



Klimafreundliche Mobilität

Ein Überblick über verschiedene Fortbewegungsmittel

Der Verkehr verursacht in Deutschland rund 22 Prozent der CO₂-Gesamtemissionen. Für den größten Teil davon ist der Straßenverkehr verantwortlich. Um diesen Anteil zu reduzieren, schreibt eine EU-Verordnung abgestufte Grenzwerte für Emissionen bei neuen PKW vor. Seit 2020 gilt ein Grenzwert von 95 g CO₂/km für 95 Prozent der Neuwagenflotte, ab 2021 für die ganze Flotte.¹ In Anbetracht der „Dienstwagenstudie 2016“ der Deutschen Umwelthilfe (DUH) handelt es sich dabei um ein ambitioniertes Ziel: Die DUH zeichnete im Rahmen der Studie lediglich vier Firmenchef*innen für ihre Anstrengungen im Bereich nachhaltiger Mobilität aus, da die Emissionswerte ihrer Dienstfahrzeuge unter 120 g CO₂/km lagen. Der durchschnittliche Firmenflottenwert ist mit 129 g CO₂/km weit entfernt von dem aktuellen Wert. Die Limousinen der Vorstandsvorsitzenden schnitten mit durchschnittlich 161 g CO₂/km ausgesprochen schlecht ab und ließen eine kaum wahrnehmbare Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr erkennen.

Um die Klimabilanz von Unternehmen in Mobilitätsbelangen zu verbessern, gibt es – neben der Anschaffung neuer Dienstwagen – eine breite Spanne von Möglichkeiten. Dieses Themenblatt bietet einen Überblick über durchschnittliche CO₂-Emissionen verschiedener Fortbewegungsmittel sowie Verkehrsträger und informiert über klimafreundliche Alternativen und Mobilitätsstrategien.

Ausstoß nach Transportmitteln

Ein Vergleich von Transportsystemen (s. Abb. 1) zeigt erhebliche Unterschiede hinsichtlich des Treibhausgasausstoßes. Das Flugzeug emittiert mit 201 g/Pkm² (Gramm pro Personenkilometer) die meisten Treibhausgase, während der Reisebus mit 32 g/Pkm vergleichsweise wenige dieser Schadstoffe ausstößt. Im Vergleich mit dem Auto (139 g/Pkm) schneidet die Bahn sowohl im Fernverkehr mit 36 g/Pkm als auch im Nahverkehr mit 60 g/Pkm deutlich besser ab. Das liegt auch an der meist geringen Besetzung von Pkw.

¹ Umweltbundesamt (2019): Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsstandards/pkw-leichte-nutzfahrzeuge> (Stand: 25.11.2019).

² Pkm = Personenkilometer

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr - Bezugsjahr 2017

| | | Pkw | Reisebus ¹ | Eisenbahn, Fernverkehr | Flugzeug | Linienbus | Eisenbahn, Nahverkehr | Straßen-, Stadt- und U-Bahn |
|---|-------|---------------|-----------------------|------------------------|------------------|-----------|-----------------------|-----------------------------|
| Treibhausgase ² | g/Pkm | 139 | 32 | 36 ³ | 201 ⁴ | 75 | 60 | 64 |
| Kohlenmonoxid | g/Pkm | 0,60 | 0,04 | 0,02 | 0,13 | 0,05 | 0,04 | 0,04 |
| Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁵ | g/Pkm | 0,14 | 0,01 | 0,00 | 0,04 | 0,03 | 0,01 | 0,00 |
| Stickoxide | g/Pkm | 0,34 | 0,17 | 0,04 | 0,51 | 0,28 | 0,18 | 0,06 |
| Feinstaub ⁶ | g/Pkm | 0,004 | 0,003 | 0,000 | 0,004 | 0,002 | 0,002 | 0,000 |
| Auslastung | | 1,5 Pers./Pkw | 60% | 56% | 82% | 21% | 27% | 19% |

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer
 Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt. Quelle: TREMOD 5.82
Umweltbundesamt 13.11.2018

¹ Die Kategorie „Reisebus“ umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z.B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2017 nicht zur Verfügung.
² CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten
³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.
⁴ unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EWF = Emission Weighting Factor = 2)
⁵ ohne Methan
⁶ ohne Abrieb

Abbildung 1: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr - Bezugsjahr 2017. Quelle: Umweltbundesamt (2019)³.

Ein Flugzeug emittiert auf derselben Strecke über sechs Mal so viele Treibhausgase wie ein Reisebus.

 = 

Alternativen zu Autos mit herkömmlichem Antrieb

I. Fahrrad, Pedelec & E-Bike

Bremer*innen legen 46 Prozent ihrer Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück.⁴ Besonders im Berufsverkehr kommen Radfahrer*innen oft schneller voran als Autofahrer*innen; sie erreichen ihr Ziel häufig sogar zügiger als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wem das Radeln zu anstrengend ist, der kann auf Elektrofahrräder umsteigen. Diese werden in Pedelecs (pedal electric cycles) und E-Bikes (Elektro-Bikes) unterteilt und unterscheiden sich bezüglich der Kraftunterstützung.

Pedelecs sind Fahrräder mit Elektroantrieb, bei denen der Hilfsmotor lediglich funktioniert, wenn die Radfahrer*innen in die Pedale treten. Ab einer Geschwindigkeit von sechs km/h unterstützt der Motor bei gleichzeitigem Treten. Der Motor kann auch abgeschaltet und das Pedelec wie ein herkömmliches Fahrrad genutzt werden. Eine komplett passive Nutzung des Pedelecs, also das ausschließliche Fahren mithilfe des Motors, ist nicht möglich. Modelle mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h und einer Motorleistung von 250 Watt können ohne

³ Umweltbundesamt (Hrsg.) (2019): Emissionsdaten. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten> (Stand 11.09.2019).

⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2014): Radverkehr in Zahlen. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/radverkehr-in-zahlen.html> (Stand: 25.11.2019).

Mindestalter und Versicherungskennzeichen gefahren werden, da sie rechtlich als Fahrrad gelten.

E-Bikes können sich hingegen auch ausschließlich über den Motor fortbewegen und ähneln somit eher einem Mofa als einem Fahrrad. Reguliert wird die Geschwindigkeit und Motorleistung über einen Drehgriff am Lenker, unabhängig vom Treten des Fahrers. E-Bikes können bis zu 45 km/h erreichen und sind daher zulassungs- und versicherungspflichtig. Sowohl bei den Pedelecs als auch bei den E-Bikes variieren die durch das Aufladen des Akkus entstehenden CO₂-Emissionen. Dies ist abhängig von der Art und Qualität des Akkus und der Zusammensetzung des Stroms. Wird der Strom aus erneuerbaren Energiequellen generiert, so findet kein CO₂-Ausstoß statt. Gleichzeitig ist jedoch die Produktion der in der Regel eingesetzten Lithium-Ionen-Akkus teuer und energieintensiv. Wer tatsächlich CO₂ sparen möchte, sollte (sich) also auf den herkömmlichen Drahtesel setzen.

Unser Tipp: Anreize setzen!

Um Mitarbeiter*innen zum Radfahren zu motivieren, kann ein Unternehmen eine Fahrrad-Service-Station und einen jährlichen Fahrrad-Check anbieten. Außerdem können radelnde Mitarbeiter*innen mit Graticoupons für Kaffeeautomaten, für die Kantine oder mit einem Bahnticket für die Fahrradmitnahme belohnt werden.

II. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist in Deutschland ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilitätskultur. Aus Umweltsicht besteht ein großes Interesse, den ÖPNV klimafreundlich zu gestalten.

Die Bremer Straßenbahn fährt ohne örtliche Emissionen und gilt als das Rückgrat des Bremer ÖPNV. Die Stadt setzt außerdem auf elektronisches Ticketing, wodurch Papier gespart wird, und auf Fahrzeuge mit hohen Umweltstandards. Seit 2006 verfügen die Dieselsebusse der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) über den höchsten Abgasstandard in der Europäischen Union, den EEV (Enhanced Environmental Vehicle), und zählen somit zu den umweltfreundlichsten Dieselsebussen. Bremen ist die erste deutsche Stadt, die serienmäßig EEV-Dieselsebusse einsetzt. Langfristiges Ziel der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ist es, den Busfuhrpark auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzustellen. Erste Testfahrzeuge sind bereits im Einsatz. Des Weiteren stellt die Kombination mit dem Radverkehr – etwa durch „Bike & Ride“ – einen integrierten Baustein der Mobilitätsdienstleistungen dar. In Bremerhaven verkehrt Bremerhaven Bus für den ÖPNV.

Unser Tipp: Vergünstigungen nutzen!

Die Bremer Straßenbahn AG bietet „JobTickets“ an, die bei steigender Abnahmezahl pro Ticket günstiger werden. Unternehmen können als Sammelkäufer ihren Angestellten somit Anreize zum Umstieg auf klimafreundlichere Transportmittel bieten. Für Gelegenheitsfahrer*innen bietet der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) die „BOB-Karte“ an, bei der ein reduzierter Ticketpreis (entspricht im Einzelhandel erhältlichen Mehrfahrten-Tickets) ohne Bargeldeinsatz vom Konto abgebucht wird. Führt man mehrmals am Tag, wird nachträglich nur der günstigste Tagesbestpreis berechnet (z. B. als Tagesticket). Für Inhaber*innen von Jahreskarten („MIA“) und „JobTickets“ gibt es weitere Vergünstigungen, z. B. in kulturellen Einrichtungen, und die Möglichkeit, abends und am Wochenende kostenfrei eine Begleitperson mitzunehmen. Einige Tickets, z. B. Monatskarten, sind außerdem nicht personengebunden und damit übertragbar. Weitere Informationen finden Sie unter: www.bsag.de.

III. Car-Sharing

Car-Sharing lohnt sich besonders für alle, die selten oder nur unregelmäßig mit dem Auto unterwegs sind. Diese Lösung ist häufig kostengünstiger als der Kauf und der Unterhalt eines Privatwagens. Ein weiterer Vorteil ist die Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrzeugtypen für verschiedene Einsatzzwecke – vom Ausflug über den Umzug oder Baumarkt-Besuch bis hin zum Gruppen-Urlaub. Auch Elektrofahrzeuge haben viele Anbieter inzwischen im Angebot. Es gibt stationsgebundene Systeme, in denen das Fahrzeug immer auf dem gleichen reservierten Parkplatz wieder abgestellt werden muss. So sind zwar nur Start-Ziel-Start-Fahrten möglich – dafür entfällt die lästige Parkplatzsuche. Dabei ist ein dichtes Stationsnetz für ein attraktives Angebot entscheidend. Der größte Anbieter in Bremen, cambio, setzt betreibt über 100 Stationen im Bremer Stadtgebiet. Beim „Free Floating“ nutzen Anbieter den öffentlichen Parkraum und ermöglichen damit auch reine Start-Ziel-Fahrten. Auch cambio bietet seit 2020 diese Option an. Bei den meisten Anbietern können die Fahrzeuge bequem per App gebucht und häufig auch per Smartphone geöffnet werden. Teilweise werden die Autos auch über eine Kundenkarte oder einen Schlüsseltresor geöffnet. Auch die Deutsche-Bahn-Tochter Flinkster ist mit Carsharing in Bremen aktiv. Zudem gibt es eine Reihe privater Anbieter.

Bis 2020 sollen in Bremen mindestens 20.000 Car-Sharing-Nutzer*innen erreicht werden, was den Bremer Straßenraum um 6.000 Autos entlasten soll⁵.

⁵ Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (Hrsg.) (2018): Car-Sharing. http://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/nachhaltige_mobilitaet/foerderungen_und_projekte/car_sharing-31612 (Stand 30.10.2019).

Für Unternehmen ist Car-Sharing vor allem aus Kosten- und Flexibilitätsgründen besonders attraktiv. Ein eigener Fuhrpark ist in der Regel teurer als die zeitweise Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. Des Weiteren sind Dienstwagen häufig nicht ausgelastet und bleiben abends oder an den Wochenenden gänzlich ungenutzt.

Weitere Informationen dazu bieten der Bundesverband CarSharing (<https://carsharing.de>), sowie die Stadt Bremen (<https://www.bremen.de/leben-in-bremen/mobilitaet-und-verkehr/carsharing>).

IV. Mitfahrgelegenheiten/Mitfahrzentrale

Jede nicht angetretene Autofahrt schützt das Klima. Manchmal ist man jedoch auf den PKW angewiesen, um schnell und komfortabel ans Ziel zu gelangen. Eine umweltbewusste Möglichkeit, um beispielsweise mit Geschäftspartner*innen zum weit entfernten Meeting zu gelangen, sind Mitfahrgelegenheiten. Anbieter wie BlaBlaCar (<https://www.blablacar.de>), Fahrgemeinschaft (<https://www.fahrgemeinschaft.de>) und BesserMitfahren (<https://www.bessermithfahren.de>) stellen ihre Vermittlungsdienste größtenteils kostenfrei zur Verfügung. Man kann sowohl Plätze zum Mitfahren suchen, als auch Plätze im eigenen Auto inserieren. Im Unternehmen können z. B. Mitfahrgelegenheiten für den täglichen Weg zur Arbeit angekündigt (beispielsweise über eine Liste am schwarzen Brett, einen Hinweis im Intranet, usw.) und so Fahrgemeinschaften gebildet werden. Als Vorbild kann u. a. die Online-Plattform Pendlernetz (<http://www.pendlernetz.de>) dienen.

V. Zug

Während der Fahrt mit der Deutschen Bahn können Reisende arbeiten, lesen oder schlafen – Autofahrer*innen können das nicht. Außerdem tun sie etwas für die Umwelt: Seit Januar 2018 fahren alle Reisenden ohne Aufpreis in den Fernverkehrszügen innerhalb Deutschlands mit 100 Prozent Ökostrom⁶. Die Deutsche Bahn garantiert, dass der benötigte Strom komplett aus erneuerbaren Energien beschafft und in das Bahnstromnetz eingespeist wird, und übernimmt die Kosten für den zusätzlich eingekauften Ökostrom. Für Fernpendler bietet die Bahn Strecken-Abos an. Rabattkarten (BahnCards) lohnen sich häufig schon ab der ersten Fahrt und sind in verschiedenen Stufen (25 und 50 Prozent) erhältlich. Unter Umständen werden die Kosten für eine BahnCard (auch zur privaten Nutzung) vom Arbeitgeber erstattet, wenn die erzielte Gesamtersparnis auf beruflichen Fahrten die Kosten für die BahnCard kompensiert. Für Vielfahrer*innen gibt es die Netzkarte BahnCard 100, mit der nahezu alle Züge sowie die meisten Nahverkehrsmittel innerhalb Deutschlands ohne vorherige Ticketbuchung genutzt

⁶ Deutsche Bahn AG (Hrsg.): Starke Schiene: DB auf Kurs zur Klimaneutralität. http://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/15623308/medienpaket_klimaschutzziel.html (Stand 25.11.2019).

werden können. Für Frühbucher*innen sind hohe Rabatte möglich („Sparpreis“), die allerdings mit Einschränkungen bei der Auswahl der Züge und Erstattung im Falle einer Stornierung verbunden sind. Mit der Option „CityTicket“ bietet die Bahn die Anschlussmobilität als integriertes ÖPNV-Ticket am Start- und Zielbahnhof gleich mit an. Für Firmenkunden gibt es spezielle Angebote und ein eigenes Buchungsportal („Bahn Business“). Smartphone-Apps (z. B. „DB Navigator“) erleichtern die Buchung und den Überblick über die gewählte Verbindung, z. B. bei Verspätungen oder Informationen zu Umstiegen und Anschlüssen. Tickets können vollständig elektronisch auf dem Smartphone gespeichert und bei Kontrolle vorgezeigt werden – ein Ausdruck auf Papier ist nicht mehr notwendig.

VI. Erdgas-Auto

Um die Fahrzeugflotte von Unternehmen klimafreundlich aufzustellen, sollten neben kraftstoffsparenden Motoren auch weitere Antriebskonzepte berücksichtigt werden. So verursacht Erdgas im Vergleich zu Benzin, wie Abb. 2. deutlich macht, bis zu 25 Prozent weniger CO₂-Emissionen und emittiert deutlich weniger Feinstaub⁷.



Abbildung 2: Emissionseinsparungen von Erdgas im Vergleich zu Benzin und Diesel. Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf: Zukunft ERDGAS e. V. (2017).

Bundesweit sind rund 550.000 Fahrzeuge mit Gasantrieb unterwegs, der Großteil davon mit dem Autogas LPG (Liquefied Petroleum Gas) und etwa 100.000 mit dem umweltfreundlicheren Erdgas CNG (Compressed Natural Gas)⁸. Etwa 850 Erdgastankstellen gibt es in Deutschland, die

⁷ Zukunft ERDGAS e. V. (Hrsg.) (2017): Mobilität mit CNG. <https://www.zukunft-erdgas.info/markt/absatzmaerkte/mobilitaet> (Stand 06.11.2019).

⁸ Zukunft ERDGAS e. V. (Hrsg.) (2017): CNG oder LPG?. <https://www.erdgas.info/erdgas-mobil/vergleich-cng-und-lpg/> (Stand 25.11.2019).

in einem Register im Internet verzeichnet sind. Auch Apps werden dazu angeboten.⁹

| | Vorteile | Nachteile |
|--|--|--|
| Benzin (im Vgl. zu Diesel) | <ul style="list-style-type: none"> ➤ günstiger in der Anschaffung ➤ geringere Kfz-Steuer für Pkw ➤ geringe Schadstoffemissionen ➤ Sparsamer Verbrauch mit kleinen Motoren | <ul style="list-style-type: none"> ➤ mit größeren Motoren deutlich steigender Verbrauch und somit höhere Betriebskosten ➤ bei Transportern geringes Modellangebot |
| <i>Empfehlung: Optimal bei geringen bis mittleren Jahresfahrleistungen und niedrigen Lasten.</i> | | |
| Diesel (im Vgl. zu Benzin) | <ul style="list-style-type: none"> ➤ höheres Drehmoment ➤ günstiger Kraftstoff ➤ geringerer Wertverlust ➤ rund 10 % Verbrauchs- und CO₂-Vorteil | <ul style="list-style-type: none"> ➤ höhere Anschaffungskosten ➤ höhere Kfz-Steuer für Pkw ➤ höhere Belastung durch Stickoxide und ggf. Partikel |
| <i>Empfehlung: Optimal für Vielfahrer mit hohen Überlandanteilen und Fahrten mit schweren Lasten, jedoch nur mit geschlossenem Partikelfilter und mindestens Emissionsstandard Euro 5.</i> | | |
| Erdgas (CNG) (im Vgl. zu Benzin und Diesel) | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kraftstoff rund 30 % günstiger als Diesel (50 % günstiger als Benzin) ➤ bis zu 25 % CO₂-Vorteil gegenüber Benzin, bis zu 10 % gegenüber Diesel ➤ sehr geringe Schadstoffemissionen ➤ diverse Serienfahrzeuge, auch Transporter ➤ Förderung durch KfW und Gasversorger möglich | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Anschaffungskosten teilweise höher als vergleichbares Dieselmodell ➤ in einzelnen Segmenten nur geringes Fahrzeugangebot ➤ noch unzureichende Tankstellendichte (v. a. im ländlichen Raum) |
| <i>Empfehlung: Günstige und umweltschonende Alternative für den Einsatz in Ballungsräumen bei mittleren bis hohen Jahresfahrleistungen.</i> | | |

Abbildung 3: Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile von Benzin-, Diesel- und Erdgas-Fahrzeugen, Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf: Umweltbundesamt (2017).

VII. Elektrofahrzeuge

Die Bundesregierung hat am 5. Juni 2015 das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ beschlossen, um Deutschland zu einem Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. Im Oktober 2019 fuhren 211.000 Elektro-Autos auf den Straßen. Damit diese Zahl deutlich ansteigt, gibt es verschiedene Förderprogramme und Subventionen, die zum Beispiel beim Verband der Automobilindustrie eingesehen werden können.¹⁰

Tipps zum effizienten Autofahren

Wer nicht auf sein Auto verzichten möchte, kann mit Spritspartrainings, dem richtigen Reifendruck sowie weiteren Maßnahmen für einen geringeren CO₂-Ausstoß sorgen:

- Niedrigtourig fahren, früh schalten:

⁹ Zukunft ERDGAS e. V. (Hrsg.): Erdgas als Kraftstoff – im Erdgas-Auto Kilometer für Kilometer bares Geld sparen. <https://www.erdgas.info/erdgas-mobil/> (Stand 06.11.2019).

¹⁰ Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): <https://www.vda.de/de/themen/innovation-und-technik/elektromobilitaet/Foerderungen-fuer-E-Fahrzeuge-in-Deutschland.html>

Niedrigtouriges Fahren spart 20 bis 25 Prozent Kraftstoff und ist nicht schädlich für den Motor. Innerorts ab 30 km/h in den dritten, ab 40 km/h in den vierten und ab 50 km/h in den fünften Gang schalten.

➤ Gleichmäßig fahren:

Unnötiges Bremsen und Beschleunigen erhöht den Kraftstoffverbrauch. Mit steigender Geschwindigkeit nimmt dieser sogar sprunghaft zu. Bei einem konstanten Tempo von 90 km/h anstelle von 110 km/h verbraucht ein PKW 23 Prozent weniger Kraftstoff auf 100 Kilometern.

➤ Reifendruck regelmäßig prüfen:

Ein um 0,5 Bar zu niedriger Reifendruck erhöht den Kraftstoffverbrauch um rund fünf Prozent.

➤ Kurzstrecken vermeiden:

Kaltstarts mit Strecken von unter vier Kilometern sind besonders kostspielig: Mittelklassewagen verbrauchen direkt nach dem Start im Schnitt hochgerechnet 30 Liter auf 100 Kilometer. Erst wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, stellt sich der normale Spritverbrauch ein.

Rechenbeispiel: Sprit + Geld sparen, Umwelt schützen

Annahme: Ein Benziner verbraucht acht Liter auf 100 km bei 15.000 km im Jahr.

Wer durch niedrigtouriges und vorausschauendes Fahren 25 Prozent Benzin spart, muss 300 Liter weniger tanken. Bei einem Benzinpreis von 1,40 Euro würden Autofahrer*innen somit etwa 420 Euro sparen und die Umwelt um gut 700 kg CO₂ entlasten.

Interessiert?

Bei weiteren Fragen zu den Themen Klimaschutz und Energieeffizienz stehen wir Ihnen gern zur Verfügung!

Kontakt

energiekonsens – die Klimaschützer
Team Unternehmen
Am Wall 172/173
28195 Bremen

0421 / 37 66 71 -0
info@energiekonsens.de

Weitere Informationen in Sachen Klimaschutz finden Sie auch unter
<http://www.energiekonsens.de/klimaschutz-tipps-unternehmen-audit.html>.

energiekonsens - die Klimaschützer

Über uns

energiekonsens ist die gemeinnützige Klimaschutzagentur für das Land Bremen. Ihr Ziel ist es, den Energieeinsatz so effizient und klimafreundlich wie möglich zu gestalten. Ihre Angebote richten sich an Unternehmen, Bauschaffende, Institutionen sowie Privathaushalte. energiekonsens initiiert, begleitet und fördert Projekte zu Energieeffizienz, organisiert Informationskampagnen, knüpft Netzwerke und vermittelt Wissen. Als gemeinnützige GmbH ist sie ein neutraler und unabhängiger Mittler und Impulsgeber.
Weitere Informationen: www.energiekonsens.de.

