

AG Klimaschutz

19. Sitzung

23.03.2023, 19:30-22:00 Uhr, Teams-Telko

Teilnehmende: Martin Backes, Johanna Brings, Peter Diehl, Markus Dörner, Monique Heimann, Stefan Hörnchen (bis 20:30 Uhr), Rainer Jürgens, Fritz Rodenhäuser, Luise Rommerskirchen, Monika Weber (bis 20:40 Uhr), Kalle Kubatschka.

1. Protokoll der 18. Sitzung

Keine Änderungen.

2. Ergänzungen/Änderungen der Tagesordnung

Keine.

3. Bericht aus der PG Klimaschutz des DAV

- Status: 214 gemeldete Klimaschutzkoordinationen, 206 Sektionen im Bilanzierungstool (= aktiv mit der Bilanzierung beschäftigt) von 356 Sektionen.
- umgerechnet auf die Mitgliederzahlen werden derzeit ca. 78% der 1,45 Millionen DAV-Mitglieder bilanziert

4. Erfahrungsaustausch Klimaschutz

4.1 Protokoll

- bei Verweisen in Spalte „Anmerkungen“ das Ziel besser auffindbar machen (Rainer, erledigt)

4.2 Diskussion der Ergebnisse und Aufgaben

- ÖA-Referat sollte bezüglich Kommunikation in der AG unterstützen (Monique).
- Es muss auch mehr kommuniziert werden, dass das nicht nur unser Ding ist, sondern das dabei viele mitmachen (Johanna).
- Eine Seite mit den wichtigsten Infos in den gletscherspalten bringen (Johanna).
- Zur MV wird es einen Klimaschutzbericht geben, der auch in den gletscherspalten erscheinen wird (Kalle).

4.3 Vorgehen bei den übrigen Referaten

- HW: Bilanzierung der Hütten 2023. Das wie muss diskutiert werden, aber nur mit dem Referat.
- EA: kein großer Infobedarf vorhanden.
- Andere Referate (LS, ÖA): zur GVS-Sitzung abfragen, ob noch Infobedarf besteht.
- Ebenso bei den anderen GL nachfragen, die nicht beim Austausch Klimaschutz dabei sein konnten.

5. Anreiseregulierung (ARR) anpassen

- Der Erfahrungsaustausch Klimaschutz hat klar gezeigt, dass die ARR an zwei Punkten angepasst werden sollte.

5.1 Anpassung der Anreise-km (Tageskilometer)

- Wie sieht es bei der Anreise mit ÖPV, Bus, Pkw aus, bezüglich der Emissionen? Dazu zeigt Kalle die Auswertungen der unterschiedlichen in der ARR geforderten Art der Anreise.

- Folie 1: Nach der geltenden ARR ist es zulässig, wenn mit dem Auto angereist wird und dabei mindestens 3 Leute je Auto mitfahren. Nach dem Emissionsschnitt ergibt dies bei einer Wochentour (Sa-Sa, 850 km Anreiseentfernung) einen Wert von 12,0 kg CO₂e/Teilnehmende/Tourentag (kg CO₂e/TN/d). In Vergleich dazu ergeben sich bei Nutzung des Sektionsbusses mit 6 Personen 10,8 kg CO₂e/TN/d und beim ÖPV 7,4 kg CO₂e/TN/d.

Tatsächlich wurden bei den Autoanreisen in 2022 aber ein Durchschnitt von nur 2,1 Personen pro Fahrzeug ermittelt. In der Realität halten wir also bei den Mitfahrgelegenheiten unsere eigenen Vorgaben nicht ein.

Für den Sektionsbus wurden in 2022 7,1 Personen pro Bus ermittelt. Damit wurde der Sektionsbus besser ausgelastet als von der ARR vorgegeben.

Vergleicht man nun den max. nach ARR zulässigen Emissionsschnitt (12,0 kg CO₂e/TN/d) mit den tatsächlichen Werten aus 2022, so ist der Sektionsbus (9,3 kg CO₂e/TN/d) um Faktor 1,30 klimafreundlicher. Beim ÖPV (7,4 kg CO₂e/TN/d) ist der Faktor noch höher: 1,62. Das Auto (18,1 kg CO₂e/TN/d) kommt wegen der schlechten Auslastung nicht gut weg. Hier liegt der Faktor bei 0,67, d.h. mit dem Auto war man in 2022 ca. 50% klimaaunfreundlicher unterwegs.

Für die Anpassung der Anreise-km (Tageskilometer) wurde für den Sektionsbus ein Faktor von 1,15 (15% mehr) und für den ÖPV von 1,31 (31% mehr) vorgeschlagen und angenommen.

Nach derselben Logik müssten die Anreise-km wegen der real schlechteren Auslastung der Autos um Faktor 0,84 vermindert werden. Davon soll aber zunächst abgesehen werden. Nach der Auswertung der Daten aus 2023 soll dieser Punkt erneut betrachtet werden.

- Folie 2: Bisher sind für den 1. Tag 150 km möglich, für jeden weiteren 100 km. Die Diskussion, ob pro Tag besser ein gleichbleibender Tageskilometersatz angewendet werden soll, ergab dass man nicht zu viel auf einmal ändern will.

Mit den Faktoren aus Folie 1 ergeben sich für den Sektionsbus (oder einen geliehenen 9-Sitzer) für den ersten Tag 170 km und für jeden weiteren Tag 115 km. Beim ÖPV sind es analog 195 km plus 130 km je weiteren Tag. Die Werte wurden bei der Berechnung auf 5 km „gerundet“.

Für die Anreise mit dem Auto ändert sich vorerst nichts.

Damit sind für 8 Tourentage (Sa-Sa) mit dem Sektionsbus max. 975 km möglich und mit dem ÖPV 1.105 km. Da die Anpassung der Tageskilometer beim Bus auf der Auslastung von 7,1 Personen pro Bus basiert (2022), muss dieser Wert in den nächsten Jahren beobachtet werden.

5.2 Umgang mit den Flug-/Fernreisen

- Zu Beginn der Diskussion wird Folie 3 gezeigt. Der Emissionsanteil der relativ wenigen Flüge liegt bei 31% der Mehrtagesveranstaltungen. Der in 2022 ermittelte Emissionsschnitt (CO₂-Schnitt) liegt bei den Flügen um Faktor 11,7 über z.B. dem

der Anreise mit dem ÖPV. Flugreisen sind also pro Teilnehmenden und Tourentag um ein Vielfaches klimaschädlicher als die anderen Anreisearten.

- Auf Folie 4 ist die Diskussion zu den Flugreisen beim „Erfahrungsaustausch Klimaschutz“ und einige Aspekte dazu dargestellt.
- Das Referat Ausbildung ist sich einig und will keine Flüge mehr im Namen der Sektion. Die Bemühungen um den Klimaschutz in der Sektion bei anderen Touren und Kursen vs. Flüge ist nicht logisch nachvollziehbar (Markus).
- Die Frauenbergsportgruppe will keine Flüge mehr anbieten (Johanna).
- Peter: eher keine Flüge mehr.
- Fritz: Klares Signal senden und mit den Flügen hart Schluss machen.
- Johanna: ist ebenso nicht dafür, eine Übergangszeit für Flüge zu gewähren.
- Folie 5 zeigt die drei zur Abstimmung gestellten Optionen. Für Option 1 gab es keine Stimme. Option 2 erhielt 3 Stimmen und Option 3 mit 6 Stimmen die klare Mehrheit. Die AG empfiehlt dem Vorstand entsprechend zu entscheiden und Fern-/Flugreisen im Namen der Sektion ab 2024 nicht mehr zuzulassen.

5.3 Weiteres Vorgehen

- Der Entwurf der ARR soll in der VS-Sitzung am 03.04.2023 vorgestellt und auf der GVS-Sitzung am 04.05.2023 diskutiert werden. Danach soll die ARR im Vorstand beschlossen werden. Umsetzung der neuen ARR ab Juni 2023.

6. Reisekostenordnung (ReiseKO) anpassen

- Beim „Erfahrungsaustausch Klimaschutz“ wurde mehrfach angeregt, das Deutschland-Ticket analog zur bereits vorhandenen Förderung der Job-Tickets zu ergänzen (3.5 der ReiseKO).
- Die ReiseKO wird entsprechend angepasst (Folie 6) und dem Vorstand zum Beschluss vorgeschlagen.

7. Termine

Nächster Termin: wegen der fortgeschrittenen Zeit wurde dieser Punkt nicht mehr konkretisiert.