

Erste Überlegungen CO₂ Mobilitätskonzept

Entwurf K. Natho, S. Höhne, H.-J. Döring, Stand 01.10.2019

Inhalt

1. Abstract	1
2. Diverse Beschlüsse der Synode der EKM	2
3. Ziele eines Mobilitätskonzeptes	2
4. Mobilität in Kirche; Überlegungen zu CO ₂ -Emissionen	3
4.1 Erfassung des Verkehrsaufkommens/ Methodik	4
4.2 Berechnung Treibhausgasemissionen	4
5. Verkehrsaufkommen in der EKM an ausgewählten Beispielen und Treibhausgasberechnung.....	4
5.1 Verkehrsaufkommen der Dienstfahrten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landeskirchenamtes der EKM	5
5.2 Verkehrsaufkommen im Kirchenkreis Egeln und ausgewählten Orten in Thüringen	6
6. Mögliche Maßnahmen der Landeskirche	7
7. Ressourcen zur Implementierung	9
8. Literatur	10

1. Abstract

Der vorliegende Konzeptentwurf ist ein erster Versuch, Mobilität in der EKM systematisch zu erfassen. Zunächst wird darauf eingegangen, welche Ziele mit einem Mobilitätskonzept verbunden sein sollten. Das übergeordnete Ziel – die Minderung von Treibhausgasemissionen – wird durch die Unterziele „Vermeidung“, „Reduzierung“ und „Kompensation“ inhaltlich qualifiziert.

Im Kapitel 4 wird kurz dargestellt, wo Mobilität in der Kirche anfällt und nach welcher Methodik Verkehrsaufkommen und Treibhausgase berechnet werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass die Erfassung von Daten zeitintensiv und arbeitsaufwendig ist.

Im Kapitel 5 wird das Verkehrsaufkommen der Dienstfahrten der MitarbeiterInnen des Landeskirchenamtes nach Verkehrsträger und Anzahl der Dienstfahrten beispielhaft dargelegt. Aus den Zahlen der Studien „Auf den Sprung zu Wirtschaftlichkeit und des Abschlussberichts des Modellprojektes in Thüringen wird eine durchschnittliche jährliche Gesamtfahrleistung ermittelt und auf t CO₂ Äq. umgerechnet.

Im darauffolgenden Kapitel sind einige Vorschläge und Maßnahmen dargelegt, die Möglichkeiten aufzeigen sollen, wie Kirchengemeinden, Kirchenkreise oder auch das Landeskirchenamt Verkehr vermeiden und/oder reduzieren kann.

Für ein umfassendes Mobilitätsmanagement, welches zum einen die Mobilität in der EKM systematisch vollständig erfasst, sondern auch angepasste Angebote entwirft, sind sowohl finanzielle als auch personelle Ressourcen notwendig.

2. Diverse Beschlüsse der Synode der EKM

- Bericht zum Fachtag E-Mobilität in ländlichen Räumen der EKM (DS 7.1/1)
5. Tagung der II. Landessynode der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland vom 27. bis 29. April 2017 in Lutherstadt Wittenberg
- Beschlusses der Landessynode vom 29. April 2017 (DS-Nr. 7.1/2B)
- Zwischenbericht zur Erprobung von E-Mobilität im Verkündigungsdienst in der Evangelischen Kirche Mitteldeutschland (DS 14.1/1); 8. Tagung der II. Landessynode der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland vom 21. bis 24. November 2018 in Erfurt
- Beschluss der Landessynode zum Antrag des Synodalen Lomberg an die Landessynode zum Umgang mit den Klimazielen der EKM (DS 13.8/2 B); 8. Tagung der II. Landessynode der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland vom 21. bis 24. November 2018 in Erfurt
- Petition Tempolimit

Konzepte zur E-Mobilität im Verkündigungsdienst der EKM, Ländlicher Raum

Es sei hier verwiesen auf die Machbarkeitsstudie „Auf dem Weg zur Wirtschaftlichkeit“ und auf den Handlungsleitfaden „Elektrofahrzeuge gemeinsam nutzen“ des Instituts Verkehr und Raum (siehe auch Punkt 7).

Allgemeine Klimapolitik der EKM

- EKM-Stromverbund
- Gebäudesanierung, Klimaschutzteilkonzept (LKÖZ)/ Referat Bau
- Kirchliches Umweltmanagement Grüner Hahn
- Kampagnen Klimawandel-Lebenswandel
- Weiter zu betrachtenden Aktionsfelder: Verpachtung landwirtschaftlicher Flächen, Wald, Friedhöfe, Aus- und Weiterbildung u.a.

3. Ziele eines Mobilitätskonzeptes

- Verpflichtung gegenüber der Schöpfungsverantwortung gerecht werden
- Rechenschaft geben über „CO₂-Aufkommen“ in den Tätigkeitfelder der EKM
- Methodische Überlegungen zu Machbarkeit und Praktikabilität
- Identifizieren exemplarischer Bereiche für die EKM
- Erarbeitung von Minderungsvorschlägen durch Verhalten in herkömmlicher Praxis
- Erarbeitung von Minderungsvorschlägen durch neue Praxis
- Landeskirchliche Regulatoren überdenken, überarbeiten

Angelehnt an das Kirchliche Umweltmanagement ist ein **Mobilitätsmanagement** eine praxistaugliche Maßnahme, um die verkehrsbedingten Emissionen zu verringern bei gleichbleibender Qualität der kirchlichen Arbeit.

Mobilitätsmanagement dient in erster Linie als Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der kircheneigenen Verkehrsbedarfe. Aufbauend auf der Analyse werden Verbesserungspotenziale identifiziert und entsprechende Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur und Kommunikation entwickelt und in einem Mobilitätskonzept zusammengefasst. Ziel

ist es stets mit verhältnismäßig geringem Aufwand die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient erfüllen zu können. So können Ausgaben gesenkt, die Verkehrsinfrastruktur entlastet sowie die Gesundheit der Mitarbeiter verbessert werden. Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, den ökologischen Fußabdruck zu verbessern. Durch die Verlagerung von Verkehr auf emissionsärmere Medien, aber auch durch die Optimierung der Mobilität sinken der CO₂-Ausstoß und der Rohstoffverbrauch. Es verringert insbesondere die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und somit ökonomisches und ökologisches Handeln.

4. Mobilität in Kirche; Überlegungen zu CO₂-Emissionen

CO₂ Emissionen im Bereich Mobilität können allg. in vier Bereiche gegliedert werden:

1. Verkehrsaufkommen der Hauptamtlichen Mitarbeiter*innen; Dienstfahrten und Pendelverkehr von und zur Arbeitsstätte auf den Ebenen LK, Werke, KK und Gemeinde
2. Verkehrsaufkommen der ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen
3. Verkehrsaufkommen der Gemeinden und Gemeindeglieder (Gottesdienste, Veranstaltungen, etc.)
4. Verkehrsaufkommen durch zusätzliche Aktivitäten (Synode, Großveranstaltungen, Familienfreizeiten, Studien- oder Bibelreise, etc.)

Der tägliche Weg zur Arbeit stellt einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens dar. Trotz des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystems in den Zentren fahren heute nach wie vor viele MitarbeiterInnen mit dem eigenen Pkw zur Arbeit. Die Folge sind hohe Pendleraufkommen auf der Straße, eine stark beanspruchte Infrastruktur sowie gestresste MitarbeiterInnen. Nur ein kleinerer Teil setzt auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrgemeinschaften, das Fahrrad oder insbesondere in ländlichen und schlecht angebundenen Regionen auf das Elektroauto. Die Gründe hierfür sind vielfältig: MitarbeiterInnen fehlt eine Austauschplattform zur Verabredung von Fahrgemeinschaften. Potentielle RadfahrerInnen sind häufig durch fehlende Dusch- und Umkleidemöglichkeiten abgeschreckt oder durch die schlechte Fahrradinfrastruktur verunsichert. Für den Umstieg auf den ÖPNV fehlt es an finanziellen Anreizen in Form eines Job-Tickets. Gleichzeitig unterschätzen viele die positiven Auswirkungen von gesundheitsförderndem Radfahren und stau- und stressfreier ÖPNV-Nutzung im Arbeitsalltag.

Dienstliche Wege unterscheiden sich von Arbeitswegen überwiegend durch die direkte Finanzierung, Kontrolle und den Einfluss des Arbeitgebers auf die Auswahl und Nutzung der Verkehrsmittel. Unabhängig davon, ob es sich um eine interkontinentale Flugreise oder den innerörtlichen Weg handelt, ist die EKM daran interessiert, die finanziellen Kosten der Mobilität gering zu halten. Da die Kirche Mobilitätslösungen für die Dienstwege bestimmen und ihren Anforderungen anpassen kann, bietet sich eine Vielzahl von direkt umsetzbaren Maßnahmen wie beispielsweise effizientere Fahrzeuge, Carsharing oder Bus- und Bahnnutzung an.

Dienstliche Wege im Ehrenamt sind nicht direkt weisungsgerecht. Hier steht die Schaffung von Anreizen und eine geeignete Kommunikation im Vordergrund, Gleiches gilt für die Verkehre der Gemeindeglieder.

Der Lieferverkehr spielt eine untergeordnete Rolle und ähnelt den Dienstfahrten mit entsprechenden Herausforderungen. Die Ausgaben sollten möglichst niedrig sein, zeitgleich soll aber der reibungslose Transport von Waren pünktlich funktionieren. Die ökonomische und ökologische Optimierung des Wirtschaftsverkehrs kann hierbei viele Wege gehen, beispielsweise die Verlagerung

des motorisierten Verkehrs auf Lastenfahräder oder den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.

4.1 Erfassung des Verkehrsaufkommens/ Methodik

Entweder durch *Befragungen* und/oder *Hochrechnungen*. Erfasst werden müssten das Verkehrsmittel und die zurückgelegte Strecke.

Das Verkehrsaufkommen der Hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeskirche ist dabei am „einfachsten“; Ein anwendungsleichtes Tool könnte dabei helfen. Eventuell reicht eine zusätzliche Spalte in der Dienstreiseerfassung, wie: „zurückgelegte Strecke bei der Nutzung des ÖPNV“.

Verkehrsaufkommen bei Veranstaltungen ließe sich durch Hochrechnungen auf Grundlage von Stichprobenbefragungen ermitteln.

4.2 Berechnung Treibhausgasemissionen

Berechnung aufgrund von Emissionsfaktoren, die sowohl direkte als auch indirekte Emissionen berücksichtigen. Im Bereich Mobilität bei Individualverkehr könnte das sein: CO₂-Äq. pro Verkehrsmittel in g/Fzg.km (Fahrzeugkilometer) und im Bereich Öffentlicher Verkehr CO₂-Äq. pro g/Pkm (Personenkilometer).

5. Verkehrsaufkommen in der EKM an ausgewählten Beispielen und Treibhausgasberechnung

In vielen Landeskirchen gibt es Daten zur Mobilität und zum Mobilitätsaufkommen. Die Datengrundlage ist aber nicht einheitlich: Einige arbeiten mit Hochrechnungen, auf Grundlage von Befragungen zum Mobilitätsverhalten, andere erfassen Dienstkilometer und/oder den Pendelverkehr. Teilweise liegen die km-Zahlen vor, teilweise die Tonnen CO₂ Äquivalente. Auch die betrachteten Zeiträume sind sehr unterschiedlich.

Dennoch kann eine Grundaussage, nicht besonders überraschend, gemacht werden: **Der Pendelverkehr zur Arbeitsstätte der hauptamtlichen Mitarbeiter hat prozentual den größten Anteil.**

Für dieses Verkehrsaufkommen liegen in der EKM keine Zahlen vor. Es könnte mittels Befragung und Hochrechnung erfasst werden. Allerdings ist dies mit einem hohen Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden. Außerdem sind die Möglichkeiten für die Landeskirche in diesem privatrechtlichen Bereich eingeschränkt.

Die Dienstreisen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeskirche ist hingegen einfacher zu erfassen, aufgrund der zum Teil schon vorhandenen Daten. Folgende Bereiche sollten berücksichtigt werden:

5.1 Verkehrsaufkommen der Dienstfahrten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landeskirchenamtes der EKM

Allerdings liegen Daten zu dem Verkehrsaufkommen der Mitarbeiter des LKA im Bereich Dienstfahrten von 2015 – 2018¹ vor.

- Die Anzahl der Fahrten, aufgeteilt in die Verkehrsträger: PKW, Zug, und ÖV
- Die insgesamt gefahrenen Dienstkilometern mit dem Verkehrsträgern PKW
- Die Kosten der gefahrenen Dienstkilometern mit dem PKW
- Die Kosten der gefahrenen Dienstkilometern mit dem ÖPNV
- Bei Fahrten mit dem PKW wird *nicht* unterschieden in Kleinwagen, Mittel- oder Oberklasse, ebenso wenig die Antriebstechnik (Benzin, Diesel, Erdgas, oder Strom).
- Es ist auch nicht ersichtlich, ob es sich um private oder geliehene PKWs handelt.

Der Datensatz hat den Nachteil, dass mit dem Zug zurückgelegte Strecken *nicht ersichtlich sind*.

Folgende Aussagen können aus der Abbildung 1 abgeleitet werden:

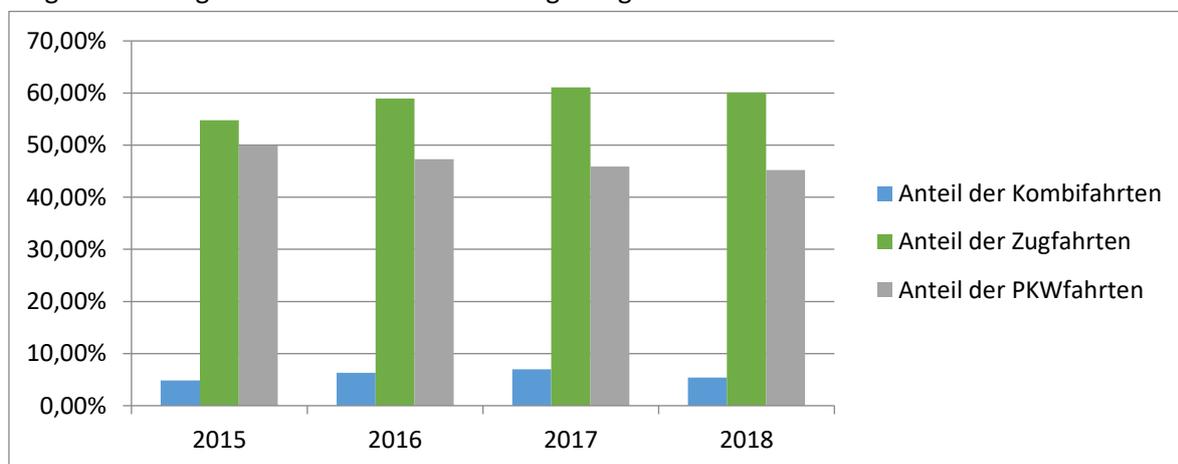


Abb.1: Anteil der Dienstfahrten in % mit den Verkehrsträgern Zug, PKW und Kombifahrten von 2015-2018, unabhängig von den zurückgelegten Strecken.

In **Abb. 1** ist der Anteil der Fahrten prozentual von 2015-2018 ersichtlich. Dienstfahrten mit dem Zug sind um etwa 5% gestiegen. Der Anteil an Kombifahrten, (Auto und ÖV) ist konstant bei einem niedrigen Wert um etwa 5% geblieben, mit geringfügigen Schwankungen. Der Anteil der Dienstfahrten mit dem Auto, in Relation zum Zug, ist leicht gesunken. Ein Trend ist dabei m.E. noch nicht abzuleiten, da aus **Abb. 2** ersichtlich ist, dass die Anzahl der Dienstfahrten insgesamt auch gestiegen sind.

¹ Datensätze zu weiteren Zeiträumen könnten ebenso von Herrn ... bereitgestellt werden.

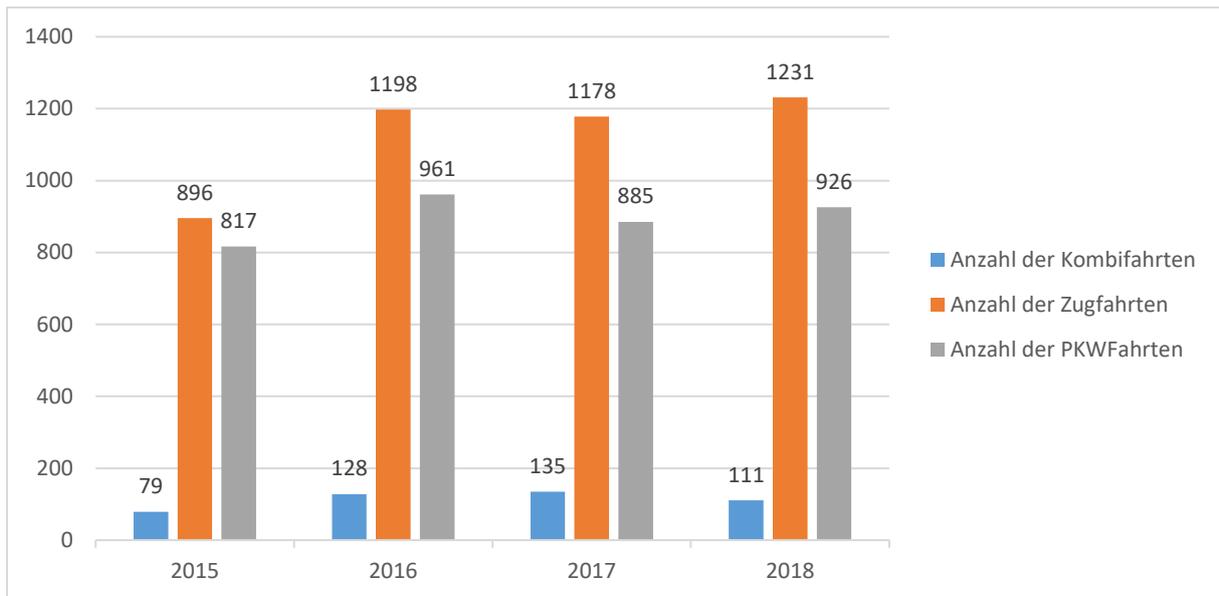


Abb.2: Anzahl der Dienstfahrten mit den Verkehrsträgern Zug, PKW und Kombifahren von 2015-2018.

Kosten

Durchschnittlich sind 44 Euro für eine Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr im Jahr 2018 ausgegeben worden. Mit dem PKW waren es 56,50 Euro. Da die zurückgelegten Kilometer mit dem ÖV nicht bekannt sind, lässt sich daraus allerdings schwer eine weitere Aussage ableiten.

Berechnet werden können die Treibhausgasemissionen in CO₂-Äq. für die Dienstreisen mit dem PKW da hier die gefahrenen Kilometer bekannt sind (2018: 174.220 km). Es wurde angenommen, dass die Fahrten hauptsächlich alleine zurückgelegt wurden. Da keine Angaben zu den Fahrzeugen vorliegen, wurde mit dem Mittelwert von 251,3 CO₂-Äq pro g/Fzg.km gerechnet (Umweltbundesamt 2018, Datenbasis 2016). Für das Jahr 2018 ergibt sich so eine Gesamtmenge von 43,8 t CO₂-Äq.

In der Landeskirche sind circa 1160 (Kirchliches Leben in Zahlen: 2017²) hauptamtliche Mitarbeiter*innen beschäftigt. Das Landeskirchenamt hat circa 180 Mitarbeiter*innen. Das heißt, es werden hier *lediglich die Dienstfahrten von 15% der Mitarbeiter*innen* betrachtet. Hochgerechnet ergäbe das circa 292 t CO₂-Äq. für die Dienstfahrten aller Hauptamtlichen Mitarbeiter*innen.

Bezogen auf alle Haupt- und Ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen der EKM sind es sogar nur 4 %³.

5.2 Verkehrsaufkommen im Kirchenkreis Egelnd und ausgewählten Orten in Thüringen

In der Studie: „Auf dem Sprung zur Wirtschaftlichkeit“ (2016) wurde auf Basis von Fahrtenbüchern eine mittlere jährliche Fahrleistung von Pfarrern, Kirchenmusikern und Gemeindepädagogen errechnet. Diese liegt bei Pfarrstellen bei 7.000 – 14.000 km, bei 2000 – 8.400 km bei Gemeindepädagogen und zwischen 4.300 – 12.600 km im Bereich Gemeindepädagogik (S. 10f.).

² Kirchliches Leben in Zahlen: Statistische Übersicht 2017. <https://www.ekmd.de/asset/fNhlWqCwSi-Sk8SibBNKJA/heft-klz-2017-web.pdf>

³ Es sind geringe Abweichungen möglich, da aus den Zahlen der EKM nicht ersichtlich ist, zu welcher Kategorie die Mitarbeiter*innen der Landeskirche hinzugezählt werden.

Mit Ausnahme weniger, wurde ein wachsender Trend der jährlichen Fahrleistung festgestellt. Wird eine mittlere Fahrleistung von 10.500km bei Pfarrerinnen und Pfarrer angenommen ergibt sich bei 908 Pfarrstellen (EKM in Zahlen, 2017) eine mittlere jährliche Gesamtfahrleistung von 9.534.000 km.

In Thüringen wurde in Zuge eines Modellprojektes „Elektromobilität“ an vier Standorten (Pfarramt Altenburg, Pfarramt Saalfeld, Pfarramt Etzleben, diakonische Einrichtung Horizonte gGmbH Altenburg) Fahrprofile ausgewertet. Im Verkündigungsdienst wurde eine durchschnittliche jährliche Fahrleistung von 5.300 km ermittelt, bei der ambulanten Pflege betragen es hingegen 11.300km.

Wird eine mittlere jährliche Gesamtfahrleistung von etwa 10.000 km bei Pfarrerinnen und Pfarrern angenommen entspricht dies etwa 2513 t CO₂-Äq. jährlich.

6. Mögliche Maßnahmen der Landeskirche

Erstellung eines Mobilitätsmanagements:

Zu Beginn sollte eine umfangreiche Analyse der Ausgangssituation stehen. Die Verkehrsbedarfe können anhand von Ausgaben und Verbräuchen gemessen werden. Das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter kann über Befragungen festgehalten werden. Hier können auch bereits identifizierte Probleme von MitarbeiterInnen mitgeteilt werden. Nachteile beziehungsweise Herausforderungen liegen allerdings in der fachgerechten und datenschutzkonformen Erhebung der Daten. Oftmals gilt es sensible Angaben auszuwerten. Nur mit gut kommunizierten und begründbaren Absichten geben MitarbeiterInnen Daten über ihr Verhalten preis.

Auf Basis der Analyse und aufgezeigten Potenziale sollten entsprechende Maßnahmen zur Optimierung entwickelt und in einem Maßnahmenkonzept mit gesteckten Zielen zusammengeführt werden. Eines der wichtigsten Elemente in der Maßnahmenentwicklung ist die ausführliche Kalkulation der Investitionskosten und Abwägung mit den zu erwartenden finanziellen, ökologischen und gesundheitlichen Vorteilen.

Die Umsetzung bringt das Konzept für das Mobilitätsmanagement in die entscheidende Phase. Die einzelnen Maßnahmen müssen in abgestimmter Reihenfolge unter kommunikativer Begleitung implementiert werden. Dabei gilt, dass die Maßnahmenpakete den Bedürfnissen der einzelnen Einrichtung/ gemeinde entsprechen und nicht pauschal angelegt sein dürfen.

Mobilitätsmanagement sollte dauerhaft verankert werden, um auf etwaige Veränderungen in der Mobilität schnell reagieren und neue Optimierungsmöglichkeit ausschöpfen zu können.

Nach Abschluss der Maßnahmenumsetzung sollte überprüft werden, ob die Maßnahmen ihre gewünschten Ziele erreichen. Bestehen weiter Defizite oder entfalten die Maßnahmen nicht ihre erwartete Wirkung, wird nachgesteuert. Ergänzend bietet die Evaluation die Möglichkeit, die getroffenen Maßnahmen und getätigten Investitionen intern und extern an Hand von gesammelten Daten zu legitimieren.

Mögliche Maßnahmen: E-Autos | Carsharing | Mobilitätstag | Übertragbares ÖPNV-Tickets für Dienstfahrten | Online-Mitarbeiterbefragung | Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Autos und Pedelecs | Teil-Elektrifizierung des Fuhrparks | Einführung eines Portals für Fahrgemeinschaften | Fahrradaktionstag | Dienstfahrräder | Pedelecs | Lastenpedelec | Möglichkeit zum Umziehen und

Duschen | Verbesserte Sicherung des Radverkehrs | Intensivierung der Mitarbeiterkommunikation | Ökologische Dienstreiseverordnung | Erhöhung des Anteils von Telefon- und Videokonferenzen |

Ziel der Landeskirche sollte es sein, im Sinne der Bewahrung der Schöpfung, unserer eigenen Beschlüssen, des Pariser Klimaschutzabkommens und der nationalen Ziele zur Treibhausgasreduktion (Senkung der Treibhausgasemissionen um 55% gegenüber 1990) Mobilität der Landeskirche zu vermeiden, zu reduzieren, umweltfreundlich umzugestalten und ggf. zu kompensieren.

Maßnahmen im Bereich Verkehrsvermeidung könnten sein:

- Erweiterung der technischen Ausstattung mit der Bereitstellung von Tools für Telefon- und Videokonferenzen

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeskirche sollten entsprechend geschult und qualifiziert werden. Ein gängiges Tool für Telefonkonferenzen ist *Meetgreen*, das kostenlos oder mit erweiterten Möglichkeiten kostengünstig ist. Für Videokonferenzen eignet sich *Adobeconnect* oder *zoom*. Es sollte geprüft werden, was benötigt wird, um auch eine einfach handhabbare Lösung anbieten zu können.

- Förderung von Fahrgemeinschaften (CarPooling)

Veranstaltungen könnten so geplant werden, dass sie zum einen an Orten stattfinden, die gut mit dem ÖPNV zu erreichen sind und zum anderen könnten bei der Planung Fahrgemeinschaften zur An- und Abreise mit geplant werden. Auch hierfür wäre ein technisches Hilfsmittel denkbar (auch in Form einer App), die die Planung von Fahrgemeinschaften vereinfacht.

Maßnahmen im Bereich Verkehrsreduzierung könnten sein:

- Schaffung eines Jobtickets zur Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel ÖPNV

Dies bietet sich vor allem in den größeren Städten Magdeburg, Erfurt, Halle, Wittenberg, Jena, Weimar oder Eisenach an. Das Gespräch mit den jeweiligen Verkehrsbetrieben sollte gesucht werden.

- Schaffung von Radabstellmöglichkeiten

Zum Beispiel vor Kreiskirchenämtern. Auch eine entsprechende Förderung sollte geprüft werden.

- Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Autos

Im Vergleich zum Verbrennungsmotor haben E-Autos einen Klimavorteil, da sie berechnet auf den Lebenszyklus weniger Treibhausgasemissionen ausstoßen. Auch die Feinstaubbelastung ist geringer. (Für mehr Infos zu Elektrofahrzeugen siehe auch: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos_bf.pdf).

Ladeinfrastruktur sowie die Anschaffung von Elektroautos wird gefördert. In Thüringen derzeit mit der aktuellen Förderrichtlinie: E-Mobil Invest. Aber auch Kommunalrichtlinien fördern umweltfreundliche Mobilitätsformen.

- Ggf. Überprüfung der Dienstreiserichtlinie

Auch die Dienstreiserichtlinie könnte auf ökologische Kriterien überprüft werden, die den Umweltverbund im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr fördern. Denkbar wäre z.B.: eine Kilometerpauschale abhängig von der CO₂ Intensität. Dies würde bedeuten, dass Verkehrsmittel mit einer hohen Intensität am wenigsten „Entschädigung“ bekämen. So würde der Öffentlichen Verkehr

sowie Rad- und Fußverkehr gestärkt werden. Da es in den ländlichen Gebieten oft keine Alternative zu dem Auto gibt, würden so CO₂ arme Fahrzeuge bevorteilt werden.

- Fuhrpark ökologisieren

Bei der Neubeschaffung von Dienstfahrzeugen sollten CO₂-arme Fahrzeuge bevorzugt werden. Die Förderung von elektrischen Dienstfahrzeugen ist ebenso angebracht, wenn diese mit Ökostrom geladen werden.

Erkenntnisse hierzu können aus den o.g. Studien (siehe Punkt 1 sowie das Literaturverzeichnis) gewonnen und genutzt werden.

Mit der Einführung von 9 elektrischen Dienstfahrzeugen hat die EKM bereits mit der Ökologisierung des Fuhrparks begonnen. Die Dienstfahrzeuge des LKAs sowie des Bischofs sollten auch berücksichtigt werden.

Im Bereich Kompensation könnte die Landeskirche:

1. Die Dienstfahrten aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem PKW mit einem pauschalen Jahresbetrag kompensieren. In dem Zeitraum von 2015-2018 wurden durchschnittlich im Jahr 167.512 km mit dem PKW zurückgelegt. Das entspricht 42,1 t CO₂-Äq. Bei einer Tonne CO₂ á 23€⁴ (kirchliche Klimakollekte) entspricht dies circa 970€, d.h. pro Kilometer sind das gerade einmal 0,57 Cent. Neben den, von der Synode beschlossenen, Klimaausgleichsfonds für Tagungen der Landessynode und des Landeskirchenrats, könnte ein Klimaausgleichsfonds für Mobilität geschaffen werden.
- Die Kilometer der Fahrten mit dem ÖV sollten erfasst werden, wie es die Zertifizierung mit dem Grünen Hahn vorgibt. Dadurch könnten die Reisen mit dem ÖV und dem PKW auch auf ihre zurückgelegten Kilometer miteinander verglichen werden und die Zugfahrten ebenso kompensiert werden. Dafür braucht es ein intelligentes und anwendungsfreundliches Tool zur Erfassung.

7. Ressourcen zur Implementierung

Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, auf Grundlage dieser ersten Überlegungen, sollte die Studienstelle für Naturwissenschaft, Ethik und Bewahrung der Schöpfung (Kirchliches Forschungsheim seit 1927) fortführen, unter Mitwirkung des Lothar-Kreyssig-Ökumenezentrums, Fachbereich Umwelt und Entwicklung. Die Implementierung der Maßnahmen obliegt dem Landeskirchenamt. Sowohl für die Erstellung als auch für die Umsetzung sind personelle und finanzielle Ressourcen notwendig.

Dabei sind die Förderszenarien der verschiedenen Bundes- und Landesebenen in den Blick zu nehmen:

Förderberatung des Bundes:

- www.foerderinfo.bund.de/
- www.foerderinfo.bund.de/elektromobilitaet (Elektromobilitätsförderung)

⁴ Das Umweltbundesamt ermittelt für 2016 eine Tonne CO₂ mit 180€ t CO₂ Äq. (Umweltbundesamt 2019: 9).

Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie für Programme von EU, Bund und Ländern:

- www.foerderdatenbank.de

Förderprogramme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:

- www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/DigitalUndMobil/Elektromobilitaet/Foerderung/foerderung_node.html

Förderprojekte des Bundesministeriums für Umwelt, Bau, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

- www.bmub.bund.de/themen/luft-laermverkehr/verkehr/foerderprojekte/

Förderprojekte des Bundesministeriums für Bildung und Forschung:

- www.bmbf.de/foerderungen/

8. Literatur

BMU (2018): Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? Eine ganzheitliche Bilanz:

https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos_bf.pdf.

Ev. Kirchenkreis Egel, Dr. Hans-Joachim Döring (Hrsg.): Auf dem Sprung zur Wirtschaftlichkeit? Machbarkeitsstudie über die Einführung von Dienstfahrzeugen (PKW) mit Elektro-Antrieb im Verkündigungsdienst im Kirchenkreis Egel; Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg, 2016. <https://www.kirchenkreis-egeln.de/file/559589>

Institut für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (Hrsg.): Elektrofahrzeuge gemeinsam nutzen der Fachhochschule Erfurt: Handlungsleitfaden für die Einführung von Elektrofahrzeugen durch Institutionen der Kirche, 2019. <https://www.ekmd.de/asset/R-93KWCaSPK1YmZrR-zXhQ/handlungsleitfaden-elektrofahrzeuge-gemeinsam-nutzen.pdf>

Kirchliches Leben in Zahlen: Statistische Übersicht 2017. <https://www.ekmd.de/asset/fNhIWqCwSi-Sk8SibBNKJA/heft-klz-2017-web.pdf>

Umweltbundesamt, Emissionskennzahlen Datenbasis 2016:

http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Fzk_m_Verkehrsmittel.pdf

Umweltbundesamt: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen der Verkehrsmittel im Personenverkehr, Bezugsjahr 2017. https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr

Umweltbundesamt (2019): Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten –
Kostensätze, Stand 2/2019

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-11_methodenkonvention-3-0_kostensaetze_korr.pdf

Förderrichtlinie E-Mobil Invest: <https://www.aufbaubank.de/Foerderprogramme/e-mobilinvest>