

Anreiseregulung

| reine Anreise | | Emi-Fak | Fahr- zeuge | Aus- lastung | ARR | Emi-Schnitt | ARR | Vorschlag | | | |
|------------------|------|------------|----------------|-----------------|------|-------------|--------------|------------------|------|------|-------------|
| | | kg CO2e/km | Pers | | Tage | km-Grenze | kg CO2e/TN/d | max. zul. Faktor | | | |
| gefordert | Bus | 0,305 | 6 | 1 | 6 | 8 | 850 | 10,8 | | | |
| ARR | Auto | 0,170 | 6 | 2 | 3 | 8 | 850 | 12,0 | | | |
| | ÖPV | 0,035 | 6 | | | 8 | 850 | 7,4 | | | |
| real 2022 | Bus | 0,305 | 7 | 1 | 7 | 8 | 850 | 9,3 | 12,0 | 1,30 | 1,15 |
| | Auto | 0,170 | 8 | 4 | 2 | 8 | 850 | 18,1 | 12,0 | 0,67 | 1,00 |
| | ÖPV | 0,035 | 8 | | | 8 | 850 | 7,4 | 12,0 | 1,62 | 1,31 |

Nach derselben Logik müsste die Anreiseentfernung wegen der real schlechteren Auslastung der Pkw (2 anstatt 3 Personen pro Pkw) 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.

Anreiseregulung

Die AG Klimaschutz empfiehlt die Anpassung der Tageskilometer für organisierte Sektions-/9-Sitzerbus- und ÖPV-Touren (Öffi-Touren) wie folgt. Die Tageskilometer für die individuelle Anreise („Pkw-Touren“) bleibt vorerst unverändert.

| | ALT | | | | NEU | | | |
|------|--------|-----------|------|-----------|--------|-----------|------|-----------|
| | 1. Tag | ab 2. Tag | Tage | km-Grenze | 1. Tag | ab 2. Tag | Tage | km-Grenze |
| Bus | 150 | 100 | 8 | 850 | 170 | 115 | 8 | 975 |
| Auto | 150 | 100 | 8 | 850 | 150 | 100 | 8 | 850 |
| ÖPV | 150 | 100 | 8 | 850 | 195 | 130 | 8 | 1.105 |

Sollte sich die Auslastung der Sektions-/9-Sitzerbusse in 2023 deutlich gegenüber 2022 verschlechtern, müssen die Tageskilometer entsprechend angepasst werden.

Anreiseregulung

Flugreisen tragen überproportional viel zu den Emissionen bei. In 2022 machen die 6 Flugreisen (5% der 122 MTV) 31% der Emissionen aus. Bezüglich der Kennzahl “CO2-Schnitt” (kg CO₂e/TN/d) sind die Flugreisen um Faktor 11,7 klimaschädlicher als der ÖPV.

Das unter 3. in der Anreiseregulung aufgeführte Verhältnis von max. Anreiseentfernung und Veranstaltungsdauer gilt bisher nicht bei Flugreisen. Dies ist unlogisch und kann auch nicht vermittelt werden.

| MTV 2022 | Emi-Faktor kg CO ₂ e/ Km | ARR Ausl. | pro Ausl. | Emissionen kg CO ₂ e | Emi- % | N | % | kg CO ₂ e/ MTV | CO ₂ -Schnitt kg CO ₂ e/ TN/d | Faktor |
|----------|---|--------------|--------------|------------------------------------|-----------|----|-----|------------------------------|---|--------|
| Flug | 0,220 | 1 | 0,220 | 45.335 | 31% | 6 | 5% | 7.556 | 123,6 | 11,7 |
| Bus | 0,305 | 6 | 0,051 | 15.708 | 11% | 13 | 12% | 1.208 | 13,2 | 1,2 |
| Auto | 0,170 | 3 | 0,057 | 72.254 | 50% | 70 | 63% | 1.032 | 18,1 | 1,7 |
| ÖPV | 0,035 | 1 | 0,035 | 11.248 | 8% | 23 | 21% | 489 | 10,6 | 1,0 |

Anreiseregulung

Das Thema **Flugreisen** wurde beim „Erfahrungsaustausch Klimaschutz“ kontrovers diskutiert. Es gab keine allgemeine Übereinstimmung, wie damit umgegangen werden soll. Bei den Gruppenarbeiten gab es 8 Karten, die fordern, dass Fern-/Flugreisen im Namen der Sektion ganz verboten oder nicht mehr durchgeführt werden sollen, gegenüber 2 Karten, die kein generelles Verbot anregen.

Auch die Verknüpfung mit sozialen Aspekten wurde in die Diskussion mit eingebracht, damit allein können die hohen Emissionen aber nicht wirklich gerechtfertigt werden.

Ebenso wurde die Kompensation von Flügen angeregt. Kompensation (z.B. atmosfair; 22 €/t CO₂e) ist in der Klimaschutzstrategie des DAV erst nach 2030 vorgesehen (kompensierte Emissionen dürfen in der Emissionsbilanz bis 2030 nicht berücksichtigt, d.h. herausgerechnet werden). Im DAV werden die Gesamtemissionen jeder Sektion über den DAV-internen CO₂-Preis (derzeit 90 €/t CO₂e) im Klimaschutzbudget der jeweiligen Sektion berücksichtigt. Mit Kompensation würden die Emissionen der Flüge also doppelt berücksichtigt (1x mit 90 €/t und 1x mit 22 €/t). Natürlich darf jeder seine Emissionen freiwillig kompensieren, aber auf den finanziellen Aufwand bezüglich des Klimaschutzbudgets der Sektion hat dies keinen Einfluss.

Anreiseregulung

Die AG Klimaschutz hat alle vorgenannten und beim „Erfahrungsaustausch Klimaschutz“ angeführten Aspekte diskutiert und drei Szenarien zur Abstimmung gestellt:

1. Emissionen durch Flüge ab 2024 über 4 Jahre reduzieren
(2024 75%, 2025 50%, 2026 25%, ab 2027 0% Emissionen durch Flüge (Basis 2022))
2. Emissionen durch Flüge ab 2024 über 2 Jahre reduzieren
(2024 50%, ab 2025 0% Emissionen durch Flüge (Basis 2022))
3. Ab 2024 keine Flüge mehr anbieten
(ab 2024 0% Emissionen durch Flüge)

Die AG Klimaschutz hat sich mit deutlicher Mehrheit für das **Szenario 3** entschieden und empfiehlt dem Vorstand entsprechend zu entscheiden.

Reisekostenordnung

Ab Mai gibt es das Deutschland-Ticket für 49 Euro pro Monat. Es bietet Nahverkehr für ganz Deutschland zu einem günstigen Tarif. Vor allem die Pendler, die jetzt schon ein Job-Ticket haben, werden davon profitieren.

Analog zu den bestehenden Regeln zum Job-Ticket und den Bahncards soll die Reisekostenordnung unter 3.5 angepasst werden:

3.5 Können für Dienstreisen regelmäßig Job-Tickets oder Deutschland-Tickets eingesetzt werden, können auf Antrag 10% der Kosten des Job-Tickets oder monatlich 10 Euro pauschal erstattet werden (bei mind. 10 Dienstreisen pro Jahr). Bei einfacher Amortisation werden die Kosten des Job- oder Deutschland-Tickets monatlich erstattet.