

5.2. MOBILITÄT

PRAXISBEISPIELE UND ENTSPRECHENDE POLITISCHE VORSCHLÄGE

Praxisbeispiel & Politischer Vorschlag

Weniger Abhängigkeit vom Auto

Die Aktion „Autofasten. Alltag neu erfahren“ in Thüringen soll dazu anregen, über das eigene Mobilitätsverhalten nachzudenken und in der Fastenzeit öfter mal das Auto stehen zu lassen und Alternativen auszuprobieren. Die Aktion setzt bereits seit 2011 ein starkes Zeichen für den Klimaschutz. Ab 2023 wird zudem durch die Pflanzung von heimischen und an den Klimawandel angepassten Baumarten aktiv der Waldumbau in Thüringen unterstützt. Bus & Bahn Thüringen e. V., die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland und das Bistum Erfurt lassen hierzu einen Autofasten-Wald im Schwarzatal wachsen. Für jeden ausgefüllten und eingesendeten Mitmach-Kalender wird dort zukünftig ein Baum gepflanzt. Zudem kann für den Autofasten-Wald Geld gespendet werden.

Die Aktion Autofasten Thüringen ist eine Initiative von Bus & Bahn Thüringen e. V., der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland (EKM), dem Bistum Erfurt und dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Mehr als 70 Partner aus den Bereichen Mobilität, Umwelt, Tourismus, Wirtschaft und Politik unterstützen die Aktion – das sind neben den Bus- und Bahnunternehmen unter anderem mehrere Thüringer Landkreise und Städte und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC).

[EKMD | Pressestelle Thüringen | Aktion Autofasten Thüringen 2023 startet am Aschermittwoch](#)

Bundesmobilitätsgesetz – und autofreie Sonntage

Aktuell richtet sich die Verkehrsplanung vor allem an den Interessen der Autofahrer:innen aus. Mit einem Bundesmobilitätsgesetz würde klimafreundliche Mobilität Gesetz: Bund, Länder und Kommunen bekämen damit den rechtlichen Rahmen, dass sich Gesetze, Verkehrsordnungen und Bauvorhaben nicht mehr zuerst am Auto orientieren. Das Bundesmobilitätsgesetz würde auch die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen regeln.

Zahlreiche Beispiele wie die hohe Beteiligung an der Europäischen Mobilitätswoche zeigen, dass die Bereitschaft, Mobilität neu zu denken und nicht nur auf das Auto zu setzen, groß ist. Mit den autofreien Erlebnistagen entwickelte sich zum Beispiel in den letzten Jahren in einigen Regionen Deutschlands eine neue Freizeitkultur. Eine sonst viel befahrene Bundes- oder Landesstraße wird für einen Sonntag auf einer Länge zwischen 15 und 140 Kilometern für den Autoverkehr gesperrt. Zehn- bis Hunderttausende Besucher:innen nutzen diese Gelegenheit und sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Inline-Skates unterwegs.

Dazu kommt der Einspareffekt. Schon 1973 wurde das Potenzial für die Einsparung von Ressourcen durch einen autofreien Sonntag erkannt. Auch in der aktuellen Situation ist die Maßnahme geeignet, um den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Würde jeder zweite Sonntag autofrei, könnten bis zu 3 Prozent des jährlichen Kraftstoffverbrauchs von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eingespart werden.

Praxisbeispiel & Politischer Vorschlag

Umstieg aufs Fahrrad leicht gemacht

Bundesweit unterstützen kirchliche Einrichtungen die Nutzung von Dienstfahrrädern oder beteiligen sich am JobRad. „Kirchenrad fahren – Schöpfung bewahren“ war das Motto der gemeinsamen Initiative der Personalagentur der Ev. Kirche von Westfalen und des Instituts für Kirche und Gesellschaft der EKvW, um mehr Pfarrer:innen auf das Rad zu bekommen. Durch das Förderprogramm haben seit Januar 2019 bis Dezember 2021 353 Pfarrer:innen ein Dienstrad erhalten, das sind ca. 22 Prozent der Pfarrpersonen im aktiven Dienst. In dem Beschluss ist die Erstellung von kreiskirchlichen Mobilitätskonzepten eine Bedingung für die Inanspruchnahme eines landeskirchlichen Förderprogramms für Dienstfahrräder für Pfarrer:innen. Die Kirchenkreise haben infolgedessen Aspekte einer nachhaltigen Mobilität untersucht und sich konkret mit Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und -verlagerung auseinandergesetzt.

https://www.evangelisch-in-westfalen.de/aktuelles/detailansicht/news/voller-erfolg-foerderprogramm-fuer-dienstraeder/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=e029a00632bc3faaab8030f0b51c24bd

Fahrradfreundliche Infrastruktur umsetzen

Wenn die Infrastruktur gut ausgebaut ist, ist das Fahrrad für die Mobilität im Nahbereich eine klimaneutrale und selbstaktive Alternative. Hierfür sollte zwischen städtischen Zentren, ihrem Umland und ländlichen Regionen schnellstmöglich ein Netz an Rad(schnell)wegen hergestellt werden. Kfz-Fahrspuren sollten in schnelle ÖPNV-Verbindungen und Radwege umgewidmet werden. Die tatsächliche Planung, Umsetzung oder Ausgestaltung der Nutzung des Straßenraumes erfolgt durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Gesetzgebung kann jedoch auf allen Regelungsebenen bestmögliche Rahmenbedingungen dafür schaffen, eine fahrradfreundliche Gestaltung des Verkehrs zu ermöglichen.



Praxisbeispiel & Politischer Vorschlag

Car-Sharing auf dem Land – das geht!

Der Kirchenkreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Kappeln wollen zeigen, dass Car-Sharing auch im ländlichen Raum möglich ist. Auf Initiative des Kirchenkreises wurde ein Car-Sharing Angebot 2021 ins Leben gerufen. Der Car-Sharing Anbieter Cambio ist für den laufende Betrieb verantwortlich. Es stehen zwei Elektro-Fahrzeuge an einem Standort zur Verfügung. Die PKWs werden vom Regionalzentrum und von der Stadtverwaltung dienstlich genutzt. Geteilte Mobilität mit dem „Nachbarschaftsauto“ wird vorgelebt. Stadt und Kirche gehen mit gutem Beispiel voran, so dass die Nachfrage aus der Bevölkerung wächst. Um unabhängig vom eigenen Fahrzeug zu werden, bedarf es weiterer Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr und beim Radwegenetz. Die beispielhafte Kooperation von Kirche, Kommune und einem Car-Sharing Anbieter ist eine der Optionen, um veränderte Mobilität und Klimaschutz in die Fläche zu tragen. Die beteiligten Akteure sehen die Entwicklung sehr positiv und sind zuversichtlich, dass sich das Modell in der Region etablieren wird. <https://www.cambio-carsharing.de/kappeln>

Mobilität ohne eigenes Auto gestaltet sich auf dem Land oft schwierig. In Ergänzung zum ländlichen ÖPNV braucht es ein ergänzendes, nachhaltiges und alternatives Mobilitätsangebot. 2017 erkannte die Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. diese Notwendigkeit und entwickelte das landesweite Kooperationsprojekt Dörpsmobil SH. Die Basis von Dörpsmobil SH sind die mehr als 30 Dörpsmobile in Schleswig-Holstein, die ihren Einwohnern vereinsbasiert oder über die Gemeinde e-Carsharing, in der Regel ehrenamtlich betrieben, zur Verfügung stellen. Das Netzwerk ist am Wachsen und hat viele positive Effekte: [Dörpsmobil SH - Elektromobiles Carsharing im ländlichen Raum \(doerpsmobil-sh.de\)](https://doerpsmobil-sh.de)

Steuer- und Abgabenreform zur Förderung von kleinen Pkw

Weniger und kleinere Fahrzeuge zu nutzen, sollte das Ziel sein. Über eine Steuer- und Abgabenreform könnten Anreize entstehen, kleine und klimaschonendere Pkw zu nutzen. Ein Bonus-Malus-System für neuzugelassene Pkw kann dies unterstützen. Es fördert den Kauf klimaschonender Pkw mit geringen CO₂-Emissionen durch einen Bonus und verteuert den Kauf besonders stark emittierender Pkw durch einen Malus. Bei richtiger Ausgestaltung entsteht ein System, bei dem die Käufer:in von klimaschädlicheren Pkw den Kauf klimafreundlicher Modelle mitfinanzieren, ohne dass Steuergelder dafür ausgegeben werden müssen.

Praxisbeispiel & Politischer Vorschlag

Kirche unterstützt Tempolimit

Die Evangelische Kirche in Deutschland (EKD) stellt sich hinter politische Bemühungen um ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Straßen. Dieses solle höchstens 120 km/h betragen, heißt es in einem Beschluss der EKD-Synode im November 2022. Zugleich soll bei Fahrten im kirchlichen Kontext ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen eingehalten werden.

[Beschluss Tempolimit in der evangelischen Kirche – EKD](#)

Tempolimit einführen

Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen und eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften wäre ein kurzfristig realisierbarer, kostengünstiger und wirksamer Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Zudem würden auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Schadstoffemissionen gemindert.

Praxisbeispiel & Politischer Vorschlag

Mobilität nachhaltig gestalten

Die Evangelisch-methodistische Kirche änderte durch ihren Beschluss von 2019 die Mobilitätspraxis. Mit den Bestimmungen wird das Mobilitätsverhalten zugunsten des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs



gesteuert. So werden Kosten für Inlandsflüge nicht erstattet. Sitzungsorte werden so gewählt, dass sie ans öffentliche Nah- und Fernverkehrs-Netz angeschlossen sind. Ist dies der Fall, gibt es bis auf wenige Ausnahmen keine Erstattung der PKW-Kosten. Die Kommissionen und Gremien auf allen Ebenen prüfen intensiv, ob Sitzungen durch Videokonferenzen ersetzt werden können.

Mobilitätsmanagement für die öffentliche Verwaltung

Die öffentliche Verwaltung und größere Betriebe sollten verpflichtet werden, ein Mobilitätsmanagement einzuführen. Mobilitätsmanagement ist ein Konzept zur Förderung eines effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Personenverkehrs. Es zielt darauf ab, die Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer:innen durch Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Akteure zu verändern. Daher stellt es ein wichtiges Instrument insbesondere für die Verringerung des motorisierten Pendelverkehrs mit vergleichsweise niedriger Eingriffsintensität bei den Verkehrsteilnehmenden dar.

Es gibt hierfür praktische Erfahrungen aus dem europäischen Ausland. Brüssel hat ein Mobilitätsmanagement für Betriebe ab 200 Beschäftigten, Italien ab 300 Beschäftigten in Städten mit mehr als 150.000 Einwohnern verpflichtend vorgeschrieben.

5.3. ERNÄHRUNG UND LANDWIRTSCHAFT

PRAXISBEISPIELE UND ENTSPRECHENDE POLITISCHE VORSCHLÄGE

Praxisbeispiel & Politischer Vorschlag

Nur vegetarische Verpflegung? Kein Problem!

Mit einem Paket an Maßnahmen hat der Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg-Ost beschlossen, dass die Kitas in eigener Trägerschaft bis 2025 Treibhausgasneutral werden sollen. Nach einer Analyse der Klimabilanz der 83 Kitas machte der Bereich Ernährung rund 34 Prozent der Emissionen aus. Um diese zu minimieren, wurde die Ernährung auf eine ovo-laktische vegetarische Verpflegung mit einem möglichst hohen Anteil an regionalen, saisonalen und biozertifizierten Lebensmitteln umgestellt. Das Ziel ist es zudem, die Kitas als „öko-faire Einrichtungen“ zu zertifizieren. Die Veränderungen stellen in der Übergangsphase für die Mitarbeitenden besondere Herausforderungen dar. Der Kirchenkreis Hamburg-Ost ist entschlossen, diese anzugehen und einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz und damit auch für eine nachhaltige, gerechte und lebenswerte Zukunft zu leisten.

[Kirche für Klima \(kirchefuerklima.de\)](http://kirchefuerklima.de)

Auch in Bildungseinrichtungen der Kirche wird immer häufiger auf Fleisch verzichtet. Das Bildungshaus St. Luzen zum Beispiel hat sich bewusst entschieden, in der Fastenzeit komplett fleischlose Kost anzubieten. Die Gründe dafür sind nach eigenen Aussagen vielschichtig: Verantwortung für Umwelt und die Erwärmung der Erdatmosphäre, das Tierwohl, aber auch als Zeichen der Solidarität gegenüber all den Menschen auf dieser Welt, die sich den hohen Lebensstandard nicht leisten können. Das Bildungshaus will den Reiz einer vegetarischen Ernährung und die gesundheitlichen Effekte deutlich machen. In der christlichen Tradition spielen der Verzicht und das Fasten eine große Rolle.

