



Klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz

Abschlussbericht

■ **EVANGELISCHE KIRCHE**
Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz

Herausgeber: Umweltbüro der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (EKBO) in Zusammenarbeit mit dem ökologischen Verkehrsclub Deutschland VCD e.V. Landesverband Brandenburg (VCD Brandenburg).

Kontaktinformationen unter:

www.ekbo.de/umwelt

www.brandenburg.vcd.org

V.i.S.d.P.: Anja Hänel, VCD Brandenburg

Redaktion: Tabea Hähnel, Anja Hänel, Beate Corbach

Layout: Pia von Alm

Erscheinungsdatum: Januar 2022

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Einleitung und Methodik.....	7
Die Personas	10
Kernprobleme	18
Mobilität vor Ort	21
Kirchenkreis Wittstock-Ruppin/Landkreis Ostprignitz-Ruppin	22
Kirchenkreis Zossen-Fläming/ Landkreis Teltow-Fläming	23
Kirchenkreis Oderland-Spree/Landkreis Märkisch-Oderland/Oder-Spree	24
Maßnahmen	27
Fazit und Handlungsempfehlungen	30
Quellen	34
Anhang	35
VBB-Firmenticket und -Umweltkarten	35
Jobtickets	36
Leichtfahrzeuge	36
Mitfahrbörsen	37
Jobräder und Diensträder	37
Reisekostenabrechnung	38
Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wegekarte Wittstock-Ruppin, eigene Darstellung mit QGIS

Abbildung 2: Wegekarte Bestensee-Gräbendorf, eigene Darstellung mit QGIS

Abbildung 3: Wegekarte Im Niederen Fläming, eigene Darstellung mit QGIS

Abbildung 4: Wegekarte Oderland-Spree, eigene Darstellung mit QGIS

Die Avatare der Personas sind aus Canva/Pixabay auf Basis von CC0-Lizenzen erstellt worden.

Vorwort

„Gott hat uns nicht gegeben den Geist der Verzagtheit, sondern der Kraft, der Liebe und der Besonnenheit.“

Dieser Bibelvers aus dem 2. Brief des Paulus an Timotheus 1,7 steht bereits als Leitvers über dem Klimaschutzkonzept der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (EKBO) aus dem Jahr 2017, aus dem heraus auch das seit dem 1. Januar 2021 geltende Klimaschutzgesetz der EKBO entwickelt wurde. Auch über der Weiterführung des Klimaschutzgesetzes im Bereich Mobilität und damit ebenso über den Maßnahmen im ländlichen Raum der EKBO, zu denen die Ergebnisse dieser Studie beitragen wollen, soll dieser Bibelvers stehen und uns neben aller Besonnenheit Kraft geben und Mut machen. Damit wir gemeinsam dem zentralen Auftrag Gottes an die Menschen, der Bebauung und Bewahrung der Schöpfung, nachkommen – besonders auch zum Wohle der nachfolgenden Generationen auf dieser Erde.

Während die Energiewende in den beiden Sektoren Strom- und Wärmewende erste Erfolge verzeichnen kann, bleibt die Verkehrswende ein Sorgenkind. Das Verkehrsaufkommen nimmt zu, die verursachten Treibhausgas-Emissionen ebenso. Lässt man die durch die Corona-Pandemie beeinflussten Jahre außer Acht, ist die Entwicklung dramatisch: Die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs lagen in Brandenburg 2018 sogar um 60 Prozent höher als im Vergleichsjahr 1990. Auch ist die Verkehrswende durch Elektromobilität alleine nicht zu schaffen, denn dann würde sich der Energiebedarf an erneuerbaren Energien für den Verkehr extrem erhöhen, so dass ein Konflikt mit anderen Lebensbereichen ent-

steht, für die ebenfalls erneuerbare Energien benötigt werden. Deshalb brauchen wir ein anderes Verständnis von Mobilität und müssen so viele Wege wie möglich mit dem Umweltverbund, sprich mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß, zurücklegen. Das stellt vor allem die ländlich geprägten Gegenden Brandenburgs, in denen der öffentliche Verkehr in der Vergangenheit drastisch abgebaut wurde, vor große Herausforderungen.

In diese Situation hinein wurde am 23. Oktober 2020 vom obersten Gremium der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz, der Landessynode, das Klimaschutzgesetz (KISchG) beschlossen. Am 1. Januar 2021 trat es in Kraft. Die beschlossenen Maßnahmen beziehen sich zunächst auf den Gebäudebereich, insbesondere auf energetische Sanierungen, Heizungen und Energieverbräuche, da die Emissionen in diesem Bereich mit etwa 80 Prozent den größten Anteil ausmachen. Gleichzeitig wurden die Erarbeitung von weiteren Maßnahmen zum Klimaschutz insbesondere in den Bereichen Mobilität und Beschaffung, Land- und Forstwirtschaft sowie ein Umweltschutzgesetz beauftragt.

Eine Voraussetzung für die Entwicklung von konkreten und verbindlich geltenden Maßnahmen zur Förderung von klimafreundlicher Mobilität auch im ländlichen Raum der EKBO ist eine Analyse der im ländlichen Raum und im kirchlichen Kontext momentan gegebenen Rahmenbedingungen. Vor allem deswegen, weil diese sich gerade im ländlichen Raum als besonders problematisch erweisen. Da neben einigen grundsätzlichen Fakten wenige konkrete Daten und Zahlen zu kirchlicher Mobilität im ländlichen Raum der EKBO vorliegen, empfahl sich eine Bestandsaufnahme der aktuellen

Situation. Das Umweltbüro der EKBO hat deshalb in Kooperation mit dem ökologischen Verkehrsclub VCD Brandenburg eine Untersuchung durchgeführt, um die Mobilitätsbedürfnisse ländlicher Kirchenkreise in der EKBO zu erfassen und besser zu verstehen. Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt, die dabei unterstützen sollen, Mobilität auch im ländlichen Raum klima- und umweltverträglicher zu ermöglichen.

Dafür wurden zunächst drei Kirchenkreise (Oderland-Spree, Zossen-Fläming und Wittstock-Ruppin) als Beispiele ausgewählt, in denen Interviews mit kirchlichen Mitarbeitenden geführt wurden, die mit den Mobilitätsbedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten von anderen Mitarbeitenden, von Ehrenamtlichen und Gemeindemitgliedern in ihrem Kirchenkreis gut vertraut sind. Die erhobenen Daten wurden für Personengruppen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gebündelt und in Anlehnung an die Methode des Design Thinking anhand von Stellvertreterpersönlichkeiten (Personas) beschrieben. Parallel dazu wurden Basisdaten zur Raumstruktur und zum bestehenden Mobilitätsangebot in den jeweiligen Kirchenkreisen erfasst. Auf Grundlage der Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Personas und der vorliegenden Mobilitätsdaten wurden Kernprobleme identifiziert und Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass sowohl die Mobilitätsbedürfnisse als auch die Mobilitätsvoraussetzungen im ländlichen Raum sehr unterschiedlich sind. Sie zeigen

außerdem, dass auch für den ländlichen Raum ein breites Spektrum an Maßnahmen möglich ist, um Mobilität klimaverträglicher zu gestalten. Denn auch wenn nicht bei jedem Weg auf das Auto verzichtet werden kann, lassen sich die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs durch einfache Maßnahmen, wie beispielsweise durch die Bündelung von PKW-Fahrten, durch Mitnahmemöglichkeiten oder durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, bei denen ein Teil der Strecke mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird (multimodale Wegeketten), deutlich senken.

Wir möchten den Mitarbeitenden der Kirchenkreise ausdrücklich für ihre Teilnahme an diesem Forschungsprojekt danken. Durch ihr engagiertes und unkompliziertes Mitwirken wurde es möglich, innerhalb des relativ kurz bemessenen Projektzeitraumes einen detaillierten Ein- und Überblick über sehr verschiedene Mobilitätssituationen im ländlichen Raum der EKBO zu bekommen. Die Interviews und Gespräche waren von großer Konzentration und von Offenheit geprägt, was sich in den auf diese Weise gewonnenen Erkenntnissen widerspiegelt. Besonders danken möchten wir an dieser Stelle für das uns entgegengebrachte Vertrauen. In allen Gesprächen war deutlich der Wunsch zu spüren, mit dazu beizutragen, dass konkrete Maßnahmen auch im Bereich Mobilität, insbesondere im ländlichen Raum, zu einer verbesserten Klima- und Umweltbilanz unserer Landeskirche führen mögen.

Berlin und Potsdam, im Januar 2022

Hans-Georg Baaske
Leiter des Umweltbüros der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz EKBO

Anja Hänel
Geschäftsführerin
des VCD Brandenburg

Einleitung und Methodik

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (EKBO) wurde zum 15. Juli 2021 das Projekt „Klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum der EKBO“ gestartet. Die Erhebung entstand in einer Kooperation mit dem ökologischen Verkehrsclub Brandenburg (VCD). Ziel des Projekts war es, einen exemplarischen Einblick in die Art der Mobilität der Mitarbeiter:innen, Ehrenamtler:innen und Gemeindemitglieder in den ländlichen Regionen der EKBO zu erlangen. Die vorliegenden Ergebnisse erheben nicht den Anspruch, im Detail auf alle ländlichen Kirchenkreise und Kirchengemeinden der EKBO übertragbar zu sein. Dennoch ist es uns aufgrund der Erhebung möglich, generelle Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen für die Mobilität in allen ländlichen Regionen der EKBO abzuleiten.

In den zurückliegenden Jahren wurden von der EKBO in unterschiedlichen Kontexten Daten zur Mobilität der Mitarbeiter:innen mittels Fragebögen erhoben. Aufgrund des geringen Rücklaufs geben die Daten jedoch kein vollständiges Bild der Mobilität wieder. Da sie zudem nicht mehr verlässlich aktuell sind, wurden die Ergebnisse zwar gesichtet, aber nicht mit den für diese Studie erhobenen Daten aggregiert. Für die vorliegende Erhebung wurde auf eine repräsentative Befragung aller Mitarbeiter:innen und Gemeindemitglieder verzichtet, weil dieses Vorgehen für den zur Verfügung stehenden Zeitrahmen zu aufwendig gewesen wäre und weil die vorangegangenen Befragungen gezeigt haben, dass der Rücklauf relativ gering war. Stattdessen wurde in der vorlie-

genden Arbeit eine Erhebung durch Stellvertreter:innen-Interviews durchgeführt. Diese Methodik konnte mit einem geringeren Umsetzungs- und Verwaltungsaufwand realisiert werden und liefert trotzdem einen guten Einblick in das Mobilitätsverhalten. Die qualitativen Interviews legen dabei den Schwerpunkt darauf, Gründe für das Mobilitätsverhalten auszumachen und sowohl objektive als auch subjektive Einschätzungen zu bestehenden Problemen zu erfassen.

Für die Erhebung wurden drei Beispiel-Kirchenkreise, Wittstock-Ruppin, Zossen-Fläming und Oderland-Spree, ausgewählt. Die drei Kirchenkreise weisen jeweils weitläufige ländliche Regionen und die drei wichtigsten Personengruppen (Mitarbeiter:innen, Ehrenamtler:innen und Gemeindemitglieder) auf. Für die drei Kirchenkreise wurden die maßgebenden Raumdaten und das vorhandene kommunale Mobilitätsangebot der Verkehrsverbünde und des Regionalverkehrs recherchiert, um einen Überblick zu bekommen, welche Optionen für eine klimaverträgliche Mobilität generell vorhanden sind.

Zunächst wurde ein Interviewleitfaden entwickelt. Bei der Auswahl der zu erhebenden Daten wurde die Studie zur „Mobilität in Deutschland – MiD“ aus dem Jahr 2017 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (vgl. Nobis; Kuhnimhof, 2018) zu Hilfe genommen. Weitere Inspirationen wurden aus dem „Klimaschutzkonzept des Erzbistums Paderborn“ aus dem Jahr 2019 (vgl. Foltin et. al., 2019) gewonnen. Mit Hilfe der aufgeführten Studien

wurden die für die Erhebung relevanten Daten definiert und in Kategorien zusammengefasst. Der Leitfaden enthält neben personenbezogenen Fragen zu Mitarbeiter:innen, Ehrenamtler:innen und Gemeindemitgliedern (Ort der Anstellung, Alter, eigene Fahrzeuge, Mobilitätseinschränkungen etc.) die Art der Mobilität zum ersten Arbeitsort und für Dienstfahrten. Die Mobilitätsdaten der Ehrenamtlichen im kirchlichen Auftrag wurden ebenfalls berücksichtigt. Zusätzlich wurden die Mobilitätsdaten der Besucher:innen der wichtigsten regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen abgefragt. Am Ende folgten Fragen zur allgemeinen Verkehrssituation des jeweiligen Kirchenkreises/der jeweiligen Kirchengemeinde sowie zu aktuellen Problemen und Verbesserungsvorschlägen in der ländlichen kirchlichen Mobilität.

Im ersten Schritt ist das Umweltbüro der EKBO zunächst an die Superintendent:innen der ausgewählten Kirchenkreise herangetreten mit der Anfrage einer Interviewteilnahme und der Bitte, gerne weitere mögliche Gesprächspartner:innen vorzuschlagen. So konnten neun Personen (Superintendent:innen, Pfarrer:innen, Gemeindepädagog:innen etc.) für Interviews gewonnen werden. Ziel war es dabei, nicht nur die Mobilitätsdaten der einzelnen Interviewpartner:innen zu erfassen, sondern auch Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen zu erlangen. Bei den meisten Interviews wurden die Daten für mehrere Personen bzw. Personengruppen ermittelt. Auf diese Weise wurden das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von etwa 50 Menschen berücksichtigt. Zusätzlich zu den neun Interviews wurden 15 analoge Fragebögen eingereicht. Diese wurden in die Auswertung der Arbeits- und Dienstwege der Mitarbeiter:innen einbezogen. Da es bei der Erhebung nicht um beschreibende, repräsentative Statistik gehen sollte, sondern darum, einen Eindruck von den

Mobilitätsbedürfnissen und dem gelebten Mobilitätsverhalten aller relevanten Gruppen in den ländlichen Kirchenkreisen der EKBO zu bekommen, wurde für die Auswertung eine Methode aus dem Design Thinking angewandt (Uebernicketl et. al., 2015). Zunächst wurden Kategorien aller erwähnten Personen gebildet. In diesen wurden der Anstellungsort, das Alter, die Reisezwecke und das Mobilitätsverhalten der Personen zusammengefasst. Im zweiten Schritt wurden anhand der Kategorien die Personengruppen mit ähnlichem Mobilitätsverhalten zu einer fiktiven „Persona“ zusammengefasst. Im Design Thinking versteht man unter Personas ganzheitliche Porträts fiktiver Personen, die reale Personen oder Personengruppen mit ihren Bedürfnissen repräsentieren. Als Grundlage dienen Erhebungen, Beobachtungen oder Interviews. Personas geben Personengruppen ein Gesicht und führen zu einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse der Nutzer:innen. Zu jeder Persona konnten auf diese Weise neben dem Mobilitätsverhalten die Mobilitätsbedürfnisse und daraus abgeleitete Kernprobleme der Mobilität ermittelt werden. Außerdem wurden die wichtigsten Veranstaltungsarten analysiert und zusammengefasst. Auch hier wurden Kernprobleme definiert.

In der Abschlussveranstaltung des Projektes wurden die am häufigsten genannten Kernprobleme aus allen Bereichen mit den Veranstaltungsteilnehmer:innen, die aus der gesamten Landeskirche stammten, diskutiert und mittels Online-Befragungen überprüft.

Für die drei Erhebungskirchenkreise und ihre Kirchengemeinden wurden Wegekarten angelegt. Diese zeigen die Arbeits- und Dienstwege der Befragten. Die Wege wurden mit den recherchierten Raum- und Verkehrsdaten der jeweiligen Landkreise abgeglichen. Mit Hilfe dieser Daten wurden alle

Wege in verschiedene Kategorien eingeteilt. So werden Wege bis 15 Kilometer dargestellt, die potentiell mit dem Fahrrad/E-Rad zurückgelegt werden können, Wege über 15 Kilometer, die gut bis mäßig mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können, und Wege, die aktuell nur mit dem Auto gefahren werden können. Mit den Karten werden mögliche klimafreundliche Alternativen zur aktuellen Art der Mobilität der Befragten dargestellt. Auf Grundlage der Personas, der ermittelten Kernprobleme und der Wegekarten wurden Mobilitätsvorschläge und Handlungsempfehlungen entwickelt. Diese orientieren sich an den Problemen und Bedürfnissen der betrachteten Regionen, sind aber in vielen Punkten auch auf andere ländliche Regionen der EKBO übertragbar.

Die Personas

Im Folgenden werden die Daten aus den Interviews zu fiktiven Personas zusammengefasst. Diese stellen keine der interviewten Einzelpersonen dar, sondern dienen dazu, einer Personengruppe mit ähnlichen Mobilitätsbedürfnissen, z.T. aber unterschiedlichem Mobilitätsverhalten ein Bild bzw. eine fiktive Persönlichkeit zu geben. Für die Personas wurden nur die wichtigsten Daten berücksichtigt.

Die Aussagen stellen Beschreibungen und ausdrücklich keine Wertungen dar. Die beschriebenen Mobilitätsbedürfnisse und die genannten Mobilitätsverhalten haben alle eine Berechtigung und Gründe – und diese galt es jeweils herauszufinden.

Der/die Superintendent:in



- Der/die Superintendent:in ist auf Kirchenkreisebene angestellt. Er/sie leitet die Belange des Kirchenkreises.
- Der/die Superintendent:in ist zwischen 35 und 60 Jahre alt.

Der/die Superintendent:in fährt mehrmals wöchentlich das Superintendenturbüro (Suptur) an. Dieses befindet sich an einem zentralen Ort innerhalb der Kirchengemeinde und ist der erste Arbeitsort des Superintendenten/der Superintendentin. Hinzu kommen mehrmals wöchentlich Besuche von Veranstaltungen an den meisten

anderen Orten im Kirchenkreis, manchmal auch an zentralen Orten außerhalb des Kirchenkreises (z.B. in Berlin). Wenn die Orte der Veranstaltung mit dem Regionalverkehr und mit Bussen erreichbar sind, nutzt der/die Superintendent:in in der Regel den ÖPNV. Die erste und die letzte Meile werden manchmal mit dem privaten E-Fahrrad zurückgelegt. Für die Fahrten werden Einzelfahrscheine gekauft; eine Zeitkarte ist nur für das Fahrrad vorhanden. Wenn Veranstaltungen in den späten Abendstunden stattfinden, werden die Wege nur noch sporadisch durch den ÖPNV abgedeckt. Dann nutzt der/die Superintendent:in das kircheneigene (E-)Auto. In Regionen, die nicht durch den Regionalverkehr angebunden sind, greift der/die Superintendent:in auch ausschließlich auf das kircheneigene (E-)Auto zurück. Da die (E-)Autos im Sharing-Prinzip verwendet werden und nur für Dienstwege und nicht für Arbeitswege zur Verfügung stehen, werden einige Wege auch mit dem privaten PKW zurückgelegt. Es kommt vor, dass ein Kirchenkreis keine eigenen (E-)Dienstwagen besitzt, dann nutzt der/die Superintendent:in überwiegend den eigenen PKW, dieser ist in manchen Fällen ebenfalls ein E-Auto. Der Arbeitsweg ist normalerweise nicht länger als 15 Kilometer, Dienstwege werden in einer Länge von 40 bis 100 Kilometern zurückgelegt. In einigen Kirchenkreisen besucht der/die Superintendent:in überwiegend zentrale und durch den ÖPNV angebundene Orte, in anderen Kirchenkreisen werden auch vermehrt Orte in der Peripherie des Kirchenkreises besucht. Manche Kirchenkreise verfügen über mehrere zentrale, durch den ÖPNV verbundene Orte, andere nur wenige.

- Arbeitsort in einem zentralen Ort = Potential für ÖPNV-Nutzung vorhanden
- viele Termine, z.T. abends
- z.T. schon (E-)Auto als Carsharing vorhanden, aber nicht für den Arbeitsweg nutzbar

Der/die Gemeindepfarrer:in



- Der/die Pfarrer:in ist für eine bestimmte Kirchengemeinde oder einen Pfarrsprengel zuständig. Dort leitet er/sie die Gottesdienste und andere Veranstaltungen in der Gemeinde, ist zuständig für Trauungen, Beerdigungen, Taufen und die Belange aller Kirchenmitglieder etc. Er/sie ist auch Ansprechpartner:in für Nicht-Kirchenmitglieder.
- Der/die Gemeindepfarrer:in ist zwischen 35 und 65 Jahre alt.

Der erste Arbeitsort der Gemeindepfarrer:in/des Gemeindepfarrers ist das Pfarrhaus. In der Regel wohnt der/die Gemeindepfarrer:in auch dort. Neben dem Pfarrhaus besucht der/die Gemeindepfarrer:in alle Orte seiner/ihrer Kirchengemeinde, um dort Gottesdienste, Beerdigungen, Hochzeiten, Hausbesuche, andere Veranstaltungen, Besprechungen etc. durchzuführen. Diese liegen in kleineren Kirchengemeinden in einem Umkreis von 20 Kilometern, größere Kirchenkreise umfassen Orte in einem 40-Kilometer-Radius. Aufgrund schwindender Mitgliederzahlen fusionieren immer mehr Kirchengemeinden und auch Kirchenkreise. Dadurch werden die Arbeitsgebiete

der Pfarrer:innen größer, und es müssen längere Strecken zurückgelegt werden. In kleineren Kirchengemeinden legt der/die Pfarrer:in im Durchschnitt Wege von 10 Kilometern zurück. In größeren Kirchengemeinden sind alle Wege über 15 Kilometer lang. In allen Kirchengemeinden wird, unabhängig von der Länge der Wege, der private PKW genutzt. Der/die Gemeindepfarrer:in ist täglich im Dienst und fährt pro Tag mehrere Orte an. So wird, auch wenn einzelne Strecken unter 15 Kilometern liegen, in der Summe am Tag deutlich mehr gefahren. Ein weiterer Grund für die Autonutzung ist die damit einhergehende Flexibilität. Es ist einfacher, Materialien zu transportieren, und es besteht keine Abhängigkeit vom Wetter oder vom ÖPNV, auch ist die Autonutzung meistens zeitsparender. In einigen Gemeinden ist es dem/der Pfarrer:in nicht möglich, den ÖPNV zu nutzen, da nur wenige Orte innerhalb der Gemeinde durch einen Linienbus verbunden werden. Meistens sind die Linienbusse im ländlichen Raum auf die Bedürfnisse von Schüler:innen zugeschnitten und verkehren nur wenige Male am Tag. In anderen Gemeinden besteht wiederum ein Linien- oder Rufbusnetz, das die meisten Orte der Gemeinde verbindet. Im Falle eines Rufbusses besteht das Problem der Planung. Rufbusse müssen im Vorhinein gebucht werden. Auch die häufig in den späten Abendstunden stattfindenden Veranstaltungen liegen außerhalb der Betriebszeiten. Monatlich rechnet der/die Gemeindepfarrer:in zwischen 50 und 200 Euro an Fahrtkosten ab.

- viele Wege, komplexe Wegeketten, z.T. mit Materialtransport
- durch Fusionen z.T. großes Arbeitsgebiet

Der/die Pfarrer:in/Mitarbeiter:in in der Kinder- und Jugendarbeit



Im Folgenden wird aus Gründen der einfachen Lesbarkeit von dem/der Mitarbeiter:in gesprochen. Diese Bezeichnung umfasst alle Pfarrer:innen, Mitarbeiter:innen, Gemeindepädagog:innen etc., die im Laufe der Erhebung befragt werden konnten.

- Der/die Mitarbeiter:in in der Kinder- und Jugendarbeit ist auf Kirchenkreisebene angestellt. Arbeitsgebiet ist der gesamte Kirchenkreis oder eine bzw. mehrere Kirchengemeinden.
- Der/die Mitarbeiter:in ist zwischen 30 und 60 Jahre alt.

In der Kinder- und Jugendarbeit unternimmt der/die Mitarbeiter:in Fahrten zu Kindergruppen, zum Konfirmandenunterricht, zur Christenlehre sowie zu Besprechungen mit Mitarbeiter:innen und zu Veranstaltungen. In einigen Regionen arbeitet der/die Mitarbeiter:in nur innerhalb einer oder mehrerer Gemeinden. Dort sind die Wege von wenigen hundert Metern bis zu ca. 20 Kilometern lang. In diesen Fällen wird manchmal zu Fuß gegangen, das eigene (E-)Fahrrad genutzt oder der Linienbus. Dieser fährt aber nur in wenigen Regionen zu den gewünschten Zeiten. In manchen Kirchenkreisen arbeitet der/die Mitarbeiter:in an mehreren Orten im gesamten Kirchenkreis, dann werden bis zu 90 Kilometer pro Fahrt zurückgelegt. In einigen

größeren Kirchenkreisen legt der/die Mitarbeiter:in sehr lange Wege zwischen dezentralen Orten zurück. In diesen Fällen besteht keine Anbindung durch den ÖPNV. Aufgrund von Fusionierungen von Kirchenkreisen und Kirchengemeinden werden die Arbeitswege des Mitarbeiters/der Mitarbeiterin länger, und es müssen mehr kleine, in der Regel schlecht angebundene Orte angefahren werden. Große Arbeitsgebiete mit wenigen oder keinen zentralen Orten sorgen für lange, nur mit dem PKW überwindbare Strecken. Veranstaltungen finden hier aufgrund fehlender Zentren an abgelegenen Orten statt und können nicht mit dem ÖPNV erreicht werden. Außerdem erschweren fehlende zentrale Orte die Etablierung und Nutzung eines ÖPNV-Angebots, da z.B. zentrale Umstiegsorte fehlen. In kleineren Kirchenkreisen legt der/die Mitarbeiter:in Wege bis zu 45 Kilometern zurück. Häufig werden dann die zentralen Orte des Kirchenkreises angefahren. Diese sind in den meisten Fällen durch den Regionalverkehr miteinander verbunden. Nur Wege von und zu Veranstaltungen, die bis in die späten Abendstunden fallen, werden hier nicht vom ÖPNV abgedeckt. Aufgrund der zeitlichen Flexibilität, des Transports von Arbeitsmaterialien und der ersten und der letzten nicht durch den ÖPNV abgedeckten Meile, fährt der/die Mitarbeiter:in trotz des ÖPNV-Angebots dennoch mit dem privaten PKW. Wenn es räumlich möglich ist, bietet der/die Mitarbeiter:in Mitfahrgelegenheiten für Kolleg:innen oder Kinder und Jugendliche an, die an denselben Veranstaltungen teilnehmen. Im Monat werden von dem/der Mitarbeiter:in ca. 200 Euro an Fahrtkosten abgerechnet.

- ➔ viele Veranstaltungen an unterschiedlichen Orten, auch abends
- ➔ großes Einsatzgebiet, lange Wege
- ➔ z.T. funktionieren Mitfahrgelegenheiten

Der/die Sekretär:in



- Der/die Sekretär:in ist auf Kirchenkreis- oder Kirchengemeindeebene angestellt und kümmert sich um die Belange eines Kirchenkreises/einer Kirchengemeinde.
- Der/die Sekretär:in ist zwischen 30 und 60 Jahre alt.

Der/die Sekretär:in fährt mehrmals täglich bis mehrmals wöchentlich seinen/ihren ersten Arbeitsort an. Dieser befindet sich z.B. im Büro der Superintendentur (Suptur) oder im Pfarrhaus. In den meisten Fällen wohnt der/die Sekretär:in wenige hundert Meter bis 10 Kilometer vom Arbeitsort entfernt. Diese Wege werden manchmal zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dennoch nutzt der/die Sekretär:in auch für Wege unter 10 Kilometern den privaten PKW, manchmal aufgrund von Mobilitätseinschränkungen. Es kommt vor, dass der/die Sekretär:in bis zu 60 Kilometer vom Arbeitsort entfernt wohnt. Dann wird ausschließlich der private PKW für die Fahrt genutzt. Selten unternimmt der/die Sekretär:in Fahrten für dienstliche Besorgungen in anderen Orten. Diese Fahrten sind dann häufig länger als 15 Kilometer und werden mit dem PKW zurückgelegt.

- ➔ meistens Arbeitsort am oder dicht am Wohnort, kurze Wege
- ➔ PKW wird auch auf Kurzstrecken genutzt, z.T. aufgrund von Mobilitätseinschränkungen oder um den Weg

zur/von der Arbeit mit privaten Erledigungen kombinieren zu können

- ➔ Dienst- und Besorgungsfahrten mit dem Auto sind eher selten

Der/die Verwaltungsmitarbeiter:in



- Der/die Verwaltungsmitarbeiter:in kümmert sich um die Verwaltung einer oder mehrerer Kirchengemeinden.
- Der/die Verwaltungsmitarbeiter:in ist zwischen 40 und 60 Jahre alt.

Der/die Verwaltungsmitarbeiter:in fährt mehrmals wöchentlich in die Pfarrhäuser/Gemeindebüros verschiedener Kirchengemeinden. Dort übernimmt er/sie die Verwaltungsarbeit der Kirchengemeinden. Es werden pro Weg ca. 20 Kilometer zurückgelegt. Diese Wege werden mit dem privaten PKW gefahren. Da meistens kleine Orte angefahren werden, besteht in der Regel keine Anbindung durch den ÖPNV.

- ➔ lange Wege in Orte ohne/mit schlechter ÖPNV-Anbindung
- ➔ Nutzung des privaten PKW

Der/die Kirchenmusiker:in



- Der/die Kirchenmusiker:in ist auf Kirchenkreisebene angestellt und arbeitet in den Kirchen/Gemeindehäusern einer oder mehrerer Kirchengemeinden.
- Der/die Kirchenmusiker:in ist 40 bis 60 Jahre alt.

Der/die Kirchenmusiker:in fährt zu Proben, Konzerten, Gottesdiensten und anderen Veranstaltungen der Kirchengemeinde. Die unterschiedlichen Arbeitsorte des Kirchenmusikers/der Kirchenmusikerin werden mit dem privaten PKW angefahren. Es werden Wege bis 20 Kilometer zurückgelegt. Je nach Veranstaltung werden Wege bis in die späten Abendstunden angetreten.

- ➔ lange Wege
- ➔ Veranstaltungen auch abends
- ➔ Nutzung des privaten PKW

Der/die Mitarbeiter:in mit kreiskirchlichen Aufgaben



- Der/die Mitarbeiter:in ist auf Kirchenkreisebene angestellt. Er/sie arbeitet an verschiedenen Orten innerhalb des Kirchenkreises und ist für unterschiedliche Belange verantwortlich.
- Der/die Mitarbeiter:in ist 25 bis 65 Jahre alt.

Der/die Mitarbeiter:in mit kreiskirchlichen Aufgaben hat seinen/ihren ersten Arbeitsort entweder direkt am Wohnort oder an einem 10 bis 70 Kilometer entfernten Ort innerhalb des Kirchenkreises. Nicht immer befindet sich der erste Arbeitsort an einem zentralen Ort. Für die Strecke zum ersten Arbeitsort wird auch bei Wegen unter 15 Kilometern der private PKW genutzt. Neben dem Weg zum ersten Arbeitsort legt der/die Mitarbeiter:in Wege bis zu 80 Kilometer in andere Orte des Kirchenkreises zu Besprechungen, Sitzungen und Veranstaltungen zurück. Da häufig zwischen dezentralen Orten gefahren wird, nutzt der/die Mitarbeiter:in den privaten PKW. Selten finden Fahrten zwischen zentralen Orten statt, diese werden mitunter mit dem Regionalverkehr unternommen.

- ➔ z.T. lange Wege
- ➔ Dienstreisen für Besprechungen
- ➔ Nutzung des privaten PKW

Der/die Krankenhaus-/Gefängnis-Seelsorger:in



- Der/die Seelsorger:in ist auf Kirchenebene angestellt und kümmert sich um die Seelsorge in Krankenhäusern und Gefängnissen.
- Der/die Seelsorger:in ist zwischen 50 und 65 Jahre alt.

Der/die Seelsorger:in arbeitet an zentralen und an sehr abgelegenen Orten innerhalb des Kirchenkreises. Die Wege sind zwischen 12 und 27 Kilometer lang. Manche Wege könnten zu bestimmten Tageszeiten mit dem Bus gefahren werden. Andere Wege werden nicht durch den ÖPNV bedient. Der/die Seelsorger:in legt alle Wege mit dem privaten PKW zurück.

- Hauptverkehrsmittel: Privat-PKW
- z.T. lange Wege, abgelegene Orte

Der/die Ehrenamtler:in



- Der/die Ehrenamtler:in arbeitet entweder in einer Kirchengemeinde und/oder für einen Kirchenkreis.
- Der/die Ehrenamtler:in ist zwischen 25 und 85 Jahre alt.

Der/die Ehrenamtler:in einer Kirchengemeinde engagiert sich z.B. im Gemeindevorstand, unterstützt die Durchführung von Gottesdiensten und die Instandhaltung und Öffnung von Kirchen. Der/die Ehrenamtler:in einer Kirchengemeinde wohnt meistens in dem Dorf/Ort, in dem er/sie auch tätig ist. Manchmal werden auch Fahrten in andere Orte der Gemeinde unternommen, beispielsweise um an der monatlich stattfindenden Gemeindevorstandssitzung teilzunehmen. Diese Wege sind zwischen wenigen hundert Metern und maximal 20 Kilometern lang. Häufig geht der/die Ehrenamtler:in zu Fuß oder nutzt das eigene Fahrrad. Fahrten über 10 Kilometer werden mit dem PKW zurückgelegt, gerade bei der Gemeindevorstandssitzung werden auch Fahrgemeinschaften gebildet. Der/die Ehrenamtler:in kann aufgrund seines/ihres Alters Mobilitätseinschränkungen haben, weswegen auch für kurze Wege mitunter der PKW genommen wird. In den meisten Gemeinden ist der ÖPNV nicht hinreichend ausgebaut. Gerade wenn Veranstaltungen in den Abendstunden liegen, verkehren keine Busse mehr. Der/die Ehrenamtler:in nimmt mitunter auch an der Kreissynode und/oder der Kreiskirchenratssitzung teil. Für diese muss er/sie Orte auch außerhalb der Gemeinde besuchen und bis zu 80 Kilometer zurücklegen. Die Kreissynode/der Kreiskirchenrat findet mehrmals im Jahr bis monatlich an zentralen Orten des Kirchenkreises statt. Da überwiegend aus dezentralen Gemeinden angeleitet wird, ist die Nutzung des ÖPNV kaum möglich. Der/die Ehrenamtler:in nimmt daher meistens den privaten PKW. Bei räumlich nahen Startpunkten werden auch Fahrgemeinschaften gebildet. Für diese werden entweder private PKW genutzt,

oder, wenn vorhanden, kircheneigene Busse.

- oft wohnortnahe Tätigkeiten, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, aufgrund von Mobilitätseinschränkungen wird manchmal auch für Kurzstrecken das Auto genommen
- monatlich weitere Fahrten, oft allein mit dem PKW, auch wenn Teilstrecken mit dem ÖPNV möglich wären
- Fahrgemeinschaften möglich, aber nicht häufig genutzt

Das Gemeindeglied



- Das erwachsene Gemeindeglied besucht Gottesdienste, Konzerte und andere kirchliche Veranstaltungen.
- Das Gemeindeglied ist ca. 18 bis 85 Jahre alt.
- Die Mobilitätsbedürfnisse der Kinder und jugendlichen Gemeindeglieder sind in dieser Persona nicht abgebildet. Sie begleiten ihre Eltern jedoch oft zu Gottesdiensten. Ihre Mobilitätsbedürfnisse finden sich in der Persona Konfirmand:in.

Das Gemeindeglied besucht überwiegend Veranstaltungen am eigenen Wohnort oder in direkter Nähe. Meistens kommt das Gemeindeglied daher zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Hin und wieder reist das Gemeindeglied aus bis zu 20 Kilometer entfernten Orten zu einer Veranstaltung an.

Dafür wird meistens der private PKW genutzt. Mitunter werden auch Fahrgemeinschaften gebildet. Wenn altersbedingt nicht mehr selber gefahren werden kann, wird häufig ein Familienmitglied gebeten, den Fahrdienst zu übernehmen. Ein kirchlicher Hol- und Bringdienst konnte sich aus Verwaltungsgründen noch nicht etablieren. Da das Gemeindeglied gerade für Gottesdienste meistens nicht den eigenen Wohnort verlässt, halten Pfarrer:innen mehrere Gottesdienste pro Wochenende in verschiedenen Kirchen ab, dennoch kommen zu einem normalen Gottesdienst teilweise wenige Gemeindeglieder. Für größere Veranstaltungen reist das Gemeindeglied auch an weiter entfernte Orte. Bis zu 50 Kilometer werden dann mit dem privaten PKW zurückgelegt. Da auch größere Veranstaltungen häufig an eher dezentralen Orten und am Wochenende stattfinden, ist auch hier nur eine sporadische Anbindung durch den ÖPNV gegeben. Vor allem bei der Anreise aus Dörfern ist der ÖPNV selten eine Alternative zum Auto.

- viele Veranstaltungen vor Ort werden zu Fuß und mit dem Rad erledigt
- größere Veranstaltungen auch weiter entfernt, dann ist der Privat-PKW das Mittel der Wahl, auch wenn Teilstrecken mit dem ÖPNV zurückgelegt werden könnten
- ältere Personen werden von Verwandten gefahren – bisher konnte sich kein kirchlicher Hol- und Bringdienst etablieren

Der/die Konfirmand:in



- Der/die Besucher:in des Konfirmandenunterrichts nimmt wöchentlich bis monatlich am Konfirmandenunterricht teil. Unter der Woche findet der Konfirmandenunterricht meistens am Nachmittag/frühen Abend statt, am Wochenende morgens/vormittags.
- Der/die Konfirmand:in ist zwischen 12 und 14 Jahre alt.

Der/die Konfirmand:in kommt meistens aus einem Umkreis von maximal 20 Kilometern und wird mit dem Auto gebracht. Wenn der Konfirmandenunterricht im Wohnort stattfindet, wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad angereist. Selten befindet sich in der Kommune ein Bahnanschluss. Wenn das der Fall ist und der Konfirmandenunterricht unter der Woche nach der Schule stattfindet, wird auch die Regionalbahn genutzt. Manchmal bieten die Pfarrer:innen (Mitarbeiter:innen in der Kinder- und Jugendarbeit) Hol- und Bringdienste nach ihren Kapazitäten an. Von den Eltern organisierte Fahrdienste sind bisher nur gelegentlich realisiert worden.

- Persona hat kein Auto, wird aber oft gebracht (großer Zeitaufwand, wenn nicht mit anderen Aktivitäten koppelbar)

Kernprobleme

In diesem Kapitel werden alle relevanten Probleme zusammengefasst. Dies sind zum einen Probleme, die sich aus dem Mobilitätsverhalten ableiten lassen, zum anderen jedoch auch Angaben zu Problemen, die von den Interviewpartner:innen direkt benannt wurden.

Komplexe Wegeketten

Die meisten der befragten Mitarbeiter:innen fahren neben ihrem ersten Arbeitsort täglich bis wöchentlich weitere Dienstorte an. Häufig fallen Termine an mehreren Orten auf denselben Tag. Diese sind zeitlich meistens eng getaktet, so dass zwischen den Terminen wenig zeitlicher Spielraum herrscht. Daraus ergeben sich komplexe Wegeketten, die gerade im ländlichen Raum nur mit dem Auto gefahren werden können. Sowohl Gemeindemitarbeiter:innen als auch Mitarbeiter:innen auf Kirchenkreisebene berichten von dieser Schwierigkeit. Auf Gemeindeebene entsteht so das Problem, dass selbst Wege unter 15 Kilometer nicht mit dem Fahrrad unternommen werden können, da mehrere Ziele nacheinander angefahren werden müssen. Der Umstieg auf das Fahrrad benötigt mehr Zeit und Vorplanung. Auf Kirchenkreisebene werden von den Mitarbeiter:innen überwiegend die zentralen Orte angefahren, die häufig auch über den Regionalverkehr verbunden sind. Jedoch raubt auch hier die Nutzung des ÖPNV, z.B. durch Umstiege, Zeit und hemmt die Flexibilität, mehrere Termine nacheinander an unterschiedlichen Orten wahrzunehmen.

Lange Wege aufgrund von großen Einsatzgebieten

Eine wichtige Rolle bei den komplexen Wegeketten spielen die häufig sehr großen Arbeitsgebiete der Mitarbeiter:innen. Aufgrund des Mitgliederrückgangs innerhalb der Kirche wurden in der Vergangenheit und werden zukünftig auch weitere Kirchengemeinden und Kirchenkreise zusammengelegt. Die Arbeitsräume der Mitarbeiter:innen erstrecken sich auf immer größere Gebiete. Da es sich in den untersuchten Kirchenkreisen vorrangig um Gebiete mit dünner Besiedlung handelt, fehlt gerade in großen Kirchenkreisen/-gemeinden der öffentliche Nahverkehr. Für die Mitarbeiter:innen stellt sich hier häufig die Frage der (De-)Zentralisierung. So wird z.B. darüber nachgedacht, ob Veranstaltungen besser an einem zentralen Ort oder an wechselnden, dezentralen Orten stattfinden sollen. Diese Frage ist noch nicht geklärt, stellt sich aber immer wieder.

Unzureichende Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs

Wie bereits erwähnt, herrscht gerade im ländlichen Raum ein Mangel an ÖPNV-Angeboten. Am spürbarsten ist die unzureichende Anbindung innerhalb und zwischen Kirchengemeinden. Hier verkehren in den meisten Fällen nur Busse zum Transport von Schüler:innen. In manchen Kirchenkreisen können die zentralen Orte tagsüber gut mit der Regionalbahn erreicht werden. Ab den frühen Abendstunden fahren jedoch auch hier nur noch selten Züge. Wenn Mitarbeiter:innen außerhalb von zentralen Orten wohnen, besteht nur eine sporadische Busverbindung zwischen Wohnort und Regionalbahnhof. Gerade in

größeren Kirchenkreisen oder Kirchenkreisen mit wenigen zentralen Orten ist auch der Schienenverkehr nur für wenige Mitarbeiter:innen nutzbar.

Gepäcktransport

Der Gepäcktransport stellt für einige Mitarbeiter:innen eine weitere Hürde für den Verzicht auf das Auto dar. Gerade Mitarbeiter:innen in der Kinder- und Jugendarbeit haben häufig einige Arbeitsmaterialien zu transportieren. Diese mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu transportieren, ist nicht in jedem Fall möglich bzw. erschwert den Arbeitsweg deutlich.

Organisatorische Hürden für Mitfahrgelegenheiten sowie Hol- und Bringdienste

Bei Veranstaltungen bestehen in Bezug auf die An- und Abreise organisatorische Hürden für Mitfahrgelegenheiten sowie für Hol- und Bringdienste. Für Mitarbeiter:innen besteht das größte Problem bei Fahrgemeinschaften in den weit voneinander entfernten Wohnorten und den unterschiedlichen An- und Abreisezeiten. Aus beruflichen und privaten Gründen kommt es häufig vor, dass Mitarbeiter:innen später an- und früher abreisen, so dass Fahrgemeinschaften nicht möglich sind, wenn jemand die gesamte Veranstaltung besuchen möchte. Vereinzelte Versuche, Abholdienste für die Besucher:innen von Gottesdiensten zu etablieren, sind aufgrund von mangelnder Inanspruchnahme gescheitert. Hier war der Planungsaufwand, sich beim Bringdienst anzumelden und diesen dann in Anspruch zu nehmen, für die Besucher:innen vermutlich höher, als selber mit dem Auto zu fahren bzw. privat nach Mitfahrgelegenheiten zu suchen.

Verwaltungstechnische und organisatorische Hürden für neue Mobilitätslösungen

Von den Gemeindepfarrer:innen wurden die Verwaltungs- und Organisationshürden bei der Etablierung von nachhaltigen Konzepten angesprochen. Die Mitarbeiter:innen haben ohnehin ein hohes Arbeitsvolumen, das keine Zeit lässt, um nachhaltige (Mobilitäts-)Konzepte zu entwickeln und umzusetzen. Außerdem stellen die hohen Anschaffungskosten von E-Fahrzeugen eine Hürde dar. Hier fehlt den Mitarbeiter:innen eine zentrale Anlaufstelle, welche die Planung und Organisation neuer Mobilitätsprojekte übernimmt.

Hürden für digitale Veranstaltungen

In einigen Fällen kann die Etablierung von digitalen Formaten persönliche Treffen und die damit einhergehende Mobilität reduzieren. Hier besteht aber das Problem der noch unzureichenden Digitalisierung innerhalb der kirchlichen Arbeit. Auch fehlt es manchen Mitarbeiter:innen und Ehrenamtler:innen an digitaler Kompetenz. Hinzu kommt der oftmals schlechte Ausbau des Mobilfunknetzes bzw. des Internetangebotes gerade in ländlichen Regionen.

Anreize für die Veränderung von Mobilitätsroutinen fehlen

Wenn Menschen über Jahre ihre Arbeit nach gewohnten Mustern und mit der gewohnten Mobilität nachgegangen sind, lassen sich Mobilitätsroutinen schwer ändern. Da die positiven Auswirkungen nachhaltiger Mobilität wie die Ersparnis von Treibhausgas-Emissionen nicht direkt spürbar sind, im Gegensatz etwa zu Fahrtzeit und Bequemlichkeit, muss es weitere Anreize für die Umstellung der beruflichen Mobilität geben.

Hürden für die Verknüpfung beruflicher und privater Mobilität

Letztlich kommen zusätzliche Schwierigkeiten durch die Verknüpfung von beruflicher und privater Mobilität hinzu. Mitarbeiter:innen können ihre beruflichen Fahrten offiziell nicht mit privaten Erledigungen kombinieren. Dadurch kommt es häufig zu Mehrfahrten.

Mobilität vor Ort

Aus den Interviews ist ersichtlich geworden, wie die Befragten die örtliche Mobilität wahrnehmen und einschätzen. Neben dem ÖPNV-Angebot konnten die Befragten auch über die Verkehrssituation und die Infrastruktur an ihrem Arbeitsplatz berichten. Um dieses Bild zu vervollständigen, wurden die Streckennetze und Buslinien in den Lebens- und Arbeitsregionen der Befragten betrachtet. Diese Informationen wurden über die Internetseite des VBB und der lokalen Busunternehmen generiert. Da die Grenzen der Kirchenkreise nicht identisch mit den Landkreisgrenzen sind, mussten zum Teil die Verkehrsdaten mehrerer Landkreise hinzugezogen werden, um ein jeweils vollständiges Bild zu bekommen. Die betrachteten Kirchengemeinden liegen jedoch nicht in einem Grenzgebiet zwischen verschiedenen Landkreisen. Auf den nachfolgend präsentierten Wegekarten werden exemplarisch die Arbeits- und Dienstwege der Befragten dargestellt.

Die verschiedenen Farben der Wege stellen die *möglichen* Alternativen zum PKW dar. Grün dargestellt sind Wege bis 15 Kilometer, die als potentielle Fahrrad- bzw. E-Radwege eingestuft werden. Wege über 15 Kilometer sind als potentielle ÖPNV-/Auto-Wege dargestellt. Wenn in den Regionen ein gut ausgebauter ÖPNV vorhanden ist, wurden diese Wege gelb angelegt, bei mäßig ausgebautem ÖPNV orange dargestellt. Dabei wurde der ÖPNV nur berücksichtigt, wenn er mindestens alle zwei Stunden bis mindestens 18 Uhr fährt und keinen erheblichen zeitlichen Mehraufwand bringt. Dieser Mehraufwand orientiert sich an der jeweiligen Autofahrtzeit. Übersteigt der zeitliche Mehraufwand eine halbe Stunde, wurde der Weg nicht als ÖPNV-Variante berücksichtigt. Rote Linien stellen Wege dar,

die länger als 15 Kilometer sind und nicht (hinreichend) durch den ÖPNV bedient werden.

In den Karten werden nicht die aktuell durch die Befragten genutzten Verkehrsmittel aufgezeigt, sondern es wird das Vorhandensein von Alternativen überprüft. Uns ist bewusst, dass nicht jede potentielle Alternative in der Umsetzung auch wirklich nutzbar ist, sondern jeder individuelle Fall entsprechender Analysen und Lösungen bedarf.

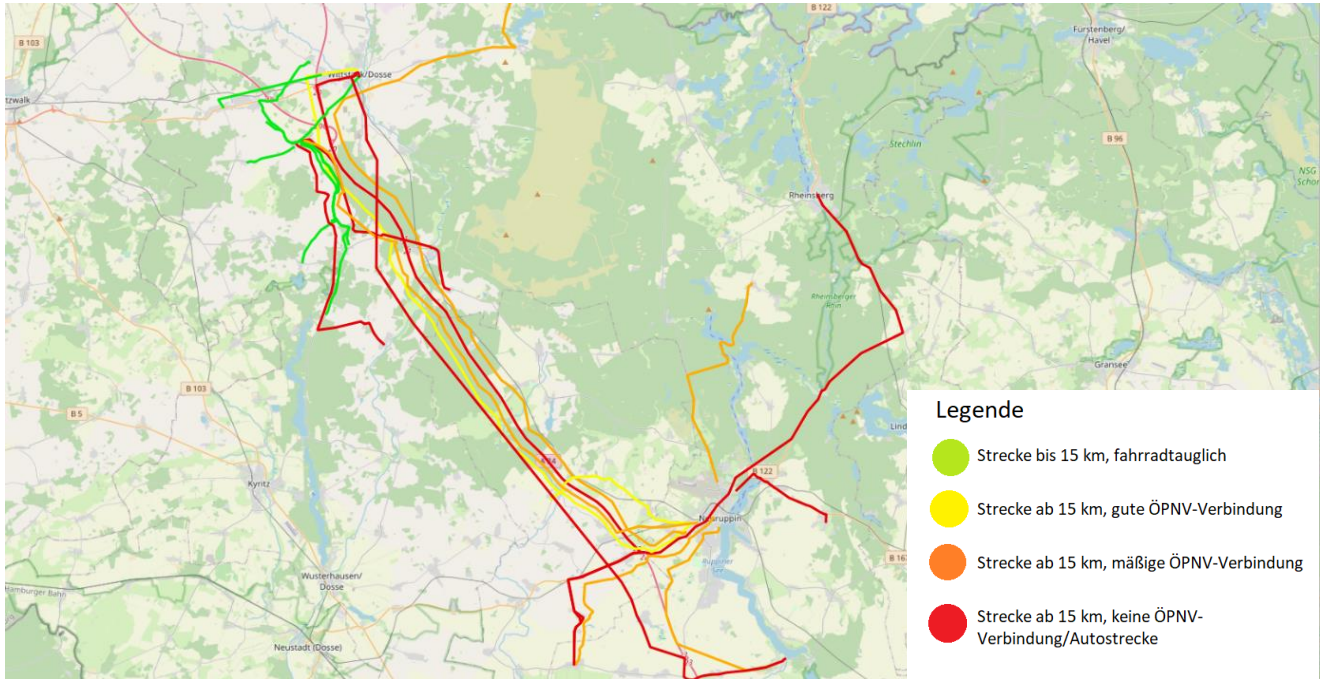


Abbildung 1: Wegekarte Wittstock-Ruppin (eigene Darstellung auf Grundlage von QGIS)

Kirchenkreis Wittstock-Ruppin/Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Der Kirchenkreis Wittstock-Ruppin hat mit Neuruppin, Wittstock (Dosse) und Wustrau drei zentrale Städte, die durch die Regionalbahn RE6 miteinander verbunden sind und zentrale Arbeitsorte der Befragten darstellen. Neben den drei erwähnten Orten fährt der RE6 noch sechs andere Orte im Kirchenkreis an. Durch den RE2 wird Neustadt (Dosse) unter anderem mit Berlin verbunden, innerhalb des Kirchenkreises ermöglicht der RE2 jedoch wenig interessante Routen. Die Linie RB73 verbindet Neustadt (Dosse) mit zwei weiteren Orten im Westen des Kirchenkreises (siehe VBB (Hrsg.), 2021). Die befragten Mitarbeiter:innen aus dem Kirchenkreis Wittstock-Ruppin gaben an, überwiegend an den oben genannten Orten zu arbeiten. Dementsprechend sind auf der Karte (Abb. 1) einige gelbe und orange Wege eingezeichnet. Die Mitar

beiter:innen aus Kirchengemeinden hingegen profitieren weniger vom Regionalbahnnetz.

Stattdessen können die Arbeits- und Dienstwege, z.B. der Gemeindepfarrer:innen, meistens mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Zwar wird Wittstock-Ruppin von der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft durch 44 Buslinien vernetzt (vgl. ORP (Hrsg.), 2021), diese verkehren aber nur sporadisch innerhalb von Gemeinden und sind meistens auf die Fahrtwege von Schüler:innen zugeschnitten. Jedoch werden kleinere Orte rund um zentrale Orte meistens von Bussen angefahren und können so für die erste und die letzte Meile der Mitarbeiter:innen genutzt werden.

In Wittstock, Neuruppin, Wahlsleben und Wustrau stehen den Mitarbeiter:innen zwei bis fünf kircheneigene Parkplätze zur Verfügung. Manche Mitarbeiter:innen haben Anspruch auf Sonderparkplatzkarten. Hin und

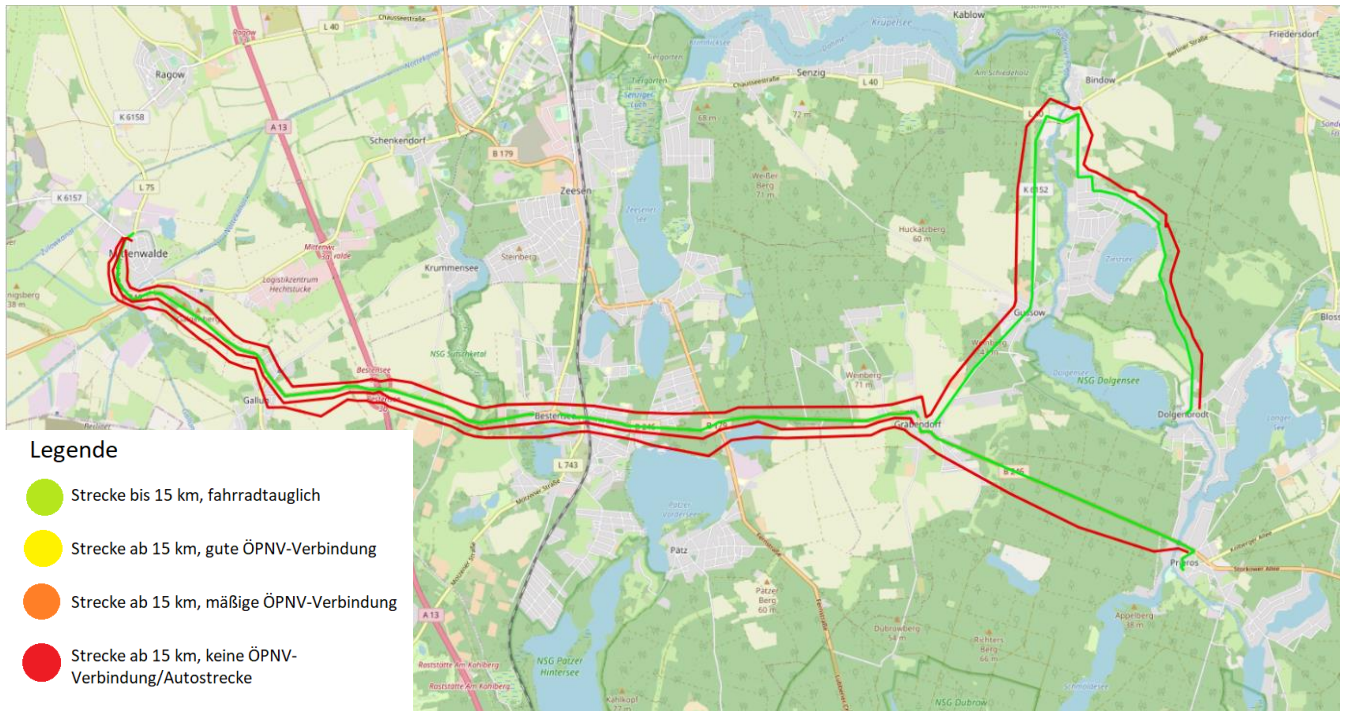


Abbildung 2: Wegekarte Bestensee-Gräbendorf (eigene Darstellung auf Grundlage von QGIS)

wieder gibt es Fahrradstellplätze, diese sind meistens nicht überdacht. In einigen Pfarrhäusern und Gemeindezentren können Außensteckdosen zum Laden von E-Fahrzeugen genutzt werden. In Wittstock gibt es eine Lade-/Wallbox für PKW. Dort steht den Mitarbeiter:innen auch ein kircheneigenes E-Auto zur Verfügung, das im Sharing-Prinzip genutzt wird. Einige wenige Mitarbeiter:innen verzichten aufgrund des E-Autos gänzlich auf einen eigenen PKW.

In der Kirchengemeinde Papenbruch stehen den Mitarbeiter:innen keine kircheneigenen Parkplätze zur Verfügung, dennoch gibt es genug öffentlichen Raum zum Parken. Fahrräder können an den Kirchen der zugehörigen Dörfer und am Pfarrhaus abgestellt werden. E-Lademöglichkeiten und Car-sharing-Angebote sind nicht vorhanden. Einige Orte der Kirchengemeinde Papenbruch werden durch den RE6 mit zentralen Orten des Kirchenkreises verbunden. Lokale Buslinien verkehren für eine bedarfsgerechte Nutzung im kirchlichen Arbeitsalltag zu sporadisch.

Kirchenkreis Zossen-Fläming/ Landkreis Teltow-Fläming

Zossen-Fläming wird durch vier Linien des Regionalverkehrs und zwei S-Bahn-Linien verbunden. Das Schienennetz erstreckt sich U-förmig vom östlichen Rand des Kirchenkreises über den Norden und entlang der westlichen Kreisgrenze. Die gesamte Mitte und der Süden des Kirchenkreises sind nicht an den Schienenverkehr angebunden (siehe VBB (Hrsg.), 2021). Die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming stellt 52 Buslinien und drei Rufbusse. Es gibt acht weitere Buslinien von vier privaten und kommunalen Busunternehmen (siehe Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (Hrsg.), 2021).

In der betrachteten Kirchengemeinde Bestensee-Gräbendorf ist es nicht möglich, für den kirchlichen Arbeitsalltag die Buslinien zu nutzen (siehe Abb. 2). Die Busse fahren nur wenige Male am Tag und sind für Schüler:innen ausgelegt. Stattdessen können die Wege zwischen einzelnen Orten

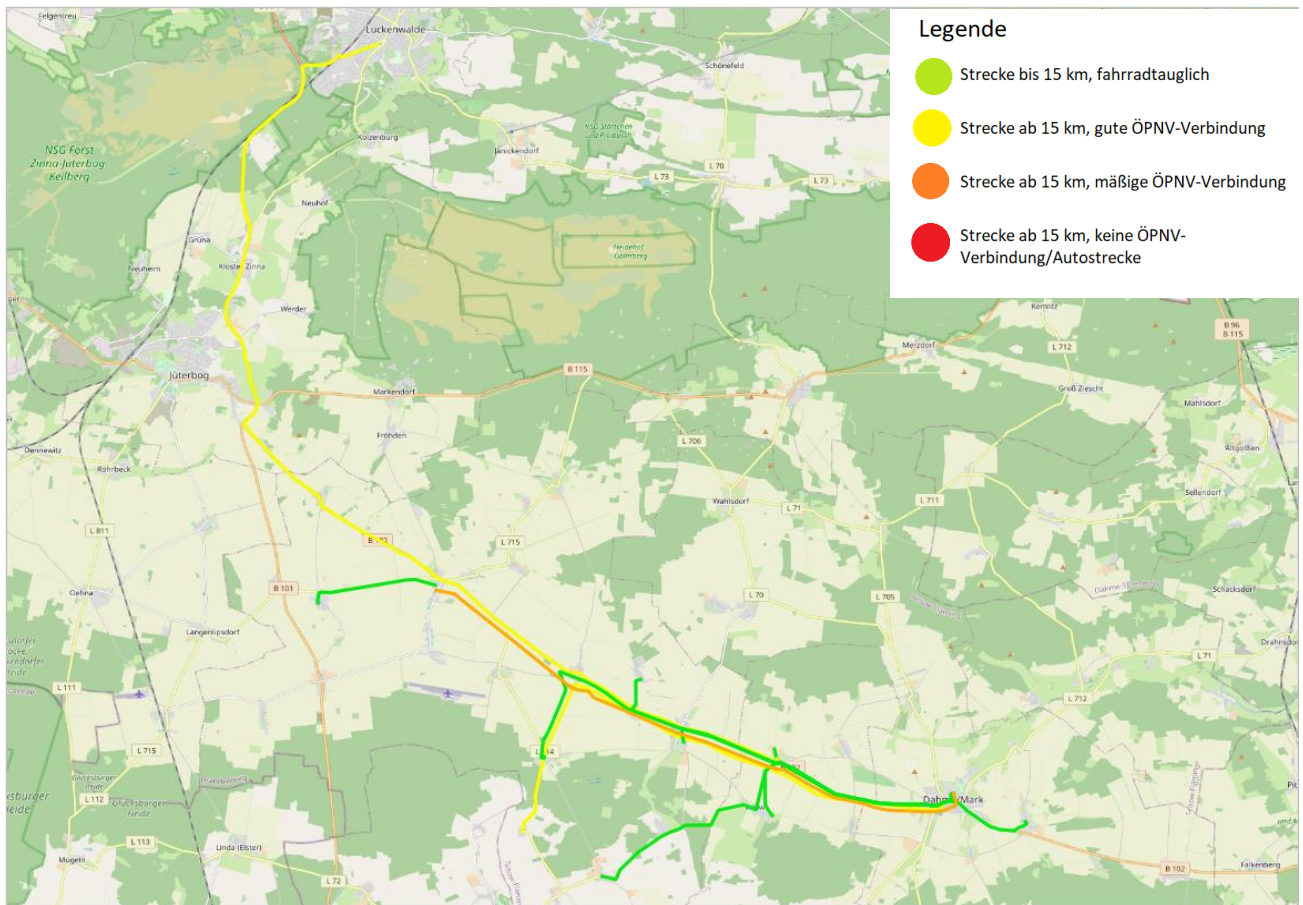


Abbildung 3: Wegekarte Im Niederen Fläming (eigene Darstellung auf Grundlage von QGIS)

mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Für Wege von einem Rand der Kirchengemeinde zum anderen gibt es aktuell keine Alternative zum Auto.

Bestensee ist durch die Bahnlinie RB54 an das Regionalbahnnetz angeschlossen. Den Mitarbeiter:innen der Superintendentur steht ein kircheneigenes E-Auto im Sharing-Prinzip zur Verfügung. Für dieses gibt es in Zossen eine E-Ladestation an der Superintendentur.

Die Orte der Kirchengemeinde Im Niederen Fläming werden durch einen Rufbus vernetzt. Dieser muss mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt telefonisch, online oder per App gebucht werden. Neben dem Rufbus können die meisten Wege ebenfalls mit dem Fahrrad erledigt werden (siehe Abb. 3).

Innerhalb der Gemeinde gibt es kaum offizielle Parkmöglichkeiten, jedoch viel freien Raum zum Parken. In Hohenseefeld kann eine öffentliche E-Ladestation genutzt werden. In einem Ort hat bereits die Etablierung eines Dorfautos begonnen, daneben bietet ein örtliches Autohaus einen Sharing-Wagen an.

Kirchenkreis Oderland-Spree/Landkreis Märkisch-Oderland/Oder-Spree

Der Kirchenkreis Oderland-Spree setzt sich aus den Landkreisen Märkisch-Oderland und Oder-Spree sowie der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) zusammen. Der Kirchenkreis wird durch die Regionalbahnlinien RE1, RB26, RB60, RB35, RB91 und RB11 erschlossen. Diese verbinden überwiegend die

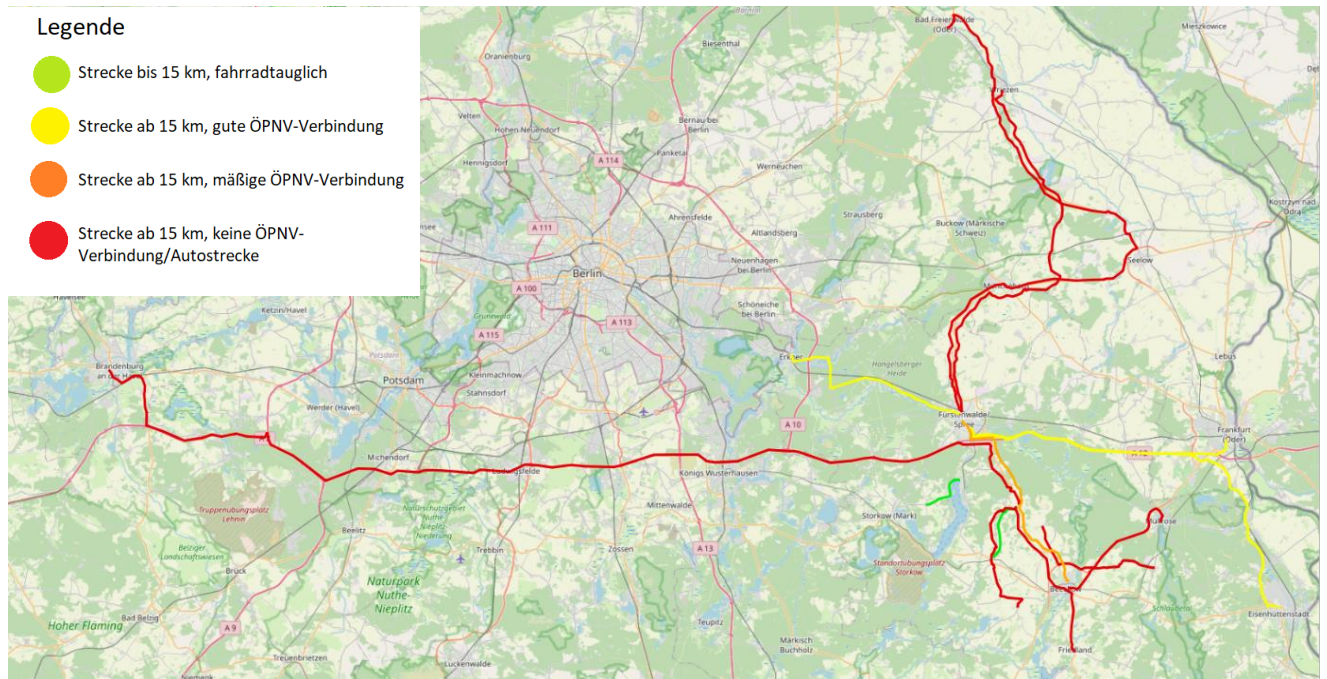


Abbildung 4: Wegekarte Oderland-Spree (eigene Darstellung auf Grundlage von QGIS)

zentralen Orte Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Königs-Wusterhausen, Strausberg und Eberswalde untereinander und mit Berlin (siehe VBB (Hrsg.), 2021). Zusätzlich fahren in Märkisch-Oderland 37 Buslinien (siehe Märkisch-Oderland Bus (Hrsg.), 2021), in Oder-Spree sind es 36 Buslinien (siehe Busverkehr Oder-Spree GmbH (Hrsg.), 2021). Wie auf der Wegekarte Oderland-Spree zu sehen ist, werden die Hauptarbeitsorte der befragten Mitarbeiter:innen nur mäßig durch den ÖPNV angefahren (Abbildung 4).

Lediglich Strecken zwischen Eisenhüttenstadt, Frankfurt (Oder) und Berlin können komfortabel mit dem ÖPNV erreicht werden. Die restlichen Strecken sind einerseits sehr lang und damit nicht für das Fahrrad geeignet, andererseits werden häufig kleinere Orte in mehreren Kirchengemeinden angefahren, die mit den Buslinien nicht erreicht werden. Auch wenn Mitarbeiter:innen nur in einer Kirchengemeinde tätig sind, können aufgrund großer Arbeitsgebiete die Wege nur selten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies steht im

Kontrast zu den anderen betrachteten Kirchenkreisen und -gemeinden. Der ÖPNV innerhalb einer Kirchengemeinde ist, wie in den meisten anderen betrachteten Kirchengemeinden, nur auf die Fahrtwege der Schüler:innen ausgelegt und verkehrt nur wenige Male am Tag.

An der Superintendentur in Frankfurt (Oder) stehen den Mitarbeiter:innen zwar fünf Parkplätze zur Verfügung, was jedoch zu wenig für den Bedarf aller Mitarbeiter:innen ist. Außerdem gibt es einen Fahrradständer. Direkt an der Superintendentur gibt es keine Möglichkeiten, E-Fahrzeuge zu laden, jedoch gibt es in Frankfurt (Oder) eine öffentliche E-Ladestation. Der Kirchenkreis verfügt über drei kircheneigene Busse, die von den Mitarbeiter:innen z.B. für Fahrten zu Veranstaltungen genutzt werden. Hier werden nach Möglichkeit Fahrgemeinschaften gebildet. Ansonsten gibt es im Kirchenkreis keine Carsharing-Angebote.

Die Kirchengemeinde Lieberose und Land verfügt über keine kircheneigenen Parkplätze, dennoch gibt es an den meisten Kirchen genug Platz, um Autos abzustellen. Fahrradständer sind sporadisch vorhanden, werden jedoch nicht aktiv instand gesetzt. Die Kirchengemeinde verfügt weder über E-Lademöglichkeiten noch über Carsharing-Angebote. Auch gibt es innerhalb der Kirchengemeinde keinen Schienennahverkehr und die Buslinien fahren sehr sporadisch und nur zu Schulzeiten. Der ÖPNV ist in dieser Kirchengemeinde für den kirchlichen Alltag nicht nutzbar. Innerhalb von Lieberose gibt es einen Bürgerbus, der nach vorheriger Buchung bis zu neun Menschen befördern kann. Aufgrund von schlecht instand gehaltenen Fußwegen und Straßen mit Kopfsteinpflaster nutzen Menschen, die beispielsweise auf eine Gehhilfe angewiesen sind, häufig auch für kurze Strecken das Auto.

Maßnahmen

Auf Basis der Erhebungsdaten und der daraus abgeleiteten Kernprobleme werden in diesem Kapitel Maßnahmen vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind als Möglichkeiten und Angebote zu verstehen. Nicht alle werden sich im Rahmen der Weiterentwicklung des kirchlichen Klimaschutzgesetzes umsetzen lassen. Sie können jedoch ein „Maßnahmenbaukasten“ sein, aus dem sich Kirchengemeinden oder Kirchenkreise die Maßnahmen auswählen können, die für sie am geeignetsten erscheinen, um die Treibhausgas-Emissionen im Verkehr möglichst schnell zu reduzieren.

Verkehrsvermeidung

Nicht alle, aber doch immer mehr Veranstaltungen, Beratungen und Treffen lassen sich inzwischen auch digital durchführen. Um bestehende Hürden abzubauen, sollte die technische Ausstattung für digitale oder hybride Veranstaltungen optimiert und darüber hinaus bei Bedarf auch eine Beratung und/oder Schulung von Mitarbeiter:innen und Gemeindemitgliedern angeboten werden. Dies kann z.B. auch als generationsübergreifendes Jugendprojekt konzipiert werden, bei dem jugendliche Gemeindemitglieder den älteren bei technischen Problemen helfen.

Multimodal denken und fahren

Um komplexe Wege zwischen mehreren Orten umweltfreundlich zu gestalten, bietet es sich an, multimodale Wegeketten zu fördern, so dass, wenn möglich, auf der Hauptstrecke die Autofahrt durch eine Bus- oder Bahnfahrt ersetzt werden kann. Wichtig ist dabei, den Umstieg beim Start- und Zielpunkt zu optimieren. Die Anschaffung von

übertragbaren VBB-Umweltkarten erleichtert den Mitarbeiter:innen die Nutzung des ÖPNV und erspart die nachträgliche Abrechnung von Fahrkarten. Für Wege bis zu 15 Kilometern sowie erste und letzte Meilen können E-Fahrräder, eventuell in der Klapp- oder Variante, zur Verfügung gestellt werden. Klapp- oder Variante haben den Vorteil, dass sie als Gepäck gelten und keine zusätzliche Fahrradkarte dafür benötigt wird bzw. auch die Mitnahme in einem Bus möglich ist.

Mobilitätsbedürfnisse gegenüber den Betreibern und der Verwaltung benennen

Um auch innerhalb von Kirchengemeinden/Gemeinden gut den ÖPNV nutzen zu können, empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit den örtlichen Busunternehmen. Mit diesen können optimierte Fahrpläne der Linien oder sinnvolle Haltepunkte besprochen werden. Vor allem bei den Rufbussen besteht von Seiten der Busunternehmen relativ viel Flexibilität, auf individuelle Bedürfnisse von Institutionen einzugehen. Um komfortabel mit Rad und ÖPNV unterwegs zu sein, sollte auch der Gepäcktransport optimiert werden. Checklisten können dabei helfen, zu klären, welche Materialien mitgeführt werden müssen, welche am Arbeitsort aufbewahrt werden können und welche Möglichkeiten des Gepäcktransportes (vom Trolley bis zum Lastenrad) hilfreich sein können. Schon bei der Anschaffung von Materialien kann auf eine gute Transportierbarkeit, z.B. mit dem Rad, geachtet werden.

E-Mobilität und Carsharing fördern

Da es zukünftig durch das jüngst verabschiedete Kirchengemeindestrukturgesetz der EKBO zu weiteren Fusionierungen von

Kirchenkreisen und -gemeinden kommen wird und somit die Arbeitswege gerade im ländlichen Raum länger werden, muss die verbleibende Automobilität umweltverträglicher gestaltet werden. Für Mitarbeiter:innen können E-Autos im Car-sharing-Prinzip angeboten werden, vor allem, wenn nur gelegentlich weite Strecken zurückgelegt oder Veranstaltungen in den Abendstunden besucht werden. In einigen Regionen nutzen Mitarbeiter:innen bereits kircheneigene E-Autos, und es zeigt sich, dass dadurch mitunter ganz auf einen privaten PKW verzichtet wird. Die Kirchengemeinden können ihre Fahrzeuge, wenn die eigenen Autos nicht voll ausgenutzt werden, auch als Dorfautos für ein öffentliches Carsharing anbieten. Wenn Einnahmen aus dem Sharing-Modell erzielt werden, sind vorher die steuerlichen Rahmenbedingungen zu prüfen. Gerade in kleineren Orten und Gemeinden können so auch kirchenexterne Menschen von dem Auto profitieren. Die Kirchengemeinden würden dadurch auch in der Öffentlichkeit noch besser sichtbar. Für die Organisation, Haftungsfragen etc. gibt es inzwischen unterschiedliche Modelle und Partner:innen, so dass keine Einzelperson/Kirchengemeinde neue Konzepte entwickeln muss. Für die Anschaffung von E-Autos, E-Rädern oder Lastenrädern sollten Rahmenverträge entwickelt bzw. die bei kirchlichen Handelsgesellschaften bestehenden Rahmenverträge und Angebote weiter ausgebaut und kommuniziert werden. Durch dieses Konzept einer gemeinsamen Fahrzeugnutzung kann die Etablierung der Kirche in einer Region gestärkt werden.

Elektrische Kleinfahrzeuge in die Flotte einbinden

Für Mitarbeiter:innen mit überwiegend kurzen Wegen kommen auch elektrische Kleinfahrzeuge bis 45 km/h in Frage. Diese bieten gerade für Mitarbeiter:innen, die viele kurze Wege an einem Tag bewältigen

müssen, eine wetterfeste Alternative zu Auto und Fahrrad. Weiterführende Links hierzu finden sich im Anhang.

Fahrgemeinschaften fördern

Um das Fahrtaufkommen vor und nach Veranstaltungen zu verringern, können regelmäßig fahrende Hol- und Bringdienste etabliert werden. Hierfür muss gemeinsam mit Mitarbeiter:innen und Mitgliedern ein Konzept entwickelt werden, wie Menschen mit geringem Planungsaufwand den Fahrdienst nutzen können. Für die Vereinfachung von Mitfahrgelegenheiten bei Dienstfahrten bietet sich unter anderem eine digitale Mitfahrbörse an, bei der Mitarbeiter:innen ihre Fahrten online einstellen, damit ähnliche Fahrtwege gemeinsam zurückgelegt werden können. Inzwischen gibt es verschiedene digitale Programme (App-Lösungen), die helfen, Mitfahrten intelligent zu organisieren. Beispiele hierzu finden sich im Anhang.

Fahrradförderung

Für die generelle Förderung des Radverkehrs können über die Landeskirche oder die Kirchenkreise allgemeine Rahmenbedingungen und Verträge für das Dienstrad-/Jobrad-Leasing geklärt werden. Analog zum Jobticket (Strecken- oder Zeitnetzkarten mit einem Sondertarif für die Nutzung von ÖPNV, bei dem der Arbeitgeber einen Teil der Finanzierung mitträgt – siehe weitere Hinweise im Anhang) profitieren Mitarbeiter:innen beim Jobrad auch privat von E-Fahrrädern. Darüber hinaus können auch E-Räder oder E-Lastenräder ebenso als kircheneigene Dienstfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. In diesem Bereich kann auch mit externen Organisationen eine Zusammenarbeit im Radsharing vereinbart werden (z.B. fLotte Brandenburg). Weitere Erläuterungen und Beispiele für Jobrad-Modelle finden sich im Anhang.

Veranstaltungsmanagement optimieren

Bei der Veranstaltungsplanung kann verstärkt darauf geachtet werden, Beginn und Ende an die Fahrtzeiten des ÖPNV anzupassen. Für jede Veranstaltung kann außerdem im Vorhinein eine Abfrage zum Interesse an einem Shuttle oder einer Mitfahrgelegenheit stattfinden. Gespräche und Sitzungen, die keine Anwesenheit in Präsenz erfordern, sollten als Onlineformat angelegt werden. Hierfür muss die entsprechende Ausstattung und Kenntnis bei den Mitarbeiter:innen verbessert werden, um bestehende Hürden abzubauen (siehe vorherige Hinweise im Abschnitt „Verkehrsvermeidung“).

Hilfe bei der Routenoptimierung

Für die Routenoptimierung kann den Mitarbeiter:innen eine Checkliste helfen. In dieser kann die optimale Terminplanung und Wegekettenumsetzung erläutert werden. Eine solche Checkliste kann von einer zentralen Stelle erarbeitet werden und muss dann für jede Region und/oder jeden Arbeitsbereich geprüft und geringfügig angepasst werden.

Anreize schaffen

Um die Bereitschaft zur Umstellung auf eine nachhaltigere Mobilität zu steigern, können Anreize geschaffen werden. Mitarbeiter:innen, die Beifahrer:innen mitnehmen, könnten für diese mit einer Beifahrerpauschale pro Kilometer entschädigt werden. Für die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV kann ein Bonuspunktesystem eingeführt werden. Hier sollten attraktive Prämien die Mitarbeiter:innen motivieren. Aktuell erfolgt in der EKBO keine direkte, kilometergenaue Abrechnung von Radkilometern. In der Zukunft sollte es für die

Nutzung des privaten Fahrrads eine Bezuschussung geben, die im Sinne eines Anreizsystems Wirkung entfalten kann.

Beratung und zentralen Service ausbauen

Für die optimale Planung und Verwaltung von Konzepten und Maßnahmen für klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum wird auf Ebene der Landeskirche eine zentrale Beratungs- und Servicestelle benötigt. Die meisten Mitarbeiter:innen haben keine freien Kapazitäten, um eigenständig Konzepte zu entwickeln. Um die Mobilität der EKBO auch im ländlichen Raum langfristig nachhaltig zu gestalten, braucht es eine/einen zentrale:n Ansprechpartner:in für die Kirchenkreise und Kirchengemeinden. Eine landeskirchliche Stelle hat z.B. in Verhandlungen mit Anbietern von Elektrofahrzeugen, beim Jobrad-Leasing oder bei den Verhandlungen zum VBB-Firmenticket (Jobticket) und bei der Auseinandersetzung mit den zuständigen Behörden wesentlich mehr Verhandlungsspielraum als eine einzelne Kirchengemeinde oder einzelne Kirchenkreise. Von einer zentralen Anlaufstelle können auch Beispiellösungen für die wichtigsten Mobilitätsmaßnahmen im ländlichen Raum entwickelt werden, wie beispielsweise die Organisation von Sharing-Angeboten, Anreizsystemen oder Gemeinschaftsaktionen wie einen Fahrradgottesdienst oder Radel-Wettbewerben für Konfirmand:innen. Einige Vorschläge für bereits bestehende Aktionstage, an die sich Kirchengemeinden und kirchliche Gruppen anschließen können, sind im Anhang aufgeführt. Diese Lösungen können bei Bedarf übernommen oder an die individuelle Situation in den einzelnen Kirchengemeinden und Kirchenkreisen angepasst und umgesetzt werden. Der grundsätzliche Konzeptions- und Planungsaufwand entfällt damit für die Kirchengemeinden.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Die Erhebung hat bestätigt, dass es in den ländlichen Kirchenkreisen der EKBO aufgrund fehlender oder schlechter ÖPNV-Anbindung generell schwieriger ist, auf das Auto zu verzichten. Erschwerend kommt hinzu, dass durch die Zusammenlegung von Kirchengemeinden und Kirchenkreisen die Wege für die Angestellten, Ehrenamtlichen sowie auch für die Besucher:innen von kirchlichen Angeboten länger geworden sind. Diese Entwicklung wird zukünftig weiter zunehmen. Außerdem spielen Individualität und Flexibilität eine große Rolle bei den Terminen und Dienstfahrten, da sich die Arbeit mit Menschen sowohl in der Seelsorge als auch bei Gemeindeangelegenheiten nicht immer in feste Zeitschemen pressen lässt. Die Erhebung hat aber ebenfalls gezeigt, dass es auch in den ländlichen Bereichen große Unterschiede hinsichtlich der Erreichbarkeit gibt und dass Alternativen zum Auto zumindest teilweise nutzbar sind. Im folgenden Kapitel werden Empfehlungen abgeleitet, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen im kirchlichen Kontext angegangen und umgesetzt werden können.

Dabei ist es uns wichtig, folgende Punkte zu betonen:

- Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sollen Mobilität und Teilhaben nicht eingeschränkt werden!
- Die Situation im ländlichen Raum ist nicht homogen – sondern sehr divers. Entsprechend vielfältig müssen und dürfen auch die gewählten Lösungen

sein. Es gibt nicht den einen richtigen Weg.

- Allein die Fahrzeugantriebe umzustellen und auf Elektromobilität zu setzen, greift zu kurz.
- Die gesetzten Ziele sollten ambitioniert, aber nicht frustrierend sein. Wer es sich zum Ziel setzt, die Mobilität im ländlichen Raum in beispielsweise zwei Jahren klimaneutral zu gestalten, wird sich schwertun und daran scheitern. Vielmehr ist es wichtig, aufzuzeigen, dass jeder Kilometer, der auf klimaverträglichere Mobilitätsalternativen verlagert wird, einen wertvollen Beitrag auf dem Weg zur Klimaneutralität leistet.

Mit einem Gesetz einen flexiblen Rahmen für eine nachhaltige Mobilität vorgeben

Da die Bedingungen nicht nur zwischen Stadt und Land, sondern auch in den einzelnen ländlichen Kirchengemeinden und Kirchenkreisen sehr unterschiedlich sind, empfiehlt der VCD, mit der geplanten Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes des EKBO im Bereich Mobilität einen Rahmen für Veränderung zu setzen, der den Kirchenkreisen und -gemeinden Spielräume und Möglichkeiten anbietet, aus einem Baukasten die für sie passenden Maßnahmen auszuwählen, mit denen sie das gesetzte Ziel erreichen wollen und können.

Ziele vorgeben

Festgeschrieben werden könnte beispielsweise, dass ein Kirchenkreis ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um seine mobilitätsbedingten Treibhausgas-Emissionen bis zu einem Zeitpunkt x um einen bestimmten Anteil zu reduzieren. Um die Umsetzung für die Kirchenkreise zu vereinfachen, könnte das Mobilitätskonzept auf Basis von Mustervorlagen erstellt und dabei aus einem Pool an Maßnahmen diejenigen ausgewählt werden, die für die jeweilige Situation vor Ort hinsichtlich der Reduzierung von Treibhausgasen, aber auch in Bezug auf die praktische Umsetzbarkeit am sinnvollsten sind.

Werden statt prozentualen Zielsetzungen absolute Ziele formuliert, profitieren am Anfang auch diejenigen Kirchenkreise, die bisher noch nicht so viele Maßnahmen umgesetzt haben oder bei denen das Auto bisher die wichtigste Rolle gespielt hat, wie das in vielen ländlichen Kirchengemeinden der Fall ist. Das erleichtert den Einstieg, führt zu schnelleren Erfolgen und steigert die Akzeptanz.

Voraussetzungen schaffen

Außerdem sollten im Gesetz die Grundlagen geschaffen werden, um die im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Maßnahmen realisieren zu können, z.B. Anschaffung von Carsharing-Autos, E-Rädern, die Honorierung von Radfahrten, Mitfahrerzuschläge etc. Diese können zum Teil in der Reisekostenrichtlinie oder in Rahmenverträgen mit Anbietern konkretisiert werden.

Anreize geben

Im Gesetz sollten auch Möglichkeiten für die Entwicklung von Bonussystemen und Anreizen geschaffen werden. So könnten als Wertschätzung für die Ehrenamtlichen oder zu Jubiläen Geschenke gemacht werden, die eine nachhaltige Mobilität unterstützen,

zum Beispiel Fahrradtaschen, Bahnkarten etc. Die EKBO könnte auch eigene Fahrradtaschen bestellen, um ihre Bemühungen um eine klimaverträgliche Mobilität auch nach außen hin sichtbar zu machen.

Fortschritt evaluieren

Es wäre sinnvoll, im Gesetz eine regelmäßige Evaluation des Zielerreichungsgrades bzw. des Fortschrittes zu regeln.

Beratung und Unterstützung

Um den organisatorischen Aufwand für die Einführung neuer Mobilitätsmaßnahmen für die Kirchenkreise und Kirchengemeinden möglichst gering zu halten, wäre eine Unterstützung und Beratung auf zentraler Ebene sinnvoll. Auch bei Rahmenverträgen kann besser verhandelt werden, wenn die EKBO als Dachorganisation und nicht eine einzelne Kirchengemeinde als Verhandlungspartner auftritt. Da für die ländlichen Kirchengemeinden vor allem Themen wie E-Mobilität/Carsharing, multimodale Wege sowie Fahrradförderung von Bedeutung sind, wäre es empfehlenswert, zu diesen Themen Schulungs- und Beratungstermine anzubieten.

Beratungsangebot für E-Mobilität und Carsharing

Als das Projekt und die ersten Ergebnisse im November 2021 auf einem Infoabend mit Gemeindemitgliedern und kirchlichen Mitarbeiter:innen vorgestellt wurde, gab es zu diesem Themenfeld zahlreiche Rückfragen, was darauf schließen ließ, dass hier ein großer Beratungsbedarf besteht.

Damit sich die Anschaffung von E-Autos lohnt und der Treibhausgas-Rucksack, der auch bei E-Fahrzeugen aufgrund der Akkuherstellung vorhanden ist, sinnvoll abgebaut werden kann, ist es überlegenswert,

die kircheneigenen Autos als Sharing-Fahrzeuge zu denken. Carsharing ergibt dann am meisten Sinn, wenn das Auto nur für die Strecken genutzt werden soll, wo es keine guten Alternativen gibt. Gegenüber dem Carsharing gibt es jedoch einige Vorbehalte, und die Organisation muss gut durchdacht werden, damit alles möglichst reibungslos klappt. Diese Fragen könnten in einem speziellen Beratungs- oder Infotermin zum Thema „Sharing“ besprochen werden.

Beratungsangebot zu multimodalen Wegen

Wie die Auswertung der Mobilitätsangebote in den betrachteten Kirchenkreisen gezeigt hat, gibt es zwischen den zentralen Orten durchaus Angebote im öffentlichen Verkehr, die genutzt werden könnten. Das Problem im ländlichen Raum sind jedoch oft die fehlenden Zubringer bzw. die eingeschränkte Mobilität am Zielort, wenn die Veranstaltung nicht in Bahnhofsnähe stattfindet. Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, die den Umstieg auf die Bahn zumindest für Teilstrecken erleichtern können: Klappräder, übertragbare Monatskarten, Fahrradmonatskarten, Mitgliedschaften bei Sharing-Anbietern, Stellplätze in Bahnhofsnähe, kluge Gepäcklösungen etc. Auch hierzu würde es sich lohnen, eine gesonderte Beratung anzubieten, um auf individuelle Fragen und Bedürfnisse besser eingehen zu können.

Mobilitätsverhalten als aktiven Beitrag erleben, um die Schöpfung zu bewahren

Jede Veränderung erfordert erst einmal Anstrengungen und produziert Ängste. Deshalb ist es wichtig, den Mitarbeiter:innen und Ehrenamtlichen die Möglichkeit zu geben, sich an der Gestaltung eines neuen Mobilitätskonzeptes zu beteiligen und dadurch eine Atmosphäre zu

schaffen, in der die Umsetzung der verabredeten Maßnahmen auch wertgeschätzt wird – nach dem Motto: „Wir machen uns gemeinsam auf den Weg und freuen uns gemeinsam über unsere Erfolge im Bereich Mobilität und tragen dadurch zur Schöpfungsbewahrung bei.“ Gute Beispiele sollten weiterhin regelmäßig, aber verstärkt in kircheninternen Medien vorgestellt werden. Für einzelne Maßnahmen könnten Pat:innen benannt werden, die bereits positive Erfahrungen mit der Umsetzung einer Maßnahme gesammelt haben. Projekte und kirchliche Aktionstage können unterstützen und das Gefühl vermitteln, Teil einer großen Bewegung zu sein. Kirchengemeinden könnten sich beispielsweise auch am Stadtradeln beteiligen. Kirchliche Schulen und Kindergärten könnten bei den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ oder bei der Fahrradklimatour mitmachen und so ihr Engagement zeigen und weitertragen (siehe hierzu die Vorschläge im Anhang „Aktionsideen“).

Politisches Engagement für die Mobilitätswende

Die Kirche als Organisation hat ebenso wie Unternehmen und andere Einrichtungen die Möglichkeit, sich auch politisch, z.B. für eine bessere Anbindung an den ÖPNV, für mehr Fahrradstellplätze, Radwege oder öffentliche Ladesäulen, einzusetzen. Anders als Privatpersonen hat die Kirche hierbei ein viel größeres Gewicht. Ein gutes Beispiel: das Umweltbüro der EKBO unterstützt das Bündnis und die Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“. Die Initiative setzt sich auf Landesebene aktiv dafür ein, die Mobilitätsbedingungen in Brandenburg zu verbessern. Der VCD Brandenburg und seine Gruppen vor Ort helfen und unterstützen ebenfalls gerne, wenn Verbündete in der Region gebraucht werden. Die VCD-Mitglieder sitzen beispielsweise in einigen Nahverkehrsbeiräten und/oder schreiben

Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen oder Radverkehrskonzepten. Die VCD-

Kontakte können Sie gerne der untenstehenden Karte entnehmen.

Für Neuruppin und Umgebung
moja.schmettow@vcd-brandenburg.de

Für die Uckermark
uta.zahn@vcd-brandenburg.de

Uckermark

Für den Landkreis Oberhavel
dirk.flege@vcd-brandenburg.de

Neuruppin

Oberhavel

Für den Landkreis Barnim
stephan.backert@vcd-brandenburg.de

Barnim Eberswalde

Für Brandenburg / Havel und Umgebung
gero.walter@vcd-brandenburg.de

Brandenburg / H.

Potsdam

Teltow Kleinmachnow Stahnsdorf

Für Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf
franziska.swars@vcd-brandenburg.de

Für Potsdam
jan.kupert@vcd-brandenburg.de

Cottbus

Für Cottbus und Umgebung
dieter.schuster@vcd-brandenburg.de

Landesgeschäftsstelle in Potsdam

Anja Hänel
Geschäftsführerin

Pia von Alm
Bundesfreiwillige

Unsere Landesgeschäftsstelle erreichen Sie per E-Mail unter info@vcd-brandenburg.de oder telefonisch unter 0331-20155-60. Persönlich sind wir täglich von 9–15 Uhr für Sie da.

Quellen

Busverkehr Oder-Spree GmbH (Hrsg.): „Fahrpläne Regional- und Stadtverkehr“. Zugriff über: <https://bosfw.de/fahrplan/fahrplaene> (Zugriff am 22.10.21).

Foltin, O.; Jellinghaus, S.; Stadt, L.; Stadtherr, V.; Vetter, H.: „Klimaschutzkonzept des Erzbistums Paderborn“ (2019).

Märkisch-Oderland Bus (Hrsg.): „Fahrpläne und Strecken“. Zugriff über: <https://www.mo-bus.de/de/strecken/fahrplaene-strecken> (Zugriff am 22.10.21).

Nobis, C.; Kuhnimhof, T.: „Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht.“ (2018).

Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehr (Hrsg.): „Fahrplanübersicht“. Zugriff über: <https://www.orp-busse.de/Fahrplaene/Fahrplanuebersicht/> (02.08.21).

Uebernicket, F., Brenner, W., Pukall, B., Naef, T., & Schindlholzer, B.: „Design Thinking: Das Handbuch. Frankfurter Allgemeine Buch“ (2015).

Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (Hrsg.): „VTF-Linien und Fahrpläne“. Zugriff über: <https://www.vtf-online.de/vtf-linien-und-fahrplaene/> (22.10.21).

VBB (Hrsg.). Brandenburg und Berlin: „Liniennetz Regionalverkehr“. Zugriff über: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Liniennetze/bahn-regionalverkehr-brandenburg-und-berlin-mit-plusbus-linien.pdf (02.08.21).

Anhang

VBB-Firmenticket und -Umweltkarten

VBB-Umweltkarten

- sind übertragbar
- von 20:00 bis 3:00 Uhr wochentags (am Samstag, Sonntag und an Feiertagen ganztägig) können eine erwachsene Person plus drei Kinder kostenlos mitgenommen werden (Kinder unter 6 Jahren jederzeit)
- können bei örtlichem Verkehrsunternehmen, die eine Kooperation mit dem VBB haben, beantragt werden
- die Gepäckmitnahme ist gestattet
- die Fahrradmitnahme ist kostenpflichtig

Die Preise liegen bei der günstigsten Variante (Abonnement mit jährlicher Abbuchung) zwischen 908 € und 2.072 €.

Gebiet	Abo mit jährlicher Abbuchung
1 Landkreis	908,00 €
2 Landkreise bzw. 1 Landkreis + 1 kreisfreie Stadt	1.070,90 €
3 Landkreise oder 2 Landkreise + 1 kreisfreie Stadt oder 2 kreisfreie Städte + 1 Landkreis	1.437,60 €
VBB-Gesamtnetz	2.072,00 €

Quelle:

<https://www.vbb.de/tickets/monatskarten/vbb-umweltkarte/> (Stand Dezember 2021)

VBB-Firmenticket (Jobticket)

- kann beantragt werden, sobald mindestens fünf Voll-/Teilzeitkräfte ein Ticket in Anspruch nehmen wollen,
- pro Arbeitnehmer:in muss ein Arbeitgeberzuschuss von mindestens 10 € gezahlt werden
- ist nicht übertragbar
- von 20:00 bis 3:00 Uhr wochentags (am Samstag, Sonntag und an Feiertagen ganztägig) können eine erwachsene Person plus drei Kinder kostenlos mitgenommen werden (Kinder unter 6 Jahren jederzeit)
- die Gepäckmitnahme ist gestattet
- die Fahrradmitnahme ist kostenpflichtig
- kann bei örtlichem Verkehrsunternehmen, die eine Kooperation mit dem VBB haben, beantragt werden
- die Kosten können als Betriebskosten geltend gemacht werden

Arbeitnehmer:innen-Preise je nach Höhe des Arbeitgeber-Zuschusses:

Gebiet	Abo bei monatlicher Abbuchung	Abo bei jährlicher Abbuchung
1 Landkreis	55,00 €/64,00 €	632,00 €/740,00 €
2 Landkreise/1 Landkreis + 1 kreisfreie Stadt	69,00 € / 78,00 €	794,90 €/902,90 €
3 Landkreise/2 Landkreise + 1 kreisfreie Stadt oder 2 kreisfreie Städte + 1 Landkreis	100,50 €/109,50 €	1.161,60 €/1.269,60 €
VBB-Gesamtnetz	155,00 €/164,00 €	1.796,00 €/1.904,00 €

Quelle:

<https://www.vbb.de/tickets/sondertickets/vbb-firmenticket/> (Stand Dezember 2021)

VBB-Fahrradkarte

Die VBB-Fahrradkarte ist übertragbar und kann als Einzelfahrschein, als 24-Stunden- oder als Monatskarte erworben werden.

Geltungsdauer	Preis
Einzelfahrschein	3,60 €
24-h-Karte	6,00 €
Monatskarte	23,50 €

Quelle: <https://www.vbb.de/tickets/> (Stand Dezember 2021)

Für Fahrten mit der Deutschen Bahn, für die VBB-Tickets nicht gelten, muss für die Fahrradmitnahmen eine Fahrradtageskarte der DB für 6,00 € erworben werden.

Quelle:

https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/bahn_und_fahrrad/rad-nah-verkehr/bahn_und_bike_berlin_brbg

(Stand Dezember 2021)

Zum Vergleich

Rechnet man alle Kosten für ein Auto mit ein, wie Fixkosten, Betriebs- und Werkstattkosten, liegen die monatlichen Belastungen bei einer jährlichen Laufleistung von 15.000 Kilometern für einen Kleinstwagen wie einen „Smart“ bei 382 € und bei einem SUV-Modell wie dem „VW Touareg“ bei über 1.300 €.

Quelle: ADAC Autokosten Herbst/Winter 2021/22

https://assets.adac.de/image/upload/v1618309743/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/auto-kostenuebersicht_whgbcz.pdf

Jobtickets

Die kostenlose Überlassung oder die Bezuschussung eines ÖPNV-Tickets durch den/ die Arbeitgeber:in müssen nicht als geldwerter Vorteil versteuert werden, sofern sie zusätzlich zum geschuldeten Lohn gezahlt werden.

Weitere Informationen zum Thema geldwerter Vorteil:

<https://www.steuerring.de/steuererklaerung-hilfe-news/news/jobticket-steuerfrei-vom-arbeitgeber.html>

Leichtfahrzeuge

Das Kraftfahrtbundesamt unterscheidet verschiedene Fahrzeugklassen. Im Unterschied zu Kleinkrafträdern (Mofas und Leichtmofas) werden unter Leichtkraftfahrzeugen (Klasse L6e und L7e) in der Regel 3- bis 4-rädrige Fahrzeuge verstanden, die bis max. 45 km/h fahren dürfen.

Vor- und Nachteile von Leichtfahrzeugen

- wesentlich leichter und kleiner als ein klassisches Auto
- benötigen nur ein kleines Versicherungskennzeichen
- Fahrzeuge der Klasse L6e dürfen schon von 16-Jährigen gefahren werden (Mopedführerschein notwendig), für Fahrzeuge der Klasse L7e wird ein Führerschein benötigt
- auch für ältere Umsteiger:innen hilfreich, z.B. für Menschen mit Behinderung, die keinen normalen PKW-Führerschein machen können
- benötigen weniger Platz zum Parken
- schützen vor Regen und Kälte
- geringer Treibstoffverbrauch

- keine Steuern oder regelmäßige Hauptuntersuchungen

Demgegenüber stehen folgende Nachteile:

- mit ca. 8.000 € relativ teuer in der Erstsanschaffung
- auf Autobahn oder Schnellstraßen verboten
- das Sicherheitsniveau liegt weit unter dem moderner kleiner PKW, die Fahrzeuge sind jedoch sicherer als beispielsweise ein Moped („Knautschzone und Co.“).

In einigen Bundesländern wird der Kauf von elektrischen Leichtfahrzeugen gefördert, z.B. in Baden-Württemberg. Allerdings läuft die Förderung hier Ende 2021 aus.

Hersteller sind unter anderem:

- Aixam
- Bellier Docker
- Chatenet CH26 CH39 Sporteevo
- Microcar M.Go und Virgo
- Sunnyboy S50
- Piaggio Porter (als Nutzfahrzeug)

Quellen

Kraftfahrtbundesamt:

https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/L/L_Fahrzeuge.html?view=renderHelp&nn=716864

Zu den Vor- und Nachteilen:

<https://www.aktiv-online.de/ratgeber/leichtfahrzeuge-die-vorteile-und-risiken-von-mopedautos-2114>

Mitfahrbörsen

Mitfahrbörsen bieten eine Hilfestellung, um Mitfahrgelegenheiten zu organisieren. Aus Umweltgesichtspunkten, aber auch um

Benzinkosten zu teilen, werden Mitfahrbörsen immer beliebter. Es gibt zahlreiche Apps, die für die Organisation genutzt werden können. Hier ein paar ausgewählte Beispiele.

- **Pendlerportal.de**
ist für die Nutzenden kostenlos, kann als internes Portal aufgesetzt werden mit individuellem Design und mit eigener Domain oder Subdomain
- **<https://www.comovee.com/de/>**
Comovee ist eine Softwarelösung für Unternehmen und Organisationen, über die Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz organisiert werden können
- **Toyota Pendlerapp**
<https://pendlerapp.de/>,
wird als betriebsinterne App aufgesetzt
- **Pampa regionale Mitfahrapp**
<https://www.pampa-mitfahren.de/>,
noch in der Entwicklung

Jobräder und Diensträder

Neben dem klassischen Dienstrad, das im Unternehmen steht und dort auch nur für betriebliche Zwecke genutzt werden darf, gibt es inzwischen sehr gute Angebote, Angestellten analog zum Dienstwagen auch Räder zur Verfügung zu stellen, die sowohl privat als auch dienstlich genutzt werden können. Prinzipiell gibt es zwei Wege:

- Das **JobRad per Gehaltsumwandlung** (Dienstrad-Leasing mit Gehaltsumwandlung):
Bei diesem Modell werden die Raten für das Fahrrad vom Bruttolohn des Angestellten abgezogen. Seit dem 1. Januar 2020 müssen Diensträder nur noch mit 0,25 Prozent versteuert werden und sind dadurch sogar vorteilhafter als ein Dienstwagen, bei dem 1 Prozent des Listenpreises angesetzt wird.

- Das **JobRad als Gehaltsextra:** Hier übernimmt der Arbeitgeber die vollen Kosten. Die Räder gehören dem Unternehmen und werden den Arbeitgeber:innen zusätzlich zum geschuldeten Lohn kostenlos zur Verfügung gestellt. Dies ist seit 2019 komplett steuerfrei.

Eine gute Übersicht über die beiden Modelle bietet: <https://www.jobrad.org>.

Weitere Anbieter von Jobrad-Modellen sind:

- EURORAD, <https://www.eurorad.de> (auch in Kooperation mit der kirchlichen Handelsgesellschaft HKD, <https://www.kirchenshop.de/fahrrad>)
- BIKELEASING, <https://www.bike-leasing.de/>
- LEASEaBIKE, <https://www.lease-a-bike.de/>

Für Arbeitswege (von zuhause zur Arbeitsstätte und zurück) mit dem Fahrrad können Entfernungspauschalen ebenso wie bei Autowegen steuerlich geltend gemacht werden. Ab 2021 werden 35 Cent/km und am 2024 38 Cent/km angesetzt. Dies gilt auch für Jobräder, sofern sie versteuert werden.

Weitere Informationen zur Entfernungspauschale siehe: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2021-11-18-entfernungspauschalen.pdf?blob=publicationFile&v=1

Reisekostenabrechnung

Das Bundesreisekostengesetz (BRKG) sieht in § 5 eine Wegstreckenentschädigung in Höhe von 20 Cent/km vor. Für Dienstreisen mit dem Fahrrad werden laut der

allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Landes Brandenburg zum Bundesreisekostengesetz (Bbg BRKGVwV 5 €/Monat gewährt, wenn das Rad mindestens für vier Fahrten genutzt wurde. Diese Regelung gilt nur, wenn ein privates Fahrrad genutzt wird. Für S-Pedelec gelten die in § 5 des Bundesreisekostengesetzes festgelegten Wegstrecken Entschädigungen. Für einfache Pedelecs gelten sie nicht, sofern der Hilfsmotor ausschaltet, wenn nicht getreten wird.

Zur Auslegung des Bundesreisekostengesetzes bei Pedelecs siehe: https://www.rehm-verlag.de/eLine/portal/start.xav?start=%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27reisekosten_20b24c687901254c537d823dd3616efb%27%20and%20%40outline_id%3D%27reisekosten%27%5D

Weitere Aktionen zum Mitmachen

Stadtradeln – Der Radel-Wettbewerb der Kommunen und Kreise

So geht's:

Anmelden: Eine berechtigte Person meldet die Kirchengemeinde beim STADTRADELN an.

Mobilisieren: Möglichst viele Gemeindemitglieder zum Mitradeln bewegen.

Zeitraum: Mai bis September
www.stadtradeln.de

Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“

Grundschulen und Kindergärten zeigen mit kreativen Aktionstagen, wie viel Spaß es macht, das Auto öfter einmal stehen zu lassen und den Weg stattdessen zu Fuß zurückzulegen.

Zeitraum: Zwei Wochen im September im Rahmen der Europäischen Mobilitäts-Woche

Das ist zu tun: Anmelden, eine Aktion oder ein Projekt entwickeln und während der Aktionstage möglichst viele Schul- oder Kita-Wege zu Fuß gehen, das Projekt auf der Aktionswebseite dokumentieren und an der Verlosung der Preise teilnehmen.

Für Brandenburger Schulen und Kindergärten gibt es kostenlose Startersets mit Stempelkarten, Urkunden und Aktionsideen.

Kontakt: info@vcd-brandenburg.de,
<https://brandenburg.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/>

FahrRad! Fürs Klima auf Tour

Eine Kampagne für Jugendliche von 12 bis 18 Jahren. Klassen oder Freizeitgruppen erledigen so viele Wege wie möglich mit dem Rad – das können die Fahrten zur Schule oder zum Konfirmandenunterricht sein. Die geradelten Kilometer werden gesammelt und ergeben zusammen mit den gelösten Quizaufgaben das Ergebnis, mit dem sich das Team für die Preise qualifiziert.

Zeitraum: März bis Ende August

Das ist zu tun: Team zusammenstellen, anmelden, losradeln, Kilometer melden, Quizaufgaben lösen und tolle Preise gewinnen.

Kontakt: klima-tour@vcd.org,
www.klima-tour.de