E-Mobilität für Pfarrerinnen und Pfarrer im Ev. Kirchenkreis Herne

-Dienstradkonzept-

1. Hintergrund

Der Ev. Kirchenkreis Herne hat sich ein Leitbild zur Bewahrung der Schöpfung gegeben. In allen Bereichen wird sich diesem Leitbild entsprechend kritisch mit den Umweltfolgen des eigenen Handelns auseinandergesetzt. Also auch mit dem eigenen Mobilitätsaufkommen.

So findet der Dienst von Pfarrerinnen und Pfarrern selten regelmäßig an einem festen Ort statt. Für viele Formen des Pfarrdienstes ist die unmittelbare Präsenz bei den Menschen, denen dieser Dienst gilt, konstitutiv. Pfarrerinnen und Pfarrer besuchen Menschen zu Hause, sind an verschiedenen Orten gesellschaftlichen Lebens präsent und müssen zudem in Gemeinden häufig Wege zu Predigtstätten oder Gemeindehäusern zurücklegen. Pfarrerinnen und Pfarrer im funktionalen Dienst auf kreiskirchlicher Ebene stehen als Gesprächspartner und Initiatorinnen an vielen kirchlichen Orten zur Verfügung. Entsprechendes gilt auch für den Dienst auf Leitungsebene eines Kirchenkreises.

Für diese zum Teil hohen Erwartungen an die Mobilität von Pfarrerinnen und Pfarrern werden entsprechende Verkehrsmittel benötigt. Bislang nutzen die Pfarrerinnen und Pfarrer im Ev. Kirchenkreis Herne für ihre Dienstwege in einem beachtlichen Umfang privateigene Fahrzeuge und stellen die dienstliche Nutzung per Fahrtkostenabrechnung in Rechnung. Die zurzeit angewandten Kilometerpauschalen decken allerdings mittlerweile nur noch einen Teil der tatsächlichen Kosten der Nutzung eines Fahrzeugs.

Hinzu kommt, dass für die Überwindung von Entfernungen je nach Verkehrsmittel unterschiedliche Emissionen verbunden sind. Direkt oder indirekt macht der Mobilitätssektor einen erheblichen Anteil der in Deutschland und weltweit verursachten Treibhausgasemissionen aus. Insbesondere der Autoverkehr mit Verbrennungsmotoren ist zudem für Luftschadstoffe (z. B. Stickoxide/NO_X, Feinstaub/PM_{10}, Schwefeldioxid/SO_2 oder Benzol/C_6H_6 an der Zapfsäule) und Lärm verantwortlich. Außerdem steigt mit der Anzahl der Fahrzeuge der Flächenbedarf für Parkplätze und Verkehrsflächen. Dadurch werden andere Nutzungen verdrängt.

All dies sind Gründe, sich die Folgen bewusst zu machen und sowohl das Verkehrsaufkommen möglichst gering zu halten als auch bevorzugt umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, um die negativen Auswirkungen zu vermeiden. Ausgehend davon, dass die im Ev. Kirchenkreis Herne zurückzulegenden Wege notwendig und kurz gehalten sind, gilt es also die Wahl der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu begünstigen. Allen voran sind das der Fuß- und Radverkehr bis zum öffentlichen Personenverkehr, bei denen angenommen werden kann, dass sie praktisch keine bzw. kaum Emissionen verursachen.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr – Bezugsjahr 2016

		Pkw	Reisebus[1]	Eisenbahn, Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase[2]	g/Pkm	140	32	38[3]	214[4]	75	63	65
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,61	0,04	0,02	0,14	0,05	0,04	0,04
Flüchtige Kohlenwasserstoffe[5]	g/Pkm	0,14	0,02	0,00	0,04	0,03	0,01	0,00
Stickoxide	g/Pkm	0,35	0,18	0,05	0,57	0,32	0,18	0,06
Feinstaub	g/Pkm	0,004	0,003	0,000	0,005	0,002	0,002	0,000
Auslastung		1,5 Pers./Pkw	60%	53%	80%	21%	27%	19%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

Quelle: TREMOD 5.72
Umweltbundesamt 13.03.2018

[1] Die Kategorie „Reisebus" umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z.B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2016 nicht zur Verfügung.

[2] CO_2, CH_4 und N_2O angegeben in CO_2-Äquivalenten

[5] Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilcheck" der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

[4] unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EWF = Emission Weighting Factor = 2)

[3] ohne Methan

Tab. 1: Vergleich von Emissionen nach Verkehrsmittel im Personenverkehr, UBA

In Tabelle 1 zeigt das Umweltbundesamt die unterschiedlichen spezifischen Emissionswerte für die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Niedrige Emissionen werden durch öffentliche Verkehrsmittel verursacht. PKW-Fahrten haben mit 140 g $CO_{2(äq)}$ pro Kilometer und Person eine recht hohe Klimaschädlichkeit (bei 1,5 Personen je PKW).

Für mittellange Wegstrecken können E-Bikes eingesetzt werden, um Autofahrten möglichst zu ersetzen. Mit ihnen ist eine relativ hohe Geschwindigkeit zu erreichen ohne zu viel Muskelkraft zu erfordern. Pro gefahrenen PKW-Kilometer werden mit nur einem Insassen etwa 208,6 g $CO_{2(äq)}$ ausgestoßen.[1]

Abgerechnete km (Hin- und Rückweg)	Häufigkeit (Σ)	Anzahl A	Anzahl B	Anzahl C	Summe [km]
1	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	55	0	55	0	220
5	6	1	5	0	30
6	28	2	8	18	168
7	21	1	4	16	147
8	73	5	7	61	584
9	19	13	6	0	171
10	34	27	3	4	340
11	7	4	3	0	77
12	10	4	3	3	120
13	7	3	4	0	91
14	5	1	3	1	70
15	2	1	1	0	30
16	10	5	5	0	160
17	4	4	0	0	68
18	5	2	1	2	90
19	2	0	2	0	38

[1] Quelle: Klimarechner auf https://www.klima-kollekte.de, Mobilität, PKW, eine Person

20	1	0	0	1	20
Gesamtstrecke [km]		795	775	854	2424

Tab. 2: Häufigkeitsverteilung der abgerechneten PKW-Dienstfahrten 2017 bis 20 km (drei Personen)

Eine Auswertung von Fahrtenbüchern drei ausgewählter Pfarrerinnen bzw. Pfarrer aus dem Jahr 2017 zeigt, wie viele relativ kurze Wege dienstlich im Pfarrberuf zurückgelegt werden. Tabelle 2 zeigt die Anzahl der abgerechneten PKW-Dienstfahrten, für deren Hin- und Rückweg maximal 20 Kilometer zurückgelegt wurden. Das Bild für die drei Personen in Summe wird in Diagramm 1 noch einmal veranschaulicht (links Anzahl der Fahrten, rechts abgerechnete Kilometer).

Bei den betrachteten Fahrten beträgt die Entfernung für einfache Strecken höchstens zehn Kilometer. Da die Topographie im Kirchenkreis den Radverkehr begünstigt, können insbesondere auf diesen Dienstreisen Autofahrten eingespart und durch ein E-Bike ersetzt werden.

Durchschnittlich legte eine der Personen in 2017 also 808 Kilometer auf abrechnungsrelevanten Dienstfahrten zurück. Das entspricht mit dem Emissionswert der Klimakollekte einem $CO_{2(äq)}$-Ausstoß von etwa 169 Kilogramm im Jahr pro Person.

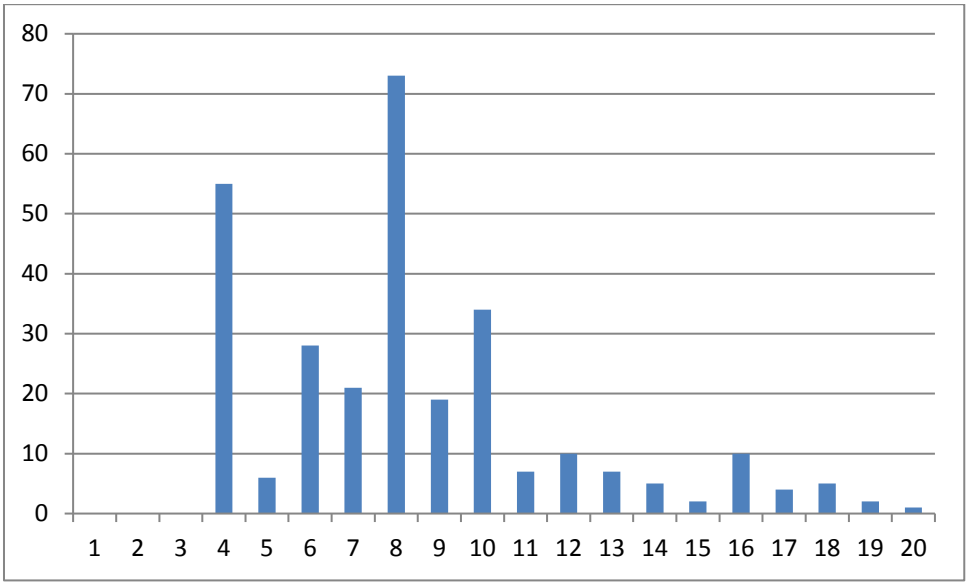

Diagramm 1: Häufigkeitsverteilung der Strecken von Dienstreisen von drei Personen 2017

2. Ziele

Der Ev. Kirchenkreis Herne schafft die konzeptionellen Rahmenbedingungen, wonach E-Bikes beschafft und den Pfarrerinnen und Pfarrern für Dienstfahrten und auch den Freizeitverkehr zur Verfügung gestellt werden können. Ziel ist eine Reduzierung des Autoverkehrs sowie der damit verbundenen Schadstoffe, CO_2-Emissionen und dem Lärm.

3. Maßnahmen

Angestrebt ist die Beschaffung von E-Bikes durch die Anstellungskörperschaften. Ausgehend von der im Ev. Kirchenkreis Herne angesammelten Elektromobilitäts-Rücklage ist zunächst

mit einer Unterstützung bei bis zu 16 E-Bikes auszugehen. Sofern ein größeres Interesse besteht ist zu prüfen, ob eine weitere Förderung durch den Ev. Kirchenkreis Herne möglich ist.

Interessierte Pfarrerinnen und Pfarrer können die E-Bikes wie einen privatisierten Dienstwagen nutzen. Die E-Bikes verbleiben im Eigentum der Anstellungskörperschaft und stehen für dienstliche Fahrten zur Verfügung stehen. Eine private Nutzung ist unter Beachtung der Versteuerung eines geldwerten Vorteils in Höhe von 1% des Anschaffungswertes zulässig.

Für die Wartungen der E-Bikes wird zur Zeit über das Kreiskirchenamt Herne geprüft, ob der Abschluss eines Wartungsvertrages mit einer oder mehrerer Fachwerkstätten möglich ist. Die Kosten der Wartung und für den Betrieb trägt die Anstellungskörperschaft. Die Versicherung des Dienstfahrrades wird über den Kirchenkreis veranlasst und auf die Kirchengemeinden umgelegt.

Fahrradhelme und zusätzliche Diebstahlsicherungen werden von der Anstellungskörperschaft zur Verfügung gestellt.

Auf die Ausführungsbestimmungen zu § 3 Abs. 2 Mobilitätsverordnung (Überlassung von Fahrrädern zum dienstlichen Gebrauch) wird verwiesen (Anlage).

4. Finanzen

Die Finanzierung der Anschaffungskosten erfolgt durch Zuschüsse der EkvW, durch Zuschüsse des Ev. Kirchenkreises Herne und durch eine Mitfinanzierung der verbleibenden Kosten durch die Kirchengemeinden. Die Kirchenleitung der EkvW hat für die Jahre 2018 bis 2020 einen Zuschuss von bis zu 50% zu den Anschaffungskosten (max. 1.000,--€) beschlossen. Der Ev. Kirchenkreis Herne wird die Anschaffung der Dienstfahrräder mit einem Zuschuss in gleicher Höhe und im gleichen Zeitraum unterstützen. Dafür steht im Ev. Kirchenkreis Herne eine entsprechende Rücklage zur Verfügung. Darüber hinausgehende Kosten sind durch die Anstellungskörperschaft zu tragen.

Nach dem Ausscheiden aus dem Dienst der Anstellungskörperschaft ist die Möglichkeit des privaten Ankaufes zum jeweiligen Restwert gegeben. Auf die Versteuerung eines geldwerten Vorteilen wird auch hier hingewiesen. Verbleibt das Rad anderenfalls bei der Anstellungskörperschaft, dann besteht die Option dieses als Dienstrad weiter zu nutzen.

5. Wirkungen

Es wird angenommen, dass sich 80 Prozent der PKW-bedingten Treibhausgasemissionen mit den E-Bikes reduzieren lassen. So sind dies unter sonst gleichen Bedingungen (808 km pro Person und Jahr bei Dienstfahrten bis 20 Kilometer) bei zehn E-Bikes etwa 1.348,4 kg $CO_{2(äq)}$ im Jahr und somit mehr als eine Tonne. In dem Zuge sinken ebenfalls die Lärm- und Schadstoffemissionen wie Stickoxide, Feinstaub und Schwefeldioxid. Durch den zusätzlichen Einsatz im Freizeitverkehr und auf längeren Strecken kann dieser Effekt gestärkt werden.

Die Fahrten mit einem E-Bike sorgen für mehr Bewegung der Beschäftigten im Vergleich zu Autofahrten. So kann ein Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet werden. Durch die

Wahlmöglichkeit wird die Attraktivität des Pfarrberufs gesteigert. Die Parkplatzsuche an manchen Orten kann erleichtert werden.

6. Beschluss des Kreissynodalvorstandes des Ev. Kirchenkreises Herne vom 07.11.2018

TOP 11

Kirchenkreis – Dienstradkonzept des Ev. Kirchenkreises Herne

Beschluss-Nr.: 15

Der Kreissynodalvorstand beschließt, die Anwendung des Dienstradkonzeptes „E-Mobilität für Pfarrerinnen und Pfarrer im Ev. Kirchenkreis Herne“ ab dem 01.01.2019 im Ev. Kirchenkreis Herne. Zur Finanzierung der Kosten des Dienstradkonzeptes beschließt der Kreissynodalvorstand schon jetzt, dass die Mittel aus der E-Mobilitätsrücklage des Ev. Kirchenkreises Herne im Sinne des Konzeptes zur Verfügung gestellt werden. Den Kirchengemeinden im Ev. Kirchenkreis Herne wird die Anschaffung von E-Bikes als Dienstrad für die Pfarrstelleninhaberinnen und Pfarrstelleninhaber bei Bedarf empfohlen.

-einstimmig-