

B e r i c h t

des Landeskirchenamtes

betr. Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes der hannoverschen Landeskirche

Hannover, 11. Mai 2016

In der Anlage übersenden wir den von der Landessynode erbetenen Bericht des Landeskirchenamtes betr. Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes der hannoverschen Landeskirche.

Das Landeskirchenamt
Dr. Springer

Anlage

Anlage

Mit diesem Bericht beantwortet das Landeskirchenamt die Anfragen der Landessynode zu verschiedenen Aspekten der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes.

Die 25. Landessynode hatte während ihrer V. Tagung in der 24. Sitzung am 25. November 2015 im Zusammenhang mit der Verhandlung über den Bericht des Umwelt- und Bauausschusses betr. Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes der hannoverschen Landeskirche (Aktenstück Nr. 38 A) auf Antrag des Ausschusses folgenden Beschluss gefasst:

*"Die Landessynode bittet das Landeskirchenamt zu prüfen, welche Möglichkeiten zur Beteiligung von Kirchengemeinden an regionalen Klimaschutzprojekten bzw. Maßnahmen zur Erzeugung erneuerbarer Energien bereits bestehen bzw. in welcher Form Beteiligungen ermöglicht werden können.
Der Landessynode ist während der nächsten Tagung im Mai 2016 dazu zu berichten."*

(Beschlussammlung der V. Tagung Nr. 4.9, Beschluss Nr. 3)

Im Rahmen von Projekten zur Energiegewinnung ist es jederzeit möglich, kirchliche Grundstücke und Gebäude durch Vermietung und Verpachtung (z.B. Grundstücke für Betreiber von Windkraftanlagen oder Dächer für Solaranlagen) zur Verfügung zu stellen oder zur Selbstversorgung zu nutzen.

Das Betreiben von eigenen Energieunternehmen in der verfassten Kirche im Rahmen von Betrieben gewerblicher Art (BgA) ist nicht vorgesehen. Die Steuerung eines Energieunternehmens ist mit einer hohen Komplexität und Kontrollaufgabe verbunden, bei der ein großes Fachwissen erforderlich ist. Darüber hinaus ist eine erhebliche Kapitalbindung kirchlicher Mittel gegeben, und es sind insgesamt steuerliche Fragestellungen zu bedenken, die Auswirkungen auf die öffentlich-rechtliche Körperschaft selbst haben. Auch wenn in einer konkreten Situation Ehrenamtliche sich mit großem Engagement und Kenntnissen einbringen, darf nicht die Zeitperspektive solcher Projekte von bis zu 30 Jahren aus dem Blick geraten, wenn bei wechselnden Ehrenamtlichen die erforderliche Kontinuität in fachlicher Hinsicht als auch dem gewünschten Schwerpunkt der kirchlichen Arbeit nicht gegeben ist.

Die Beteiligung an Wirtschaftsunternehmen zur Energiegewinnung (GmbHs, AGs, Genossenschaften usw.) muss je nach Einzelfall beurteilt werden, grundsätzlich ist aber auch hier große Zurückhaltung geboten. Während eine kleinere Beteiligung bei einem Projekt, bei dem die gesamte Steuerung bei einem professionellen privaten Betreiber liegt, eher denkbar ist, scheidet eine Beteiligung als alleiniger Gesellschafter oder mit einigen

wenigen Gesellschaftern aus. Auch hier ist eine enge Kontrolle durch die Ehrenamtlichen erforderlich, die die Geschäftsführung und den wirtschaftlichen Verlauf begleiten müssen. Insoweit gelten die grundsätzlichen Aussagen zu einem Energieunternehmen in der verfassten Kirche auch hier.

Weiter hatte die 25. Landessynode während ihrer V. Tagung in der 24. Sitzung am 25. November 2015 im Zusammenhang mit der Verhandlung über den Bericht des Umwelt- und Bauausschusses betr. Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes der hannoverschen Landeskirche (Aktenstück Nr. 38 A) auf Antrag des Ausschusses folgenden Beschluss gefasst:

"Die Landessynode bittet das Landeskirchenamt zu prüfen, welche Daten zur Erfassung der Treibhausgasemissionen in der hannoverschen Landeskirche erhoben werden müssen, wer dies durchführt und welcher Verwaltungsaufwand hierdurch entsteht.

Dem Umwelt- und Bauausschuss der Landessynode ist zeitnah zu berichten."

(Beschlussammlung der V. Tagung Nr. 4.9, Beschluss Nr. 4)

Das Landeskirchenamt hat dem Umwelt- und Bauausschuss bereits eine entsprechende Vorlage eingereicht, die voraussichtlich in der kommenden Sitzung des Ausschusses beraten wird.

In der gleichen Verhandlung hatte die 25. Landessynode auch folgenden Beschluss gefasst:

"Die Landessynode bittet das Landeskirchenamt, Projektideen für Pilotprojekte zur Reduktion mobilitätsbedingter Treibhausgasemissionen zu sammeln und zu entwickeln und der Landessynode dazu während ihrer nächsten Tagung im Mai 2016 zu berichten."

(Beschlussammlung der V. Tagung Nr. 4.9, Beschluss Nr. 5)

1. Pilotprojekt zur E-Mobilität

Gefördert durch die "Förderrichtlinie Elektromobilität" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Durch die Nutzung des Förderangebotes der Bundesregierung kann die Landeskirche die Elektromobilität in ihrem Gesamtgebiet ausbauen. Mit der "Förderrichtlinie Elektromobilität" fördert das BMVI die Beschaffung von E-Fahrzeugen und notwendiger Lade-Infrastruktur. Die Preisdifferenz zwischen einem Elektrofahrzeug und einem vergleichbaren Fahrzeug mit Verbrennungsmotor wird komplett durch die staatliche Bezuschussung gedeckt. Für die Ladestationen gibt es dann eine Förderung, wenn sie öffentlich zugänglich sind.

Im Rahmen des Pilotprojektes der Landeskirche sollen ca. zehn kirchliche Einrichtungen – darunter das Haus kirchlicher Dienste und das Landeskirchenamt – dafür gewonnen werden, jeweils mindestens ein Elektro-Auto (alternativ ggf. Plug-in-Hybrid) anzuschaffen. Die Ladestationen sollen vorrangig mit Strom aus einer Photovoltaikanlage (PV-Anlage) bzw. eines Blockheizkraftwerks (BHKW) oder einer vergleichbaren Technologie des jeweiligen Amtes gespeist werden.

Die Landeskirche sollte die Projektteilnehmer fördern, die für die Elektromobilität die Nutzung von Eigenstrom realisieren wollen und zu diesem Zweck eine PV-Anlage samt Batteriespeicher oder BHKW bauen wollen. Diese Stromerzeuger können auch ohne die Elektromobilität wirtschaftlich betrieben werden. Eine Förderung von 5 000 Euro pro Anlage (also bei zehn Anlagen 50 000 Euro landeskirchlicher Zuschuss) würde die Bereitschaft steigern, den Aufwand für die Eigenstromnutzung auf sich zu nehmen.

2. Pilotprojekt zur Fahrrad-Mobilität

Gefördert durch die "Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22. September 2015" des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

Vom BMUB wird der Bau von Fahrradbügeln, Überdachungen und Fahrradgaragen bzw. -stationen gefördert. Fahrradmobilität nimmt u. a. dann zu, wenn es für Fahrräder sichere und trockene Abstellanlagen gibt. Auf die Mobilität der Besucher kirchlicher Gebäude kann nur durch Anreize Einfluss genommen werden. In der Vergangenheit ist dies vor allem durch den Bau von PKW-Parkplätzen geschehen.

Würde die Landeskirche die Förderung des BMUB vollständig ausnutzen, würden Radabstellanlagen mit Kosten von 700 000 Euro gebaut. 50 %, also 350 000 Euro würden über die Richtlinie finanziert (bezuschusst). Beispiel für die Gesamtfinanzierung: Es werden Kosten von durchschnittlich 5 000 Euro pro Kirchengemeinde angenommen. 140 Kirchengemeinden könnten partizipieren (140 x 5 000 Euro = 700 000 Euro) Würde zusätzlich zum staatlichen ein fester landeskirchlicher Zuschuss in Höhe von z. B. 1 000 Euro pro Maßnahme vergeben, wäre eine landeskirchliche Zuschusssumme von 140 000 Euro einzukalkulieren. Eine Kirchengemeinde, die 5 000 Euro in eine Fahrradabstellanlage investierte, müsste Eigenmittel in Höhe von 1 500 Euro aufbringen (5 000 Euro - 2 500 Euro Bundeszuschuss – 1 000 Euro landeskirchlicher Zuschuss)

3. Prüfung eines Pilotprojektes "CO₂-arme Dienstfahrzeuge"

Dienstreisen kirchlicher Mitarbeitenden werden in hohem Maße mit privaten PKW zurückgelegt. Um Emissionen zu verringern, könnten in einem Pilotprojekt zunächst einigen Kirchengemeinden, Einrichtungen oder Mitarbeitenden durch die Landeskirche ein kraftstoffsparendes Kleinfahrzeug per "Full-Leasing" zur Verfügung gestellt werden, das auch für Privatfahrten verwendet werden könnte. Dadurch werden Dienstfahrten mit Privatfahrzeugen höherer Verbrauchsklasse ersetzt und durchschnittlich 30 % der Treibhausgasemissionen (THG) eingespart, die bei der Nutzung privater Fahrzeuge angefallen wären. Bei einem solchen Dienstfahrzeug handelt es sich um einen Kleinwagen, wie beispielsweise einen VW Up oder einen Opel Karl mit Benzin oder Erdgasmotor. Da auch Privatfahrten mit diesen Dienstfahrzeugen gemacht werden können, werden auch in diesem Bereich 30 % THG-Emissionen eingespart.

Außerdem könnten mit diesem Pilotprojekt Anreize geschaffen werden, z. B. eine Pfarrstelle mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr anzunehmen. Damit das Projekt wirtschaftlich ist, sollen sich nur diejenigen Interessierten beteiligen können, die jährlich mindestens 10 000 Kilometer fahren, denn nur so bleiben die Kilometerkosten bei 0,30 Euro je Kilometer. In die Dienstfahrzeuge werden elektronische Fahrtenbücher eingebaut, die eine einfache und zuverlässige Differenzierung der Fahrten und Zuordnung der Kosten ermöglichen werden. So könnten die Vollkosten zwischen Privat- und Dienstnutzung genau aufgeteilt werden.

Die Landeskirche könnte eine Ausfallbürgschaft in Höhe von insgesamt 60 000 Euro für eine dreijährige Projektlaufzeit zur Verfügung stellen. Damit könnten mögliche Dienstreisekosten, die über 0,30 Euro je Kilometer lägen, für beispielsweise 50 Fahrzeuge ausgeglichen werden.

Im Rahmen eines solchen Pilotprojektes müssten folgende Fragen geklärt werden:

- Ist ein elektronisches Fahrtenbuch so einfach und klar zu führen, dass alle Ansprüche durch Reisekostenabrechnungen und Steuerbehörden eindeutig und unkompliziert zu klären wären?
- Gibt es ausreichend Bewerbungen um diese Fahrzeuge, sodass dieses Angebot überhaupt aufrechterhalten werden sollte, oder stehen Aufwand und absolute THG-Emissionseinsparung in einem schlechten Verhältnis, weil nur wenige kirchliche Mitarbeitende überhaupt ein Interesse an der Nutzung der Fahrzeuge hätten?

- Ist ein Abrechnungsmodus zwischen Nutzern und Verwaltungen, ein Beschaffungs- und Verwaltungsmodell für die Fahrzeuge zu finden, der zusätzlichen Verwaltungsaufwand gering hält und ihn deswegen gerechtfertigt erscheinen lässt?

Das Landeskirchenamt wird die Durchführung eines Pilotprojektes prüfen.

Schließlich hatte die 25. Landessynode in ihrer V. Tagung in der 24. Sitzung am 25. November 2015 folgenden Beschluss gefasst:

"Die Landessynode bittet den Umwelt- und Bauausschuss, in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsfeld Kirche und Umweltschutz und dem Landeskirchenamt die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes weiterhin zu begleiten und für die vielfältigen und ausdifferenzierten kirchlichen Arbeitsfelder geeignete Maßnahmen des Klimaschutzes im Blick auf die angestrebten Ziele weiterzuentwickeln."

(Beschlusssammlung der V. Tagung Nr. 4.9, Beschluss Nr. 6)

Das Landeskirchenamt hat beim Projektträger Jülich, der für das BMUB für die Bezuschussung von Klimaschutzprojekten zuständig ist, das gemeinsam mit dem Diakonischen Werk evangelischer Kirchen in Niedersachsen e.V. entwickelte Projekt "Klimaschutz in kirchlichen Kindertagesstätten" beantragt. Es handelt sich hier um eine Personalkostenförderung in Höhe von 65 % für zwei Klimaschutzmanager für die Dauer von vier Jahren sowie um Zuschüsse für Sachmittel.

Das Landeskirchenamt wird in den nächsten Wochen die Verlängerung der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes beantragen. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bietet nach Ablauf der 1. Projektphase (drei Jahre) eine Fortsetzung der Bezuschussung in der 2. Projektphase (für zwei Jahre) an. Es handelt sich bei dem Zuschuss um Personalkostenförderung für zwei Klimaschutzmanager und einen Zuschuss zu den Sachkosten.