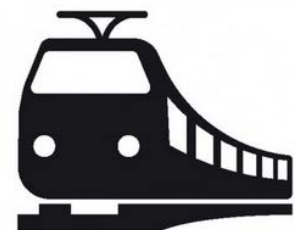




Evangelischer Kirchenkreis Soest-Arnsberg

Mobilitätskonzept

Fortschreibung 2020



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	3
2. Veranlassung	3
2.1 Der geliehene Stern - Verantwortung vor Gottes Schöpfung	3
2.2 Mobilität im 20./21. Jahrhundert	3
2.3 Sorgsamer Umgang und nachhaltige Mobilität	4
3. Ziele des Mobilitätskonzepts	4
4. Umsetzung des Mobilitätskonzepts	5
4.1 Öffentlichkeitsarbeit	5
4.2 Verkehrsvermeidung / -verminderung	5
4.2.1 Telefonkonferenzen	5
4.2.2 Festlegung von entfernungsoptimierten Konferenzorten	5
4.2.3 Förderung von Fahrgemeinschaften	6
4.3 Dienst-Fahrrad	6
4.3.1 Allgemeines	6
4.3.2 Für Kirchenbeamte / Pfarrer	6
4.3.3 Für Angestellte des Kirchenkreises	7
4.3.4 Für Angestellte der Kirchengemeinden	8
4.3.5 Für Presbyter der Kirchengemeinden.....	8
4.4 Dienst-Auto	9
4.5 ÖPNV Nutzung	9
5. Kosten	10
6. Bilanz 2020	10

1. Aufgabenstellung

Als ein Resultat bei der Entwicklung des Pfarrbildprozesses hat die Kirchenleitung der Evangelischen Kirche von Westfalen (EKvW) einen Beschluss im Juli 2018 zum "Teilkonzept Mobilität" gefasst und in einem Rundschreiben des Landeskirchenamtes (LKA) vom August 2018 die Randbedingungen für die Förderung von Dienst (Elektro)-Fahrrädern bei Pfarrerinnen und Pfarrern, Kirchenbeamtinnen und Kirchenbeamten näher ausgeführt.

Die Erstellung eines diesbezüglichen Mobilitätskonzeptes auf Ebene der Kirchenkreise wird darin empfohlen.

Dem hat der Kreissynodalvorstand (KSV) des Kirchenkreises Soest mit Beschluss vom 12.9.2018 Rechnung getragen und den Superintendenten Tometten unter Einbeziehung des Umweltbeauftragten Limberg beauftragt, eine Gruppe zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für den Kirchenkreis zusammenzusetzen.

Das Mobilitätskonzept wird nach der Fusion der Kirchenkreise Soest und Arnsberg zum Jahreswechsel 2018/2019 nun für den neuen Ev. Kirchenkreis Soest-Arnsberg erarbeitet.

Darin werden die Mitarbeitenden des Kreiskirchenamtes Sauerland-Hellweg nicht berücksichtigt. Der Trägerverband für das Kreiskirchenamt wird um die Erstellung eines eigenen Konzeptes gebeten. Auf die Kompatibilität der Konzepte ist zu achten.

2. Veranlassung

2.1 Der geliehene Stern - Verantwortung vor Gottes Schöpfung

Die Sorge und Verantwortung für Gottes Schöpfung ist ein unaufgebbares Anliegen für Christen. Wir folgen damit dem Auftrag Gottes, die Erde zu bebauen und zu bewahren (1.Mose 2.15). Das schließt ein, dass wir dafür Sorge tragen, dass auch unsere Kinder und Kindeskinde, die Menschen anderer Erdteile und alle unsere Mitgeschöpfe auch in Zukunft sicher und gut auf dieser Erde leben können.

Gerade in den letzten Jahrhunderten der Industrialisierung ist bis heute der Auftrag zur Bewahrung der Schöpfung sträflich vernachlässigt worden; der unverantwortliche Raubbau an den Ressourcen unserer Erde verbunden mit unkontrolliertem CO₂-Ausstoß führen u. a. zu einer globalen Klimaerwärmung, die, wenn sie nicht kurzfristig und zielstrebig angegangen wird, in einem weltweiten Desaster münden wird.

Unsere Kirche sieht im Auftrag zur Bewahrung der Schöpfung eine wesentliche gesellschaftliche Aufgabe, die alle kirchlichen Handlungsfelder durchzieht. Daher ist der Umwelt- und Klimaschutz in der EKvW schon seit Jahren ein Schwerpunktthema.

2.2 Mobilität im 20./21. Jahrhundert

Die durch die industrielle Revolution geschaffene Mobilität schenkt uns enorme Unabhängigkeit und Möglichkeiten. Für viele Menschen eröffnet sie eine fast unbegrenzte, weltweite Bewegungsfreiheit und stellt gleichzeitig ein unabdingbares Schmiermittel für unser heutiges kulturelles, soziales und wirtschaftliches Leben dar.

Die nahezu uneingeschränkte Bewegungsfreiheit hat aber auch ihren Preis, der durch die derzeitigen monetären Kosten nicht abgebildet wird. In der Folge sind rd. 30% des klimaschädlichen

Treibhausgas CO₂ dem Verkehr zuzuschlagen. D. h. unsere heutige Mobilität trägt zu einem nicht unerheblichen Beitrag zur Erderwärmung bei.

2.3 Sorgsamer Umgang und nachhaltige Mobilität

Eine Auswertung der dienstlich gefahrenen Pkw-Km der Pfarrerschaft für das Jahr 2017 ergab eine Gesamtsumme von rd. 460.000 km/a. Die durchschnittlich gefahrene Strecke lag bei der Pfarrerschaft im Kirchenkreis Arnsberg bei rd. 8.500 km/a, bei der Pfarrerschaft im Kirchenkreis Soest bei rd. 3.200 km/a.

Das ergibt für das Jahr 2017 einen CO₂-Verbrauch von 100 t und wäre mit 2.500 € zu kompensieren (bei 25 €/ t CO₂).

In Anbetracht der Wichtigkeit der Mobilität im Allgemeinen und für den gemeindlichen Dienst im Speziellen muss deshalb einer erforderlichen Reduzierung der dabei entstehenden Treibhausgase eine große Wichtigkeit eingeräumt werden.

Durch den sorgsamen Einsatz und dem intelligenten Umgang mit der Mobilität kann ungezügelter Energieverschwendung und eine unnötige CO₂-Emission eingedämmt werden.

Das bedeutet, dass bei Nutzung von Fortbewegungsmitteln (z.B. Dienstfahrzeugen etc.) so schnell wie möglich auf emissionsarme, besser noch emissionsfreie Antriebs-Energien, umzusteigen ist. D.h. nur Antriebe, die ihre Kraft aus regenerativ gewonnener Energie beziehen, tragen wirkungsvoll zur CO₂-Ersparnis bei und sind damit ein Beitrag zur Minderung der Erderwärmung und stellen dann eine nachhaltige Mobilität dar.

3. Ziele des Mobilitätskonzepts

Mit dem Mobilitätskonzept sollen Ziele mit Handlungsvorschlägen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Kirchenkreis formuliert werden.

Kerngedanke des Mobilitätskonzeptes ist es aufzuzeigen, wie Verkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren ist und wie nicht vermeidbarer Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden kann.

Bausteine zu dieser Problemlösung sind:

- Öffentlichkeitsarbeit zur Projektwahrnehmung
- Vermeidung / Verminderung von Mobilität
- Intelligenter Einsatz von Mobilität (streckenoptimierte Versammlungsorte)
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Förderung des Radfahrens
- Förderung der ÖPNV-Nutzung
- Anschaffung von Dienstfahrzeugen mit E-Antrieb bzw. Bio-Gas

Im Weiteren werden diesbezügliche Lösungsansätze und Handlungsvorschläge vorgestellt.

4. Umsetzung des Mobilitätskonzepts

4.1 Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung des Mobilitätsprozesses ist durch eine intensive Pressearbeit zu begleiten und zu unterstützen. Entsprechende Hilfsmaterialien sind zu erarbeiten, zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen.

Pressearbeit

- Internetseiten des Kirchenkreises und der Kirchengemeinden
- Lokale Presse, Medien und UK
- Soziale Medien
- etc.

Materialien für

- Schaukästen und Gemeindebriefe
- Schule
- Konfi-Arbeit
- KiGa-Arbeit
- etc.

In regelmäßigen Zeitabständen sind Fahrradbestand, dienstlicher Nutzungsgrad und Einsparungen an Fahrtkosten und CO₂-Emission zu evaluieren und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu kommunizieren.

Für den Personal- und Materialeinsatz der Öffentlichkeitsarbeit werden für die Projektdauer von sieben Jahre (siehe Pkt. 4.3, Laufzeit der Diensträder) 6.000 € angesetzt.

4.2 Verkehrsvermeidung / -verminderung

4.2.1 Telefonkonferenzen

Zur Vermeidung bzw. Verminderung von Verkehr besteht die Möglichkeit Telefon- und Videokonferenzen durchzuführen anstelle von Treffen mit weiten Anfahrstrecken.

Die Verwaltung wird gebeten, die technischen Voraussetzungen zu prüfen und modellhaft herzurichten, damit Versuche durchgeführt und bewertet werden können. Danach soll über die großflächige Einführung entschieden werden.

4.2.2 Festlegung von entfernungsoptimierten Konferenzorten

Zur Verminderung von Verkehr sollen Veranstaltungs- und Besprechungsorte so gewählt werden, dass sich die Summe der Anreisekilometer und -zeiten aller Beteiligten minimiert.

Dies gilt besonders z. B. für Regionalkonferenzen und Kirchenkreisveranstaltungen und kann kurzfristig umgesetzt werden.

Eine Untersuchung hat ergeben, dass sich Zeit- und Fahrtaufwand bei ungünstiger Ortswahl verdoppeln können.

Für Gesamttreffen stellen die Orte Neheim, Arnsberg und Meschede im Ruhrtal wegen der Anbindung an die Autobahn (A46) und an die Bahnstrecke optimierte Lagen dar, außerdem die Orte

Soest und Bad Sassendorf am Hellweg, ebenfalls wegen der Autobahn (A4) und der Bahnstrecken-Anbindung.

4.2.3 Förderung von Fahrgemeinschaften

Für die Verminderung von Verkehr sollte die Bildung von Fahrgemeinschaften bei überörtlichen Treffen ein unbedingtes Muss werden. Durch den Einsatz von zeitgemäßen Hilfsmitteln (Handy, WhatsApp-Gruppen, Mobil-Apps, Doodle-Abfragen etc.) lässt sich dies einfach erreichen.

Würden nur 10% der Pkw-Fahrten der Pfarrerschaft dadurch entfallen, ergäbe das jährlich eine monetäre Ersparnis von rd. 14.000 €/a und eine jährliche CO₂-Vermeidung von ca. 3,4 t/a.

4.3 Dienst-Fahrrad

4.3.1 Allgemeines

Ausgangspunkt der Überlegungen zu Dienstfahrrädern ist die Tatsache, dass unter ökologischen, zeitökonomischen und nicht zuletzt gesundheitsfördernden Gesichtspunkten das Fahrrad für viele Dienstfahrten und besonders in städtischen Kirchengemeinden, das optimale Verkehrsmittel ist.

Lt. Umweltbundesamt ist das Pedelec im Stadtverkehr beim Wegezeitvergleich Tür-zu-Tür dem Auto bis 9 km Entfernung überlegen.

Aus gutem Grund hat deshalb die Leitung unserer Landeskirche mit der Anschubfinanzierung von Diensträdern für Pfarrer und Kirchenbeamten ein Zeichen gesetzt, mit dem Ziel für Einsparung von Fahrtkosten, Minderung von CO₂-Emission, der Gesundheitsförderung der Pfarrer und Signalwirkung der Kirche.

Die für die Nutzenden kostenfreie Bereitstellung von dienstlich wie privat zu nutzenden Fahrrädern und Pedelecs ist ein wirksamer Beitrag zur Förderung und Erhaltung ihrer Gesundheit. Als Arbeitgeberin ist die Kirche daran interessiert, zum Wohlergehen ihrer Mitarbeitenden beizutragen. Ihr berufliches Engagement für die Kirche wird mit dieser Maßnahme gewürdigt und unterstützt. Auch nach außen wird damit ein Beitrag zur positiven Bewertung des kirchlichen Arbeitsplatzes geleistet.

4.3.2 Für Kirchenbeamte / Pfarrer

Um die Mobilität mittels Rad deutlich zu unterstützen, wird seitens der Kirchenleitung der EKvW die Anschaffung eines Dienstrades (auch Pedelec) für Pfarrer und Kirchenbeamte durch den Kirchenkreis oder die Kirchengemeinde empfohlen und mit einem 50%-Zuschuss von bis zu 1.000 € landeskirchlich gefördert.

Den Vikar*innen wird durch die Landeskirche direkt ein für sie kostenfreies Dienst-Pedelec angeboten.

Alle interessierten Pfarrer/innen erhalten im Rahmen des Mobilitätskonzepts vom Kirchenkreis kostenfrei ein persönliches Dienst-Pedelec zur Verfügung gestellt.

Insgesamt wurden Ende 2019 / Anfang 2020 24 Räder an die Pfarrerschaft ausgegeben.

Die Räder wurden aus organisatorischen Gründen zentral bei der Manufaktur VELO DE VILLE in Altenberge /Münster vom Kirchenkreis beschafft, verwaltet und gegen Diebstahl versichert.

Es wurde im Vorfeld eine standardisierte Vorauswahl getroffen; geringe Anpassungen und Abweichungen waren möglich. Die Fahrräder der Manufaktur VELO DE VILLE, i.d.R. Typ Pedelec City CEB 400, mit 8-Gang Nabenschaltung im Wert von rd. 2.900 €, haben eine hochwertige Komplett-Ausstattung.

Es wird erwartet, dass die Nutzer – statt wie bisher mit dem Auto – möglichst viele dienstliche und auch private Fahrten mit diesem Rad erledigen.

Einmal jährlich und bei Bedarf haben die Nutzer das Dienst-Pedelec zu einer Fahrradwerkstatt ihres Vertrauens zu bringen und eine Inspektion oder Reparatur durchführen zu lassen. Die Kosten übernimmt der Kirchenkreis.

Die Räder haben eine Aufschrift 'Kirchenrad' am Rahmen und erhalten Mantelschoner, der für einen Aufkleber des Kirchenkreises / der Kirchengemeinde dient.

Nach 7 Jahren ist das Rad finanztechnisch abgeschrieben und kann vom Nutzer zu einem geringen Restwert erworben werden.

Bei Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis oder aus anderen Gründen können die Nutzer/innen das Rad vorzeitig zurückgeben dann zum Zeitwert zu erwerben.

Für alle Fahrradfahrer/innen besteht bereits jetzt schon eine Fahrradhaftpflichtversicherung und Unfallversicherung bei der Ecclesia. Es fallen dafür keine zusätzlichen Kosten an.

Die durch das Radfahren eingesparten Kfz-Kilometerkosten kommen den Anstellungsträgern (= i.d.R. die Kirchengemeinden) zu Gute.

4.3.3 Für Angestellte des Kirchenkreises

Die Angestellten des Kirchenkreises sollen ebenfalls wie die Kirchenbeamten und Pfarrer/innen ein Dienstfahrrad erhalten können, auch wenn es einen Zuschuss der Landeskirche derzeit leider (noch) nicht gibt.

Für die Angestellten stehen wahlweise zwei Varianten der Fahrradbeschaffung zur Verfügung:

- Modell 1 – Kauf durch den Kirchenkreis
- Modell 2 – Leasing mit Gehaltsumwandlung des AN und Leasingzuschuss des AG

Modell 1 - Kauf durch den Kirchenkreis

Entscheidet sich der Kirchenkreis für seine Angestellten für dieses Modell, haben die Ausführungen unter Pkt. 4.3.2 - für Kirchenbeamte und Pfarrer zu einem Dienstfahrrad ebenfalls Gültigkeit, sofern eine maßgebliche Mobilität für den Dienst erforderlich ist. D.h. die Angestellten erhalten die Räder zu den gleichen Konditionen wie die beamtete Pfarrerschaft.

Modell 2- Leasing mit Gehaltsumwandlung

Im Gegensatz zu der beamteten Pfarrerschaft können die Angestellten auch im Rahmen eines Leasingmodells ein Dienstrad erhalten.

Dabei schließt der Kirchenkreis als Arbeitgeber einen Leasingvertrag z.B. mit der HKD (Handelsgesellschaft f. Kirche u. Diakonie) für seine an einem Dienstrad interessierten Mitarbeiter/innen ab. Die Mitarbeiter/innen suchen sich bei einem Fahrradhändler der ZEG-Gruppe ein Rad ihrer Wahl

aus. Der Leasingvertrag läuft über 3 Jahre, danach kann er mit einem neuen Rad verlängert werden oder das Rad kann zu einem Restwert erworben werden.

Die Räder haben keine Aufschrift 'Kirchenrad' am Rahmen und erhalten auch keinen Mantelschoner für einen Aufkleber des Kirchenkreises / der Kirchengemeinde.

Die Höhe der Leasingrate, die der Arbeitnehmer zu tragen hat, richtet sich nach den Kosten des gewählten Fahrrades und der persönlichen Steuersituation.

Beispielrechnung: Fahrradwert 3.000 €, Arbeitgeberzuschuss zur Leasingrate 22,5 € mtl., Arbeitnehmer-Leasingrate (netto) bei Gehaltsumwandlung 48 € mtl..

In der Leasingrate ist die Versicherung für Diebstahl, Unfallschäden und Verschleiß etc. enthalten.

Die Kosten einer jährlichen Sicherheitsüberprüfung im Rahmen einer Wartung übernimmt der Kirchenkreis.

Die durch das Radfahren eingesparten Kfz-Kilometerkosten kommen dem Anstellungsträger (= der Kirchenkreis) zu Gute. Werden durch das Radfahren dann Dienstreisen mit dem Auto in Höhe von rd. 900 km/a vermieden, entspricht das dem Leasingzuschuss des Kirchenkreises.

Der Kirchenkreis hat sich 2019 für das Modell 1 - Kauf durch den Kirchenkreis entschieden um seine Angestellten nicht schlechter als die Pfarrerschaft zu stellen.

Insgesamt wurden Ende 2019 / Anfang 2020 6 Diensträder an Angestellte des Kirchenkreises ausgegeben.

4.3.4 Für Angestellte der Kirchengemeinden

Für Angestellte der Kirchengemeinden könnten die Ausführungen unter Pkt. 4.3.3- für Angestellte des Kirchenkreises zu einem Dienstfahrrad, ebenfalls in ggf. abgewandelter Form auch Gültigkeit bekommen, sofern eine maßgebliche Mobilität für den Dienst erforderlich ist. Dies kann sehr sinnvoll sein für die tägliche Arbeit vor-Ort in den Gemeinden, z. B. bei Diakonen/innen, Küstern/innen, Jugendmitarbeitern/innen etc.

Da vorerst praktische Erfahrungen mit den anderen Nutzergruppen gesammelt werden sollen, wurde dieser Punkt derzeit noch zurückgestellt.

4.3.5 Für Presbyter der Kirchengemeinden

Noch zu erarbeiten ist, ob Presbytern/innen auch „Dienstfahrräder“ angeboten werden können und sollen. Dafür erscheint es sinnvoll, zunächst praktische Erfahrungen mit den anderen Nutzergruppen zu sammeln.

Neben der Sichtbarmachung von zukunftsfähiger Mobilität und der Aktivität von Ehrenamtlichen im Kirchenbereich im Ort, findet damit auch eine Bewerbung der ehrenamtlichen Tätigkeit statt.

4.4 Dienst-Auto

Für den neuen, vergrößerten Kirchenkreis ist es erforderlich über ein oder mehrere Dienstfahrzeuge nachzudenken.

So hat zum einen der Superintendent mit Sitz in Soest in dem flächenmäßig sehr großen Kirchenkreis sowie bei Fahrten nach Bielefeld zur Landeskirche einige 10.00 km jährlich zurück zu legen.

Zum anderen erscheint es für die Kirchenkreisverwaltung am Standort Soest sinnvoll, ein Dienstfahrzeug vorzuhalten. Größter Nutzer wird nach der bisherigen Datenlage hier vor allem die Bauabteilung (10.000 km/a) sein. Hier liegt die Zuständigkeit für ein Dienstauto beim Trägerverband für das Kreiskirchenamt.

Dieser sollte möglichst bald und unabhängig vom noch separat aufzustellenden Mobilitätskonzept für den Trägerverband über einen Dienstwagen nachdenken.

Das bedeutet, dass bei Neukauf nur Fahrzeuge mit emissionsfreien Antriebs-Energien erworben werden sollten und vorhandene Fahrzeuge sobald wie möglich entsprechend auszutauschen sind.

Denn nur Antriebe, die ihre Kraft aus regenerativ gewonnener Energie beziehen, tragen wirkungsvoll zur CO₂-Ersparnis bei und stellen damit eine nachhaltige Mobilität dar.

Der Kirchenkreis hat in 2020 mit der Anschaffung eines klimaneutralen Dienstfahrzeuges (Antrieb mit BioMethan) für den Superintendenten einen diesbezüglichen ersten Schritt getan.

4.5 ÖPNV Nutzung

Wie kann die Nutzung des ÖPNV im Kirchenkreis Soest-Arnsberg bei Dienstfahrten gefördert werden?

Dienstfahrten im Pfarramtlichen Dienst in den Kirchengemeinden

Auf Grund der dörflichen und kleinstädtischen Gemeindestrukturen im Kirchenkreis ist der ÖPNV für Dienstfahrten im Pfarramtlichen Dienst in den Kirchengemeinden kaum relevant.

Dienstfahrten zu den Verwaltungsstellen und zentralen Dienstbesprechungen z.B. in Soest bzw. Meschede

Der Kirchenkreis Soest-Arnsberg ist eine kirchliche Einheit auf großer Fläche. Die ÖPNV-Nutzung könnte deshalb bei Dienstfahrten zu zentralen Dienstbesprechungen an und zu den Verwaltungsstellen Soest und Meschede zum Tragen kommen.

Hier sind akzeptable Verbindungen aber nur in Ost-Westrichtung mit der Bahn (Geseke-Lippstadt-Soest-Werl und Marsberg-Olsberg-Meschede-Arnsberg-Wickede) vorhanden. Die Nord-Süd-Verbindungen mit Bussen sind wenig attraktiv.

Die Nutzung des ÖPNV beschränkt sich damit hauptsächlich auf die Beschäftigten, die an den o.g. Bahnlinien liegen.

Für alle anderen Beschäftigten sei auf den Pkt. 4.2.3 – Förderung von Fahrgemeinschaften verwiesen.

5. Kosten

Für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für Diensträder in dem vorher dargelegten Umfang (24 Stk. Pfarrerschaft, 6 Stk Angestellte) entstehen Kosten von **76.000 €** (Modell 1) über die Laufzeit von 7 Jahren (rd. 11.000 €/a bzw. rd.362 €/Rad*a).

Diese Kosten können durch intensive Nutzung der Diensträder und damit erhöhtem Fortfall von Kfz-Kilometer-Kosten noch vermindert werden. Die entstehende Ersparnis kommt dem Anstellungsträger (= Kirchengemeinden bzw. Kirchenkreis) zu Gute.

6. Bilanz 2020

Diensträder

Die Rückmeldungen der 30 Radfahrern/innen im Sept. 2020 zeigten fast ausschließlich eine große Freude über das Dienstrad.

Die gemeldete gesamte Kilometerleistung betrug rd. 34.000 km, hochgerechnet auf das Jahresende rd. 40.000 km, d.h. im Mittel wurde mit jedem Rad rd. 1.330 km zurückgelegt.

Dabei hielten sich die dienstliche und die private Nutzung in etwa die Waage.

Die Dienstfahrten waren bedingt durch die Corona-Epedemie deutlich vermindert. Deshalb wurde die kalkulierte dienstliche Kilometerleistung nicht ganz erreicht.

Verkehrsvermeidung / -verminderung

Infolge der Corona-Epedemie wurden viele Veranstaltungen abgesagt. Zum Teil fanden ersatzweise Telefon- oder Videokonferenzen statt.

Insgesamt hat sich dadurch eine erhebliche Verminderung der dienstlich gefahrenen PKW-Kilometer ergeben. Eine genaue Bilanzierung ist derzeit nicht möglich.

Es bleibt abzuwarten, in wie weit die durchaus positiven Erfahrungen mit Videokonferenzen dauerhaft zu einer Reduzierung von Auto-Kilometern führen werden.

Dienstauto

Am Standort Soest wird zum Jahresende ein Dienstauto in Betrieb genommen, welches vorrangig dem Superintendent für seine Fahrten zur Verfügung stehen soll. Der PKW wird mit Bio-Methan betrieben und ist damit nahezu klimaneutral.

Bearbeitet im Okt. 2020

Heinz Limberg – Umweltbeauftragter Ev. Kirchenkreis Soest-Arnsberg
heinz.limberg@t-online.de