

Beitrag zur Diskussion über klimafreundliche Mobilität in der Nordkirche

Zu den Auswirkungen von ausgewählten Maßnahmen für eine klimafreundliche Mobilität auf Treibhausgasemissionen und Kosten.

Zusammenfassung der Schlüsselmaßnahmen

- **Verkehrsvermeidung durch die Nutzung digitaler Besprechungsformate.**
- **Verkehrsverlagerung durch den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel wie den ÖPNV (Bus und Bahn) und das Fahrrad.**
- **Verkehrsverbesserung durch den Umstieg auf vollelektrische Pkw, wo das Auto noch nicht durch klimafreundliche Verkehrsmittel ersetzt werden kann. Bildung von Fahrgemeinschaften, um Fahrten zu reduzieren.**

Hintergrund

Mobilität ist und bleibt auch in der Zukunft ein Eckpfeiler für die Arbeit in der Nordkirche. Gleichzeitig ist klar, dass durch Mobilität nicht unerheblich Treibhausgasemissionen und auch finanzielle Kosten entstehen. Um die Ziele der Nordkirche zur Treibhausgasneutralität zu erreichen, müssen die im Handbuch zum Klimaschutzplan (2022-27) vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Dabei ist die Mobilität der Nordkirche grundsätzlich aus zwei verschiedenen Blickrichtungen zu betrachten:

1. **Die Kirchliche Verwaltung** in Kirchenkreisen, Werken und Einrichtungen und der Landeskirche ist von hauptamtlichen Mitarbeitenden geprägt. Viele dienstliche Aufgaben lassen sich auch ohne Mobilität z.B. aus dem Homeoffice und durch Videokonferenzen erledigen („Verkehrsvermeidung“). Zusätzlich ist auch der Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel wie den ÖPNV oder das Rad wichtig („Verkehrsverlagerung“). Überall, wo in absehbarer Zeit keine Alternative zum Pkw besteht, muss zügig auf E-Mobilität umgestellt werden („Verkehrsverbesserung“).
2. **Kirchengemeinden werden** maßgeblich von Ehrenamtlichen getragen. Neben vielfältigen Aufgaben und Verantwortungen, die dort übernommen werden, steht

die Gemeinschaft im Mittelpunkt. Persönliche Begegnungen sind nicht nur notwendig, sondern ausdrücklich gewünscht. Daher ist Mobilität im Bereich der Kirchengemeinden kaum vermeidbar. Der Blick richtet sich hier stärker darauf, wie Menschen möglichst klimafreundlich mobil sein können.

Beide Blickrichtungen überschneiden sich in einzelnen Bereichen, müssen aber jeweils gesondert betrachtet werden. Ziel dieses Dokumentes ist es Einsparpotenziale in den Bereichen Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und der Verkehrsverbesserung aufzuzeigen. Dazu werden anhand von wissenschaftlichen Quellen und weiteren Studien die Effekte auf Kosten sowie die Treibhausgasemissionen beziffert. Schließlich wird eine Handlungsempfehlung abgegeben.

Einschätzung zur Verkehrsvermeidung: Digitale Formate

Durch die konsequente Nutzung von mobilem Arbeiten („Home Office“) und digitalen Besprechungs- und Veranstaltungsformaten lassen sich Wege vor allem in Verwaltungen reduzieren. Dies führt zu Zeit- und Kostenersparnissen und reduziert Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig bleiben direkte und persönliche Kontakte zentral für die Arbeit der Nordkirche und können nicht an jeder Stelle durch digitale Formate ersetzt werden.

Kostenreduktion

Nach MiD (2023) werden auf Arbeits- und Pendelwegen täglich durchschnittlich etwa 15 km zurückgelegt. Für dienstliche Zwecke sind es im Durchschnitt etwa 72 km pro Arbeitstag¹. Durch die Nutzung von mobilem Arbeiten und digitalen Besprechungsformaten können demnach vor allem im dienstlichen Bereich erhebliche Kosten (im Durchschnitt 450 Euro je Jahr und Person bei zwei Homeoffice-Tagen) eingespart werden, sofern die Wege bislang mit dem Pkw zurückgelegt werden und dem oben genannten Durchschnitt nach MiD 2023 entsprechen². Neben den direkten Kosten durch Mobilität, wie der Bereitstellung eines Fahrzeugs oder der genutzten Energie, ist auch der Zeitfaktor nicht zu unterschätzen. Durch Fahrzeiten wird effektive Arbeitszeit verbraucht, insbesondere, wenn dafür ein Pkw verwendet wird und dementsprechend nicht während der Fahrt gearbeitet werden kann.

Vermeidung von Treibhausgasemissionen

Durch die Nutzung von digitalen Formaten entstehen Treibhausgasemissionen. Je nach Emissionsfaktor ist eine einstündige Videokonferenz allerdings vergleichbar mit einer

¹ MiD (2023): Mobilität in Deutschland: Wegezwecke, berufliche Mobilität und Homeoffice.

² Bei zwei Tagen bzw. 144 km in der Woche wären dies Einsparungen nur beim Benzin von etwa 450 Euro im Jahr. Grundlage ist ein Durchschnittsverbrauch von 7,4 l/100 km (vergl. BMDV (2024; S. 309)) bei einem Preis von 1,75 Euro / l Super und 42 Arbeitswochen. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2024: Verkehr in Zahlen 2024/2025.

Autofahrt von 260 Metern³. Es bietet sich daher großes Potential, Treibhausgas-emissionen durch digitale Formate einzusparen. Werden an zwei Tagen je Woche dienstliche Pkw-Fahrten durch digitale Besprechungsformate ersetzt, so wäre eine Einsparung von im Durchschnitt etwa 1,4 t CO_{2e} bzw. 40% der durchschnittlichen CO_{2e}-Emissionen aus dienstlichen Wegen im Jahr und pro Person erreichbar⁴.

Einschätzung zur Verkehrsverlagerung: ÖPNV-Nutzung

Oberstes Ziel ist die Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß und Rad), da dies die klimafreundlichste Mobilität darstellt und bis zu 73% weniger Treibhausgas verbraucht als ein Verbrenner. Kann für Fahrten das Deutschlandticket genutzt werden, ist dies deutlich günstiger und treibhausgasärmer als die Nutzung eines Pkw. Vor allem die kombinierte Verkehrsmittelnutzung (z.B. (E-)Rad und Bahn) kann Pkw-Fahrten ersetzen.

Kostenreduktion

Können Dienstwege und Dienstreisen, aber auch Fahrten zum Ehrenamt mit regionalen öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden, ist das Deutschlandticket deutlich günstiger als die Bereitstellung und Nutzung eines Fuhrparkfahrzeugs auf der gleichen Strecke⁵. Aber auch die Erstattung der Nutzung eines privaten Pkw ist bei häufigen oder längeren Fahrten in der Regel teurer. Die Kosten z.B. für die Bereitstellung werden zudem auf die Fahrzeughalter übertragen. Vor allem in ländlichen Regionen mit schwach ausgebautem ÖPNV-Netz sind allerdings längere Fahrten oder eingeschränkte Verbindungen erwartbar. Bei Planung von präsentischen Veranstaltungen bzw. Besprechungen sollte daher die ÖPNV-Erreichbarkeit inkl. der Fahrpläne einbezogen werden. Eine Kombination mit Rad und ÖPNV ist hilfreich, wenn Anschlüsse nur schlecht angebunden sind oder der Veranstaltungsort nicht in der Nähe des Bahnhofs liegt. ÖPNV-Lücken können so überbrückt werden. Als Alternative sollten immer Mitfahrgelegenheiten geprüft und angeboten werden.

³ Gröger et al. (2021): Green Cloud Computing - Lebenszyklusbasierte Datenerhebung zu Umweltwirkungen des Cloud Computing.

⁴ Bei einer Verkehrsvermeidung an zwei Tagen bzw. 144 km in der Woche (vergl. MiD 2023) und 42 Arbeitswochen im Jahr sind dies etwa 6.000 km bzw. nach deutschem Flottenmix (auch E-Pkw; 229 g / CO_{2e} je Fahrzeugkilometer) rund 1,4 t CO_{2e}.

⁵ Siehe MiD (2023): Mobilität in Deutschland: Wegezwecke, berufliche Mobilität und Homeoffice zu durchschnittlichen dienstlichen Wegstrecken. Darüber hinaus müssen auch Fixkosten und variable Kosten eines Fuhrpark- oder privaten Fahrzeugs einbezogen werden.

Vermeidung von Treibhausgasemissionen

Im Vergleich zum Verbrenner-Pkw (etwa 229 g CO_{2e} / Fahrzeugkilometer) sind die Emissionsfaktoren beim ÖPNV mit 61 g CO_{2e} / Personenkilometer um 73% geringer⁶.

Eine vorwiegende Nutzung des Umweltverbundes könnte also substantziell Treibhausgasemissionen einsparen.

Einschätzung zur Verkehrsverbesserung: Pkw-Nutzung

Wo in absehbarer Zeit nicht auf das Auto verzichtet werden kann, weil z.B. der ÖPNV nicht genug ausgebaut ist, muss der Umstieg vom Verbrenner auf das vollelektrische Auto erfolgen (CO_{2e}-Ersparnis ~50%). Für einen größeren Kostenvorteil sollte eigene Ladeinfrastruktur erstellt werden (Nutzung für Mitarbeiter:innen, Gäste, eigenen Fuhrpark).

Kostenreduktion

Es sind für den fossilen Pkw-Bereich (Diesel, Benzin, Gas) keine sinkenden Preise zu erwarten. In den letzten vier Jahren sind die Kosten für fossile Kraftstoffe um etwa 41% gestiegen⁷. In Bezug auf den CO₂-Preis ab 2027 gehen Szenarien weit auseinander. Im Minimum gibt es stagnierende Preise, im Maximum einen Anstieg je Liter Kraftstoff um 1,14 Euro bis 2030⁸. Dies wäre eine Verteuerung der Preise um etwa 840 Euro an CO₂-Steuer bei einer Jahresfahrleistung von 10.000 km im Vergleich zu heute⁹. Der Kraftstoffpreis ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Der Strompreis ist in den letzten vier Jahren um ca. 27% gestiegen¹⁰ und liegt damit deutlich unter dem Anstieg von fossilen Kraftstoffen. Ein CO₂-Preis auf Ladestrom für E-Pkw wird nicht angewendet.

Im direkten Vergleich der Preise für Strom bzw. Kraftstoff sehen wir heute bereits einen deutlichen Kostenvorteil für E-Pkw: Auf 10.000 km Jahresfahrleistung liegen die Kosten

⁶ Emissionsfaktoren nach IFEU TREMOD 2025. Die Angaben beim Verbrenner-Pkw beziehen sich auf die Emissionsfaktoren für den Pkw-Flottenmix. Die Angaben beim ÖPNV beziehen sich auf die Emissionsfaktoren des ÖPNV-Mix.

⁷ Statistisches Bundesamt: Verbraucherpreisindex für Deutschland (Kennzeichnung CC13-0722 Kraft- und Schmierstoffe für Fahrzeuge); Zugriff August 2025.

⁸ Wissenschaftliche Dienste des Bundestages: Mögliche Auswirkungen des geplanten EU-ETS 2 auf den CO₂-Preis (2024; S. 14).

⁹ Laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr liegt der durchschnittliche Verbrauch von Pkws in Deutschland bei 7,4 Liter auf 100 Kilometer. BMDV (2024; S. 309). Demnach berechnet sich der angegebene Preis wie folgt: Verbrauch in Liter je Kilometer (7,4 / 100) * Jahresfahrleistung (10.000km) * CO₂-Preis je Liter (1,14 Euro).

¹⁰ Statistisches Bundesamt: Verbraucherpreisindex für Deutschland (Kennzeichnung CC13-0451 Strom); Zugriff August 2025.

für (Haushalts-)Strom bei etwa 700 Euro, beim Diesel bei etwa 1150 Euro und beim Benzin bei etwa 1300 Euro¹¹.

Der Kostenvorteil der Elektromobilität gegenüber Verbrennern richtet sich allerdings nach der Nutzung bzw. dem Ladeverhalten, dem jeweiligen Fahrzeug und der Haltedauer¹². Den größten Kostenvorteil bietet insbesondere das Laden an der eigenen Wallbox zu günstigeren Strompreisen als beim öffentlichen Laden. Darüber hinaus gibt es weitere steuerliche Vorteile und eine Perspektive auf sinkende Anschaffungskosten für E-Pkw durch eine größere Marktdurchdringung und Konkurrenz der Hersteller.

Vermeidung von Treibhausgasemissionen

Bei gleichbleibender Fahrleistung mit Pkws ist die Antriebswende der Schlüssel zur Senkung der Treibhausgasemissionen. Der aktuelle Emissionsfaktor für Verbrenner-Pkw (Diesel, Benzin, LPG) liegt bei etwa 230 g CO_{2e} je Fahrzeugkilometer. Im Gegensatz dazu sind Erdgas (103 g CO_{2e}) und der deutsche Strommix (99 g CO_{2e}) deutlich klimafreundlicher¹³. Wird überwiegend mit Ökostrom geladen, verbessert sich der Emissionsfaktor. Für die Zukunft kann eine konstante Dekarbonisierung der Stromerzeugung angenommen werden, wodurch auch langfristig der Strommix grüner bzw. klimafreundlicher wird und damit den Klimavorteil gegenüber fossilen Kraftstoffen, aber auch der Herstellung der Batterie, erhöht. Auch das Umweltbundesamt bestätigt in einer Studie einen Klimavorteil von mindestens 40% im Vergleich zu Verbrennern für E-Pkw, die ab 2020 produziert wurden¹⁴.

Fazit

Die Mobilität der Ehrenamtlichen ist durch ihre unabhängige Verkehrsmittelwahl und die persönlichen Begegnungen, z.B. in der Gemeindearbeit, geprägt. Hier können in der Regel digitale Austauschformate nicht angewendet werden. Im Fokus sollte daher die klimafreundliche Anreise, vor allem mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) oder durch Mitfahrgelegenheiten, stehen. Kirchengemeinden können z.B. durch die Bereitstellung von Fahrradinfrastruktur die Gemeindemitglieder in der klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl unterstützen. Sofern in Gemeinden ein Pkw gebraucht wird, sollte bei einer Neubeschaffung der Umstieg auf ein vollelektrisches Fahrzeug in Betracht gezogen werden.

¹¹ Verivox geht von einem Preis je 100 km von 7,13 Euro für Haushaltsstrom, 11,54 Euro für Diesel und 13,39 Euro für Benzin aus. Siehe Verivox (2025): Antriebskosten: Elektroautos fahren 2024 bis zu 47 Prozent günstiger als Verbrenner. Zugriff August 2025.

¹² ADAC (2025): Kostenvergleich: Elektroauto, Plug-in-Hybrid, Benziner oder Diesel. Was ist günstiger?; Zugriff August 2025.

¹³ Emissionsfaktoren nach IFEU TREMOD (2025).

¹⁴ Umweltbundesamt (2024): Analyse der Umweltbilanz von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben oder Kraftstoffen auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Verkehr.

Neben den Treibhausgasemissionen und Kosten gibt es weitere Aspekte wie Gesundheit, Arbeitnehmerbindung oder die Attraktivität als Arbeitgeber, die bei der dienstlichen Mobilität – insbesondere der Verwaltungen, Werke und Einrichtungen, aber auch der Hauptamtlichen in Kirchengemeinden – betrachtet werden sollten. Sie können für die Nordkirche relevant sein und sind eng mit einer klimafreundlichen Mobilität und Angeboten wie mobilem Arbeiten, dem Zuschuss zum Deutschlandticket oder einem Zuschuss zum Fahrradleasing verknüpft.

Mit Blick auf die finanziellen Kosten lassen sich schon jetzt Einsparungen realisieren, indem Wege durch digitale Formate oder mobiles Arbeiten (wo dies möglich ist) vermieden werden. Es ist dabei klar, dass insbesondere Beziehungsarbeit nach wie vor einen persönlichen und direkten Austausch benötigt, welcher nicht an jeder Stelle durch digitale Formate ersetzt werden kann. Auch die kombinierte Nutzung des ÖPNV mit dem Rad auf einigen Strecken kann durch das Deutschlandticket deutlich günstiger werden. Durch eine Verkehrsverlagerung werden weniger Fahrten mit den Dienst-Pkw durchgeführt, was zu Einsparungen bei den Energiekosten („Tanken“ bzw. „Laden“) führt. Ggf. kann auch der Fuhrpark verkleinert werden.

Je früher Maßnahmen umgesetzt und dadurch Einsparungen erreicht werden können, desto schneller sind Kostenvorteile realisierbar. Maßnahmen wie die Umstellung auf Elektromobilität sind mit dem Aufbau von eigener Ladeinfrastruktur zu flankieren, um das volle Potenzial heben zu können.

Über die Betrachtung der finanziellen Kosten bzw. Einsparungen hinaus sind auch die konkreten Einsparungen bei den Treibhausgasemissionen hervorzuheben. Allein durch die Umstellung auf E-Mobilität sind je nach Emissionsfaktoren und Umweltfreundlichkeit des Ladestroms eine Reduktion um 50 bis 70 Prozent der Treibhausgasemissionen gegenüber einem Verbrenner zu erreichen. Langfristig sollten so viele Wege wie möglich mit dem Umweltverbund (ÖPNV und Kombinationen von Wegen z.B. mit dem Rad und der Bahn) abgedeckt werden, da hier die geringsten Treibhausgasemissionen ausgestoßen werden.