

B.A.U.M. Insights



Mobilitätswende

Editorial	2
Green Deal: Schlüssel für Klimaschutz und Modernisierung der Wirtschaft	3
Mit kleinen Schritten zum großen Ziel	6
Die Mobilitätswende beginnt im Kopf und im Dorf	8
Von einem der auszog, das Radfahren neu zu erfinden	10
Fahrrad-fit in die Zukunft	12
LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen	14
Einspruch	16

Aktuelles

News aus dem Netzwerk	16
B.A.U.M.-Mitglieder stellen sich vor	17
News von B.A.U.M. e.V.	19

Partner

Nachhaltiges Investieren zahlt sich aus	20
„Chancen für Kinder“ unterstützen – eine Herzensangelegenheit	22

B.A.U.M. Insights – Themensponsor



Editorial



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

diesmal widmet sich B.A.U.M. Insights dem Schwerpunkt Mobilität. Die Belastungen für Umwelt und Klima durch den Verkehr bleiben eine große Herausforderung für Politik und Gesellschaft.

Zwar wurden die Klimaschutzziele der Bundesregierung zum Ende 2020 erreicht, doch ein Großteil der Verringerung der Klimagasemissionen ist schlicht dem Corona-Effekt geschuldet. Gerade die Mobilität wurde in Zeiten der Pandemie massiv tangiert: Lockdown, Kontaktverbote und Reisebeschränkungen und der dadurch andererseits ausgelöste Schub zu digitalem Arbeiten per Homeoffice und Videochat hat zu deutlich verringerten Verkehrsbewegungen geführt – und in der Folge geringeren Emissionen. Besonders gravierend waren die Rückgänge bei Dienstreisen und internationalen Flugreisen.

Auch wenn viele Expert:innen davon ausgehen, dass das Ausmaß des Unterwegsseins nur langsam wieder das Niveau vor Ausbruch der Covid-Pandemie erreichen wird: klar ist, dass eine massive Verkehrswende vonnöten ist, um Mobilität wirklich zukunftsfähig und nachhaltig auszurichten. Christian Hochfeld, Geschäftsführer der Agora Verkehrswende, zeigt auf, was dringend erforderlich ist, um den Green Deal der EU auch im Verkehrsbereich umzusetzen. Dass dabei nicht nur auf Elektro(auto)mobilität als Allheilmittel gesetzt werden darf, macht Michael Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) in seinem „Einspruch“ deutlich.

Andere nachhaltige Verkehrsmittel und -konzepte müssen verstärkt zum Einsatz kommen, insbesondere das Fahrrad. Wie dessen Potenzial auch in Betrieben genutzt werden kann, erzählt Natalia Astrin, Fahrradkoordinatorin bei der GIZ in Bonn. Sogar im Bereich der Güterlogistik kann vieles erreicht werden, wie es das Speditionsunternehmen Alpensped aus Mannheim gemeinsam mit seinen Kunden vormacht.

B.A.U.M. bleibt am Thema Mobilität dran! Im Projekt LandMobil zeigt B.A.U.M. auf, wie betriebliches Mobilitätsmanagement eine nachhaltige Mobilität auch in ländlichen Regionen voranbringen kann.

Ab April widmet sich B.A.U.M. in einem neuen, von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt geförderten Projekt der Frage, wie die in vielen Unternehmen gebräuchlichen Fuhrparkrichtlinien und Reiseregeln zu einer an Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobility Policy weiterentwickelt werden können. Über Ihr Interesse an einer Mitwirkung an diesem Projekt würde ich mich sehr freuen!

Für 2021 gilt: bleiben Sie mobil – und gesund!

Ihr

Dieter Brübach
Stellvertretender Vorsitzender, B.A.U.M. e.V.



Green Deal: Schlüssel für Klimaschutz und Modernisierung der Wirtschaft

Dass Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor bisher verfehlt hat, heißt nicht, dass mehr Klimaschutz im Verkehrssektor unmöglich ist. Es bedeutet, dass Deutschland bisher nicht genug getan hat, den Verkehrssektor zu modernisieren. Entscheidend sind vor allem zwei Hebel: Elektrifizierung und Verlagerung.

Von Christian Hochfeld

Die Europäische Union hat sich mit dem Green Deal viel vorgenommen. Der Green Deal soll nicht nur den europäischen Kontinent bis 2050 klimaneutral machen und so zum Erreichen der Klimaziele von Paris beitragen; er ist gleichzeitig auch als Modernisierungsprogramm für die Wirtschaft gedacht. Um Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, haben die EU-Staats- und Regierungschefs am 11. Dezember 2020 auch das EU-Klimaziel für 2030 erhöht: von bisher 40 Prozent auf mindestens 55 Prozent. Was bedeutet das für die deutschen Klimaschutzziele, den Wirtschaftsstandort Deutschland, insbesondere für die Automobilindustrie und Mobilitätswirtschaft?

Der Verkehrssektor ist eines der größten Sorgenkinder des Klimaschutzes. Die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, in erster Linie Öl, ist ungebrochen. Deutschland hat es hier – anders als in allen anderen Sektoren: Energiewirtschaft, Gebäude, Industrie, Abfall, Landwirtschaft – in den letzten 30 Jahren nicht geschafft, die Emissionen absolut zu senken. Die Emissionen liegen seit 1990 bei gut 160 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Das Ziel für 2050 lautet jetzt aber nicht mehr minus 80 bis 95 Prozent, sondern Klimaneutralität, also minus 100 Prozent. Das macht deutlich, wie groß die Herausforderung ist. Während die absolute Emissionsminderung im Verkehrssektor 30 Jahre lang bei Null verharrte, sollen die Emissionen in den kommenden 30 Jahren auf Null gesenkt werden.

Ein Blick auf das Zieljahr 2030 macht die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit konkreter. Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung, das Ende 2019 verabschiedet wurde, bringt nur etwa die Hälfte der notwendigen Emissionsminderung bis 2030 – gemessen an den bestehenden nationalen Klimazielen. Nach den amtlichen Gutachten der Bundesministerien für Wirtschaft und Umwelt zur Bewertung des Klimaschutzprogramms verbleibt im Verkehrssektor eine Lücke von etwa 33 Millionen Tonnen bis 2030. Deshalb stellt

sich die berechnete Frage: Ist eine Zielverschärfung in einem Sektor möglich und sinnvoll, in dem schon die bestehenden Ziele krachend verfehlt werden?

Deutschlands Pfad zur Klimaneutralität 2050

Eine Zielverschärfung im Verkehrssektor auf europäischer wie auf deutscher Ebene ist nicht nur klimapolitisch notwendig, sondern auch industrie- und wirtschaftspolitisch richtig. Denn nicht nur die EU setzt auf mehr Klimaschutz. China will CO₂-Neutralität vor 2060 erreichen, Kalifornien bis 2035 aus dem Verbrennungsmotor aussteigen. Erstmals seit dem UN-Klimagipfel von 2015 wird also in den größten Automobilmärkten der Welt über Ziele nachgedacht, die mit dem Pariser Klimaschutzabkommen in Einklang sind. Das bedeutet für die Industrie: Nur Geschäftsmodelle, die sich an den Zielen von Paris orientieren, werden in Zukunft wettbewerbsfähig sein. Gerade für die exportorientierte Automobilwirtschaft in Deutschland gilt also: Nur wenn das eigene Geschäftsmodell mit Paris kompatibel ist, können auch die Exportmärkte von morgen langfristig gesichert werden.

In einer Studie haben die Thinktanks Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität untersucht, was ein fairer Beitrag des deutschen Verkehrssektors für ein EU-Klimaziel von minus 55 Prozent bis 2030 (bisher minus 40 Prozent) und ein deutsches Klimaschutzziel von minus 65 Prozent bis 2030 (bisher minus 55 Prozent) sein könnte. Das Ergebnis: eine Reduktion um 73 Millionen Tonnen CO₂ – von 162 Millionen Tonnen im Jahr 2018 auf 89 Millionen Tonnen im Jahr 2030. Das sind sechs Millionen Tonnen mehr als bereits über das Klimaschutzprogramm beschlossen sind. Das Klimaschutzziel 2030 würde also im Verkehrssektor von minus 42 Prozent auf minus 46 Prozent angehoben.

Elektrifizierung von Pkw und Lkw

Zum Erreichen dieses Ziels gibt es vor allem zwei Hebel: Elektrifizierung und Verlagerung. Der Markthochlauf der Elektromobilität im Straßenverkehr muss beschleunigt





werden, von 10 Millionen E-Pkw bis 2030, wie es die Bundesregierung bisher anstrebt, auf 14 Millionen. Kritisch für den Erfolg ist es, den Markthochlauf so früh wie möglich zu beschleunigen. Jede Verzögerung würde später eine noch steilere Kurve erfordern.

Für eine beschleunigte Elektrifizierung braucht es eine umfassende Steuer- und Abgabenreform in der nächsten Legislaturperiode mit mehreren Komponenten: Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte der EU, Umwandlung der Kfz-Steuer zu einem CO₂-orientierten Bonus-Malus-System, Reform der Dienstwagenregelung, Begünstigung von Hybrid-Fahrzeugen nur bei überwiegend elektrischer Nutzung, konsequente CO₂-Bepreisung auf Kraftstoffe, Abschaffung des Dieselprivilegs. Dadurch werden E-Autos den Verbrenner im europäischen Neuwagenmarkt bis 2035 verdrängen. Spätestens ab 2035 kommen also keine neuen Verbrennerfahrzeuge mehr auf die Straße.

Auch im Güterverkehr wird sich der Elektroantrieb durchsetzen. Bis 2030 wird ein Drittel der Fahrleistung im Straßengüterverkehr elektrisch sein. Offener als bei den Pkw ist beim Lkw noch, welches die dominante Technologie sein wird, um die Energie in den Lkw zu bringen: Batterie, Brennstoffzelle oder Oberleitung. Ziel muss es sein, möglichst rasch Klarheit zu schaffen, welche Optionen die größten Potenziale in der Entwicklung und Emissionsminderung haben.

Kraftstoffe und Verkehrsverlagerung

Die kommenden zehn Jahre entscheiden über Erfolg oder Misserfolg im Klimaschutz. In dieser Zeit werden alternative Kraftstoffe – nachhaltige Biokraftstoffe, Wasserstoff oder

synthetische Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien – bei weitem nicht in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen und sehr teuer sein. Die begrenzten Mengen werden in Bereichen benötigt, die keine Alternativen haben, etwa im Luft- und Seeverkehr, aber vor allem in der Industrie und der Energiewirtschaft für wetterunabhängige Stromerzeugung. Klimaneutralität im Pkw-Bestand über die Dekarbonisierung der Kraftstoffe ist deshalb keine Option. Der batterieelektrische Antrieb hat das Rennen für sich entschieden.

Die Umstellung der Antriebe auf erneuerbare Energien, die Energiewende im Verkehr, wird allein nicht reichen. Es braucht auch die Mobilitätswende, die Verlagerung des Verkehrs, die Änderung von Routinen. Im Personenverkehr wird sich dafür die Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr bis 2035 verdoppeln. Auch der Fuß- und Radverkehr sowie neue Dienste wie die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen nehmen deutlich zu. Dafür geht der Pkw-Anteil zurück, bis 2030 um 13 Prozent und bis 2050 um 30 Prozent. Im Güterverkehr wächst der Anteil der Schiene. Die Leistung des Schienengüterverkehrs steigt bis 2030 um 44 Prozent, während der Straßengüterverkehr nur geringfügig wächst.

Auf dem Weg zur Mobilität von morgen

Zum Erreichen dieser Ziele müssen mehrere Instrumente kombiniert werden, etwa die Anrechnung der wahren Kosten für den Autoverkehr und massive Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Verbindung mit neuen Mobilitätsdienstleistungen. Neu hinzu kommt eine leistungsabhängige und differenzierte Pkw-Maut, ähnlich wie im Güterverkehr. Die Einnahmen sollten dabei nicht allein dem Straßenverkehr zugutekommen. Vielmehr sollten sie ein





ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltiges Verkehrssystem finanzieren: mit leistungsfähigen Bussen und Bahnen, innovativen Mobilitätsangeboten und guten Bedingungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

Der European Green Deal und die konsequente Erhöhung des Klimaschutzziels für den Verkehrssektor können der entscheidende Schlüssel für die Modernisierung des Verkehrssystems werden. Eine umfassende Verkehrswende ist also nicht nur ein Klimaschutzprojekt, sondern ein Teil der Modernisierung des Wirtschaftsstandorts Deutschland, auch um die Mobilität von morgen zu sichern. ■

CHRISTIAN HOCHFELD

leitete bei der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) das Programm für Nachhaltigen Verkehr in China, bevor er im Februar 2016 Geschäftsführer der Agora Verkehrswende wurde. Von 2004 bis 2010 war er Mitglied der Geschäftsführung des Öko-Instituts, davor seit 1996 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am gleichen Institut. Der Diplom-Ingenieur studierte an der Technischen Universität Berlin technischen Umweltschutz.

Fahrtrainings reduzieren Emissionen und senken Mobilitätskosten

Umweltfreundliche Fahrzeuge sind das eine, eine angepasste Fahrweise das andere. Um das Klima zu schützen und gleichzeitig Mobilitätskosten zu senken, empfiehlt B.A.U.M. ECO-Fahrsicherheitstrainings – besonders für Mitarbeitende in Service und Außendienst. Bei der Durchführung der Trainings kooperiert B.A.U.M. seit vielen Jahren mit Eco-Consult Fahrtraining e.K. Das Mitgliedsunternehmen hat seit 1997 mehr als 50 000 Vielfahrer:innen erfolgreich geschult und sich auf Kurse für Unternehmen und Behörden spezialisiert.

Der Nutzen:

- Der Kraftstoffverbrauch sinkt dauerhaft um rund 10 Prozent.
- Die Schadstoffemissionen sinken entsprechend.
- Die Unfallzahlen und -kosten reduzieren sich beträchtlich.
- Der Verkehrslärm nimmt ab.
- Die Mitarbeitenden fahren ohne Stress und kommen dennoch zügig ans Ziel.

Die am Kurs Teilnehmenden trainieren auf einer Fahrsicherheitsanlage sowie im Realverkehr. Der Ort des Trainings wird mit den Kunden abgestimmt. Die Kosten sind abhängig von Kursgröße und Trainingsanlage; sie amortisieren sich in der Regel schon bei Fahrleistungen ab 10 000 km. Zudem gewähren die Berufsgenossenschaften Zuschüsse.

Bitte senden Sie bei Interesse eine E-Mail an dieter.bruebach@baumev.de – möglichst mit Nennung der ungefähren Anzahl der zu schulenden Personen.

B.A.U.M. Insights – Themensponsor



PORSCHE



**NATURpur
INSTITUT**

CO₂CO₂

Mit kleinen Schritten zum großen Ziel

Vier Handlungsfelder auf dem Weg zur klimaneutralen Logistik

Der Verkehrssektor ist in Deutschland nach der Energiewirtschaft und der Industrie mit rund 20 Prozent CO₂-Ausstoß der drittgrößte Verursacher von Treibhausgas-Emissionen. Beim Klimaschutz können Logistikunternehmen gemeinsam mit ihren Auftraggebern aus Industrie und Handel einen besonders wertvollen Beitrag leisten.

Von Christian Faggin

Der Klimawandel ist mittlerweile allgegenwärtig – auch in Deutschland. Hauptursache sind Treibhausgas-Emissionen, vor allem durch Kohlenstoffdioxid (CO₂). Durch sie erwärmt sich die Erdatmosphäre schneller als je zuvor. Höchste Zeit also, mit entsprechenden Maßnahmen entschlossen gegenzusteuern. Denn ohne eine Begrenzung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen ist Fachleuten zufolge ein Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur um mehr als 3 °C wahrscheinlich.

Besonders großes Potenzial im Verkehrssektor

Der Weg zur Treibhausgasneutralität führt insgesamt nur über die Reduktion von Emissionen. Besonders großes Potenzial hat dabei der Verkehrssektor. Erst recht, da sich hier laut Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) in Sachen CO₂-Ausstoß seit 1990 nicht viel getan hat. Der Grund: Zwar sind Fahrzeuge heute deutlich energieeffizienter unterwegs. Aber es fahren auch sehr viel



mehr Pkw und Lkw auf den Straßen als noch vor 30 Jahren. Allein der Güterverkehr mit einer stetig wachsenden Anzahl von Sendungen stieg bis 2017 um 74 Prozent, mehr als zwei Drittel der Güter wurden auf der Straße transportiert. Und auch wenn immer mehr moderne, energieeffiziente Lkw auf den Straßen verkehren, so ist doch ein Reboundeffekt entstanden. Bedeutet: Trotz Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks pro Sendung (TCF), erhöht sich der Unternehmens-Fußabdruck (CCF). Ursache sind die steigenden Sendungsmengen.

Einfach mal machen

Damit Deutschland seine Klimaziele erreicht, hat die Bundesregierung dem Verkehrssektor deshalb einen strengen CO₂-Sparkurs verordnet. Bis 2030 sollen die Treibhausgas-Emissionen gegenüber 1990 um 40 bis 42 Prozent sinken. Alternative Kraftstoffe und Antriebe, der Ausbau des Schienenverkehrs und die Digitalisierung sind die wichtigsten Hebel, mit denen die Bundesregierung diese Einsparungen realisieren will. Das ist auf jeden Fall eine wichtige Weichenstellung in die richtige Richtung. Doch reichen diese Maßnahmen aus? Wohl kaum. Denn mit politischen Anstrengungen allein wird sich das Ruder nicht herumreißen lassen. Entsprechend wichtig ist es, dass jedes einzelne Logistikunternehmen aktiv dazu beiträgt, den CO₂-Ausstoß zu senken – egal, ob es sich um einen internationalen Konzern oder ein mittelständisches Familienunternehmen handelt: Jede Tonne CO₂ zählt. Die folgenden Handlungsfelder gilt es dabei in den Blick zu nehmen.

1. Analysieren

Wer seine schädlichen Treibhausgas-Emissionen reduzieren möchte, muss zunächst herausfinden, an welcher Stelle wie viel CO₂ in die Atmosphäre gepustet wird. Stichwort: CO₂-Fußabdruck. Denn wer seinen CO₂-Fußabdruck genau kennt, kann die Wirksamkeit verschiedener Einsparmaßnahmen viel besser beurteilen. Viele Logistiker scheitern jedoch bereits daran. Wie eine aktuelle Studie der Logistik-Initiative Hamburg zeigt, erfasst knapp die Hälfte der Transportunternehmen ihre Emissionen gar nicht oder unvollständig. Bei kleinen Betrieben mit weniger als 250 Mitarbeitenden sind es sogar 64 Prozent. Hier gilt es anzusetzen. Die Grundlage dafür schaffen ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 sowie eine Umweltbilanz nach ISO 14064. Sie gibt Aufschluss über den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens (CCF). Der sendungsbezogene Fußabdruck (TCF) lässt sich nach DIN:EN 16258 ermitteln.

2. Reduzieren

Möglichkeiten, CO₂-Emissionen zu senken, ergeben sich an vielen Stellen. In der Verwaltung verbessern ein Dokumentenmanagementsystem und der damit verbundene Verzicht auf Papier sowie die Nutzung regenerativer Energien die CO₂-Bilanz deutlich. Darüber hinaus lassen sich durch den Einsatz moderner Lkw (z.B. EURO 6, Wasserstoff-, LNG- und Elektro-Antriebe), durch Digitalisierung und Sendungsbündelung

sowie Fahrerschulungen für besonders energieeffizientes Fahren zusätzliche Einsparpotenziale realisieren. Ein weiterer Ansatz ist die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. So können ganze Lkw auf der Schiene reisen (Rollende Straße) oder einzelne Wechselbrücken (Container) in Kombination von Lkw und Bahn transportiert werden. Logistikunternehmen können so noch einmal deutlich auf die CO₂-Bremse treten.

3. Kompensieren

Die Kompensation von Emissionen trägt ebenfalls zur Klimaneutralität bei – zum Beispiel mit Hilfe der weltweit tätigen Organisation myclimate. Sie gehört zu den Qualitätsführern (Gold Standard) von freiwilligen CO₂-Kompensationsmaßnahmen. In verschiedenen Projekten engagiert sich myclimate – aber auch andere Organisationen – dafür, fossile Energiequellen durch erneuerbare Energien zu ersetzen, Wälder aufzuforsten und energieeffiziente Technologien zu implementieren. Alle diese Maßnahmen helfen, Treibhausgase einzusparen. Ein weiterer Vorteil: Durch eine Investition in derartige Projekte lassen sich die eigenen CO₂-Emissionen an anderer Stelle ausgleichen – und so der gesamte Unternehmensfußabdruck positiv beeinflussen. Zudem haben die Gold-Standard-Projekte auch eine soziale Komponente: Sie ermöglichen für die Menschen ein besseres Leben und fördern die Entwicklung.

4. Kommunizieren

Logistikdienstleister agieren grundsätzlich in einem engen Netzwerk aus Kunden und Partnern. Deshalb ist es wichtig, auch beim Klimaschutz zusammenzuarbeiten. Heißt konkret: Ohne die Mithilfe aller Akteure können selbst die wirksamsten Maßnahmen nicht ihr volles Potenzial entfalten. Es gilt also, Kunden und Partner mit ins Boot zu holen. Eine transparente Kommunikation schafft dafür die Basis. Denn nur wenn Kunden und Partner informiert sind, können sie zu aktiven Unterstützern werden. Geeignetes Informations-Instrument ist beispielsweise der Nachhaltigkeitsbericht, der darüber hinaus auch verdeutlicht, wie weit der eigene Weg zur Klimaneutralität noch ist. ■

CHRISTIAN FAGGIN

ist Geschäftsführer des Logistikunternehmens Alpensped GmbH. Das Mannheimer Familienunternehmen gilt seit Jahren als Vorreiter in Sachen grüner Logistik. 2020 wurde Christian Faggin für sein jahrelanges vorbildliches Engagement für den Klimaschutz mit dem B.A.U.M. | Umwelt- und Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet. <https://www.alpensped.de/nachhaltigkeit>

Die Mobilitätswende beginnt im Kopf und im Dorf

Für ein faires und nachhaltiges Miteinander aller Mobilitätsformen und mehr Lebensqualität im Dorf: Die Bereitschaft, sich stärker mit nachhaltigen Mobilitätsformen auseinanderzusetzen, ist der erste Schritt zu einer neuen Mobilitätskultur.

Von Carmen Ketterl, Stefan Weiland, Sebastian Bamberg und Philipp Rollin

Die Initiative gemeinsamweiterkommen wurde 2016 von der WALA Heilmittel GmbH und der Evangelischen Akademie Bad Boll ins Leben gerufen. Schnell ließen sich die Kommune, der Landkreis und weitere Partner aus Wirtschaft und Gesellschaft gewinnen, um gemeinsam über zukünftige Mobilität in Bad Boll nachzudenken. Der Fachbereich Sozialwesen der Fachhochschule Bielefeld gab dem Projekt wichtige theoretische Impulse. Das Ziel ist eine sozial-ökologische Verkehrswende unter der Fragestellung: Wie kann eine Zukunft der Mobilität aussehen, die alle zufriedenstellt und nachhaltig ist?

Ein Ziel des durch das Bundesverkehrsministerium im Rahmen von „mobil gewinnt“ geförderten Projekts waren konkrete Angebotsverbesserungen: Inzwischen fährt der Bus im Halbstundentakt, eine neue Haltestelle verkürzt Wege der Pendelnden, ein Radparkhaus sowie ein Gästeanreisemanagement ergänzen das Angebot. Neben strukturellen Verbesserungen steht die Veränderung der lokalen Mobilitätskultur in Bad Boll im Mittelpunkt. Vor dem Hintergrund der sozialwissenschaftlichen Erkenntnis, dass Mobilitätskultur durch die alltägliche Kommunikation in sozialen Netzwerken entsteht, wurden die Bürger:innen in Bad Boll durch Experimente und Aktionen ständig mit dem Thema Verkehrswende konfrontiert und privates Nachdenken und öffentliche Diskussionen angestoßen.

Die Befunde einer empirischen Evaluationsstudie zeigen, dass die Projektaktivitäten zu messbaren Veränderungen der Mobilitätskultur geführt haben. Die Befragten haben den Eindruck, dass in Bad Boll mehr Fahrrad gefahren und häufiger der ÖPNV genutzt wird, und das spiegelt sich auch in ihrem eigenen, selbstberichteten Verhalten. Gleichzeitig ist jedoch die Nutzung des Pkw unverändert hoch. Die Einschätzung der Befragten zur verkehrspolitischen Stimmungslage verdeutlicht diesen Zwiespalt: Es wird eine Stimmung wahrgenommen, die politische Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte unterstützt, aber gleichzeitig die Pkw-freundliche Verkehrspolitik nicht in Frage stellt. Eine Ausnahme stellen die Einschätzungen zur Parkplatzsituation dar: die wahrgenommene Unterstützung für die Maßnahme zur Reduzierung und Bepreisung von Parkplätzen ist deutlich gestiegen.

In diesem Beitrag fassen wir thesenartig zusammen, was wir als Initiative aus der zweijährigen Projektphase gelernt haben:

1. **Die gegenwärtigen Krisen lassen sich nur durch neues Denken lösen.** Die Mobilitätswende kommt nicht allein mit neuen Technologien, sie braucht vor allem soziale Innovationen. Überdies setzen sich neue Technologien und neue Verkehrspolitik nur durch, wenn sie auf Akzeptanz in der Bevölkerung treffen. Wir müssen darüber reden, wie Mobilität attraktiv, gerecht, inklusiv, bezahlbar und nicht zuletzt nachhaltig organisiert werden kann.
2. **Der ländliche Raum spielt im Mobilitätsdiskurs häufig eine untergeordnete Rolle.** Dabei sind es häufig die Pendler:innen aus dem Umland, die die Staus in den Städten verursachen. Sie legen längere Strecken zurück, wenden dafür mehr Zeit und Geld auf und verursachen mehr Emissionen.
3. **Der ÖPNV auf dem Land ist besser als sein Ruf und er will genutzt werden.** Wir stellen fest, dass Bürger:innen das ÖPNV-Angebot häufig nicht kennen. Vor allem diejenigen, die keine Erfahrungen mit dem ÖPNV haben, halten ihn für zu teuer und zu langsam. Politisch sind alle für bessere ÖPNV-Anbindung, aber nutzen sollen ihn die anderen.
4. **Städte und Dörfer haben mit der Mobilitätswende viel zu gewinnen.** Wir können uns ein Straßenbild kaum noch vorstellen, das nicht durch Autos geprägt ist. Unsere Dorfmitte könnte ein Platz für Begegnung und ein „Schwätzle“ auf einer Bank sein. Kinder könnten wieder vor der Haustür auf der Straße spielen. Der öffentliche Raum im Dorf könnte grüner, schattiger, leiser, gesünder, kommunikativer und schöner sein.
5. **Wir müssen uns aus der Abhängigkeit vom Auto befreien.** Aus dem Freiheitsversprechen des Autos sind Pfadabhängigkeiten geworden. Ein Auto zu unterhalten ist teuer, deshalb scheuen wir zusätzliche Kosten für andere Verkehrsmittel und probieren neue Mobilitätsformen nicht aus. Gleichzeitig macht uns das Auto bequem, weil es immer verfügbar ist und keine Anstrengung von uns verlangt. Mit dem Fahrrad haben wir für viele Alltagswege eine gesunde Alternative, auch könnten wir mehr zu Fuß gehen. Wir machen uns etwas vor, wenn wir glauben,





Eiscafé statt Parkplatz: Pop-up-Eiscafé im Zentrum von Bad Boll

- das Auto sei billig und bequem. Wir zahlen einen hohen Preis dafür.
6. **Menschen orientieren sich am Verhalten anderer.** Soziale Normen geben uns Richtlinien für das, was ein „übliches Verhalten“ in bestimmten Situationen ist. Durch Beobachtung, Gespräche und Erfahrungen bilden wir uns eine Meinung über verkehrspolitische Stimmungslagen und das Mobilitätsverhalten in der Nachbarschaft, im Freundes- und Kollegenkreis und ziehen sie bei unseren eigenen Entscheidungen heran: Wenn ich das Gefühl habe, dass von meinen Kolleg:innen alle mit dem Auto zur Arbeit kommen, ist die Wahrscheinlichkeit, dass ich dies auch tue, sehr hoch.
 7. **Je unattraktiver das Auto wird, desto attraktiver werden andere Verkehrsmittel.** Um eine Reduzierung der Autonutzung zu erreichen, reicht es nicht aus, die Qualität des Umweltverbunds zu verbessern. Es braucht Strategien, die darauf abzielen, die Autonutzung unattraktiver zu machen. gemeinsamweiterkommen wird sich deshalb verstärkt mit dem Thema Parkraummanagement auseinandersetzen.
 8. **Die überbetriebliche Projektstruktur von gemeinsamweiterkommen hat sich bewährt,** nicht nur wegen der größeren Schlagkraft, die die Partner durch die Kooperation gewinnen, sondern auch weil die einzelnen Partner im Tagesgeschäft nicht die Kapazitäten haben, um das Themenfeld intensiv im Blick zu haben. Die beiden Projektleiter:innen konnten das Umfeld beobachten, Anstöße aufgreifen und weitergeben, weitere Kooperationen initiieren, viele Aktionen durchführen und Öffentlichkeitsarbeit machen.
 9. **Es fehlt an Erfahrungen, guten Beispielen und Unterstützung zur Verstetigung von Projekten.** Häufig werden mit öffentlichen Geldern Projekte finanziert, die nach Ende des Förderzeitraums nicht weitergeführt werden (können).
 10. **Mobilitätsprojekte wie gemeinsamweiterkommen brauchen sozialwissenschaftliche Begleitung.** Die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis schärft die Theoriebildung in der Wissenschaft einerseits und die Festlegung von Zielen und Strategien in der Praxis andererseits. Damit andere von Erfahrungen und aus Fehlern lernen können, müssen Projekte wissenschaftlich evaluiert und die Ergebnisse verbreitet werden. Evaluation und Vernetzung sind Voraussetzung dafür, dass Projekte ihr Transferpotenzial entfalten können. ■

Mehr zum Projekt und zu den Ergebnissen:
www.gemeinsam-weiterkommen.de

CARMEN KETTERL

ist Nachhaltigkeitsbeauftragte der Evangelischen Akademie Bad Boll und Projektleiterin von gemeinsamweiterkommen.

STEFAN WEILAND

ist Umweltbeauftragter der WALA Heilmittel GmbH und Projektleiter von gemeinsamweiterkommen.

PROF. DR. SEBASTIAN BAMBERG

ist Professor für Sozialpsychologie und Quantitative Forschungsmethoden am Fachbereich Sozialwesen der FH Bielefeld.

PHILIPP ROLLIN

war wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachbereich Sozialwesen der FH Bielefeld.



Ulrich Prediger, der Erfinder des Dienstfahrrad-Leasing

Von einem der auszog, das Radfahren neu zu erfinden

Noch nie war Radfahren so modern wie heute. Nicht erst durch Corona haben viele Menschen das Fahrrad für sich (wieder-)entdeckt. Das umweltfreundliche, praktische und gesunde Verkehrsmittel erlebte in den vergangenen Jahren einen regelrechten Boom. Zu den Wegbereitern dieser Entwicklung gehört auch der Dienstfahrrad-Pionier Ulrich Prediger. Prediger ist ein echter Ecopreneur, der aus einer Idee eine Vision und aus dieser Vision ein Erfolgsmodell gemacht hat. Seine Geschichte liest sich wie eine klassische Heldenreise.

Von Sandra Wolter

Wir schreiben das Jahr 2007. Dienstwagen gelten als Statussymbol und von einem „Dienstfahrrad“ hat noch niemand gehört. Ulrich Prediger arbeitet in leitender Position im Vertrieb und Marketing einer Freiburger Medizintechnikfirma. Auch er hat einen Dienstwagen, der aber die meiste Zeit zu Hause herumsteht. Den Weg zur Arbeit quer durch Freiburg legt er lieber mit dem Fahrrad zurück: Das ist schneller, gesünder und umweltfreundlicher. Da er sich über den ungenutzten und ungeliebten Dienstwagen ärgert, fragt Prediger seinen Chef, ob er stattdessen nicht einfach ein Dienstfahrrad bekommen könne. Doch der lehnt ab: „Geht nicht!“ ist die Antwort. Prediger kommt ins Grübeln und fragt sich, ob ein Dienstfahrrad wirklich nicht geht. Und damit ist die Idee geboren, die ihn nicht mehr loslässt. Er kündigt und gründet 2008 die LeaseRad GmbH mit der Marke JobRad.

Visionär mit Biss

Die ersten Jahre als Unternehmer sind sehr schwierig. Prediger steht mehrmals kurz vor der Pleite. Doch er bleibt

hartnäckig, denn Aufgeben ist keine Option. In den nächsten Jahren setzt er alles daran, seine Vision des Dienstfahrrads als gleichwertige Alternative zum Dienstwagen zu etablieren und das Dienstwagenprivileg (1-Prozent-Regel) auf Fahrräder zu übertragen. Vier Jahre lang kämpft Prediger gemeinsam mit befreundeten Fahrradverbänden wie VCD und ADFC und mit dem 2011 als weiterer Geschäftsführer in das Unternehmen eingetretenen Holger Tumat für seine Vision. Im Herbst 2012 ist es endlich soweit: Die obersten Finanzbehörden beschließen, den Steuervorteil von Dienstwagen auf Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes auszuweiten. Damit sind die steuerlichen Voraussetzungen für eine umfangreiche Nutzung von Dienstfahrrädern und -E-Bikes geschaffen.

Durch die erkämpfte Gesetzesänderung wächst die LeaseRad GmbH in der Folgezeit rasant. Das Unternehmen baut das Produkt JobRad kontinuierlich aus und bietet seither das Modell Dienstfahrradleasing an. Das Produkt wird am Markt sehr gut angenommen. Kein Wunder, denn Predigers Idee





Wer vom Auto auf das Fahrrad oder E-Bike umsteigt, spart pro Personenkilometer etwa 138 Gramm CO₂ ein.

des Dienstradleasings ist so einfach wie genial: Angestellte suchen sich ihr Wunschrad beim Fachhändler oder online aus – der Arbeitgeber least das Dienstrad und überlässt es der oder dem Mitarbeitenden zur beruflichen und privaten Nutzung. Im Jubiläumsjahr 2018 beteiligen sich bereits mehr als 10.000 Arbeitgeber und bieten ihren Angestellten Dienstfahrräder über JobRad an. Da die Marke JobRad in der Zwischenzeit den Firmennamen an Bekanntheit überholt hat, wird die LeaseRad GmbH 2019 in JobRad GmbH umfirmiert – ein für das Unternehmen logischer und strategisch wichtiger Schritt.

Seit 2018 verlagert Ulrich Prediger seinen Tätigkeitsschwerpunkt zunehmend auf sein Herzensthema, das politische Wirken. 2019 kann er weitere Erfolge verzeichnen: Zum Jahreswechsel wird das steuerfreie, arbeitgeberfinanzierte Dienstrad möglich, und im März folgt die 0,5-Prozent-Regel für das Dienstrad per Gehaltsumwandlung. Knapp ein Jahr später fördern die obersten Finanzbehörden der Länder Leasing-Diensträder im Fall einer Gehaltsumwandlung steuerlich noch stärker. Die neue 0,25-Prozent-Regel tritt in Kraft und macht das Dienstradleasing für Arbeitnehmer:innen noch attraktiver. Wer das Fahrrad oder E-Bike per Gehaltsumwandlung bezieht, profitiert von der steuerlichen Förderung und spart gegenüber einem herkömmlichen Kauf bis zu 40 Prozent. Ein arbeitgeberfinanziertes Dienstrad ist für Mitarbeitende sogar kosten- und steuerfrei.

Dienstrad als Element des Mobilitäts- oder Gesundheitsmanagements

Auch auf Arbeitgeber entfaltet das Konzept mittlerweile eine regelrechte Sogwirkung. Sie nutzen Dienstfahrradleasing als Teil ihres Mobilitäts- oder Gesundheitsmanagements, werben damit aber auch immer häufiger in ihren Stellenanzeigen um Nachwuchskräfte. Arbeitgeber, die Diensträder anbieten, haben eine Vorbildfunktion für andere Firmen: Sie schützen

die Umwelt, sparen wertvollen Parkraum und engagieren sich zudem für die Gesundheit der Mitarbeitenden. Erste Studien zeigen: Wer ein Dienstrad nutzt, ist etwa zwei Tage im Jahr weniger krank als die Kolleginnen und Kollegen. Der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) schätzt, dass deutschlandweit bereits über 500.000 Leasing-Diensträder unterwegs sind. Allein über JobRad bieten inzwischen mehr als 30.000 Unternehmen – zum Beispiel Bosch, SAP und Deutsche Bahn – ihren drei Millionen Beschäftigten Dienstfahrradleasing als nachhaltiges Mobilitätskonzept an. Zudem legen durch das Dienstfahrrad viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch in ihrer Freizeit mehr Wege mit dem Fahrrad zurück, wie eine Studie der Technischen Universität München belegt. Ein großer Nutzen für die Umwelt, denn wer vom Auto auf das Fahrrad oder E-Bike umsteigt, spart laut Umweltbundesamt pro Personenkilometer etwa 138 Gramm CO₂ ein.

Dank Ulrich Prediger ist das Dienstfahrrad in der Mitte von Wirtschaft und Gesellschaft angekommen. Mit seiner Unternehmensgründung und seinem Engagement hat er die Grundlage dafür gelegt, dass Verkehr zunehmend vom Auto auf das Fahrrad verlagert wird. Aus einer Idee ist eine erfolgreiche Unternehmensgruppe geworden, die den Anspruch hat, jedem Beschäftigten in Deutschland den Zugang zu einem Dienstfahrrad zu ermöglichen. Predigers Vision vom Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ist Realität geworden – eine ökologische wie ökonomische Erfolgsgeschichte, deren Potenzial längst nicht ausgeschöpft ist. ■

SANDRA WOLTER

ist Dipl.-Geografin und arbeitet bei B.A.U.M. im Projektmanagement. Ihre Themenschwerpunkte sind Mobilität und Stadtentwicklung sowie Nachhaltigkeit im Büro.



Natalia Astrin ist seit 2017
Fahrradkoordinatorin
bei der GIZ in Bonn.

Fahrrad-fit in die Zukunft

Seit nunmehr fünf Jahren begleitet B.A.U.M. die GIZ auf ihrem Weg in die fahrradfreundliche Unternehmensgestaltung. Mittlerweile sind die deutschen Standorte in Bonn, Eschborn (bei Frankfurt a. M.) und Berlin alle als fahrradfreundlicher Betrieb zertifiziert und mehrheitlich mit dem Goldzertifikat ausgezeichnet. Wir sprachen mit Natalia Astrin, seit 2017 Fahrradkoordinatorin bei der GIZ in Bonn, darüber, was bei der betrieblichen Fahrradförderung wichtig ist.

Frau Astrin, warum gehört für die GIZ Fahrradförderung zum Nachhaltigkeitsmanagement?

Mit dem Auftrag der Bundesregierung zu nachhaltiger und umweltgerechter Internationaler Zusammenarbeit sieht sich die GIZ dem Klimaschutz und den Zielen in der Agenda 2030 für eine weltweite gerechte und nachhaltige Entwicklung verpflichtet. Mit dem neuen Nachhaltigkeitsprogramm 2021-25 haben wir uns umfangreiche Ziele gesetzt, z.B. im Bereich Ressourceneffizienz, nachhaltige Mobilität und damit einhergehend auch für die Reduktion unserer Treibhausgas-Emissionen.

Das seit 2013 in der GIZ verwendete Eco Management and Audit Scheme (EMAS) unterstützt unsere Anstrengungen im Umweltmanagement und ermöglicht eine kontinuierliche Verbesserung unserer Umweltsleistung. Bis hin zum großen Ziel – die Klimaneutralität, die die GIZ durch Vermeidung, Minderung und Kompensation im Jahr 2020 erreichte. Dazu gehört selbstverständlich auch die größtmögliche Reduktion der Treibhausgas-Emissionen durch nachhaltige Mobilität. Auch wenn es im internationalen Projektalltag nicht immer gelingt, kilometerintensive Reisen zu vermeiden, ist der Weg zum Büro ein Faktor, den (fast) jeder selbst beeinflussen kann. Und was eignet sich hier besser als das Fahrrad – ein Fortbewegungsmittel, das sowohl den CO₂-Fußabdruck senkt als auch die Gesundheit stärkt?

Daher gehört die Fahrradförderung in das Nachhaltigkeitsverständnis der GIZ. Seit 2017 erfassen wir in regelmäßigen Abständen über eine statistische Berechnung aus Pendlerbefragungen den Anteil der Radnutzung unter unseren Mitarbeitenden und analysieren ihr Pendelverhalten zu unterschiedlichen Jahreszeiten. Die Pendlerbefragungen sind auch ein wirksames Instrument, um fahrradspezifische Bedarfe abzufragen und ggf. das Angebot zu optimieren.

Was ist notwendig, um die Mitarbeitenden für das Fahrrad zu gewinnen? Haben Sie Tipps für Unternehmen, die fahrrad-fit werden wollen?

Wichtig ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur: Die GIZ-Büros in Bonn, Eschborn und Berlin sind mit ausreichend überdachten und offenen Fahrradstellplätzen auf dem Gelände und in den Tiefgaragen ausgestattet. Bei den GIZ-eigenen Gebäuden, wie z.B. in Bonn und Eschborn, überwachen wir eng und konsequent den Bedarf an Fahrradparkplätzen und justieren zeitnah nach, wenn sich Knappheiten abzeichnen – zum Beispiel indem wir überschüssige Autoparkplätze freigeben und mit Fahrradständern ausstatten. Exklusive geräumige Parkplätze stehen jetzt auch für Fahrräder mit Anhängern oder Lastenräder zur Verfügung.

Und selbstverständlich verfügen die meisten GIZ-Gebäude über Duschen und Umkleieräume, auch Spinde und Trock-



nungsmöglichkeiten sind überall vorhanden. Allerdings gibt es hier spürbare Unterschiede zwischen der Ausstattung der GIZ-eigenen Räumlichkeiten und der angemieteten Räume.

Auch für den Fall von Pannen sollte man für die Fahrradfahrer:innen Hilfsmittel bereit stellen. So stehen in den Bonner Tiefgaragen Radservicestationen zur Verfügung: In ein paar Handgriffen ist der angeschlagene Drahtesel an der Säule aufgebaut und einem Schlauchwechsel o.ä. steht nichts mehr im Wege. Über einen QR-Code kann man bequem eine Schraubanweisung auf sein Smartphone laden und sich bei Fragen helfen lassen. Ganz neu bieten wir auch einen kleinen Vorrat an üblichen Ersatzteilen wie Schläuche, Glühbirnen oder Ketten an. Einmal entnommen, wird das entsprechende Ersatzteil von Mitarbeitenden nachgekauft und der Vorrat wieder aufgefüllt.

Und last not least ist es sehr wichtig, neue Trends rechtzeitig aufzugreifen. In den letzten Jahren hat sich z.B. der Anteil der E-Bikes am Fahrradbestand der Belegschaft signifikant erhöht. Ihre Akkus können diese Kolleg:innen kostenfrei und sicher in modernen Ladeschränken aufladen, deren genutzter Strom über die hauseigene Photovoltaikanlage produziert wird.

Unsere Erfahrung sagt: Mit der guten und sicheren Infrastruktur allein ist es nicht getan. Wie setzen Sie das Thema Fahrradmobilität in der internen Kommunikation um?

Die GIZ räumt der Kommunikation eine hohe Priorität ein. Informationen über das Mobilitätsangebot der deutschen Standorte sind an gut sichtbaren Stellen im GIZ-Intranet und an den Bildschirmen in den öffentlichen Sammelräumen platziert. Für eine gute Kommunikation bedarf es aber auch konkreter Personen. Dafür beauftragt die GIZ drei Fahrrad-Koordinator:innen an den Standorten in Bonn, Eschborn und Berlin. In Zusammenarbeit mit dem ADFC oder den örtlichen Repaircafés organisieren wir kostenfreie Fahrradchecks und -codierungen und steuern die bundesweiten Fahrradaktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder Stadtradeln. Zudem fungieren wir als Ansprechpersonen und erste Anlaufstelle für Wünsche oder Beschwerden aus der Belegschaft. Wir arbeiten eng mit dem Nachhaltigkeitsbüro und dem Facility Management des Unternehmens zusammen, um die Fahrradinfrastruktur fortlaufend zu verbessern. Gleichzeitig

engagieren wir uns in den zahlreichen GIZ-Umweltinitiativen, organisieren Leihräder für Praktikant:innen und neue Mitarbeitende, verfassen Rad-Newsletter und veranstalten Interessiertentreffs. Durch die Kooperation mit dem ADFC und den Verantwortlichen in der jeweiligen Stadtverwaltung beteiligen wir uns an gesellschaftlichen Aktivitäten. Zum Beispiel war die GIZ Bonn eine Sammelstelle für Unterschriftenbögen im Rahmen der Radentscheide NRW und Bonn. So bekommt die GIZ-Belegschaft auch eine starke Fahrradstimme in der kommunalen Politik.

Hat die Corona-Pandemie Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten in Ihrem Unternehmen?

Tatsächlich hat die Zahl der Fahrradfahrer:innen zugenommen. Viele vormalige Fahrradmuffel haben entdeckt, wie kontaktarm und ansteckungsfrei man mit dem Fahrrad unterwegs ist. Selbst trotz derzeit gesperrter Duschen und Umkleiden bleibt die Nutzung des Fahrrads eine sehr beliebte Dienstwegoption.

Vielen Dank, Frau Astrin, für das Gespräch. ■

Steuertipp für nachhaltige Mobilität

Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren einige steuerlich vorteilhafte Regelungen zugunsten nachhaltiger Mobilität getroffen – Unternehmen können davon profitieren. Hier einige wichtige Aspekte:

- Bei normalen Fahrrädern und E-Bikes bis 25 km/h stellt der geldwerte Vorteil einen steuerfreien Arbeitslohn dar, wenn seitens des Arbeitgebers die Überlassung „on top“ erfolgt, also zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Entgelt. Auch die Sachbezugsfreigrenze von 44 Euro kommt bei der Besteuerung des Dienstrads nicht zu Anwendung.
- Nur wenn das Fahrrad bzw. dessen Leasingraten per Gehaltsumwandlung bezahlt werden, ist ein geldwerter Vorteil zu versteuern, der sich aktuell an der monatlichen 1-Prozent-Pauschale von nur noch ¼ des Bruttolistenpreises bemisst.
- Das Laden von Elektrofahrzeugen (Elektrofahrräder und Elektroautos) beim Arbeitgeber muss nicht als geldwerter Vorteil versteuert werden.
- Zuschüsse des Arbeitgebers zu Monatskarten für Busse und Bahnen müssen ebenfalls nicht als geldwerter Vorteil angerechnet werden.
- Die steuerliche Pendler-Entfernungspauschale gilt unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel – dies gilt auch für die erhöhte Pauschale ab dem 21. Entfernungskilometer.
- Zahlreiche weitere Regelungen fördern die Nutzung von Elektrofahrzeugen.

B.A.U.M. Insights – Themensponsor



LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen

Mobil sein in ländlichen Räumen ohne eigenes Auto? Wie das auch in Zukunft gehen kann, erproben die bundesweit 41 Projekte der Fördermaßnahme LandMobil.

Von Patrick Anhelm

Im Zuge des demografischen Wandels und sinkender Bevölkerungszahlen verändert sich in ländlichen Regionen auch die Nachfrage- und Angebotssituation von Gütern und Dienstleistungen. Die Konzentration von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten auf zentrale Orte führt oft dazu, dass Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten sowie Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Freizeitangebote ohne eigenes Auto schwer zu erreichen sind. Klassische Mobilitätsangebote des ÖPNV können aufgrund der geringeren Nutzerzahlen in ländlichen Räumen darüber hinaus oft nicht kostendeckend betrieben werden.

Ansatz und Zweck der Fördermaßnahme

Mit „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ fördert das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) modellhafte Projekte zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen. LandMobil ist ein Baustein des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung (BULE). Das BULE soll durch die Förderung von Modellprojekten zu zentralen Themen der ländlichen Entwicklung dazu beitragen, ländliche Regionen als attraktive Lebensräume zu erhalten und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu sichern. Ziel ist es, die Erkenntnisse der innovativen Projekte in die Breite zu tragen, sodass diese bundesweit genutzt werden können. Die Projekte der Fördermaßnahme LandMobil haben im Jahr 2020 die Arbeit aufgenommen und laufen noch bis Ende 2022.

Die geförderten Projekte setzen praktische Lösungsansätze für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und unterschiedlichen Organisationsstrukturen um. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse erweitern die Wissensbasis für die Politikgestaltung auf Ebene der Kommunen, der Länder und des Bundes. Daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen können zudem für neue Mobilitätsprojekte und -initiativen in ganz Deutschland genutzt werden. Darüber hinaus soll durch Bürgerbeteiligungen und durch Öffentlichkeitsarbeit das Bewusstsein für eine stärkere Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in ländlichen Räumen verbessert werden.

Ansätze für nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen

Die LandMobil-Projekte zeigen, dass neben der oftmals notwendigen Finanzierung durch die öffentliche Hand häufig

auch das ehrenamtliche Engagement der Menschen vor Ort einer der entscheidenden Faktoren für das Gelingen von Mobilitätsangeboten ist.

Neue Ansätze zur Mobilität ohne eigenes Auto eröffnet die zunehmende Digitalisierung. So können beispielsweise Mobilitätsangebote über digitale Auskunftssysteme einen höheren Bekanntheitsgrad erlangen und somit gegebenenfalls auch höhere Einnahmen erzielen. Solche Auskunftssysteme bestehen häufig in Form von mobil nutzbaren Smartphone-Apps. Auch für die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten spielen Apps eine zentrale Rolle.

Ein Mittel zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Anschlussicherung kann die Erstellung verlässlicher „intermodaler Reiseketten“ sein. Dabei werden Fahrtmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel kombiniert und aufeinander abgestimmt. Wichtig für die Planung solcher Fahrten sind Informationssysteme, die unterschiedliche Verkehrsmittel umfassen und möglichst auch eine direkte Buchung der gesamten Fahrt ermöglichen.

Neben Bürgerbussen sind sogenannte On-Demand-Angebote eine Möglichkeit, trotz geringer Bevölkerungsdichte eine gute Erreichbarkeit in ländlichen Räumen zu gewährleisten. Bei dieser flexiblen und effizienten Bedienform des ÖPNV gibt es keine starren Fahrpläne, sondern die Fahrtrouten und Abfahrtszeiten werden jeweils, so weit möglich, nach Bedarf der Fahrgäste festgelegt.

Die Ansätze der Modellprojekte bei LandMobil sind so vielfältig wie die ländlichen Räume selbst. Daher können sie unterschiedliche Erfahrungswerte schaffen und Inspiration für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen sein. Die folgenden Projekte stellen einen kleinen Ausschnitt aus den 41 laufenden Projekten der Fördermaßnahme dar und zeigen beispielhaft, wie die Projekte verschiedene Lösungsansätze erproben.

BMM-Land – Nachhaltige Mobilität durch Betriebliches Mobilitätsmanagement (B.A.U.M. Niedersachsen e.V.)

In fünf ländlichen Kommunen und jeweils ca. fünf dort ansässigen Betrieben werden beispielhaft die Potenziale für nachhaltige Mobilität durch betriebliches Mobilitätsmanagement



in ländlichen Räumen dargelegt. Neben der Umsetzung von Beratungsangeboten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement wird die klimafreundliche Mitarbeitermobilität durch den kostenlosen Verleih von Pedelecs, Lasten-E-Rädern, Falträdern etc. in den beteiligten Kommunen und Betrieben konkret unterstützt.

Emobil – Elektro-Mobilitätsangebot Spiekeroog/Neuharlingersiel (Nordseebad Spiekeroog GmbH)

In den Gemeinden Spiekeroog und Neuharlingersiel wird ein auf den speziellen Bedarf der Küsten- und Inselbewohner:innen ausgerichtetes stationsgebundenes Elektromobilitätsangebot entwickelt. Um die Erreichbarkeit von Bahnhöfen und somit die Anschlussmobilität für Ortsansässige und Urlaubsgäste zu verbessern, entsteht hierzu am Fährhafen Neuharlingersiel ein Carsharing-Angebot mit einer Flotte von Elektrofahrzeugen.

ELVU – Emsland vernetzt unterwegs (Landkreis Emsland)

Das Projekt ermittelt die Wegebedürfnisse von Bürgerinnen und Bürgern im Landkreis Emsland und entwickelt davon ausgehend neue Mobilitätslösungen in Verbindung mit Elektromobilität. Eine digitale Vernetzungsplattform mit Mobilitäts-App wird die Bildung von Mobilitätsketten aufzeigen und die Gestaltung neuer bedarfsgerechter Lösungen ermöglichen. Auf diese Weise sollen insbesondere die

Anschlussmobilität und die Mobilität auf der letzten Meile verbessert werden. Die Entwicklung pilothafter Angebote erfolgt für die Kombination von Pflegedienstleistungen und Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, für die Kombination von Handwerksfahrten mit Lieferfahrten von Kleinen und Mittelständischen Unternehmen sowie in Form eines Fahrdienstes.

mobileG (Deutscher Genossenschafts- und Raiffeisenverband e.V.)

Mit dem Projekt mobileG sollen kooperative Mobilitätskonzepte und Geschäftsmodelle gemeinsam mit bereits aktiven Bürgerenergie-Genossenschaften (BEGs) entwickelt und in fünf ausgesuchten Regionen in der Praxis erprobt werden. So sollen gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen und Unternehmen Versorgungslücken des bestehenden ÖPNV geschlossen werden. Die erprobten Konzepte können in Form eines Handlungsleitfadens später von anderen Genossenschaften genutzt werden. ■

PATRICK ANHELM

ist Referent mit den Schwerpunkten Mobilität und Nahversorgung im Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE) in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Das KomLE setzt das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung im Auftrag des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft um. www.ble.de/komle



„Wir wachsen wild, und doch sind wir Teil eines Systems. Die Natur ist unsere eigene Vision. Wir erleben ihre Schönheit in reinster Form. Das Eine existiert nicht ohne das Andere. Alles ist miteinander verbunden. Kannst du es sehen?“





© VCD/Katja Trübner

Michael Müller-Görnert, Verkehrs-
politischer Sprecher, Klima, Luft,
Auto des VCD

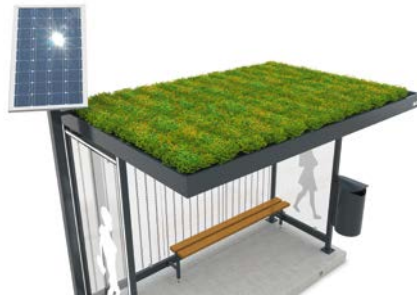
Das Elektroauto allein macht noch keine Verkehrswende

2020 gab es einen Durchbruch bei den Elektroautos: Ihre Neuzulassungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr verdreifacht. Dennoch ist der Anteil der reinen Stromer mit etwas über einem Prozent am Gesamt-Bestand nach wie vor gering. Ohnehin bleibt festzuhalten: mit dem E-Auto allein ist es nicht getan. Lediglich Verbrennungsmotoren durch Elektroantriebe zu ersetzen, löst unsere Probleme im Verkehr nicht. Schließlich beanspruchen auch Elektroautos viel Platz, verursachen Unfälle und stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Letzteres ist besonders in unseren Städten ein Problem, wo die Flächen im öffentlichen Raum sehr begrenzt sind. Darüber hinaus ist der Energie- und Rohstoffbedarf hoch.

Notwendig ist daher eine umfassende Verkehrswende, die auf eine Verringerung der Wegelängen und den Umstieg auf Bus und Bahn, sowie den Fuß- und Radverkehr setzt. Sichere Rad- und Fußwege sowie ein attraktives ÖPNV-Angebot gehören zur Grundausstattung, sowohl in der Stadt, als auch auf dem Land. Dann besteht auch für jene, die heute noch auf ein eigenes Auto angewiesen sind, eine umweltschonende Alternative. Denn eins ist klar: die Klimaziele werden nicht erreicht, ohne eine deutliche Reduktion des Pkw-Verkehrs.

Ein intelligenter Mobilitätsmix ist nicht nur umwelt- und klimaschonender, sondern auch sozialer. Er verbessert die Teilhabe für alle, insbesondere für Kinder und Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Geringverdienende. Das Motto lautet: Mobilität für alle mit weniger Verkehr. Daran sollten wir alle arbeiten.

Ein Plus für Mensch und Natur



Neben Bauwerksbegrünungen auf Dächern, Balkonen und Fassaden werden neue, kleinteilige Sonderformen der Begrünung immer populärer. Aufsehen erregte die niederländische Stadt Utrecht, die ihre Bushaltestellen in großem Stil mit Gründächern ausgestattet hat. Auch in Deutschland nimmt das Interesse von Kommunen und Verkehrsunternehmen daran ständig zu. Schließlich bieten urbane Grünflächen zahlreiche ökologische Vorteile. Als einer der ersten Anbieter von Wartehallen und überdachten Fahrradabstellsystemen bietet WSM „GreenPlus“-Begrünungen für beides an. Die Gründach-Modelle gibt's mit passendem Pflanzgut und Pflegehinweisen sowie mit einer Vorab-Statikprüfung.

<https://www.wsm.eu>

Nachhaltigkeitsbotschafter geben 360° Blick auf ASSMANN



Die ASSMANN Büromöbel GmbH & Co. KG dokumentiert in seinem Nachhaltigkeitsbericht 2020 **#weiter gehen** die Nachhaltigkeitsaktivitäten zum Umwelt- und Ressourcenschutz als strategische Erfolgsfaktoren neben Qualität, innovativer Fertigungstechnik, Produkttechnologie und Kosteneffizienz sowie der sozialen Verantwortung insbesondere auch für die eigenen Mitarbeiter und die Region.

Nicht nur die Führungskräfte und Mitarbeiter handeln nach hohen, weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus gehenden Nachhaltigkeitsstandards. Auch für Lieferanten, Fachhändler, Kunden und weitere Stakeholder nimmt das Thema Nachhaltigkeit einen hohen Stellenwert ein – wobei jeder Stakeholder hier seine individuellen Anforderungen und Ausprägungen hat. Im engen Schulterschluss tragen alle dazu bei, das Thema fest in der gesamten Prozesskette zu verankern.

<https://www.assmann.de/nachhaltigkeit/public>

GROHE freut sich über einen Doppelerfolg beim Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2021!



Nachhaltigkeit ist seit über 20 Jahren ein integraler Bestandteil der DNA GROHEs. Als eine der ersten weltweit führenden Marken für ganzheitliche Badlösungen und Küchenarmaturen erreichte GROHE im April 2020 eine CO₂-neutrale Produktion. Mit ihrem nachhaltigen Produktportfolio ermöglicht die Marke zudem Verbrauchern einen nachhaltigen Umgang mit der wertvollen Ressource Wasser. Das innovative

Wassersystem GROHE Blue beispielsweise bietet gekühltes, gefiltertes, sprudelndes oder stilles Wasser direkt aus der Armatur und spart damit in einem Vier-Personen-Haushalt bis zu 800 Plastikflaschen pro Jahr.

https://www.grohe.de/de_de/



Mehr als Möbel: die Arbeitswelten von morgen gestalten



Wilkhahn-Fertigungshalle, Architekt: Thomas Herzog

Wie kaum ein anderer Möbelhersteller steht Wilkhahn für „Design made in Germany“. Das Unternehmen gilt weltweit als Vorreiter, wenn es um neue Konzepte und innovative Einrichtungen für Arbeitswelten geht. Durch die Leidenschaft für menschen- und umweltgerechte Verbesserungen der Büroarbeit wurden frühzeitig globale Trends wie Nachhaltigkeit, agile Kooperationsformen und Gesundheit antizipiert und in wegweisende Produkte übersetzt: So halten die wegweisenden Free-to-move-Bürostühle den Rücken bei der digitalen Arbeit fit. Auch die mobilen Einrichtungslösungen für Projektarbeit und Kreativräume gelten als Benchmarks, weil sie Teamgeist und Innovationskraft stärken und jede Menge Ressourcen einsparen. Mit dem „Human Centered Workplace“ bietet das Unternehmen jetzt über nachhaltige Produkte hinaus ein verblüffend einfaches „Tool“ für die Konzeption zukunftsfähiger Arbeitswelten. Seine Eckpunkte Wohlbefinden/Gesundheit,

Zusammenarbeit, Identität und Sinnstiftung zahlen auf die zentralen Fragen ein, die in den anstehenden Transformationsprozessen zu beantworten sind. Und es verdeutlicht, dass die Perspektiven immer zusammenhängen. Für unternehmerischen Mut und visionäre Kraft wurde Wilkhahn vielfach ausgezeichnet, unter anderem mit dem Deutschen Umweltpreis und dem Bundespreis Ecodesign. Das ganzheitliche Verständnis unternehmerischer Verantwortung spiegelt sich auch in der Campus-Bebauung wider mit Fertigungshallen, die unter anderem von Frei Otto und Thomas Herzog entworfen wurden.

<https://www.wilkhahn.com>

Wilkhahn

Nachhaltiges Schreiben – mit den Umweltprodukten von PILOT



PILOT produziert eine breite Range an umweltfreundlichen Schreibgeräten wie z.B. den B2P Gel, bei dem 89 Prozent recycelter Kunststoff (exkl. Verbrauchsmaterial) verwendet wird.

Seit über 100 Jahren steht die Marke PILOT für Qualität und Innovationen im Schreibwarenbereich und bringt immer wieder einzigartige, neue Produkte auf den Markt. Gleichzeitig legt die Marke großen Wert auf einen bewussten Umgang mit natürlichen Ressourcen, was sich in der „3-R-Strategie“ (Recycle – Reduce – Refill) widerspiegelt. Die Umweltbestrebungen hören bei der Produktion der PILOT Produkten aber nicht auf. So ist PILOT stolz darauf, dass seine Standorte in Deutschland und Österreich in 2020 als klimaneutral zertifiziert wurden.

Einen nachhaltigen Produktlebenszyklus stetig im Blick

Viele Schreibgeräte von PILOT werden bereits aus recycelten Materialien hergestellt und sind nachfüllbar. Sie stammen aus firmeneigenen Fabriken, die sich an den ökologischen Standards des ISO 14001 orientieren. Die umweltfreundlichen PILOT Produkte bestehen zu mindestens 50 Prozent aus recyceltem Kunststoff (exkl. Verbrauchsmaterial) wie die Best-

seller FriXion Ball oder G2-7. Das Gehäuse des B2P Gel beispielsweise besteht sogar zu 89 Prozent aus recycelten PET-Flaschen und Plastik aus maritimen Umfeldern. Gleichzeitig stellt PILOT sicher, dass ein Großteil der Produkte nachfüllbar ist. Alleine durch dreimaliges Nachfüllen in Kombination mit der Verwendung von Recyclingkunststoff kann die CO₂-Bilanz des B2P Gels um 69 Prozent reduziert werden. Noch nie war es einfacher beim Schreiben, die Umwelt zu schonen!

Lernen Sie die Umweltprodukte von PILOT unter <https://pilotpen.de/umweltprodukte> näher kennen!



Lebensbaum – Bio seit 1979

© Lebensbaum



Seit 1979 produzieren wir Tee, Kaffee und Gewürze aus ökologischer Landwirtschaft. Wir sind überzeugt, dass diese anspruchsvolle Form des Landbaus Voraussetzung ist für hochwertige, natürliche Lebensmittel. Doch es geht um mehr: Mit jedem verkauften Produkt wächst die Zahl der Felder, die ökologisch bewirtschaftet werden. Und damit geben wir einer Form der Landwirtschaft Auftrieb, die unsere Natur zu erhalten weiß und zugleich Lebensmittel von besonderer Güte hervorbringt.

Unsere Kunden wissen diesen Doppelnutzen zu schätzen, schenken unseren Leistungen Vertrauen und haben uns damit deutschlandweit zum Marktführer im Bio-Fachhandel gemacht. Dass für Leistung Zuversicht nötig ist, vor allem aber der Wille zur Gestaltung, wissen wir bereits aus unseren Pioniertagen.

Dieses Drehmoment, das aus dem kleinen Bioladen Lebensbaum ein mittelständisches Unternehmen mit über 200 Mitarbeitern gemacht hat, treibt uns weiter an.

Heute haben wir den Anspruch, Schrittmacher einer nachhaltigen Wirtschaft zu sein. Frische Ideen, so innovativ sie auch sein mögen, erweisen sich nur in der gemeinsamen Erprobung und Umsetzung als fruchtbar: Mit unseren Lieferanten, Mitarbeitern, Dienstleistern und Kunden gestalten wir die gesamte Wertschöpfungskette im Sinne nachhaltiger Prinzipien. Wirtschaft so verstanden schöpft Wert von Dauer und schafft Vorteile für alle Beteiligten. Ganz unbescheiden nennen wir das Wirtschaft der Zukunft.



<https://lebensbaum.de>

Menschen. Machen. Energie.

Die Schweriner WEMAG AG ist ein bundesweit aktiver Öko-Energieversorger mit regionalen Wurzeln und Stromnetzbetrieb in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Zusammen mit der WEMAG Netz GmbH ist sie für ca. 15.000 Kilometer Stromleitungen verantwortlich, vom Hausanschluss bis zur Überlandleitung.

Das Energieunternehmen liefert seinen Privat- und Gewerbekunden neben Strom, Erdgas und Netzdienstleistungen auch die Planung und den Bau von Photovoltaik- und Speicheranlagen, Elektromobilität, Internet, Telefon sowie Digital- und HD-Fernsehen aus einer Hand. Die 1997 gegründete Telekommunikationsgesellschaft WEMACOM betreibt in Westmecklenburg ein umfangreiches Telekommunikationsnetz und baut mit Partnern Glasfasernetze für Privat- und Geschäftskunden in der Region. Die WEMAG AG befindet sich seit Januar 2010 im Mehrheitsbesitz der Kommunen ihres Versorgungsgebietes. Regionale Verbundenheit, Umweltschutz und Nachhaltigkeit bestimmen das Handeln der WEMAG AG.

Digitalisierung der Energiewirtschaft

Um konkurrenzfähig zu bleiben, sieht die WEMAG AG die Digitalisierung als Mittel zum langfristigen unternehmerischen Erfolg. Dezentrales Energiemanagement und Smart Grid sind die Herausforderungen der Zukunft. Trends wie die dezentrale Energieerzeugung oder der Rollout der Smart Meter-Technologie machen viele neue Produkte für die Kunden denkbar: Smart Home-Lösungen, Regelenergieprodukte oder Energieeinsparprodukte. Verbrauch und Nachfrage aktiv aufeinander abstimmen und die Flexibilität nutzen, funktioniert nur mit einer dezentral vernetzten Energiewelt. Schließlich werden neue Akteure am Markt auftreten, die den Umgang mit großen Datenmengen aus ihrem Stammgeschäft kennen: IT- und Internetfirmen. Dieser neuen Konkurrenz müssen sich die Energieunternehmen stellen.

Gleichwohl eröffnet sich die Möglichkeit für neue Partnerschaften und Kooperationen. So hat die WEMAG AG in den vergangenen Jahren zum Beispiel die Energiesparzentrale und das Kirchliche EnergieWerk gegründet, beides Kooperationen für Nachhaltigkeit und regionale Wertschöpfung. Die WEMAG-Unternehmensgruppe arbeitet unter dem Motto „Gemeinsam digital für ein neues Kundenerlebnis“. Dabei werden nicht nur die Prozesse digital optimiert und die Führung und Zusammenarbeit verbessert, vor allem stehen der Kunde und seine Bedürfnisse im Mittelpunkt.

<https://www.wemag.com>

WEMAG



Nachrichten

Wechsel an der Spitze von B.A.U.M.



© Anne Hüfnagl

Seit mehr als 30 Jahren setzt B.A.U.M. starke Akzente, wenn es um Umweltmanagement und nachhaltiges Wirtschaften geht. Professor Dr. Maximilian Gege, der das Unternehmensnetzwerk 1984 mit gegründet und maßgeblich aufgebaut hat, übergab zum 1. Januar den Vorsitz an Yvonne Zwick. Die Diplom-Theologin hat sich beim Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung als Stellvertretende Generalsekretärin und vor allem durch den Aufbau des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) breite und große Anerkennung erworben.

„Ich freue mich, nun die Anwaltschaft für nachhaltig wirtschaftende Unternehmen zu übernehmen – mit allem, was dazu gehört“, kommentierte Zwick ihren Wechsel auf die Seite der Wirtschaft. „Ich freue mich auf die Arbeit mit den Gremien und unseren Mitgliedern. Ich werde mich entschieden für Rahmenbedingungen einsetzen, die nachhaltiges Wirtschaften belohnen, und weiter nach den Elementen für einen Smart Mix eines wirkungsvollen Ordnungsrahmens suchen.“

Veranstaltungsvorschau

Nachhaltigkeitsrelevante Fragestellungen mit der Methode LEGO® Serious Play® erschließen

29.3.2021, 13:00 - 15:00 Uhr, online



Als ko-kreativer und partizipativer Prozess für Teams lebt LEGO® Serious Play® maßgeblich von Gestaltung, Zusammenarbeit und Dialog. Im Workshop lernen Sie LSP kennen und erleben, wie die Methode auch im Online-Format funktioniert. Wir senden Ihnen vorab Ihr individuelles LSP-Einsteiger-Set inklusive Dokumentation postalisch zu. Sie haben dann alles vor Ort, was Sie zur Online-Teilnahme benötigen.

Büro & Umwelt – Start des Wettbewerbs 2021

23.4.2021, 9:00 - 10:00 Uhr, online

Der Auftakt zum Wettbewerb „Büro & Umwelt“, mit dem B.A.U.M. alljährlich die nachhaltigsten Büros Deutschlands sucht, findet in diesem Jahr online statt. Am Wettbewerb können sich Unternehmen, Einrichtungen und Kommunen beteiligen, die sich um die Beschaffung nachhaltiger Büroprodukte besonders bemühen.

<https://www.buero-und-umwelt.de/Wettbewerb.html>

Verleihung des B.A.U.M. | Umwelt- und Nachhaltigkeitspreises

23.9.2021, Hamburg (Hybrid-Veranstaltung)

Auch 2021 wird die Preisverleihung wieder im Rahmen des ExtremWetterKongresses stattfinden. Merken Sie sich den Termin schon vor!

Besuchen Sie uns auch im Internet! Unter www.baumev.de finden Sie aktuelle Nachrichten und Veranstaltungshinweise.

Partner im Netzwerk



Als neue Mitglieder des Förderkreises von B.A.U.M. e. V.* begrüßen wir:

Active Commuting Deutschland, Hamburg | Alfred Kärcher SE & Co. KG, Winnenden | Benas Biopower GmbH, Ottersberg | Borneo Orangutan Survival (BOS) Deutschland e.V., Berlin | BÜRORING eG, Haan | CGW GmbH, Willich | deep white analytics, Aachen | envoPAP Deutschland, Frankfurt a.M. | Envoria Financial Software Architects GmbH, München | eps gmbh, Bergheim | Etiket Schiller GmbH, Plüderhausen | FLIPSITE GesBR – Beratung für nachhaltigen Erfolg, Linz (Österreich) | Gordon Organisationsberatung, Berlin | MenschBank e.V., Leipzig | Odenthal Design – Bert Odenthal, Berlin | Planetly GmbH, Berlin | sustainabill GmbH, Köln

* Stand zum Redaktionsschluss am 25.1.2021

Nachhaltiges Investieren zahlt sich aus: Das zeigt sich in besseren Renditen für Anleger

Müssen Anleger:innen und Sparer:innen auf Rendite verzichten, wenn sie auf nachhaltige statt konventionelle Finanzprodukte setzen? So hartnäckig diese Ansicht im allgemeinen Bewusstsein verankert sein mag, die Entwicklung an den Kapitalmärkten beweist das Gegenteil: Wertpapiere von nachhaltigen Unternehmen sind nicht nur gut für die sozial-ökologische Transformation, sondern erzielen häufig auch bessere Renditen.

Von Maximilian Gege und Baris Calisan

In der letzten Ausgabe von B.A.U.M. Insights ([forum 04/2020](#)) zeigten wir auf, dass nachhaltig orientierte Wertpapiere von den Folgen der Corona-Krise geringer betroffen sind als konventionelle. Nachhaltige Aktienfonds erwiesen sich seit dem historischen Börsencrash im März 2020 nicht nur als krisenresistenter, sondern erzielten in der Erholungsphase im zweiten Quartal 2020 eine überlegene Performance im Vergleich zu nicht-nachhaltigen Produkten.

Anhand dieser Entwicklung lässt sich klar schlussfolgern: Nachhaltigkeit muss nicht zulasten der Rendite gehen. Im Gegenteil: Häufig sind es gerade die Wertpapiere von sozial-ökologisch wirtschaftenden Unternehmen, die mit ihrer positiven Wertentwicklung die Analyst:innen beeindrucken und die Anleger:innen erfreuen – und gleichzeitig wichtige positive Beiträge für eine nachhaltigere Entwicklung leisten.

Klimaziele werden für den Kapitalmarkt immer wichtiger
Aufgrund ihrer Krisenfestigkeit und Kursentwicklung werden nachhaltige Aktien an den internationalen Börsen immer begehrt. Auf den globalen Finanzmärkten ist das Thema Nachhaltigkeit schon längst im Mainstream angekommen,

dementsprechend rücken „grüne“ Aktien immer stärker in den Fokus der Investoren.

Auf der anderen Seite wird es dadurch für Unternehmen – auch wirtschaftlich gesehen – immer interessanter, ihre Wertschöpfung nach sozial-ökologischen Kriterien auszurichten. Die Reduktionen von CO₂-Emissionen werden auch unternehmerisch immer relevanter, Klimaziele werden verstärkt in die Unternehmensziele integriert. Die Zahl der nachhaltigen Unternehmen, die sich positive „Impacts“, also sozial-ökologische und klimapolitische Wirkungen, auf ihre Fahnen schreiben, wächst erfreulicherweise zusehends. Dies schlägt sich auch in den Aktivitäten von B.A.U.M. nieder.

Klimaneutrale Wertschöpfungsketten und „Product Carbon Footprints“ sind für Unternehmen erstrebenswerte Ziele und Wettbewerbsvorteile geworden. Obwohl sie ein Umdenken erfordern, Veränderungswillen abverlangen und Geld kosten, schaffen Unternehmen dadurch neuen Wert und Werte! Laut Handelsblatt vom 12. Januar 2021 performen Aktien von Unternehmen, deren Klimaziele mit dem Pariser 2-Grad-Ziel kompatibel sind, deutlich besser als Unternehmen, die die Klimaziele nicht erfüllen. Demnach erzielten nicht-klima-

Szenarien	Inflation (1,5 % pro Jahr)	Aktienfonds-Anlage A (mit 4 % Rendite und 1,5 % Inflation)	Aktienfonds-Anlage B (mit 7,5 % Rendite und 1,5 % Inflation)
Entspricht:	Vorjahresergebnis - 1,5 % p.a.	Vorjahresergebnis + 2,5 % p.a.	Vorjahresergebnis + 6 % p.a.
Startkapital:	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Jahre			
5	9.272 €	11.314 €	13.382 €
10	8.597 €	12.801 €	17.908 €
15	7.972 €	14.483 €	23.966 €
20	7.391 €	16.386 €	32.071 €
25	6.853 €	18.539 €	42.919 €
30	6.355 €	20.976 €	57.435 €

Abbildung 1: Vermögensentwicklung einer Aktienfonds-Anlage



freundliche Aktien seit 2013 eine Gesamtrendite von 45,3 Prozent, während die Rendite von nachhaltigen Emittenten bei 85,6 Prozent lag und damit fast doppelt so hoch.

Nachhaltige Aktienfonds fördern den Vermögensaufbau

Inflationsbedingt verlieren klassische Sparkonten im anhaltenden Niedrigzinsumfeld mit der Zeit real an Wert. Überdies verlangen immer mehr Banken und Sparkassen „Strafzinsen“ in Form von „Verwahrentgelten“ für die auf Sparbüchern und Tagesgeldkonten geparkten Gelder. Deshalb sind nachhaltige Aktienfonds für Anleger:innen, die langfristig Vermögen aufbauen oder für das Alter vorsorgen wollen, eine willkommene und sinnvolle Alternative.

Abbildung 1 zeigt die Wertentwicklung von 10.000 Euro Startkapital in Fünfjahresschritten bei einem Anlagehorizont von 30 Jahren. Unterstellt man eine jährliche Inflation von 1,5 Prozent, dann verliert das Geld innerhalb von drei Jahrzehnten mehr als ein Drittel an Wert und es bleiben am Ende 6.300 Euro übrig. Investiert man jedoch in Aktienfonds A mit einer jährlichen durchschnittlichen Rendite von 4 Prozent, so erhält man am Ende der Sparphase mehr als doppelt so viel zurück, nämlich knapp 21.000 Euro. Bei einem Investment in Aktienfonds B mit einer durchschnittlichen Rendite von 7,5 Prozent im Jahr würde es sogar mehr als 57.000 Euro geben.

Auch mit kleineren Beträgen lassen sich erkleckliche Erträge erzielen, zumal wenn sie im Rahmen eines Sparplans in einen Aktienfonds angelegt werden (Abbildung 2). Legt man über dreißig Jahre hinweg jeden Monat 100 Euro beiseite, so summiert sich das Vermögen auf knapp 30.000 Euro. Hätte der/die Anleger:in den gleichen Betrag monatlich in einen Sparplan von Aktienfonds A gesteckt, dann hätte er/sie im gleichen Zeitraum mehr als 53.000 Euro angespart. Mit einem Sparplan des im Durchschnitt höher rentierenden Aktienfonds B würde man bei einer monatlichen Einlage von 100 Euro sogar fast 100.000 Euro ausbezahlt bekommen.

Dies zeigt: Sowohl bei einem Einmalinvestment als auch bei einem Sparplan sind die Wertzuwächse beträchtlich. Zudem gibt die Anlage in einen nachhaltigen Fonds dem/der Anleger:in das gute Gefühl, einen Beitrag zur sozial-ökologischen Transformation der Wirtschaft zu leisten und damit die Bedingungen für eine nachhaltigere und ethisch orientierte Gesellschaft zu verbessern. Kurz: Investieren mit gutem Gewissen und guter Rendite ist kein Widerspruch, sondern vielmehr stehen die Zeichen der Zeit für einen langfristigen Vermögensaufbau unter nachhaltigen, sozial-ökologischen Vorzeichen.

Garantiert nachhaltig investieren: Mit dem B.A.U.M. Fair Future Fonds

Für die sozial-ökologische Nachhaltigkeitsbewertung der Unternehmen nutzt Green Growth Futura ein eigens entwickeltes Bewertungsverfahren und Bewertungstool, das sich am Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) orientiert. Dies gewährleistet eine unabhängige, neutrale und ganzheitliche Prüfung, die allen Facetten der Nachhaltigkeit Rechnung trägt und für jedes Unternehmen einen exakten Nachhaltigkeitscore ermittelt. Als Grundlage der Prüfung dienen alle verfügbaren Informationen zu konkreten Fragestellungen, inwieweit das Unternehmen mit der Umwelt, seinen Mitarbeitenden und seiner sozialen Verantwortung umgeht und auf eine gute, soziale Unternehmensführung achtet. ■

PROF. DR. MAXIMILIAN GEGE

ist Initiator des B.A.U.M. Fair Future Fonds sowie Gründer und Geschäftsführer der Green Growth Futura GmbH, einer unabhängigen Research- und Beratungsgesellschaft mit Fokus auf sozial-ökologischer Unternehmensbewertung, Corporate Sustainability Research und Sustainable Finance. Er ist zudem Ehrenvorsitzender von B.A.U.M. sowie Gründer der Stiftung „Chancen für Kinder“.

DR. BARIS CALISAN

ist Leiter Marketing und Kommunikation der Green Growth Futura.

Szenarien	Inflation (100 € pro Monat, -1,5 % pro Jahr)	Aktienfonds-Sparplan A (100 € pro Monat, mit 4% Rendite und 1,5 % Inflation)	Aktienfonds-Sparplan B (100 € pro Monat, mit 7,5 % Rendite und 1,5% Inflation)
Entspricht:	(Monatsergebnis* $1 - (0,015/12)$) + 100 p.m.	(Monatsergebnis* $(1 + (2,5\%/12))$) + 100 p.m.	(Monatsergebnis* $(1 + (6\%/12))$) + 100 p.m.
Startkapital:	0 €	0 €	0 €
Jahre			
5	5.784 €	6.393 €	6.984 €
10	11.150 €	13.626 €	16.331 €
15	16.128 €	21.810 €	28.839 €
20	20.746 €	31.069 €	45.577 €
25	25.030 €	41.544 €	67.977 €
30	29.004 €	53.397 €	97.953 €

Abbildung 2: Vermögensentwicklung eines Aktienfonds-Sparplans

Der Nachhaltigkeitsbeirat des B.A.U.M. Fair Future Fonds



1: Klaus-Michael Ahrend (Vorstand der HEAG Holding AG), 2: Prof. Dr. Günther Bachmann (ehem. Generalsekretär des Rats für Nachhaltige Entwicklung), 3: Michael Beier (Geschäftsführer der Heinz-Sielmann-Stiftung), 4: Prof. Dr. Timo Busch (Universität Hamburg, Research Group on Sustainable Finance, Universität Zürich, Center for Sustainable Finance and Private Wealth), 5: Prof. Dr. Maximilian Gege (Mitgründer und Ehrenvorsitzender von B.A.U.M. e.V. und Gründer von Green Growth Futura), 6: Prof. Dr. Franz-Theo Gottwald (Senior Advisor und ehem. Vorstand der Schweisfurth Stiftung), 7: Dr. Monika Griefahn (Mitbegründerin von Greenpeace Deutschland und ehemalige Umweltministerin von Niedersachsen), 8: Prof. Dr. Claudia Kemfert (Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)), 9: Marc Pfizenmaier (Nachhaltigkeitsresearch der GLS Bank), 10: Alexander Porschke (Mitglied des Präsidiums des NABU Deutschland), 11: Heinz Thomas Striegler (Leitender Oberkirchenrat der Evangelischen Kirche Hessen und Nassau), 12: Volker Weber (Vorsitzender des Vorstands des Forums Nachhaltige Geldanlagen), 13: Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker (Ko-Präsident des Club of Rome), 14: Dr. Heinz Wings (ehem. Vorstandsvorsitzender der Sparda-Bank Hamburg), 15: Stephan Zirpel (FB Leiter WWF Naturerbe)

Der B.A.U.M. Fair Future Fonds (ISIN DE000A2JF709 / WKN A2JF70) ist ein von Green Growth Futura und der GLS Bank gemeinsam aufgelegter Aktienfonds mit einem konsequent nachhaltigen Portfolio, d.h. dass sich im Anlageuniversum ausschließlich sozial-ökologisch wirtschaftende Unternehmen mit einer transparenten und glaubwürdigen Nachhaltigkeitsstrategie befinden. Vor Aufnahme in das Anlageuniversum wird jedes einzelne Unternehmen einem strengen sozial-ökologischen Prüfprozess unterzogen und nur bei Erfüllung der Prüfkriterien dem Nachhaltigkeitsbeirat des B.A.U.M. Fair Future Fonds vorgestellt. Dieses mit renommierten Nachhaltigkeits-experten besetzte Gremium entscheidet dann unabhängig und transparent über die Aufnahme der einzelnen Aktien-Emittenten in das Anlageuniversum oder deren Ablehnung.

„Chancen für Kinder“ unterstützen – eine Herzensangelegenheit

Sie möchten ihr Wissen und ihre Erfahrung für die Stiftung „Chancen für Kinder“ einsetzen, um aufmerksam zu machen und viele Spender:innen zur Realisierung weiterer Projekte zu gewinnen.

Der Wunsch, neben der kaufmännischen Arbeit als Geschäftsführer von Alpensped mehr soziales Engagement zu übernehmen, entstand bei Christian Faggin 2019 auf dem Jakobsweg von Porto nach Santiago de Compostela.

Durch den Kontakt zu Prof. Dr. Maximilian Gege bot sich bald die Gelegenheit, die Stiftung „Chancen für Kinder“ tatkräftig im Bereich Marketing und PR zu unterstützen.



Engagieren sich für „Chancen für Kinder“: (v.l.n.r.) Christian Faggin, Beverly Montino und Marcel Geschwill.

Auch zwei gleichgesinnte Mitarbeiter:innen haben sich freudig der Mithilfe und Unterstützung angeschlossen. So wurde als erste Maßnahme die Website der Stiftung durch Marcel Geschwill, Web- und Softwareentwickler, realisiert. Und Beverly Montino hat die Redaktion für das Online-Marketing übernommen.

Mittlerweile ist die Stiftung in allen bekannten sozialen Netzwerken vertreten und konnte durch die regelmäßigen Social-Media-Beiträge den Bekanntheitsgrad erhöhen. „Dieses Projekt bereitet uns große Freude und erfüllt den Wunsch nach ehrenamtlicher Tätigkeit“, sind sich die drei einig.

<https://www.stiftung-chancenfuerkinder.de>

STIFTUNG
CHANEN
FÜR **KINDER**





„Die Corona-Krise bietet ein Fenster der Möglichkeit zum Umdenken und Umsteuern hin zu mehr Nachhaltigkeit. Gelder der öffentlichen Hand und steuerliche Maßnahmen sollten mit Verbindlichkeiten und Anreizen verbunden werden, die der Umgestaltung von Geschäftsmodellen und Wertschöpfungsketten Richtung Dekarbonisierung, Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft dienlich sind.“

Prof. Dr. Maja Göpel, Wissenschaftliche Direktorin, The New Institute

Wir engagieren uns für nachhaltiges Wirtschaften:



PORSCHE



Wilkhahn



B.A.U.M. **Insights** ist ein Medienangebot von B.A.U.M. e.V. in Kooperation mit dem Magazin **forum Nachhaltig Wirtschaften**.

Das Akronym B.A.U.M. steht für Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management. 1984 als erste Umweltinitiative der Wirtschaft gegründet ist das Netzwerk heute mit zuverlässig über 500 Mitgliedern eine starke Stimme zu den Themen CSR und nachhaltiges Wirtschaften.

Sie möchten mehr über B.A.U.M. erfahren?

Informieren Sie sich auf www.baumev.de oder folgen Sie uns auf Twitter [@BAUMeV](https://twitter.com/BAUMeV)

Sie möchten Mitglied in unserem Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften werden?

Informationen und Beitrittserklärung finden Sie unter www.baumev.de/Firmenmitgliedschaft

Sie haben noch Fragen?

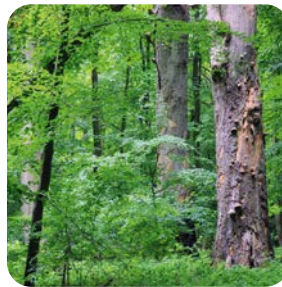
Wir freuen uns, wenn Sie Kontakt zu uns aufnehmen:
Tel. +49 (0)40 / 49 07 11 00, vorstand@baumev.de

Für die nächsten Ausgaben sind folgende Themen geplant:

2/2021

Unternehmensengagement für Wald- und Klimaschutz

ET 1. Juni 2021



© Rainer Kant



© UBA, Martin Stallmann

3/2021

Unternehmen auf dem Weg zur Klimaneutralität

ET 1. September 2021

4/2021

Ressourceneffizienz in Unternehmen

ET 1. Dezember 2021



© ZMorph



4/2021

Das Jahres-Highlight

Zum Ende jedes Jahres erscheint das **B.A.U.M.-Jahresmagazin**. Interessantes aus den vier Ausgaben von **B.A.U.M. Insights** wird zusammengefasst und durch weitere redaktionelle Beiträge und Informationen aus dem Netzwerk ergänzt.

Impressum

Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V.
Osterstraße 58
20259 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 – 49 07 11 00
Telefax: +49 (0)40 – 49 07 11 99
E-Mail: info@baumev.de
www.baumev.de

Vertreten durch den Vorstand:

Yvonne Zwick (Vorsitzende), Dieter Brübach (stv. Vorsitzender),
Martin Oldeland (stv. Vorsitzender)

Vereinsregisternr.: VR 11468 Amtsgericht Hamburg
Ust.-IdNr.: DE 118713439

Herausgeber: ALTOP Verlag GmbH in Kooperation mit B.A.U.M. e.V.

Objektkoordination: Edda Langenmayr,
e.langenmayr@forum-csr.net

Anzeigenbetreuung: forum Büro Nord, Dagmar Hermann,
d.hermann@forum-csr.net, Lasbeker Str. 9, 22967 Tremsbüttel,
Telefon +49 (0)4532 / 2 14 02

Layout und Satz: dtp/layout; www.dtp-layout.de

Erscheinungsweise: vierteljährlich, Printed in Germany 2021

Für die redaktionellen Beiträge von Unternehmen sowie die Best-Practice-Beispiele sind die Unternehmen selbst verantwortlich.

