



DOKUMENTATION DES WORKSHOPS „MOBILITÄT“



Europa-Universität
Flensburg



Erstellt von Larissa Leienbach

Erstellt im Auftrag der Europa-Universität Flensburg und der Fachhochschule Flensburg

Gefördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unter Kofinanzierung der Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein

Oktober 2014

SCS Hohmeyer | Partner GmbH



Eckernförder Landstraße 65
D-24941 Flensburg

Kontakt: Simon Laros

Telefon: 0049 (0) 4938-840 01

Email: laros@scs-flensburg.de

Web: www.scs-flensburg.de



13. November 2014, Europa-Uni Flensburg

TeilnehmerInnen

Name	Institution
Frank Kupfer	Kanzler, FH Flensburg
Uwe Carstensen	Gebäudemanagement, FH Flensburg
Petra Christiansen	Zentrale Verwaltung, FH Flensburg
Ulf Müller	Wissenschaftlicher Mitarbeiter, FH Flensburg
Axel de Haan	Gebäudemanagement und Infrastruktur, Europa-Uni Flensburg
Winnie Rebenstorff	Gebäudemanagement und Infrastruktur, Europa-Uni Flensburg
Inken Alsen	Zentrale Verwaltung, Europa-Uni Flensburg
Hannah Köster	Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Europa-Uni Flensburg
Eyke Alexander Bittner	Klimaschutzmanagement, Stadt Flensburg
Martin Beer	SCS Hohmeyer Partner
Simon Laros	SCS Hohmeyer Partner
Larissa Leienbach	SCS Hohmeyer Partner

Inhaltsverzeichnis

1	Inhaltsverzeichnis	3
2	Ausgangslage und Ziele des Workshops	4
2.1	Das integrierte Klimaschutzkonzept für den Campus Flensburg	4
2.2	Energieverbrauch und CO ₂ –Emissionen der MitarbeiterInnenmobilität	6
3	Arbeitsphase.....	6
3.1	Auswertung der Dienstmobilität	7
3.2	Maßnahmen im Bereich Dienstmobilität	7
3.3	Auswertung der Umfrage „Wege zur Arbeit“	8
3.4	Maßnahmen im Bereich Wege zur Arbeit.....	9
3.5	Einordnung der Klimaschutzmaßnahmen	10
4	Strategien für die Umsetzungsphase	11
4.1	Notwendige nächste Schritte	12
5	Zusammenfassung und Ausblick	13
5.1	Weitere Vorgehensweise	14
	Abbildungsverzeichnis.....	14

1 Ausgangslage und Ziele des Workshops

Der hier dokumentierte Workshop „Mobilität“ war der erste von zwei Themenworkshops im Rahmen der Erstellung des integrierten Klimaschutzkonzepts für die Flensburger Hochschulen. In einem weiteren Workshop wird der Gebäudebereich der Hochschulen betrachtet.

Am Ende der Konzepterstellung wird ein Maßnahmenkatalog mit Klimaschutzmaßnahmen für alle Sektoren stehen. Alle Maßnahmen können nach ihrer Wirkweise den drei Bereichen: Bedarfsreduzierung, Effizienzsteigerung und Substitution fossiler Energieträger zugeordnet werden und somit zur Emissionsreduktion beitragen. Die drei Teilbereiche der Emissionsreduktion sind in der Abbildung 1 dargestellt.

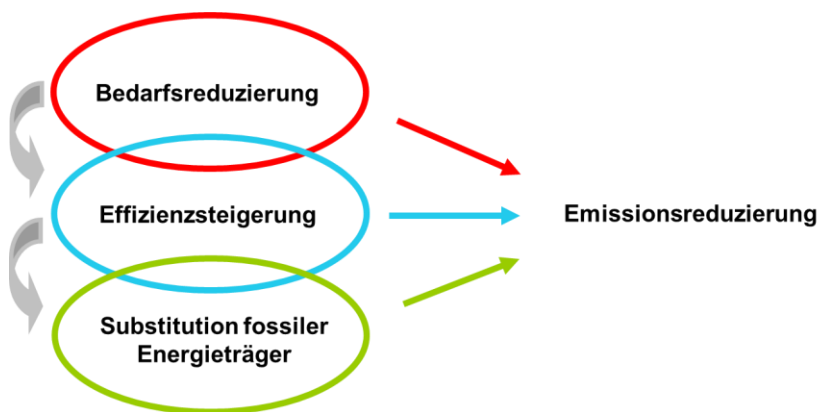


Abbildung 1 Teilbereiche der Emissionsreduktion

Ziel des Workshops war neben der Vorstellung der Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen und den daraus resultierenden Hochrechnungen zur Erstellung der Energie- und CO₂-Bilanz vor allem die gemeinschaftliche Identifikation von Maßnahmen, welche hinsichtlich ihres Emissionsreduktionspotenzials sowie ihrer Umsetzbarkeit eingeordnet werden sollten, um eine Bewertung über die Durchführung zu ermöglichen. Dies stellt die Grundlage für die Entscheidung zur Aufnahme in den Maßnahmenkatalog dar.

1.1 Das integrierte Klimaschutzkonzept für den Campus Flensburg

Die Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzepts für den Campus sieht zunächst die Bestandsaufnahme der Energieverbräuche und CO₂-Emissionen für die Bereiche Immobilien und MitarbeiterInnenmobilität vor. Daraus folgt die Erstellung einer fortschreibbaren Energie- und CO₂-Bilanz bis 2050. Die Entwicklung von geeigneten Klimaschutzmaßnahmen soll zum einen die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 30 % bis 2020 ermöglichen sowie einen Weg zur CO₂-Neutralität bis 2050 aufzeigen. Herauskommen soll ein detaillierter abgestimmter Maßnahmenkatalog für die beiden Hochschulen, der die Basis für die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts bildet.

Das integrierte Gesamtkonzept für den Campus Flensburg setzt sich aus folgenden Punkten zusammen:

- Wärmeverbrauch
- Stromverbrauch
- Energieversorgung
- Dienstfahrten/Fuhrpark
- Arbeitswege der Mitarbeiter
- Green IT

Der im Konzept untersuchte Bereich zum Thema Verkehr ist in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** blau hervorgehoben. Es wird nur der Personenverkehr betrachtet. Zur Bestandsaufnahme der MitarbeiterInnenmobilität gehören die Bereiche Fahrten zu Arbeit, Dienstreisen und Dienstwagen. Durch den Bereich Dienstreisen wird auch die Luftfahrt berücksichtigt.

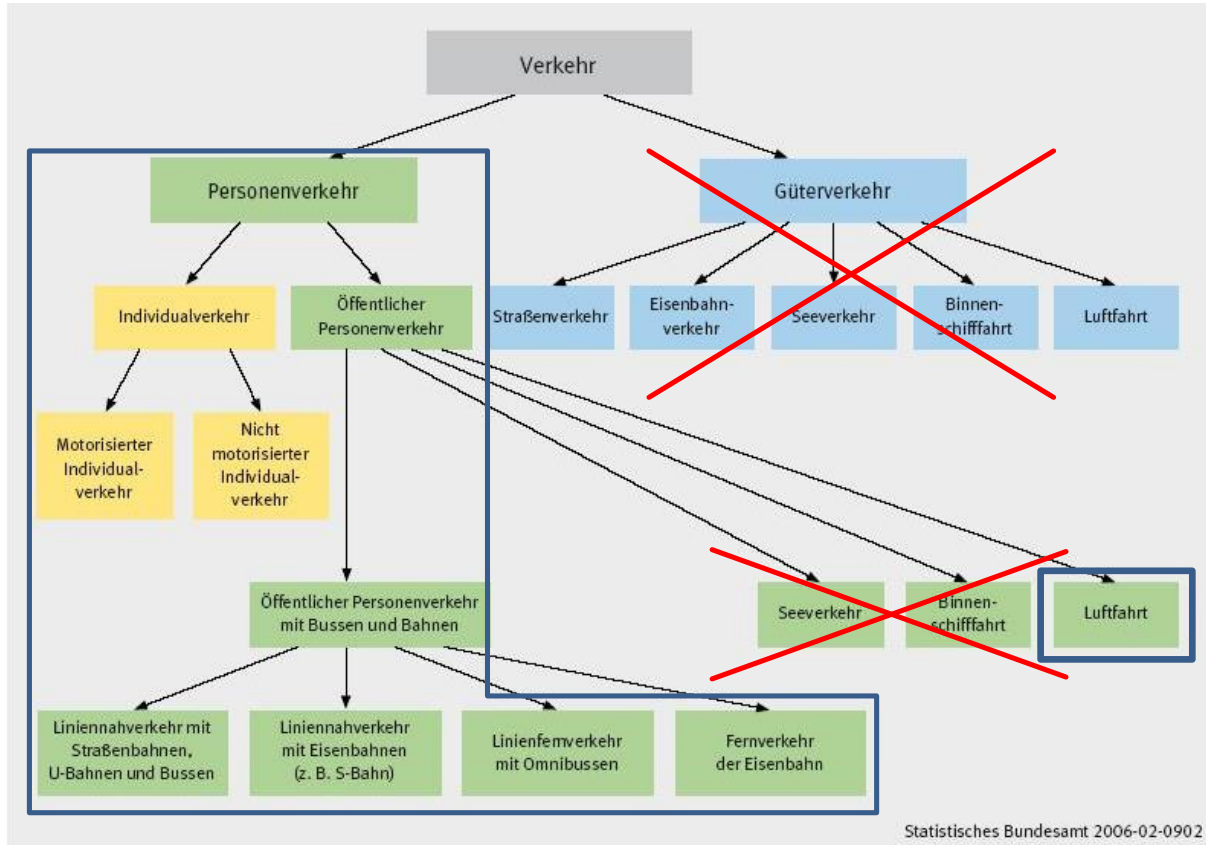


Abbildung 2: Betrachtete Themen im Bereich Verkehr

Die Grundlage für den zu entwickelnden Maßnahmenkatalog bildet eine Energie- und CO₂-Bilanz. In ihr wurden alle relevanten Energieverbräuche der Hochschulen erfasst und die damit verbundenen CO₂-Emissionen ausgewiesen. Die MitarbeiterInnenmobilität wird in die Bereiche Dienstreisen und Wege zur Arbeit aufgeteilt. Da die Emissionen durch die Wege der MitarbeiterInnen zur Arbeit von individuellen persönlichen Entscheidungen

abhängen, war für die Erfassung eine Befragung der MitarbeiterInnen notwendig. Diese Befragung schafft ergänzend dazu eine Informationsgrundlage, um geeignete Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen des Workshops „Mobilität“ zu entwickeln. Zusätzlich zu dieser Befragung wurden die Dienstreiseabrechnungen und die Nutzung der Dienstwagen ausgewertet und in der Bilanz berücksichtigt.

Über die Definition der Maßnahmen anhand folgender W-Fragen:

- Was? – Art und Wirkweise der Maßnahme? Chancen / Hemmnisse?
- Wer? – Verantwortlichkeit? Externe Zusammenarbeit?
- Wann? – Zeitpunkt der Umsetzung? Priorisierung?
- Wie viel? – Umfang und Einsparung?
- Wie teuer? – Kosten der Umsetzung / Folgekosten?

kann ein abgestimmter Handlungsplan entwickelt werden.

Das zu erstellende integrierte Klimaschutzkonzept bildet die Grundlage für den Beschluss der Umsetzung des Konzepts. Im Anschluss kann die Förderung eines Klimaschutzmanagers für den Zeitraum von drei Jahren beantragt werden.

Momentan liegt der Fokus der Klimaschutzmaßnahmen auf den MitarbeiterInnen, aber grundsätzlich können die Maßnahmen auch von Studierenden genutzt werden, die damit eine wichtige Multiplikatorrolle einnehmen.

1.2 Energieverbrauch und CO₂-Emissionen der MitarbeiterInnenmobilität

Insgesamt verursacht die Mobilität 25 % der Emissionen der Flensburger Hochschulen und hat also einen deutlich kleineren Anteil an den Emissionen als die Immobilien. In der Bilanz berücksichtigt wurden die Fahrten der MitarbeiterInnen zur Arbeit, die Fahrten mit den Dienstfahrzeugen der Hochschulen sowie die abgerechneten Dienstreisen. Berechnet wurden die Emissionen anhand der ermittelten Personenkilometer, dem durchschnittlichen Besetzungsgrad der Verkehrsmittel und deren spezifischen Emissionsfaktoren je zurückgelegtem Kilometer.

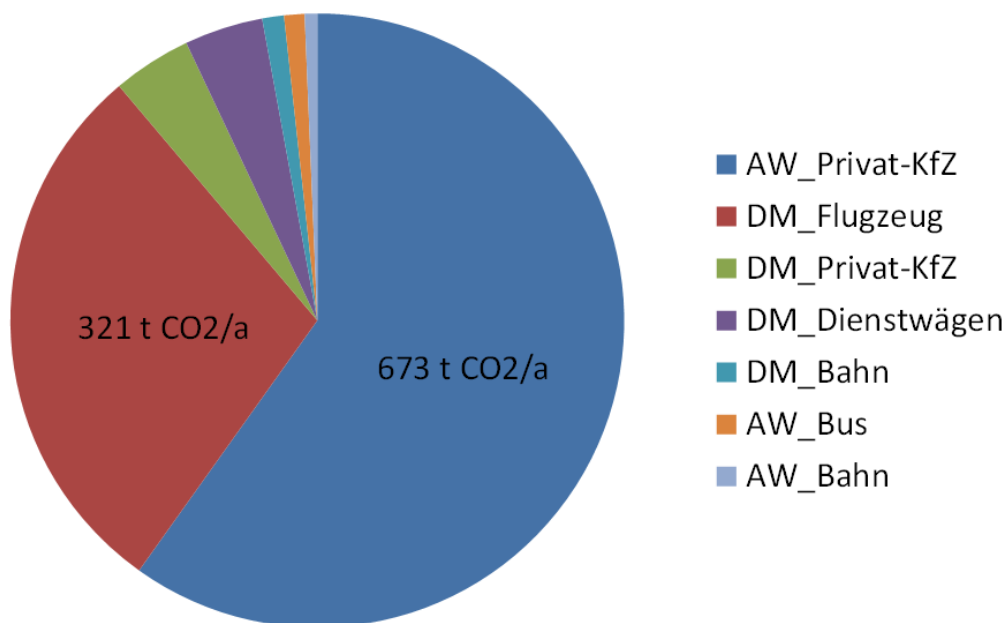


Abbildung 3 Emissionen der Mobilität an den Flensburger Hochschulen (DM = Dienstmobilität, AW = Wege zur Arbeit)

Abbildung 3 zeigt die Zusammensetzung der jährlichen CO₂-Emissionen der Mobilität anhand eines Kreisdiagramms. Es wird sowohl zwischen den Verkehrsmitteln als auch zwischen den Fahrten der MitarbeiterInnen zur Arbeit (AW = Arbeitswege) und der Dienstmobilität (DM) unterschieden. Die beiden Hauptemissionsquellen der durch die Hochschulen verursachten Mobilität sind die Fahrten im privaten Kfz der MitarbeiterInnen zur Arbeit und die durch dienstliche Flugreisen verursachten Emissionen. In Summe verursachen diese beiden Emissionsquellen mit 994 Tonnen jährlichen 89 Prozent der durch Mobilität verursachten Emissionen.

2 Arbeitsphase

Die Themen „Dienstmobilität“ und „Wege zur Arbeit“ wurden nacheinander mit allen Teilnehmern des Workshops diskutiert. Ziel der Diskussionen war es, in jedem der Bereiche mögliche Klimaschutzmaßnahmen aufzuzeigen (vor allem die aus der Umfrage) und diese auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen. Hierbei lag der Fokus auf eher kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen.



2.1 Auswertung der Dienstmobilität

Zur Auswertung der Dienstmobilität standen die Dienstreiseabrechnungen sowie Fahrtenbücher der Dienstwagen zur Verfügung. Damit konnten die zurückgelegten Strecken sowie die Anzahl der Fahrten ermittelt werden. Nach der Hochrechnung der Fahrtenbücher-Einträge wurden die Daten nach In- und Ausland, zurückgelegter Entfernung und Fahrdauer klassifiziert.

Das Ergebnis des Modal Split (angegeben in Personenkilometern) zeigt, dass der Anteil für Privat-Kfz und Dienstwagen ca. gleich hoch ist. Mietwagen werden nur wenig genutzt. Auch der Anteil der Mitfahrten ist nur gering, hier kann die Dunkelziffer aber höher liegen. Der Anteil der Flugreisen liegt bei 55 % und zeichnet sich durch nur wenige Flugreisen über dafür lange Strecken und damit einen hohen CO₂-Anteil aus. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln besitzt der Bahn-Fernverkehr einen recht hohen Anteil, die Busnutzung einen eher kleinen.

Das Ergebnis des Modal Split (angegeben in Anzahl der Fahrten) zeigt die Dienstwagen als Spitzenreiter, diese werden daher wohl eher für kurze Fahrten genutzt. Es folgen die Privat-Kfz. Bei der durchschnittlichen Fahrtlänge liegen die Flugreisen vorne, gefolgt vom Bahn-Fernverkehr. Bei den Dienstwagen gibt es einige singuläre Tankfahrten, da die Nutzer das trotz entsprechender Vorgabe teilweise nicht machen und das Auto leer abgeben. Viele innerstädtische Fahrten mit dem privaten PKW werden voraussichtlich nicht abgerechnet, die Dunkelziffer liegt hier wohl auch deutlich höher.

2.2 Maßnahmen im Bereich Dienstmobilität

Hebel zur Emissionsreduzierung in der Dienstmobilität bestehen im Bereich Verhaltensänderung (Verkehrsmittelwahl: Modal Split, Besetzungsgrad) und technische Lösungen (neue Fahrzeugkonzepte, neue Kraftstoffkonzepte). In Tabelle 1 sind die im Workshop besprochenen Maßnahmen aufgelistet und beschrieben.

Maßnahme	Beschreibung	Bemerkungen	CO ₂ -Einsparpotenzial	Umsetzung
Ausgabe von Bustickets	Bsp. Stadt Flensburg, kein Abrechnungsaufwand	Kommunikation wichtig für Campus-Munketoft interessant, Pauschale mit Aktiv-Bus?	gering	leicht
Verbesserung ÖPNV Anbindung	v.a. in den Abendstunden (auch Wege zur Arbeit)	lohnt sich eher nicht, (nur für wenige Mitarbeiter), NextBikes besser bekannt machen	gering	schwierig
Kriterien zur Privat-Kfz-Nutzung für Dienstreisen in S-H (zur Einschränkung) überdenken		ÖPNV problematisch längere Reisezeiten als Arbeitszeit nutzen? 1. Klasse erstattungsfähig? Verfügbarkeit von Dienstwagen?	niedrig	schwierig
Dienst-Bahncard	Private Bahncards werden erstattet,	gibt es bereits – Kommunikation (v.a. im	klein bis mittel (je nach	leicht (nur Kommuni-



	wenn sie sich dienstlich rechnen	Bereich Projekte) + Anreiz geben, Bahncard anzuschaffen und auch privat zu nutzen	Anzahl bisheriger Nutzer)	kation)
Hebel Reisekosten-erstattung	Bahn Mitfahrerbonus Fahrradfahrer	attraktiver machen ohne finanz. Anreizsteigerung schwierig, Tool + mehr Kommunikation möglich, wenig kommuniziert, höherer Aufwand als finanz. Anreiz	niedrig	eher schwierig
Carsharing	Anbieter cambio: Station am Campus? (zusätzliche) Dienstwagen z.T. ersetzen	Interesse vorhanden, aber Angebot muss gesichert sein, AStA und FAB einbeziehen Langfristig: keine Erstattung privater PKW-Nutzung mehr?	mittel	eher leicht
Dienstpedelecs, Lastenfahrräder	Bisher gute Auslastung, studentische Organisation, noch keine Elektroautos – Einsparung durch Umstieg auf ÖPNV	Potenzial für innerstädtische Fahrten, aber Einschließmöglichkeit nötig; evtl. andere Organisation nötig (Carsharing System?)	mittel	mittel

Tabelle 1 Maßnahmen im Bereich Dienstmobilität

Es wurde deutlich, dass viele der angesprochenen Maßnahmen ein eher geringes CO₂-Einsparpotenzial besitzen, dafür einige aber auch sehr leicht umsetzbar sind. Zum Teil sind die vorgeschlagenen Maßnahmen bereits umgesetzt, es bedarf nur einer besseren Kommunikation des Angebots. Die Optionen Carsharing und Dienstpedelecs als Maßnahmen mit einem eher hohen Potenzial zur CO₂-Reduktion wurden mit Interesse aufgenommen und bereits Möglichkeiten zur Umsetzung besprochen.

2.3 Auswertung der Umfrage „Wege zur Arbeit“

Im Folgenden wird kurz auf die Ergebnisse der Umfrage zur MitarbeiterInnenmobilität und die Kommentare der Workshop-TeilnehmerInnen eingegangen. Detailliertere Ausführungen befinden sich in der Anlage „Mobilitätsbefragung an den Flensburger Hochschulen“. Die Ergebnisse der Umfrage dienen dazu, die Grundlage für eine Auswahl von umzusetzenden Maßnahmen zu bilden. Die Umfrage diente bereits der Bewusstseinsbildung sowie Motivation der MitarbeiterInnen, sich mit dem Thema „Mobilität“ auseinanderzusetzen. Mit einer Rücklaufquote von 39 % kann man von einem recht großen Interesse sprechen. Als Kritikpunkt wurde zu wenig Spielraum für eigene Ideen der MitarbeiterInnen genannt. Nichtsdestotrotz wurden die vorhandenen Freifelder für viele eigene Vorschläge genutzt.



Die MitarbeiterInnen der Hochschulen sollten in der Befragung angeben, wie häufig und welche Verkehrsmittel sie für den Weg zur Arbeit nutzen. Es gab für jedes Verkehrsmittel die Auswahl „Ausschließlich (100 %)“, „Häufig (70 %)“, „Selten (30 %)“ und „Nie“. Es wird deutlich, dass für die meisten MitarbeiterInnen der PKW das vorherrschende Verkehrsmittel darstellt. Das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel ist das Fahrrad, das je nach Jahreszeit von circa 20-30 Prozent der MitarbeiterInnen genutzt wird. Diese Angaben zur Verkehrsmittelwahl wurden mit den jeweiligen Angaben zur Länge des Arbeitsweges verrechnet. 55 Prozent der MitarbeiterInnen haben Arbeitswege unter 7 Kilometern und könnten bei ausschließlicher Betrachtung der Entfernung klimafreundliche Verkehrsmittel wie etwa das Fahrrad sehr gut nutzen. 40 MitarbeiterInnen fahren im Sommerhalbjahr ausschließlich oder häufig mit dem PKW zur Arbeit, obwohl ihr Arbeitsweg ≤ 7 km lang ist. Natürlich gibt es neben der Entfernung weitere Gründe für eine Nutzung des PKW. Neben dem Transport von Kindern auf dem Arbeitsweg sind die Hauptgründe der PKW-Nutzer im Sommerhalbjahr „Fahrzeit“, „Ungünstige Bus-/Bahn-Anbindung“ und „Erledigungen in Verbindung mit dem Arbeitsweg“. Hauptgründe der Fahrrادنutzer im Sommerhalbjahr sind „Gesundheit“, „Stressfrei“ und „Umweltschutz“.

2.4 Maßnahmen im Bereich Wege zur Arbeit

Für die Maßnahmen im Bereich Wege zur Arbeit wurden insbesondere die in der Mobilitätsumfrage gewünschten Klimaschutzmaßnahmen hinsichtlich ihres CO₂-Einsparpotenzials und der Möglichkeit zur Umsetzung diskutiert. Die Ergebnisse der Umfrage zeigten, dass vor allem eine Abstellmöglichkeit für Fahrräder gewünscht ist, gefolgt von einem Jobticket (wobei hier wahrscheinlich Unklarheit über das bestehende Ticket herrscht) und individueller Fahrplaninformation. Pedelecs und Mitfahrbörsen schneiden zwar schlechter ab, erhalten aber trotzdem genügend Ja-Stimmen, um hier Beachtung zu finden. Wie schon im Bereich Dienstmobilität sind in Tabelle 2 die besprochenen Maßnahmen hinsichtlich CO₂-Einsparpotenzial und Umsetzungsgrad beschrieben.

Maßnahme	Beschreibung	Bemerkungen	CO ₂ -Einsparpotenzial	Umsetzung
Abstellmöglichkeit Fahrräder			hoch	eher schwierig
Umkleidemöglichkeit für RadfahrerInnen		reine Investition + Raumnot, aber laut Umfrage hoher Bedarf	mittel	eher schwierig
Duschmöglichkeit für RadfahrerInnen		Nutzung der Duschen im Sportzentrum, evtl. Erweiterung der Öffnungszeit und mehr Spinde	mittel	leicht
Kampagne Jobticket	bestehendes Jobticket bewerben	gilt nicht für Flensburger Busse	niedrig	eher leicht
Individuelle Fahrplan- information	Einbindung von Web-Lösungen in Hochschul-Website		niedrig	mittel
Reparatur- Werkstatt	Werkzeug, Flickzeug etc. bereitstellen		eher niedrig	leicht



Kampagne, Strukturen Mitfahrgelegenheit	z.B. über flinc: Marketingpaket 1.500 € für hochschulinternes Mitfahrportal		gering bis mittel	mittel
JobRad	Fahrradleasing durch Gehaltsumwandlung	senkt Hürde, teures (e-)bike zu kaufen Unterstellmöglichkeit schaffen! Angebot für Probefahrten	hoch	mittel
Privates PKW-Training	z.B. Fahrassistenz-Systeme (auch bzw. gerade für Dienstwagen)	erst nach Umsetzung aller anderen Maßnahmen	hoch (vorher geringere Nutzung von Privat-PKW erreichen)	leicht

Tabelle 2 Maßnahmen im Bereich Wege zur Arbeit

Im Bereich Wege zur Arbeit stellte sich heraus, dass Maßnahmen wie Dusch- oder Umkleidemöglichkeit für RadfahrerInnen recht leicht umzusetzen sind, wenn sie nicht als Neubauten verstanden werden sondern auch über die erweiterte Nutzung der Möglichkeiten im Sportzentrum realisiert werden können. Maßnahmen wie die Einrichtung eines hochschulinternen Mitfahrportals oder auch das JobRad können über externe Partner umgesetzt werden, bedürfen aber einer etwas längeren Realisierungsphase.

2.5 Einordnung der Klimaschutzmaßnahmen

In Abbildung 4 sind die diskutierten Klimaschutzmaßnahmen und ihre Einordnung hinsichtlich CO₂-Reduktionspotenzial und Schwierigkeit der Umsetzung zusammengefasst.

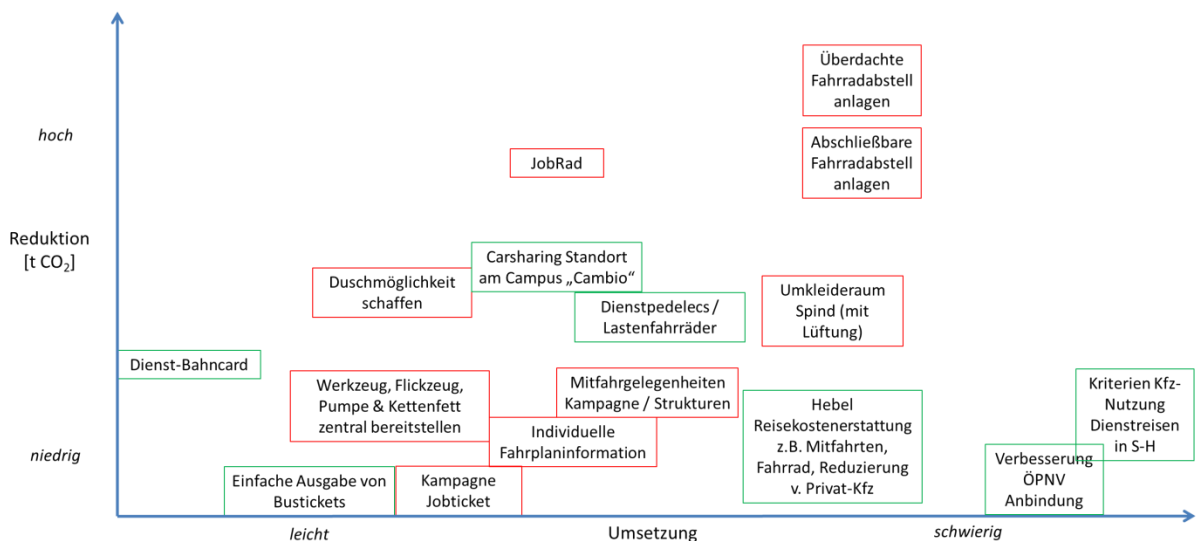


Abbildung 4 Einordnung der Klimaschutzmaßnahmen für Dienstmobilität (grün) und Wege zur Arbeit (rot)

Auch wenn diese Einordnung hinsichtlich relativer Kriterien geschehen ist, so zeigt die Grafik doch, dass viele Maßnahmen relativ leicht umsetzbar sind und insgesamt auch eine relevante CO₂-

Reduktion erreicht werden kann. Eine eher schwierige Umsetzung bedeutet auch nicht zwangsläufig ein Ausschlusskriterium; hier ist nur mehr Zeit und auch finanzieller Aufwand nötig.

3 Strategien für die Umsetzungsphase

Die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) fördert die Umsetzung des Konzepts durch die Einstellung eines oder mehrerer Klimaschutzmanager. Die Beantragung erfordert den Beschluss der obersten Entscheidungsgremien zur Umsetzung des Konzeptes und zum Aufbau eines Klimaschutzcontrollings sowie einen entsprechenden Förderantrag. Im Rahmen der Umsetzung kann zusätzlich eine Einzelmaßnahme mit einem 50 % Zuschuss gefördert werden.

Zur Verstetigung gehören außerdem diverse Kampagnen zur Bewusstseinsbildung. Mögliche Kampagnen-Aktivitäten stellen die umfassende Kommunikation des Jobtickets, Informationen zur Bahncard-Erstattung inkl. Dokumentvorlage & Merkblatt zur Erstattung, die Kommunikation von Mitfahrbörsen sowie die Förderung der NextBike Nutzung und Carsharing. Die Radfahrkampagne des Klimapakt Flensburg „Wir radeln (immer noch) zur Arbeit!“ sollte verstärkt kommuniziert werden, ggf. mit zusätzlichen Anreizen. Laut Umfrage sind zusätzliche 135 potenzielle Teilnehmer vorhanden. Studierende sollen zukünftig auch teilnehmen können. Im Rahmen der Umsetzungsphase des Klimaschutzkonzeptes ist eine erneute Durchführung der Mobilitätsumfrage denkbar.

Eine der Aufgaben des Klimaschutzmanagements ist das Monitoring und Controlling des Erfolgs der geplanten und umgesetzten Klimaschutzmaßnahmen und ggf. die Nachsteuerung (s. Abbildung 5).

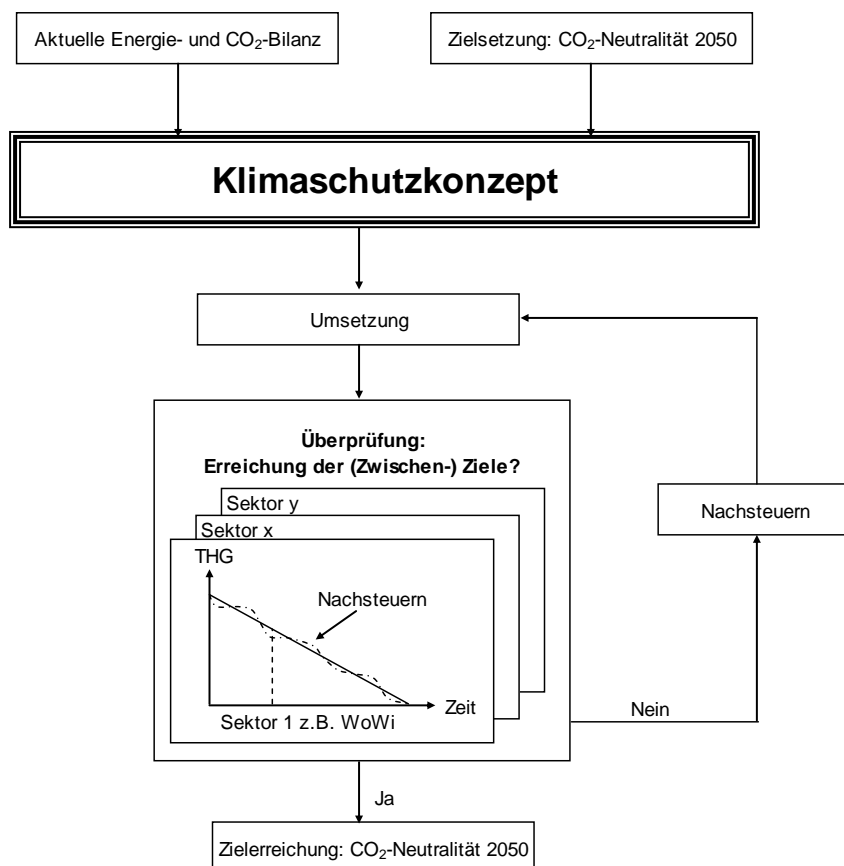


Abbildung 5 Monitoring und Controlling

Um das Monitoring und Controlling zu vereinfachen, können beispielsweise im Bereich der Dienstreisen einheitliche Fahrtenbücher sowie eine einheitliche Art der Verwaltung verwendet werden, um die Erfassung der Dienstreisen abgleichen zu können. Ggf. kann die Angabe der CO₂-



Emissionen bei der Genehmigung einer Dienstreise verpflichtend werden. Fragen oder Hinweise zum spritsparenden Fahren sowie Fragen zum Tankinhalt zur Verringerung der Tankfahrten können das Bewusstsein zum umweltschonenden Fahren und somit zur CO₂-Einsparung schärfen.

3.1 Notwendige nächste Schritte

Eine Kooperationsvereinbarung beider Hochschulen ist - neben dem Beschluss der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts und des Aufbaus eines Klimaschutz-Controllings durch das oberste Entscheidungsgremium und einer erfolgreichen Förderanfrage der EKSH zur Unterstützung der Finanzierung des Eigenanteils - einer der nächsten Schritte. Für die Einstellung eines Klimaschutzmanagers zur Umsetzung des Klimaschutzkonzepts ist ein weiterer Antrag notwendig, der die folgenden Punkte beinhalten muss:

- Vorhabenbeschreibung
 - o Titel des Vorhabens
 - o Angaben zum Antragsteller
 - o Beschreibung der Motivation und Ausgangslage
 - o Beschreibung der Zielsetzung, der Arbeitsschritte und der Aufgabe des Klimaschutzmanagers
 - o Vorhabendauer/Balkenplan
 - o Kurzübersicht der geplanten Ausgaben
- Elektronischen Antrag auf Zuwendung via Easy-Online
- Klimaschutzkonzept (Vorab zumindest der entwickelte Maßnahmenkatalog)

Ein zusätzlicher Anreiz besteht in einer Anschlussförderung einer ausgewählten Klimaschutzmaßnahme aus dem Klimaschutzkonzept. Der Antrag dazu kann innerhalb der ersten 18 Monate vom Klimaschutzmanagement gestellt werden und hat eine Laufzeit von maximal 36 Monaten. Die Anforderungen an die Maßnahme für eine Förderung sind ein regionaler Modellcharakter sowie investiver Charakter und ein direktes Treibhausgas-minderungspotenzial von 70 Prozent. Die Maßnahme soll außerdem zu besonderen Anstrengungen für den Klimaschutz motivieren und exemplarisch für weitere Maßnahmen sein. Der Zuschuss umfasst 50 Prozent und kann bis zu 200.000 Euro betragen. Für die Flensburger Hochschulen kommt vor allem ein Maßnahmenpaket zur Fahrradinfrastruktur in Frage, das aus der Kombination von Abstellanlagen, Umkleiden, Dienst-Pedelecs, Fahrradboxen sowie Ladestellenschränken für Pedelecs besteht (s. Tabelle 3).

Positionen	Kostenschätzung
Abstellanlagen	500 € 200 Plätze
Umkleide	300 € x 100 Plätze
Pedelecs	12.000 €
Fahrradboxen	6.000 € x 2 (6 Plätze)
Pedelec Ladestellenschränke	15.000 € (6 Plätze) x 2 Schränke
Summe	178.000 €

Tabelle 3 Vorläufige Kostenschätzung zum Maßnahmenpaket Fahrradinfrastruktur

Die einzelnen Kosten sind mit großer Unsicherheit behaftet und daher noch abzustimmen. Die Idee ist, nicht unbedingt die komplette Fördersumme auszunutzen, aber verschiedene Ausbaustufen anzugeben, die bis an die Fördersumme heranreichen. Die TeilnehmerInnen des Workshops machten





deutlich, dass die vorgeschlagene Anzahl der Pedelecs zu gering sei und schlugen fünf Pedelecs je Hochschule vor.



4 Zusammenfassung und Ausblick

Auf einem sehr konstruktiven Workshop mit lebhaften Diskussionen konnten für das Klimaschutzkonzept Campus Flensburg wegweisende Maßnahmen im Mobilitätsbereich identifiziert werden. Im Folgenden werden diese Maßnahmen für die Bereiche Dienstmobilität und Wege zur Arbeit aufgelistet, deren CO₂-Reduzierungspotenziale von gering bis hoch reichen.

Wege zur Arbeit:

Leicht umzusetzen:		
<ul style="list-style-type: none">- JobRad- Duschköglichkeit für RadfahrerInnen schaffen- Kampagne Jobticket- Individuelle Fahrplaninformation- Werkzeug, Flickzeug, Pumpe und Kettenfett zentral bereitstellen- Mitfahrgelegenheiten Kampagne / Strukturen		 <i>hoch</i> CO ₂ -Reduktionspotenzial <i>niedrig</i>
Eher schwer umzusetzen:		
<ul style="list-style-type: none">- Überdachte Fahrradstellanlagen- Abschließbare Fahrradabstellanlagen- Umkleideraum Spind (mit Lüftung)	 <i>hoch</i> CO ₂ -Reduktionspotenzial <i>niedrig</i>	

Dienstmobilität:

Leicht umzusetzen:		
<ul style="list-style-type: none">- Carsharing Standort am Campus- Dienstpedelecs / Lastenfahrräder- Dienst-Bahncards- Einfache Ausgabe von Bustickets	 <i>hoch</i> CO ₂ -Reduktionspotenzial <i>niedrig</i>	
Eher schwer umzusetzen:		
<ul style="list-style-type: none">- Kriterien zur Kfz-Nutzung Dienstreisen in S-H- Hebel Reisekostenerstattung z.B. Mitfahrten, Fahrrad, Reduzierung von Privat-Kfz- Verbesserung ÖPNV Anbindung	 <i>hoch</i> CO ₂ -Reduktionspotenzial <i>niedrig</i>	

Immer wieder wurde betont, wie wichtig es ist, alle Klimaschutzmaßnahmen zu kommunizieren, um eine breite Annahme zu erreichen. Dies gilt sowohl für alle bereits zur Verfügung stehende wie auch für neu geplante Angebote. Nur durch eine breite Kommunikation aller zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote und Maßnahmen ist es möglich, das Ziel der Emissionseinsparung zu erreichen.



4.1 Weitere Vorgehensweise

Im Anschluss an den hier dokumentierten Workshop findet am 03. Dezember 2014 ein weiterer Workshop zum Thema „Gebäude“ statt. Hierauf folgend wird der Maßnahmenkatalog für das Klimaschutzkonzept erstellt, der neben den Beschreibungen der einzelnen Maßnahmen auch das CO₂-Einsparpotenzial, die Kosten sowie erste Schritte zur Umsetzung enthalten soll. Das Klimaschutzkonzept ist die fachliche Grundlage für die Vorbereitung und Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen, die Beantragung weiterer Förderbausteine (Klimaschutzmanagement (evtl. Uni und FH gemeinsam), Investitionsprogramme (z.B. PROFi), Förderprogramm zum Nationalen Radverkehrsplan) und die Einbindung und Motivation der Hochschulangestellten und der Studierenden.

Der Workshop „Mobilität“ hat gezeigt, dass viele Maßnahmen relativ leicht und kostengünstig umgesetzt werden können und nur entsprechend kommuniziert werden müssen. Das Potenzial zur Änderung des Modal-Splits der MitarbeiterInnen wurde daher recht optimistisch eingeschätzt. Die TeilnehmerInnen äußerten den Wunsch nach Unterstützung bei der Erstellung von Strukturen, Kampagnen etc. zur Bekanntmachung der Maßnahmen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Teilbereiche der Emissionsreduktion.....	4
Abbildung 2: Betrachtete Themen im Bereich Verkehr	5
Abbildung 3 Emissionen der Mobilität an den Flensburger Hochschulen	6
Abbildung 4 Einordnung der Klimaschutzmaßnahmen für Dienstmobilität und die Wege zur Arbeit .	10
Abbildung 5 Monitoring und Controlling	11

DOKUMENTATION DES WORKSHOPS „MOBILITÄT“

November 2014

Erstellt von

SCS Hohmeyer | Partner GmbH

www.scs-flensburg.de

Im Auftrag der Europa-Universität Flensburg und der Fachhochschule Flensburg

Gefördert durch die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) unter Kofinanzierung der Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein (EKSH)

