DAV
Deutscher Alpenverein

DAV Deutscher Alpenverein klima freundlich!

Klimawandel und Verkehr

Mobilität zukunftsfähig gestalten

alpenverein.de

Das DAV-Projekt „Klimafreundlicher Bergsport“ zielt darauf ab, Mitglieder, Bergsportler und Bergsportlerinnen sowie die breite Öffentlichkeit für den Klimaschutz zu sensibilisieren und ihren CO_2-Fußabdruck durch wirkungsvolle Maßnahmen zu verkleinern.

In verschiedenen Medien sowie auf Tagungen und Diskussionsveranstaltungen werden die Folgen des Klimawandels im Alpenraum aufgezeigt und dargestellt, welchen Beitrag jeder Einzelne zum Klimaschutz leisten kann. Die An- und Abreise ins Gebirge spielt dabei eine wesentliche Rolle. Ein Online-Bereich hält Tipps und Hinweise zum Thema Bergsport und Mobilität bereit. Ausgewiesene ÖPNV-Touren, ein Mitfahrerportal sowie eine verbesserte Anreiseplanung im Tourenportal alpenvereinaktiv.com sollen zur umweltfreundlichen Anfahrt motivieren.

Mit diesem Projekt wird Klimaschutz künftig stärker in den Aktivitäten des DAV verankert sein. Dies betrifft den Ausbildungsbereich ebenso wie die Sektionen. Auch die Bundesgeschäftsstelle hat sich dem Thema angenommen und schafft beispielsweise durch eine CO_2-Bilanz die Basis für zielgerichtete Klimaschutzmaßnahmen.

gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

Im Rahmen der Bayerischen Klima-Allianz fördert das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz dieses Vorhaben.

Darüber hinaus wird das Projekt vom DAV-Partner Globetrotter im Rahmen der DAV-GlobetrotterCard finanziell bezuschusst.

Globetrotter
Träume leben.

Gemeinsam mit seinen Partnern DAV Summit Club und Globetrotter hat der DAV einen Klimafonds eingerichtet. Damit werden entsprechende Mittel gebündelt, die u.a. klimagerechte Sanierungen an Hütten mitfinanzieren.

Wie hat sich das Mobilitätsverhalten in Deutschland entwickelt?

Vergleicht man Zahlen von 1960 mit aktuellen, wird deutlich wie stark sich das Mobilitätsverhalten in Deutschland verändert hat. Allein in den letzten 50 Jahren vervierfachte sich das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (siehe Grafik unten); im Güterverkehr stieg die Transportleistung um mehr als das Dreifache. Insgesamt verursacht der Verkehrssektor mittlerweile rund 20 % des CO_2-Ausstoßes in Deutschland. Über die Hälfte dieser Emissionen stammt direkt von Pkws und Motorrädern.

Neben der Verkehrsleistung hat sich auch die Nutzung der Verkehrsmittel stark verschoben (siehe Modal Split Vergleich S. 5). Wurden 1960 noch knapp 40 % der Strecken mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, liegt der Anteil 2013 nur noch bei ca. 14 %. Stark angestiegen sind dagegen die Anteile von Pkw (60 % auf 70 %) und Flugzeug (1 % auf 16 %). Größtes Mobilitätsbedürfnis besteht im Freizeit- und Urlaubsbereich. Gut ein Drittel der zurückgelegten Wege im Personenverkehr gehen heute auf das Konto unseres Freizeitverhaltens.

Herausforderungen

In den Klimazielen für Deutschland hat sich die Bundesregierung dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 % zu reduzieren. Während es bei einem Gesamtziel von 80 % über alle Sektoren noch ausreichen kann, dass der (nationale) Verkehr seine Emissionen um 60 % bis 80 % reduziert, muss der Verkehrssektor bei einem Gesamtziel von 95 % praktisch vollständig dekarbonisiert werden. Wie schwer dies zu bewerkstelligen ist, machen aktuelle Zahlen deutlich.

Entgegen politischer Ziele sind die verkehrsbedingten Emissionen in Deutschland, unter Einbeziehung des von Deutschland ausgehenden internationalen Luft- und Seeverkehrs, zwischen 1990 und 2014 sogar um 5,2 % gestiegen. Dies ist insbesondere auf den Anstieg im Güter- und Transitverkehr zurückzuführen, der jegliche Effizienzverbesserungen im Verkehr nahezu egalisierte.

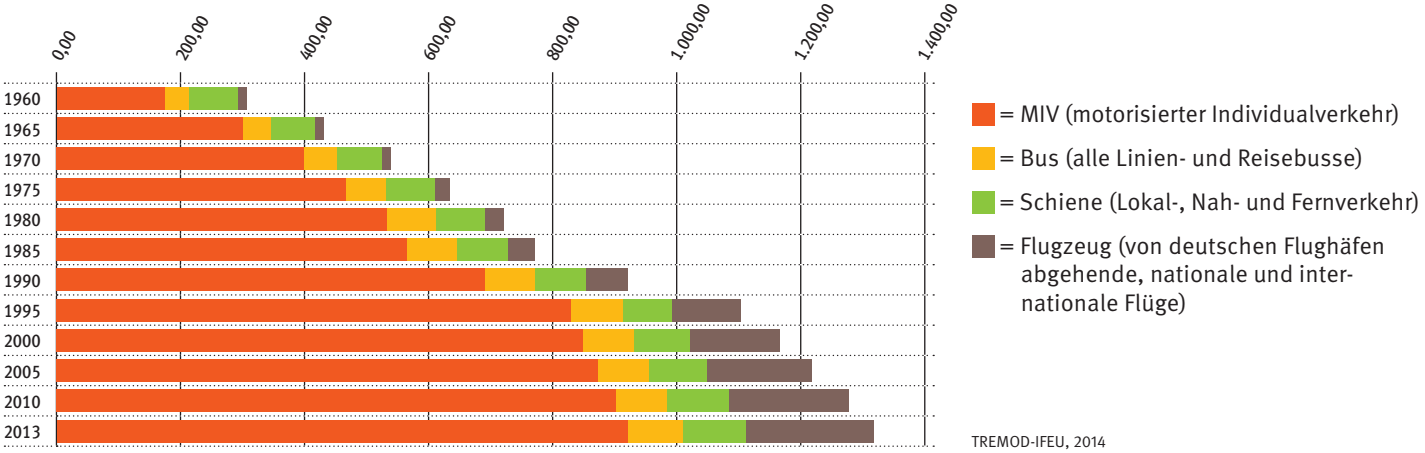
Dieser Trend wird sich kurzfristig nicht umkehren. Obwohl die Gesamtbevölkerung in Deutschland bis 2025 vermutlich abnehmen oder stagnieren wird, ist eine Reduzierung der Gesamtverkehrsleistung nicht in Sicht. Vielmehr werden der motorisierte Individualverkehr von heute bis 2025 um über 11 % und der Güterverkehr um 42 % ansteigen. Dem Flugverkehr werden mit plus 70 % im gleichen Zeitraum die größten Wachstumsraten zugeschrieben.

Handlungsbedarf

Insbesondere vor diesem Hintergrund sind die Dekarbonisierung und der zunehmende Einsatz alternativer Antriebskonzepte und Kraftstoffe von zentraler Bedeutung. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Entwicklung im Verkehr, wird dies jedoch nicht ausreichen um die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Vielmehr braucht es eine radikale Wende in der Verkehrspolitik sowie ein Gesamtkonzept für den nationalen Personen- und Güterverkehr. Ziel muss es sein, neben Effizienzsteigerungen und Dekarbonisierung vor allem Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu ergreifen.

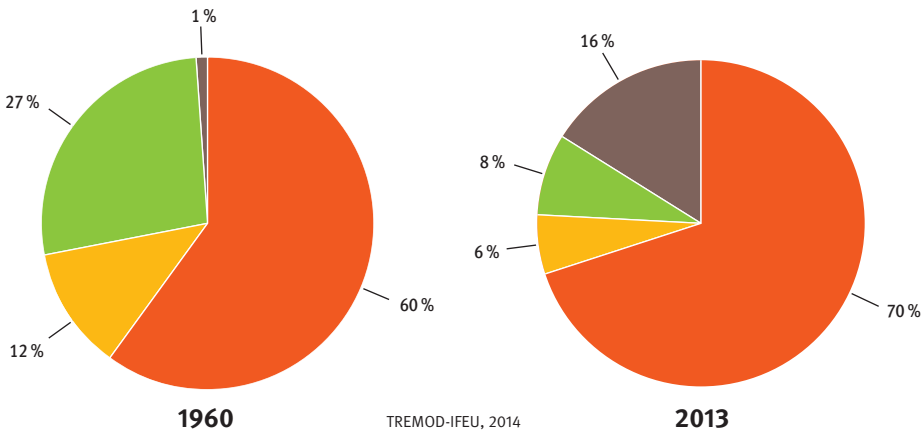
Im Güterverkehr bedeutet dies eine Abkehr vom aktuellen System und eine deutliche Stärkung der Bahn- und Binnenschifffahrt. Flexibilität ist dagegen der Schlüsselbegriff im Personenverkehr, um einen Wandel des individuellen Mobilitätsverhaltens herbeizuführen. Verkehrsmittel (z. B. Car- und Bikesharing, Nahverkehr, Bahn, etc.) müssen intelligent verknüpft werden. Zusätzlich braucht es ein besseres Angebot von Bus und Bahn sowie eine Förderung von Fuß- und Fahrradverkehr. Ebenso wichtig ist es, endlich auch den internationalen Luftverkehr in nationale Gesamtverkehrsstrategien zu integrieren. Auf Seite 12 wird auf die dafür notwendigen, politischen Rahmenbedingungen näher eingegangen.

Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Deutschland (1960-2013 in Mrd. Personenkilometer)



TREMOD-IFEU, 2014

Modal Split 1960 und 2013: Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel in Prozent.



Vertragen die Alpen so viel Verkehr?

Vergleichbar zu der Entwicklung in Deutschland hat sich auch das Verkehrsaufkommen in den Alpen in den letzten Jahrzehnten stark erhöht. Allein der alpenquerende Güterverkehr hat sich seit den 1970er Jahren von etwas über 30 Millionen Tonnen auf über 190 Millionen Tonnen mehr als versechsfacht. Fasst man das Verkehrsaufkommen von Pkws und Lkws zusammen, gleicht es ca. 30 % aller Treibhausgasemissionen in den Alpen. Dies ist maßgeblich auf zwei Entwicklungen zurückzuführen: Die Alpen sind ein wichtiger Transitraum in Europa und eine der größten Tourismusregionen der Welt.

Naheliegend, dass mittlerweile 50 - 60 % des Gesamtverkehrs in den Alpen durch Freizeitverkehr entsteht. Auch oder gerade aufgrund dieses enormen Tourismusverkehrs werden in den Alpen mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt als im europäischen Durchschnitt. Die Folgen sind besonders hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Alpentälern sowie massive Landschaftseingriffe durch den stetigen Infrastrukturausbau. Die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie die Lebensqualität der Menschen an den Transitachsen und in den Ferienregionen sind erheblich. Das Verkehrssystem stößt an seine Grenzen. Dies betrifft sowohl seine Kapazitäten als auch seine negativen Auswirkungen.

Herausforderungen

In Zeiten des Klimawandels stehen dem Verkehrssektor zwei große Herausforderungen bevor. Aufgrund der exponierten Lage wird die Verkehrsinfrastruktur in Zukunft stark von den zunehmend extremen Wetterereignissen betroffen sein. Starkregenereignisse mit Hochwasser- und Murenrisiko, Hitzeperioden, große Temperaturschwankungen sowie Stürme werden Verkehrsbehinderungen auslösen und erhebliche Schäden anrichten. Folglich werden neben steigenden Reparaturkosten auch teure Anpassungsmaßnahmen (z. B. Lawinenverbauungen, Hochwasserschutz) zur Sicherung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich sein.

Um diese Kosten zu begrenzen, braucht es ein wirkungsvolles, alpenübergreifendes Verkehrskonzept. Hier besteht die Herausforderung darin, das prognostizierte, weiter steigende Verkehrsaufkommen mit verkehrstechnisch sinnvollen Maßnahmen gezielt zu steuern und zu verringern. Damit ließen sich beispielsweise auch ökologisch und verkehrspolitisch hoch umstrittene Großbauprojekte wie der Brenner Basistunnel oder der Semmering-Bahntunnel vermeiden.

Handlungsbedarf

Bisherige Bemühungen um eine Verringerung der teilweise gravierenden verkehrsbedingten Emissionen im Alpenraum waren jedoch nicht ausreichend. Daher ist ein Bündel von konkreten und quantifizierbaren Minderungsmaßnahmen notwendig, welches alpenweit von Behörden und Politik verbindlich verfolgt wird. Dazu gehören neben der Verkehrsvermeidung die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe, Einführung einer Alpentransitbörse, strenge Abgasnormen, reduzierte Geschwindigkeit, Nacht- und Wochenendfahrverbote für Lkws sowie der Ausbau bzw. die Aktivierung stillgelegter Strecken des öffentlichen Personennahverkehrs. Ökologisch hochwertige und für den naturnahen Tourismus wertvolle Seitentäler und Talschlüsse sollten bevorzugt von öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden.
Im Tourismussektor müssen gezielte Angebote mit kürzeren Wegen bzw. attraktive Kombiangebote mit ÖPNV-Reisen entwickelt und vermarktet werden. Alternative Anbieter und innovative Mobilitätskonzepte vor Ort müssen weiterentwickelt werden.

Was hat die Alpenkonvention damit zu tun?

Die Alpenkonvention als völkerrechtlicher Vertrag ist ein formales Übereinkommen zwischen allen Alpenländern zum umfassenden Schutz und der nachhaltigen Entwicklung der Alpen. Eines der Schwerpunktthemen stellt der Verkehr dar. Im bereits 1991 verabschiedeten Protokoll „Verkehr“ verpflichten sich die Vertragsparteien zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, in der Umwelt- und Verkehrsbelange aufeinander abgestimmt sind. In nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen sollen die verkehrsbedingten Risiken und Belastungen reduziert werden. Ein Beispiel dafür ist der Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Grundvoraussetzung für das Gelingen der Vorhaben ist ein alpenweites Verkehrskonzept und grenzübergreifende Zusammenarbeit.

alpenkonvention • convention alpine
convenzione delle alpi • alpska konvencija
www.alpconv.org

Wie geht's klimafreundlich in die Berge?

Ob Schneeschuh- oder Skitouren gehen, Wandern, Klettern, Mountainbiken oder Bergsteigen – meist wird wie selbstverständlich der eigene Pkw zur Anreise genutzt. Doch Klimaschutz und ein umweltbewusstes Handeln beginnen nicht erst am Berg oder Fels. Der Schlüssel für einen umweltverträglichen und klimafreundlichen Bergsport liegt auch und gerade in der Mobilität. Denn die Art der Anreise hat entscheidenden Einfluss darauf, wie groß unsere Umweltbelastung ausfällt.

Wenn es um die Anreise beim Bergsport geht, zählt das Auto weiterhin zum beliebtesten Transportmittel. Nach wie vor werden rund 80 % der touristischen Fahrten im Alpenraum mit dem Auto zurückgelegt. Eine DAV-Umfrage zum Mobilitätsverhalten von Bergsportlerinnen und Bergsportlern hat ähnliches belegt. Gerade zu Ferienzeiten und an verlängerten Wochenenden wird dieses Ausmaß des Individualverkehrs in den Alpen besonders spürbar. Neben der enormen Umweltbelastung werden wie selbstverständlich auch lange Staus und Wartezeiten in Kauf genommen, obwohl in einigen Fällen attraktive Alternativen zur Verfügung stünden.

Umweltfreundliche Anreise

Die Anreise mit Bus und Bahn ist nicht nur entspannter, man umgeht auch die lästige Stauproblematik und Parkplatzsuche. Bei Mehrtagestouren mit unterschiedlichen Start- und Endpunkten sowie einfachen Überschreitungen wird der Vorteil noch eindeutiger: Die Rückfahrt zum Startpunkt ist überflüssig. Aber auch viele normale Tagestouren eignen sich sehr gut für eine Bus- und Bahn-Anreise.
Das Tourenplanungsportal der Alpenvereine alpenvereinaktiv.com hält mittlerweile über 1.800 ÖPNV-freundliche Touren bereit.

alpenvereinaktiv.com

Eine Auswahl weiterer, für Regionen spezifische Tourenvorschläge aus Bayern, Österreich und Südtirol finden Sie hier: www.alpenverein.de/oev-touren

Oftmals unterschätzt wird die Option, Teilstrecken mit der Bahn zurückzulegen. Ist der Wohnort beispielsweise nicht gut an passende Bahn- oder Fernbusstrecken angebunden, besteht weiterhin die Möglichkeit, an einem nahegelegenen Bahnhof oder Haltepunkt zuzusteigen. Dennoch ist unbestritten, dass es auch Tourenziele gibt, die sich eher weniger für eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln eignen. An dieser Stelle trägt auch ein voll besetztes Auto dazu bei, den Individualverkehr auf den Straßen zu reduzieren.

Klimafreundliche Mobilität in Tourismusregionen

Auch das Mobilitätsangebot vor Ort ist meist besser als gemeinhin angenommen. Viele Tourismusregionen haben nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelt und erfolgreich umgesetzt. Auch, weil Gäste zunehmend Interesse an entsprechenden Angeboten zeigen. Beispiele hierfür sind die im Netzwerk Alpine Pearls und im Projekt Bergsteigerdörfer zusammengeschlossenen Gemeinden. Die slowenische Stadt Bohinj ist Ende 2015 für ihr nachhaltiges Mobilitätskonzept als European Destination of Excellence ausgezeichnet worden. Aber auch viele andere Tourismusregionen machen mit speziellen Angeboten die Nutzung des Pkw vor Ort überflüssig. Die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der Ausbau von E-Bike Leih- und Ladestationen, der Einsatz von Rufbussen, spezielle Wanderbus-Angebote oder attraktive, regionale Bahnkonzepte machen deutlich, welch unterschiedliche Ansätze verfolgt werden.

Dass diese Angebote rege genutzt werden, zeigen auch die Zahlen der DAV-Mobilitätsumfrage. Zwar reisen über 70 % mit dem Pkw an, vor Ort wird der Wagen aber nur von einem Viertel der Befragten benutzt – getreu dem Zitat „die Landschaft erobert man mit den Schuhsohlen, nicht mit den Autoreifen.“ (Georges Duhamel, französischer Kulturkritiker und Humanist, 1884-1966)

CO_2-Verbrauch pro Person

Wie unterschiedlich die Umweltbelastung in Form von Treibhausgasemissionen je nach Verkehrsträger ist, zeigt die folgende Tabelle beispielhaft für die Anreise bei einer Tages- bzw. Mehrtagestour.

	Tagestour 200 km (hin und zurück)	**Mehrtagestour – 5 Tage** 600 km (hin und zurück)
Bahn 44 % Ø-Auslastung	9,0 kg CO_2	5,4 kg CO_2 pro Tag
Pkw 1,5 Personen Ø-Auslastung	28,5 kg CO_2	17,1 kg CO_2 pro Tag
Fernbus 60 % Ø-Auslastung	6,1 kg CO_2	3,6 kg CO_2 pro Tag
Flugzeug 73 % Ø-Auslastung		27,7 kg CO_2 pro Tag

Beim Berechnen des eigenen CO_2-Fußabdrucks hilft der empfehlenswerte CO_2-Rechner vom Umweltbundesamt: uba.klima-aktiv.de

Was bewegt uns 2050?

Ein Interview mit Anja Hänel vom VCD

Anja Hänel leitet das „Projekt 2050“ beim VCD

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) versteht sich als ökologischer Verkehrsclub. Wie unterscheidet er sich von anderen?

Der VCD steht für eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilität, die sozial gerecht und sicher ist. Wir engagieren uns deshalb für eine Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Der Autoverkehr muss dafür deutlich reduziert werden und verstärkt auf energiesparende Fahrzeuge, Carsharing und Mitfahrgelegenheiten setzen.

Welche Themen greifen Sie in Ihren Projekten auf und welches Ziel verfolgen Sie damit?

Projekte wie „Mehr Platz fürs Rad“, die Tempo-30-Kampagne, der „VCD Bahntest“ und die „VCD Auto-Umweltliste“ stehen für die Lobbyarbeit des VCD für umweltfreundlicheren und sicheren Verkehr. Dazu bietet der VCD Verbraucherberatung z. B. zu Lastenrad oder E-Rad sowie zum klimaverträglichen Reisen. Und mit Bildungsprojekten wie „Zu Fuß zur Schule“ oder „FahrRad!“ sensibilisiert der VCD Kinder und Jugendliche für Klimaschutz und Mobilität.

Im Dezember 2015 fand die UN-Klimakonferenz in Paris statt, an deren Ende ein historischer Weltklimavertrag stand. Welchen Einfluss hat dieses Abkommen auf Ihre Arbeit?

Der Klimavertrag ist ein überfälliges Bekenntnis für den Erhalt unserer Erde. Jetzt müssen Taten folgen – vor allem im Verkehr. Der VCD wird als Ratgeber und Mahner dafür sorgen, dass wichtige Ziele, wie die Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel, endlich umgesetzt werden und sich in der Infrastrukturplanung und bei Investitionen niederschlagen.

Deutschland hat sich darauf festgelegt, die CO_2-Emissionen bis 2050 um 80 bis 95 % zu reduzieren. Was muss dafür im Verkehrssektor passieren?

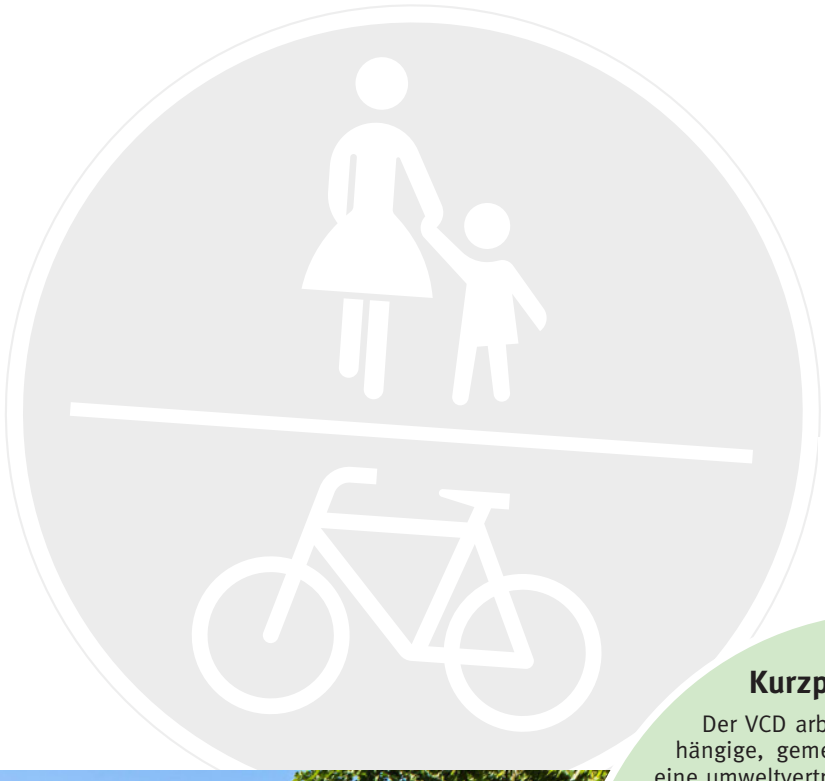
Spritsparend zu fahren oder auf Elektroautos zu setzen, wird nicht reichen. Im Nahverkehr müssen wir neben Bus und Bahn auf die eigene Muskelkraft setzen, d. h. auf Fahrrad- und Fußverkehr. Im Fernverkehr brauchen wir eine attraktive Bahn. Und um neue Spielräume zu schaffen, bedarf es außerdem innovativer Technik, wie z. B. das Windfrachtschiff „WindSkip“ oder das Solarflugzeug, die gerade getestet werden.

Der VCD hat dazu das „Projekt 2050“ ins Leben gerufen. Was muss man sich darunter vorstellen?

Das „Projekt 2050“ möchte junge Menschen in Ausbildung und Studium dafür begeistern, sich beruflich und privat für nachhaltige Mobilität zu engagieren. Denn sie sind die Entscheider von morgen. Mit Aktionen, Workshops, fachbezogenen Lehrveranstaltungen und der Community mobilitaet2050.vcd.org bieten wir Spaß, Informationen und Freiraum zur Entwicklung eigener Ideen, sowie Hilfe bei Abschlussarbeiten.

Welche Tipps haben Sie für Bergsportlerinnen und Bergsportler, die für die Ausübung ihrer Leidenschaft mobil sein müssen?

Viele Bergregionen sind gut mit Bahn und Bus erreichbar. Wo das noch nicht funktioniert: nachfragen und den Bedarf deutlich machen. Oft steht nur für die „letzte Meile“ kein öffentliches Angebot zur Verfügung, dann können Shuttles, E-Bikes oder ein Mietauto die Reisekette ergänzen, damit das eigene Auto zu Hause bleiben kann. Fahrgemeinschaften sind ebenfalls eine gute Lösung.



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Kurzportrait des VCD

Der VCD arbeitet seit 1986 als unabhängige, gemeinnützige Organisation für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Der VCD konzentriert sich nicht allein auf einen reibungslosen Autoverkehr, sondern fördert ein sinnvolles und konfliktfreies Miteinander aller Verkehrsmittel. Er hat dabei alle Arten der Fortbewegung im Blick und setzt sich ein für null Verkehrstote, ein kundenfreundliches, ausgereiftes Bus- und Bahnangebot, so wenig Auto wie möglich und lebenswerte, sichere Mobilität in Städten und Dörfern.

Über 55.000 Mitglieder und Förderinnen ermöglichen diese Arbeit für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik und für eine menschenfreundliche, umweltschonende Mobilität.

Weitere Informationen:
www.vcd.org

Wie können die Klimaziele erreicht werden?

Das Erreichen der Klimaziele ist eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung, die nur gemeinsam gelöst werden kann. Auch im Verkehrssektor stellt sich die Frage, wie der Treibhausgasausstoß verringert werden kann und welchen Beitrag wir dazu leisten müssen. Das „Wir" ist weit gefasst, es betrifft sowohl die Politik in ihrer Funktion als struktur- und gesetzgebendes Organ, als auch Verbände und Organisationen als Vertreter der Zivilgesellschaft und jeden einzelnen von uns. Entlang dieser Ebenen geht es darum, einen Wandel des Mobilitätsverhaltens herbeizuführen. Durch neue gesetzliche Auflagen und Vorgaben, durch gesellschaftliches Engagement und durch nachhaltiges Handeln im Alltag.

Politik

Eine Abkehr von der aktuellen Verkehrspolitik ist dafür dringend notwendig. Ein nachhaltiges, verkehrspolitisches Konzept setzt gezielt Anreize und Rahmenbedingungen für eine umweltverträglichere Mobilität. Vorrangiges Ziel muss dabei sein, die hohen Belastungen für Menschen, Umwelt und Gesundheit durch den Verkehr zu verringern. Möglichkeiten gibt es viele.

Eine Ausweitung der Lkw-Maut sowie höhere Steuern auf fossile Kraftstoffe sind ebenso Weichenstellungen, wie ein generelles Tempolimit auf deutschen Straßen. Strengere CO_2-Grenzwerte für Neuwagen verringern den durchschnittlichen Energieverbrauch konventioneller Pkws. Eine Reformierung der Abgasuntersuchung mit realistischen Prüfverfahren auch im Straßenverkehr unterstützt die Entwicklung umweltfreundlicherer Antriebstechnologien. Die Förderung der Elektromobilität ist nur in Kombination mit einem deutlichen Ausbau Erneuerbarer Energien sinnvoll. Berechnet sich die geplante Pkw-Maut auf Basis gefahrener Kilometer und entsprechendem CO_2-Ausstoß, ist sie auch ökologisch vertretbar. Parallel dazu muss der öffentliche Nah- und Fernverkehr deutlich ausgebaut werden. Außerdem ist es an der Zeit, auch den internationalen Luftverkehr in nationale Klimaschutzaktivitäten einzubinden, Steuerausnahmen für den Flugverkehr abzubauen und diesen in einen wirksamen globalen Emissionshandel zu integrieren.

Zivilgesellschaft

Als Naturschutzverband ist es dem DAV ein großes Anliegen seine Mitglieder und die breite Öffentlichkeit für eine möglichst umweltfreundliche Anreise zu sensibilisieren und sich im Rahmen von Kooperationen und politischer Lobbyarbeit für einen Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs einzusetzen.

Im Rahmen des Projekts „Klimafreundlicher Bergsport“ informiert der DAV beispielsweise unter www.alpenverein.de/mobilitaet über aktuelle Angebote der Bahn und stellt Tipps und Infos zur umweltfreundlichen Anreise bereit. Außerdem ist im Tourenplanungsportal alpenvereinaktiv.com eine große Sammlung ÖPNV-freundlicher Touren entstanden, die zur Anreise mit Bus und Bahn einladen. Für Touren, die sich nicht für eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln eignen, soll in Zukunft ein Mitfahrerportal zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus ist der DAV im Rahmen der langjährigen Kooperation mit der Deutschen Bahn bestrebt, dem Motto „Mit der Bahn in die Berge“ durch konkrete Verbesserungen gerecht zu werden.

Die CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes) – als nichtstaatliche Dachorganisation – setzt sich für nachhaltige Entwicklung in den Alpen ein. Beim Schwerpunktthema Verkehr und Mobilität fordert sie eine nachhaltige Verkehrsgestaltung, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Alpen zu reduzieren. Dafür notwendig ist ein Konzept zur Verkehrsverlagerung und -vermeidung unter Berücksichtigung der Kapazitäten im Alpenraum und der Lebensqualität seiner Bewohner. Weitere Informationen: www.cipra.org

Auch der Club Arc Alpin (CAA) – der Zusammenschluss alpiner Vereine des Alpenbogens – setzt sich als Beobachter bei der Alpenkonvention für diese Positionen seiner Mitglieder ein.

Jeder einzelne Mensch

Im alltäglichen Mobilitätsverhalten steckt ein großes CO_2-Einsparpotenzial. Immerhin verursacht allein die Pkw-Nutzung über 40 % der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland. Durchschnittlich legt jeder Bundesbürger täglich eine Strecke von 20 km mit dem Pkw zurück, wobei knapp die Hälfte der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer ist. Durch bewusstes Handeln können wir unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten und oft mehr bewirken, als behauptet wird.

Im Alltag können wir mehr Fahrradfahren, bei Kurzstrecken auf das Auto verzichten, vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel, die Bahn und den Fernbus zurückgreifen oder spritsparender Autofahren. Die steigende Zahl von Bike- und Carsharing-Angeboten und deren intelligente Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr macht das eigene Auto gerade in Städten mittlerweile überflüssig. Wer dennoch gern mit dem Pkw unterwegs ist, kann mit ein wenig Planung Fahrgemeinschaften zur Arbeit bilden oder Mitfahrgelegenheiten im Freizeitverkehr finden. Bei Fernreisen gibt es dagegen meist keine Alternative zum Flugzeug. Wer fliegen möchte, sollte sich deshalb mit der Kompensation seiner Flugreise beschäftigen.

Weitere Informationan zur CO_2-Kompensation:
www.alpenverein.de/kompensation

Mehr zum Thema

Unter www.alpenverein.de/klimaschutz gibt es weitere Artikel mit aktuellen Informationen sowie näheres zum Projekt „Klimafreundlicher Bergsport“. Darüber hinaus stehen dort folgende Broschüren zum Download:

- CO_2-Kompensation – eine Zusammenfassung
- Handbuch – klimaneutrale Veranstaltung
- Hilfreiche Webseiten (Klimawandel/Klimaschutz/Nachhaltigkeit)
- Klimaschutz in den DAV-Sektionen – Best-Practice-Beispiele
- Klimawandel im Alpenraum – Auswirkungen und Herausforderungen
- Ökostrom und Ökostromanbieter

Quellenangaben:

- Bundesamt für Verkehr, Schweizerische Eidgenossenschaft.
- CIPRA-International: www.cipra.org.
- Datenbank des Umweltbundesamts.
- IFEU, 2012: Aktualisierung ”Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1960-2030“ (TREMOD) für die Emissionsberichterstattung 2013 (Berichtsperiode 1990-2011).
- TREMOD-IFEU, 2014: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland.
- Statistisches Bundesamt, Verkehr auf einen Blick.
- Umweltbundesamt, 2012: Daten zum Verkehr.
- WWF, BUND, Germanwatch, NABU, VCD, 2014: Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland – Weichenstellungen bis 2050.

klimaneutral
natureOffice.com | DE-689-933767
gedruckt

Impressum

Herausgeber: Deutscher Alpenverein e.V., Von-Kahr-Str. 2-4, 80997 München, Tel.: 089/140 03-0, Fax: 089/140 03-64, E-Mail: natur@alpenverein.de, www.alpenverein.de | **Für den Inhalt verantwortlich:** DAV-Ressort Natur- und Umweltschutz | **Konzeption:** Maximilian Witting | **Autoren:** Anja Hänel (VCD), Maximilian Witting | **Titelfoto:** Schütze/Rodemann/www.bildarchiv-monheim.de | **Fotos:** Prashanta/Wikimedia/CC BY-SA 3.0, Boris Roessler/dpa/picture alliance, ClipDealer, CargoBeamer AG 2015, DAV/Hans Herbig, Jens Wolf/dpa/picture alliance, HT-NPR/Klaus Dapra, VCD/Anja Hänel, Bike Citizens/Andreas Stückl, Stefan Lenz/fotolia, DAV-Archiv, Heinz Heiss | **Gestaltung:** Gschwendtner & Partner, München | **Druck:** Kastner & Callwey Medien GmbH, Forstinning | **Papier:** RecyStar® Nature (ausgezeichnet mit dem Blauen Engel, der EU-Blume und dem Nordischen Schwan) | **Auflage:** 5.000 [03/16]

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.