

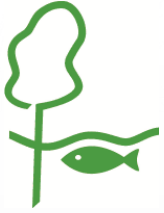


Wie kann die vorhandene PKW-Mobilität in den Kirchen verbrauchs- und emissionsärmer werden?

FEST, Heidelberg, 3.11.2015

Reinhard Benhöfer





Ziel

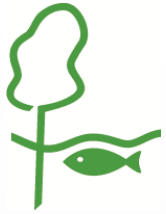
- Weniger Emissionen durch direkt veranlasste Mobilität
- Nachrangig: Weniger Emissionen durch indirekt veranlasste Mobilität



Methoden

- Substitution von Kfz-Verkehr durch
Fahrrad bzw. E-Bike
ÖPNV
- Geringere Emissionen pro km
- Elektronische Medien ersetzen Mobilität





Rahmenbedingung

- Zentralisierung kirchlicher Arbeit wegen geringerer Ressourcen (Personal, Gebäude und Geld)
- Deswegen unvermeidbare Zunahme der Mobilität





Emissionsreduktion

1. Dienstfahrzeuge

- Das ist einfach:
VCD-Umweltliste nehmen,
BeschafterInnen entsprechende Fahrzeuge
empfehlen,
Rundverfügung zum Thema an alle kirchlichen
Organisationen

Aber es hat keine große Wirkung außerhalb der
Diakonie, weil es kaum Dienstfahrzeuge gibt.





Emissionsreduktion

2. Private Kfz

- Das ist schwierig:

Es gibt keine Möglichkeit, den BeschafferInnen Vorschriften zu machen.

- Das ist schade:

Die überwältigende Mehrzahl an PKW-Dienstfahrten werden mit privaten PKW absolviert.





1000 Dienstfahrzeuge beschaffen und verteilen

- Ziel: Der CO₂-Ausstoß der dienstl. KFZ-Mobilität sinkt um 30 %.
- Methode: Landeskirche least die Fahrzeuge. Dienstfahrten werden nur noch mit Dienstfahrzeugen, die max. z. b. 100g CO₂/km emittieren, absolviert.

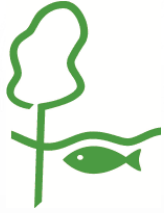




1000 Dienstfahrzeuge – 1000 Probleme

- Bislang kostet ein Kfz-km 0,30 €. Das darf mit Dienstfahrzeugen auf keinen Fall teurer werden.
- VW Up, Eco-Up und Opel Karl sind bei 15.000 km/a mit ihren Vollkosten unter 0,30 €/km, selbst wenn der Kraftstoff wieder 30% mehr kostet als heute.
- Bei 10.000 km/a liegen die Vollkosten deutlich über 0,30 €/km

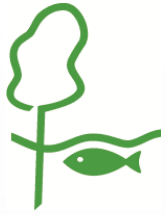




1000 Dienstfahrzeuge – 1000 Probleme

- Die überwältigende Mehrheit derer, die mit ihrem priv. Kfz Dienstfahrten machen, fährt weniger als 5000 km/a dienstlich.
- Für die Dienstfahrten dieser Personen kann aus wirtschaftlichen Gründen kein Dienstfahrzeug angeschafft werden.
- Würden diese Personen ein potentiell Dienstfahrzeug auch noch privat in dem Umfang nutzen, dass ca. 15.000 km/a gefahren werden würden, wäre die Anschaffung wirtschaftlich





1000 Dienstfahrzeuge – 1000 Probleme

- 1%-Regel ist Auto-Flatrate, kommt nicht in Frage, animiert zum Vielfahren.
- Vollkostenabrechnung zwischen privater und dienstlicher Nutzung.
- Perfektes Fahrtenbuch gefordert, u. a. wegen Steuerfragen (kein geldwerter Vorteil!)
- Zusätzlicher Verwaltungsaufwand

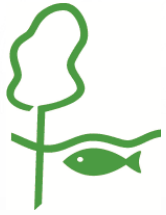




E-Mobilität

- Vorteil: Geringe Emissionen bei reg. Strom
- Vorteil: Geringe Verbrauchskosten
- Nachteil: Sehr hohe Anschaffungskosten
- Wirtschaftlich erst bei ca. 25.000 km/a (bei Full-Leasing)



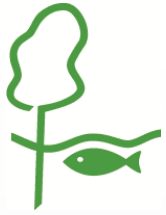


E-Mobilität Kosten

1. Verbrauchskosten

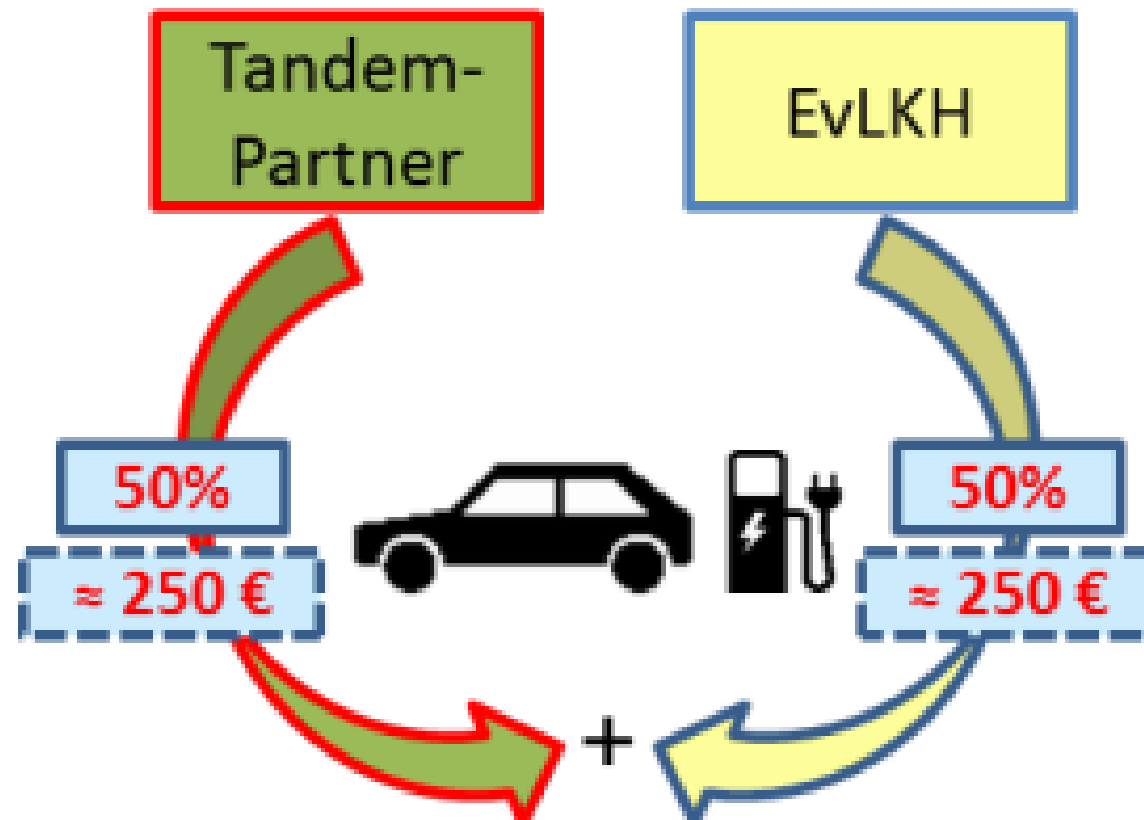
- Ca. 10 kWh pro 100 km, aber ca. 12 kWh Ladestrom
- Stromkosten von 0,25 €/kWh
- 3,00 €/100 km oder 0,03 €/km

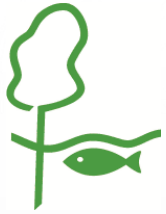




E-Mobilität

2. Fixkosten bei 25.000 km Full-Leasing



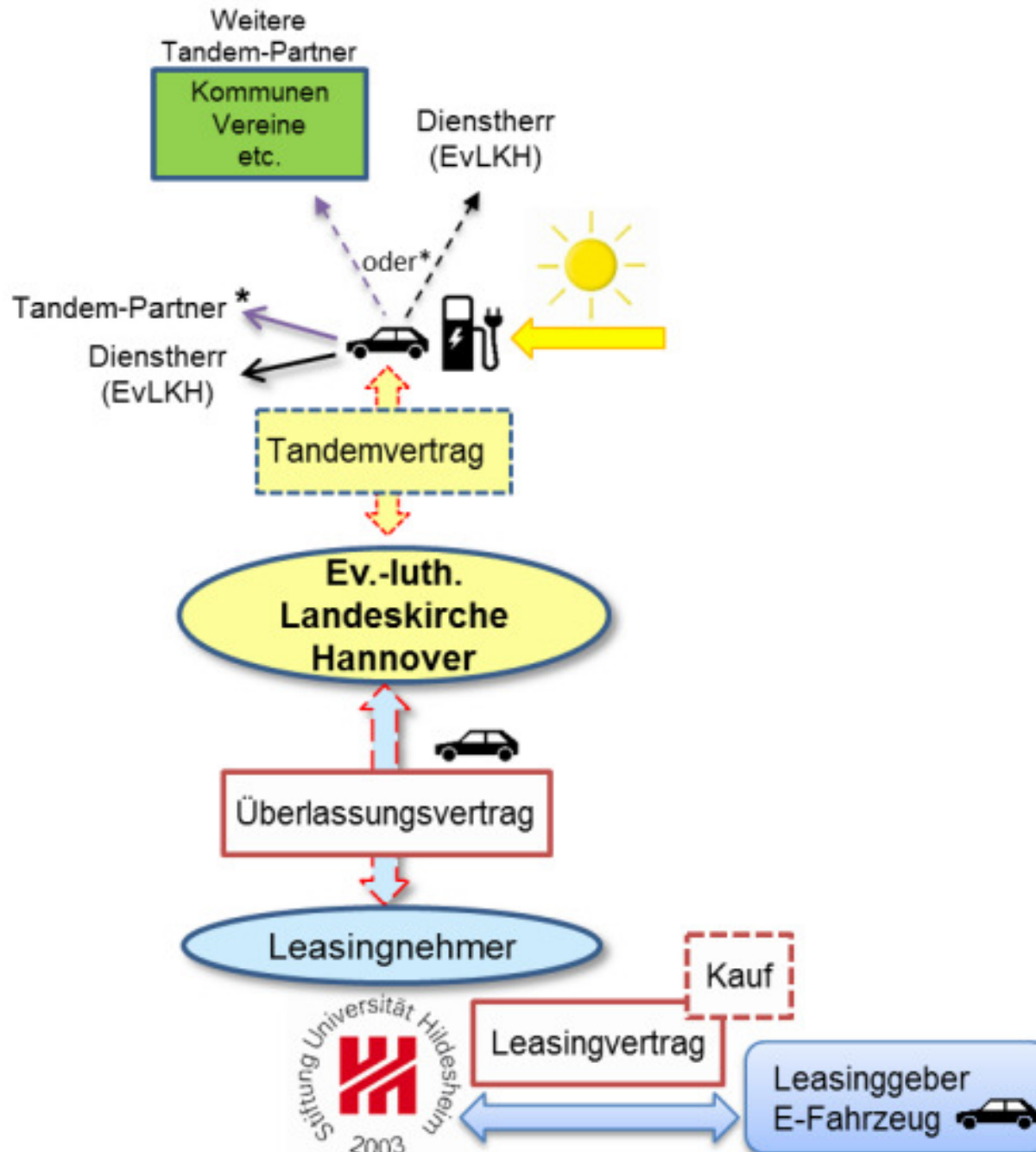


E-Mobilität Gesamtkosten

- Fixkosten: 6000 €/a bei 25.000 km/a
- Verbrauchskosten: 750 €/25.000 km bei 12 kWh/100 km und 0,25 €/kWh

- $6750 \text{ €} / 25.000 \text{ km} = 0,27 \text{ €/km}$





E-Mobilität

