stelle zugänglich gemacht werden. Mithilfe einer Liste oder eines Kalenders kann eingetragen werden, wer wann das Ticket benötigt. Dadurch sind die Kosten pro Fahrt meist deutlich billiger, das stellt einen zusätzlichen Anreiz dar, ein öffentliches Verkehrsmittel zu nutzen.

Veranstaltung an ÖPV-Plan anpassen

Der Gottesdienst beginnt um 10:00 Uhr, der Bus hält laut Fahrplan aber erst um 10:04 Uhr an der Haltestelle vor der Kirche.

Oft reicht es schon aus, die Veranstaltung um 10 bis 15 Minuten zu verschieben, um allen die Möglichkeit zu geben, ohne Stress mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen und nicht im letzten Moment in die Eröffnungsrede platzen zu müssen.

Beachten Sie auch, dass behindertengerechte Fahrzeuge oft nur jede zweite Fahrt eingesetzt werden!



Bürgerbusse organisieren

Wenn kein öffentlicher Nahverkehr an bestimmten Orten oder zu bestimmten Zeiten zur Verfügung steht, kann es sich für alle lohnen, einen sogenannten „Bürgerbus“ zu organisieren.

Dabei handelt es sich meist um eine bürgerschaftliche Initiative, um Lücken im öffentlichen Personennahverkehr auszugleichen. Meist wird ein solcher Verein ehrenamtlich geführt und finanziert sich über Fahrgeldeinnahmen, Mitgliedsbeiträge, Spenden und/oder kommunale Zuschüsse.

Der Bürgerbus kann entweder nach einem festen Fahrplan oder auch je nach Bedarf und Verfügbarkeit als Rufbus betrieben werden. Bei den Fahrzeugen handelt es sich meist um Kleinbusse, die den Vorteil haben, dass sie wesentlich wendiger als herkömmliche Busse sind.

Zu beachten ist, dass der Betrieb je nach Gestaltung genehmigungspflichtig ist. Der Bürgerbusverein muss außerdem dafür sorgen, dass das Fahrpersonal, das unentgeltlich arbeitet, eine entsprechende Ausbildung hat (eventuell Busführerschein, auf jeden Fall aber einen Personenbeförderungsschein).

Carsharing

Eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPV kann Carsharing darstellen, um die Mobilitätsgrundversorgung in der Region zu gewährleisten. Entweder man wird selber zum Carsharing-Anbieter oder man stellt einen oder mehrere Stellplätze zur Verfügung. Beides kann in Kooperation mit bereits bestehenden Anbietern gemeinsam mit der Kommune oder über einen eigens gegründeten Verband oder Verein organisiert werden.

Zwar fördert Carsharing die nachhaltige Mobilität nicht direkt, da die Fahrt nicht per se umweltfreundlicher wird, aber dadurch, dass Privatpersonen auf den persönlichen PKW verzichten, verringert sich die Produktion neuer Fahrzeuge. So werden weniger Emissionen bei der Herstellung und späteren Verschrottung produziert. Die Reduktion von Parkflächen schafft nebenbei Platz für neue Grünflächen.

Shuttledienst anbieten (z. B. von/zum Bahnhof)

Liegt die Einrichtung fernab von Haltestellen oder ist vom nächstgelegenen Bahnhof nicht oder nur sehr umständlich erreichbar, kann ein Shuttledienst diese Lücke füllen und minimiert so, dass viele Gäste/Besucher*innen/Patienten*innen mit dem Privat-Pkw kommen. Besonders effizient ist es, wenn möglichst viele Personen auf einmal transportiert werden. Deswegen ist eine frühzeitige Kommunikation des Angebots und die Einigung auf einige besonders nachgefragte Orte und Uhrzeiten wichtig.

Sammeltaxi

Wenn es keine Alternative zur Nutzung eines Pkws gibt, empfiehlt es sich, Sammeltaxis zu organisieren. So kann, zum Beispiel im wöchentlichen Wechsel, eine Person alle Gottesdienstbesucher*innen in einem gewissen Umkreis bzw. entlang einer gewissen Strecke einsammeln und mitnehmen. Das spart nicht nur CO₂, sondern fördert die Gemeinschaft und reduziert auch unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituationen vor der Kirche oder der Einrichtung, die durch haltende Autos sowie querende Fußgänger*inne entstehen können.



Laufbus

Ist der Weg zur Einrichtung zu Fuß erreichbar, sollte die Option eines sogenannten „Laufbusses“ auf jeden Fall in Betracht gezogen werden. Bei einem Laufbus versammeln sich bis zu zwölf Kinder und gehen in Begleitung eines Erwachsenen eine festgelegte „Buslinie“ zur jeweiligen Einrichtung. An vorher festgelegten „Haltestellen“ werden alle „Mitfahrer*innen“ eingesammelt, und der Laufbus füllt sich nach und nach. Das hat gleich einige Vorteile: Einerseits braucht es pro Tag nur 1 bis 2 Erwachsene, um die Kinder sicher in die Schule etc. zu bringen, andererseits bekommen die Kinder gleich morgens die Möglichkeit, sich an der frischen Luft zu bewegen. Zudem wird die Selbstständigkeit der Kinder gefördert und das Gemeinschaftsgefühl gestärkt. Gehen auch ältere (Geschwister-) Kinder den gleichen Weg, kann der Laufbus nach einer Eingewöhnungsphase und bei einer verkehrstechnisch ungefährlichen Strecke auch ohne erwachsene Begleitung funktionieren. Bei größeren Distanzen, und wenn es sich um ältere Kinder handelt, kann das Konzept auch als „Radbus“ modifiziert werden. Tolle Beispiele, wie ein Laufbus organisiert werden kann, finden Sie zum Beispiel über die Homepage des ADAC oder des VCD.



Mitfahrerbank und Schwarzes Brett

Dieses Konzept eignet sich vor allem für ländliche Gebiete.

Hierbei wird eine Sitzbank, z. B. vor der Kirche, öffentlich zur „Mitfahrerbank“ erklärt. Am besten wird ein Schild an oder neben der Bank angebracht. Personen, die eine Mitfahrgelegenheit benötigen, können dort warten, Anrainer, die mit dem Auto dort vorbeifahren, können stehen bleiben und diese Personen mitnehmen.

Beispiel: Frau Müller traut sich aufgrund ihres hohen Alters nicht mehr selber einen Pkw zu bedienen. Da sie gleich in der Nähe des Kirchplatzes wohnt, spaziert sie samstagsvormittags zur Mitfahrerbank und wartet dort. Herr Maier ist mit dem Auto gerade auf dem Weg zum Wochenmarkt und sieht Frau Müller auf der Mitfahrerbank. Da er Frau Müller flüchtig kennt und ahnt, dass auch sie zum Einkaufen möchte, hält er an und nimmt sie mit. Dadurch haben beide CO₂ gespart. Frau Müller musste sich kein Taxi nehmen und Herr Maier freut sich, weil er von Frau Müller einen Tipp bekommen hat, wie der Sonntagsbraten noch besser schmeckt. Er wird sie nächste Woche garantiert wieder mitnehmen!

Wird die Mitfahrerbank mit einem Schwarzen / Grünen Brett kombiniert, besteht die Möglichkeit, dass Personen auch Mitfahrgelegenheiten anbieten.

Biete Mitfahrgelegenheit!
Ich fahre jeden
2. Samstag nach
Cham und habe
2 Plätze frei.
Abfahrt vor der
Kirche um 9 Uhr
M. Schmed



Homeoffice & Online-Veranstaltungen

Einen positiven Effekt hatte die Corona-Pandemie ja: Homeoffice hat massiv zugenommen, und gleichzeitig wurden Dienstreisen auf ein absolutes Minimum reduziert. Dadurch spart man nicht nur Zeit, sondern auch jede Menge Treibhausgasemissionen.

Diese Dynamik sollten wir auch in Zukunft nutzen und Veranstaltungen vermehrt online anbieten. Zwar erzeugen auch die Rechenzentren und Kommunikationsgeräte, die für eine Videokonferenz benötigt werden, Emissionen, diese sind jedoch so gering, dass es sich bereits ab einer Anreise von 5 km mit dem Pkw auszahlt, auf das Online-Format umzusteigen.



Bewusstsein schaffen

Informationen hinterlegen

Informationen über öffentliche (Nah-) Verkehrsoptionen sollten öffentlich und gut sichtbar aufgehängt oder ausgelegt werden. Wichtig ist unter anderem, wo sich die nächste ÖPV-Haltestelle befindet, wie die Abfahrtszeiten sind und ob damit z. B. eine Verbindung zu einem größeren Bahnhof etc. zu erwischen ist. Auch aktuelle Informationen zu Sharing-Angeboten, öffentlichen Ladesäulen, überdachten Abstellplätzen oder einer Wegbeschreibung zur nächsten Reparaturstation sind hilfreich und machen vor allem Besucher*innen das Leben leichter.

Beschilderung anbringen

Damit Gäste und Kund*innen nicht sprichwörtlich einmal mit der Kirche ums Dorf müssen, achten Sie darauf, dass eine gut sichtbare, einfache Beschilderung zu den wichtigsten Gebäuden und Anlagen vorhanden ist. Auch eine detaillierte Wegbeschreibung im Internet – am besten mit dem Hinweis, wo man (nicht) parken soll – hilft, Frustration vorzubeugen, und erleichtert die Orientierung.

Starterset für neue Mitarbeiter*innen

Neue Mitarbeiter*innen sollte man gleich am Anfang dazu motivieren, umwelt-schonend in die Arbeit zu kommen, solange sich noch keine festen Routinen eingespielt haben und der Umstieg noch leichtfällt. Dabei kann neben vergünstigten ÖPV-Tickets auch ein Starterpaket einen Anreiz bieten. Neben allgemeinen Informationen zur nachhaltigen Mobilität und örtlichen Gegebenheiten können auch Dinge wie ein Sattelschutz, eine Fahrradkarte und/oder ein Reparaturset als Starterset ausgegeben werden. Damit fördert man nicht nur nachhaltige Mobilität, sondern auch die Mitarbeiterbindung.

Infoveranstaltungen anbieten

Um eine Änderung im Mobilitätsverhalten möglichst vieler Mitbürger*innen zu bewirken, können Informationsabende oder z. B. ein Stand am Gemeindefest gezielt auf gewisse Problematiken und Lösungen aufmerksam machen. Hierbei ist es wichtig, ein möglichst alltagsbezogenes Problem („Fahrt in die Arbeit mit dem Privat-Pkw“) zu thematisieren und auch praktikable und einfach umzusetzende Lösungswege anzubieten („Fahrgemeinschaft“). Wer die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vor allem durch die ältere Bevölkerung stärken will, kann an einem Infoabend und mit Flyern erklären, wie man online oder auch am Fahrkartenautomaten (die heutzutage häufig mit Touchscreen usw. ausgestattet sind) ein Ticket erwerben kann. Hilfreich sind auch Informationen zu spritsparendem Fahren. Das schont nicht nur die Umwelt, sondern auch den Geldbeutel. Örtliche Fahrschulen können hier gute Tipps geben und bieten oft auch spezielle Fahrtrainings an.

Sammelpass für Kinder „Sind mit Rad/zu Fuß zum Gottesdienst gekommen“

Um bereits die Kleinsten unserer Gesellschaft in das Thema Mobilität mit einzubinden und gleichzeitig ihre Eltern anzusprechen und auf das Thema aufmerksam zu machen, kann ein Sammelpass ein toller und spielerischer Anreiz sein. Dafür bekommt jedes Kind/jeder Interessierte einen „Sammelpass“, und jedes Mal, wenn man zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln in den Gottesdienst/ in den Kindergarten gekommen ist, gibt es einen Stempel oder einen Sticker. Ist der Sammelpass voll, gibt es ein kleines Geschenk, das dazu motiviert, weiterzumachen.

Wichtig ist, sich eine Kompromisslösung für diejenigen zu überlegen, für die jene oben genannten Möglichkeiten keine Alternative sind, z. B. „Wir haben jemanden im Auto mitgenommen“.



Aktion: Fahrrad-Check

Bei dem Check werden Funktionstüchtigkeit und Zustand des Fahrrads (vor allem Bremsen, Räder, Kette) kontrolliert und auch sichergestellt, dass alle notwendigen Ausstattungen wie Klingel, Katzenaugen und Lichtanlage vorhanden und korrekt angebracht sind.

Im Rahmen einer Reparaturaktion oder eines Repaircafés kann man zusätzlich Hilfe bei kleineren Reparaturen wie dem Tausch eines Fahrradschlauchs anbieten.

Solche Aktionen können bei größeren Events wie Pfarrfesten oder regelmäßig z. B. auf Marktständen angeboten werden. Bei dieser Aktion bietet sich die Kooperation mit lokalen Fahrradläden und regionalen Fahrradclubs an.

Fahrsicherheitstraining

Fahrsicherheitstrainings gibt es nicht nur für den Betrieb von PKWs, sondern auch für Fahrradfahrer*innen. Angebote gibt es von vielen Fahrradclubs sowie teilweise auch von der Polizei oder Versicherungsgesellschaften.



Ausflüge und Veranstaltungen in der Region

Denken Sie auch bei der Planung von Ausflügen und Veranstaltungen an die Möglichkeiten, die sich in der näheren Umgebung bieten. Für einen Wandertag muss es nicht gleich in die Alpen nach Südtirol gehen. Radrundfahrten und ausgedehnte Spaziergänge kann man überall machen.

Auch eine Sightseeing-Tour durch den eigenen Ort haben die wenigsten schon einmal gemacht. Dabei lernt man oft neue, versteckte Gassen kennen und entdeckt Dinge, an denen man sonst achtlos vorbeiläuft.

Ein Betriebsausflug kann auch mal eine umweltfreundlich gestaltete Fahrradtour oder Wanderung sein. Vorteil bei der Nutzung des ÖPV: Man kann von einer Station zu einer anderen wandern und muss nicht zum Ausgangspunkt zurückgehen oder -radeln.

Bei Veranstaltungen sollten Sie immer bedenken, von wo und wie Ihre Teilnehmer*innen anreisen werden. Wo möglich können digitale oder Hybridveranstaltungen lange Anreisen verhindern. Wer seinen Veranstaltungsort zentral wählt, wo es eine gute ÖPV- und Radverkehrsanbindung gibt, und zusätzlich noch in Einladung und auf Plakaten darauf hinweist, leistet auch damit einen Beitrag zur Verkehrswende.



Radwegekirche werden

Eine besondere Möglichkeit, Kirche mit nachhaltiger Mobilität zu verbinden, ist das Konzept der Radwegekirche. Mit dem Signet „Radwegekirche“ wirbt man als Kirche aktiv dafür, dass Fahrradfahrer*innen im Gebetsraum jederzeit willkommen sind.

Wichtig ist, dass Ihre Kirche in unmittelbarer Nähe zu einem Radwanderweg liegt und zwischen Ostern bis Allerheiligen tagsüber frei zugänglich ist. Die Kirche wird durch Hinweisschilder auf dem Radweg und an der Kirche als Radwegekirche gekennzeichnet.

Hilfreich sind außerdem geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder inklusive Gepäck, Rastplätze sowie idealerweise Zugang zu Trinkwasser und Toilettenanlagen.

Mehr Informationen über die Zertifizierung und Radwegekirchen in Ihrer Nähe erhalten Sie im Internet unter www.radwegekirchen.de.



Vorbild sein

Nicht zuletzt gilt es, selber Vorbild für andere zu sein. Nur wer selber vorlebt, wie man Schöpfung bewahren kann, wird auch ernst genommen und kann andere zum Mitmachen bewegen.

Der Weg ist das Ziel

Es ist also ganz einfach, klimafreundlich mobil zu sein! Wir verbessern unsere Gesundheit und bauen Stress ab wenn wir Bewegung an der frischen Luft machen. Kinderaugen glitzern, wenn sie im Zug die Landschaft entlang rauschen und wir freuen uns, dem Stau auf der Landstraße entkommen zu sein. Wir gewinnen Zeit zum Lesen, Arbeiten oder einfach mal Abschalten und kommen entspannt ans Ziel. Und auch die Natur freut's, wenn wir CO₂-neutral, nahezu geräuschlos unterwegs sind und in Innenstädten wieder Wiesen statt Parkplätze sprießen.

Nachhaltige Mobilität ist, wo es möglich ist motorisierten Verkehr zu vermeiden und nicht vermeidbaren Verkehr auf ein umweltfreundlicheres Verkehrsmittel zu verlagern. Wenn das nicht möglich ist, muss Verkehr so effizient wie möglich gestaltet werden.

Das Ziel ist es, die Bedürfnisse und Ansprüche aller Menschen zu decken, ohne dass der Verkehr Mensch und Umwelt langfristig belastet.



Die Umwelt- und Klimaarbeit in der ELKB

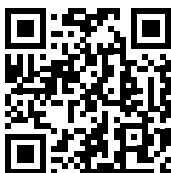
Christinnen und Christen bekennen Gott als den Schöpfer allen Lebens. Daraus folgt der Auftrag, Gottes Schöpfung zu bewahren und achtsam mit den Mitgeschöpfen umzugehen. Kirchliche Umwelt- und Klimaarbeit fördert und stärkt das Bewusstsein für einen nachhaltigen Lebensstil in Gemeinden und Einrichtungen für eine enkeltaugliche Welt.

Weiterführende Informationen

Weiterführende Informationen erhalten Sie gern direkt bei uns im Klimaschutzteam:

klimaschutz@elkb.de

www.umwelt-evangelisch.de



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen: 03K14240