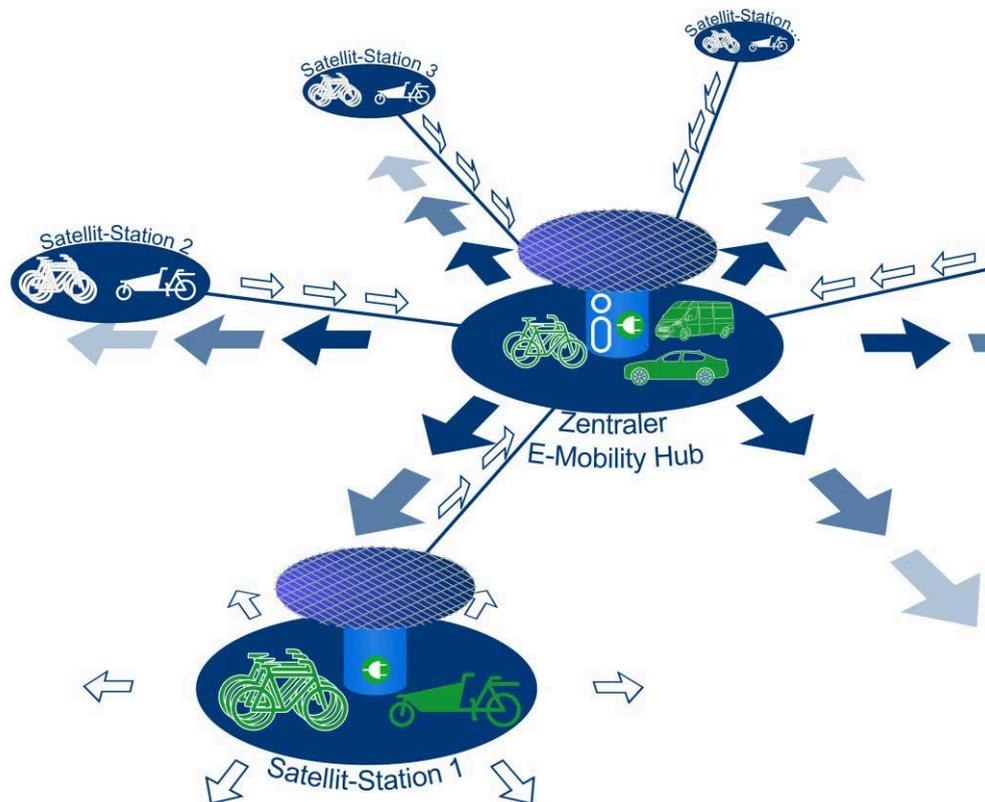


Elektromobilitätskonzept – Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg West/Südholstein

Zusammenfassung des inhaltlichen Abschlussberichts



Konzepterstellung: Thomas Prill
HafenCity Universität Hamburg (HCU)
Umweltgerechte Stadt-und Infrastrukturplanung
Überseeallee 16
20457 Hamburg
Tel.: 040 42827-4586
E-Mail: thomas.prill@hcu-hamburg.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Vorgehen	5
3. Erhebung	6
3.1. Standortanalyse.....	6
3.2. Befragungen	6
4. Ergebnisse	6
4.1. Standortanalyse.....	6
4.2. Befragung.....	11
5. Rückkopplung der Ergebnisse	15
6. Ableitungen für das Mobilitätskonzept	16
6.1. Die potenziell hohe Bereitschaft zur Veränderung zeitnah und erfolgsorientiert nutzen	16
6.2. Größter Hebel: Die Mitarbeiter*innen für die neue Mobilität gewinnen	16
6.3. Entscheidende Stellschraube: Attraktive Alternativen zum Pkw nutzbar machen	16
6.4. Wege zur Kostenreduktion und Effizienzsteigerung	17
7. Bausteine für das Mobilitätskonzept	18
7.1. Mobilitätsmanagement	18
7.2. Konzeptbasis Elektrofahrradmobilität	18
7.3. Konzepterweiterung Elektroautomobilität.....	18
7.4. Integriertes Mobilitätsangebot	18
8. Das Mobilitätskonzept	19
8.1. Die Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes	19
8.2. Grundlegende Konzeptbestandteile	19
8.3. Kosten für grundlegende Konzeptbestandteile	20
8.4. Übertragung der Konzeptbestandteile auf das Gebiet des Kirchenkreises	21
9. Kooperationsraum 5 (Wedel/Elbmarsch)	24
9.1. Standorte.....	24
9.2. Situation vor Ort.....	24
9.3. Konzeptpotenziale im KR 5.....	24
9.4. Umsetzung im Kooperationsraum 5 (Wedel/Elbmarsch).....	25
10. Fazit	26
11. Literaturverzeichnis	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte Standorttypen, Gebiet Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein	7
Abbildung 2: Karte Kooperationsräume, Gebiet Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein	9
Abbildung 3: Kollage – Satellitenfoto Standorte Christuskirche (1) und Paul-Gerhardt-Kirche (2) + Bilder der Eindrücke vor Ort.....	10
Abbildung 4: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeiter*innen von Kirchengemeinden (N=32)	11
Abbildung 5: Prozentuale Verteilung der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel	12
Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung auf Dienstwegen	12
Abbildung 7: Fahrzeugbedarf in den Kirchengemeinden	14
Abbildung 8: Bedarf an unterschiedlichen Formen der Elektromobilität	14
Abbildung 9: Workshop in der Propstei Altona-Blankenese	15
Abbildung 10: Visualisierung des MobHub/MobSat-Systems	22
Abbildung 11: Karte Kooperationsraum 5	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Phasen und Inhalte des Projektes Elektromobilitätskonzept Hamburg-West/Südholstein	5
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	---

1. Einleitung

Der Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein hat als erste kirchliche Einrichtung Deutschlands ein kommunales Elektromobilitätskonzept erstellt. Damit wurden die Mobilitätsstrukturen des Kirchenkreises untersucht und Vorschläge für deren künftige Gestaltung unterbreitet. Das Konzept bietet eine Grundlage für konkrete Maßnahmen, die eine Änderung des vorherrschenden Mobilitätsprofils anstoßen und damit zu einer CO₂-neutralen Mobilitätspraxis im Jahr 2050 beitragen können.

Der Mobilitätsbereich ist für 17 % der CO₂-Emissionen in der Nordkirche verantwortlich (vgl. Beer et al. 202, S. 4) Mobilität ist daher neben den Bereichen Gebäude und Beschaffung ein Schwerpunktthema im Klimaschutzgesetz der Nordkirche (vgl. Landeskirchenamt der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland 2015). Die Nordkirche verpflichtet sich darin, ihre CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 bilanziell auf null zu senken. Die Erstellung eines praxisnahen Elektromobilitätskonzeptes ist eine wesentliche Voraussetzung für eine strukturelle Förderung von Elektromobilität im Kirchenkreis. Dabei ist es wichtig, dass der Einsatz von Elektromobilität sinnvoll und gezielt erfolgt, da das Thema auch viele Kontroversen mit sich bringt, z. B. Rohstoffeinsatz in der Produktion. Dennoch stellt Elektromobilität eine mögliche Brückentechnologie für eine zukunftsfähige Mobilität dar. Das Forschungsprojekt bietet somit einen ersten Schritt, der Verpflichtungen des Klimaschutzgesetzes im Bereich Mobilität nachzukommen.

Im Rahme des Forschungsprojekts wurde untersucht, wie Elektromobilität auf dem Gebiet des Kirchenkreises sinnvoll eingesetzt werden kann und welche konkreten Handlungsempfehlungen sich daraus ergeben. Dazu wurden sowohl Ladesäulen als auch Elektroautos und -fahrräder in den Blick genommen. Dabei war es von zentraler Bedeutung, lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen und die Unterschiede der Standorte z. B. zwischen Land und Stadt herauszuarbeiten. Der Blick ging aber auch über den Standort hinaus: Bietet die Umgebung einer Kirchengemeinde oder Einrichtung z. B. das Potenzial für eine gemeinsame Nutzung von Mobilitätsangeboten wie CarSharing?

Im Rahmen der Förderrichtlinie „Elektromobilität vor Ort“ erhielt der Kirchenkreis eine Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Höhe von 80 Prozent der Projektkosten. Die restlichen 20 Prozent stellte der Kirchenkreis aus den für Klimaschutzzwecke bestimmten Finanzmitteln zur Verfügung. Die Projektkosten betragen insgesamt etwa 100.000 Euro. Nach erfolgreicher Ausschreibung beauftragte der Kirchenkreis den Fachbereich Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung der HafenCity Universität Hamburg mit der Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes für den Kirchenkreis. Von Seiten des Kirchenkreises wurde das Projekt von Rebecca Wiehe (Ökofaire Beschaffung) und Lena Kühl (Leitung Klimabüro) betreut.

Insgesamt beteiligten sich 22 Kirchengemeinden, zwei Kitas und sieben diakonische Einrichtungen an der Konzepterstellung. Die Teilnahme war freiwillig und für die Kirchengemeinden und Einrichtungen kostenfrei. Das Projekt fand im Zeitraum Dezember 2017 bis November 2018 statt.

2. Vorgehen

Das Projekt gliederte sich in drei Phasen, die in der folgenden Tabelle dargestellt werden.

Tabelle 1: Phasen und Inhalte des Projektes Elektromobilitätskonzept Hamburg-West/Südholstein (Quelle: Eigene Darstellung)

	Inhalt	Beschreibung
Phase 1	Standortanalyse	<ul style="list-style-type: none"> - Ermittlung des Flächenpotenzials für die Implementierung von Elektromobilität - Feststellung des Ausbaubedarfs zur Nutzbarmachung der Flächen - Erhebung des aktuellen Fuhrparks sowie der Energieverbräuche und Emissionen - Umfeldanalyse zur Einbettung der Elektromobilität in die Quartiersstruktur
	Befragungen (Kirchenkreis, Kirchengemeinden, kirchliche Einrichtungen)	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung von Fragebögen und Gesprächsleitfäden - Quantitative Befragung von Mitarbeitenden zum Mobilitätsverhalten, zur Akzeptanz und zu den Nutzungsaussichten von Elektromobilität - Qualitative Befragungen/Gespräche für tiefergehende Erkenntnisse zu den Mobilitätsbedürfnissen und Fragen der Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft
Phase 2	Auswertung und Rückkopplung	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der Standortanalyse und der Befragung - Erstellung eines schriftlichen Zwischenberichts als Diskussionsgrundlage für die Rückkopplung mit den teilnehmenden Einrichtungen - Direkte Rückkopplung mit den teilnehmenden Einrichtungen und Dokumentation der Ergebnisse dieses Prozesses
Phase 3	Konzepterstellung	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung geeigneter Mobilitätsangebote für den Kirchenkreis, die Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen - Überführung der wesentlichen Erkenntnisse in ein Elektromobilitätskonzept, das als Leitfaden für die konkrete Umsetzung vor Ort dienen kann - Überprüfung der Übertragbarkeit des Konzeptes auf andere Kirchenkreise in der Nordkirche im Rahmen von zwei Workshops

Vorbereitend wurden von Seiten des Kirchenkreises verschiedene Daten und Informationen zusammengetragen, die dem bearbeitenden Fachbereich der HafenCity Universität zur Verfügung gestellt wurden. Darüber hinaus wurden über die Pröpste alle Kirchengemeinden und auch alle Kitas, diakonische Einrichtungen und Einrichtungen der Familienbildung angeschrieben, um über das Projekt zu informieren und eine hohe Beteiligung der Kirchengemeinden und Einrichtungen zu erreichen. Insgesamt liegen aus 22 Kirchengemeinden und 9 Einrichtungen Daten vor.

Das Projekt wurde in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber durch interne und externe Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Zudem nahmen die Projektbeteiligten im Kirchenkreis und in der HafenCity Universität Hamburg an den Veranstaltungen der programmatischen Begleitforschung teil.

3. Erhebung

In der ersten Phase fand die Erhebung der benötigten Daten statt. Dazu wurden eine Standortanalyse, bestehend aus einer Stadtstrukturtypenanalyse und einer Begehung vor Ort, und eine Umfrage durchgeführt.

3.1. Standortanalyse

Mit der Standortanalyse wurden die Flächen auf kirchlichem bzw. durch kirchliche Einrichtungen genutztem Grund ermittelt, die theoretisch für die Implementierung von Elektromobilität geeignet sind. Außerdem wurde im Zuge dessen eine Umfeldanalyse hinsichtlich soziodemographischer Daten, städtebaulicher Struktur und Wirtschaftsstruktur durchgeführt, um mögliche Synergieeffekte zur Einbettung der Elektromobilität in die Quartiersstrukturen zu ermitteln und ggf. die Einbindung von Sharing-Anbietern zu prüfen. Um den unterschiedlichen Gegebenheiten der Standorte, die sich sowohl in urbanen als auch ländlichen Gegenden befinden, Rechnung zu tragen, wurden in Richtung der Übertragbarkeit des Elektromobilitätskonzeptes Standorttypologien abgeleitet. Dazu wurde mithilfe einer Geoinformationssystem-Software eine Stadtstrukturtypenanalyse durchgeführt, bei der soziodemographische und städtebauliche Kriterien berücksichtigt wurden.

Um die Stadtstrukturtypenanalyse zu plausibilisieren wurden Ortsbegehungen durchgeführt, die anhand von Kartierungen und Fotos dokumentiert wurden. Ziele waren zudem, den Status quo vor Ort festzustellen und Ausbaubedarfe zur Nutzbarmachung der Flächen für Elektromobilität abzuleiten.

3.2. Befragungen

Um verlässliche Erkenntnisse zu generieren, setzte das Projekt auf umfangreiche Befragungen. Von Februar bis Juli 2018 wurden Befragungen in 22 Kirchengemeinden und 9 Einrichtungen vorgenommen. Zum einen wurde in Form von teilstandardisierten Einzelinterviews mit den Vertreter*innen der Gemeinden und Einrichtungen, die einen übergeordneten Blick auf die jeweilige Institution haben, der grundsätzliche Status der Mobilität und der Bereitschaft zur Unterstützung eines nachhaltigeren Mobilitätsprofils unter Verwendung von Elektromobilität festgestellt. Zum anderen wurden anhand von vollstandardisierten Fragebögen eine Befragung der Mitarbeiter*innen durchgeführt, die konkrete Rückschlüsse auf das vorherrschende Mobilitätsprofil ermöglichen.

4. Ergebnisse

Die zweite Phase umfasste die Auswertung der Erhebung sowie die Rückkopplung der Ergebnisse mit den beteiligten Kirchengemeinden und Einrichtungen. Im Folgenden werden die Ergebnisse stark zusammenfassend dargestellt und entsprechend der Erhebung in Ergebnisse der Standortanalyse und Ergebnisse der Befragung gegliedert. Die Rückkopplung wird in Kapitel 5 beschrieben.

4.1. Standortanalyse

Das Ergebnis der Standorttypenanalyse wird in der folgenden Abbildung dargestellt.

Räumliche Nähe als Grundlage von Mobilitätskooperationen

Kooperationen werden im Kirchenkreis bereits in unterschiedlicher Weise praktiziert. Dazu gehören die Zusammenarbeit in Kirchengemeindeverbänden und die gemeinsame Besetzung von Stellen (Pfarr-, Hausmeister*innen-, Kirchenmusiker*innenstellen usw.). Durch die gemeinsame Finanzierung und Nutzung von Fahrzeugen oder Ladeinfrastruktur können Kosten für einzelne Körperschaften, Einrichtungen oder kirchliche Unternehmen reduziert und eine bessere Auslastung erzielt werden. Voraussetzung für Kooperationen ist jedoch eine ausreichende räumliche Nähe, die es erlaubt, mit einem akzeptablen Zeitaufwand die betreffende Kooperation zu erfüllen bzw. die Gegenstände der Kooperation zu nutzen.

In der Abbildung auf S. 9 sind kurzfristig umsetzbare (dunkelblau) und potenziell umsetzbare (hellblau) Kooperationsräume (KR) zur leichteren Implementation von Mobilitätskonzepten als Vorschlag aufgeführt. Sie ergeben sich aus den strukturellen Zusammenhängen (räumliche Lage, Entfernung zu anderen Gemeinden, Bahnanbindung) und der Bereitschaft zur Teilnahme am Elektromobilitätskonzept. So wurden in den Kooperationsräumen 1-5 vorwiegend interessierte Gemeinden zusammengefasst, die teilweise schon in anderen Bereichen zusammenarbeiten.

Die Kooperationsräume 6-12 hingegen lassen aktuell, von wenigen Gemeinden abgesehen, noch keine ausgeprägte Bereitschaft zur Teilnahme am Elektromobilitätskonzept erkennen. Ggf. können weitere Kirchengemeinden in einem späteren Entwicklungsschritt angesprochen werden. Bis dahin könnten interessierte Gemeinden und Einrichtungen (z. B. in Kummerfeld, Quickborn-Heide, Emmaus-Norderstedt, Halstenbek und Rellingen) als Referenzbeispiele positive Erfahrungen sammeln, von denen andere lernen können. Dafür sollten kooperationslos umzusetzenden Lösungen als Ausgangspunkt für die Zusammenarbeit in diesen Räumen entwickelt werden.

Flächenpotenziale für (elektro-)mobilitätsbezogene Maßnahmen

Wichtig für die Umsetzung eines Elektromobilitätskonzeptes ist auch die Frage danach, ob es Flächen gibt, auf denen notwendige Bestandteile eines Konzeptes wie Fahrzeuge oder Ladeinfrastruktur umgesetzt werden können. Grundsätzlich kommt dafür jede nicht überbaute Fläche in Betracht, die den kirchlichen Einrichtungen zugeordnet werden kann, aber auch Garagen und Tiefgaragen. Hier sind es insbesondere die Kirchengemeinden, die über ein entsprechend hohes Flächenpotenzial verfügen. Im Rahmen der GIS-Analyse wurden die oberirdischen, nicht überbauten Freiflächen der einzelnen Gemeinden ermittelt.

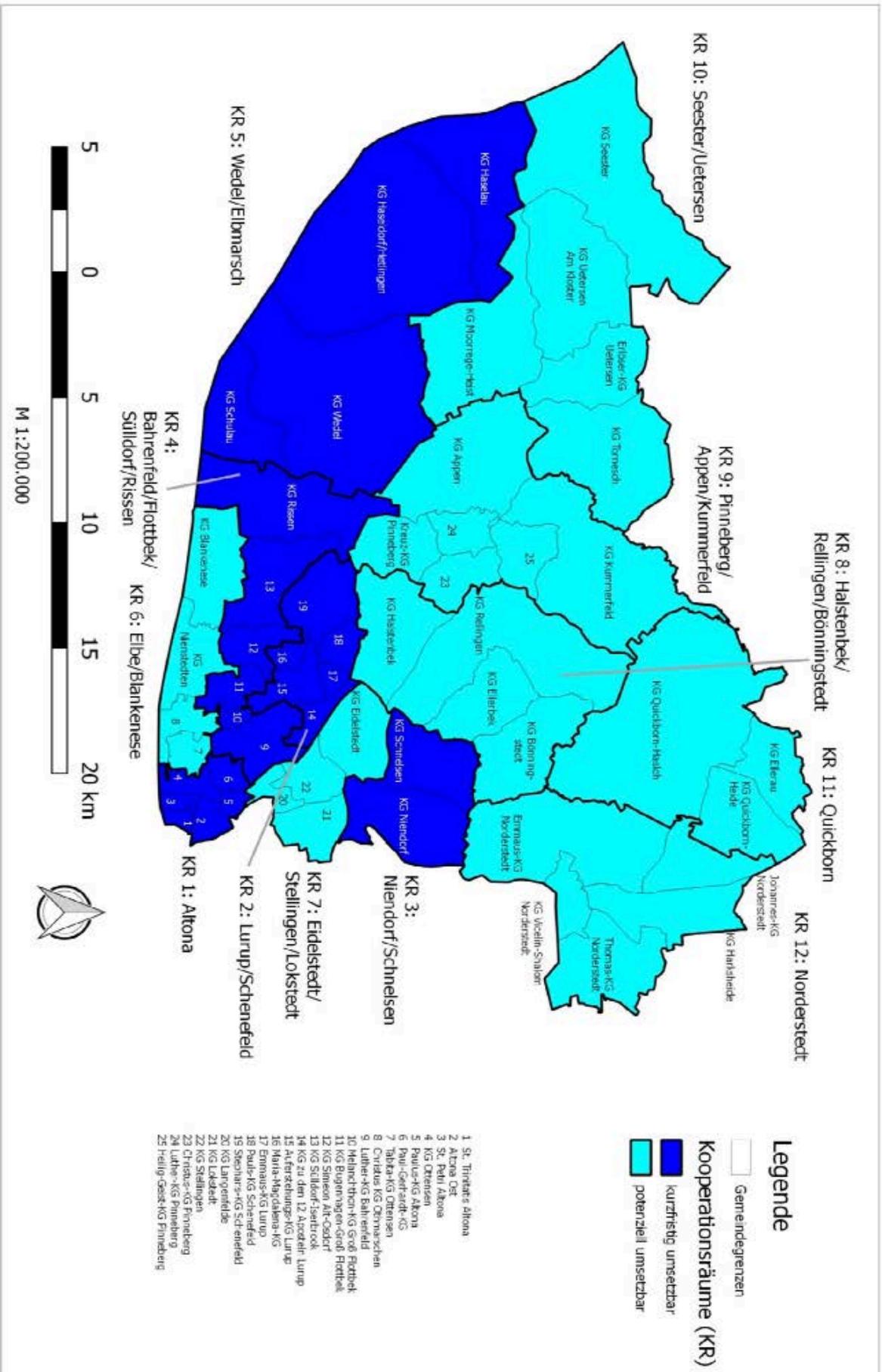


Abbildung 2: Karte Kooperationsräume, Gebiet Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein (Quelle: Eigene Darstellung)

Eindrücke aus den Standortbegehungen

Die Stadtstrukturtypenanalyse stellt eine gute Möglichkeit dar, einen ersten übergeordneten systematischen Eindruck von den Gegebenheiten in einem größeren Gebiet, in diesem Fall das Gebiet des Kirchenkreises, zu erlangen. Zusätzlich wurden Gebietsbegehungen durchgeführt, die die GIS-Analyse ergänzen und plausibilisieren. Die Befragung in den teilnehmenden Gemeinden und Einrichtungen wurde immer mit einer Ortsbegehung verbunden, die Eindrücke wurden fotodokumentiert. Nachfolgend wird ein Beispiel eines begutachteten Standorts angeführt: Stadt, peripher – Stufe A, dispers: Bsp. Emmaus Norderstedt.

Baulich-räumliche Struktur

Auch in Norderstedt trifft man vermehrt auf ländlichere Strukturen: Ein- und Zweifamilienhausgebiete umgeben von Feldern, vereinzelt aufgebrochen durch größere Strukturen (vgl. Abb. 3), bspw. um die Haltestelle Norderstedt-Mitte herum oder das Wohnbaugebiet Buckhörner Moor, dem sogar ein eigenes Mobilitätskonzept mit Carsharing-Anteilen zugrunde liegt. Am Standort Christuskirche ist in einem Neubau die Pflegediakonie mit einem Heim für Tagespflege & Wohngemeinschaft vertreten. Auch die Frühförderung Norderstedt hat dort ihren Sitz. Außerdem grenzt an die Christuskirche der Friedhof Garstedt, der sich in der Trägerschaft der Gemeinde befindet.

Verkehrliche Einordnung

Dass die Standorte als peripher einzustufen sind, liegt an der Entfernung zu den nächsten U-Bahn- Haltestellen (Christuskirche ->U Garstedt: 1,5 km, Buslinien 193, 295; Paul-Gerhardt-Kirche -> U Richtweg: 650 m, kein Bus). Der Leihradanbieter Nextbike ist an den U-Bahn-Stationen Garstedt und Richtweg vertreten. Mit GreenWheels und Car2Go ist je ein stationsabhängiger und ein stationsunabhängiger CarSharing-Anbieter verfügbar.



Abbildung 3: Kollage – Satellitenfoto Standorte Christuskirche (1) und Paul-Gerhardt-Kirche (2) + Bilder der Eindrücke vor Ort (Quelle: Google, eigene Darstellung, eigene Bilder)

Stellplatzsituation

Die Parkplatzsituation an den Kirchenstandorten wirkt entspannt. Mehrere Stellplätze stehen der Kirchengemeinde zur Verfügung. An der Paul-Gerhardt-Kirche sind es acht, zwei sind es an der Christuskirche. Darüber hinaus gibt es drei Stellplätze über den Kirchenkreis sowie eine größere Anzahl von Stellplätzen in der Tiefgarage des Neubaus der Pflegediakonie. Wie viele das genau sind und inwiefern diese verfügbar gemacht werden können, müsste extra ermittelt werden. An beiden Standorten gibt es zudem zahlreiche Parkplätze straßenbegleitend im öffentlichen Raum.

4.2. Befragung

Neben 22 Kirchengemeinden und 9 Einrichtungen haben 141 Mitarbeiter*innen an den Befragungen teilgenommen, darunter auch die befragten Repräsentant*innen der Institutionen. Aus den Ergebnissen lässt sich das Mobilitätsprofil der Kirchengemeinden und Einrichtungen darstellen. Im Folgenden werden ausgesuchte Ergebnisse dargestellt.

Arbeitswege

Im Zuge der Befragungen in den Gemeinden und Einrichtungen wurde gefragt, wie die einzelnen Personengruppen (Mitarbeiter*innen, Ehrenamtliche, Gottesdienstbesucher*innen, Gruppenteilnehmer*innen) ihre Aktivitätsorte für gewöhnlich erreichen. In den Antworten (vgl. Abb. 4) wird deutlich der Unterschied zwischen Metropol-, Stadt- und Landstandorten sichtbar, obgleich eingeräumt werden muss, dass die Landgemeinden mit n=1 sehr schwach repräsentiert sind. Dennoch lässt sich postulieren: Je ländlicher, umso größer die Bedeutung des Automobils. Begründet wird die Nutzung des Pkw häufig damit, dass diese Fahrzeuge dann auch im Rahmen der Arbeit genutzt werden, also als Dienstwagen zum Einsatz kommen.

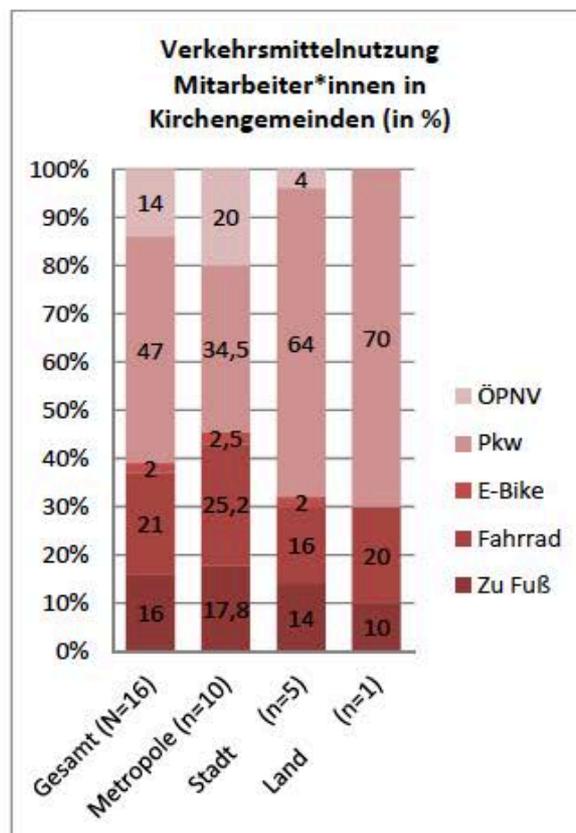


Abbildung 4: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeiter*innen von Kirchengemeinden (N=32) (Quelle: Eigene Darstellung)

Die große Bedeutung des Pkw wird auch in der folgenden Grafik „Hauptverkehrsmittel Arbeitsweg“ deutlich. Über die Hälfte der Mitarbeitenden nutzt dieses Verkehrsmittel, während auf den gesamten Umweltverbund (Busse und Bahnen des ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) 46% entfallen.

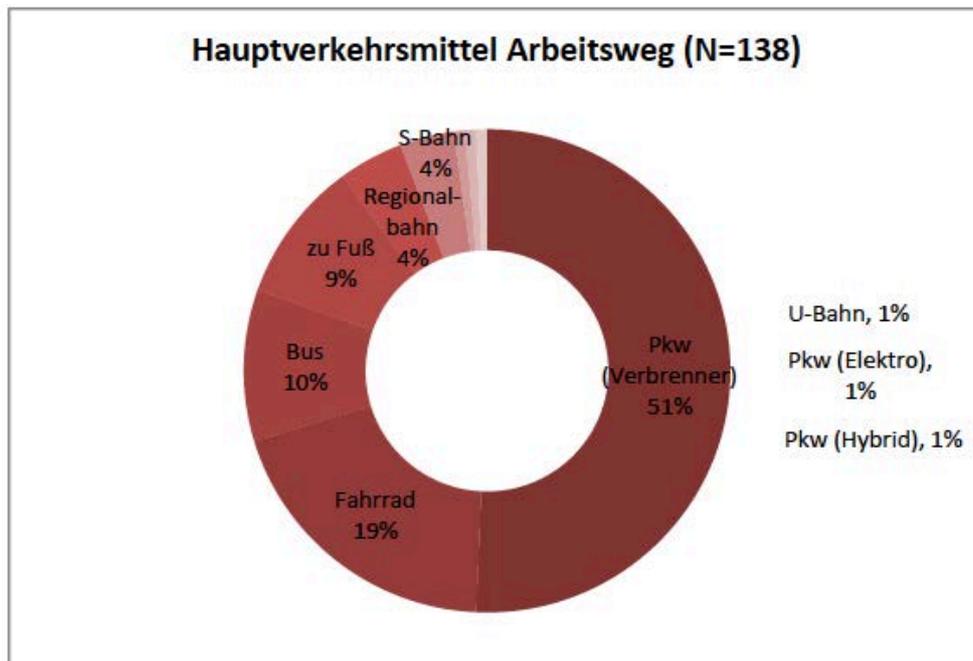


Abbildung 5: Prozentuale Verteilung der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel (Quelle: Eigene Darstellung)

Dienstwege

Die Pkw-Affinität setzt sich in den Dienstfahrten fort (vgl. Abb. 6). Zwar unternehmen nur 40% der Mitarbeiter*innen mindestens zweiwöchentlich Dienstfahrten, während 26% gar nicht dienstlich unterwegs sind. Diese Fahrten werden zu 41% mit dienstlich genutzten privaten Pkw und zu 22% überwiegend mit dem Dienstwagen zurückgelegt. 35% werden mit dem Umweltverbund, teilweise auch mit verschiedenen Verkehrsmitteln im Mix, absolviert.

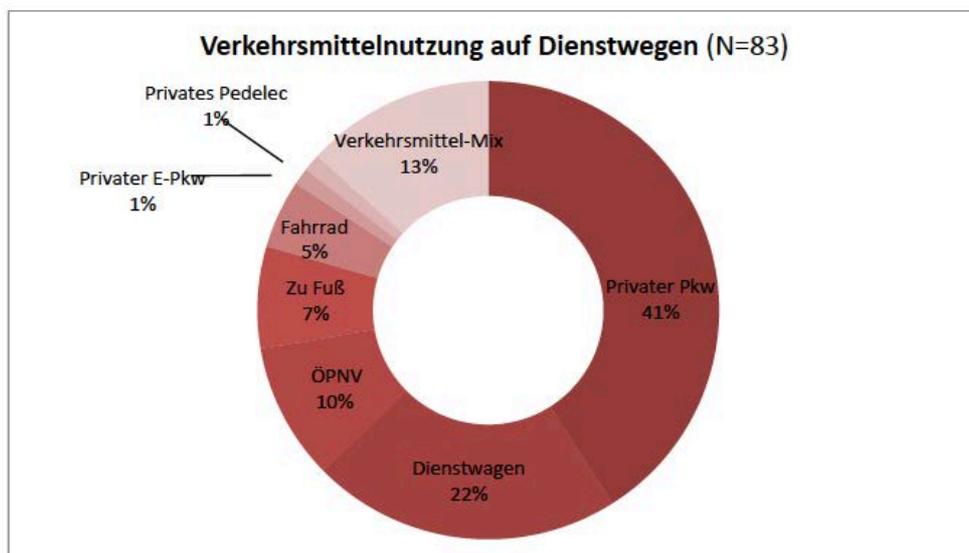


Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung auf Dienstwegen (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Rückmeldungen der Gesprächspartner*innen in den Gemeinden und Einrichtungen hat ergeben, dass der überwiegende Teil der Fahrten bis 10 km stattfindet, wobei die Einrichtungen mehr Wege mit größeren Entfernungen zurücklegen als die Gemeinden. Die Mobilitätsbedarfe sind hier also offenbar größer, was damit zusammenhängt, dass diakonische Einrichtungen mehr Hausbesuche wahrnehmen, als das die Gemeinden tun. Sofern Fahrzeuge in den Gemeinden und Einrichtungen vorhanden sind, handelt es sich dabei oft um nur ein Automobil – überwiegend Kleinbusse (z. B. VW T4). Die meisten Gemeinden und Einrichtungen haben allerdings keine Dienstfahrzeuge. Hier werden die Dienstfahrten mit dienstlich zugelassenen privaten Pkw unternommen, was sich auch in der Nutzung privater Pkw für Dienstfahrten widerspiegelt.

Akzeptanz von Elektromobilität

60% der Befragten sind der Meinung, dass Elektromobilität einen Beitrag zur Verbesserung des Verkehrs leisten kann, während 40% Einschränkungen äußerten. Entscheidende Themen sind demnach der Life Cycle der Fahrzeuge hinsichtlich der CO₂-Erzeugung, die Batterieherstellung sowie die Betankung der Fahrzeuge mit grünem Strom. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass allein der Ersatz von Pkw mit Verbrennungsmotor durch Elektroautos keine Effekte für eine Verkehrsreduktion erbringt. Angemerkt wurde auch, dass E-Bikes in die Betrachtungen einbezogen werden sollten. Darüber hinaus wird es als wichtig erachtet, dass ausreichend Ladeinfrastruktur verfügbar ist und dass die Konzeptbausteine leicht zu bedienen und praktikabel sein sollten. Zudem sollte auch dafür gesorgt werden, dass die gesellschaftliche Akzeptanz gestärkt wird und die Nutzung kosteneffizient ist.

Bereitschaft zur Durchführung oder Unterstützung konkreter Maßnahmen

Für die Umsetzung des Elektromobilitätskonzeptes werden Flächen benötigt, um Fahrzeuge und die benötigte Infrastruktur aufzustellen. Die Befragung ergab, dass 428 eigene Stellplätze zur Verfügung stehen, von denen ca. 16% als E-Stellplätze ausgebaut werden könnten. Weiterhin würde die Anschaffung von Dienstfahrzeugen aller Art sowie der Aufbau von Ladeinfrastruktur unterstützt. Weniger vorstellbar ist hingegen die Vergabe von Stellplätzen an Carsharing-Unternehmen oder auch besondere Verträge mit Carsharing-Anbietern.

Es wurde auch ein genauerer Blick darauf gerichtet, welche Fahrzeuganschaffungen denkbar sind (vgl. Abb. 7). Hierbei schnitten Elektrofahrräder, auch solche, die für den Transport größerer Lasten geeignet sind, gut ab. Aber auch E-Pkws und Elektrokleinbusse werden gewünscht.

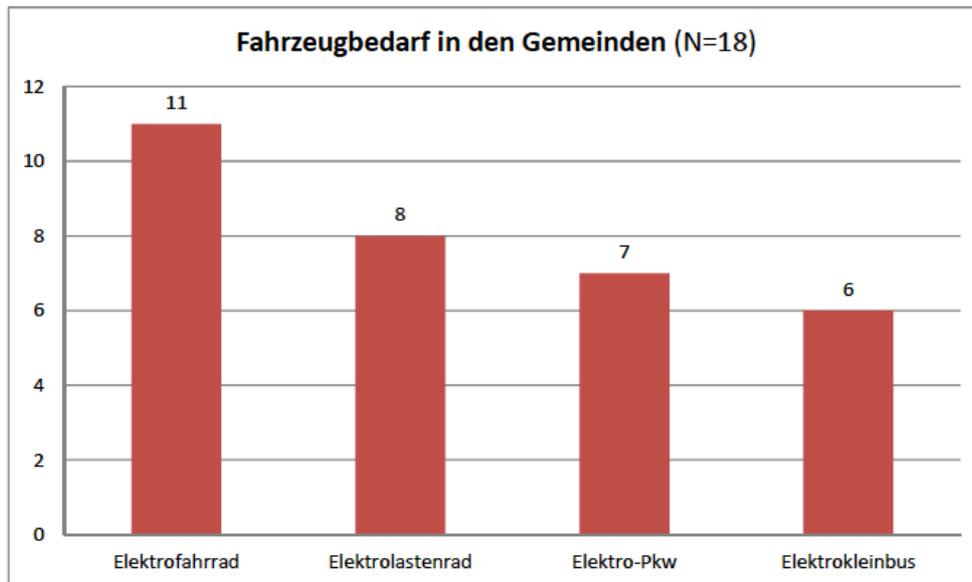


Abbildung 7: Fahrzeugbedarf in den Kirchengemeinden (Quelle: Eigene Darstellung)

Dabei stellte sich heraus, dass der Bedarf für reine Fahrrad Elektromobilität genauso hoch ist wie für reine Auto Elektromobilität (vgl. Abb. 8). Für 22% der Gemeinden und Einrichtungen käme eine gemischte Nutzung in Frage.

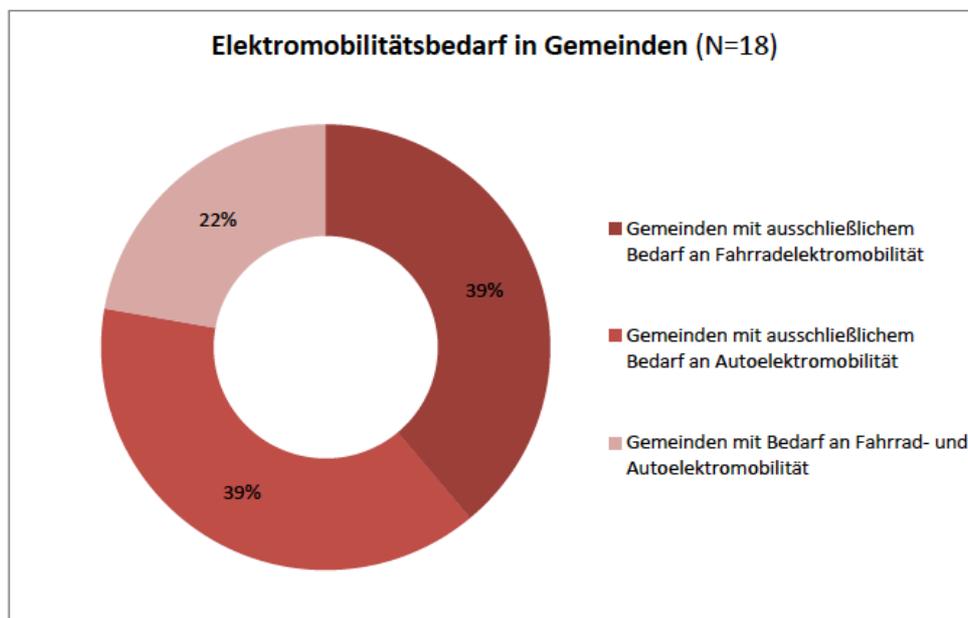


Abbildung 8: Bedarf an unterschiedlichen Formen der Elektromobilität (Quelle: Eigene Darstellung)

Für die Ausrichtung des Elektromobilitätskonzeptes ist interessant, dass die Vertreter*innen in den Gemeinden und Einrichtungen tendenziell eher dafür plädieren, den bestehenden Umweltverbund zu stärken, als dass das Elektroauto als prioritäre Problemlöserin erachtet wird. Zwar kann man sich vorstellen, unter bestimmten Voraussetzungen mit der Bereitstellung von Flächen und Ladeinfrastruktur für Elektromobilität einen positiven Beitrag zu leisten, es werden aber auch Vorbehalte gegenüber Elektromobilität in dieser Abstimmung deutlich.

Dennoch kann festgehalten werden, dass das Engagement des Kirchenkreises positiv aufgenommen wird und die Unterstützungsbereitschaft für das mobilitätsbezogene Engagement des Kirchenkreises recht hoch ist. Die Mehrheit der Vertreter*innen der teilnehmenden Institutionen unterstützen dieses, ebenso wie der überwiegende Teil (ca. 90%) der Mitarbeiter*innen. Viele sind bereit, unter bestimmten Voraussetzungen einen eigenen Beitrag zu leisten.

5. Rückkopplung der Ergebnisse

Die Rückkopplung der Ergebnisse hat im Rahmen des Projektes einen hohen Stellenwert. Transparenz sowie die Gewährleistung von Teilnahme und Teilhabe für die Kirchengemeinden und Einrichtungen sind ein wichtiges Anliegen des Kirchenkreises, um darauf aufbauend ein tragfähiges Konzept umsetzen zu können.

Die Ergebnisse der Stadtstrukturtypenanalyse und der Befragungen wurden daher im Mai 2018 den Pröpsten präsentiert. Auf dieser Grundlage wurde das weitere Vorgehen vereinbart und festgelegt, welche Standorte im Rahmen der Konzepterstellung einer vertiefenden Betrachtung unterzogen werden sollen.

Die Ergebnisse wurden außerdem den Teilnehmenden Kirchengemeinden und Einrichtungen in drei Workshops im Juni und Juli 2018 vorgestellt und gemeinsam diskutiert (vgl. Abb. 9). Im Anschluss erhielten alle Teilnehmer*innen eine schriftliche Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Erhebungen und Workshops, auf deren Grundlage ebenfalls eine Rückmeldung möglich war. Die Ergebnisse der Workshops wurden in der weiteren Konzeptentwicklung berücksichtigt.



Abbildung 9: Workshop in der Propstei Altona-Blankenese (Quelle: HCU)

6. Ableitungen für das Mobilitätskonzept

6.1. Die potenziell hohe Bereitschaft zur Veränderung zeitnah und erfolgsorientiert nutzen

Die Befragungen sowie die Rückmeldungen aus den Workshops haben insgesamt gezeigt, dass bei den Gemeinden und Einrichtungen und auch bei den Mitarbeiter*innen eine hohe Bereitschaft zur Unterstützung des Engagements des Kirchenkreises vorliegt. Teilweise wünscht man sich sogar, dass auf dem Gebiet der Mobilität endlich Maßnahmen ergriffen werden, die geeignet sind eine Veränderung des Verkehrs zu unterstützen, und man ist auch bereit, selbst tätig zu werden. Gleichwohl ist aber das aktuelle Mobilitätsprofil weitgehend in der Automobilität verhaftet – mit Unterschieden zwischen eher urbanen und eher ländlichen Räumen.

6.2. Größter Hebel: Die Mitarbeiter*innen für die neue Mobilität gewinnen

Die Auswertungen zeigen, dass der Pkw durch die Mitarbeiter*innen die größte Nutzung erfährt, während Ehrenamtliche, Gottesdienstbesucher*innen und Gruppenbesucher*innen weitaus weniger auf das Auto zurückgreifen. Mitarbeitende, die mit dem eigenen Pkw zur Arbeit fahren, neigen zudem dazu, diesen auch für Dienstwege einzusetzen. Eine Veränderung des Mobilitätsverhalten könnte durch gute Angebote einerseits, andererseits aber auch durch negative Anreize, bspw. bei der Dienstreiseregulung und den Abrechnungsmöglichkeiten erreicht werden.

6.3. Entscheidende Stellschraube: Attraktive Alternativen zum Pkw nutzbar machen

Kommunikative Maßnahmen

Natürlich kann und sollte man mit kommunikativen Maßnahmen versuchen, Mitarbeiter*innen auf die Nutzung des Umweltverbundes hinzuweisen und sie dahingehend bestärken, bspw. durch die Thematisierung von Einsparungseffekten, Gesundheitseffekten und positiven Umwelteffekten. Dabei kann auf bereits bestehende Angebote wie JobRad oder JobTicket als Gehaltsumwandlungsmodelle hingewiesen oder Fahrrad- und Carsharing-Angebote vorgestellt werden. Da es entsprechende Angebote aber schon länger gibt, die Nachfrage sich aber weiterhin in Grenzen hält, sind weitere Schritte erforderlich.

Abschaffung der dienstlichen Nutzung privater Fahrzeuge

Kommunikative Maßnahmen allein reichen aber nicht aus. Vor allem die Dienstfahrzeugnutzung bedarf einer Restrukturierung. Würde der Arbeitgeber die Wegstreckenentschädigung für die Nutzung privater Fahrzeuge einstellen, fiel ein entscheidender Anlass, den Pkw für die Fahrt zur Arbeit zu nutzen, weg. Intensivieren ließe sich das, indem man die dienstliche Nutzung privater Pkw grundsätzlich nicht unterstützt und auch den Versicherungsschutz entsprechend gestaltet.

Anschaffung und zweckgebundene Nutzung von Elektro-Dienstfahrzeugen

Die Abschaffung der Nutzung privater Fahrzeuge im Dienstgebrauch ist natürlich nicht denkbar, ohne dass seitens des Arbeitgebers ein attraktives Angebot zur Wahrnehmung dienstlicher Fahrten bereitgehalten wird. Die Attraktivität würde darin bestehen, dass die Dienstfahrzeuge auch privat nutzbar und damit Einkäufe und Kinderabholung möglich sind.

Zielführend im Sinne der Vermeidung von Umweltbelastungen und Verkehr ist es außerdem, Fahrzeuge entsprechend den Zwecken anzuschaffen, für die sie eingesetzt werden sollen, sodass für kurze Strecken Pedelecs oder E-Lastenräder und für längere Strecken E-Autos zur Verfügung stehen.

Fahrradelektromobilität als Basis des Konzeptes

Da die Wege in den Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen hauptsächlich im Nahbereich unternommen werden und weitgehend ohne Pkw absolviert werden können, stellt Fahrradelektromobilität den besten Kompromiss zwischen Komfort und Schnelligkeit auf der einen und zweckmäßiger Verkehrsmittelnutzung auf der anderen Seite dar. Die Analyse der Befragungen in den Gemeinden und kirchlichen Einrichtungen hat zudem gezeigt, dass die Stärkung des Rad- und öffentlichen Personenverkehrs mehr Zustimmung findet, als die Aussage, dass Elektroautos wesentlich für einen umweltfreundlichen Verkehr sind.

6.4. Wege zur Kostenreduktion und Effizienzsteigerung

Eine entscheidende Frage ist die Finanzierbarkeit der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Abgesehen von wenigen Ausnahmen können sich die meisten Gemeinden und Einrichtungen den Aufbau ohne finanzielle Unterstützung nicht vorstellen. Mithin ist der Wunsch nach finanzieller Unterstützung bzw. Mehrkostenkompensation sehr ausgeprägt. Allerdings sollten Zuschüsse nicht dauerhaft eingerichtet werden. Bestenfalls sollte sich der Elektromobilitätsfuhrpark zukünftig selbst tragen. Neben dem zweckangepassten Einsatz von Fahrzeugen sind Kooperationen mit Dritten sowie die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen eine Möglichkeit, ihre Effizienz zu verbessern und Kosten zu reduzieren.

Bestehende Kooperationsansätze weiter ausbauen und stärken

Kooperationen zwischen Kirchengemeinden bestehen bereits heute. Auch im Bereich der Mobilität kommen Sie zum Tragen, indem vorhandene Fahrzeuge auch von anderen Gemeinden und Einrichtungen genutzt werden. Diese Potenziale sollten mehr genutzt und weiter ausgebaut werden. Die Bereitschaft dafür ist da, oft fehlt es allerdings an der Vermittlung dieser Tatsache. Auch hier ist mehr Informationsaustausch notwendig. Durch Kooperationen mit anderen Akteuren (Unternehmen, Einrichtungen, Behörden) können Fuhrparkkosten weiter geteilt und die Auslastung der Fahrzeuge verbessert werden.

Popularität des Sharing-Ansatzes erhöhen und sukzessive umsetzen

Neben dem Kooperationsansatz eignet sich auch der Sharing-Ansatz, um das Fahrzeugangebot besser auszulasten und ggf. besser unterhalten zu können. So könnte bspw. die Pflegediakonie ihre Fahrzeuge außerhalb ihrer Kernzeiten auch den Bewohnern, die in der Umgebung der Stationen wohnen, anbieten. Auch in anderen Bereichen gilt es, freie Kapazitäten zu identifizieren und die Tauglichkeit der Standorte für Sharing-Angebote zu prüfen. Um Vorbehalte der Kirchengemeinden und Einrichtungen auszuräumen, sind kommunikative Maßnahmen erforderlich.

7. Bausteine für das Mobilitätskonzept

7.1. Mobilitätsmanagement

Es wurde deutlich, dass der Themenbereich Mobilität auch im Kirchenkontext äußerst komplex ist, und die Bündelung und Vermittlung von Informationen und Wissen notwendig ist, um Wege in eine umweltfreundliche, klimaneutrale Mobilität aufzuzeigen – klassische Aufgaben eines Mobilitätsmanagements. Außerdem sind Mobilitätsanforderungen nicht überall gleich, so dass Pauschallösungen mindestens in der Anfangsphase keine Anwendung finden können. Angebote müssen maßgeschneidert für einzelne Gemeinden und Einrichtungen entwickelt, beworben und umgesetzt werden. Ihre Entwicklung sollte überwacht werden, um bei Fehlentwicklungen gegen bzw. nachsteuern zu können und die Ergebnisse zu dokumentieren. Insofern wäre die Einrichtung einer Stelle für Mobilitätsmanagement, die bspw. an das Klimabüro des Kirchenkreises gekoppelt werden könnte, ein wesentlicher Baustein, der nicht nur nach innen, sondern auch nach außen wirken könnte. Sie könnte als Ansprechpartner für Mobilitätsdienstleister fungieren und ggf. Vertragsverhandlungen führen. Je nachdem wie weit eine solche Stelle gefasst werden kann, ist es denkbar, dass Aufgaben des Fuhrparkmanagements dieser Stelle später auch überantwortet werden, angefangen bei der Beschaffung und Distribution von Fahrzeugen, über die Überwachung von Buchungsmanagementsystemen, bis hin zur Überwachung von Wartungsintervallen bei Fahrrädern und Pedelecs und die Beauftragung von Servicewerkstätten.

7.2. Konzeptbasis Elektrofahrradmobilität

Da sowohl in Kirchengemeinden als auch Einrichtungen viele Wege im Nahbereich unternommen werden, ist das Fahrrad für viele Wegezwecke das passende Verkehrsmittel. Mit Elektroantrieb und als Lastenrad kommt diese Mobilitätsform dem Komfort und Transportvermögen von Pkw sehr nahe. Sofern die Fahrräder nur für den Dienstgebrauch Anwendung finden sollen, reicht sicher die Anschaffung geeigneter Räder durch die jeweilige Institution. Vielleicht stellt aber auch die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrrädern eine Option dar. Dies bietet sich an, wenn mit dem Angebot weitere Nutzergruppen in der näheren Umgebung erreicht werden können. Hierfür gibt es am Markt bereits Anbieter, die Elektrofahrräder samt Aufladestation vermieten. Für die Mobilität auf dem Arbeitsweg bietet sich JobRad als Unterstützung der Konzeptbasis an.

7.3. Konzepterweiterung Elektroautomobilität

Auch Elektroautomobilität stellt eine Möglichkeit dar, umwelt- und klimafreundlich unterwegs zu sein. Dieser Effekt wird sich besonders dann einstellen, wenn möglichst viele Nutzende auf ein solches Fahrzeug zugreifen können. Insofern ist die gemeinsame Nutzung, bspw. durch mehrere Gemeinden im ländlichen Raum oder durch Gemeindeverbände in der Stadt, gerade vor dem Hintergrund der hohen Anschaffungspreise von Elektroautos, eine gute Möglichkeit Kosten zu teilen und Fahrzeuge effizient zu nutzen. Gesteigert werden könnte dieser Effekt dadurch, dass Gemeinden und Einrichtungen direkt mit einem Carsharing-Unternehmen zusammenarbeiten.

7.4. Integriertes Mobilitätsangebot

Auch wenn Pauschallösungen nicht das primäre Ziel des Konzeptes sind, sollte langfristig, dennoch angestrebt werden, ein Angebot zu schaffen, das einen möglichst leichten Einstieg

für Gemeinden und Einrichtungen in nachhaltige (Elektro-)Mobilität ermöglicht. Dies könnte über die Einrichtung einer Stelle für das Mobilitätsmanagement gewährleistet werden, die bei Interesse ein passendes Angebot auf Grundlage verschiedener Sammelverträge zusammenstellen kann. Bei ausreichender Nachfrage bietet sich ggf. sogar die Gründung einer Mobilitätsgesellschaft an, die verschiedenen Bausteine anbietet, aus denen die Kirchengemeinden und Einrichtungen die passenden Mobilitätsleistungen auswählen.

8. Das Mobilitätskonzept

8.1. Die Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes

Um diesen Anforderungen annähernd gerecht zu werden, empfiehlt sich eine behutsame Implementierung eines Sharing-Modells, dass nicht nur Kosten durch gemeinsame Nutzung reduzieren, sondern auch Einnahmen zur Kompensation von Kosten und zum Ausbau des Angebotes zu generieren vermag.

8.2. Grundlegende Konzeptbestandteile

Fördervolumen für Mobilitätsmaßnahmen klarer definieren

Um im Bereich der Mobilität einen finanziellen Spielraum zu erhalten, der der Bedeutung dieses Bereichs hinsichtlich der CO₂-Emissionen gerecht wird, ergeht der Vorschlag, die Klimaschutzmittel aus den Schlüsselzuweisungen angemessen auf die Bereiche Gebäude, Mobilität und Beschaffung zu verteilen. Das Budget sollte planvoll und konzentriert eingesetzt werden. Dazu zählen Personalkosten für das Mobilitätsmanagement sowie anteilige Förderungen für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur, die den Kirchengemeinden und Einrichtungen direkt zugutekommen.

Passende Organisations- bzw. Rechtsform finden

Für die formale Organisation kommen zwei Gestaltungsansätze in Betracht: die Auslagerung des Betriebs und der Abrechnung der Kosten aus der Nutzung des Fahrzeugpools auf externe Dienstleister (Vertreter-Lösung) oder die Auslagerung auf eine separate, gewerbliche Gesellschaft oder ideelle Vereinigung (FixtureCo-Lösung) und ggf. die Gründung eines eingetragenen Vereins. Beide Formen bieten Vor- und Nachteile, die im Konzept näher erläutert werden. Welche Form letztlich gewählt wird, hängt davon ab, ob die Vereinigung Gewinne erzielt oder nicht, und wie professionell und verbindlich die Vereinigung auftreten möchte. Dies obliegt letztlich der Entscheidung des Kirchenkreises, seiner Gemeinden und Einrichtungen und kann hier nicht abschließend bestimmt werden. Nach bisherigem Stand der Dinge empfiehlt der bearbeitende Fachbereich der HCU aber die Gründung eines gemeinnützigen eingetragenen Vereins.

Formale Voraussetzungen schaffen bzw. bestehende Regularien konsequent durchsetzen Mobilitätsmaßnahmen festlegen:

- Mobilitätsmanagement implementieren

Der Umfang, die Komplexität und die Kosten des Elektromobilitätskonzeptes lassen die Einrichtung einer Stelle, die sich um alle Belange der Mobilität auf dem Gebiet des Kirchenkreises kümmert, sinnvoll erscheinen, zumal im Klimaschutzgesetz die Grundlage dafür besteht (§ 6 Abs. 5 Nr. 4 KISchG). Die Kernbereiche dieser Stelle könnten Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement, Rechnungswesen und Vertragsmanagement, Kommunikation

und Öffentlichkeitsarbeit umfassen. (Networking). Sofern es nur darum geht, einen umsetzungsorientierten Ansprechpartner für die Mobilitätsbelange des Kirchenkreises, der Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen bereitzustellen, könnte diese Stelle entweder in das Klimabüro des Kirchenkreises integriert oder als eigene Stelle im Kirchenkreis geschaffen werden. In der höchsten Ausbaustufe sollte eine Vollzeitstelle entsprechend der Entgeltgruppe K8 oder K9 vorgesehen werden, um den Aufgaben gerecht werden zu können.

- **Sharing-System umsetzen**

Die Implementierung eines Sharing-Systems, das neben Elektroautos auch Elektrofahrräder und ggf. weitere Verkehrsmittel wie Elektromotorroller enthält, bietet mehrere Vorteile, die es dem Kirchenkreis, den Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen ermöglichen, unkompliziert, aufwandarm und relativ preiswert auf ein nachhaltiges, elektromobiles Angebot zugreifen zu können. Dies kann durch den Aufbau eigener Stationen oder durch bereits bestehende Anbieter geschehen.

- **Fahrzeugarten und die benötigte Ladeinfrastruktur festlegen**

Bei der Festlegung von Fahrzeugarten geht es darum, eine auf Kriterien basierte, die Entscheidung erleichternde Vorauswahl zu treffen, die den Körperschaften und Institutionen Erleichterung verschaffen soll. Entscheidungskriterien sind z.B. Kosten, Qualität, Service, Umweltbilanz der Fahrzeuge, Reichweite usw. Zudem wird es durch eine Fokussierung auf bestimmte Produkte ggf. einfacher, bessere Konditionen durch größere Mengen zu erreichen.

8.3. Kosten für grundlegende Konzeptbestandteile

Die Kosten für die Umsetzung des Elektromobilitätskonzeptes ergeben sich aus Personalkosten für das Mobilitätsmanagement, Sachkosten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur sowie Kosten für Dienstleistungen für Sharing-Systeme. Das Konzept liefert hierzu eine Reihe an Beispielrechnungen, die auf recherchierten Konditionen basieren. Insofern sind die Kosten nicht als final zu betrachten, sondern stellen allenfalls einen genäherten Kostenrahmen dar. Mögliche Praxispartner der Branche haben in ersten Gesprächen bereits signalisiert, dass die hier vorgestellten Kosten auch geringer ausfallen können. Dies hängt insbesondere von der konkreten Ausgestaltung vor Ort ab. Außerdem sei angemerkt, dass den hier aufgeführten Kosten anfänglich noch kein Sharing-Ansatz zugrunde liegt. Zudem besteht eine große Chance in der Einwerbung von Fördermitteln. Daher kann noch nicht abschließend gesagt werden, welche Kosten durch den Kirchenkreis bzw. die Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen getragen werden müssen.

Das folgende Beispiel geht von dem Fall aus, dass sich fünf Kirchengemeinden eines Kooperationsraumes zusammenschließen und die Kosten selbst tragen.

Kosten MobSat-Station

Eine sharing-taugliche Satellitenstation für vier Fahrräder (ohne Fahrräder) wird mit Kosten von ca. 19.000 Euro veranschlagt. Zzgl. Kosten für Montage und Inbetriebnahme kommen ca. 20.000 Euro zusammen. Der Fuhrpark, bestehend aus drei Elektrofahrrädern und einem Transport-Pedelec, kostet ca. 17.000 Euro. Hinzu kommen laufende Kosten für Software, Wartung und Versicherung von ca. 600 Euro pro Monat.

Um die Qualität des Fuhrparks hoch zu halten, wird empfohlen, die Fahrzeuge über eine Laufzeit von 36 Monaten zu leasen. Danach werden die Fahrzeuge ausgetauscht. Somit kommen zu den Einrichtungskosten von knapp 20.000 Euro monatliche Kosten in Höhe von ca. 1.200 Euro für die MobSat-Station hinzu.

Kosten MobHub-Station

Die Kosten für den Zugriff auf höhermotorisierte Fahrzeuge fallen hingegen geringer aus. Der Preis für eine Ladesäule liegt je nach Anbieter zwischen 10.000 und 13.000 Euro (ggf. auch niedriger bei aufgeständerten WallBoxen). Für eine MobHub-Station im ländlichen Raum wird die Aufstellung von zwei Ladesäulen empfohlen. Die Investitionskosten liegen damit bei ca. 25.000 Euro. Vorrausgesetzt es beteiligen sich fünf Gemeinden, dann belaufen sich die Kosten je Gemeinde auf 5.000 Euro. Die Kosten für die Wartung und das Backend der Ladesäulen sowie für einen Elektrokleinbus und zwei E-Pkw für den Sharing-Einsatz betragen voraussichtlich auf ca. 2.800 Euro pro Monat. Anteilig für jede der fünf Gemeinden kämen somit Kosten in Höhe von 560 Euro hinzu.

Für eine Kirchengemeinde in einem Kooperationsraum, bestehend aus fünf Gemeinden, bedeutet dies zusammengefasst:

Investitionskosten Hardware: ca. 25.000 Euro

Monatliche Kosten: ca. 1.800 Euro

Kosten in dieser Höhe entsprechen jedoch nicht dem grundlegenden Ansatz des Konzeptes. Vielmehr sollen durch die Öffnung des Nutzerkreises und die Gewinnung weiterer Akteur*innen, Einnahmen generiert und die Kosten auf weitere Nutzer*innen verteilt werden (Vereine, Gewerbetreibende, Wohnungsgesellschaften, Tourismus etc.). Nach einem entsprechenden Rechenbeispiel fallen monatliche Kosten von ca. 700 Euro je Gemeinde an. Insgesamt gilt, je größer der Teilnehmerkreis, desto höher die Einsparungen, auch wenn dann ggf. das Angebot erweitert werden muss.

8.4. Übertragung der Konzeptbestandteile auf das Gebiet des Kirchenkreises

Systembasierte Bereitstellung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Der Fachbereich Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung der HCU regt Folgendes an: Als Grundausstattung erhalten alle teilnehmenden Kirchengemeinden, kirchliche Einrichtungen und sonstige sich beteiligende Akteure eine Pedelec-Station mit mind. fünf Pedelecs/E-Lastenfahrrädern. Diese Stationen werden nachfolgend als „Satellit-Stationen“ oder „MobSat“ bezeichnet. Zudem erhalten die Teilnehmer*innen innerhalb eines Radius von ca. drei Kilometern (auf dem Land können es auch bis zu sechs Kilometer sein) Zugang zu Elektro-Pkw bzw. Elektro-Kleinbussen. Diese Stationen, nachfolgend auch „zentrale E-Mobility-Hubs“ oder „MobHubs“ genannt, sind nicht nur von den Satellit-Stationen aus gut erreichbar, sondern auch mit dem ÖV. Der Radius von drei Kilometern liegt unter der Marke von fünf Kilometern – also die Entfernung, auf denen das UBA das Fahrrad gegenüber dem Auto in der Stadt als überlegen ansieht. Diese Entfernung ist für die Bewältigung mit einem Pedelec als überwiegend zumutbar anzusehen. Die Sharing-Systeme können kircheneigene Angebote oder bereits existierende, an die Bedürfnisse des Kirchenkreises, der Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen anzupassende oder im Rahmen einer Entwicklungspartnerschaft mit Mobilitätsdienstleistern zu schaffende Angebote sein.

Abbildung 10 verdeutlicht die Funktionsweise des MobHub/MobSat-Ansatzes. Mit leicht motorisierten Fahrzeugen werden die meisten Wege im Nahbereich unternommen. Reicht diese Mobilität nicht aus, kann unter Verwendung der leicht motorisierten Fahrzeuge der MobHub aufgesucht werden, um dort höher motorisierte Fahrzeuge für weitere Strecken und größere Transport- oder Beförderungsbedarfe zu leihen. Sowohl an den MobHubs als auch an den MobSats können die Fahrzeuge dem öffentlichen Sharing zur Verfügung gestellt werden, wenn sie nicht von den Kirchengemeinden oder kirchlichen Einrichtungen benötigt werden. Als singuläre Systeme sind sowohl die MobHubs als auch die MobSats stationsgebunden, die Fahrzeuge müssen also zu ihren Stationen zurückgebracht werden. Bei flächeneckender Verteilung von Stationen könnte das System soweit flexibilisiert werden, dass Fahrzeuge auch an anderen Stationen zurückgegeben werden können.

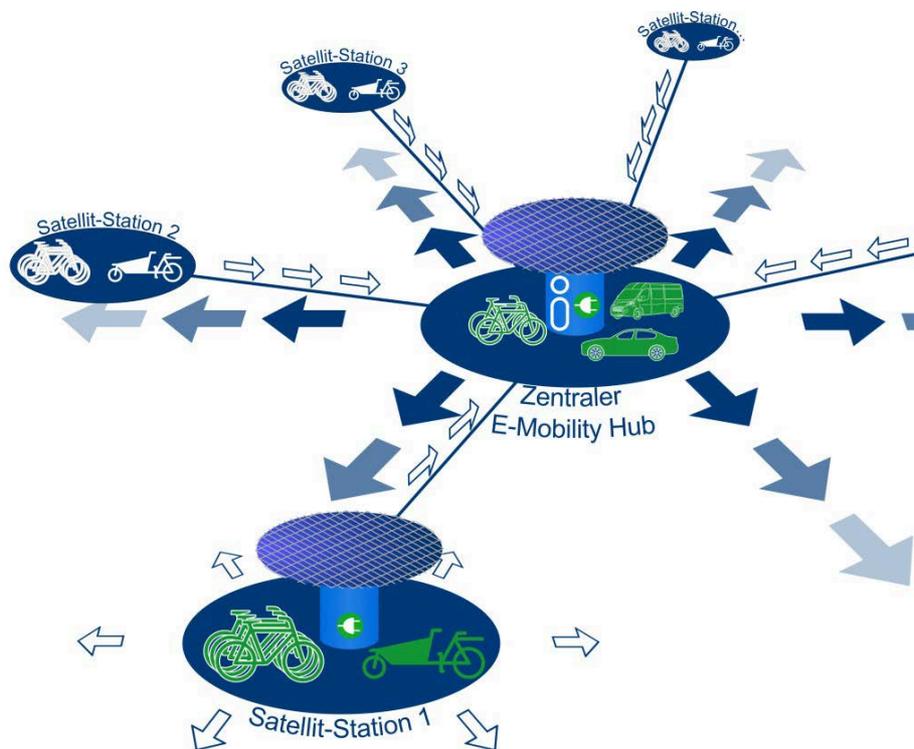


Abbildung 10: Visualisierung des MobHub/MobSat-Systems (Quelle: Eigene Darstellung)

Mobilitätsorganisation

Im Hinblick auf die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen wurden Kooperationsräume identifiziert. Diese sollten, soweit praktikabel, dem MobHub-MobSat-Ansatz entsprechend eingerichtet werden. Kernstück der Mobilitätsorganisation ist eine Buchungsplattform. Hier empfiehlt es sich auf bereits bestehende, offene Anwendungen zurückzugreifen. Voraussetzung sollte sein, dass alle Fahrzeuge problemlos über einen Zugang oder eine Benutzeroberfläche online oder per Telefon gebucht werden können.

Kommunikation durch das Mobilitätsmanagement

Die Kommunikation von Belangen des Mobilitätskonzeptes nach innen und außen wird maßgeblich durch das Mobilitätsmanagement auf Grundlage eines eigenen noch zu erstellenden Kommunikationskonzeptes sichergestellt. Eine begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit umfasst z.B. Informationsmaterialien, eine Homepage, Texte/Textbausteine und Materialien für Gemeindebriefe und die Internetpräsenzen von

Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen sowie Pressemitteilungen, Jahresabschlüsse und vieles mehr.

Finanzierung des Angebotes

Sofern die Organisations- und Rechtsform ohnehin kein wirtschaftliches Streben zulässt, ist es steuerlich sicherer, das Fahrzeug-Sharing komplett durch professionelle Anbieter durchführen zu lassen und dafür die anfallenden Kosten für Bereitstellung und Service zu bezahlen, ohne selbst Gewinne verbuchen zu können. Bis zu einem gewissen Punkt sollten die Gewinne des Anbieters aus dem Vermietungsgeschäft aber den Kosten auf kirchlicher Seite entgegengerechnet werden können, optimaler Weise bis kurz vor die monatliche Gewinnschwelle und unter Sicherstellung einer perspektivischen, erfolgsabhängigen Erweiterung des Systems.

Je nach Rechtsform wird die Vereinigung bzw. Gesellschaft über ein bestimmtes Kapital verfügen bzw. Beiträge von den Mitgliedern einfordern. Wichtig ist, dass die Stelle für Mobilitätsmanagements finanziell gut ausgestattet und längerfristig angelegt wird. Würde der Kirchenkreis oder die Nordkirche sich dafür verantwortlich zeichnen, wäre das ein wichtiges Signal an weitere potenzielle Mitwirkende. Sofern die Stelle des Mobilitätsmanagements durch den Kirchenkreis finanziert wird, können das Kapital und die Einnahmen resp. die Mitgliedsbeiträge für die Bereitstellung der Fahrzeuge und Infrastruktur verwendet werden.

Im Rahmen beispielhafter Berechnungen auf der Grundlage der durch die Recherche ermittelten Kosten für Elektromobilität werden im Konzept Orientierungswerte präsentiert, die aufzeigen, mit welchen Kosten bei der Umsetzung des Konzeptes in der vorgeschlagenen Weise zu rechnen ist.

Elektromobilität in der häuslichen diakonischen Pflege

Die pflegediakonischen Einrichtungen, allen voran die Stationen für häusliche Pflege, die meist in unmittelbarer Nachbarschaft oder gar auf dem Gelände von Kirchengemeinden angesiedelt sind, aber auch andere Einrichtungen der Pflegediakonie wie das Rumond-Walther-Haus in Ottensen oder das Bugenhagenhaus in Flottbek sollten in ein sinnvolles Mobilitätskonzept unbedingt einbezogen werden. Sie haben erhöhte Mobilitätsbedarfe, für die sich der Einsatz von Elektrofahrzeugen lohnen kann und sie sind häufig an Standorten ansässig, die eine zentrale Funktion innerhalb der Umsetzung des Konzeptes einnehmen können als Standorte für Mobilitätsstützpunkte (MobHubs). An weniger zentralen Standorten können sie das Mobilitätskonzept flexibilisieren, indem die Mitarbeiter*innen der eigentlich als MobSat vorgesehenen Standorte auf die Fahrzeuge der pflegediakonischen Einrichtungen zu Dienstzwecken zugreifen können, sofern diese zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf haben.

Elektromobilität auf Friedhöfen in der Trägerschaft von Kirchengemeinden

Friedhöfe waren kein explizierter Untersuchungsgegenstand im Rahmen des Mobilitätskonzeptes. Für die Umsetzung eines umfassenden Elektromobilitätskonzeptes muss aber auch der Fahrzeugeinsatz der Friedhöfe betrachtet werden. Hier wäre es die Aufgabe des künftigen Mobilitätsmanagements, alle benötigten Daten zum Status der einzelnen Friedhofsfuhrparks und deren potenziellen Bedarfe zusammen zu tragen und gemeinsam mit den einzelnen Friedhofsverwaltungen ein Konzept zu erstellen. Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes ist das leider nicht detailliert genug möglich gewesen. Dennoch konnten einige Erkenntnisse gewonnen werden, die im Hinblick auf ein eigenes Friedhofsmobilitätskonzept dokumentiert werden.

9. Kooperationsraum 5 (Wedel/Elbmarsch)

9.1. Standorte

Von den überwiegend ländlich-peripheren, locker bebauten Gemeinden des Kooperationsraums 5, hatten sich ursprünglich nur die Ev.-Luth. Kirchengemeinde Wedel und die Ev.-Luth. Kirchengemeinde St. Gabriel Haseldorf bereiterklärt, die Forschung zum Elektromobilitätskonzept zu unterstützen. Auf Initiative der Kirchengemeinde Haseldorf und des Kirchenkreises trafen am 18. September 2018 Vertreter*innen des Kirchenkreises und der HCU sowie der Kirchengemeinden Haselau, Haseldorf, Moorrege-Heist und Seester im Gemeindehaus von Haseldorf zusammen und bekräftigten ihr Interesse am Mobilitätskonzept. Die Stadt Wedel hebt sich baulich-räumlich von den Gemeinden in der Elbmarsch zwar ab, wird aber strukturell durch den S-Bahn-Anschluss zum KR 5 gezählt, weil der ÖPNV des Gebietes stark auf diese Station ausgerichtet ist.

Somit werden die folgenden Gemeinden aktuell zum KR 5 gezählt:

- Ev.-Luth. Kirchengemeinde Wedel: Stadt, zentral – Stufe A, dispers
- Ev.-Luth. Kirchengemeinde Moorrege-Heist: Stadt, peripher – Stufe B, dispers
- Ev.-Luth. Kirchengemeinde St. Gabriel Haseldorf: Land, peripher – Stufe B, dispers
- Ev.-Luth. Kirchengemeinde Haselau: Land, peripher – Stufe B, dispers
- Ev.-Luth. Kirchengemeinde Seester Land, peripher – Stufe B, dispers

9.2. Situation vor Ort

Bei dem Treffen in der Kirchengemeinde Haseldorf wurde erklärt, dass es das Anliegen ist, gemeinsam zu eruiieren, wie ein Elektromobilitätskonzept für die Gemeinden der Elbmarsch eigentlich konkret aussehen kann. Der Aufbau von Ladesäulen wird vor dem Hintergrund der Entwicklung von Elektromobilität und der touristischen Bedeutung von Geest und Marsch als Möglichkeit erkannt, etwas für die zukünftige Entwicklung zu tun.

In Seester gibt es bereits eine Ladesäule. Der VHH verfügt über zwei Elektrobusse und will weitere anschaffen. Außerdem ist man sich bewusst, dass der Klimawandel in diesem Gebiet spürbar greifen wird. Auch dagegen möchte man etwas unternehmen. Die Frage ist also, wie die Landgemeinden gemeinsam etwas Umsetzbares entwickeln können und aus dem bereits lange andauernden Konzeptmodus in den Umsetzungsmodus gelangen.

Den Aussagen folgend will man mit dem Konzept nicht nur die Kirchengemeinden bedenken, sondern auch prüfen, wie man sich mit den Kreisen und Kommunen vernetzen kann. Hierzu gibt es auch schon Gespräche mit einzelnen Kommunen. Der Eindruck ist, dass dort bereits auf das Konzept des Kirchenkreises gewartet wird.

9.3. Konzeptpotenziale im KR 5

Mitarbeiter*innen von Kindergärten werden als Zielgruppe für Pedelec-Verleihstationen gesehen. Eine zentrale Mobilitätsstation mit Elektroautos wird als Möglichkeit erachtet, Dienstwege in der Marsch besser und nachhaltiger wahrnehmen zu können, wenn die Erreichbarkeit gesichert ist. Die Ergänzung mit weiteren Stationen, zwischen denen man pendeln kann, wird ebenfalls als sinnvoll erachtet. Dahingehend wird bspw. auch die Option eingebracht, mit einem Pedelec bis Holm zu reisen, wo die Busse öfter fahren als in Haseldorf,

um von dort aus mit dem ÖPNV die S-Bahnstation Wedel zu erreichen. Die räumliche Verteilung der Kirchengemeinden wird in diesem Zusammenhang als Stärke erkannt, über die ein gut ausgebautes Mobilitätsnetz hergestellt werden kann. Die Frage ist hier, wie diese Orte dann möglichst intelligent miteinander vernetzt werden. Doch nicht nur an zentralen Mobilitätsstationen sollten Lademöglichkeiten für E-Pkw vorhanden sein, sondern auch eine dezentrale Versorgung sichergestellt werden. So könnte auch zwischengeladen werden, bspw. bei gemeindeübergreifenden Veranstaltungen, Tagungen und Treffen.

Betont wurde auch das Thema Kirche als Arbeitgeber. Es wurde hervorgehoben, dass bspw. Gemeindegemeinschaften heute nicht mehr nur in einer, sondern öfter auch in mehreren Gemeinden angestellt sind. Hier werden nutzbare Synergien gesehen, durch die Dienstwege verbessert werden können. Aber auch dem Tourismusbereich könnte das Konzept dienen. Es wurde im Gespräch erkannt, dass es hinsichtlich eines Elektromobilitätskonzeptes verschiedene Nutzungsebenen und -zeiten gibt, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines Systems bedient werden können.

Thematisiert werden auch die Stadtwerke der Umgebung (Wedel und Elmshorn), die ein Interesse an Standorten für E-Ladestationen haben. Hier ist die Überlegung, Möglichkeiten der Kooperation zu eruieren, falls die Kirchengemeinden es nicht aus eigener Kraft schaffen. Hierzu kam der Hinweis aus dem Kirchenkreis, dass mit dem Projekt „Himmlische Energie“ das Ziel verfolgt wird, die Infrastruktur und die Präsenz der Kirche zu nutzen, um ein Netz von Ladesäulen aufzubauen. Dabei verfolgt es den Grundgedanken, regionale Kooperationen mit Stadtwerken zu schließen. Hier ist man auch mit den Stadtwerken Wedel im Gespräch.

9.4. Umsetzung im Kooperationsraum 5 (Wedel/Elbmarsch)

Am MobHub/MobSat-Grundkonzept muss also auch in der Marsch nichts verändert werden (vgl. Abb. 11). Allerdings wurden auch Zweifel an der Tragfähigkeit des Ansatzes aufgrund der weiteren Distanzen geäußert, die in diesem Raum zurückgelegt werden und wegen der doch noch begrenzten Reichweite der verfügbaren Elektroautos. Insofern ist es in der Elbmarsch angebracht, wirklich reichweitenstarke E-Pkw einzusetzen. Diese sollten an einem möglichst zentralen Ort des Kooperationsraumes 5 aufgestellt werden, der sowohl mit dem ÖPNV also auch von allen Kirchengemeinden aus gut zu erreichen ist.

Soweit es die Entfernungen betrifft, wäre wohl ein Standort in Heist, entlang der Wedeler Chaussee zu priorisieren, unter der Voraussetzung, dass auch Kommunen an einem Konzept zur Integration von Elektromobilität interessiert sind und ggf. auch private oder gewerbliche Akteure mitwirken wollen. Alternativ kommen als MobHub auch kirchliche Standorte in Moorrege in Betracht, bspw. die Diakoniestation Elbmarsch oder die St. Michael-Kirche, in Frage. Da hierbei auf vorhandene Flächen zurückgegriffen werden kann, ist dieses Variante für ein kirchliches Mobilitätskonzept womöglich die sinnvollere.

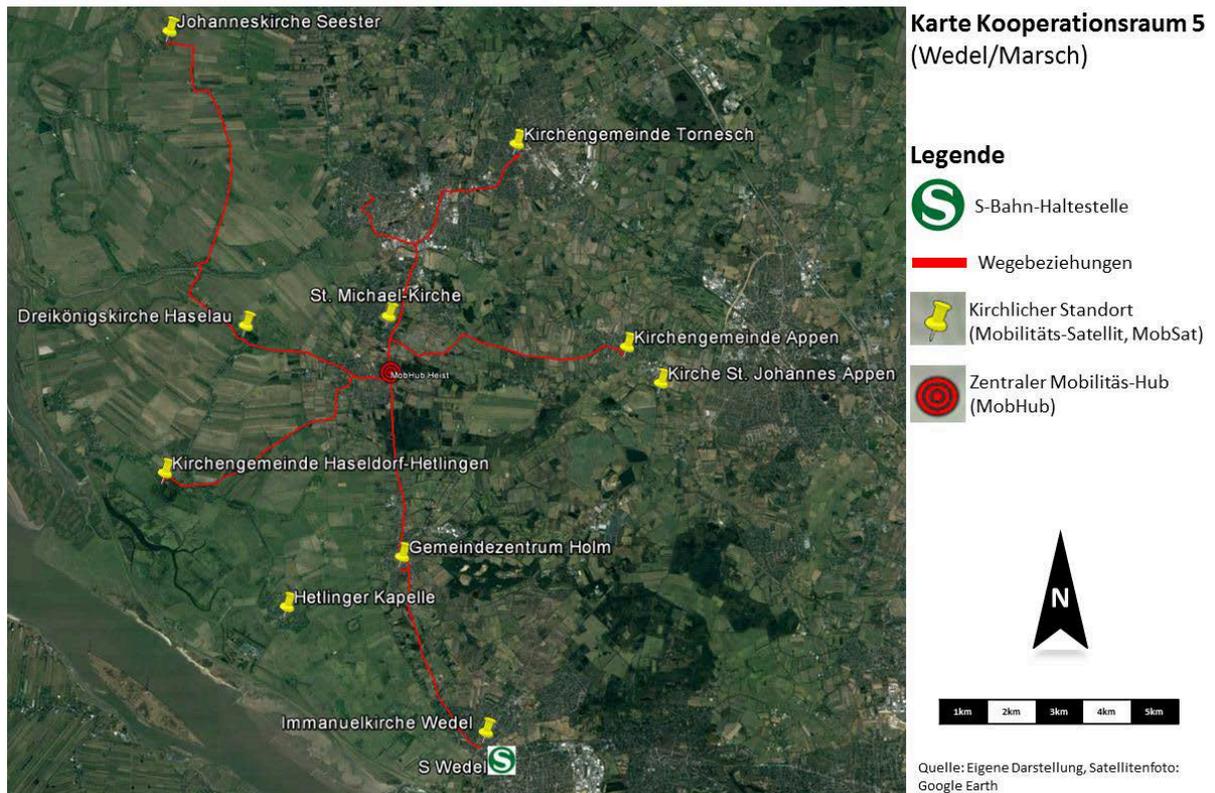


Abbildung 11: Karte Kooperationsraum 5 (Quelle: Eigene Karte, Google Earth)

Um die größeren Entfernungen von den MobSats zum MobHub zurücklegen zu können, wird für die Elbmarsch, im Gegensatz zu den städtischen bzw. metropolitanen Standorten empfohlen, verstärkt S-Pedelecs und Elektromotorroller einzusetzen. Bei Autofahrer*innen sind die rechtlichen Grundlagen zum Führen von Kraftfahrzeugen bis 45 km/h vorhanden. Fahrtechnische Grundlagen könnten im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes als obligatorisch im Hinblick auf die Neben der Nutzung als Dienstfahrzeuge und Sharing-Fahrzeuge für die Angestellten und die Bewohner, sollte auch die Einbindung der Fahrzeuge in touristische Konzepte der Marsch geprüft werden, um eine höhere Auslastung der Fahrzeuge zu erzielen. Die Kirchengemeinde in Wedel, die mit Bussen und der S-Bahn-Station Wedel gut an den ÖPNV angeschlossen ist, wäre bei dieser Umsetzungsform nicht außen vor. Schneller Zugriff auf ein Fahrzeug könnte über die cambio Carsharings-Station Marschkieker erfolgen, sofern der Weg zum MobHub in Heist bzw. Moorreege, immerhin 8 bis 10 km, zu aufwändig sein sollte. Dahingehend sollten Verhandlungen mit cambio geführt werden.

10. Fazit

Durch das Elektromobilitätskonzept konnte gezeigt werden, dass prinzipiell ein großes Interesse an Elektromobilität besteht und die Bereitschaft vorhanden ist, auch praktisch etwas für den Sektor Mobilität zu unternehmen, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren und als Kirche mit gutem Beispiel voranzugehen. Gebremst wird dieser Enthusiasmus allerdings noch durch Unsicherheiten hinsichtlich der Finanzierung von Elektrofahrzeugen sowie der Frage, ob Elektromobilität eigentlich wirklich nachhaltig ist, obgleich durch den Umstieg von konventionellen Pkw auf Elektro-Pkw und Elektrofahräder, das wurde in den Ausführungen dargelegt, erhebliche Einsparungen erreicht werden können.

Insofern wird ein Konzept präsentiert, das einen an Wegezwecken orientierten Fuhrpark vorsieht, der mit anderen Gemeinden und Einrichtungen und weiteren Nutzerkreisen geteilt werden kann. Diesem Gedanken wird mit dem MobHub/MobSat-Ansatz technisch-organisatorisch Rechnung getragen, der für die Mobilität im Nahbereich konsequent auf Fahrrad Elektromobilität setzt, im Bedarfsfall aber auch die Nutzung höher motorisierter Individualmobilität einfach und unkompliziert ermöglicht. Dass die Elektromobilität mit Energie aus erneuerbaren Quellen versorgt werden muss, wird durch das Feedback aus den befragten Institutionen deutlich. So kann mit finanziellen Ressourcen kostenbewusst umgegangen und der Einsatz von natürlichen Ressourcen auf das notwendige Maß reduziert werden.

Der Sharing-Ansatz ist insbesondere deshalb sinnvoll, weil dadurch der geringe Bedarf der Kirchengemeinden an Mobilität durch eine höhere Auslastung durch Dritte kompensiert werden kann. Durch den Betrieb des Sharing-Geschäfts im Rahmen einer Vertreterlösung sollte es zudem möglich sein, die Fahrzeuge auch Mitarbeiter*innen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen, ohne dass dadurch steuerliche Probleme für die Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen entstehen. So kann auch die Pendlermobilität der Mitarbeiter*innen neu organisiert werden.

Das größte Problem scheint die Akquirierung adäquater Flächen zu sein. Vor allem in den urbanen Bereichen Hamburgs ist die Flächenkonkurrenz nicht unerheblich. Hier wäre eine klare politische Linie hilfreich, um öffentliche Flächen nutzbar zu machen. Auch soll hier angeregt werden, innerhalb der Kirche eine Diskussion zum Umgang mit eigenen Flächen bezogen auf die Implementierung nachhaltiger Mobilität stattfinden zu lassen. Hier bedarf es eines Paradigmenwechsels, um aus dem Bestand kirchlicher Flächen für den Bereich Nachhaltige Mobilität bei Bedarf mehr Flächen bereitzustellen. Es muss klar kommuniziert werden, dass die Gemeinden nicht Flächen verlieren, sondern Nachhaltige Elektromobilität gewinnen und zu ihrer Ausbreitung beitragen.

Das vorgestellte Konzept ist sicherlich nicht billig im Aufbau; die Rechenbeispiele verdeutlichen aber, dass sich die Umsetzung rentieren kann, sobald sich einige Parameter ändern, bspw. E-Autos preiswerter, Benzin teurer, Strom billiger und Nutzer*innen mehr werden. Das wesentliche Element des Konzeptes aber ist das Mobilitätsmanagement. Es bildet die Grundlage für alle erforderlichen Schritte auf dem Weg zur Umsetzung des Konzeptes. Insbesondere eine starke Kommunikation und die Beratung von Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen sowie die Akquise weiterer Akteure ist mit personellem Aufwand verbunden und wird Zeit erfordern, bevor mit der Umsetzung überhaupt begonnen werden kann.

11. Literaturverzeichnis

BEER, M. ET AL (2012): Kirche auf dem Weg zur CO₂-Neutralität. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland. Flensburg. Online verfügbar unter URL: <https://www.uni-flensburg.de/fileadmin/content/abteilungen/industrial/dokumente/downloads/veroeffentlichungen/forschungsergebnisse/klimaschutzkonzept-nordkirche.pdf> [Letzter Zugriff am

20.11.2018].

LANDESKIRCHENAMT DER EVANGELISCH-LUTHERISCHEN KIRCHE IN
NORDDEUTSCHLAND (HRSG.) (2015): Kirchengesetz zur Förderung des Klimaschutzes in
der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland (Klimaschutzgesetz – KISchG) vom
31. Oktober 2015. In: Kirchliches Amtsblatt der Evangelisch-Lutherischen Kirche in
Norddeutschland, Nr. 12/2015, S. 426.429. Kiel.