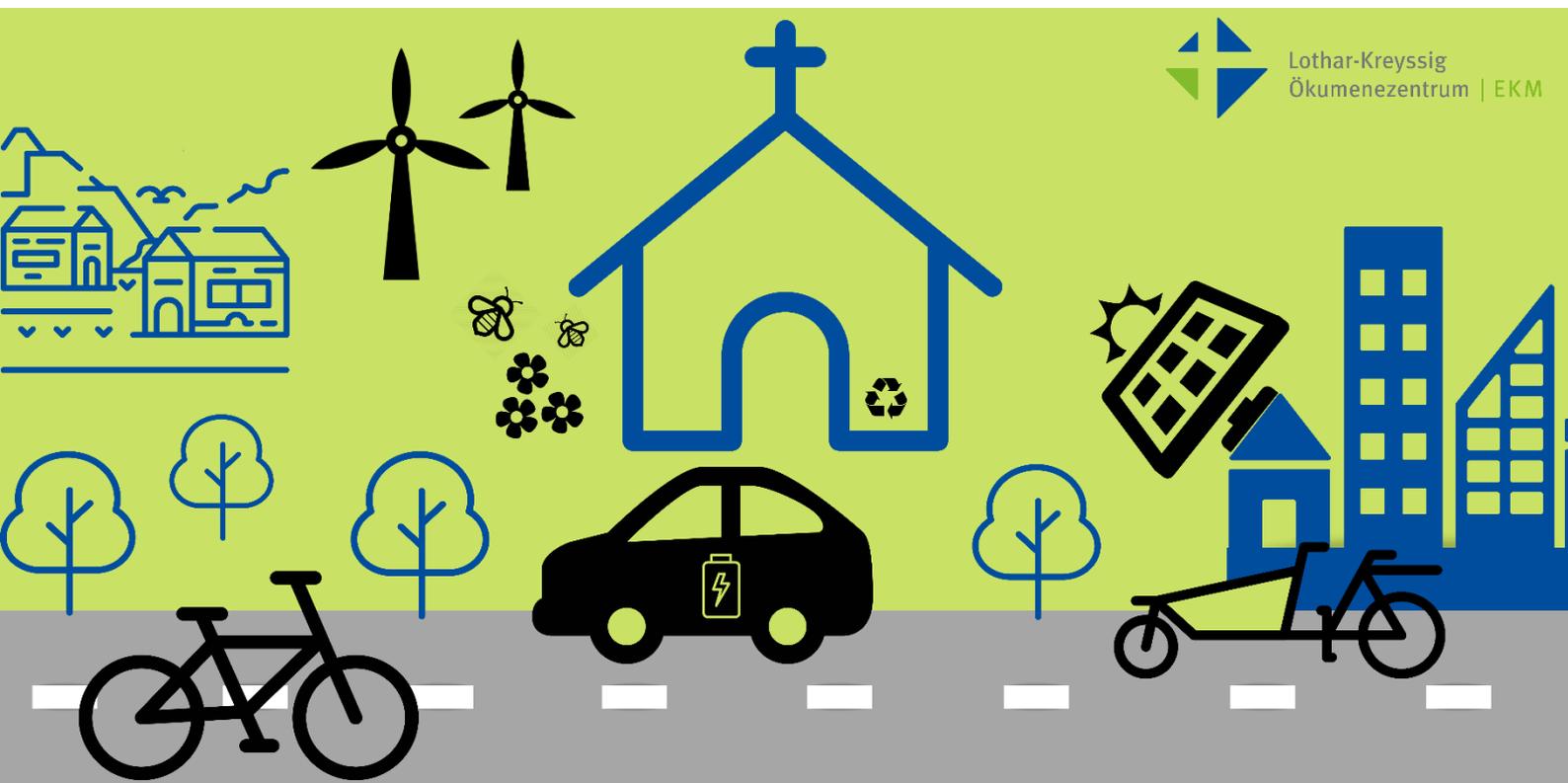




Mobilität in der EKM



Mobilitätskonzept für die Evangelische Kirche in
Mitteldeutschland

2023

Inhalt

1	Ausgangssituation	3
2	Mobilität der Kirche.....	5
2.1	Formen der Mobilität	5
2.2	Berechnung Treibhausgasemissionen	6
2.3	Ziel- und Akteursgruppen.....	7
2.4	Mobilitätstagebücher	8
3	Mobilität in der EKM an ausgewählten Beispielen: Daten und Fakten.....	10
3.1	Dienstfahrten ausgewählter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	10
3.2	Wege und Emissionen der Pfarrerinnen und Pfarrer	12
3.3	Wege bei Veranstaltungen: Mobilität Synode	13
4	Umfragen zur Mobilität der EKM	15
4.1	Mobilitätsumfrage 2021.....	15
4.2	Umfrage zu Klimaschutz in Kirchenkreisen und Kirchengemeinden 2022.....	19
4.3	Wohn-Standort-Analyse und Mobilitätsworkshop Erfurt	22
5	Maßnahmenkatalog	26
6	Best-Practice-Beispiele zu Mobilitätsprojekten in der EKM.....	36
6.1	Mobilitätskonzept Landeskirchenamt in Erfurt.....	36
6.2	Regionalbeispiele.....	39
6.2.1	Lasten-E-Bike der evangelischen Studiengemeinschaft Magdeburg	40
6.2.2	E-Mikrocar in einer Landpfarrstelle im KK Gera	41
6.2.3	LandMobil – Fahrtendienst auf dem Land im Pfarrbereich Kindelbrück-Weißensee	43
6.3	Erfassung der Mitarbeitendenmobilität im Zinzendorfhaus Neudietendorf	45
7	Entwicklung einer EKM Mitfahr-Plattform.....	46
7.1	Leistungsverzeichnis Fahrgemeinschaftsplattform	46
7.2	Projektskizze	47
8	Förderungsmöglichkeiten.....	51
9	Literatur	52

Impressum:

Lothar-Kreyssig-Ökumenezentrum der EKM
Am Dom 2 | 39104 Magdeburg

Verantwortlich: Caroline Knapp, Kathrin Natho

Redaktion: Kathrin Natho

Lektorat: Cornelia Natho

1 Ausgangssituation

Im Jahr 2015 hat sich die Weltgemeinschaft im Pariser Klimaabkommen darauf geeinigt, die globale Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C, möglichst unter 1,5 °C zu beschränken. Ab diesem Wert hat die Veränderung des Klimas eine existenzbedrohende Wirkung für die Menschheit und alle lebenden Organismen auf dem Planeten. Die Folgen wären unter anderem ein steigender Meeresspiegel und extreme Wetterereignisse, wie Stürme und Starkregen aus denen Überschwemmungen resultieren. Laut einer im Mai 2022 veröffentlichten Studie der UN-Weltwetterorganisation (WMO) liegt die Wahrscheinlichkeit, dass sich die globale Durchschnittstemperatur bis 2026 um 1,5 °C erhöht aktuell bei 50 % (Hermanson et al., 2022). Zu diesem erschreckenden Schluss kommen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler durch Analysen der Wetterdaten und die Werte der Treibhausgasemissionen weltweit. Das Pariser Klimaabkommen ist nach dem Kyoto-Protokoll das zweite völkerrechtlich bindende Abkommen der weltweiten Staatengemeinschaft. Die EU hat mit dem sogenannten „European Green Deal“ einen Pfad zu einem klimaneutralen Europa 2050 gelegt. Nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im April 2021 wurde das deutsche Klimaschutzziel verschärft. Die höchsten Richterinnen und Richter Deutschlands urteilten, dass die bis dahin geltenden Ziele die Freiheitsrechte der jüngeren Generation verletzen.

Auch die Kirchen haben diverse Klimaschutzziele formuliert. Die Evangelische Kirche in Deutschland (EKD) hat während ihrer Synode im Herbst 2022 in Magdeburg eine Klimaschutzzrichtlinie verabschiedet, um konsequenten Klimaschutz in den Kirchen voranzutreiben. In der Präambel wird die Verantwortung für die Bewahrung der Schöpfung und der Lebensrechte aller Menschen als Begründung herangezogen. Diese Verantwortung schließt ein, dass wir dafür Sorge tragen, dass auch unsere Kinder und Kindeskiner und alle unsere Mitgeschöpfe sicher und gut auf dieser Erde leben können. Auch die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland (EKM) sieht im Klimaschutz eine wesentliche gesellschaftliche und kirchliche Aufgabe.

Neben dem Flächen- und Gebäudemanagement ist auch die Mobilität ein Bereich, in dem Lösungen gefunden werden müssen, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Im Jahr 2019 war der Verkehrssektor in Deutschland mit etwa 164 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent für 20 % der Emissionen verantwortlich. Verglichen mit 1990 ist das ein Anstieg um sieben Prozentpunkte (UBA, 2022). Um die Ziele – sowohl der Bundesregierung als auch die der EKD – zu erreichen, muss auch die kirchliche Mobilität ihren Beitrag leisten. Dieser Aufgaben wollen wir uns auch in Mitteldeutschland stellen.

Was bisher geschah

Bereits 2016 hat die EKM in einer Machbarkeitsstudie „Auf dem Sprung zur Wirtschaftlichkeit“ das Potenzial zur Einführung elektrisch angetriebener Dienstwagen untersucht und belegt. Die Ausgangsbedingungen und technischen Gegebenheiten haben sich mittlerweile so sehr geändert, dass die reine Wirtschaftlichkeit von elektrischen Fahrzeugen nicht mehr im großen Stil in Frage gestellt wird. 2019 hat sich die EKM für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ausgesprochen und die erforderliche Anzahl von Unterschriften für eine öffentliche Petition erreicht. Im November 2019 hat die Synode beschlossen, ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches ein Maßnahmenpaket für die kirchlichen Bedarfe enthalten soll. Ende 2019 schließlich schloss sich die EKM, neben sieben weiteren Landeskirchen und acht Bistümern, dem Klimaschutznetzwerk „Mobilität und Kirche“ an. Das Netzwerk wird mit Bundesmitteln gefördert und gewährleistet für die Dauer von drei Jahren einen regelmäßigen strukturierten Austausch. Die Ergebnisse einer in diesem Zuge in Anspruch

genommenen Beraterleistung sind ebenfalls in diesem Konzept aufgenommen (siehe Kapitel 4.3 und 7. 1 sowie 7.2.).

Das vorliegende Papier ist dabei ein Versuch, Mobilität in der EKM systematisch zu erfassen, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu wollen. Die Maßnahmen sind Vorschläge, deren Umsetzung in verschiedenen Verantwortungsbereichen liegt und wofür zum Teil personelle und finanzielle Ressourcen zur Implementierung notwendig sind.

2 Mobilität der Kirche

2.1 Formen der Mobilität

Kirchliche Mobilität findet in verschiedenen Bereichen und unter verschiedenen Voraussetzungen statt. Die Mobilität von Pfarrerinnen und Pfarrern, die mehrere Gemeinden im ländlichen Raum geistlich begleiten, unterscheidet sich grundlegend von der der Angestellten im kirchlichen Verwaltungsamt mit einer guten infrastrukturellen Anbindung.

Es kann zwischen folgenden Mobilitätsformen unterschieden werden:

1. Wege der hauptamtlichen Mitarbeitenden
 - a. Dienstfahrten
 - b. Pendelverkehr von und zur Arbeitsstätte auf den Ebenen LK, Werke, KK und Kirchengemeinde
2. Wege der ehrenamtlichen Mitarbeitenden
3. Wege der Gemeindeglieder (Gottesdienste, Veranstaltungen etc.)
4. Wege durch zusätzliche Aktivitäten (Synoden, Großveranstaltungen, Familienfreizeiten, Studien- oder Bibelreise etc.)

Das vorliegende Mobilitätskonzept wird sich eingehend und schwerpunktmäßig mit den Punkten 1 und 4 (siehe hierzu Kapitel 3) beschäftigen. Obwohl die Punkte 2 und 3 wahrscheinlich einen nicht unerheblichen Teil der Gesamtemissionen ausmachen, entziehen sie sich zum einen der systematischen Erfassung, aber auch der Weisungsbefugnis und Entscheidungsgewalt der EKM. Hier gilt es vor allem als gutes Vorbild voranzugehen und allen Kirchenmitgliedern zu zeigen, wie gute und emissionsarme, aber auch inklusive Mobilität aussehen kann.

Folgend werden die hier im Mobilitätskonzept behandelten Mobilitätsformen näher beschrieben:

1.a. Dienstliche Wege unterscheiden sich von Arbeitswegen überwiegend durch die direkte Finanzierung, Kontrolle und den Einfluss der Arbeitgebenden auf die Auswahl und Nutzung der Verkehrsmittel. Unabhängig davon, ob es sich um eine interkontinentale Flugreise im Auftrag der EKM 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 beeinflussen und ihren Anforderungen anpassen kann, bieten sich eine Vielzahl von Maßnahmen wie beispielsweise effizientere Fahrzeuge, Carsharing, Bus- und Bahnnutzung oder andere Maßnahmen an, die die Mobilität durch finanzielle Anreize steuern.

1.b. Der tägliche Weg zur Arbeit stellt einen großen Anteil des durch Mitarbeitende der Kirche verursachten Verkehrsaufkommens dar. Trotz des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystems in den Zentren fahren heute nach wie vor viele Mitarbeitende mit dem eigenen Pkw zur Arbeit. Die Folge sind hohe Pendleraufkommen auf der Straße, eine stark beanspruchte Infrastruktur sowie gestresste Mitarbeitende. Nur ein kleinerer Teil setzt auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrgemeinschaften, das Fahrrad oder insbesondere in ländlichen und schlecht angebundenen Regionen auf das Elektroauto (siehe Kapitel 3.3). Die Gründe hierfür sind vielfältig: Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fehlt eine Austauschplattform zur Verabredung von Fahrgemeinschaften. Potenzielle Radfahrende 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 oder an der nötigen Infrastruktur. Gleichzeitig unterschätzen viele die positiven Auswirkungen von gesundheitsförderndem Radfahren und stau- und stressfreier ÖPNV-Nutzung im Arbeitsalltag.

4. Wege durch zusätzliche Aktivitäten: In diese Kategorie fallen die zahlreichen Veranstaltungen, die unser kirchliches Leben bereichern: Freizeiten, Großevents der Kinder- und Jugendarbeit, Synodentagungen und vieles mehr. Beispielhaft haben wir hier die Emissionen der Herbstsynode 2022 in Naumburg berechnet, um einen kleinen Einblick zu bekommen. Auch hier gibt es großes Potenzial durch vorausschauende Planungen Emissionen zu reduzieren.

2.2 Berechnung Treibhausgasemissionen

Prinzipiell lassen sich Treibhausgasbilanzierungen für den Bereich Mobilität erstellen. Dies ist möglich mithilfe von Emissionsfaktoren, die sowohl direkte als auch indirekte Emissionen berücksichtigen. Im Bereich des Individualverkehrs könnte das sein: CO₂-Äq. in g/Fzg.km (Fahrzeugkilometer) und im Bereich Öffentlicher Verkehr CO₂-Äq. in g/Pkm (Personenkilometer). In der Praxis ist es nicht möglich, die verschiedenen unter 2.1 aufgeführten Mobilitätsformen ganzheitlich zu bilanzieren, weil dafür umfassende Datensätze nötig wären. In der EKM wäre es möglich, die Dienstfahrten sicher zu bilanzieren und das gilt für alle Ebenen (Gemeinde, Kirchenkreise, Landeskirche), wenn die nötigen Daten an den entsprechenden Stellen systematisch erfasst werden würden. Für das vorliegende Papier wurden beispielhaft die Dienstfahrten der Mitarbeitenden aus dem Landeskirchenamt (Erfurt und Magdeburg) sowie aus den Werken und Einrichtungen bilanziert (siehe Kapitel 3). Hierfür wurden folgende Emissionsfaktoren angewendet:

- ÖPNV 55 g CO₂/Pkm (Statista, 2019)
- Pkw 152 g CO₂/Pkm (UBA, TREMOD 6.21 11/2021)

Das durch ehrenamtliche Arbeit verursachte Verkehrsaufkommen sowie durch die gemeindliche Arbeit (Gottesdienste, Veranstaltungen etc.) ist nur unter hohem Aufwand messbar. Hier stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit.

Im Vergleich mit anderen Landeskirchen kann festgestellt werden, dass die Menge und die Qualität von Mobilitätsdaten sehr unterschiedlich ist und die Datengrundlage 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. Trotz der unterschiedlichen Herangehensweisen kann eine Grundaussage gemacht werden: **Der Pendelverkehr zur Arbeitsstätte der hauptamtlichen Mitarbeitenden hat prozentual den größten Anteil.**

Für die zurückgelegten Strecken und die genutzten Verkehrsmittel im Pendelverkehr liegen 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 der Einflussnahme für die Landeskirche in diesem privatrechtlichen Bereich eingeschränkt.

2.3 Ziel- und Akteursgruppen

Verschiedene Akteursgruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse bezüglich ihrer Mobilität. Dies kann beispielsweise abhängig von Alter, Beruf, Wohn- und Arbeitsort oder Familienstand sein. In einer Übersicht sollten daher die verschiedenen kirchlichen Akteursgruppen und ihre spezifischen Bedürfnisse exemplarisch abgebildet werden. Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und es ist durchaus anzunehmen, dass sich nicht alle Mitarbeitenden mit diesem Muster abbilden lassen oder Mitarbeitende sich in zwei Gruppen zuordnen können. So kann eine Gemeindepfarrerin für mehrere Gemeinden gleichzeitig ein Seelsorgeamt bekleiden. Dennoch kann eine idealtypische Übersicht dazu beitragen, ein besseres Verständnis für die Vielfalt von Mobilitätsbedürfnissen zu entwickeln und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität für jede Gruppe zu entwickeln. Nicht alle Gruppen sind jedoch gleichbedeutend, was ihre Mobilität betrifft. So nehmen wir an, dass die Mobilität der Ehrenamtlichen in der Gesamtschau nicht die größte Relevanz hat, weil ehrenamtliche Arbeit oft vor Ort und in der Nähe stattfindet und lange Wege eher die Ausnahme sein dürften.

AKTEURSGRUPPEN	MOBILITÄTSBEDARFE (EXEMPLARISCH)
Landesbischof/Regionalbischöfinnen und -bischöfe-	Sehr weite und viele Wege in der EKM, auch deutschlandweit, z. T. ins europäische und außereuropäische Ausland, Dienst-Pkw
Superintendentinnen und Superintendenden	Mehrmaliges Anfahren der Suptur pro Woche, mehrmalige wöchentliche Veranstaltungen in den Kirchenkreisen mit verschiedenen langen Wegen und z. T. sehr langen Strecken
Gemeindepfarrerinnen und -pfarrer	z. T. sehr viele, weite Strecken zu den einzelnen Gemeinden, auch Abendveranstaltungen, mehrere Fahrten am Tag, z. T. Materialtransport, planbare und schwer-planbare Wege
(Gemeinde-)Pädagoginnen und Pädagogen einer oder mehrerer Gemeinden oder auf Kirchenkreisebene	Häufig viele Wege zwischen den Gemeinden zu verschiedenen Veranstaltungen, z. T. abends, z. T. Mitfahrgelegenheiten für Kolleginnen und Kollegen, Materialtransport
Sekretärinnen/Sekretäre auf Kirchengemeinde- oder Kirchenkreisebene	Ein zentraler Arbeitsort mit großer oder kleiner Entfernung zum Wohnort, vorhersehbare Zeiten, meistens keine weiteren Wege nötig
Verwaltungsmitarbeitende auf landeskirchlicher und kreiskirchlicher Ebene (einschließlich der Werke und Einrichtungen)	Ein zentraler Arbeitsort mit großer oder kleiner Entfernung zum Wohnort, vorhersehbare Zeiten, planbare Dienstreisen, planbare Anfahrtszeiten zum Dienstort
Verwaltungsmitarbeitende einer oder mehrerer Gemeinden	Mehrmals wöchentliches Anfahren von Gemeinden, z. T. sehr schlechte Anbindungen an den ÖPNV und weite Strecken, aber sehr vorhersehbare Zeiten und Strecken können individuell im Voraus geplant werden

Kirchenmusizierende	Oftmals Wege zwischen mehreren Kirchengemeinden, deswegen oft lange und komplizierte Wege, teils viele Veranstaltungen pro Tag, ggf. Materialtransport notwendig
Mitarbeitende oder Beauftragte mit kreiskirchlichen Aufgaben	Erster Arbeitsort kann nah am Wohnort oder weit entfernt sein, Besprechungen finden häufig dezentral im Kirchenkreis statt, sind zeitlich vorhersehbar und planbar, aber z. T. schlecht durch den ÖPNV angebunden
Pfarrerinnen oder Pfarrer in Tätigkeiten, wie Sonderseelsorge in Gefängnis, Dienst in der Schule oder als Hochschulpfarrerin- oder Pfarrer	Arbeit an zentralen oder dezentralen Orten, mit größtenteils planbaren und vorhersehbaren Wegen
Krankenhausseelsorgerinnen und --seelsorger	Arbeit an zentralen und dezentralen Orten, manche können vom ÖPNV abgedeckt werden, andere nicht, Strecken sind individuell planbar und größtenteils vorhersehbar
Ehrenamtliche Mitarbeitende	Sind entweder in einer Gemeinde oder in einem Kirchenkreis tätig, teilweise sehr kurze Wege, längere Wege zeitlich vorhersehbar und planbar

Tabelle 1) beschreibt die verschiedenen Akteursgruppen in der Landeskirche angelehnt an eine Ausarbeitung der Personas der EKBO „Klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz“ (siehe Literaturverzeichnis).

2.4 Mobilitätstagebücher

Um beispielhaft Wege aufzuzeigen, haben wir Menschen in verschiedenen Regionen der EKM gefragt, welche Wege sie an einen „normalen Arbeitstag“ zurücklegen, wie sie diese bewältigen und warum. Hier sehen sie eine exemplarische Listung der verschiedenen Akteursgruppen und ihrer Wegstrecken und Fahrtzeiten nach Selbstauskunft.

Akteursgruppe	Anzahl der Stationen (pro Tag)	Gründe der Reise(n)	Verkehrsmittel	Streckenlänge (pro Tag)	Fahrtzeit (Minuten pro Tag)
Landesbischof F. Kramer	3	Gottesdienst, Kamingespräch	ÖPNV, PKW	378 km	300
Regionalbischöfin B. Schlauraff	4	Büro, Sitzung, Online-Veranstaltung	Fahrrad, zu Fuß, PKW	137 km	139

Akteursgruppe	Anzahl der Stationen (pro Tag)	Gründe der Reise(n)	Verkehrsmittel	Streckenlänge (pro Tag)	Fahrtzeit (Minuten pro Tag)
Superintendent F. Witting	5	Gespräche, MA-Jahresgespräch, GKR-Sitzung	PKW, Fahrrad, zu Fuß	111,6 km	136
Superintendentin B. Marwede	6	Beratungen, Dienstrunden, GKR-Sitzung	Fahrrad, PKW	36,5 km	63
Gemeindepfarrerin H. Kant	5	Büro, Einkauf, Frauenfrühstück, Taufgespräch	PKW	28 km	69
Gemeindepfarrer M. Rüß	2	Andacht, Geburtstagsbesuch	Fahrrad	6,6 km	44
Gemeindepädagogin J. Hoffmann	3	Kindertreff, Junge Gemeinde	PKW	48 km	61
Sekretärin auf Kirchenkreisebene M. August	2	Büro, Kirchenkreis Sitzung	ÖPNV, PKW	48 km	90
Verwaltungsmitarbeitender im Landeskirchenamt M. Hesse	1	Büro	PKW	96 km	90
Kirchenmusikant M. Nych	5	Orgel, Büro, Gespräch, Chorprobe	PKW	40 km	51
Verwaltungsmitarbeitende einer oder mehrerer Gemeinden B. Greulich	4	Büro 1, Büro 2, Post	PKW	51 km	84
Mitarbeitende oder Beauftragte mit kreiskirchlichen Aufgaben S. Bähre	3	Büro, DR zur Bauberatung	PKW	90	103
Mitarbeiter mit kreiskirchlichen Aufgaben T. Bau	2	Büro, Mittag	Zu Fuß	1,6 km	34
Krankenhausseelsorgerin H. Kieth	1	Arbeitsstätte Klinik	Fahrrad und ÖPNV	8	40

3 Mobilität in der EKM an ausgewählten Beispielen: Daten und Fakten

3.1 Dienstfahrten ausgewählter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Es liegen Daten zu den dienstlichen Wegen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landeskirchenamtes und der unselbstständigen Werke und Einrichtungen im Bereich Dienstfahrten von 2015 bis 2021¹ vor. Im Jahr 2021 waren es 1951 Dienstfahrten und 221 Mitarbeitende mit den Dienstorten Erfurt, Magdeburg, Halle und Neudietendorf.² Folgende Daten liegen vor:

- Die Anzahl der Fahrten, aufgeteilt in die Verkehrsträger Pkw, ÖPNV und Kombifahrten
- Die insgesamt gefahrenen Dienstkilometern mit dem Verkehrsträgern Pkw
- Die Kosten der gefahrenen Dienstkilometer mit dem Pkw
- Die Kosten der gefahrenen Dienstkilometer 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 die mit dem Zug zurückgelegten Strecken *nicht* ersichtlich sind.

Anteil der Modalitäten an den Dienstfahrten pro Jahr

In Abbildung 1 ist der Anteil der Fahrten prozentual von 2015 bis 2021 ersichtlich. Dienstfahrten mit dem Zug sind bis 2018 um etwa 5 % gestiegen. Der Anteil an Kombifahrten (Auto und ÖPNV) ist konstant bei einem niedrigen Wert um etwa 5 % geblieben, mit geringfügigen Schwankungen. Ab 2020 gibt es eine drastische Verringerung der Dienstfahrten mit dem ÖPNV, was mit dem Ausbruch der Coronapandemie und der folgenden Vermeidung von Menschenansammlungen zu erklären sein könnte.

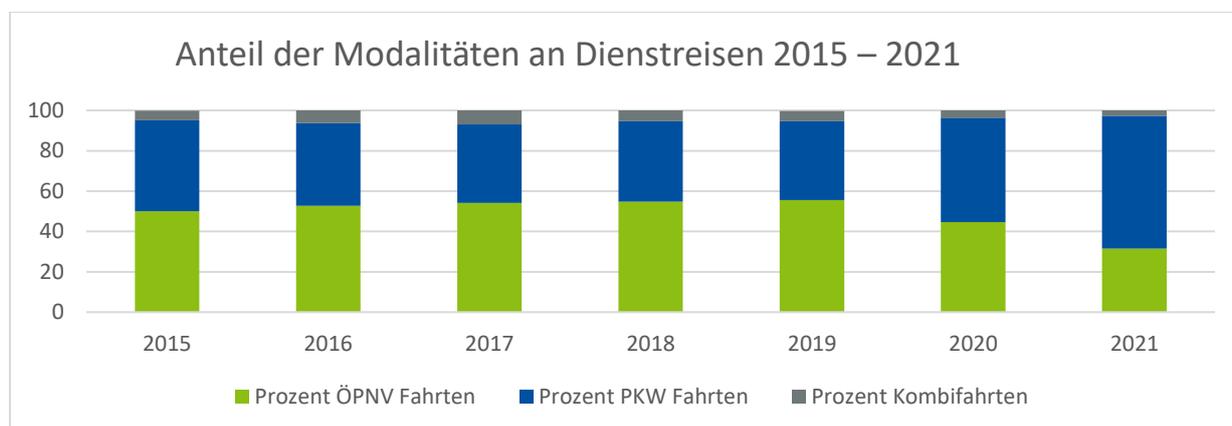


Abbildung 1: Anteil der Dienstfahrten in Prozent mit den Verkehrsträgern ÖPNV, PKW und Kombifahrten von 2015 bis 2021, unabhängig von den zurückgelegten Strecken.

Anzahl der Dienstfahrten

In Abbildung 2 ist zu erkennen, dass die Anzahl der Dienstfahrten bis 2019 gestiegen ist. Auch war hier zu beobachten, dass die Fahrten mit dem ÖPNV sich konstant erhöht haben und von 2015 bis 2019

¹ Datensätze zu weiteren Zeiträumen könnten ebenso bereitgestellt werden.

² 1635 Dienstfahrten 2015, 2032 Dienstfahrten 2016, 1929 Dienstfahrten 2017, 2046 Dienstfahrten 2018, 2803 Dienstfahrten 2019, 2043 Dienstfahrten 2020.

mehr Fahrten mit dem ÖPNV zurückgelegt wurden als mit Pkw. Ab 2020 änderte sich der Trend: Die Anzahl der Dienstreisen nahm ab und es ist zu beobachten, dass nun der Pkw öfter gewählt wurde als der ÖPNV. Diese Veränderung muss im Kontext des Weltgeschehens und der Coronapandemie betrachtet werden. Ab 2020 wurden vermehrt online-Meetings durchgeführt. Dienstreisen, die sich nicht durch Onlineversionen ersetzen ließen, wurden lieber mit dem Pkw getätigt. Im Jahr 2021 wurden noch weniger Dienstfahrten mit dem ÖPNV erledigt als 2015. Wie sich dieser Trend fortsetzt, bleibt zu beobachten.

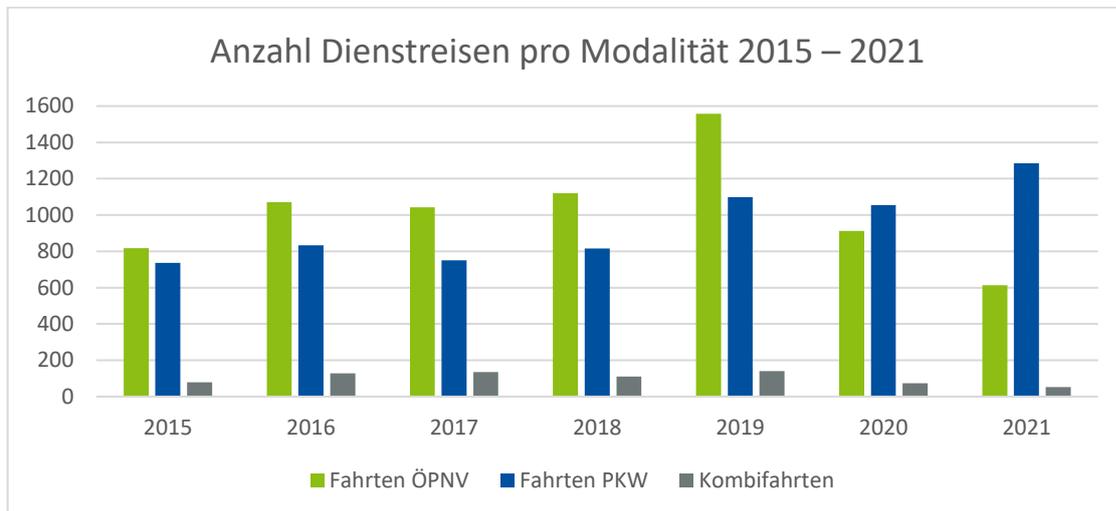


Abbildung 2: Anzahl der Dienstfahrten mit den Verkehrsträgern ÖPNV, Pkw und Kombifahrten 2015 – 2021.

Kosten

Durchschnittlich sind 43 € für eine Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr im Jahr 2021 ausgegeben worden. Mit dem Pkw waren es 52,11 €. Da die zurückgelegten Kilometer mit dem ÖV nicht bekannt sind, lässt sich daraus allerdings schwer eine weitere Aussage ableiten. Hier ist lediglich eine Schätzung möglich. Laut Umweltbundesamt kostet ein Personenkilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Schnitt 13 Cent, bei Fahrten mit der Deutschen Bahn sind es 25 Cent. Um die zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) zu schätzen, wurde der Mittelwert aus diesen beiden Angaben genommen (19 Cent). Hierbei ist zu beachten, dass es erhebliche Unterschiede in der Preisgestaltung des ÖPNV von Bundesländern und Städten gibt und diese Werte lediglich eine grobe Schätzung sind.

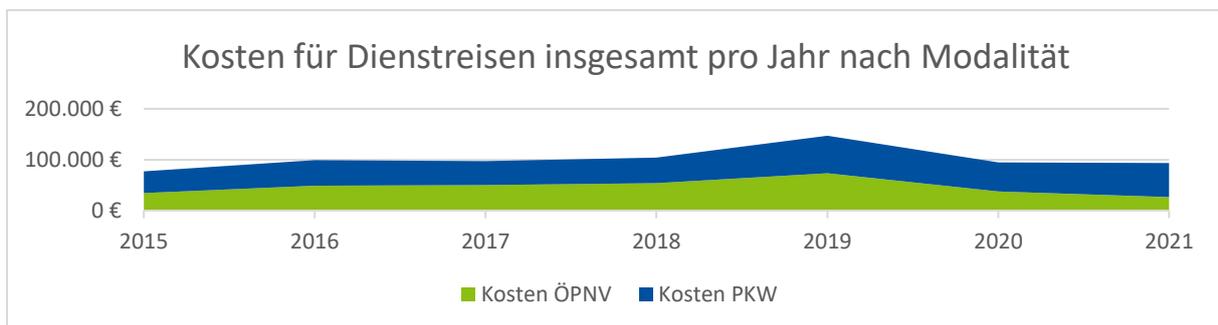


Abbildung 3: Gesamtkosten der Dienstfahrten von 2015 bis 2021 nach ÖPNV und Pkw.

Emissionen

Berechnet werden können die Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalent (Äq.) für die Dienstreisen mit dem Pkw, da hier die gefahrenen Kilometer bekannt sind (2021: 228.785 km). Es wurde angenommen, dass die Fahrten hauptsächlich allein zurückgelegt wurden. Da keine Angaben zu den Fahrzeugen vorliegen, wurde mit dem Mittelwert von 152 g CO₂-Äq./Fzg.km gerechnet

(Umweltbundesamt TREMOD 6.21, 2021). Für das Jahr 2021 ergibt sich so eine Gesamtmenge von 34,78 t CO₂-Äq.

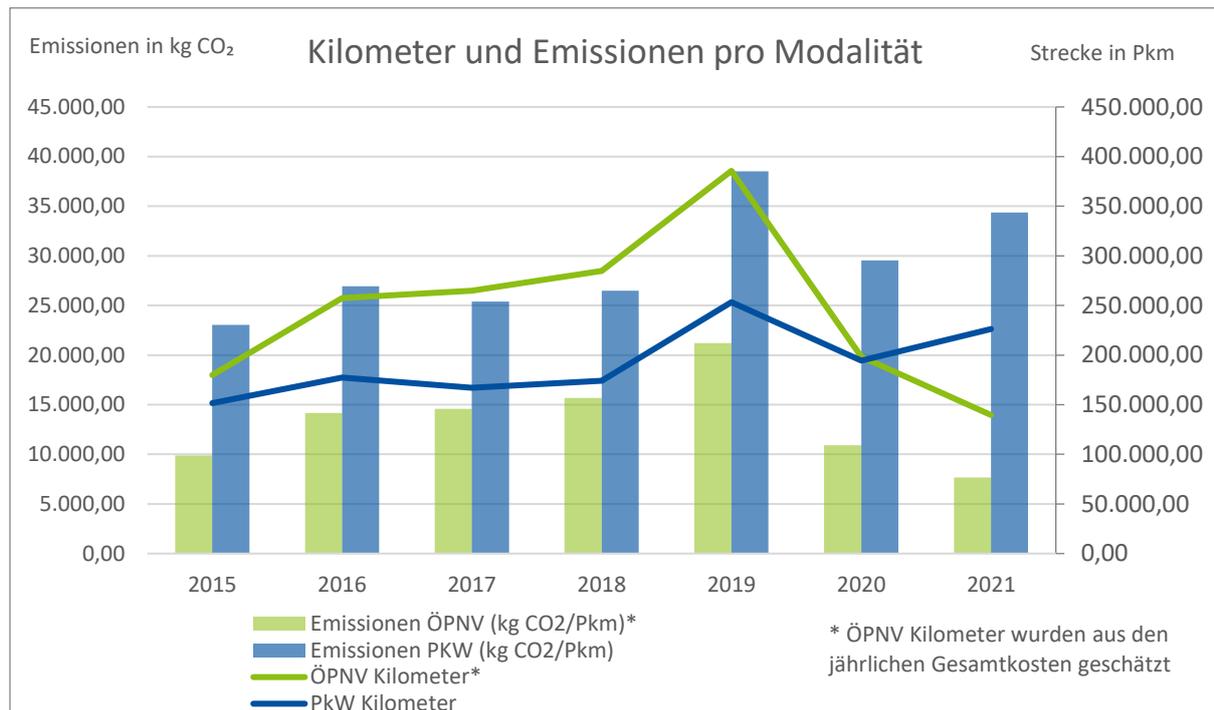


Abbildung 4: Fahrzeugkilometer PKW und geschätzte Personenkilometer ÖPNV, sowie Emissionen PKW und geschätzte Emissionen ÖPNV der Dienstreisen von 2015 bis 2021.

3.2 Wege und Emissionen der Pfarrerinnen und Pfarrer

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

Mit Ausnahme weniger, wurde ein wachsender Trend der jährlichen Fahrleistung festgestellt.

Wird eine mittlere Fahrleistung von 10.500 km bei Pfarrerinnen und Pfarrern angenommen (Machbarkeitsstudie), ergibt sich bei 908 Pfarrstellen (EKM in Zahlen, 2017) eine mittlere jährliche Gesamtfahrleistung von 9.534.000 km. Angenommen, diese Personenkilometer werden mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren zurückgelegt, so ergibt dies eine jährliche Emission von ca. 1449 t CO₂-Äq. (UBA, TREMOD 6.21, 2021). Diese Menge an Treibhausgasen ist vergleichbar mit 11.121 Economy-Flügen von München nach Berlin oder dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von 127 Bundesbürgerinnen und Bundesbürgern (climatepartner, 2023). Um diese Menge an Emissionen zu kompensieren, müsste die EKM ca. 36.225 € jährlich in Klimaschutzprojekte investieren (Klima Kollekte, 2023). Das ist eine enorme Menge an Treibhausgasen, die bis jetzt nicht systematisch erfasst wird, die aber ein großes Potential zur Emissionsminderung bietet.

Würden alle Pfarrerinnen und Pfarrer auf Elektroautos umsteigen, wäre eine jährliche Einsparung von 686,28 t CO₂ möglich. Dies entspricht 5.269 Economy-Flügen von München nach Berlin, dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von 60 Bundesbürgerinnen und Bundesbürgern oder einer Einsparung von 17.168 € Kompensationszahlungen jährlich.

Aktuell werden viele Pfarrstellen abgebaut und Pfarrbereiche zusammengelegt, sodass 2022 noch 875 Pfarrerinnen und Pfarrer im Verkündigungsdienst der EKM tätig sind. Dies lässt vermuten, dass sich zwar

die Zahl der Personen, die Wegstrecken zurücklegen, in Zukunft verringert, die Fahrleistung pro Person jedoch erhöhen wird.

3.3 Wege bei Veranstaltungen: Mobilität Synode

Die Landessynoden der EKM tagen zweimal jährlich. Die dafür zurückgelegten Wege fallen unter die Mobilitätskategorie 4: Wege durch weitere Aktivitäten. Beispielhaft wurde für die Synode im Herbst 2022 in Naumburg die Emissionen berechnet. Die Synode besteht aus 80 Mitgliedern, für die Hinfahrt nach Naumburg liegen jedoch leider die Dienstreiseabrechnungen nur von 21 Personen vor. Da die Personenkilometer, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, nicht direkt erfasst werden, wurden diese mit den durchschnittlichen Kosten pro Personenkilometer der Deutschen Bahn geschätzt (dieenergiesparinfos, 2023). Die zurückgelegten Personenkilometer der Pkw liegen vor und fließen direkt in die Berechnung ein.

Für die erfasste Anreise zur Herbstsynode ergibt sich eine geschätzte Emission von 0,5277 t CO₂. Der auf den ÖPNV zurückzuführende Anteil liegt bei ca. 7,09 %. Die restlichen Emissionen sind auf Pkw mit Verbrennungsmotor und ein E-Auto zurückzuführen (siehe Abbildung 5). Das E-Auto wurde in dieser Berechnung zu den Pkw gezählt.

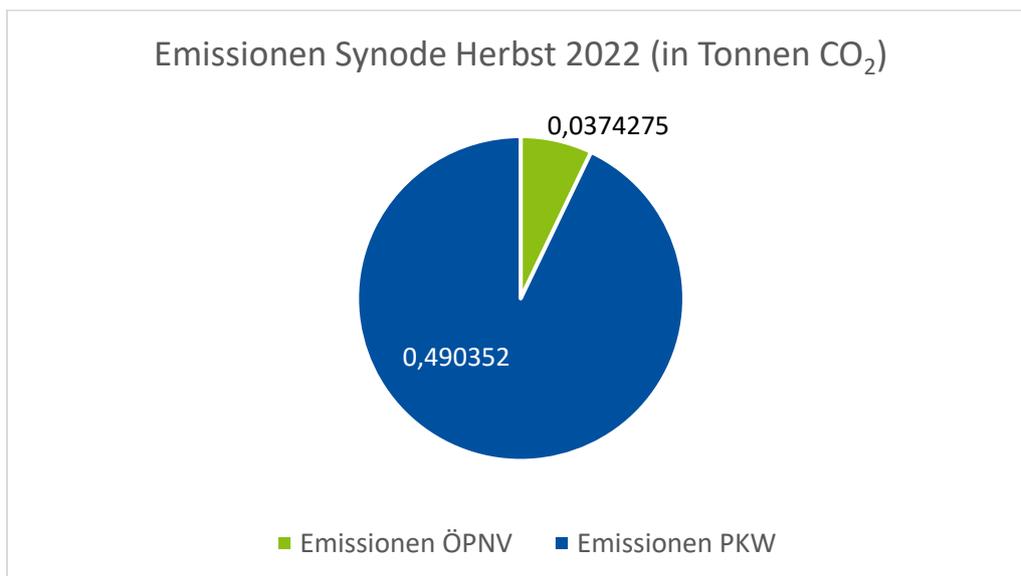


Abbildung 5: Emissionen der Synode im Herbst 2022.

Der Synodentermin ist in der Regel frühzeitig bekannt, sodass eine umweltfreundliche An- und Abreiseplanung möglich ist. Hier wäre es denkbar, bei der Anreise komplett auf den ÖPNV umzusteigen. Dies birgt ein Einsparpotential von 0,31 t CO₂ für die Herbstsynode.

Noch viel mehr Emissionen lassen sich jedoch sparen, wenn man die Synode online durchführen würde. Berechnet wurden die Emissionen lediglich für die im Ablaufplan verzeichneten Arbeitsstunden (24,8), die Pausen wurden nicht berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Personen in den Pausen der Synode aus der Videokonferenz ausloggen oder zumindest ihre Kamera ausstellen würden, denn dies hat bereits einen enormen Einfluss auf die Emissionen. Vergleicht man die Emissionen der 21 Personen für lediglich die Anreise zur Synode mit den durchschnittlichen Emissionen für eine Videokonferenz, kommt man zu folgendem Ergebnis: Hätten die 21 Personen eine Online-Konferenz besucht, hätten sie zusammen ca. 0,03 t CO₂ emittiert (UBA, 2021). Allein die Anreise der

21 Personen verursachte bereits ca. 0,53 t CO₂ (vgl. Abbildung 6). Hinzu kommen noch die Strom- und Heizkosten des Gebäudes vor Ort, die Verpflegung und Unterkunft der 21 Personen und die Abreise. Alle diese Faktoren schlagen sich im CO₂-Fußabdruck der EKM nieder. Zukünftig sollte in Betracht gezogen werden große Konferenzen als Online-Formate zu veranstalten.

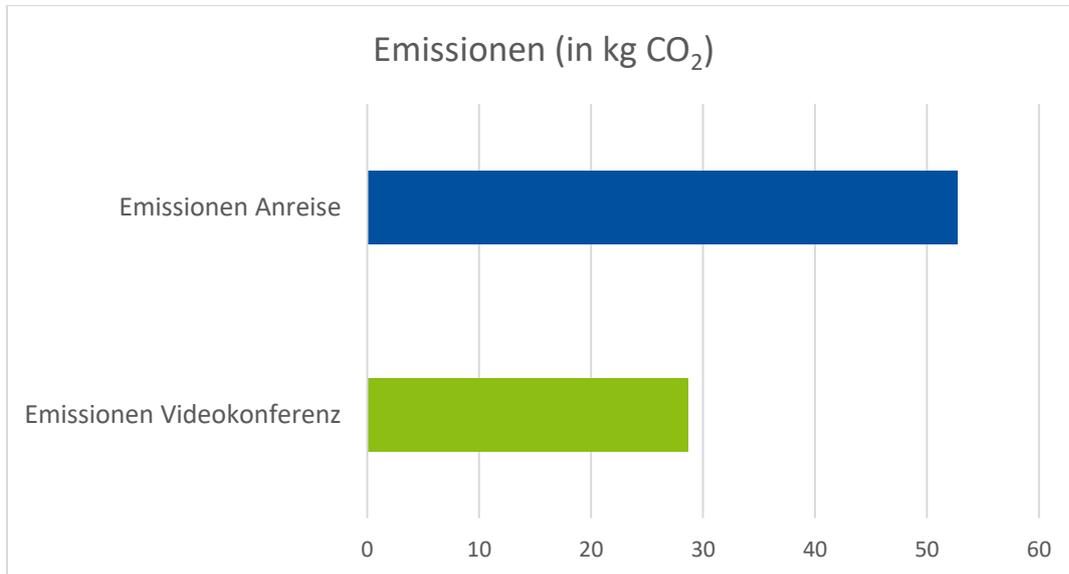


Abbildung 6: Vergleich der Emissionen für die Anreise der Synode im Herbst 2022 und einer Videokonferenz mit der Länge der Synode für die betrachteten Personen.

4 Umfragen zur Mobilität der EKM

Da es an einigen Stellen bei der Erfassung der Mobilität der EKM an Datengrundlagen fehlt, wurden verschiedene Umfragen durchgeführt, um einen Eindruck vom Mobilitätsverhalten der ehren- und hauptamtlichen Mitarbeitenden zu erhalten.

4.1 Mobilitätsumfrage 2021

Im Jahr 2021 wurde eine Umfrage zum Thema Mobilität in den Kirchengemeinden und Kirchenkreisen der EKM durchgeführt. Insgesamt nahmen 531 Menschen daran teil. Die Umfrage befasste sich mit Fragen zu der Situation der Mobilität der einzelnen Personen in den verschiedenen Kirchengemeinden, mit ihren Wünschen und den vorhandenen Rahmenbedingungen, wie unter anderem dem ÖPNV-Angebot, der Zugänglichkeit von E-Fahrzeugen oder Ladeinfrastrukturen.

Merkmale der Teilnehmenden

Von den Teilnehmenden gaben 40 % an in eher ländlichen Regionen zu wohnen, während 60% in einer eher städtischen Region zu leben. Ungefähr die Hälfte der Teilnehmenden gab an in einer ländlichen Region zu arbeiten die andere Hälfte in eher städtischen Regionen. 33,2% der Teilnehmenden gaben an als Ehrenamtliche tätig zu sein, 37,7% waren hauptamtlich in der Gemeinde, 26,1% waren hauptamtlich im Kirchenkreis angestellt, ein Kirchenamt bekleideten 16,4%, während 1,8% angaben sich in der Ausbildung zu befinden, 9,3% gaben an andere Funktionen in der Kirche zu haben (siehe Abbildung 7). Bei dieser Abfrage waren Mehrfachnennungen bei mehreren Funktionen innerhalb der Kirche möglich.

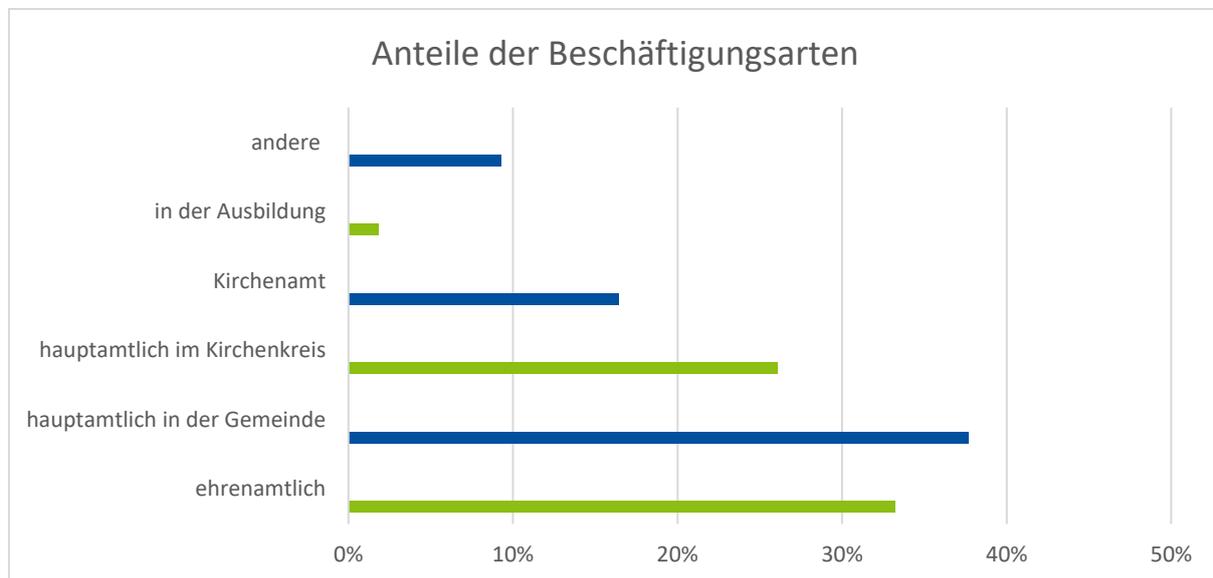


Abbildung 7: Anteile der Beschäftigungsarten der Befragten in Prozent.

Die Wege der Befragten variierten sehr stark: So wurden als Wegstrecken vom Wohnort zum Arbeitsort Entfernungen von 0 oder 500 m bis zu 100 km angegeben. Hieraus lässt sich schließen, dass die Mobilitätsbedarfe der einzelnen Akteursgruppen und Aufgabenbereiche sehr unterschiedlich sind und jede Betrachtung der Rahmenbedingungen und Möglichkeiten immer lokal erfolgen sollte.

Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden

Bei der Frage nach den genutzten Verkehrsmitteln waren die Teilnehmenden dazu angehalten einzuschätzen, wie oft sie welches Verkehrsmittel in der Woche für ihren Arbeitsweg nutzen.

Pkw als FahrerIn und Fahrer: Viele der Befragten (ca. 75 %) nutzen für ihre Arbeitswege mindestens einmal in der Woche das Auto, 20 % nutzen es sogar 7- bis 10-mal in der Woche. Ungefähr ein Viertel (25,63 %) der Befragten gaben an, nie mit dem Auto zur Arbeit zu kommen.

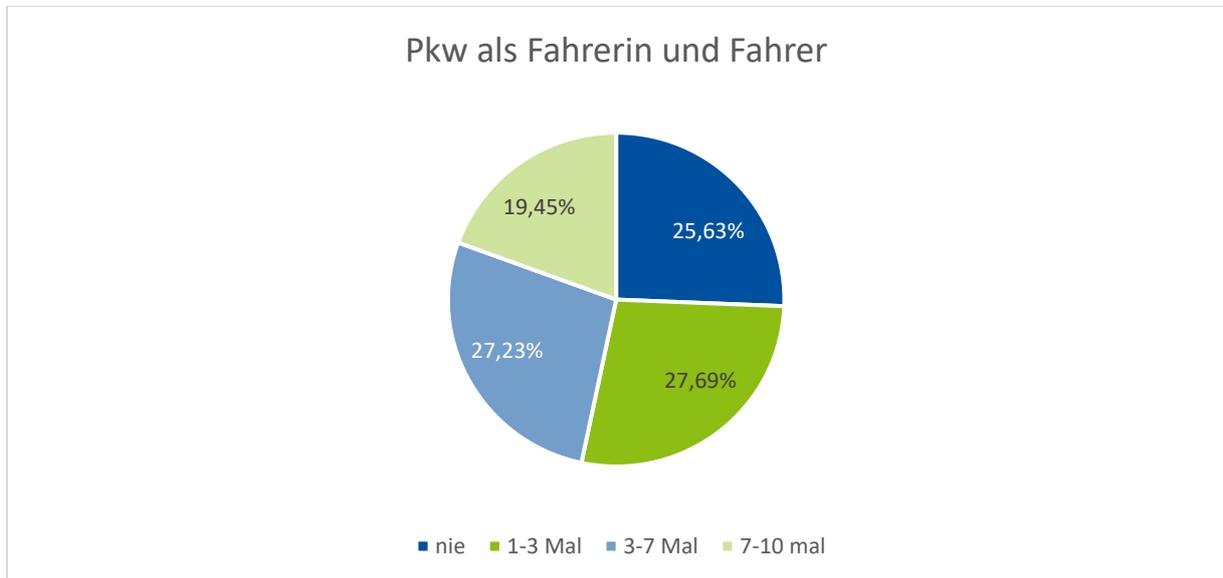


Abbildung 8: Angaben zur Häufigkeit der Pkw Nutzung als FahrerIn und Fahrer für den Arbeitsweg pro Woche.

Die Nutzung eines Pkw für den täglichen Arbeitsweg ist für viele Personen die erste Wahl und eine bequeme Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad. 73 % der Befragten gaben an, jederzeit einen Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung zu haben. Bei lediglich 11 % der Befragten handelt es sich hierbei um ein Dienstfahrzeug, die restlichen Personen nutzen ihren privaten Pkw.

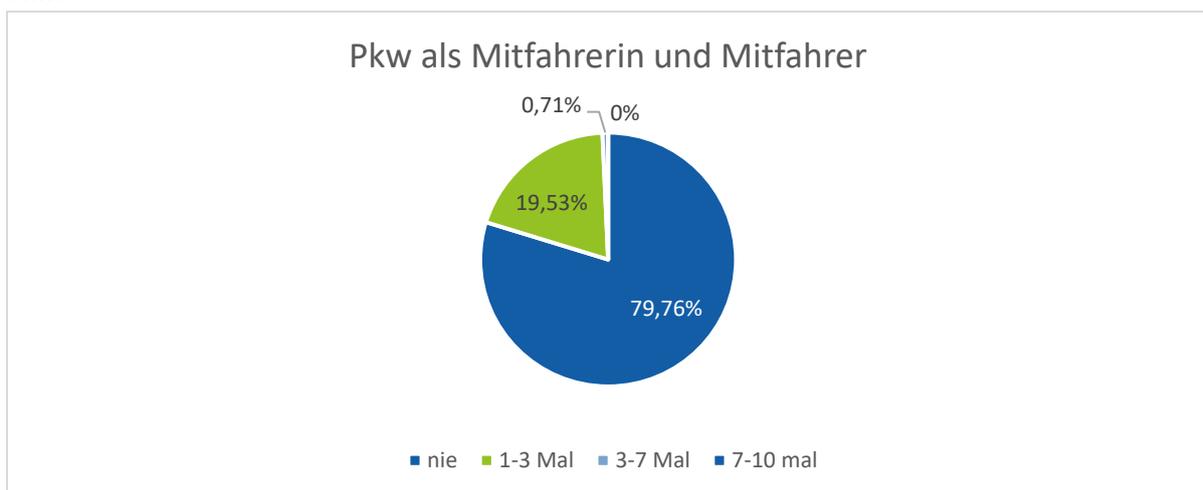


Abbildung 9: Angaben zur Häufigkeit der Pkw-Nutzung als MitfahrerIn und Mitfahrer für den Arbeitsweg pro Woche.

Pkw als MitfahrerIn und Mitfahrer: Ungefähr 20 % der Befragten gaben an, ein- bis dreimal pro Woche als MitfahrerIn oder Mitfahrer in einem Pkw zur Arbeit zu kommen. Die große Mehrheit von ca. 80 % gab an, nie in einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit zu kommen. Hier verbirgt sich eventuell ein Potential, das durch gezielte Kampagnen und Kommunikation ausgeschöpft werden könnte. Auch gibt es bestimmte Apps, die firmenintern die Absprache für eine Mitfahrgelegenheit vereinfachen.

Fahrrad: Rund die Hälfte der Befragten (48,25 %) gab an, nie mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen, ca. 9 % kämen 7- bis 10-mal pro Woche mit dem Fahrrad zur Arbeit und ca. 43 % kommen 1- bis 7-mal mit dem Fahrrad zur Arbeit (siehe Abbildung 10). In der Umfrage wurde auch danach gefragt, ob die Teilnehmenden ein verkehrstaugliches Fahrrad zur Verfügung haben. Hier gaben 87,5 % an, dass dies der Fall ist. Lediglich 12,5 % gaben an, kein verkehrstaugliches Fahrrad zur Verfügung zu haben.

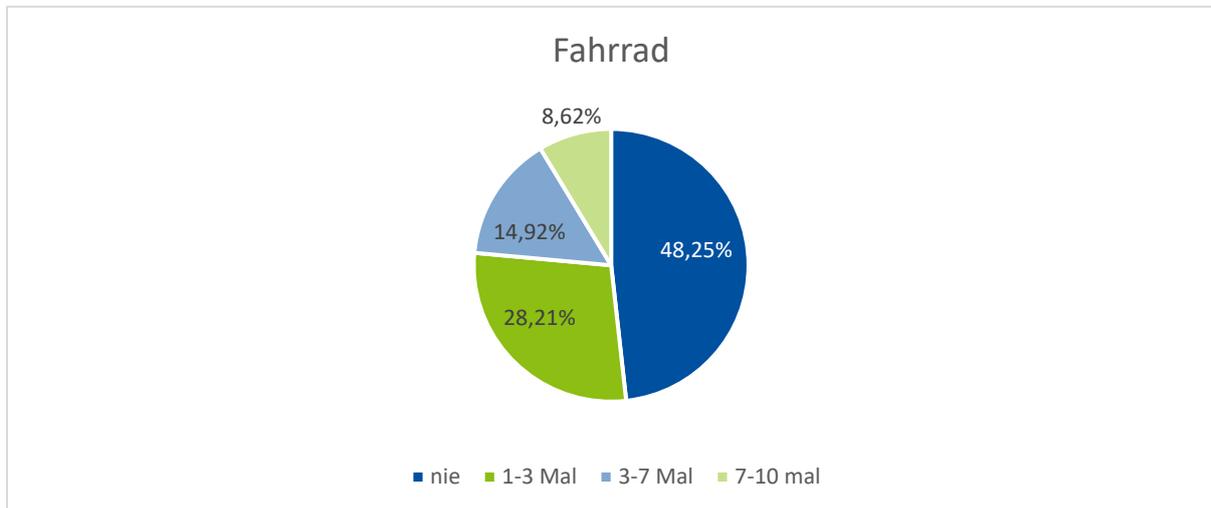


Abbildung 10: Angaben zur Häufigkeit der Fahrradnutzung für den Arbeitsweg pro Woche.

Bei der Frage, ob Radfahren in Bezug auf ihren Arbeitsweg für die Teilnehmenden in Frage käme, gaben ca. 37 % „Nein“ als Antwort. Als Gründe hierfür wurden unter anderem genannt:

Fehlende Duschen im Büro • Fehlende sichere Radwege • Fehlende sichere Abstellmöglichkeiten am Bürogebäude • Wetterabhängigkeit • Nur mit E-Bike möglich aufgrund von hügeligem Terrain • Transport von Materialien • Fehlende Zeit für die Strecke

Zu Fuß: Die Möglichkeit, zu Fuß zur Arbeit zu kommen, hängt am meisten von der Länge des Wegs ab. Dennoch gaben fast 60 % an, dies mindestens einmal pro Woche zu tun (siehe Abbildung 11). In weiteren Befragungen wäre es sehr spannend zu fragen, unter welchen Bedingungen die Menschen zu Fuß zur Arbeit kommen.

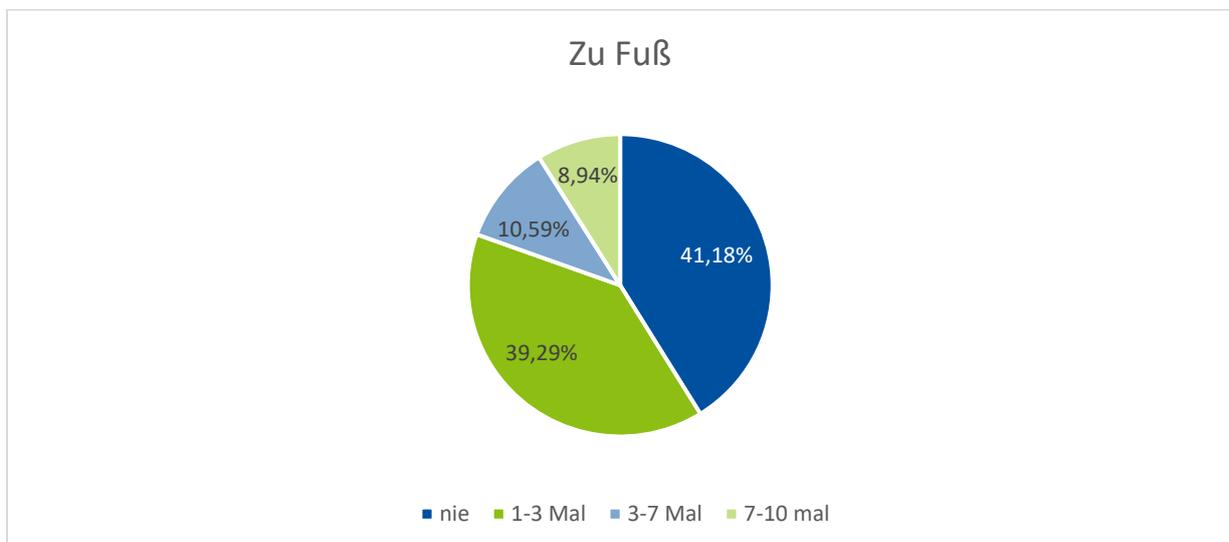


Abbildung 11: Angaben zur Häufigkeit des Zufußgehens auf dem Arbeitsweg pro Woche.

ÖPNV: In der Umfrage gaben 80 % der Befragten an, nie mit Bus oder Bahn zur Arbeit zu kommen (siehe Abbildung 12). Nur 6,8 % der Befragten gaben an, ein Monatsticket zu besitzen.

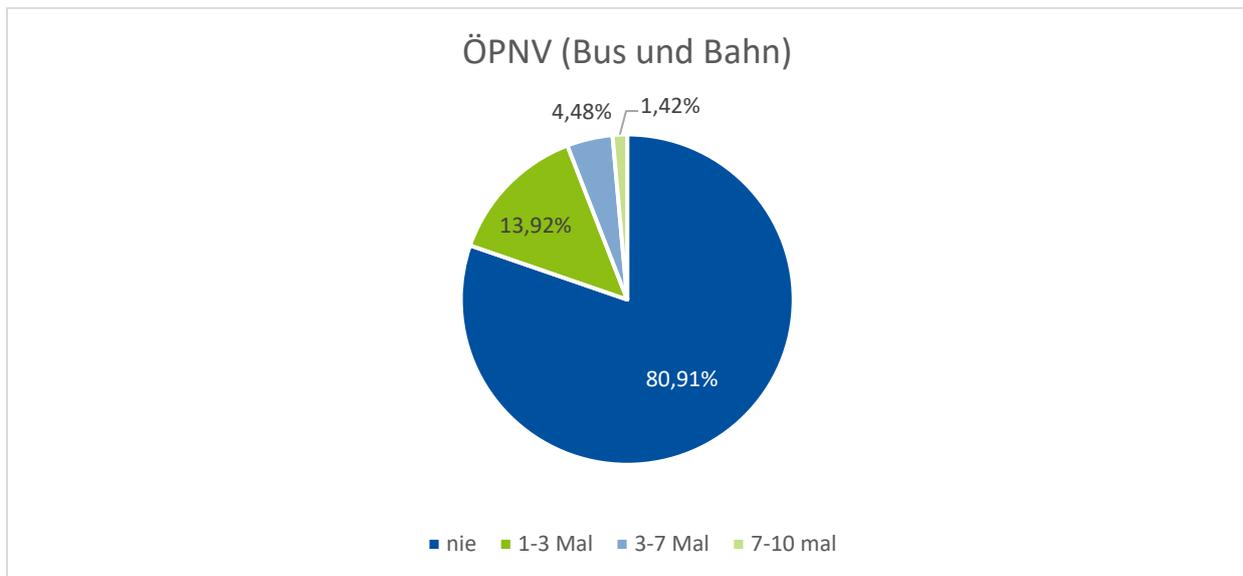


Abbildung 12: Angaben zur Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg pro Woche.

Die Nutzung des ÖPNV steht nicht allen Personen gleichermaßen zur Verfügung. Gerade für Personen, die eher im ländlichen Raum leben, ist es oft schwer, den ÖPNV zu nutzen. Dennoch scheint die Zahl der Personen, die nie den ÖPNV nutzen, hoch, wenn man bedenkt, dass ca. 60 % der Befragten angegeben haben, in einem städtischen Raum zu leben. Als Erklärungen dafür, dass der ÖPNV nicht genutzt wird, wurde unter anderem Folgendes angegeben:

Schlechte bis fehlende ÖPNV-Infrastruktur im ländlichen Raum • Fehlende Jobticket-Angebote • Fehlende Flexibilität der Abfahrtszeiten • Transport von Materialien im ÖPNV erschwert

Park and Ride (Pkw und Bus/Bahn): Die Park-and-Ride-Angebote sollen vor allem die Parkplatzsituation in den Städten entlasten. Hierbei werden Parkplätze, die meist am Stadtrand liegen, von außerhalb angefahren und die letzte Strecke innerhalb der Stadt wird mit dem ÖPNV zurückgelegt. Diese Angebote werden in Zukunft von steigender Bedeutung sein. Ein gutes Beispiel hierfür ist das Projekt im Landeskirchenamt in Erfurt (siehe Kapitel 6.1). Bis jetzt werde diese Angebote kaum genutzt. 95 % der Befragten gaben an, noch nie ein Park-and-Ride-Angebot genutzt zu haben. Hier wäre Aufklärungsarbeit von Nöten, da vielen Personen diese Angebote unbekannt sein könnten.

Umweltbewusstsein

Gerade im ländlichen Raum scheint der Pkw als Transportmittel kaum wegdenkbar zu sein. Dass sich daran etwas ändern sollte, finden jedoch viele der Befragten, denn 44,2 % gaben an, dass sie gerne umweltfreundlicher unterwegs wären und 37,3 % wären gerne mehr mit dem Fahrrad oder ÖPNV unterwegs. Doch es hapert an der Umsetzung. Als Gründe hierfür werden unter anderem genannt:

- Die Strecken, die zurückgelegt werden müssen, seien zu weit, um auf das Auto zu verzichten.
- Die Infrastruktur auf dem Land sei so schlecht ausgebaut, dass der Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel nicht möglich sei.
- Die Radverkehrsnetze seien teils so wenig ausgebaut, dass die Fahrt mit dem Fahrrad für weite Strecken als gefährlich wahrgenommen wird.

70 % der Befragten finden es wichtig bis sehr wichtig, dass sich die Landeskirche für Klimaschutzziele einsetzt und dazu muss sich auch im Verkehrssektor und bei der Mobilität einiges ändern.

4.2 Umfrage zu Klimaschutz in Kirchenkreisen und Kirchengemeinden 2022

Im Jahr 2022 wurde eine weitere Umfrage zum Klimaschutz in Kirchenkreisen und Kirchengemeinden durchgeführt. Das Thema Mobilität war einer der Bereiche, die in der Umfrage thematisiert wurden. Ziel der Umfrage war es, bestehende und geplante Klimaschutzprojekte zu erfassen und ein generelles Stimmungsbild zu beschreiben.

Merkmale der Teilnehmenden

An der Befragung nahmen 303 Personen teil. Von diesen Personen waren ca. 48 % hauptamtlich für die EKM tätig und ca. 35 % gaben an, ehrenamtlich tätig zu sein (siehe Abbildung 13).

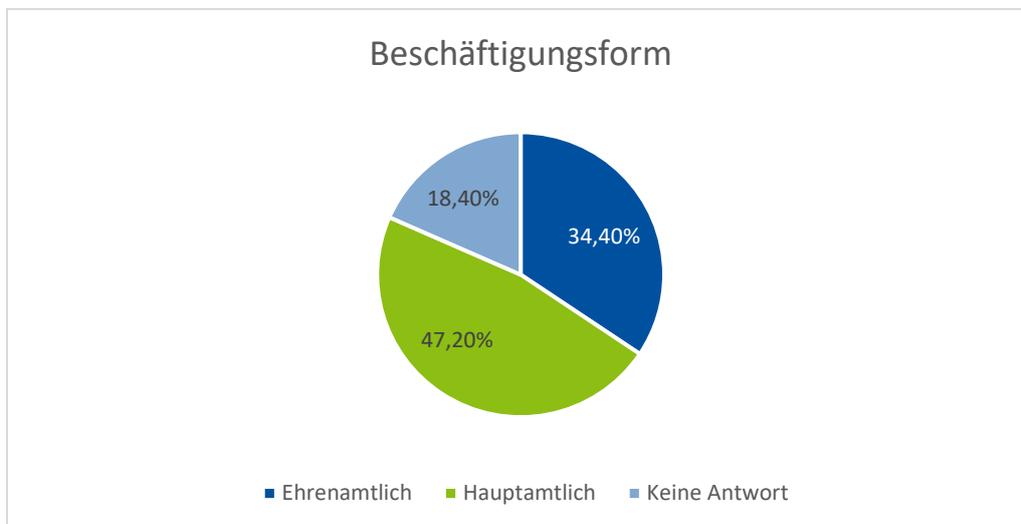


Abbildung 13. Angaben zur Beschäftigungsform.

Ungefähr die Hälfte der Befragten (51,6 %) gab an, länger als 10 Jahre für die EKM tätig zu sein (siehe Abbildung 14).

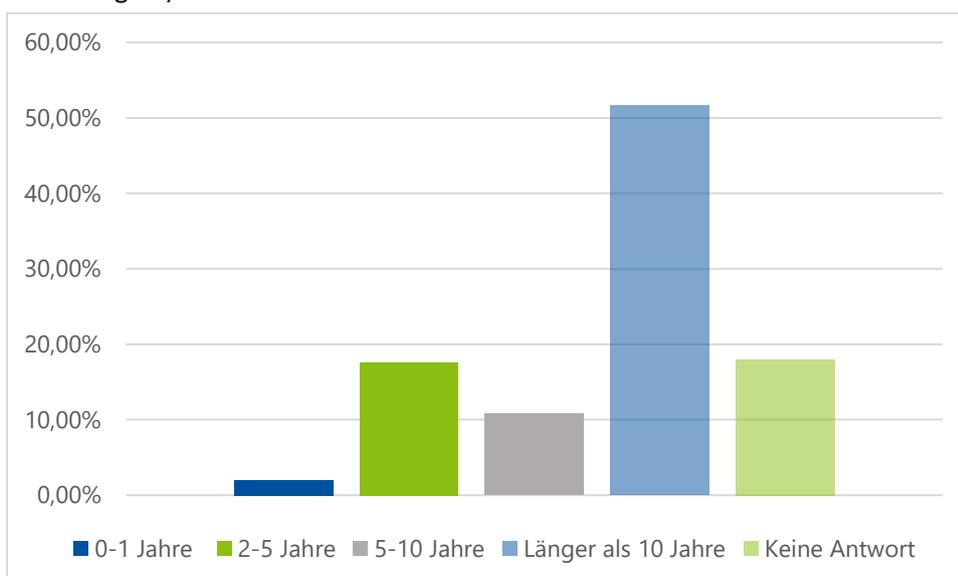


Abbildung 14: Angaben zur Dauer der Beschäftigung für die EKM.

Da die Rahmenbedingungen für Mobilität sich gravierend zwischen städtischen und ländlichen Kirchengemeinden unterscheiden, wurde auch gefragt, ob die Kirchengemeinde der Befragten sich eher in einer ländlichen oder einer städtischen Region befindet. Ungefähr 63 % gaben an, in einer eher ländlich gelegenen Kirchengemeinde, und ca. 26 % gaben an, eher in einer städtisch gelegenen Kirchengemeinde tätig zu sein.

Bemühungen im Bereich Mobilität

Die Umfrage umfasste bestimmte Maßnahmen zur Emissionsreduktion im Bereich der Mobilität. Diese wurden einzeln abgefragt und die Teilnehmenden sollten einschätzen, ob diese Maßnahmen in ihrer Kirchengemeinde oder ihrem Kirchenkreis bereits durchgeführt wurden, in Planung sind oder noch nicht berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse sind in den folgenden Grafiken dargestellt:

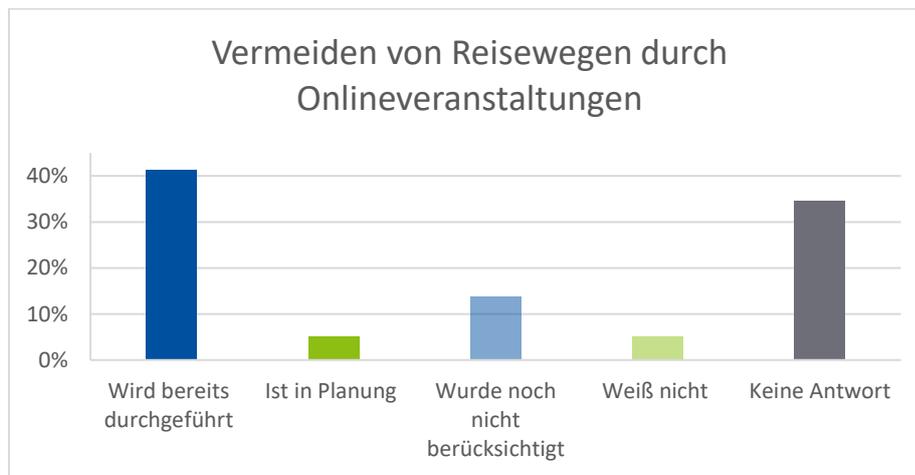


Abbildung 15: Angaben zur Vermeidung von Reisewegen durch Onlineveranstaltungen.

Die Durchführung von Onlineveranstaltungen ist eine kostengünstige und verhältnismäßig einfache Art, um Emissionen und Kosten zu vermeiden. Diese Maßnahme wird bei ca. 40 % der Befragten bereits durchgeführt. Es wäre interessant zu erfahren, welche Hemmnisse vorliegen, dass diese Maßnahme nicht überall umgesetzt wird. Eventuell könnte dies durch gezielte Workshops und Schulungen zur Onlinemeeting-Technik unterstützt werden.

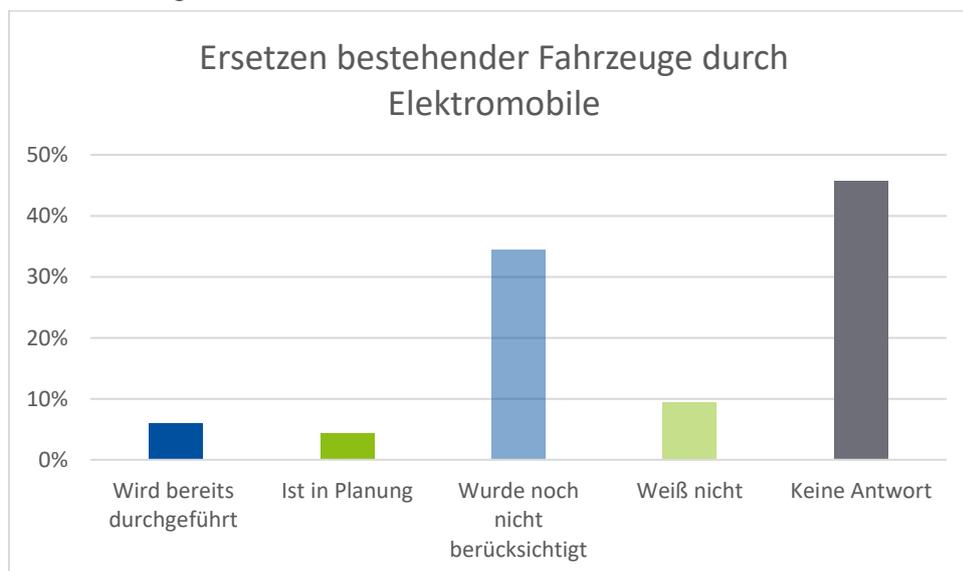


Abbildung 16: Angaben zum Ersetzen bestehender Fahrzeuge durch Elektromobile.

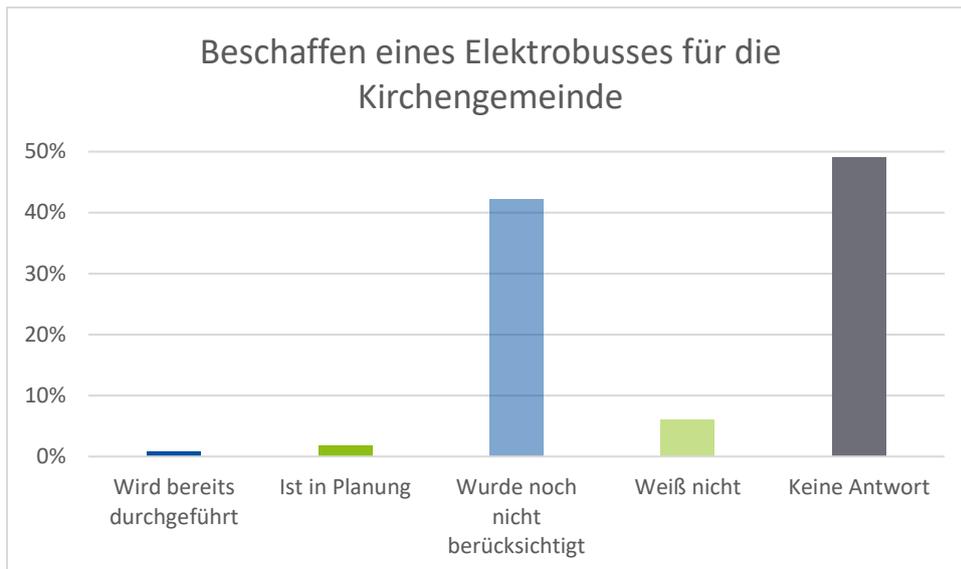


Abbildung 17: Angaben zur Beschaffung eines Elektrobusses für die Kirchengemeinde

Die Anschaffung neuer elektronisch betriebener Automobile liegt für viele Kirchengemeinden außerhalb des Denkbaren. Als Hemmnisse werden hier fehlende monetäre Ressourcen und Zweifel an der Nachhaltigkeit von Elektromobilen genannt. Auch hier wäre es sicher sinnvoll, Themenabende und Informationsveranstaltungen zu organisieren, um bestehende Zweifel abzubauen und Wissenslücken zu füllen. Falls der Wunsch besteht, Elektrofahrzeuge anzuschaffen, wären Hinweise auf bestehende Fördermöglichkeiten von Vorteil. Die Unübersichtlichkeit der Förderlandschaft wurde auch als Hemmnis für die Anschaffung von Elektromobilen genannt.

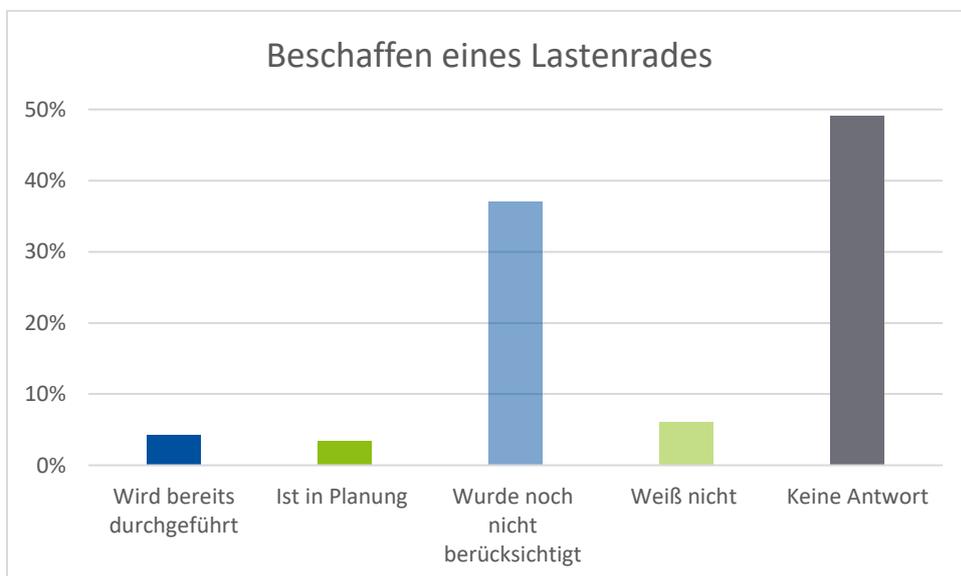


Abbildung 18: Angaben zur Beschaffung eines Lastenrades für die Kirchengemeinde.

Lastenräder sind für Kirchengemeinden immer dann eine interessante Lösung, wenn die zurückzulegenden Wege nicht allzu lang sind, jedoch viele Materialien transportiert werden müssen. Einige Kirchengemeinden haben bereits Lastenräder angeschafft, jedoch sind diese die Ausnahme. Durch die Zusammenlegung vieler Kirchengemeinden zu großen Pfarrbereichen sind die Strecken oft so weit, dass sie mit dem Lasten-E-Bike nur schwer zu bewältigen sind.

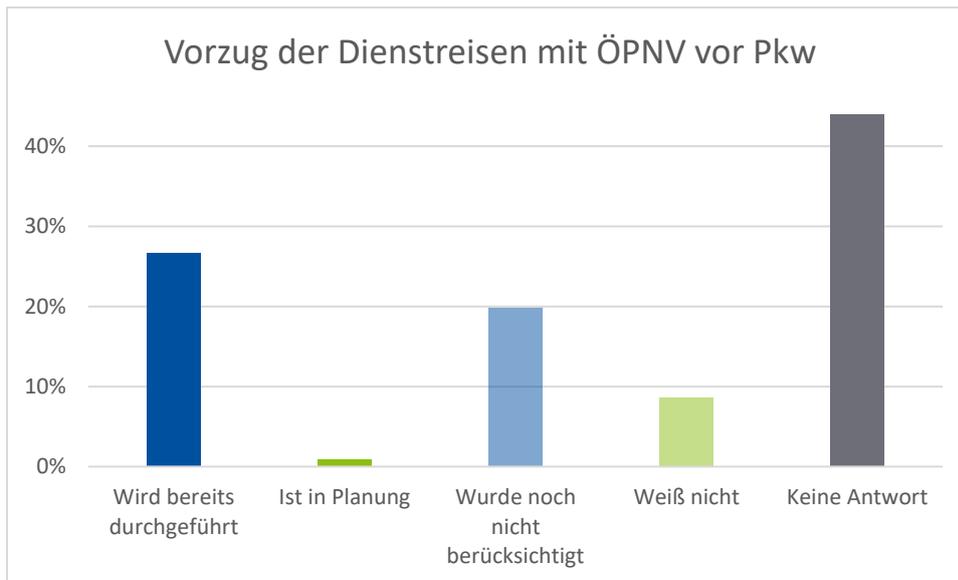


Abbildung 19: Angaben zum Vorzug des ÖPNV vor Pkw bei Dienstreisen.

Auch bei Dienstreisen mit dem ÖPNV steht das lokale Angebot im Vordergrund. Wo schlichtweg keine Anbindung an den Nahverkehr vorhanden ist, können Dienstreisen mit diesem auch nicht absolviert werden. Dennoch ist es positiv zu bemerken, dass ungefähr ein Viertel der Befragten angibt, dass Dienstreisen mit dem ÖPNV bereits dem Pkw vorgezogen werden.

O-Töne der Befragten

Die Befragung bot den Teilnehmenden außerdem die Möglichkeit, ihre Gedanken/Anmerkungen zum Thema Mobilität frei zu notieren. Einige ausgewählt Beispiele sollen hier präsentiert werden:

- „Besitzen kein Auto, auch die Hauptamtliche nicht, nutzen Lastenrad“
- „Es ist zu wenig Thema in den Gemeinden. Die Kinder werden sowohl zur Schule als auch Freizeitveranstaltung viel zu viel durch die Gegend kutschiert.“
- „Im ländlichen Raum ist insbesondere am Abend fast kein öffentlicher Nahverkehr vorhanden. Fahrgemeinschaften sind noch eine Option und effektive Gestaltung der Fahrwege in den Pfarrbereichen und Regionen“
- „Den ÖPV kann man in unserer Region vernachlässigen. Diensträder, Lastenräder, E-Bikes sind eine gute Alternative. Die anzuschaffen wäre hilfreich. und ja, bitte mehr Online-Formate statt der Fahrerei zu den weit entfernten (Regional-)Bischofssitzen Erfurt, Halle oder Magdeburg!“
- „Wenn den Gemeinden geholfen würde, E-Lade-Säulen zu installieren, würden sie das vermutlich auch tun. Durch den Förderungs- und Antragswirrwarr mag sich im Moment niemand durcharbeiten.“

4.3 Wohn-Standort-Analyse und Mobilitätsworkshop Erfurt

Die EKM ist Teil des Netzwerks „Mobilität und Kirche“. Aus dieser Mitgliedschaft ergab sich die Möglichkeit, Beratungsleistungen von externen Fachberatungsfirmen in Anspruch zu nehmen. Die EKM nutzte diese Beratungsleistungen, um jeweils eine Wohn-Standort-Analyse für den Standort Erfurt erstellen zu lassen und um einen Online-Mobilitätsworkshop von der Firma EcoLibro durchzuführen.

Wohn-Standort-Analyse

Bei der Wohn-Standort-Analyse wurden die Adressen von 92 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern betrachtet, um herauszufinden, wie viele der Mitarbeitenden in einer Entfernung zu ihrem Arbeitsort wohnen, die es Ihnen erlaubt, ein Zweirad zu nutzen. Zudem sollte ein Zeitvergleich der verschiedenen Modalitäten erfolgen.

Die Ergebnisse der Wohn-Standort-Analyse zeigen, dass die betrachteten 92 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gemeinsam eine einfache Arbeitswegstrecke von 2.829 km zurücklegen. Würden sie alle jeweils mit einem Pkw zurücklegen, ergäbe dies eine CO₂-Emission von 432,9 kg (siehe Abbildung 20). Hochgerechnet auf ein Jahr ergibt das eine Emission von 189,2 t für 92 Mitarbeitende, für die laut *Klima-Kollekte*³ eine Kompensationszahlung von 4725 € zu leisten wäre.

Zahl MA*	Pkw-Entfernung Gesamt	Pkw-Entfernung Durchschnitt	CO ₂ -Ausstoß gesamt	CO ₂ -Ausstoß Durchschnitt
92 (von 96)*	2.829 km	30,75 km	432,9 kg	4,71 kg

* Die Auswertung gilt nur für MitarbeiterInnen, die bis zu 100 km entfernt vom Arbeitsplatz wohnen (Pkw-Routing). Alle Werte beziehen sich auf eine einzelne Strecke.

Abbildung 20: Auszug aus der Präsentation von EcoLibro zur Wohn-Standort-Analyse für den Standort Erfurt.

Die Analyse ergab zudem, dass ca. 40 % der betrachteten Mitarbeitenden mit dem Fahrrad eine Anfahrtstrecke von maximal 10 km hätten. Diese wäre bequem mit dem Fahrrad, dem E-Bike oder einem E-Roller zurückzulegen. Im direkten Zeitvergleich hat der Pkw gegenüber dem ÖPNV die Nase vorn. Bis auf eine Ausnahme ist der Pkw immer schneller. Entlang von Bahnlinien fällt der zeitliche Unterschied am geringsten aus. Hier ist der ÖPNV oft nur leicht langsamer. Im Zeitvergleich Pkw gegenüber Pedelec zeigt das Zweirad seine Vorteile auf kurzer Distanz: Bis ca. 3 km ist die Fahrzeit per Pedelec geringer oder ungefähr gleich. Weiter ist der Pkw oft nur 25-50 % schneller.

Mobilitätsworkshop

Der Online-Workshop „Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements“ fand am 21.02.23 statt und bot sieben teilnehmenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Standorts Erfurt die Möglichkeit, auf Basis der Analyseergebnisse Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zu erarbeiten und zu bewerten. Der Schwerpunkt des Workshops lag auf der Mitarbeitendenmobilität (Mobilität auf dem Arbeitsweg). Die Teilnehmenden arbeiten in verschiedenen Abteilungen der EKM, darunter die Referate A4, F2, F5, F3 und die IT, und brachten unterschiedliche Perspektiven und Erfahrungen mit. Gemeinsam wurden Ideen entwickelt und Maßnahmen bewertet, die dazu beitragen können, die Mobilität auf dem Arbeitsweg nachhaltiger zu gestalten und den CO₂-Fußabdruck der EKM zu reduzieren. Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenkatalog in Kapitel 5 eingeflossen.

³ Mehr Informationen zur Klima-Kollekte finden Sie hier: <https://klima-kollekte.de/>. Siehe auch Abschnitt 4.



Abbildung 21: Screenshot des Online-Workshops „Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements“.

Das Mobilitätskonzept soll dazu beitragen die verkehrsbedingten Emissionen der EKM zu reduzieren, ohne dabei die Qualität der kirchlichen Arbeit einzuschränken. Der bestehende Verkehr soll möglichst auf emissionsärmere Medien verlagert werden und der motorisierte Individuell reduziert werden. Bevor die Workshopteilnehmenden vorhandene und potenzielle zukünftige Maßnahmen sammeln und diskutieren konnten, wurden zunächst die Ergebnisse der Wohn-Standort-Analyse vorgestellt und erläutert.

Als erste Aufgabe für die Teilnehmenden wurde festgehalten, welche Mobilitätsmaßnahmen an den Arbeitsstandorten bereits existieren:

- Abgeschlossener Fahrradhof
- Fahrradständer
- Jobticket der Bahn, ohne Zuschuss
- Teilnahme am Stadtradeln
- Dienstradleasing für alle Standorte, Rahmenvertrag ist noch zu schließen
- Autofasten
- Fahrzeugpool
- CarSharing

Im Anschluss sollten die Teilnehmenden überlegen, welche infrastrukturellen und kommunikativen Anreize helfen könnten, den Verkehr auf emissionsarme Modalitäten zu verlagern. Folgende Vorschläge wurden gemacht:

Infrastruktur

- Weitere Fahrradabstellanlagen
- Lademöglichkeiten für Pedelects
- Überdachung der Fahrradabstellanlage
- Ladeinfrastruktur für E-Pkw
- SB-Fahrrad-Reparatursets zur Verfügung stellen

Kommunikation

- Reisezeit auf dem Arbeitsweg als Arbeitszeit verrechnen
- „Wer kommt woher?“ in Veranstaltungen einbauen
- Mitfahr-App
- Bewusstsein schaffen

Nachfolgend wurden weitere Maßnahmen aus der betrieblichen Praxis von EcoLibro vorgestellt, die hier gelistet sind. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen können Sie in Kapitel 5 nachlesen.

- Falträder im Fahrzeugpool
- Einführung BikeSharing
- Fahrgemeinschaftspool
- Attraktive Spinde, Umkleidemöglichkeiten und ggf. Duschen
- Individuelle Wegeanalyse
- Mobilitätslotterie
- Mobilitätstag(e) und Testwochen
- Schutzbekleidung und Transportmöglichkeiten
- Einführung eines Mobilitätsbudgets
- Challenge-App

Als Letztes waren die Teilnehmenden dazu aufgerufen, die Maßnahmen anhand zweier Kriterien zu bewerten: Die Akzeptanz bei den Mitarbeitenden und der Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Die Ergebnisse der Bewertung sind in der Abbildung 22 dargestellt.

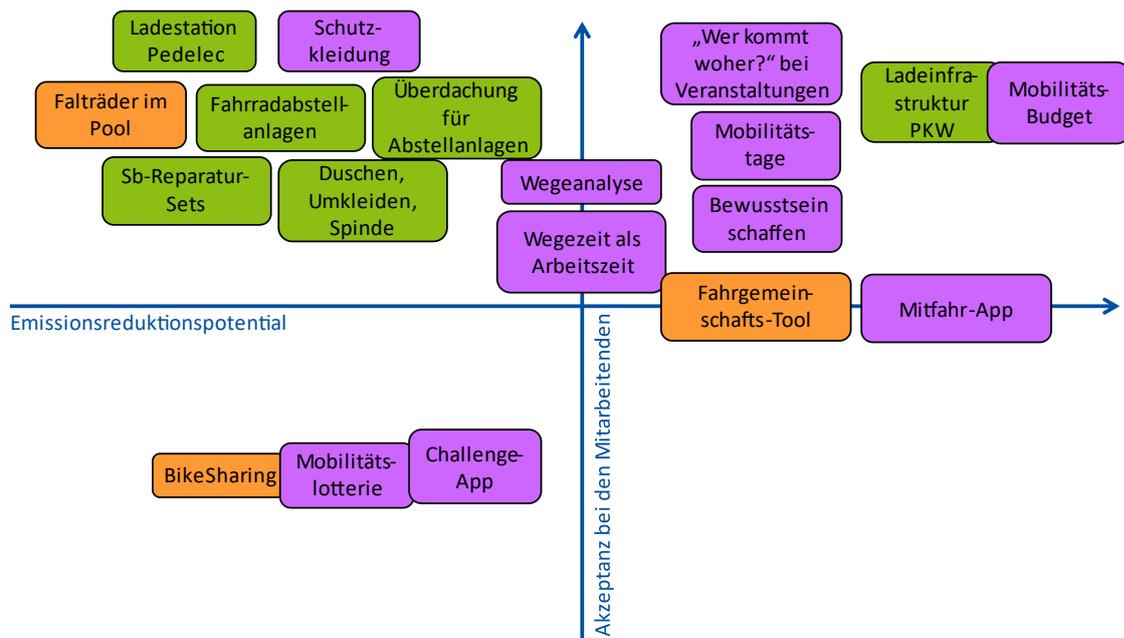


Abbildung 22: Bewertungen der Maßnahmen durch die Teilnehmenden anhand der Dimensionen Akzeptanz und Emissionsminderungspotential.

5 Maßnahmenkatalog

Folgender Katalog stellt eine Übersicht an möglichen Maßnahmen dar, die die Landeskirche mit ihren jeweiligen Organisationseinheiten ergreifen könnte, um in der Zukunft umweltfreundliche und emissionsarme Mobilität zu fördern. Sie sollen anregen, für die Region passende Lösungen zu entwickeln. Gleichzeitig sollte die Landeskirche dabei unterstützen, rechtliche Rahmenbedingungen zu klären oder Muster für Rahmenverträge anbieten (z. B. bei den Carsharing-Angeboten). Zusätzlich wäre eine personelle Unterstützung für die Beantragung von Fördermitteln eine sinnvolle Möglichkeit, um Kirchenkreise und Kirchengemeinde zu entlasten.

Maßnahmenbeschreibung	Akteure	Aufwendungen	Auswirkungen/Potenzial der Emissionsminderung
ORGANISATORISCHE MAßNAHMEN			
<p>Einführung eines Mobilitätsmanagements</p> <p>Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der kircheneigenen Verkehrsbedarfe. Aufbauend auf Analysen werden Verbesserungspotenziale identifiziert und entsprechende Ziele und Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur und Kommunikation entwickelt, deren Umsetzung überwacht und in einem Mobilitätskonzept zusammengefasst. Ziel ist es, mit geringem Aufwand die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient erfüllen zu können. So können Ausgaben gesenkt, die Verkehrsinfrastruktur entlastet sowie die Gesundheit der Mitarbeitenden verbessert werden.</p>	<p>Im Prinzip auf allen Ebenen möglich, jedoch sollte Aufwand und Nutzen im Verhältnis stehen; auf Kirchenkreisebene oder Kirchspielebene am geeignetsten, um einen möglichst großen Kreis von Akteuren miteinzuschließen; ebenso sinnvoll für Verwaltungsstandorte oder größere Werke und Einrichtungen</p>	<p>Personalressourcen bereitstellen, eventuell neue Mitarbeitende einstellen oder Schulungen für bestehendes Personal anbieten; auch möglich, Drittanbieter zu beauftragen; ggf. Förderungen in Anspruch nehmen</p>	<p>Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, den ökologischen Fußabdruck und die Luftqualität zu verbessern. Durch die Verlagerung von Verkehr auf emissionsärmere Modalitäten, aber auch durch die Optimierung der Mobilität sinken der CO₂-Ausstoß und der Rohstoffverbrauch sowie die Kosten im Allgemeinen. Ein Mobilitätsmanagement hat das Potenzial zur Minderung des MIV</p>

<p>Carsharing-Angebote fördern</p> <p>Carsharing meint die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge auf der Grundlage einer meist schriftlichen Vereinbarung oder eines Rahmenvertrages. In Abgrenzung zur konventionellen Autovermietung handelt es sich hierbei um kürzere Zeiträume und häufig spontanere Anmietungen.</p>	<p>Carsharing kann bei Dienstreisen mehrerer Mitarbeitender zu gleichem Ort sinnvoll sein, wenn dieser nicht mit ÖPNV erreichbar ist.</p>	<p>Carsharing-Angebote vor Ort müssen vorhanden sein (teilAuto im mitteldeutschen Raum, jedoch nur in den größeren Orten)</p>	<p>Mittleres Potenzial zur Emissionsminderung; ressourcensparend</p>
<p>Fahrgemeinschaft fördern</p> <p>Fahrgemeinschaften (auch: RideSharing) beschreibt einen Zusammenschluss von mindestens zwei Personen, die gemeinsam den Weg zu einem gemeinsamen Zielort (bspw. Arbeitsstätte) bestreiten. Es gibt einen Fahrer oder eine Fahrerin, der/die das Fahrzeug privat zur Verfügung stellt.</p>	<p>Fahrgemeinschaften können v. a. bei Mitarbeitenden mit planbaren Arbeitszeiten sinnvoll sein, um z. B. den Arbeitsweg zum Dienort gemeinsam zurückzulegen.</p> <p>Auf allen Ebenen (KG, KK, LK) umsetzbar; in ländlichen Regionen und in der Stadt</p>	<p>Unterschiedlich hoher organisatorischer Aufwand</p>	<p>Großes Potenzial zur Emissionsreduktion; Verringerung des MIV</p>
<p>Fahrgemeinschaftstool</p> <p>Erleichtert die Organisation von Fahrgemeinschaften und ist eine umweltfreundliche Alternative zum ÖPNV. Die Plattform ermöglicht es den Nutzenden, ihren Bedarf in Bezug auf Heimat- und Zielort sowie die gewünschten Zeiten zu hinterlegen. Anhand dieser Angaben können Fahrgemeinschaften gebildet werden. Eine kartographische Darstellung der Strecken erleichtert die Planung und die Mitarbeitenden können über die Plattform miteinander in Kontakt</p>	<p>Auf allen Ebenen (KG, KK, LK) umsetzbar; in ländlichen Regionen und in der Stadt</p>	<p>Finanzielle Aufwendungen</p>	<p>Mehr Flexibilität als ÖPNV, Emissionsreduktion, Verbesserung des Arbeitsklimas, Vernetzung der Mitarbeitenden</p>

treten, um weitere Details zu besprechen. Eine Chatfunktion ermöglicht hierbei eine unkomplizierte Kommunikation.			
Parkplatz-Sharing-Angebote Parkplatz-Sharing meint die gemeinsame Nutzung einer oder mehrerer Parkflächen von Mitarbeitenden auf Grundlage einer mündlichen oder schriftlichen Vereinbarung. Dies kann tages- oder auch stundenweise erfolgen.	Verwaltungsgebäude, Einrichtungen und Werke	Organisatorischen und ggf. rechtlichen Rahmen klären	Kostensparend für Mitarbeitende und ggf. Arbeitgeber/-in; platzsparend und deshalb ressourcenschonend; kein Potenzial zur Emissionsminderung
Veranstaltungsmanagement Bei größeren Veranstaltungen Orte wählen, die gut mit dem ÖPNV erreichbar sind; auch Hybridformate sind denkbar.	Auf allen Ebenen umsetzbar	Unterschiedlich hoher organisatorischer und technischer Aufwand (ggf. Sachkompetenz vonnöten bei Hybrid-Veranstaltungen)	In Verbindung mit Fahrgemeinschaften zur An- und Abreise entsteht ein großes Potenzial zur Emissionsvermeidung und -minderung.
Telefon- und Videokonferenzen Technologien, die es ermöglichen, sich virtuell mit anderen Personen zu treffen und miteinander zu kommunizieren, ohne Bindung an einem bestimmten Ort	Auf allen Ebenen umsetzbar	Finanzielle Aufwendungen, Technikausstattung und -schulungen	Großes Potenzial zur Treibhausgasminde- rung; gleichzeitig ressourcenschonend
Jobticket Jobtickets sind Monats- oder Jahresfahrkarten, die Unternehmen ihren Mitarbeitenden <i>entgeltlich oder unentgeltlich</i> ausgeben. Es berechtigt dazu, öffentliche Verkehrsmittel innerhalb einer bestimmten Region oder Verkehrszone zu nutzen.	Für alle Mitarbeitende mit regelmäßigen Wegen, die nicht mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen sind.	Mit den deutschlandweiten 49-Euro-Tickets sind Jobtickets ggf. nicht mehr sinnvoll	Anreiz zur Nutzung des ÖPNVs; teilweise Reduktion des MIVs

<p>49-Euro-Ticket</p> <p>Ein Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland, das es ermöglicht, innerhalb Deutschlands für 49 € in einem Monat so viele Nahverkehrsfahrten wie gewünscht zu unternehmen.</p>	<p>Für alle Mitarbeitenden mit regelmäßigen Wegen, die nicht mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden können</p>	<p>Finanzressourcen: 49 € pro interessierte Person</p>	<p>Eventuell Kostenreduzierung durch Wegfall von zusätzlichen Reisekosten im Nahverkehr; Potenzial zur Minderung des MIV, mittleres Potenzial zur Emissionsvermeidung und -minderung.</p>
INFRASTRUKTURELLE MAßNAHMEN			
<p>Ladeinfrastruktur bereitstellen</p> <p>Die Infrastruktur, die es ermöglicht, Elektrofahrzeuge aufzuladen. Diese kann unterschiedliche Formen haben, wie zum Beispiel Ladestationen, Ladekabel oder Ladesäulen.</p>	<p>Verwaltungsgebäude, Einrichtungen und Werke, Supturen, Tagungshäuser</p>	<p>Finanzressourcen</p>	<p>Förderung von emissionsarmen Verkehrsmitteln (E-Bikes/E-Pkw), Außenwahrnehmung und -darstellung Personalressourcen zur Planung, Beschaffung und ggf. für Beantragung von Fördermitteln</p>
<p>Radabstellanlagen bereitstellen</p> <p>Gute Radabstellplätze zeichnen sich durch eine Reihe von Merkmalen aus, die sie sicher, zugänglich und benutzerfreundlich machen. Abstellplätze sollten so angelegt sein, dass sie den Fahrrädern Schutz vor Witterungseinflüssen und Diebstahl bieten. Sie sollten genügend Platz bieten und gut gekennzeichnet sein, damit sie leicht zu finden sind. Es sollte auch möglich sein, Fahrräder schnell und einfach an-</p>	<p>Verwaltungsgebäude, Einrichtungen und Werke, Supturen</p>	<p>Finanzressourcen</p>	<p>Förderung von Radverkehr durch Abbau von Hemmnissen</p>

und abzuschließen. Radabstellplätze sollten auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sein, zum Beispiel durch das zusätzliche Bereitstellen von Fahrradpumpen oder Werkzeug, um Fahrräder in Schuss zu halten.			
<p>Attraktive Spinde, Umkleidemöglichkeiten & ggf. Duschen</p> <p>Eine gute Infrastruktur am Arbeitsplatz kann dazu beitragen, dass das Radfahren auch bei schlechtem Wetter attraktiv bleibt. Nach der Fahrt zum Arbeitsplatz können sich die Mitarbeitenden angenehm umziehen und bei Bedarf duschen, bevor sie ihre Arbeit beginnen. Auch nasse Kleidung kann in den Spinden aufbewahrt und getrocknet werden.</p>	Verwaltungsgebäude, Einrichtungen und Werke	Finanzressourcen	Wetterunabhängige und ganzjährige Nutzung des Fahrrads, auch Nicht-Radfahrer können von dieser Infrastruktur profitieren
<p>Fuhrpark ökologisieren</p> <p>Bei der Neubeschaffung von Dienstfahrzeugen sollten CO₂-arme Fahrzeuge bevorzugt werden. Die Förderung von elektrischen Dienstfahrzeugen ist angebracht, wenn diese mit Ökostrom geladen werden. Im Vergleich zum Verbrennungsmotor haben E-Autos einen Klimavorteil, da sie berechnet auf den Lebenszyklus weniger Treibhausgasemissionen ausstoßen. Auch die Feinstaubbelastung ist geringer.</p>	Landeskirche, andere Stellen mit Dienstfahrzeugen	Finanzressourcen	Relativ geringes Potenzial zur Treibhausgasminderung, da insgesamt wenige Dienstfahrzeuge, aber Teil der Außenkommunikation und Identifizierung mit dem Thema Klimaschutz und E-Mobilität; Erfahrungen können geteilt und nicht vermeidbare Emissionen aus dem Individualverkehr verringert werden
<p>Diensträder, inklusive Falträder in den Fuhrpark aufnehmen</p> <p>Falträder eignen sich gut für „Kombi-Fahrten“, da für jene kein zusätzliches Bahnticket erforderlich ist. Sie sind zudem leicht und über bestimmte Anbieter genauso buchbar wie ein Pkw (z. B. TeilAuto).</p>	Landeskirche, andere Stellen mit Dienstfahrzeugen	Finanzressourcen	Kurze Strecken können innerhalb der Stadt schnell und umweltfreundlich zurückgelegt werden; Förderung des betrieblichen

			Gesundheitsmanagements; verbesserte Anbindung an den ÖPNV
Bike-Sharing-Angebote (E-)Bike-Sharing-Stationen werden errichtet, an denen die Mitarbeitenden schnell und unkompliziert Zweiräder ausleihen können. Mögliche Kooperation mit einem Dienstleister, der als Ankerkunde fungiert und je nach Anbieter unterschiedliche Verkehrsmittel wie E-Scooter und Pedelecs anbietet.	Landeskirche, andere Stellen mit oder ohne Dienstfahrzeuge	Finanzressourcen	Flexible Nutzung von Zweirädern; Mitarbeitende müssen kein eigenes Zweirad besitzen, um schnell und umweltfreundlich die letzte Meile zum Bahnhof zurücklegen; Reduktion von CO ₂ -Emissionen, da weniger Pkw-Fahrten notwendig sind
PREISPOLITISCHE MAßNAHMEN			
Reisekostenverordnung anpassen Reisekostenverordnung so ausgestalten, dass emissionsarme Verkehrsmittel bevorzugt werden; Förderung von Fahrgemeinschaften	Für alle Ebenen denkbar	Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten	Mittelbare Wirkung durch Bevorzugung oder Benachteiligung von bestimmten Verkehrsmitteln
Kompensation Kompensation meint den Ausgleich von Treibhausgasemissionen durch Zahlungen zur Finanzierung treibhausgasmindernden Investitionen	Auf allen Ebenen umsetzbar; für alle treibhausgasverursachenden Mobilitätsformen denkbar (Mobilitätsaufkommen bei Veranstaltungen, Dienstreisen etc.)	Mit wenig organisatorischen und personellen Aufwand umsetzbar (vorhandene Rechner nutzbar)	„indirekte“ Treibhausgasminderung; Auf Qualität der Anbieter achten (siehe Abschnitt Hingeschaut: CO ₂ -Kompensation, S. 35)

<p>Mobilitätsbudget</p> <p>Bereitstellung eines monatlichen Mobilitätsbudget für alle Beschäftigten. Dieses kann von den Beschäftigten weitestgehend flexibel eingesetzt werden (bspw. 20€ im Monat).</p>	<p>Mobilitätsmanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle, IT-Service, ggf. externer Berater, Dienstleister für Mobilitätsbudget</p>	<p>Fachliche Prozessbegleitung 4.000 bis 6.000 € netto, laufende Kosten in Höhe des Mobilitätsbudgets 5 bis 20 € pro beschäftigte Person und Monat</p>	<p>Die Mitarbeitenden sollen durch das bereitgestellte Budget angeregt werden, über die Verkehrsmittelwahl nachzudenken und den für sie sinnvollsten Mobilitätsmix zu wählen. Aus der Auseinandersetzung mit dem Thema sowie das Ausprobieren von Verkehrsmittelalternativen kann ein langfristig vorteilhaftes Handeln entstehen.</p>
<p>KOMMUNIKATION/INFORMATION</p>			
<p>Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit</p> <p>Trotz infrastrukturellen Rahmenbedingungen ist die Wahl der Fortbewegungsmittel sehr individuell geprägt. Deshalb braucht es ein Verständnis dafür, welche Auswirkungen sowohl die eigene als auch die gesamtkirchliche Mobilität hat. Dabei geht es nicht nur um Treibhausgasemissionen, sondern auch um Feinstaubbelastungen, Ressourcenaufwendungen, Platzaufteilungen und um allgemeine Fragen der (Arbeits-)Organisation und des Zeitmanagements. Dies zu thematisieren und in den Blick zu nehmen kann auch eine Aufgabe der kirchlichen Öffentlichkeitsarbeit sein (z. B. Autofastenaktion in Thüringen, Tempolimit u. a.).</p>	<p>Kirchenkreise, Werke, Einrichtungen, Landeskirche, Tagungshäuser</p>	<p>Personalressourcen, Mitarbeitende in der Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p>Mittelbare Wirkung auf Mobilitätsverhalten; Potenzial zur Treibhausgasminde- rung nicht messbar</p>

<p>Durchführung von Mobilitätstagen und Testwochen</p> <p>An „Mobilitätstagen“ (z. B. jeweils im Frühling) können unterschiedliche nachhaltige Fahrzeuge, wie beispielsweise Pedelecs, Falträder, E-Pkw, E-Roller und Lastenräder vor Ort von den Beschäftigten „erfahren“ werden. Die Mobilitätstage sollten zeitlich so geplant werden, dass alle Mitarbeitenden trotz Einbindung ins Tagesgeschäft die Möglichkeit zur Teilnahme haben.</p>	<p>Interne Akteure: Fuhrparkmanagement, Personalrat, Gebäudemanagement (Ort der Veranstaltung, Parkplatz), Mobilitätsmanagement</p> <p>Externe Akteure: Regionale Mobilitätsanbieter, Vertreter ÖPNV, Mobilitätsberatung</p>	<p>Finanzressourcen für externe Beratungs- und Fachbüros zur Vorbereitung und Begleitung des Mobilitätstages (ca. 5000 € netto) und Finanzressourcen für die Einbindung von Mobilitätsangeboten für die Testphase</p>	<p>Mit Mobilitätstagen kann das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten im Rahmen der Arbeitswege, aber auch innerhalb der dienstlichen Mobilität angesprochen werden mit dem Ziel, dass die Beschäftigten die Probeangebote in die tägliche Mobilität einbinden und ausgiebig testen können.</p>
<p>Interne Kommunikation</p> <p>Wie werden Wege zurückgelegt? Wie viel Platz wird für welche Verkehrsmittel freigehalten? Was wünschen sich haupt- und ehrenamtliche Mitarbeitende? Gibt es bereits Maßnahmen, für die mehr geworben werden muss? Auch ohne ein „Mobilitätsmanagement“ kann über Mobilitätsverhalten und --erfahrungen beraten und diskutiert werden, um mögliche Verbesserungen zu identifizieren</p>	<p>Alle Ebenen</p>	<p>Zeitressourcen und Bereitschaft</p>	<p>Mittelbare Wirkung auf Mobilitätsverhalten; Potenzial zur Treibhausgas-minderung nicht messbar</p>
<p>Individuelle Wegeanalyse</p> <p>Eine softwarebasierte individuelle Darstellung multi-/intermodaler Verbindungen für den Arbeitsweg, die alle nutzbaren Verkehrsmittel samt Vergleich hinsichtlich Kosten, Zeit, CO₂-Ausstoß und Bewegung berücksichtigt. Dabei wird automatisch und datenschutzkonform eine URL erzeugt, die als Grundlage für ein Serienmailing dienen kann.</p>	<p>Alle Ebenen</p>	<p>Finanzressourcen für das Wege-Analyse-Tool, Zeitressource und Bereitschaft</p>	<p>Durch diese Maßnahmen wird das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität gestärkt und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können fundierte</p>

			Entscheidungen für ihren Arbeitsweg treffen.
<p>Mobilitätslotterie</p> <p>Eine Möglichkeit, Mitarbeitende zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu motivieren, ist die Einführung einer Mobilitätslotterie. Dabei wird jede nachhaltige Fahrt, die von den Mitarbeitenden unternommen wird, mit einem Los belohnt, das in einer Excel-Tabelle dokumentiert wird. Am Ende der Woche werden aus diesen Losen Sachpreise gezogen.</p>	Kirchenkreise, Werke, Einrichtungen, Landeskirche, Tagungshäuser	Personalaufwand, Sachpreise, Zeitressourcen	Die Mobilitätslotterie bietet ein einfaches System zur Belohnung von Mitarbeitenden, die regelmäßig nachhaltige Mobilitätsoptionen nutzen, und motiviert so zur Reduktion von CO ₂ -Emissionen.
<p>Schutzbekleidung und Transportmöglichkeiten</p> <p>Bei schlechtem Wetter kann die Bereitstellung von Regenkleidung und Regenschutz dazu beitragen, Hemmnisse gegenüber der Nutzung von Zweirädern abzubauen. Gleichzeitig kann die Bereitstellung von Gepäckmitnahmemöglichkeiten den Komfort erhöhen und den Transport von Arbeitsutensilien oder Einkäufen erleichtern. Ein weiterer Vorteil der Schutzbekleidung ist die erhöhte Sicherheit, die Unfälle reduzieren kann.</p>	Alle Ebenen	Finanzielle Ressourcen	Corporate-Design-Kleidung kann die öffentliche Wahrnehmung der nachhaltigen Mobilität stärken. Darüber hinaus trägt die Förderung von Fahrradfahrten und die damit einhergehende Reduktion des Autoverkehrs zur Verringerung von CO ₂ -Emissionen bei.
<p>Challenge-App</p> <p>Die App ermöglicht es, zurückgelegte Kilometer zu erfassen und anhand des eingesparten CO₂ Punkte zu sammeln. Diese Punkte können dann ggf. bei kooperierenden Aktionspartnern gegen Rabatte und Prämien eingetauscht werden. Die Erfassung der CO₂-Einsparung kann sowohl individuell als auch im Kollektiv erfolgen. Belohnungen</p>	Alle Ebenen	Finanzielle Ressourcen, um die App in Anspruch zu nehmen, Kooperation mit Aktionspartnern	Anreize für die Nutzung nachhaltiger Mobilität; Stärkung des Gemeinschaftsgefühls, da alle Nutzenden der App beteiligt sind

für die Allgemeinheit können beim Erreichen bestimmter Meilensteine seitens der Aktionspartner bereitgestellt werden.			
---	--	--	--

Hingeschaut: CO₂-Kompensation

CO₂-Kompensation ist ein Konzept, bei dem Kirchen, Unternehmen oder Einzelpersonen ihre Treibhausgasemissionen durch finanzielle Unterstützung von Projekten zur Minderung von Treibhausgasen ausgleichen. Die Idee hinter der CO₂-Kompensation ist, dass durch die Unterstützung von Projekten, die CO₂ einsparen, eine Netto-Reduktion der Treibhausgasemissionen erreicht wird. Meist sind es Projekte, die in Erneuerbare Energien oder Energieeffizienzmaßnahmen investieren, oder es sind Projekte zur Minderung von Landnutzungs- und Landnutzungsveränderungsemissionen, wie etwa durch Schaffung von Schutzgebieten oder Anpflanzung von Bäumen.

Es gibt verschiedene Organisationen, die CO₂-Kompensationsprojekte verwalten und Unterstützung anbieten. Die bekannteste im kirchlichen Raum ist die Klima-Kollekte. Da der Markt für CO₂-Kompensation stark gewachsen und mittlerweile unübersichtlich geworden ist, empfiehlt sich eine längere Recherche bei anderen Anbietern (Stiftung Wahrentest hat zuletzt im November 2022 getestet). Diese sollten aber mit dem höchsten Standard „Gold-Standard“ zertifiziert sein.

Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass eine CO₂-Kompensation keine Ersatzmaßnahme für die Minderung von Treibhausgasemissionen darstellt! Es ist dringend geboten, direkt an der Vermeidung und Reduktion von Emissionen zu arbeiten. Kompensation gilt grundsätzlich als letztes Mittel, um unvermeidbare Emissionen auszugleichen.

Mehr Informationen zu CO₂-Kompensationen lassen sich beim Umweltbundesamt nachlesen (siehe Literaturverzeichnis).

6 Best-Practice-Beispiele zu Mobilitätsprojekten in der EKM

Neben den theoretisch möglichen Maßnahmen können folgende praktische Beispiele aus den Gemeinden und Ämtern als Ideengrundlage für Aktionen dienen.

6.1 Mobilitätskonzept Landeskirchenamt in Erfurt

Der Standort Erfurt des Landeskirchenamtes der EKM hat Anfang 2023 ein eigenes Mobilitätskonzept entworfen, um eine nachhaltige und effiziente Mobilität im Alltag zu fördern. Die Notwendigkeit eines solchen Konzepts ergab sich aus dem Wegfall von Parkplatzmöglichkeiten durch die Bebauung einer Parkfläche in der Nähe des Landeskirchenamtes. Ein weiterer Grund war die Erkenntnis, dass sich das Verkehrsaufkommen in Erfurt in den letzten Jahren spürbar erhöht hat, was zu steigenden Belastungen der Umwelt und der Verkehrsinfrastruktur geführt hat. Das Mobilitätskonzept des Standorts Erfurt setzt daher auf eine Kombination aus verschiedenen Maßnahmen wie beispielsweise die Förderung des Radverkehrs, die Einrichtung von Mitfahrgelegenheiten oder die Einführung von Parkplatz-Sharing. Dabei stehen insbesondere die Vorteile einer umweltfreundlichen und kosteneffizienten Mobilität im Fokus, die nicht nur für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Standorts Erfurt, sondern auch für die gesamte Region von Bedeutung sind.

Mobilitätskonzept für das Landeskirchenamt der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland

Standort: Michaelisstraße 39, 99084 Erfurt

1. Einleitung:

Seit 2011 hat das Landeskirchenamt der Evangelischen Kirche in Mitteldeutschland seinen Hauptsitz in Erfurt und bereits für den Bau dieses Verwaltungsgebäudes spielte ressourcenschonendes und energiesparendes Bauen eine wichtige Rolle. Die Standortauswahl einer innerstädtische Brachfläche, die Verwendung vorhandener Bausubstanz, eine kompakte neue Gebäudestruktur, ein hoher Wärmedämmstandard und nicht zuletzt die zentrale Lage in der Erfurter Innenstadt in Fußwegentfernung zum Hauptbahnhof und in unmittelbarer Nähe zu zwei Straßenbahnlinien spielten dabei eine wichtige Rolle. Bereits zum Zeitpunkt der Errichtung wurde ein weitgehender Verzicht auf individuellen Pkw-Verkehr angestrebt. Die damals nachzuweisenden 65 Stellplätze (7 Besucherplätze sowie 58 Mitarbeitenden-Stellplätze einschließlich zweier Behindertenparkplätze) wurden „Am Hügel“, etwa fünf Gehminuten von Landeskirchenamt entfernt, errichtet. Ebenso befinden sich dort 14 Stellplätze, die die Mitarbeitenden des Augustinerklosters Erfurt (EKM) nutzen.

Die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland (EKM) fühlt sich der Bewahrung der Schöpfung verpflichtet und sieht sich in der Verantwortung, alle ihr möglichen Anstrengungen zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes zu unternehmen. Für das Dienstgebäude Michaelisstraße 39 in Erfurt beschloss das Kollegium des Landeskirchenamtes im Mai 2013 Umweltleitlinien zur Einführung des Umweltmanagementsystems „Grüner Hahn“ und berief ein Umweltteam. Nach umfangreichen Analysen, Mitarbeiterbefragungen und Bewertungen konnte das Landeskirchenamt Erfurt im Oktober 2017 erstmals die Zertifizierungsurkunde entgegennehmen. Im November 2022 erfolgte erfolgreich die Rezertifizierung. Der aktuelle Umweltbericht 2022 ist auf der EKM-Website veröffentlicht.

Das Thema Mobilität hat sich in den vergangenen Jahren und Monaten sehr schnell weiterentwickelt. Dieser Entwicklung soll mit einem Mobilitätskonzept für das Landeskirchenamt der EKM zur

Minderung des Pkw-Verkehrs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen entsprochen werden.

2. Grundlagen/ Analyse

Allgemein:

Die nächstgelegenen Parkhäuser (Domplatz, Forum und Reglermauer) sind 500 – 700 Meter entfernt und in weniger als 10 Gehminuten erreichbar. Zwei Behindertenparkplätze befinden sich direkt am Landeskirchenamt.

In Erfurt stehen auf insgesamt neun P+R-Anlagen etwa 1.400 gebührenfreie Stellplätze zur Verfügung, von denen aus auf kurzen Wegen in die Stadtbahn umgestiegen werden kann. Die Stadtbahnen fahren während der Hauptverkehrszeiten alle im 10-Minuten-Takt. Die Reisezeit ist in der Regel mit der des Pkw vergleichbar, auf einigen Linien ist die Stadtbahn sogar schneller.

Die nächstgelegenen Haltestellen Fischmarkt, Augustinerkloster und Anger werden von allen Stadtbahnlinien angefahren und sind in maximal 9 Gehminuten vom Landeskirchenamt aus erreichbar.

Dienstreisen:

Bei Dienstreisen sollen vorrangig öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Kosten, die dadurch entstehen, dass Dienstreisen umweltverträglich und nachhaltig durchgeführt werden (zum Beispiel durch Nutzung der Deutschen Bahn oder Übernachtung in Hotels mit Umweltzertifikat) werden erstattet, soweit sie in angemessenem Verhältnis zu den Zielen der Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit stehen.

Für die 149 Mitarbeitenden (2022) des Landeskirchenamtes stehen derzeit vier Dienst-Pkw für die jährlichen ca. 950 Fahrten in der Flächenkirche EKM zur Verfügung. 20 Mitarbeitende nutzen auch dienstliche Anmeldungen für Carsharing (teilAuto).

Wege zur und von der Arbeit:

Bei einer aktuellen Wohn-Standort-Analyse konnte ermittelt werden, dass bei Nahezu der Hälfte der Mitarbeitenden die Entfernungen vom Wohnort zum Arbeitsort über 20 km betragen.

Ein Drittel der Mitarbeitenden nutzt für den Weg zur Arbeit immer, ein Viertel gelegentlich den eigenen Pkw. Derzeit gibt es auf dem Mitarbeiterparkplatz 47 Stellplatzmietverträge mit Mitarbeitenden. Eine Wohn-Standort-Analyse für das Landeskirchenamt in Erfurt konnte ermitteln, dass die 97 teilnehmenden Mitarbeitenden des Landeskirchenamtes auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit mit dem Pkw zusammen 445,45 kg CO₂ emittieren. Dies ergibt einen jährlichen Ausstoß von 196 t CO₂.

Die Analyse konnte weiterhin zeigen, dass 48 % der befragten Mitarbeitenden im Bereich von max. 10 km vom Arbeitsort entfernt wohnen und somit ihren Arbeitsort bequem mit einem Pedelec erreichen könnten.

70 % der Mitarbeitenden nutzen in unterschiedlicher Intensität das Mobile Arbeiten bzw. Home-Office.

Die Erfahrungen mit dem 9-€-Ticket waren durchweg positiv. Erwartungen an das neue Deutschlandticket sind sowohl für Pendler als auch für Dienstreisen hoch. Dies lässt eine vermehrte Nutzung des ÖPNV erwarten.

Seit August 2022 gibt es im Landeskirchenamt ein Modell zur Arbeitsplatzteilung (Desk-Sharing). Aufgrund dessen werden ab diesem Jahr auch Stellplätze zur gemeinsamen Nutzung angeboten (Parkplatz-Sharing).

Verhalten von Gästen:

Bei Einladungen zu internen Veranstaltungen sind die Mitarbeitenden angehalten, auf die begrenzte Zahl von Parkplätzen hinzuweisen und um Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu bitten.

Bei Externen Veranstaltungen werden keine Parkplätze zur Verfügung gestellt.

3. Mittel/Strategie:

Als Maßstab eines Mobilitätskonzepts soll der tatsächliche und ein möglichst minimierter Bedarf angenommen werden. Letztendlich ist eine Anzahl von 35 Parkplätzen für das Landeskirchenamt sowie 5 Parkplätze für das Augustinerkloster wünschenswert. Zwei Behindertenparkplätze sind gegenüber des Landeskirchenamts im öffentlichen Verkehrsraum nutzbar und ermöglichen einen direkten und kurzen Weg zum Landeskirchenamt.

Durch die Bereitstellung eines E-Bikes als Dienstfahrrad wird die klimafreundliche Mobilität der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen unterstützt. Das Dienstfahrrad befindet sich im Landeskirchenamt und kann bei Bedarf ausgeliehen werden. Des Weiteren gibt es ausreichende Fahrradstellplätze, die auch gesichert sind, damit ortsansässige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bedenkenlos mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen können. Ein wünschenswertes Ziel besteht in der Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Bikes.

Zur Lösung der Parkplatzsituation soll das Modell des Parkplatz-Sharing entsprechen der Anwesenheit der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen angestrebt werden. Auch dort am Parkplatz soll eine Ladestruktur für E-Autos geschaffen werden, ein Angebot der Stadtwerke liegt bereits vor.

Priorität zur Entwicklung eines Mobilitätskonzept für das Landeskirchenamt der EKM zur Minderung des Pkw-Verkehrs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen ist die Unterstützung des Arbeitgebers zur Nutzung des Deutschlandtickets für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Hierfür wären mögliche Finanzierungsanreize von Seiten des Arbeitgebers umzusetzen.

6.2 Regionalbeispiele

In der EKM gibt es zahlreiche gute Beispiele für gelungene Maßnahmen im Bereich Mobilität. Sowohl in der Stadt als auch auf dem Land überlegen Kirchengemeinden, welchen Beitrag sie leisten können, um im Verkehrsbereich nachhaltig zu handeln. Drei ausgewählte Beispiele sollen skizzenhaft verdeutlichen, dass unsere Landeskirche kreative Vorschläge vorzuweisen hat.



Abbildung 23: Lasten-E-Bike der evangelischen Studiengemeinschaft Magdeburg



Abbildung 24: E-Mikrocar in einer Landpfarrstelle im KK Gera.



Abbildung 25: Das Tagungshaus Zinzendorfhaus in Neudietendorf.



Abbildung 26: Landmobil im Pfarrbereich Kindelbrück-Weißensee

6.2.1 Lasten-E-Bike der evangelischen Studiengemeinschaft Magdeburg

Kurzbeschreibung | Um was geht es?

Die evangelische Studierendengemeinde (ESG) in Magdeburg hat im Jahr 2020 ein Lasten-E-Bike (long Cargo) gekauft. Es wird von den Mitgliedern der ESG, der Pfarrerin und dem Küster der Altstadtgemeinde regelmäßig genutzt. Auch Mitglieder der KSG borgen es sich aus.

Umweltfreundliche Mobilität | Wie beeinflusst es die Mobilität vor Ort nachhaltig?

Mit dem Lastenrad werden die großen Einkäufe für die ESG (z. B. Getränkekisten), aber auch die Kletterausrüstung für die ESG-Klettergruppe, die fast das ganze Jahr über am Angerfelsen trainiert, transportiert. Studierende nutzen es für den Transport von Möbeln oder anderen großen und schweren Gegenständen, der Küster transportiert damit den Grünschnitt und spart die Autofahrt.

Finanzierung

Das Lasten-E-Bike hat 3599,- gekostet, davon konnten 1500,- durch einen Zuschuss des LSA refinanziert werden. Eine geplante Kostenteilung mit der Altstadtgemeinde hat nicht geklappt, die ESG konnte aber wegen der Einsparungen durch Corona im Jahr 2020 den Kauf des Lastenrads aus den eigenen Haushaltsmitteln finanzieren.

Nachahmungseffekte / „Außen- und Innenwirkung“ | Ist es leicht auch an anderen Orten umsetzbar? | Wie kommt es vor Ort an?

Das Lastenrad trägt einen großen ESG-Aufkleber und wird auch für die Öffentlichkeitsarbeit an den Hochschulen (als Info-Stand) genutzt. Es ist auch ein Aushängeschild der ESG. Die Resonanz ist durchweg positiv. Vor Ort muss auf eine sichere Unterstellmöglichkeit geachtet werden sowie auf eine gute Versicherung und ein extra Schloss.

Langfristigkeit | Hat das Projekt/die Anschaffung eine langfristige Wirkung? Braucht es eine Betreuung?

Das Rad ist extra in einer wartungsarmen Variante gekauft worden, aber eine Person kümmert sich um den Verleih (via Google-Kalender) und ab und zu muss auch eine technische Wartung erfolgen. Bei uns hat das bislang problemlos funktioniert.

Sonstiges

Wir haben uns für ein bequemes und robustes Stadtrad entschieden, mit dem auch weniger geübte Menschen schnell zurechtkommen. Dennoch sollten alle, die zum ersten Mal ein zweirädriges Long-Cargo fahren, zunächst eine Proberunde drehen, bevor sie es im Straßenverkehr nutzen.

Dr. Angela Kunze-Beiküfner

Hochschul- und Studierendenpfarrerin / University Chaplain

Evangelische Studierendengemeinde (ESG) / University Chaplaincy Magdeburg

Neustädter Str. 6, 39104 Magdeburg

Mail: Pfarrer@esg-magdeburg.de

Telefon: 01785478179

Website: <https://esgm.ekmd-online.de>

6.2.2 E-Mikrocar in einer Landpfarrstelle im KK Gera

Kurzbeschreibung | Um was geht es?

Slow and easy – opel-rocks-e – E-Mikrocar in einer Landpfarrstelle und zum Privatgebrauch, wenn Kinder ihren Mopedführerschein gemacht haben.

Umweltfreundliche Mobilität | Wie beeinflusst es die Mobilität vor Ort nachhaltig?

Es besteht eine fehlende Nahverkehrsanbindung insbesondere an den Wochenenden in unserer Region. Für Gottesdienste, Sitzungen, Gemeindeveranstaltungen sind wir auf Eigenmobilität angewiesen. Dorfstraßen sind eng und schmal in hügeligem Gelände. Mit einem elektrischen Mikrocar (Höchstgeschwindigkeit 45 km/h) bin ich kostengünstig im Gemeindebezirk unterwegs. Die Reichweite des Fahrzeuges liegt bei 70 km, bei einem Gemeinderadius von 30-40 km bequem ausreichend. Das Fahrzeug benötigt keine Wall-Box, sondern wird über eine handelsübliche Steckdose geladen. Die Ladezeit beträgt 3,5 h. Wer möchte, kann sich einen Adapterstecker für eine E-Ladestation dazu bestellen. Der Pfarrer nutzt das Fahrzeug vor allem am Wochenende. Du sitzt im Trockenen, bist auf 4 Rädern unterwegs, die Heizung im Winter ist eher ein Witz. Bei Temperaturen unter 0 reduziert sich automatisch die Höchstgeschwindigkeit, Ladevorgänge dauern dann auch länger. In der Woche wird das Fahrzeug von meiner großen Tochter zum Erreichen der Schule und Freizeitaktivitäten in Gera genutzt. Es darf mit dem Mopedführerschein geführt werden. Versichert wird das Fahrzeug nur mit einem Moped-Versicherungskennzeichen, das hinten angebracht wird.

Finanzierung

Das Fahrzeug ist nur online über den Opel-Store bestellbar und wird hier auch konfiguriert. Die Grundausstattung ist ausreichend und kostet inkl. Auslieferung an einen Opel-Händler eigener Wahl 8340,- EUR. Der Opel-Händler übernimmt die Wartung und den Service des Fahrzeuges. Erstes Serviceintervall nach 10.000 km. Derzeit muss mit ca. 6 Monaten Wartezeit nach Bestellung gerechnet werden. Wir haben es privat finanziert, da noch weitere Kinder und schließlich die Oma es nutzen können. In manchen Bundesländern gibt es Förderungen auch für Mikrocar-Konzepte.

Nachahmungseffekte / „Außen- und Innenwirkung“ | Ist es leicht auch an anderen Orten umsetzbar? | Wie kommt es vor Ort an?

Das Auto ist ein echter Eye-Catcher. Sieht vorn wie hinten gleich aus. Zu empfehlen ist das Fahrzeug gerade im Flachland. Dort kann zuverlässiger mit der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges gefahren werden. Bei Steigungen von 15 % wie hier bei uns lässt die Geschwindigkeit nach. Du bist aber immer noch schneller am Berg als ein strampelnder E-Bike-Nutzer, außerdem sitzt Du im Trockenen, kannst auch noch leichtes Gepäck mitnehmen oder noch einen Mitfahrer. In Gera als Innovationsstadt E-Mobilität haben die Stadtwerke 2 dieser Fahrzeuge angeschafft, um gerade Jugendliche anzusprechen. Sie kann man dort über eine Website kostengünstig mieten. Gerade im Stadtverkehr, wo das Durchschnittstempo eh gering ist, lohnt sich dieses Fahrzeugkonzept sehr. Parkplatz findet sich immer, da kleiner als ein Smart. Außerdem dürfen E-Lade-Parkplätze genutzt werden, wenn das Fahrzeug mit Adapter Strom tankt.

Langfristigkeit | Hat das Projekt/die Anschaffung eine langfristige Wirkung? Braucht es eine Betreuung?

Langfristig lohnt sich die Investition, wenn eine mehrjährige Nutzung des Fahrzeuges geplant ist. Bei uns freuen sich weitere Kinder und auch die Oma auf die Nutzung des Fahrzeuges. Für Gemeindefahrten des Pfarrers ist interessant, dass bei Dienstfahrten die erhöhte km-Rückvergütungsklasse bei E-Nutzung angegeben werden kann (gegenwärtig 40 Cent). Wenn der Strom noch ökologisch und/oder selbst produziert wird, lohnt sich die kostenintensive Anschaffung finanziell sehr, da Sprit, Versicherung, Steuer bei einem großen Pkw weitaus teurer sind. Da auf viele Luxussteile am Leichtfahrzeug verzichtet wird, können sie auch nicht kaputtgehen. Die Wartungen übernimmt das ortsansässige Autohaus.

Sonstiges

Inneneinrichtung ist spartanisch, aber jugendgemäß funktional. Statt Radio gibt es eine Handyhalterung und Ablage für eine Bluetooth-Box. Das große Dachpanoramafenster wird benötigt, um Ampeln zu sehen. Die beliebten Fensteröffnungen wie bei einer alten „Ente“ sind klasse. Es gibt LED-Scheinwerfer im Tagfahrdauermodus, keine Innenraumbelichtung. Das Ladekabel ist fest verbaut, ca. 1,5 m lang. Die Beschleunigung ist durch den Elektroantrieb sehr gut, bei 45 km wird abgeriegelt. In Schaltstellung N bergab, geht es auch schneller, ist aber nicht zu empfehlen, da so keine Wiederaufladung der Batterie erfolgt.

Ev. KG Rüdersdorf Kraftsdorf/KK Gera

Pfr. Christian Kurzke, Rüdersdorf 30, 07586 Kraftsdorf

Tel: 036606-84412

<p>Kurzbeschreibung Um was geht es?</p> <p>Der Landkreis Sömmerda hat u.a. in seiner Armut- Präventionsstrategie und der integrierten Sozialplanung das Ziel gesetzt, fehlende Mobilitätsangebote in seinem ländlichen Raum entgegenzuwirken. Die Anbindung durch den ÖPNV ist in vielen Orten des Landkreises mangelhaft, teilweise werden Orte nur durch die Schulbeförderung angefahren.</p> <p>Um die Gesamtsituation zu verbessern, hat sich der Landkreis Sömmerda an dem Bundesmodellprojekt <i>Landmobil</i> beteiligt und das Projekt <i>Söm-Intakt</i> modellhaft an zwei regionalen Standorten- Stadt Buttstädt und der Verwaltungsgemeinschaft Kindelbrück ausprobiert.</p> <p>Kooperationspartner ist der Evangelische Kirchengemeindeverband Kindelbrück-Weißensee, der ein angepasstes Angebot anbietet. Dazu gehört die</p> <ul style="list-style-type: none">- Weiterführung der Grundidee der Unterstützung des integralen Taktfahrplans- Das Angebot der E-Mobilität- Die Ehrenamtlichkeit in Verbindung mit der Eigenverantwortung für sich und andere zu stärken- ein erweitertes kostengünstiges Fahrangebot zu schaffen <p>Wie gelingt das?</p> <p>Es wird ein Elektrofahrzeug zur Verfügung gestellt zur Überwindung der „Ersten bzw. der Letzten Meile“. Dadurch werden Menschen im Landkreis Sömmerda dabei unterstützt und motiviert, den ÖPNV zu nutzen. Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer übernehmen die Fahrten. So wird insbesondere für ältere, weniger mobile Menschen ein Angebot geschaffen.</p> <p>Koordiniert werden die Fahrten über das evangelische Seniorenbüro Frömmstedt.</p>
<p>Umweltfreundliche Mobilität</p> <p>Das Elektrofahrzeug nutzt Strom aus erneuerbaren Energien. Es orientiert sich an den Bedarfen der unterschiedlichen Zielgruppen, insbesondere von Jugendlichen, Familien und Senioren.</p> <p>Die Zielgruppen sind jene, die sich ein Taxi nicht leisten können. Es sind die, die längere Wege nicht mehr allein gehen können oder deren Fahrten von der Krankenkasse nicht übernommen werden. Und es sind diejenigen, die sich danach sehnen, mal wieder einen Ausflug machen zu können. Der gesellschaftliche als auch der ökonomische sowie ein ökologischer Wert macht das Projekt besonders wertvoll.</p>
<p>Finanzierung</p> <p>Eine ausgeführte Kostenschätzung zwischen 6000€ bis 7000€ jährlich hat der Landkreis Sömmerda an verschiedenen Mandatsträger und Verwaltungen für Planungen herausgegeben. Dieser Kostenrahmen entspricht auch unseren Erfahrungen.</p> <p>Leasingraten für E-Mobile sind doppelt so hoch wie Verbrenner- je nach Größe des Fahrzeugs, der Verfügbarkeit und der Anteilsfinanzierung zwischen 300€ und 450€ monatlich.</p> <p>Dazu jährlich Versicherung in Höhe von ca. 800€</p> <p>Weitere jährliche Betriebskosten (Wartung 150€, Stromkosten 200-300€, Reinigung 100€, TÜV u.a.)</p> <p>Wenn noch Geld vorhanden ist, geht es ins Marketing</p> <p>Wir erwarten von den Nutzern etwa 200€ an Spendeneinnahmen, die für die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer verwendet werden.</p> <p>Wir als Träger übernehmen knapp 10% als Eigenanteil, 60% übernimmt das Land, der Restanteil des Landkreises beträgt somit 1650€.</p> <p>Der EV KGV Kindelbrück-Weißensee möchte das Projekt nachhaltig betreiben und ist mit Sponsoren im Gespräch, die den Erwerb eines E-Fahrzeuges unterstützen. Damit wird die</p>

laufende Unterhaltung des Projektes auch wirtschaftlicher und könnte sich selbst tragen. Bis dahin ist eine Unterstützung durch den Landkreis notwendig.

Sonstiges

Es werden Erfahrungen aus anderen Projekten aufgenommen, die zeigen, dass mangelnde Mobilität zur Vereinsamung beiträgt. Durch das zusätzliche Mobilitätsangebot wird gewährleistet, dass Fahrten, z.B. in die Nachbarorte aber auch zu Einkäufen oder zu Ärzten mit den ÖPNV besser möglich werden. Ebenso werden Fahrten von Kindern und Jugendlichen zu Kultur - und Sportveranstaltungen unterstützt, und tragen so zur Entlastung der Eltern und Familien bei.

Die Ehrenamtliche neben Defizite des ländlichen Raumes auf, übernehmen Verantwortung und schenken ihre Zeit für andere Menschen, die sie zum oftmals gar nicht kennen. Mit jeder Fahrt, die hier geleistet wird, wird gesellschaftliches Miteinander gelebt.

Pfarrer Jens Bechtloff
Ev. KGV Kindelbrück-Weißensee
evrgkindelbrueck@aol.com
034673 99890

6.3 Erfassung der Mitarbeitendenmobilität im Zinzendorfhaus Neudietendorf

Das evangelische Zentrum Zinzendorfhaus in Neudietendorf erfasst im Rahmen der Zertifizierung zum „Grünen Hahn“ unter anderem die Mobilität seiner Mitarbeitenden seit 2011. Die Daten werden jährlich erfasst und vom Umweltteam ausgewertet. Gemäß dem Ansatz „sehen- urteilen – handeln“ wurden verschiedene Maßnahmen durchgeführt, um die Ziele im Mobilitätsbereich zu erreichen (Umwelterklärung Zinzendorfhaus 2021), zum Beispiel mit Infoschreiben mit Proberechnungen Bahn-Auto und ÖPNV-Angeboten der Bahn an alle Mitarbeitenden, die Vorstellung von Onlinetools als Alternative zu Besprechungen vor Ort (vor Corona) oder das Ausloben von Preisen für die Einrichtung mit dem größten Anteil an ÖPNV-Kilometern. Wie in der Grafik zu sehen ist, konnten so die CO₂ Emissionen im Verkehr signifikant gesenkt werden.

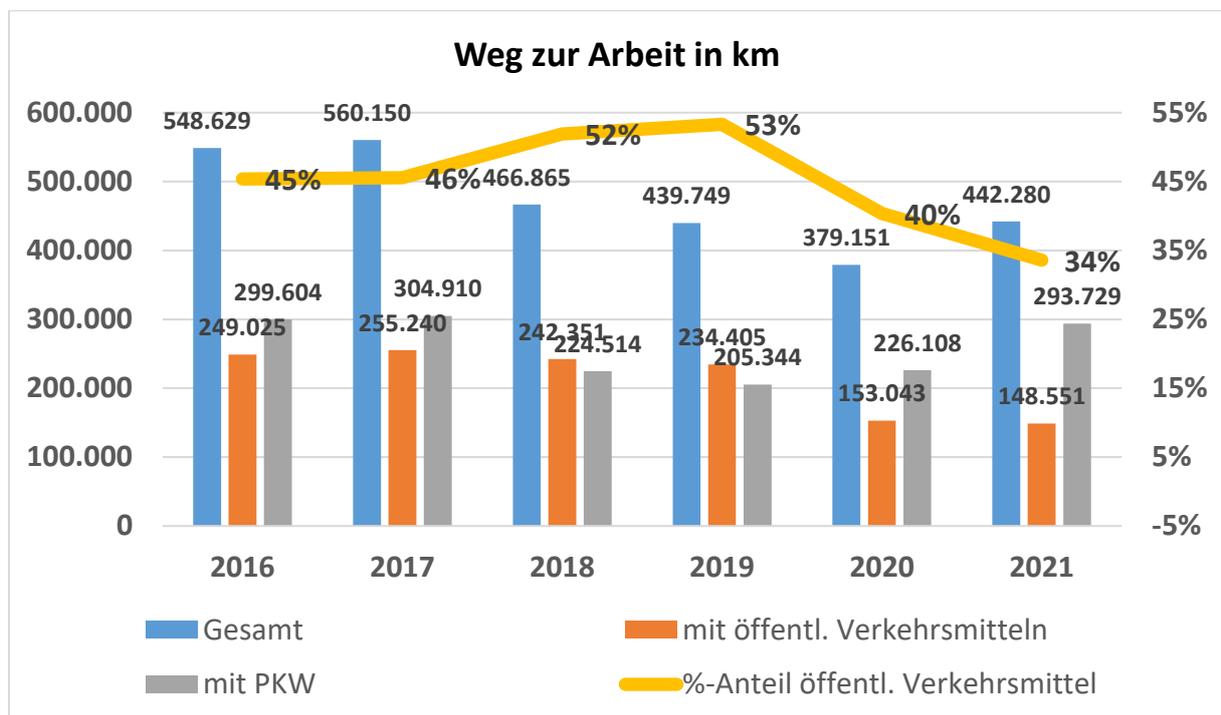


Abbildung 27: Anteil der verschiedenen Modalitäten an der dienstlichen Mobilität der Mitarbeitenden im Zinzendorfhaus.

7 Entwicklung einer EKM Mitfahr-Plattform

Wie wäre es, wenn die Ev. Kirche in Mitteldeutschland eine eigene Mitfahr-App hätte, in der sich jede und jeder registrieren und sich entweder als Fahrende anbieten oder sich mitnehmen lassen kann, ob nun zum Festival, zur Synode oder zum Konfi-Treff. Was braucht solch eine Plattform? Welche Schritte müssten eingeleitet werden? Nachfolgend sind ein *beispielhaftes* Leistungsverzeichnis und eine Projektskizze beigelegt, entwickelt von ECOLIBRO, die helfen können bei der Überlegung, ob solch eine Plattform entwickelt werden könnte.

7.1 Leistungsverzeichnis Fahrgemeinschaftsplattform

Funktionalitäten und Ausprägungen einer **Fahrgemeinschaftsplattform**

Nutzerinnen und Nutzer

- ❖ Möglichkeit der Bildung von Gruppen, denen sich Personen nach Freischaltung durch den Gruppenadministrator zuordnen können. Fahrtangebote und -gesuche können dann entweder nur den Angehörigen der eigenen Gruppe oder allen sichtbar gemacht werden. Wenn möglich, sollen auch Untergruppen (insgesamt 4 Ebenen) angelegt werden können (Nicht-Angehörige der EKM, EKM, Kirchenkreis, Kirchengemeinde).

Rollenmodell

- ❖ Es wird ein mehrstufiges Rollenkonzept (Kirchengemeinde, Kirchenkreis, Landeskirche, u.a.) benötigt, um die Gruppen und Anreizmodelle zu pflegen.

Profilverwaltung

- ❖ Nutzerinnen und Nutzer müssen persönliche Profile mit Foto, Name, Kontaktdaten sowie Vorlieben (Musikgeschmack, Gesprächigkeit, Nicht)Raucherin)/(Nicht)Raucher, ...) anlegen können. Dabei sollen auch eigene Ortsfavoriten angelegt werden können, die für die Anlage von Fahrten auswählbar sind. Außerdem müssen mehrere Fahrzeuge hinterlegt werden können, die für die Fahrtangebote auswählbar sind. Die Möglichkeit zur Bewertung soll gegeben sein.

Kommunikationsmöglichkeit über die Plattform

- ❖ Messenger-Dienst, über den kommuniziert werden kann. Mindestens zwischen der FahrerIn, dem Fahrer und den Mitahrenden.

Konfiguration von Fahrtangeboten und -gesuchen

- ❖ Möglichkeit der Anlage von Fahrtangeboten und -gesuchen: Bei der Suche nach Fahrtangeboten müssen auch solche angezeigt werden, bei denen man nur eine Teilstrecke mitfahren würde. Auch ohne Angabe von Zwischenhalten sollten Fahrtangebote für Teilstrecken angezeigt werden.
- ❖ Es sollen relevante Örtlichkeiten (Kirchen, Schulungszentren, Jugendfreizeitheime, etc.) und Veranstaltungen angelegt werden können, die bei der Anlage von Fahrtangeboten/-gesuchen ausgewählt werden können.
- ❖ Es wäre wünschenswert, wenn auch Angebote und Gesuche zum Mitbringen von Gegenständen eingegeben und verwaltet werden könnten.
- ❖ Fahrtangebote sollen als regelmäßig wiederholende Fahrten angelegt werden können (beispielsweise analog zum Serieneintrag in Outlook).
- ❖ Fahrtangebote und -gesuche sollten nicht nur für Pkw, sondern auch für ÖV- und Fahrrad-Fahrgemeinschaften aufgenommen werden können.

- ❖ Es soll möglich sein, bei Gesuchen die Notwendigkeit eines Rollstuhl-geeigneten Fahrzeugs bzw. einer Begleitperson anzugeben bzw. bei Angeboten dies anzugeben.

Kostenstrukturen

- ❖ Die Anwendung muss in der Lage sein, für Fahrtangebote, wenn gewünscht oder notwendig, einen empfohlenen Betrag für die Kostenbeteiligung der Mitfahrenden anzuzeigen, die sich an die Kostensätze der EKM richten. Es muss möglich sein, die zugrunde liegenden Kostensätze für die EKM einstellen zu können

Multi- und Intermodalität

- ❖ Die Fahrtangebote und -gesuche könnten per Schnittstelle auch in multi-/intermodalen Reiseauskunftstools angezeigt werden können.

Anreizmodell

- ❖ Die Anwendung soll ein Anreizmodell für Gruppen und Einzelne auf Basis eines fortlaufenden „Reportings“ unterstützen. Es soll ausgewertet werden können, welche Einzelpersonen und welche Gruppen besonders viele Fahrgemeinschaften unterstützen.

Design der Plattform

- ❖ Es muss möglich sein, die Anwendung als WhiteLabel-Instanz im Corporate Design der EKM zu gestalten

Barrierefreiheit

- ❖ Die Anwendung soll barrierefrei gestaltet sein, mindestens muss sie barrierearm und einfach zu bedienen sein.

Datenschutz

- ❖ Es müssen die Bestimmungen des deutschen Datenschutzes (DSGVO) eingehalten werden. Die Daten müssen in Europa gehostet werden.
- ❖ Persönliche Daten wie Klarnamen, Adressen, Mail-Adressen, Handynummern etc. dürfen in den öffentlich einsehbaren Bereichen des Portals nur mit expliziter Zustimmung der Nutzenden angezeigt werden.

Zugangsmöglichkeiten

- ❖ Die Anwendung muss sowohl als App (Android und IOS) sowie als Website verfügbar sein.

Hilfe-Center

- ❖ Über ein Hilfe-Center bzw. ein FAQ-Segment wird sichergestellt, dass möglicherweise aufkommende Fragen zur Nutzung der Plattform sowie zur Registrierung beantwortet werden.

7.2 Projektskizze

Nachfolgend wird skizziert, entlang welcher Arbeitsschritte und Meilensteine ein Projekt zur Einführung einer Fahrgemeinschaftsplattform zum Erfolg geführt werden kann.

Zusammenstellung einer Projektgruppe und Identifikation der zentralen Aufgabenbereiche

Um sich zielführend dem Projekt widmen zu können, sollte im ersten Schritt eine Projektgruppe eingerichtet werden, in der Personen mit verschiedenen Kompetenzen, Hintergründen und Aufgabenbereichen zusammenkommen, die gemeinsam am Projekt der Einführung einer Fahrgemeinschaftsplattform arbeiten. So wird die Verteilung der zusätzlichen Aufgaben auf

verschiedene Personen und damit das Vermeiden der Überlastung Einzelner sichergestellt. Außerdem ist es sinnvoll, vorhandenes Vorwissen bzw. explizite Kompetenzen auch entsprechend einzusetzen, sowie auch die verschiedenen Ebenen und Arbeitsbereiche der EKM einzubinden.

Alle Beteiligten sollten dabei eine Grundüberzeugung für das Projekt mitbringen. Für die konkrete Zusammensetzung empfehlen sich Personen aus folgenden Bereichen:

- Personal und Innere Dienste (in deren Aufgabenbereich auch die Themen Beschaffung und Vergaben liegen)
- Öffentlichkeitsarbeit
- IT/Software
- Umweltbeauftragung
- Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Ebenen (LK, KK, ggf. KG)
- Andere interessierte Personen aus vers. Einrichtungen der EKM (z.B. Tagungshäuser, Akademien, Kinder- und Jugendarbeit oder andere)

Bereits frühzeitig sollten die zentralen Aufgabenbereiche im Projekt identifiziert und die zuständigen Teil-Arbeitsgruppen zusammengestellt werden. Die Aufgabenbereiche sind folgende:

- Verknüpfung mit sonstigen Nachhaltigkeits- und Mobilitätsthemen bzw. -projekten bei der EKM
- Marketing und Kommunikation der Mitfahrgelegenheits-App -App / Veranstaltungen
- Beschaffung, Vergabe und Vertragsgestaltung
- Auswertungen von Nutzungsdaten

Auftaktveranstaltung

Sobald sich die Projektgruppe gefunden hat und die groben Aufgabenbereiche definiert sind, sollte eine Auftaktveranstaltung angeboten werden. Ziel ist es, möglichst frühzeitig über das kommende Angebot zu informieren und dabei die Unterstützung auf den verschiedenen Ebenen zu erhalten.

Um eine möglichst breite Aufmerksamkeit zu erreichen, bietet es sich an, die Informationsveranstaltung entweder an eine größere, ohnehin stattfindende Veranstaltung zu koppeln oder eine Online-Vorstellung zu planen. In der Veranstaltung sollte neben der Darstellung des Nutzens und der Zielsetzung auch bereits darüber informiert werden, welche Möglichkeiten der Einbringung in das Projekt bestehen. So kann bspw. für sog. „Pilot-Fahrgemeinschaften“ geworben werden.

Definition von Zielgruppe und Einsatzzwecken

Eine der ersten Aufgaben der Projektgruppe sollte darin bestehen, die Zielgruppen sowie Einsatzzwecke für die Fahrgemeinschaftsplattform zu identifizieren. Neben den täglichen Arbeitswegen von Beschäftigten können Fahrgemeinschaften auch auf Dienstreisen sowie bei Veranstaltungsbesuchen, Landes- oder Kreissynodentagungen dazu beitragen, individuelle Pkw-Mobilität zu reduzieren. Es gilt, die Bedürfnisse und Anforderungen der jeweiligen Zielgruppen in den Blick zu nehmen oder diese mit gezielten Befragungen passgenau zu ermitteln.

Finalisierung des Leistungsverzeichnisses zur Fahrgemeinschaftsplattform

Aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen des Projektes sollte möglicherweise das im Entwurf vorliegende Leistungsverzeichnis zur Ausschreibung der Fahrgemeinschaftsplattform angepasst werden.

Grobe Marktsichtung auf Basis des finalisierten Leistungsverzeichnisses

Mehrere Anbieter von Fahrgemeinschaftsplattformen sollten in Kenntnis der eigenen Anforderungen an eine zukünftige EKM-Lösung für Produktpräsentationen angefragt werden. Auf diese Weise erhält

die Projektgruppe einen Überblick über die Bandbreite des Marktangebotes und kann die Ausschreibung und Vergabe der Leistung anschließend gut informiert abwickeln.

Für die Produktpräsentationen könnten beispielsweise folgende Anbieter angefragt werden:

- Pendlerportal (Marktplatz GmbH - Agentur für Web & App)
- twogo (Schwarz Mobility Solutions GmbH)
- PENDLA (Fasterminds GmbH)
- goFLUX (goFLUX Mobility GmbH)
- Matchrider (Match Rider UG)
- SPRYLAB oder andere

Ausschreibung der Fahrgemeinschaftsplattform

Die Fahrgemeinschaftsplattform muss im Rahmen eines rechtssicheren Vergabeverfahrens ausgeschrieben werden. Hierzu müssen neben dem bereits entwickelten Leistungsverzeichnis auch weitere, formelle Unterlagen zusammengestellt werden. Entsprechend sollte die Erstellung der formalen Ausschreibungsunterlagen von Personen in der Projektgruppe mit passender Expertise vorgenommen werden. Die inhaltliche Zuarbeit sollte in der Zuständigkeit der jeweiligen sonstigen, passenden Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner aus der Projektgruppe liegen.

Vergabe der Software-Dienstleistung

Als Ergebnis des Ausschreibungsprozesses steht mit Abschluss des Vergabeverfahrens der Anbieter der am besten bzw. wirtschaftlichsten auf die Anforderungen der EKM passenden Software fest und erhält den Auftrag zur Bereitstellung der Plattform. Zeitnah nach der Vergabe sollte ein Projekt-Kick-Off stattfinden, um die Plattform auch zielstrebig aufsetzen zu können.

Anpassung des Corporate Designs und Entwurf von Design-Elementen

Nach der Auswahl des erfolgreichen Software-Anbieters kann mit diesem gemeinsam die Anpassung an das Corporate-Design der EKM vorgenommen werden. In Abstimmung mit dem Anbieter werden außerdem Design-Elemente entwickelt, die für das interne Marketing der Fahrgemeinschaftsplattform genutzt werden können – z.B. auf Flyern, in Broschüren, dem Online-Auftritt der EKM, o.ä. Bei der Zeitplanung ist zu berücksichtigen, dass je nach Aufwand dafür mehrere Wochen vergehen können.

Einrichtung der Plattform für die EKM

Nach der Einrichtung der Plattform sowie wiederkehrend während der Laufzeit sollten Schulungen zur Nutzung und Bedienung angeboten werden.

Bewerbung der Plattform

Parallel zur finalen Einrichtung der Plattform sollten auch die konkreten Marketing-Aktivitäten geplant werden, sodass mit der Bewerbung deren Nutzung keine Zeit verloren wird. Der Software-Anbieter wird anhand von Erfahrungen aus anderen Projekten wertvollen Input zur erfolgreichen Bewerbung geben können und die Marketing-Experten der EKM kennen den passenden Zugang zu den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern. . Folgende Ideen wären für die Bewerbung des Angebots denkbar und können über die gesamte Erstlaufzeit des Nutzungsvertrages wiederholt herangezogen werden

- Mitsendung eines Links zum Tool bei jeglichen Veranstaltungseinladungen, bei denen Personen an- und abreisen
- Plakat- und Flyerkampagnen
- Bespielung von Newslettern, Social Media, der EKM-intern sowie der Kirchenzeitung

- Hierbei könnten regelmäßig auch „Reportings“ zur Nutzung des Angebots ansprechend aufbereitet und veröffentlicht werden (Nutzungszahlen, Kilometern, eingesparten Emissionen, etc.)
- Aufnahme des Themas in den Kirchenkreisen und -Gemeinden
- Jährlicher Wettbewerb zwischen Kirchengemeinden nach dem Muster „Stadtradeln“:
 - Wer hat die meisten Fahrgemeinschaften gebildet bzw. die meisten Kilometer gemeinsam zurückgelegt oder die meisten Emissionen eingespart?
- Gestaltung und Verteilung von Give-Aways im Rahmen von Veranstaltungen oder anlassbezogen bei Erreichen gewisser Ziele (z.B.: 1000. Fahrt, x-te Kilometer, u.a.)
- Zielgruppen-Workshops zur Integration von Fahrgemeinschaften in den Alltag der Kirchenkreisen und Kirchengemeinden, Tagungshäuser, Akademien oder anderen
 - Auf Basis konkreter Frage- bzw. Problemstellungen Erarbeitung von Ansätzen zum wirkungsvollen Einsatz von Fahrgemeinschaften
 - Beispiel: Wie können Fahrgemeinschaften einen Beitrag leisten, auch vor dem Hintergrund der strukturellen Zusammenlegungen die Teilhabe am kirchlichen Leben weiter zu ermöglichen?
- Einbinden der Fahrgemeinschaftsplattform in eine übergeordnete multi- und intermodale Reiseauskunftsplattform (beispielsweise demo.cleverroute.net)

Diese und weitere Kommunikationsansätze sollten regelmäßig bespielt werden. Ein stetiger Austausch mit dem Anbieter der Plattform ist hierbei dauerhaft hilfreich. Bei Bedarf könnten auch externe Dienstleister (Marketing-Agenturen o.ä.) einbezogen werden.

Bilanzierung zum Ende der Erst-Laufzeit und Entscheidung über die Aufrechterhaltung des Angebotes

Spätestens ein Jahr vor Abschluss der Erst-Laufzeit sollte eine Bilanzierung der Nutzung des Angebots stattfinden. Über die regelmäßigen „Reportings“, besteht ein kontinuierlicher Eindruck der Nutzung der Plattform. Vor dem Hintergrund einer Kosten-Nutzen-Betrachtung ist eine Bilanzierung auf Basis der Nutzungsdaten ratsam. Auch eine Zufriedenheitsbefragung zum Angebot sollte durchgeführt werden. Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bilanz der Erst-Laufzeit sollte eine Entscheidung für oder gegen eine Aufrechterhaltung des Angebotes getroffen werden. Wirtschaftlichen Aspekten sollte in der Gewichtung der Dimensionen CO₂-Einsparungen, Zufriedenheit mit dem Angebot. keine unverhältnismäßig starke Bedeutung beigemessen werden.

8 Förderungsmöglichkeiten

Die Implementierung der Maßnahmen obliegt dem Landeskirchenamt und den Kirchenkreisen. Einige sind auch auf der Gemeindeebene umsetzbar. Sowohl für die Erstellung als auch für die Umsetzung sind jedoch personelle und finanzielle Ressourcen notwendig.

Dabei sind die Förderszenarien der verschiedenen Bundes- und Landesebenen in den Blick zu nehmen. Für Rückfragen zu den aktuellen Förderprogrammen können die **Landesenergieagenturen** angesprochen werden. Diese bieten eine Fördermittelberatung an und unterstützen zum Teil auch in der Antragstellung an sich. Sie beschäftigen sich nicht alle gleichermaßen intensiv mit dem Themenfeld Mobilität und können natürlich auch für andere Fragestellungen angefragt werden.

- ❖ Landesenergieagentur Thüringen: <https://www.thega.de/themen/nachhaltige-mobilitat/>
- ❖ Landesenergieagentur Sachsen-Anhalt: <https://lena.sachsen-anhalt.de/lena/ansprechpartner/>
- ❖ Landesenergieagentur Sachsen: <https://www.saena.de/kontakt.html> und die Partnerseite „Kompetenzstelle Effiziente Mobilität Sachsen“: <https://www.effiziente-mobilitaet-sachsen.de/>
- ❖ Landesenergieagentur Brandenburg: <https://energieagentur.wfbb.de/>

Der Bund pflegt eine → [Fördermitteldatenbank](#), in der nach verschiedenen Themen oder anderen Kriterien nach speziellen Förderprogrammen gesucht werden kann.

Auch in der → [Kommunalrichtlinie](#) finden sich Förderprogramme für den Bereich Mobilität. Die derzeitige Kommunalrichtlinie hat bis Ende 2027 Gültigkeit. Mit dieser lassen sich beispielsweise regionale Modellprojekte, Radabstellanlagen oder Fokuskonzepte fördern. Die → [Agentur für kommunalen Klimaschutz](#) bietet dazu telefonische oder schriftliche Beratung an, auch kurze Online-Workshops zu einzelnen Förderprogrammen. Die Kirchen sind antragsberechtigt und können sich auch dort Beratung holen.

Mit der → [Förderrichtlinie Elektromobilität](#) (befristet bis Juni 2024) lassen sich verschiedene Maßnahmen im Bereich Elektromobilität fördern, von Konzepten bis Zuschüsse für Ladeinfrastruktur. Kirchen sind hier nicht immer antragsberechtigt.

Über das → [Flottenaustauschprogramm „Sozial und Mobil“](#) oder im Rahmen des Programms → [Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen \(der sog. „Umweltbonus“\)](#) lassen sich Zuschüsse für neue oder alte Elektrofahrzeug beantragen.

9 Literatur

- Hermanson, L., Smith, D., Seabrook, M., Bilbao, R., Doblás-Reyes, F., Tourigny, E., Lapin, V., Kharin, V., Merryfield, W. J., Sospedra-Alfonso, R., Athanasiadis, P., Nicoli, D., Gualdi, S., Dunstone, N., Eade, R., Scaife, A., Collier, M., O’Kane, T., Kitsios, V., Kumar, A. (2022): WMO Global Annual to Decadal Climate Update: A Prediction for 2021–25. Bulletin of the American Meteorological Society, 103(4), E1117–E1129. <https://doi.org/10.1175/bams-d-20-0311.1>
- BMU (2018): Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? Eine ganzheitliche Bilanz: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos_bf.pdf
- Ev. Kirchenkreis EgelN (2016), Dr. Hans-Joachim Döring (Hrsg.): Auf dem Sprung zur Wirtschaftlichkeit? Machbarkeitsstudie über die Einführung von Dienstfahrzeugen (Pkw) mit Elektro-Antrieb im Verkündigungsdienst im Kirchenkreis EgelN; Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg. <https://www.kirchenkreis-egeln.de/file/559589>
- Evangelische Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (2022): Klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz, Herausgegeben vom Umweltbüro in Zusammenarbeit mit dem VCD Brandenburg. https://www.ekbo.de/fileadmin/ekbo/mandant/ekbo.de/0_Startseite/03_PDFs_und_Audio_s/220127_Abschlussbericht_Klimafreundliche_Mobilit%C3%A4t_im_l%C3%A4ndlichen_Raum_de..pdf (zuletzt 19.12.2022).
- Institut für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (Hrsg.): Elektrofahrzeuge gemeinsam nutzen: 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/fNhlWqCwSi-Sk8SibBNKJA/heft-klz-2017-web.pdf>
- Umweltbundesamt (2016), Emissionskennzahlen Datenbasis 2016: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umwelthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Fzkm_Verkehrsmittel.pdf
- Umweltbundesamt (2017): Vergleich der durchschnittlichen Emissionen der Verkehrsmittel im Personenverkehr, Bezugsjahr 2017: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr
- Umweltbundesamt (2019): Freiwillige CO₂-Kompensation, Artikel vom 23.07.2019; <https://www.umweltbundesamt.de/themen/freiwillige-co2-kompensation>
- Umweltbundesamt (2022): Klimaschutz im Verkehr, Artikel vom 22.05.2022: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#undefined> (zuletzt 6.12.2022).
- 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
- Umwelterklärung Zinzendorfhaus (2021): <https://zinzendorfhaus.de/wp-content/uploads/2021/07/Umwelterklaerung2021-ZDH-2021-06-25c.pdf>