



Die EmK – eine mobile Kirche

Vorbemerkung

Das Thema „Mobilität“ ist auf der Tagesordnung der politischen Diskussion. Christliche Kirchen bringen dazu seit einiger Zeit Denkanstöße und Handlungsempfehlungen ein (siehe Quellenangaben im Anhang). Auch die SJK hat 2012 ein Mobilitätskonzept beschlossen, das zwar primär die Nutzung des Pkw im Fokus hat, aber doch auch grundsätzliche Fragen des individuellen Mobilitätsverhaltens berührt.

All diese Aktivitäten sind Belege dafür, dass Kirchen – auch wir als EmK – Schöpfungsverantwortung wahrnehmen und in die Gesellschaft hineinwirken wollen. Beides verstehen wir als Auftrag, der sich unmittelbar aus der Heiligen Schrift ableiten lässt.

Wenn wir uns im Folgenden hauptsächlich den Elektroautos zuwenden, so ist uns dabei bewusst, dass es bei der Mobilität um ein grundsätzliches Umdenken geht: Welche Art von Mobilität brauchen wir, brauche ich ganz persönlich eigentlich? Ist das eigene Auto vor der Haustür, in das ich jederzeit für jeden Ortswechsel einfach nur einsteigen muss, wirklich „alternativlos“? Oder kann ein „Mobilitätsmix“ aus öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Car-Sharing, Fahrrad/E-Bike und Familien- bzw. Dienstwagen genauso komfortabel und leistungsfähig, dazu aber besser für die Umwelt sein?

In diesen Kontext wollen wir die Betrachtungen und Überlegungen zur E-Mobilität stellen, denn der motorisierte Individualverkehr wird auch in einem solchen Mobilitätsmix in näherer Zukunft noch eine wichtige Rolle spielen. Gerade deshalb müssen Alternativen für den herkömmlichen Verbrennungsmotor erforscht und fortentwickelt werden. Deren Umweltbilanz wird am Anfang noch nicht alle überzeugen. Wir sind der festen Meinung, dass die Entwicklungen bei der Verfügbarkeit der klassischen Energieträger und beim Klimawandel den Weg zu diesem Mobilitätsmix vorgeben und die Elektrizität aus erneuerbaren Energien dabei ein wichtiger Baustein für die Mobilität sein wird, zumindest als Brückentechnologie.

Die folgenden Überlegungen wollen dazu anregen, sowohl grundsätzlich über Mobilität nachzudenken als auch Verbraucherverhalten zu ändern und konkrete Schritte zu tun. Mit den „Handreichungen“ in der Anlage wollen wir den Menschen in unseren Gemeinden und Bezirken Denkanstöße geben, wenn sie sich konkret mit diesem Thema beschäftigen wollen. Eine Grundsatzdebatte oder -entscheidung wollen wir jedoch nicht damit herbeiführen. Dafür möchten wir sehr wohl denjenigen Bezirken und Pastoren/Pastorinnen in der SJK, die vom nachhaltigen Effekt der Elektromobilität auf die Umwelt bereits überzeugt sind und denjenigen, die durch dieses Papier und das weitere Nachdenken vielleicht zu dieser Überzeugung gelangen, Hilfen an die Hand geben, eigene konkrete Schritte zu erleichtern.

1. Ausgangssituation

90 % des Straßenverkehrs sind von fossilen Energieträgern abhängig, deren Verfügbarkeitsende absehbar ist. Zugleich hat der Straßenverkehr einen Anteil von 20 % an den CO₂-Emissionen in Deutschland und stellt somit eine der Hauptquellen klimaschädlicher Abgase in unserem Land dar. Während in nahezu allen anderen Bereichen (Stromerzeugung, Haushalte, Industrie...) Reduzierungen der CO₂-Emission gelungen sind, ist dies im Verkehrsbereich leider nicht der Fall. Es ist naheliegend, dass vor diesem Hintergrund schon seit einigen Jahren Fragen über alternative Antriebstechniken für den Individualverkehr erörtert werden, die die Abhängigkeit von den fossilen Energieträgern und die klimaschädlichen Emissionen deutlich verringern. In den letzten Jahren hat sich in dieser politischen Diskussion das Elektrofahrzeug in den Vordergrund geschoben.

Die Angeregtheit dieser Diskussion spiegelt sich freilich nicht in den Zulassungszahlen der E-Autos wieder – seit Jahren stagniert deren Marktanteil in Deutschland bei deutlich unter 1 %. Daran haben offensichtlich auch die Kaufanreize nichts geändert, die die Bundesregierung 2016 per Gesetz eingeführt hat.

2. Kritik an der Elektromobilität

Der am häufigsten zu hörende Kritikpunkt an der Nutzung von Elektrofahrzeugen lautet, dass es nicht wirklich nachhaltig sein könne, durch fossile Energieträger angetriebene Motoren durch Elektromotoren zu ersetzen, die ihren Strom aus Gas-, Kohle- oder Atomkraftwerken beziehen. Wenn Elektromobilität nachhaltig sein soll, dann müsse ihr Strom schon aus erneuerbaren Energiequellen kommen.

Dagegen kann sofort eingewendet werden, dass es für die Luftqualität in Städten und Ballungsräumen sehr wohl einen Unterschied macht, ob vom dort ja sehr dichten Straßenverkehr Abgase in die Luft geblasen werden oder nicht. Wenn in Städten und Ballungsräumen nur noch E-Autos, E-Busse und E-Laster fahren würden, hätte das eine erhebliche Verbesserung der Luftreinheit zur Folge und würde sich zweifellos unmittelbar positiv auf die Gesundheit ihrer Bewohner/innen auswirken. Nicht zuletzt aus diesem Grund forciert das smog-geplagte China die Entwicklung und Verbreitung der E-Fahrzeuge in seinem Land.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat 2016 eine ausführliche Studie mit dem Titel „Weiterentwicklung und vertiefte Analyse der Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen“ (UBA-Texte 27/2016) veröffentlicht, der u. A. entnommen werden kann, dass schon heute bei dem im deutschen Strommarkt gängigen Energiemix die Treibhausgasemissionen (gemessen in g CO₂-Äquivalent pro km) von reinen Batterie-Pkw niedriger sind als von Autos mit Otto-Motor. Die Studie kommt – kurz zusammengefasst – weiterhin zu dem Ergebnis, dass Elektrofahrzeuge bei weiter steigendem Anteil erneuerbarer Energieträger am Strommix und bei Betrachtung der gesamten emissionsbezogenen Umweltbilanz über Produktions- und Nutzungsphase schon in wenigen Jahren hinsichtlich der Klimawirkung deutlich besser abschneiden werden als Benzin- und Diesel-Fahrzeuge – selbst wenn die Stromerzeugung nicht zu 100 % aus erneuerbaren Quellen erfolgt, wohlgemerkt!

Eine weitere ernstzunehmende Kritik am Ausbau der Elektromobilität ist die Sorge, dass damit schwerwiegende Umwelt- und Sozialrisiken in den Ländern verbunden sind, in denen die für die spezifische Technologie (Elektromotor, Batterien, Leistungselektronik) notwendigen Rohstoffe gewonnen werden (z. B. Kobalt, Lithium, seltene Erden, Edelmetalle). Diese Problematik gerät mit dem zunehmenden Interesse an Elektromobilität verstärkt in den Fokus politischer und wirtschaftlicher Projekte und Forschungen (siehe z. B. FAQ Elektromobilität des Öko-Instituts, S. 8 - 10). Als Lösungswege zeichnen sich zum einen verstärkte Bemühungen beim Recycling

verbrauchter Komponenten der Elektromobilitäts-Technologie ab. Zum anderen durch verstärkte Substitution kritischer Rohstoffe durch solche mit gleichem Nutzen, aber weniger Umwelt- und Sozialrisiken. Gleichrangig zu sehen sind die Festschreibung westlicher Umwelt- und Sozialstandards in den Herkunftsländern der Rohstoffe auf handels- und außenpolitischem Weg (was übrigens im Rahmen der Handelsbeziehungen zu Ländern, die fossile Brennstoffe exportieren, ebenfalls wünschenswert wäre). Es ist zu erwarten, dass all diese Bemühungen erst an Dynamik gewinnen werden, wenn auch die Elektromobilität an Bedeutung zunimmt.

3. Konsequenzen

In den letzten beiden Jahren hat sich der Ausschuss für Gerechtigkeit, Frieden und Bewahrung der Schöpfung der SJK (AGFS) intensiv mit Elektromobilität beschäftigt. Während der Konferenz 2017 hat er eine Arbeitsgruppe angeboten, die eine Fülle an Anregungen, Bedenken und Kritikpunkten in die Diskussion des AGFS eingebracht hat. All dies hat der Ausschuss erörtert und mit den wissenschaftlich fundierten Erkenntnissen des UBA und des Öko-Instituts – beide zweifellos kompetente und neutrale, des Lobbyismus unverdächtige Institutionen – abgewogen. Im Ergebnis ist der AGFS zu der Einsicht gelangt, dass es auch unter ökologischen Gesichtspunkten unterstützenswert ist, wenn EmK-Bezirke, -Gemeinden und -Pastoren/Pastorinnen Elektromobilität als Baustein in ihr individuelles, nachhaltiges Mobilitätsverhalten integrieren wollen.

Dabei muss klar sein, dass Mobilitätsverhalten nicht dadurch nachhaltig wird, dass das Auto mit Verbrennungsmotor einfach durch eines mit Batterie ersetzt wird. Wenn das E-Auto jedoch als Ergänzung zu öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Car-Sharing und Fahrrad/E-Bike eingesetzt wird, wiegen die noch vorhandenen, oben beschriebenen Umwelt- und Sozialrisiken den Mehrwert der Elektromobilität für die Umwelt auch jetzt schon nicht mehr auf. Der AGFS hat deshalb keine Bedenken (und möchte dies deshalb empfehlen), wenn die EmK ihren Bezirken und Pastoren/Pastorinnen, die auf Elektromobilität zurückgreifen möchten, Hilfen gewähren würde, wenn sie vor dem aktuell noch erhöhten finanziellen Aufwand in ihrem Engagement gebremst werden. Der AGFS der SJK hat deshalb einige Ideen entwickelt, wie Elektromobilität in unserer Kirche gefördert und verwirklicht werden kann.

Die finanzielle Unterstützung bei der Anschaffung eines dienstlich genutzten E-Autos ist ein naheliegender Ansatz für so eine Förderung, denn Elektrofahrzeuge sind heute in der Anschaffung noch relativ teuer, weil sie – wie bei vielen neuen Technologien – zunächst in geringen Stückzahlen gefertigt werden, was zu deutlichen Mehrkosten gegenüber dem Massenmarkt der konventionellen Fahrzeuge führt.

Jedoch sind sie im Betrieb günstiger als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge. Die Gesamtkostenbilanz der Nutzung fällt daher bereits heute in vielen Fällen positiv aus – insbesondere dann, wenn das Fahrzeug viel gefahren wird. Schon heute lohnt es sich also, nicht nur die Fahrzeuganschaffung, sondern die Gesamtkosten zu betrachten. Ein elektrischer Kleinwagen kann beispielsweise bereits beim heutigen Fahrzeugangebot ab einer Nutzungsdauer von acht Jahren zu einem Kostenvorteil von 2.500 Euro führen. Hauptgründe sind die geringere Wartungsintensität und die um 65 Prozent geringeren Verbrauchskosten pro Kilometer. Dies zeigt der Onlinerechner des Öko-Instituts für privat genutzte Elektrofahrzeuge (Quellenangabe siehe Anhang).

Im Folgenden einige Ideen zur Förderung der Elektromobilität in Gemeinden und Bezirken:

- PastorInnen, die ein E-Auto kaufen und für dienstliche Zwecke nutzen wollen, erhalten von der SJK einen zinslosen Kredit i. H. v. 20.000 € (statt 15.000 € - von der SJK so beschlossen).

- Die Bezirke können alle Kosten für die entsprechende Mitgliedschaft (Anmeldegebühr, regelmäßiger Beitrag) übernehmen, wenn ein/e PastorIn auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet und stattdessen seine/ihre Dienstfahrten mit einem entsprechenden Car-Sharing-Angebot bestreitet. (ebenfalls von der SJK so beschlossen)
- Für Dienstfahrten mit dem Fahrrad wird von den Bezirken der Kilometersatz wie für Pedelecs gewährt.
- Bezirke werden ermutigt ganz auf ein Auto für die Dienstfahrten zu verzichten und stattdessen die Kosten für Monatskarten des ÖPNV zu erstatten, ein Dienstrad zur Verfügung zu stellen...

Tipps zur Realisierung:

Die EmK kann die Rahmenverträge der Wirtschaftsgemeinschaft in Kirche und Diakonie (WGKD) nutzen. Die WGKD hat mit Herstellern von E-Autos Sonderkonditionen abgeschlossen. Gilt übrigens auch für viele weitere Produkte.

Mit der Ökumenischen Energiegenossenschaft (ÖEG) können Projekte von Bezirken finanziert werden, bei denen die Stromerzeugung aus regenerativen Quellen mit der Elektromobilität kombiniert werden (z. B. Nutzung von Photovoltaik zur Speisung einer Ladesäule).

Nutzen Sie die Beratung und Zusammenarbeit mit Ihrem regionalen Energieversorger bei der Errichtung von Ladesäulen.

Literatur und Links

- „Weiterentwicklung und vertiefte Analyse der Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen“ (UBA-Texte 27/2016)
- FAQ Elektromobilität Öko-Institut e.V. Stand: 12.09.2017
- Klimavorteil Elektromobilität? Handlungsempfehlungen zur Gestaltung des Beitrags der Elektromobilität zum Klimaschutz Öko-Institut, 24.08.2017
- Working Paper Gewerbliche Elektromobilität für alle, Öko-Institut 2/2016
- <http://emob-flottenrechner.oeko.de/#/> Kostenrechner für gewerbliche Flotten
- <http://emob-kostenrechner.oeko.de/#/> Kostenrechner für private Fahrzeuge
- Mobilitätsbroschüre der ACK Baden Württemberg von 2014 „Vorfahrt für die Schöpfung“
- Broschüre „Sanfte Mobilität“ der ARGE Schöpfungsverantwortung in Österreich (2017)
- Initiative „Nachhaltige Mobilität der Evangelischen Kirchen in Deutschland“ (2014)
- „Mobilitätskonzept – die Nutzung des Autos unter dem Zeichen des Klimawandels“ der SJK 2012 mit den Stichworten „vermeiden, verringern, kompensieren“
- Grafik: <https://trendreport.de/?p=10557>



„Schlüssige Fragen – energiereiche Antworten

Eine Handreichung zur Mobilität in Kirche und Gemeinden

Wenn Sie sich als Gemeinde oder als PastorIn mit der Frage der Mobilität beschäftigen, stellen Sie sich zunächst folgende Fragen: Welche Mobilität brauchen wir für unser Gemeindeleben? Wer fährt warum wohin? Welche Verkehrsmittel kommen derzeit zum Einsatz? Kann auf Fahrten ggf. komplett verzichtet werden?

Der Hauptanteil des motorisierten Individualverkehrs, der in unserer Kirche produziert wird, entfällt auf die Dienstfahrten unserer Pastorinnen und Pastoren. Die meisten Dienstfahrten von PastorInnen sind kurze Distanzen innerhalb des Bezirks, also innerhalb einer Stadt oder Region. Ist hierfür das große Familienauto erforderlich?

Aber selbstverständlich können auch Fahrten der Gemeindeglieder zum Gottesdienst oder anderen Gemeindeveranstaltungen mal überdacht werden. Dazu könnte die Diskussion in der Gemeinde geführt werden. Wie kommen wir zusammen? Gelingt uns vielleicht sogar ein gesellschaftlicher Bewusstseinswandel – weg vom Auto als dem Verkehrsmittel Nummer eins?

Lösungsansätze für die Verkehrsproblematik:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)

Meist gar nicht so schlecht wie sein Ruf! Insbesondere in größeren Städten sind U-Bahnen, Straßenbahnen oder Busse eine gute Alternative zum Auto.

Längere Strecken sind in der Bahn meist erheblich entspannter bzw. die Zeit kann noch zum Arbeiten verwendet werden.

Fahrrad/E-Bike

Im Nahbereich gut geeignet ist das Fahrrad. Durch die Nutzung eines Elektrofahrrads kann der Radius auch noch erheblich erweitert werden. Der zusätzliche gesundheitliche Aspekt sollte dabei auch unbedingt berücksichtigt werden.

Zu Fuß

Kurze Strecken im Ort einfach mal zu Fuß gehen? Warum nicht?

Leichtfahrzeuge/Roller

Da die meisten Fahrten alleine zurückgelegt werden, ist kein großes Fahrzeug erforderlich. Es gibt verschiedene Leichtfahrzeuge oder Roller, ggf. auch mit Elektroantrieb.

Carsharing

Lassen sich ein oder mehrere Fahrzeuge auf dem Bezirk teilen? Oder kann auf ein örtliches Carsharing-Angebot zurückgegriffen werden? Dann lässt sich ein eigenes Fahrzeug ersetzen. Für erforderliche längere Fahrten steht aber dennoch ein Fahrzeug zur Verfügung.

Elektromobilität

Die Vorteile der Elektromobilität gegenüber verbrennungsmotorischer Antriebe haben wir in den vorausgehenden Abschnitten dargelegt.

Für die meisten Alltagsfahrten ist die Reichweite auch kleinerer E-Autos völlig ausreichend. Ist ein Zweitwagen (derzeit noch) nicht vermeidbar, sollte dieser elektrisch betrieben sein.

Zu bedenken ist, ob ein großes Fahrzeug erforderlich ist oder ob nicht ein Kleinwagen ausreicht (es sollten jedoch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden).