



## LogMob-Konzept zum Deutschen Evangelischen Kirchentag 2023 in Nürnberg – Nachhaltige Logistik und Mobilität bei Großveranstaltungen

**Bericht vom 28.11.2023**



 **Deutscher Evangelischer Kirchentag  
Nürnberg 7.-11. Juni 2023**

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

### Erstellt durch:

EcoLibro GmbH  
Lindlaustraße 2c  
53842 Troisdorf  
[www.ecolibro.de](http://www.ecolibro.de)

Michael Schramek,  
Geschäftsführender Gesellschafter  
Tel.: 0176 62192289  
[michael.schramek@ecolibro.de](mailto:michael.schramek@ecolibro.de)

Robin Knechtel, Projektmanager

Verein zu Förderung des Deutschen  
Evangelischen Kirchentag e.V.

Magdeburger Str. 59  
36037 Fulda  
[www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de)

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	4
1. Das LogMob-Konzept und seine Übertragbarkeit.....	5
1.1 Projektbeschreibung.....	5
1.2 Der Deutsche Evangelische Kirchentag.....	6
2. Handlungsfelder.....	7
2.1 Belieferung.....	7
2.2 Interne Logistik.....	7
2.3 An- und Abreise der Teilnehmenden .....	8
2.4 Nahmobilität während der Veranstaltung.....	9
a) Teilnehmende .....	9
b) Mitarbeitende und Ehrenamtliche.....	9
2.5 Kommunikation.....	10
3. Umsetzung auf dem Deutschen Evangelischen Kirchentag .....	12
3.1 Handlungsfeld 1: Belieferung des Kirchentags.....	13
3.1.1 M3: Reduktion der Bestellmengen durch bessere Materialwirtschaft und dadurch weniger Transportgut.....	13
3.1.2 M7: Vermehrte Nutzung vorhandener Gebäude und Infrastruktur anstatt Großzelte.....	14
3.1.3 M30.2 Kompensation des entstandenen CO <sub>2</sub> -Ausstoßes.....	14
3.1.4 M33: Verkehrsbezogene Anpassung der Ausschreibungstexte .....	14
3.2 Handlungsfeld 2: Interne Logistik .....	15
3.2.1 M12: Nutzung von Car-Sharing durch die Geschäftsstelle und Reduktion des Geschäftsstellen-Fuhrparks.....	16
3.2.2 M14: Inklusive Annahme von Transportaufträgen.....	16
3.2.3 M25: Test verschiedener Elektronutzfahrzeuge .....	17
3.3 Handlungsfeld 3: An- und Abreise der Teilnehmenden.....	17
3.3.1 M22: Bereitstellung einer multi- und intermodalen Reiseauskunftsplattform für die Teilnehmenden.....	18
Exkurs: Modal Split der Teilnehmenden beim Kirchentag Nürnberg 2023.....	21
3.3.2 M28: Kommunikationskonzept zur Steigerung des Besetzungsgrades privater Pkw, zur Erhöhung der Bahn- und Reisebusnutzung sowie zur Reduktion von Flügen .....	21
3.3.3 M31: Integration von freiwilligen Kompensationszahlungen für die Anreise in den Anmeldeprozess, außerdem Erhebung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes der Anreisenden.....	22
3.4 Handlungsfeld 4: Nahmobilität während der Veranstaltung .....	22

3.4.1	M2: Auswahl der genutzten Veranstaltungsorte nach Kriterien der Erreichbarkeit.....	23
3.4.2	M8: Nutzung von Videokonferenzen in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase ....	25
3.4.3	M17: Nutzung von Cargobikes, Pedelecs und Fahrrädern .....	26
3.4.4	M23: Sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Geschäftsstelle auf Elektro-Fahrzeuge	27
3.4.5	M24: Sukzessive Umstellung der Kirchentagsdurchführungsflotte auf Elektro-Fahrzeuge mit entsprechender temporärer Ladeinfrastruktur.....	28
3.4.6	M34: Beschaffung und Nutzung von echtem Ökostrom.....	29
3.4.7	M48: Bahncard-Programm des Deutschen Evangelischen Kirchentags für hauptamtliche Mitarbeitende .....	29
3.5	Handlungsfeld 5: Kommunikation .....	30
3.5.1	M6.1 Vermehrte Bereitstellung von digitalen Informationen über die Programm-App.....	30
3.5.2	M41/42 Durchführung von geleiteten Touren und Workshops zum LogMob-Konzept.....	31
3.5.3	M36: Operationalisierungsworkshops zur Maßnahmenimplementierung in die organisatorischen Bereiche.....	32
3.5.4	M44: Professionelle Bilder von der Umsetzung des LogMob-Konzepts während des Kirchentages.....	32
3.5.5	M47: Nutzung kirchentageeigener Kommunikationswege und Auftritte von prominentem Kirchentagspersonal.....	32
3.5.6	M49 Evaluation des LogMob-Konzeptes .....	33
4.	Zusammenfassung .....	34
5.	Anlage.....	35
5.1	Gesamtübersicht Maßnahmen LogMob-Konzept.....	35

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Übersicht der priorisierten Maßnahmen	12
Abb. 2 Exemplarische Darstellung der drei CO <sub>2</sub> -ärmsten Verbindungen Köln Hbf – Nürnberg Messe in der Kirchentags-CleverRoute-Instanz, Quelle: eigene Darstellung	18
Abb. 3 Exemplarische Darstellung der drei schnellsten Verbindungen Köln Hbf – Nürnberg Messe in der Kirchentags-CleverRoute-Instanz, Quelle: eigene Darstellung	19
Abb. 4 Exemplarische Darstellung einer Verbindungsabfrage in CleverRoute inkl. Befragungsfunktion, Quelle: eigene Darstellung	19
Abb. 5 Auswertung An- und Abreise der Teilnehmenden zum Kirchentag Nürnberg 2023 in Kilometern	21
Abb. 6 Exemplarischer Auszug der Ergebnisse der Erreichbarkeit der Sammelunterkünfte von/zu unterschiedlichen Veranstaltungsorten (Bsp. 1), Quelle: EcoLibro GmbH	24
Abb. 7 Exemplarischer Auszug der Ergebnisse der Erreichbarkeit der Sammelunterkünfte von/zu unterschiedlichen Veranstaltungsorten (Bsp. 2), Quelle: EcoLibro GmbH	24
Abb. 8 Darstellung einer exemplarischen Zeitvergleichskarte, Quelle: EcoLibro GmbH	25
Abb. 9 Beispiele der Teilnehmendenbefragung am LogMob-Stand im Rahmen des Marktes der Möglichkeiten	33

# 1. Das LogMob-Konzept und seine Übertragbarkeit

## 1.1 Projektbeschreibung

Großveranstaltungen wie die Deutschen Evangelischen Kirchentage mit 70.000 bis 100.000 Teilnehmenden verursachen sehr hohe Emissionen. An- und Abreiseverkehre der Teilnehmenden und Durchführenden sowie der Transport unterschiedlichster Materialien sind besonders relevante Emissionsquellen. Die Verantwortlichen des Kirchentages beschäftigen sich bereits seit vielen Jahren bewusst mit diversen Maßnahmen zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Mit Fokus auf die mobilitätsbedingten Emissionen wurde im Zuge des 38. Deutschen Evangelischen Kirchentages Nürnberg, der vom 07. bis 11. Juni 2023 mit Teilnehmenden aus ganz Deutschland stattgefunden hat, das sogenannte LogMob-Konzept (Nachhaltige Logistik und Mobilität bei Großveranstaltungen) erarbeitet und umgesetzt. Das vorliegende Dokument stellt zunächst in Kurzfassung die wesentlichen Handlungsfelder und konkrete zentrale Maßnahmen des Konzeptes vor und soll damit aufzeigen, welche Handlungsmöglichkeiten auch andere Großveranstalter:innen bei der Einsparung von mobilitäts- und logistikbedingten Emissionen haben. Im Kapitel „Umsetzung auf dem Deutschen Evangelischen Kirchentag“ werden die einzelnen Maßnahmen, die beim Kirchentag Nürnberg ergriffen wurden – gebündelt in Handlungsfeldern – ausführlicher beschrieben.

### **CO<sub>2</sub>-Reduktion als Ziel des LogMob-Konzeptes in allen Bereichen der Mobilität**

Das LogMob-Konzept des Kirchentages verfolgt das Ziel einer nachhaltigeren Mobilität bzw. eines nachhaltigeren Transports, sowohl in der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung als auch bei der An- und Abreise der Teilnehmenden. Dabei sollen in erster Linie die CO<sub>2</sub>-Emissionen, aber auch der mobilitätsbedingte Ressourcenverbrauch sowie sonstige Schadstoffemissionen reduziert werden. Eine Einsparung i. H. v. 23% der während der letzten drei vergangenen Kirchentage (Stuttgart 2015, Berlin 2017, Dortmund 2019) durchschnittlich entstandenen CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde dabei als Kernziel formuliert.

Dieses Ziel kann nicht über eine einzige besonders wirksame Maßnahme, sondern nur über ein breit gefächertes Maßnahmenbündel erreicht werden, bei dem diese nicht einzeln nebeneinanderstehen, sondern sich nach Möglichkeit gegenseitig unterstützen und verstärken.

### **Vom Bund gefördertes Projekt zur Entwicklung und Umsetzung eines LogMob-Konzeptes**

Erreicht wurde die Reduzierung der mobilitäts- und logistikbedingten Emissionen durch die Umsetzung des Projektes „Nachhaltige Logistik und Mobilität bei Großveranstaltungen“, kurz LogMob, welches durch die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert und mit Unterstützung des Mobilitätsberatungsunternehmens EcoLibro entwickelt, sowie durch das Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) evaluiert wird bzw. wurde. Bereits bei der Entwicklung des Konzeptes wurden alle haupt- und ehrenamtlichen Verantwortungstragenden über einen Zeitraum von ca. zwei Jahren einbezogen, wodurch eine hohe Identifikation mit den Neuerungen in nahezu allen Bereichen der Veranstaltungsvorbereitung und -durchführung erreicht wurde. Das LogMob-Konzept basiert somit auf der langjährigen Fachkompetenz der Mitwirkenden aus allen Abteilungen der Kirchentagsorganisation.

## Teilnehmend zur umweltfreundlichen Anreise und Mobilität vor Ort motivieren

Die Teilnehmenden haben – wie auch bei den vorherigen Veranstaltungen – ganz überwiegend Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowohl für die An- und Abreise als auch für die Fahrten im gesamten Veranstaltungsgebiet in den Stadtgebieten Nürnbergs und Fürths genutzt. Eine Abfrage ergab, dass 53 % der Teilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Kirchentag 2023 anreisten. Durch die zentrale und gebündelte Lage eines Großteils der Veranstaltungsflächen können auch die Wege vor Ort mit Angeboten des Nahverkehrs sowie zu Fuß oder mit Leihrädern zurückgelegt werden.

## Reduzierung des logistischen Lkw-Transportbedarfs

Logistisch gesehen ist das Transportaufkommen im Zuge des Kirchentags als Großveranstaltung enorm. Durch die Umsetzung der Projektmaßnahmen, wurden für den Transport von Großzelten, Printerzeugnissen, Lagermaterial, Lebensmitteln und einer großen Menge weiterem Equipment, einige Sattelzüge und Lkw im Vergleich zu den vorherigen Veranstaltungen vermieden oder verlagert. Somit konnten allein in diesem Bereich ca. sechs Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden.

## Fünf Handlungsfelder

Nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit wird eine Reduktion zunächst durch die Vermeidung von Fahrten, dann durch die Verlagerung von Fahrten vom Pkw auf andere, effizientere Verkehrsmittel und – wenn beides nicht möglich ist – durch die Verbesserung von Pkw-Fahrten durch den Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge angestrebt.

In diesem Sinne wurden folgende Handlungsfelder identifiziert, in denen Mobilität zum Tragen kommt und nachhaltiger gestaltet werden soll:

1. Belieferung
2. Interne Logistik
3. An- und Abreise der Teilnehmenden
4. Nahmobilität während der Veranstaltung
  - a) Teilnehmende
  - b) Mitarbeitende und Ehrenamtliche
5. Kommunikation

## 1.2 Der Deutsche Evangelische Kirchentag

Die Maßnahmen wurden im Rahmen des Deutschen Evangelischen Kirchentages entwickelt und erprobt. Die Veranstaltung wurde 1949 als christliche Laienbewegung gegründet und besteht bis heute als unabhängiger Verein fort. Alle zwei Jahre bringt er viele tausend Menschen in einer anderen deutschen Großstadt zusammen.

Der Kirchentag ist dabei viel mehr als fünf Tage Großveranstaltung. Er ist ein buntes Glaubens-, Kultur- und Musikfestival, eine Plattform für kritische Debatten und ein einzigartiger Anlass, um Gemeinschaft zu erleben. Die Verantwortung für den Menschen und die Schöpfung ist Leitgedanke im Handeln und in der Organisation der Großveranstaltung. Für diese Themen setzt sich der Kirchentag mit besonderem Nachdruck dauerhaft ein.

## 2. Handlungsfelder

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden die für den Kirchentag wirkungsvollsten Maßnahmen in allgemeiner Form kurz beschrieben. Wie die Maßnahme beim Kirchentag umgesetzt wurde und welche Effekte damit erreicht werden konnten, ist in Kapitel 3 beschrieben. Der Verweis auf das jeweilige Unterkapitel ist am Ende jeder Maßnahme aufgenommen.

### 2.1 Belieferung

#### M3: Reduktion der Bestellmengen durch bessere Materialwirtschaft und dadurch weniger Transportgut

Die Optimierung des internen Materialwirtschaftssystems und die dauerhafte Anmietung einer zentral gelegenen Lagerhalle, vermeidet den Umzug des gesamten Lagers im zweijährigen Turnus. Das Material wird darüber hinaus mit einer anderen Veranstaltung geteilt.

Siehe dazu Kapitel 3.1.1

#### M7: Vermehrte Nutzung vorhandener Gebäude und Infrastruktur statt Großzelte

Durch die Nutzung vorhandener Gebäude und Infrastruktur anstelle von Großzelten, für deren Hin- und Rücktransport je Zelt ein Sattelzug eingesetzt werden muss, wird je nicht genutztem Großzelt eine Tonne CO<sub>2</sub> eingespart.

Siehe dazu Kapitel 3.1.2

#### M30.2 Kompensation des entstandenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

Nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Veranstaltungsvorbereitung und -durchführung werden durch die Veranstaltenden kompensiert.

Siehe dazu Kapitel 3.1.3

#### M33: Verkehrsbezogene Anpassung der Ausschreibungstexte

Die Aufnahme der bei der Lieferung entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Angebotsbewertungskriterien, verschafft regionalen Produkten und Lieferanten einen Vorteil.

Siehe dazu Kapitel 3.1.4

### 2.2 Interne Logistik

#### M12: Nutzung von Car-Sharing durch die Geschäftsstelle und Reduktion des Geschäftsstellen-Fuhrparks

Die Reduktion des eigenen Pkw-Fuhrparks und stattdessen im Spitzenbedarfsfall öffentlich zugängliche Carsharing-Fahrzeuge nutzen. Dadurch wird die Auslastung bzw. Wirtschaftlichkeit des verbleibenden Fahrzeugbestandes gesteigert. Gleichzeitig findet eine Reduktion des Anreizes zur Nutzung von Pkw anstelle von Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln statt.

Siehe dazu Kapitel 3.2.1

#### M14: Inklusive Annahme von Transportaufträgen

Eine inklusive Annahme jeglicher Transportaufträge der Bereiche an einer zentralen Stelle, die dann bedarfsgerecht das kleinstmögliche Fahrzeug – vom Fahrrad über Lastenrad und Pkw bis hin zum Transporter Lkw – einsetzt, bzw. Transportaufträge bündelt.

Siehe dazu Kapitel 3.2.2

#### M25: Test verschiedener Elektronutzfahrzeuge

Die testweise Einbindung von elektrisch angetriebenen Transportfahrzeugen, um damit Erfahrungen zu sammeln und bei Folgeveranstaltungen verstärk oder vollständig auf emissionsfreie Fahrzeuge umsteigen zu können.

Siehe dazu Kapitel 3.2.3

## 2.3 An- und Abreise der Teilnehmenden

#### M22: Bereitstellung einer multi- und intermodalen Reiseauskunftsplattform für die Teilnehmenden

Die Bereitstellung einer multi- und intermodalen Reiseauskunftsplattform für die Teilnehmenden, damit sich diese über die ganze Bandbreite von Anreiseoptionen informieren können. Darüber können dann auch alle Mobilitätsangebote des Veranstaltenden an die Teilnehmenden kommuniziert werden, idealerweise mindestens mit den Zeiten, den Kosten und den Emissionen aller nutzbaren Verkehrsmittel und -kombinationen.

Siehe dazu Kapitel 3.3.1

#### M28: Kommunikationskonzept zur Steigerung des Besetzungsgrades privater Pkw, zur Erhöhung der Bahn- und Reisebusnutzung sowie zur Reduktion von Flügen

Die Entwicklung und Umsetzung eines Kommunikationskonzeptes zur Steigerung des Besetzungsgrades privater Pkw, zur Erhöhung des Bahn- und Reisebusanteils sowie zur Reduktion von Flügen. Das multi- und intermodale Reiseplanungstool ist dabei nur ein Baustein. Insgesamt sollte eine nachhaltige An- und Abreise in allen Kommunikationswegen thematisiert werden.

Siehe dazu Kapitel 3.3.2

#### M31: Integration von freiwilligen Kompensationszahlungen für die Anreise in den Anmeldeprozess, außerdem Erhebung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Anreisenden

Im digitalen Anmeldeprozess sollte die Berechnung der Emissionen bei der An- und Abreise integral erfolgen, nach Abschluss der Anmeldung sollten die Teilnehmenden unmittelbar an ein Angebot zur Kompensation der berechneten Emissionen herangeführt werden.

Siehe dazu Kapitel 3.3.2



## 2.4 Nahmobilität während der Veranstaltung

### a) Teilnehmende

#### M2: Auswahl der genutzten Veranstaltungsorte nach Kriterien der Erreichbarkeit

Die Wahl der Veranstaltungsorte sollte sich neben der grundsätzlichen Eignung für die dort auszurichtenden Veranstaltungen auch nach der Erreichbarkeit für die Teilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem (Verleih-)Fahrrad oder zu Fuß richten. Bietet der Veranstalter auch Unterkünfte an, sollte sichergestellt sein, dass die Unterbringung der Teilnehmenden dort erfolgt, von wo aus die bevorzugten Veranstaltungsorte am besten zu erreichen sind.

Siehe dazu Kapitel 3.4.1

### b) Mitarbeitende und Ehrenamtliche

#### M8: Nutzung von Videokonferenzen in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase

Insbesondere in der Vorbereitungsphase, aber auch während der Veranstaltung sollten, wenn möglich, Videokonferenzen anstelle von Präsenzmeetings durchgeführt werden, um so die Emissionen, aber auch die Reisezeiten zu minimieren.

Siehe dazu Kapitel 3.4.2

#### M17: Nutzung von Cargobikes und Pedelecs

Damit die Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen, die im Laufe der Veranstaltung im ganzen Stadtgebiet anfallenden Wege schnell und flexibel zurücklegen können, sollten ausreichend Cargobikes, Pedelecs und Fahrräder bereitgestellt werden. Pkw sollten so weit wie möglich gepoolt werden, Zweiräder sollten hingegen so einfach wie möglich verfügbar sein.

Siehe dazu Kapitel 3.4.3

#### M23: Sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Geschäftsstelle auf Elektro-Fahrzeuge

Der Pkw-Fuhrpark der Geschäftsstelle sollte spätestens im Rahmen der ohnehin stattfindenden Fahrzeugerneuerung, wenn möglich auch früher, auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden. Akkugröße und Ladegeschwindigkeit sollten auf die üblicherweise damit zurückzulegenden Strecken abgestimmt sein.

Siehe dazu Kapitel 3.4.3

#### M24: Sukzessive Umstellung der Veranstaltungsdurchführungsflotte auf Elektro-Fahrzeuge mit entsprechender temporärer Ladeinfrastruktur

Eine sukzessive Umstellung der für die Veranstaltungsdurchführung zusätzlich angemieteten Fahrzeuge auf Elektroantrieb, sofern dadurch nicht deutlich höhere Emissionen für die weiträumige Überführung im Vergleich zur Anmietung von Verbrennerfahrzeugen entstehen. Aktuell gestaltet sich die Anmietung von elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen wegen eines geringen Marktangebots noch sehr schwierig.

Siehe dazu Kapitel 3.4.4

#### M34: Beschaffung und Nutzung von echtem Ökostrom

Für eingesetzte Elektrofahrzeuge sollte ausschließlich Ökostrom beschafft werden, sofern dies an den Veranstaltungsorten von den Veranstaltenden beeinflussbar ist.

Siehe dazu Kapitel 3.4.5

#### M48: Bahncard-Programm des Veranstaltenden für hauptamtlich Mitarbeitende

Veranstalter:innen sollten hauptamtlichen Mitarbeitenden, die häufiger Dienstreisen durchzuführen haben, mit ÖPNV-Abotickets und/oder Bahncards ausstatten, je nach Reiseintensität Bahncard 25, 50 oder 100. Bei der Auswahl des Tickets sollten nicht nur die anfallenden Dienstreisen, sondern auch die regelmäßigen privaten Wege berücksichtigt werden.

Siehe dazu Kapitel 3.4.6

## 2.5 Kommunikation

#### M6.1 Vermehrte Bereitstellung von digitalen Informationen über die Programm-App

Die Verwendung von digitalen Medien zur Bereitstellung von Informationen zur Veranstaltung anstelle von Printerzeugnissen reduziert ein erhebliches Maß an Emissionen – einerseits durch die Vermeidung von Produktions-Emissionen für die Printerzeugnisse und andererseits durch nicht anfallende Transporte der End- sowie Vorprodukte. Als digitales Medium ist neben der Veranstaltungs-Homepage insbesondere eine Programm-App besonders gut geeignet.

Siehe dazu Kapitel 3.5.1

#### M41/42 Durchführung von geleiteten Touren und Workshops zum LogMob-Konzept

Die bei der Entwicklung und Umsetzung des LogMob-Konzepts gewonnenen Erfahrungen sollten an Interessierte, im besten Fall an Verantwortliche anderer Veranstaltungen weitergegeben werden.

Siehe dazu Kapitel 3.5.2

#### M36: Operationalisierungsworkshops zur Maßnahmenimplementierung in die organisatorischen Bereiche

Ein Konzept zur nachhaltigeren Gestaltung einer Großveranstaltung bedarf der aktiven, bereichsübergreifenden Kommunikation gegenüber den Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen, die an der Vorbereitung und Durchführung beteiligt sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass es mit der Vielzahl an Maßnahmen in vollem Umfang zur Anwendung kommt bzw. die damit verfolgten Ziele erreicht werden.

Siehe dazu Kapitel 3.5.3

#### M44: Professionelle Bilder von der Umsetzung des LogMob-Konzepts während des Kirchentages

(Gute) Bilder sagen mehr als 1.000 Worte. Sowohl zur internen als auch externen Kommunikation sollte die Umsetzung des Konzepts durch einen professionellen Fotografen dokumentiert werden.

Siehe dazu Kapitel 3.5.4

#### M47: Nutzung bestehender Kommunikationswege der Veranstaltenden und Auftritte von prominentem Personal der Veranstalter:innen

Pressemitteilungen, Programmheft, Internetauftritt, Gesamtpressekonferenz. Alle bestehenden Kommunikationskanäle der Veranstaltenden sollten genutzt werden, um das Konzept einschließlich der damit erzielten Erfolge zu verbreiten, sowohl gegenüber den Teilnehmenden und Beschäftigten als auch gegenüber der Fachwelt, um andere Veranstaltende und Ausrichtende zur Nachahmung zu motivieren.

Siehe dazu Kapitel 3.5.5

#### M49 Evaluation des LogMob-Konzepts

Die Evaluation des Konzepts durch einen unbeteiligten Dritten ist wichtig, um über die CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die damit erzielt werden konnten, aber auch über den damit verbundenen Kostenaufwand berichten zu können. Daneben wird die Evaluation auch als Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung benötigt. Ohne Kenntnis der Emissionen aus den Vorjahren ist keine Bewertung des Erfolgs oder Misserfolgs von Maßnahmen möglich.

Siehe dazu Kapitel 3.5.6

### 3. Umsetzung auf dem Deutschen Evangelischen Kirchentag

In den beschriebenen Handlungsfeldern wurden insgesamt 49 Maßnahmen identifiziert, von denen wiederum im Zusammenwirken von Kirchentag, der EcoLibro GmbH und des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE) 24 Maßnahmen als besonders wirkungsvoll herausgearbeitet wurden. Die Liste aller Maßnahmen ist in der Anlage (Kapitel 8.1) zu finden, die besonders wirkungsvollen Maßnahmen werden nachfolgend beschrieben.

Maßnahmen-Nummer	Maßnahmentitel / Kurzbeschreibung	Vermeidung	Verlagerung	Verbesserung	verstärkt durch folgende Maßnahmen	folgende Maßnahmen verstärkend	zusätzliche Handlungsfelder
<b>Handlungsfeld 1: Belieferung des Kirchentags</b>							
M3	Reduktion der Bestellmengen (durch bessere Materialwirtschaft) und dadurch weniger Transportgut	x			M6.1, M33	M 6.1, M17	H2
M7	Vermehrte Nutzung vorhandener Gebäude und Infrastruktur (statt z.B. Zelte aufzubauen, was Lkw-Fahrten verursacht)		x		M2	M34	
M 30.2	Kompensation eines entstandenen CO <sub>2</sub> -Ausstoßes			x			H2, H4
M33	Ausschreibungstexte zur Auftragsvergabe verkehrsbezogen anpassen			x			H2
<b>Handlungsfeld 2: Güterbeförderung durch Mitarbeitende und Ehrenamtliche</b>							
M12	Nutzung von Car-Sharing durch die Geschäftsstelle und Reduktion des Geschäftsstellen-Fuhrparks		x		M28, M23, M8, M48	M25, M48	H4
M14	„Die inklusive Auftragsannahme“: Mobilitätsaufträge werden zentral angenommen und verteilt auf Fahrradkuriere, Pkws, Lieferwagen und Grüne Chauffeure (ÖPNV-Lotsen). Diese Auftragszentrale gab es beim Kirchentag bisher nicht und wird im Rahmen des LogMob-Konzepts entwickelt. Ein entsprechend passende Telefonanlage und Software wird hierfür angemietet und mit Laptops ausgestattet und verbunden.		x	x	M3, M7, M2, M17, M6.1, M36		H4
M25	Test verschiedener Elektrofahrzeuge auch zum Transport und Förderung von Gütern			x	M12, M14, M2	M25	H4
<b>Handlungsfeld 3: An- und Abreise der Teilnehmenden</b>							
M22	Nutzung von CleverRoute zur Information der Teilnehmer über Anreisemöglichkeiten (Sonderzug, Sonderbusse, Fahrradreise, ...)		x		M28, M2	M7, M30.2, M28, M31	
M28	Kommunikationskonzept - Erhöhung des Besetzungsgrades von Privat-Pkws, weitere Erhöhung der Bahnnutzung und der Reisebusnutzung z.B. mit Fahrgemeinschafts-modul in Software CleverRoute. Neben der Vermeidung von Flugreisen, besonders kommunizieren, dass First und Business Class Flugreisen sowie große Privatflugzeuge und Nicht-Linienflugzeuge besonders klimaschädlich sind.		x	x	M31	M22	H5
M31	Integration von freiwilligen Kompensationszahlungen für die Anreise in den Anmeldeprozess z.B. in der Software CleverRoute integrieren. Außerdem Erhebung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes der Anreisenden über Befragung in der Software			x		M30.2,	
<b>Handlungsfeld 4a: Nahmobilität der Teilnehmenden während des Kirchentages</b>							
M2	Auswahl der genutzten Veranstaltungsorte nach Kriterien der Erreichbarkeit, der kurzen, kompakten möglichst fußläufigen Entfernung zu anderen Veranstaltungsorten und Schienenannahverhshaltstellen (z.B. Erreichbarkeitsanalysen, Gemeinschaftsquartiere)	x	x	x		M25, M14, M7, M2, M17, M24	
<b>Handlungsfeld 4b: Nahmobilität der Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen</b>							
M8	Nutzung von Videokonferenzen zur Vorbereitung (statt physischer Treffen)	x				M12, M8	H3
M17	Nutzung von Cargobikes und Pedelecs inkl. Fahrradanhängern		x		M14, M2, M3		H2, H4
M23	Sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Geschäftsstelle auf Elektro-Fahrzeuge			x	M12, M48, M2	M2	H2
M24	Sukzessive Umstellung der Kirchentagsdurchführungsflotte auf Elektro-Fahrzeuge mit entsprechender temporärer Ladeinfrastruktur (mit Strom aus regenerativen Quellen)			x	M17, M25, M23	M14	H2, H4
M34	Echten Ökostrom für die Ladeinfrastruktur beschaffen, der nicht durch Kohle- und Atomindustriekonzerne bereitgestellt wird.			x	M2, M7	M25, M48	H2, H4
M48	Bahncard-Programm des DEKT für hauptamtliche Mitarbeitende		x			M12	H3
<b>Handlungsfeld 5: Sonstige Bereiche und Kommunikation</b>							
M 6.1	Vermehrte Bereitstellung von digitalen Informationen - Programm-App	x				M3, M14	H1, H2
M36	Operationalisierungsworkshops zur Maßnahmenimplementierung in die organisatorischen Bereiche	x	x	x	M8		H2, H4
M41	Tägliche (Do, Fr, Sa) Durchführung von geleiteten Touren für Fachpublikum zu LogMob	x	x	x			
M42	Ein/e Workshop/Veranstaltung zum Thema LogMob für alle Interessierte*in im regulären Programm des Kirchentages	x	x	x			
M44	Professionelle Bilder speziell von der Umsetzung des LogMob-Konzepts während des Kirchentages durch einen Fotografen	x	x	x		M47	
M47	Für die Verbreitung des Projektes und der gewonnenen Erkenntnisse werden darüber hinaus die kirchentageeigenen Kommunikationswege (Pressemittelungen, Programmheft, Internetauftritt, GesamtPressekonferenz) genutzt und des weiteres durch Auftritte von prominentem Personal (u.a. Vorstand) unterstützt.	x	x	x	M44		
M49	Evaluation des Projektes	x	x	x			H1, H2, H3, H4

Abb. 1 Übersicht der priorisierten Maßnahmen

Da ein Großteil der Maßnahmen mehreren Handlungsfeldern zugeordnet werden kann, orientiert sich sowohl die tabellarische Auflistung als auch die nachfolgende Beschreibung der Maßnahmen daran, welchem Handlungsfeld die einzelnen Maßnahmen primär zuzuschreiben sind.

## 3.1 Handlungsfeld 1: Belieferung des Kirchentags

Im Handlungsfeld Belieferung wird die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen angestrebt, die beim Transport bestellter Waren anfallen, sowohl auf der Strecke vom Lieferanten zum Bedarfsort als auch der Vorprodukte bis zur Verarbeitung zum bestellten Produkt.

### 3.1.1 M3: Reduktion der Bestellmengen durch bessere Materialwirtschaft und dadurch weniger Transportgut

Früher zog der Kirchentag mit dem gesamten Material von Standort zu Standort, wofür im Regelfall 19 bis 21 Sattelzüge eingesetzt wurden. Vom Kirchentagsort zu einem Zwischenlager und von dort kurz vor der nächsten Veranstaltung zum nächsten Standort. Vereinzelt gab es zwischen den Kirchentagen Materialausleihen an den Katholikentag oder in ganz besonderen Fällen, wie beispielsweise beim Elbehochwasser auch an andere Organisationen. Seit Anmietung des zentral in der Mitte Deutschlands gelegenen Materiallagers in Hünfeld (Ostthessen) hat sich der Transportaufwand auf 16 bzw. 17 Sattelzüge (Einzug auf der Messe und Rückumzug ins Zentrallager), die jeweils pro 100 km 91 Kilogramm CO<sub>2</sub> emittieren, deutlich reduziert, weil nicht mehr das gesamte Material, sondern nur das tatsächlich benötigte zum Kirchentagsstandort und zurück transportiert wurde. Durch die gemeinsame Lager- und Materialnutzung mit dem Katholikentag, der zeitlich immer versetzt zum Kirchentag stattfindet, steht darüber hinaus ein deutlich größerer Materialpool zur Verfügung, so dass sich auch dadurch sowohl zusätzliche Beschaffungen als auch Einzeltransporte reduzieren lassen.

Eine wichtige Grundlage für die neue Vorgehensweise stellte die Anpassung des bereits zuvor genutzten Warenwirtschaftssystems dar, wodurch die Materialbestände (Verbrauchs- und Nichtverbrauchsgüter) transparenter wurden und gemeinschaftlich mit dem Katholikentag genutzt bzw. abgerechnet werden konnten.

Sowohl der Katholikentag als auch der Deutsche Evangelische Kirchentag finden in festen Rhythmen und immer in derselben Jahreszeit statt. Um mit dem jetzt eingerichteten Materiallager eine noch höhere Nachhaltigkeit (wirtschaftlich und ökologisch) zu erreichen, wäre es somit durchaus möglich, weitere Großveranstaltungen zum allseitigen Vorteil in das System zu integrieren, sofern diese in einem kompatiblen Zeitschema (Zweijahresrhythmus sowie Jahreszeit) stattfinden. Es muss lediglich sichergestellt sein, dass die Zeiträume zwischen den Veranstaltungen so groß sind, dass darin sowohl Bestandsprüfungen und -ergänzungen, Reparaturen sowie die notwendigen Transporte erfolgen könnten.

### 3.1.2 M7: Vermehrte Nutzung vorhandener Gebäude und Infrastruktur anstatt Großzelte

Die Nutzung von Großzelten für Veranstaltungen ist sehr transportintensiv. Für den Transport eines Großzeltes ist in der Regel ein Sattelzug erforderlich. Da diese Zelte bei größeren Stückzahlen nicht nur aus der näheren Region angemietet werden können, fielen bei vergangenen Kirchentagen erhebliche Transportwege zur Beförderung der Großzelte an. Die bereits bei vorherigen Kirchentagen erfassten Daten zeigen, dass beim Kirchentag 2015 in Stuttgart, bei dem besonders viele Großzelte genutzt wurden, allein für den An- und Abtransport von Großzelten ca. 10.500 km zurückgelegt wurden. Eine entsprechende Losvergabe ergab damals, dass ein Unternehmen je 560 km Transportweg für die Anlieferung von zwei Großzelten zurücklegte. Für den Hin- und Rückweg summierten sich die Emissionen unter Berücksichtigung der erforderlichen Leerkilometer dabei auf ca. eine Tonne je Zelt. Auch in Dortmund wurden noch 12 Großzelte aufgebaut.

In Nürnberg wurde lediglich ein Großzelt zur Gepäckaufbewahrung für Kirchentagsteilnehmende benötigt, weil für alle Großveranstaltungen geeignete Infrastruktur gefunden und vertraglich gesichert werden konnte.

Ziel ist es, auch bei zukünftigen Kirchentagen auf Großzelte zu verzichten.

### 3.1.3 M30.2 Kompensation des entstandenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

Die Verantwortlichen des Evangelischen Kirchentags achteten in allen Bereichen der Veranstaltungsvorbereitung und -durchführung sehr stark darauf, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß so gering wie möglich zu halten. Dennoch verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden soweit möglich kompensiert. Exemplarisch können hier bspw. die Kompensationszahlungen für Flüge anreisender Referierender genannt werden, für die es keine andere praktikable Möglichkeit zur Anreise gegeben hat. Damit die Kirchentagsteilnehmenden die Emissionen der eigenen Anreise ebenfalls kompensieren, wurde hierfür in Kooperation mit dem Anbieter Klimakollekte gGmbH ein einfaches Angebot geschaffen. Insgesamt wurden über diesen durch die Teilnehmenden 761,0 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente durch den Erwerb von Zertifikaten im Wert von 19.025,39 € kompensiert. Ebenso wurden verschiedene Bemühungen unternommen, die Teilnehmenden des Kirchentages ebenfalls dazu zu motivieren, die bei der Anreise entstehenden Emissionen zu kompensieren, indem bereits die Information über verursachte Emissionen auf Basis der Verkehrsmittelnutzung und der Strecke des An- und Abreiseweges errechnet und transparent gemacht wurde. Bei den kommenden Veranstaltungen soll diese Information noch detaillierter aufbereitet werden.

### 3.1.4 M33: Verkehrsbezogene Anpassung der Ausschreibungstexte

Bei den vergangenen Kirchentagen wurden ca. 150 Europaletten unterschiedlichsten Materials beschafft (Publikationen, Shop Artikel, Durchführungsmaterial etc.). Hinzu kamen mehr als 200 Paletten Getränke (sieben Sattelzüge à 33 Stellplätze) und 35 Paletten Verpflegung. Die

Angebote zu veröffentlichten Ausschreibungen (für Shop Artikel etc.) wurden nach Preis bewertet, sofern die Angebote weiterer Ausschreibungskriterien erfüllt wurden. Beispielsweise wurde die Luftfracht komplett ausgeschlossen.

Für den Nürnberger Kirchentag wurde der erweiterte Spielraum der neuen Vergabeordnung UvgO genutzt und über weitere soziale und nachhaltige Kriterien deutlich stärker auf die beim Transport entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen Wert gelegt. Die Entfernung vom Produktionsstandort floss bei einigen Ausschreibungen zu 40 % in die Bewertung ein. Bei klassischen Konsumartikeln und Textilien wurde die Produktion außerhalb Europas (inkl. Türkei) sogar gänzlich ausgeschlossen. So konnten Produkte aus Asien weitestgehend vermieden werden. Bei Lebensmitteln wurde außerdem berücksichtigt, ob es sich um Produkte aus biologischem und regionalem Anbau handelte. Bei den Ausschreibungen der beiden großen Cateringleistungen wurde auch die Regionalität der Lebensmittel aufgenommen.

Exemplarisch kann anhand der Helfendenshirts dargestellt werden, in welchem Umfang sich CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen ließen:

Für den Kirchentag 2019 wurden 6.520 Shirts mit einem Gesamtgewicht von ca. 3,46 Tonnen in Bangladesch produziert. Die Transportstrecke zum Kirchentag betrug 18.300 km und der Transport erfolgte per Containerschiff.

Für den Kirchentag 2023 wurden 6.274 Shirts mit einem Gesamtgewicht von ca. 3,33 Tonnen in der Türkei produziert. Die Transportstrecke zum Kirchentag betrug 2.300 km und der Transport konnte auf der Schiene erfolgen.

Somit konnten bei einer ähnlichen Stückzahl an Helfendenshirts beim Kirchentag 2023 gegenüber dem Kirchentag 2019 ca. 331 kg für den Transport der Shirts eingespart werden.

Die Kosten, die durch die dargestellten Wertungskriterien zu Gunsten der Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen letztlich für die Produktion in Europa anfielen, lagen im Verhältnis zu Angeboten der Vorjahre bei ca. 150 bis 170 %.

## 3.2 Handlungsfeld 2: Interne Logistik

Im zweiten Handlungsfeld, der Güterbeförderung durch Mitarbeitende und Ehrenamtliche, stellte die Implementierung eines auf die Nutzenden optimierten Auftragsannahmeverfahrens von Beförderungsaufträgen die zentrale Maßnahme dar. Die Transportaufträge, welche dann entweder an die Pkw-Fahrbereitschaft, das Lager oder die Fahrradkurier:innen weitergeleitet wurden, konnten dadurch effektiver disponiert werden. Die Entscheidung, ob Aufträge mit Pkw oder mit Lastenrad/Fahrrad durchgeführt wurden, wurde auf drei Ebenen getroffen. Im ersten Schritt von den beauftragenden Mitarbeitenden. Im zweiten Schritt – sofern ein Pkw eingesetzt werden sollte – von der jeweiligen Bereichsleitung. Die finale Entscheidung wurde über die neu installierte sog. „inklusive Auftragsannahme“, welche das optimierte Auftragsannahmeverfahren darstellte, abgewickelt. Somit wurden Pkw nur eingesetzt, wenn auf drei Ebenen deren Notwendigkeit gesehen wurde.

### 3.2.1 M12: Nutzung von Car-Sharing durch die Geschäftsstelle und Reduktion des Geschäftsstellen-Fuhrparks

Der Kirchentag hat bereits zwei von vier Poolfahrzeugen in Fulda abgeschafft und will stattdessen bei Spitzenbedarf das E-Carsharing-Angebot des örtlichen Anbieters share+go, mit dem Ziel einer höheren Ressourceneffizienz und Flexibilität, nutzen. Die Planungen konnten bis dato noch nicht wie angedacht umgesetzt werden, da die Detailverhandlungen bzgl. verfügbaren Buchungs-/Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeiten sehr aufwändig sind und viel Zeit benötigen. Die klare Empfehlung an dieser Stelle ist, rechtzeitig und mit hohem Detailgrad in die Verhandlungen zu gehen.

Es wird empfohlen durch Verhandlungen folgende Lösung anzustreben:

- Einrichtung eines Firmen-Accounts, über den alle dienstlichen Fahrzeugbuchungen zentral abgerechnet werden
- Einrichtung eines persönlichen Accounts für eine:n Mitarbeiter:in des zentralen Sekretariats und Ausstattung mit einer RFID-Chipkarte, mit der zentral Fahrzeuge gebucht und genutzt werden können. Das Sekretariat ist dann in der Pflicht, den Führerschein der Fahrzeugnutzenden zu prüfen
- Alle hauptberuflichen und ggf. auch ausgewählte ehrenamtlichen Beschäftigten können sich einen eigenen Account anlegen, über den sie mit dem Smartphone auf Rechnung des Kirchentags buchen sowie die Fahrzeuge öffnen und schließen können.

So lassen sich die unterschiedlichen Bedürfnisse sowohl zuverlässig und sicher als auch komfortabel abbilden. Mitarbeitende, die nicht das eigene Smartphone einsetzen wollen, erhalten das Fahrzeug über das Sekretariat, andere können selbst direkt buchen. Der Sharing-Anbieter muss keine Veränderungen an seinen Standardprozessen akzeptieren.

### 3.2.2 M14: Inklusiv Annahme von Transportaufträgen

Mobilitätsaufträge wurden zentral angenommen und auf Fahrradkurier:innen, Pkws und Lieferwagen verteilt. Diese Auftragszentrale/Auftragsannahmestelle gab es beim Kirchentag bisher nicht und wurde im Rahmen des LogMob-Konzepts entwickelt.

Beim letzten Kirchentag in Dortmund arbeiteten die Pkw-Fahrbereitschaft und das Team der Fahrradkurier:innen noch deutlich weniger eng zusammen. Gelegentlich spielten sich die beiden Abteilungen Fahraufträge per Mail, Telefon oder auch analog zu.

Beim Kirchentag in Nürnberg wurde auf den im Ticketsystem einzustellenden Fahraufträgen zwar immer noch durch die beauftragenden Bereiche vermerkt, ob diese aus deren Sicht mit einem Pkw/Transporter oder mit einem Zwei-/Dreirad durchgeführt werden sollten. Sie wurden aber nicht mehr unmittelbar an eine der beiden Stellen gerichtet, sondern gingen in einen Auftrags-Hub ein, aus dem sich dann die Pkw-Fahrbereitschaft und die Fahrradkurier:innen selbst die Aufträge herausnahmen. Aufträge, die mit einem Pkw durchgeführt werden sollten, benötigten außerdem die Unterschrift einer Bereichsleitung, Fahrradaufträge hingegen konnten von allen Kirchentagsmitarbeitenden erstellt werden. Alle Beteiligten sowohl in den nutzenden Bereichen als auch in der Fahrbereitschaft bzw. bei den Fahrradkurier:innen wurden im Vorfeld sensibilisiert, dass sowohl aus Umwelt-/Klima- als auch aus Kostengründen bevorzugt Zweiräder eingesetzt werden sollten.



An dieser Stelle kommen die Besonderheiten der überwiegend ehrenamtlichen Organisationsstruktur des Kirchentags zutage. In einem rein gewerblich organisierten Logistikbetrieb würde vermutlich eine zentrale Auftragssteuerung etabliert werden, an die Fahraufträge ohne Angabe des gewünschten Verkehrsmittels gerichtet werden, sondern lediglich mit Angabe von Orten, Zeiten und Transportgut. Von dort würden sie an die Stelle weitergeleitet, die den Auftrag optimal ausführen kann. Beim Kirchentag basieren die bestehenden Strukturen auf dem ehrenamtlichen Engagement langjähriger Verantwortungsträger, denen man verständlicherweise nicht per Anweisung ihre Eigenständigkeit nehmen möchte. Von daher empfiehlt sich unter diesen Voraussetzungen ein selbst organisiertes System, welches aufgrund der nachhaltigen Ausrichtung der meisten Akteur:innen wahrscheinlich zu einem ebenso effizienten Ergebnis kommen wird.

### 3.2.3 M25: Test verschiedener Elektronutzfahrzeuge

Ursprünglich war durch den Kirchentag beabsichtigt, verschiedene Elektrofahrzeuge insbesondere der Transporterklasse zu testen, um Erfahrungen damit sammeln und gleichzeitig die Emissionen reduzieren zu können. Dazu wurde mit Unterstützung des Fachberaters EcoLibro der Fahrzeugmarkt ausgewertet, um eine Übersicht der verfügbaren Fahrzeugmodelle zu erhalten. Die daraufhin angefragten Hersteller geeigneter Modelle gaben jedoch keine entsprechenden Angebote ab. Offensichtlich eignet sich die Veranstaltung wegen der beschränkten Dauer nicht als Testfeld, wenn man auch den Aufwand zur Bereitstellung und Rückführung der Fahrzeuge berücksichtigt. Die Zurückhaltung der Hersteller ist sicherlich auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Fahrzeugmarkt seit Beginn der Pandemie sehr angespannt ist und die Hersteller die meisten ihrer früher praktizierten Verkaufsfördermaßnahmen zurückgenommen haben. Zum Absatz der reduzierten Fahrzeugstückzahlen sind diese nicht mehr erforderlich, die Gewinne der Hersteller sind seitdem deutlich gestiegen.

Insofern wurde diese Maßnahme nicht mehr weiterverfolgt, nachdem die Anfragen bei den Herstellern allesamt vergeblich ausgingen.

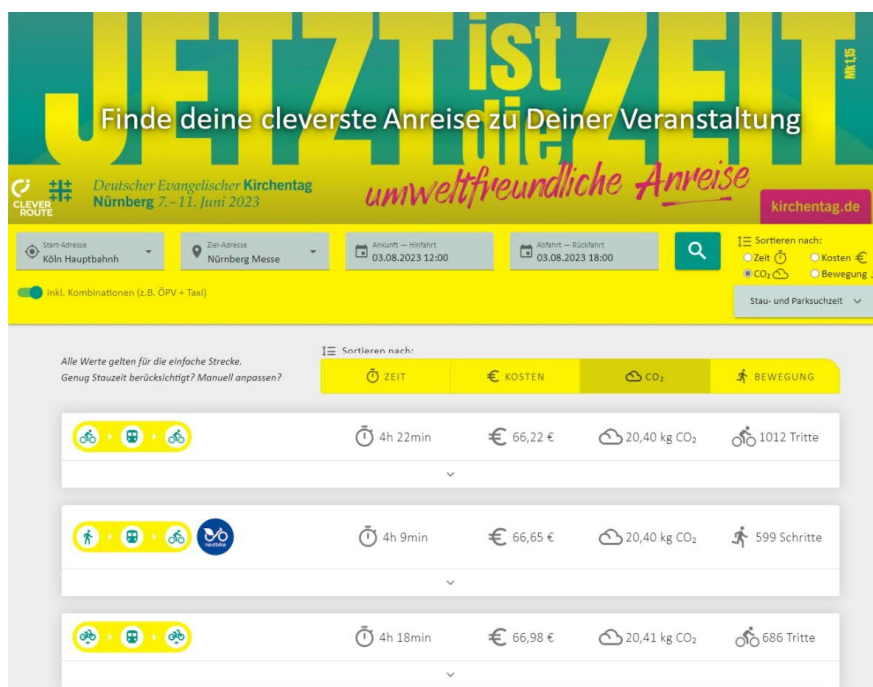
## 3.3 Handlungsfeld 3: An- und Abreise der Teilnehmenden

Den Schwerpunkt des dritten Handlungsfeldes stellte die Implementierung der multi- und intermodalen Reiseauskunftsplattform CleverRoute und der begleitenden Kommunikation hinsichtlich einer nachhaltigen An- und Rückreisegestaltung einschließlich der Kompensation mobilitätsbedingter Emissionen dar. Aufgrund des zu geringen zeitlichen Vorlaufs konnte CleverRoute zwar in den Anmeldeprozess für die Teilnehmenden über die Kirchentags-Homepage integriert werden, jedoch nicht vollumfänglich. Insgesamt wurden mit Hilfe von CleverRoute alle unterschiedlichen Anreiseoptionen aufgezeigt, jeweils mit den Reisezeiten, den Kosten, den CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie der damit verbundenen körperlichen Bewegung. Außerhalb der genutzten Funktionen verfügt die Reiseauskunftsplattform zudem über zahlreiche weitere Funktionen, welche bei Veranstaltungen genutzt werden können. Beispielsweise die Anzeige des „nutzenoptimalen“ Verkehrsmittels durch die Gewichtung der vier Parameter. Die Gewichtung kann durch Veranstalter:innen voreingestellt und durch die Nutzer:innen individuell angepasst werden.

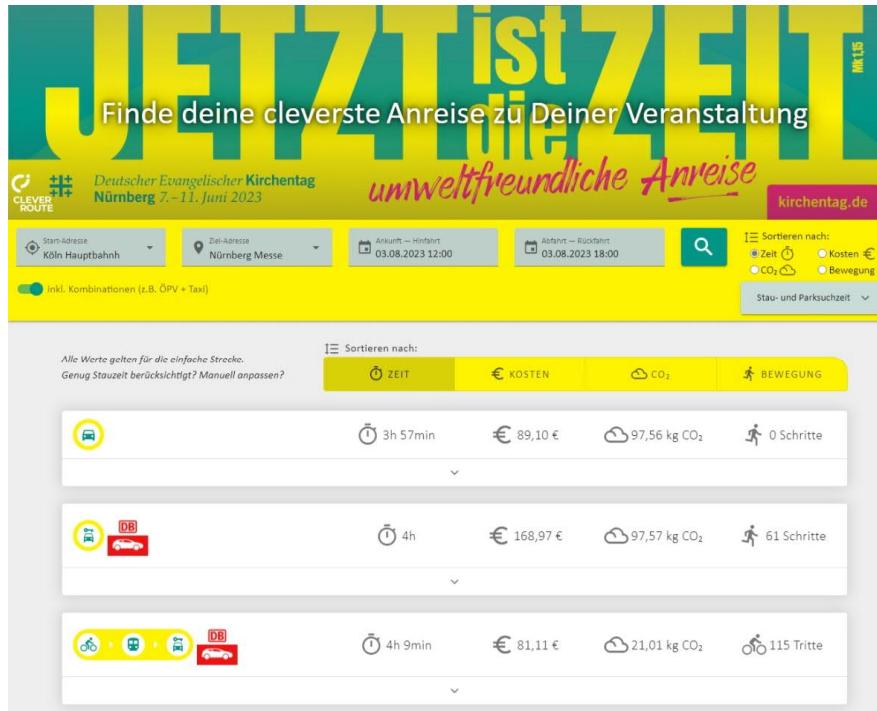
Die Teilnehmenden wurden bereits im digitalen Anmeldeprozess aufgerufen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die sie im Rahmen der An- und Abreise verursachen, zu kompensieren. Dazu arbeitet der Kirchentag mit der Klimakollekte gGmbH zusammen. Insgesamt wurden durch Teilnehmende im Rahmen Ihrer Anmeldung 761,0 t mit einem Gesamtbetrag in Höhe von 19.025,39 € kompensiert.

### 3.3.1 M22: Bereitstellung einer multi- und intermodalen Reiseauskunftsplattform für die Teilnehmenden

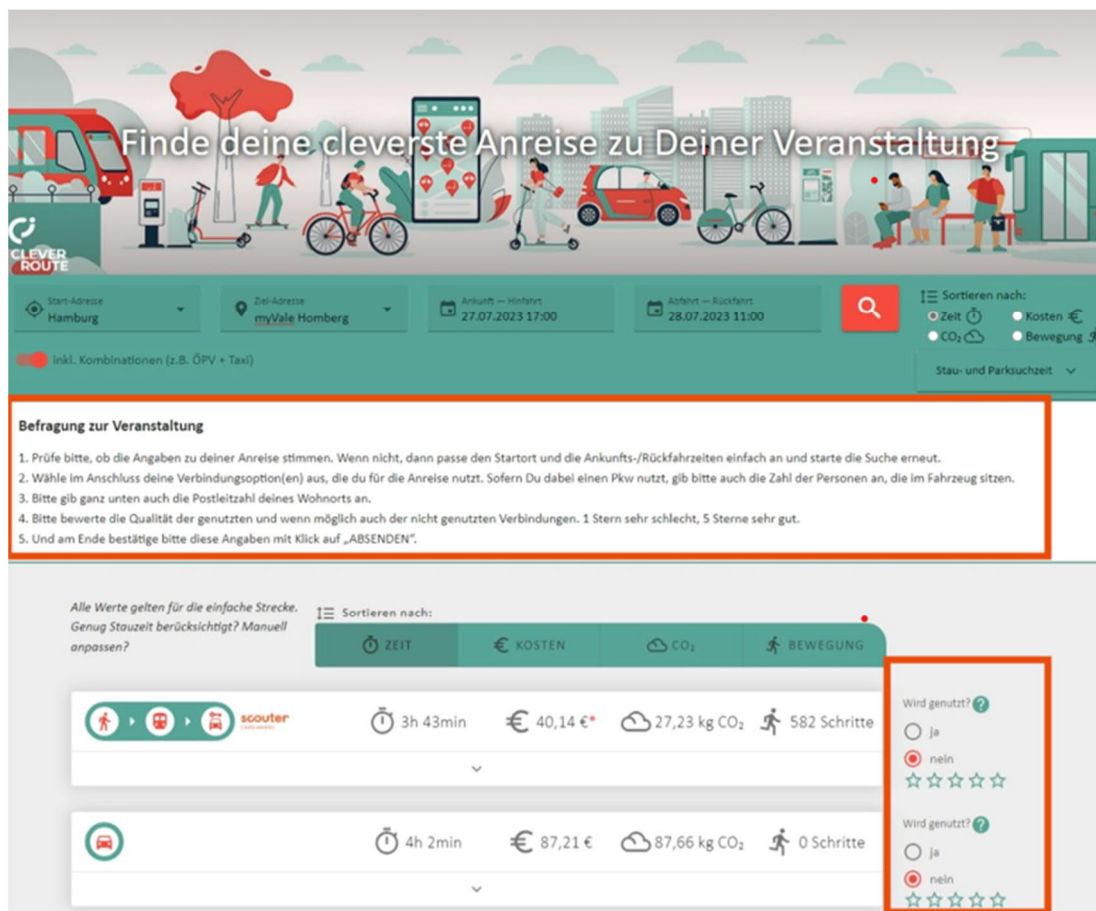
Mit Hilfe der multi- und intermodalen Reiseauskunftsplattform CleverRoute erhielten Teilnehmende umfassende Informationen zu den Reisezeiten, den Kosten, den CO<sub>2</sub>-Emissionen und der damit verbundenen körperlichen Bewegung, jeweils für eine Vielzahl von Verkehrsmitteln und -kombinationen. Neben der Nutzung von ÖV und Pkw wurden Fahrgemeinschaftsangebote, die bereits von anderen im Pendlerportal eingegeben wurden als multimodale Optionen angezeigt. Intermodale Verbindungen setzten sich aus einem Hauptverkehrsmittel sowie einem zweiten für die erste und einem dritten für die letzte Meile zusammen, beispielsweise mit dem eigenen Pkw zu einem sinnvollen Einstiegsbahnhof, Bahnreise und einem Sharing-Bike zur eigenen Unterkunft.



**Abb. 2 Exemplarische Darstellung der drei CO<sub>2</sub>-ärmsten Verbindungen Köln Hbf – Nürnberg Messe in der Kirchentags-CleverRoute-Instanz, Quelle: eigene Darstellung**



**Abb. 3 Exemplarische Darstellung der drei schnellsten Verbindungen Köln Hbf – Nürnberg Messe in der Kirchentags-CleverRoute-Instanz, Quelle: eigene Darstellung**



**Abb. 4 Exemplarische Darstellung einer Verbindungsabfrage in CleverRoute inkl. Befragungsfunktion, Quelle: eigene Darstellung**

Aufgrund von Verzögerungen bei der Beschaffung und Bereitstellung konnte das Tool nicht umfassend eingesetzt werden. Insbesondere stand es für den Versand der ersten Einladungen zum Kirchentag noch nicht zur Verfügung. Deshalb wurde es lediglich auf der Homepage zur individuellen Nutzung der Anreiseplanung zum Kirchentag durch die Teilnehmenden verlinkt. Für die Information der Teilnehmenden während des Kirchentages wurde ein Link des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg GmbH (VGN) bei jeder Veranstaltung mit dem entsprechend voreingestellten Veranstaltungsort in der App und auf der Website hinterlegt. Durch die umfangreiche Integration des Tools CleverRoute kann man an dieser Stelle mehr Komfort für die Nutzenden schaffen.

Für den nächsten Kirchentag in Hannover sollte ein entsprechendes Tool durchgängig in der Kommunikation eingesetzt werden:

- Beim Versand der Einladungen sollten alle Angeschriebenen einen individuellen Link zu CleverRoute erhalten. Wird der Link betätigt, gelangt man nicht nur zum Tool und kann dieses selbst bedienen, sondern es öffnet sich unmittelbar eine fertig aufbereitete Übersicht der nutzbaren Verkehrsmittel und -kombinationen, wie zuvor beschrieben mit den Fahrzeiten, den Kosten, den CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie der körperlichen Bewegung. Die Teilnehmenden können direkt aus CleverRoute heraus das Bahnticket buchen (bislang ist dies nur über eine Verlinkung möglich). CleverRoute zeigt dabei die günstigsten Tickets, insbesondere Sparpreise an.
- Die Übersicht sollte um ein Befragungsmodul ergänzt werden, mit dem erhoben wird, mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welcher Verkehrsmittelkombination die Teilnehmenden anreisen möchten. Die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden gespeichert und können direkt für den Nachhaltigkeitsbericht genutzt werden.
- Die Befragung sollte auch im Nachgang der Veranstaltung nochmals verwendet werden, um das tatsächlich genutzte Verkehrsmittel abzufragen.
- In beiden Aussendungen sollte die Aufforderung zur Kompensation der mit der Anreise verbundenen Emissionen enthalten sein. Per Verlinkung springt man zum Kompensationsanbieter Klimakollekte gGmbH und nimmt dabei die in CleverRoute berechneten Emissionen mit, so dass beim Anbieter darauf basierend dann die Kompensationszahlung berechnet wird.
- Wie in Nürnberg sollte CleverRoute wieder auf der Homepage eingebunden werden, sowohl für die Anreise als auch für die Fahrten im Kirchentagsgebiet und der Umgebung.

Es wurde versucht, in CleverRoute auch Sonderbusse darzustellen, die das Startup hyclive auf frequentierten Strecken anbieten wollte. Dazu ist es allerdings in der Kurzfristigkeit der Gespräche im ersten Halbjahr 2023 und den nicht mehr zu realisierenden technischen Voraussetzungen auf Seiten hyclives nicht gekommen.

Diese Verbindungen sollten beim nächsten Kirchentag ebenso angezeigt werden, wie FlixBusse oder Sonderzüge. Inwieweit auch Fahrradreisen (Reisegruppen) darstellbar sind, wäre noch zu prüfen.

## Exkurs: Modal Split der Teilnehmenden beim Kirchentag Nürnberg 2023

Wie bereits dargestellt, wurden die Kirchentagsteilnehmenden bei der Anmeldung zur Veranstaltung gebeten, das Verkehrsmittel anzugeben, mit dem sie ihre Anreise planen. Die Auswertung dieser Angaben ergibt, dass für die An- und Abreise der Teilnehmenden des Kirchentages insgesamt über 30 Millionen Personenkilometer zusammenkommen. Insgesamt nutzten laut Angabe bei der Anmeldung ca. 53 % der Teilnehmenden öffentliche Verkehrsmittel. Die konkrete Aufschlüsselung der Kilometer sowie Prozentanteile je Verkehrsmittel ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Im Vergleich zu den Werten des vergangenen Kirchentages in Dortmund 2019 konnte das Niveau der Anreise mit dem ÖPNV leicht gesteigert werden. Es reisten allerdings auch geringfügig mehr Teilnehmende mit Pkws an. Die Anreise mit dem Reisebus verlor im Laufe der letzten drei Kirchentage insgesamt stark an Bedeutung und lag im Jahr 2023 so niedrig wie bei noch keinem Kirchentag zuvor. Gleichzeitig reisten auch so wenige Teilnehmende wie nie zuvor mit dem Flugzeug an.

Verkehrsmittel	Personenkilometer (Hin- und Rückweg)	Prozent
andere Anreise	484.896	2%
Bahn/Fernverkehr	13.967.151	46%
Fahrrad	118.408	> 1%
Flugzeug	10.750	> 1%
Linienbus	162.603	1%
Motorrad	19.630	> 1%
ÖPNV/Nahverkehr	1.957.539	6%
Pkw	8.315.059	27%
Reisebus	5.390.884	18%
zu Fuß	25.251	> 1%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>30.452.170</b>	<b>100%</b>

*Abb. 5 Auswertung An- und Abreise der Teilnehmenden zum Kirchentag Nürnberg 2023 in Kilometern*

### 3.3.2 M28: Kommunikationskonzept zur Steigerung des Besetzungsgrades privater Pkw, zur Erhöhung der Bahn- und Reisebusnutzung sowie zur Reduktion von Flügen

Unabhängig von CleverRoute wurde auch auf der Homepage kommuniziert, dass für die Anreise vorrangig die Bahn genutzt werden sollte. Das kurz vorher im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket war sicherlich behilflich, die Bahnnutzungsquote zu steigern. Sofern doch ein Pkw für die Anreise genutzt wurde, sollten wenn möglich Fahrgemeinschaften gebildet werden. Auch wurde dafür geworben, Reisebusse aktiv auszulasten, ggf. durch die Mitnahme von Teilnehmenden aus anderen Kirchengemeinden.

Flugreisen bspw. von Referierenden bedurften, sofern Ticketkosten erstattet werden sollten, der vorherigen Genehmigung durch den Kirchentagsvorstand. Insgesamt haben zum Kirchentag in Nürnberg nur wenige Flüge stattgefunden, und diese allesamt aus dem europäischen Ausland und nicht aus dem Inland.

### 3.3.3 M31: Integration von freiwilligen Kompensationszahlungen für die Anreise in den Anmeldeprozess, außerdem Erhebung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Anreisenden

Bei den bisherigen Kirchentagen wurden die Teilnehmenden nicht dazu animiert, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der eigenen Anreise zu kompensieren. Weil diese aber auch bei Nutzung nachhaltigerer Verkehrsmittel einen großen Teil der Gesamtemissionen der Veranstaltung ausmachen, wurde dies in Nürnberg das erste Mal getan.

Da die Integration eines entsprechenden Tools in die Datenbank für den Anmeldeprozess aufgrund der zeitlichen Hürde in Kombination mit datenschutzrechtlichen Fragen nicht rechtzeitig realisiert werden konnte, wurde auf das Verfahren des letzten Katholikentages zurückgegriffen. In der Datenbank wurden je Herkunfts-PLZ und der daraus resultierenden Wegstrecke durchschnittliche Emissionswerte für Pkw, ÖV und Reisebus hinterlegt. Die Teilnehmenden wurden bei der Anmeldung aufgefordert, das voraussichtlich für die Anreise genutzte Verkehrsmittel einzugeben. Für dieses wurde der daraus berechnete Kompensationsbetrag als Empfehlung angezeigt. Insgesamt haben die Teilnehmenden 19.025,39 € an die Klimakollekte gespendet, was einer kompensierten CO<sub>2</sub>-Menge von 761,0 t entspricht.

Für kommende Veranstaltungen ist es empfehlenswert, eine geeignete Reiseauskunftsplattform bereits in den Anmeldeprozess zu integrieren (siehe dazu M22). Dann wird es möglich sein, den Teilnehmenden für die individuelle Wegstrecke neben den Fahrzeiten und Kosten auch die sehr spezifisch berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen anzugeben. Auf Basis von sehr differenzierten Werten der Tremod-Studie des Umweltbundesamtes (UBA 2023<sup>1</sup>) und der konkret mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurückgelegten Entfernung wird nicht nur ein Durchschnittswert für die öffentlichen Verkehrsmittel ermittelt, sondern je genutztem Typ spezifisch, also beispielsweise IC/ICE, Regionalzüge, S-Bahn, Straßenbahn, U-Bahn etc. So wird nicht nur angeregt, die Emissionen zu kompensieren, sondern auch durch geschickte Wahl der Verkehrsmittel bzw. konkreten ÖV-Verbindungen diese zu senken. Außerdem wird direkt ein Link zu einer Kompensationsplattform angeboten, so dass dort direkt die Kompensation erfolgen kann.

## 3.4 Handlungsfeld 4: Nahmobilität während der Veranstaltung

Die Auswahl der jeweils bestgelegenen Unterkunft für die Helfenden des Kirchentages war der Schwerpunkt des vierten Handlungsfeldes „Nahmobilität der Teilnehmenden während des

---

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (UBA) 2023: Emissionsdaten – TREMOD. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#tremod> (04.08.2023)

Kirchentages“. Über eine Erreichbarkeitsanalyse der größeren Unterkünfte zu den größeren Veranstaltungsorten wurde ermittelt, wo welche Mitarbeitenden untergebracht werden sollten, um zu möglichst kurzen und einfachen Wegen, sei es mit dem Rad oder dem ÖPNV, zu kommen. Eine Belegung der Unterkünfte durch entsprechende Helfendengruppen, konnte jedoch aufgrund der individuellen Unterkunftswünsche der Gruppen nicht vollumfänglich wie durch die Analyse empfohlen durchgeführt werden. Ein Lösungsansatz wäre die individuellen Unterkunftswünsche und „Stammeszugehörigkeiten“ der Gruppen in der Erreichbarkeitsanalyse zu berücksichtigen.

## a) Nahmobilität der Teilnehmenden

### 3.4.1 M2: Auswahl der genutzten Veranstaltungsorte nach Kriterien der Erreichbarkeit

Die Auswahl einer Stadt als Austragungsort für einen Kirchentag erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von ca. acht bis zehn Jahren. Die Veranstaltungsorte für die Durchführung von Großveranstaltungen werden ca. sechs Jahre vor dem Kirchentag festgelegt bzw. reserviert/angemietet, weitere Locations mit einem zeitlichen Vorlauf von ca. drei bis vier Jahren.

Dabei wird schon seit vielen Jahren auf eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit geachtet. Mit den Stadtverwaltungen und Verkehrsbetrieben der jeweiligen Veranstaltungsorte werden die Kapazitäten des ÖPNV abgestimmt und wenn notwendig, für die Zeit des Kirchentags verstärkt. Weil der Großteil der Kirchentagsbesuchenden traditionell mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreist, sind sie auch während der Veranstaltung im Wesentlichen darauf angewiesen, auch wenn die Bereitschaft zu Fuß zu gehen insgesamt sehr hoch ist.

In Nürnberg ist es gelungen, für alle größeren und großen Veranstaltungen geeignete kirchliche und weltliche Veranstaltungsorte entlang der U-Bahnlinie 1 zu finden. Das Kriterium Erreichbarkeit spielte bei der Auswahl eine wesentliche Rolle. Somit war kein Umsteigen von einem auf ein anderes Verkehrsmittel erforderlich. Der Kirchentag hat auf den Erfahrungswerten der vergangenen Kirchentage Berechnungen der zu den Stoßzeiten zu erwartenden Fahrgastzahlen angestellt, die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) hat auf dieser Grundlage die dafür erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt.

Die Unterbringung der Besucher:innen sowie Mitarbeitenden erfolgte in ca. 160 Gemeinschaftsquartieren, die im ganzen Stadtgebiet verstreut waren, wobei sich die Masse der Kapazitäten auf acht Sammelunterkünfte vornehmlich in Schulen konzentrierte. Die Teilnehmenden besuchen im Laufe des Kirchentags mehr oder weniger alle größeren Veranstaltungsorte, so dass eine Zuordnung von Unterkünften zu Veranstaltungsorten kaum dazu beitragen könnte, deren Mobilität zu optimieren. Anders verhält es sich bei den Kirchentagshelfenden. Grundsätzlich besteht bei diesen eher eine Steuerungsmöglichkeit bei der Unterbringung. Mit Hilfe von Analysesoftware, wie bspw. CleverReach ist es möglich Erreichbarkeitsanalysen zu erstellen. Durch eine solche Analyse wäre es beispielsweise möglich, die Kirchentagshelfenden näher an ihren festen Einsatzorten unterzubringen und somit über möglichst kurze Fahrrad- oder ÖPNV-Verbindungen den Mobilitätsaufwand noch weiter zu reduzieren. Für die Wege zwischen allen Unterkünften zu allen größeren Veranstaltungsorten wurden im Rahmen der Erstellung des LogMob-Konzepts die Wegzeiten mit Fahrrad und ÖPNV morgens (09.00

Uhr Ankunft) hin und abends (22.30 Uhr Abfahrt) zurück ermittelt. Eine derartige Analyse könnte auch im Zuge kommender Kirchentage frühzeitig durchgeführt werden, um die Unterbringung der Helfenden zu steuern. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse der durchgeführten Analysen für den Kirchentag 2023.

	Friedrich-Wilhelm-Herschel MS		Berufliche Schule BBZ		Berufliche Schule Direktorat 1	
	Dauer Fahrt ÖPNV	Zweirad-Entfernung	Dauer Fahrt ÖPNV	Zweirad-Entfernung	Dauer Fahrt ÖPNV	Zweirad-Entfernung
Top 1 Wert	10,50	0,35	6,20	0,47	15,13	0,61
Top 1 Ort	Wohnprojekt Schokoschloss	St. Ludwig	Wiese Jenaer Straße	Reformations-Gedächtnis-Kirche	Landeskirchliche Gemeinschaft Nürnberg	Landeskirchliche Gemeinschaft Nürnberg
Top 2 Wert	11,37	0,94	6,20	0,50	16,02	0,70
Top 2 Ort	Dummy Deutsche Bahn	Eyüp Sultan Moschee	Kinder- und Jugendhaus Nordostbahnhof	Reformations-Gedächtniskirche	Dummy Deutsche Bahn	St. Peter
Top 3 Wert	13,53	1,04	8,20	1,24	16,63	0,72
Top 3 Ort	Stadtteilhaus Leo	St. Markus	Tucherschloss	Grünfläche Zentrum Jugend	St. Bartholomäus	Peterskapelle

Abb. 6 Exemplarischer Auszug der Ergebnisse der Erreichbarkeit der Sammelunterkünfte von/zu unterschiedlichen Veranstaltungsorten (Bsp. 1), Quelle: EcoLibro GmbH

Veranstaltungsort						Friedrich-Wilhelm-Herschel MS		Berufliche Schule BBZ	
CleverRoute-ID	Kirchentag-Kürzel	Standortname Kirchentag	Straße	Ortschaft	PLZ	Dauer Fahrt ÖPNV	Zweirad-Entfernung	Dauer Fahrt ÖPNV2	Zweirad-Entfernung3
15000 AGD700		St. Martha	Königstr. 79	Nürnberg	90402	17,22	2,74	17,86	3,00
15001 AGH650		Vordere Insel Schütt	Vordere Insel Schütt	Nürnberg	90403	25,50	3,05	16,14	2,74
15002 AGH660		Spitalbrücke	Spitalbrücke	Nürnberg	90403	29,78	3,09	28,43	2,70
15003 AGY505		Grünanlage am Webersplatz	Webersplatz	Nürnberg	90403	26,18	3,60	14,11	2,00
15004 AGY506		Gehörlosenkulturzentrum Nürr	Egidienplatz 33	Nürnberg	90403	28,55	3,69	18,19	2,18
15005 AGY507		Alt-Katholische Gemeinde Lanc	Landauergerasse 1	Nürnberg	90403	27,42	3,51	14,11	2,23
15006 AGY508		Gemeinde Landauerkapelle	Landauergerasse 10	Nürnberg	90403	27,18	3,54	15,83	2,06
15007 AOD200		Liebesinsel	Trodelsmarkt 1	Nürnberg	90403	24,82	2,56	22,46	3,05
15008 AOD300		Interreligiöser Gedenkort	Frauentormauer	Nürnberg	90402	16,69	2,07	1,11	3,49
15009 AOH250		Hallplatz	Hallplatz	Nürnberg	90402	18,35	2,30	18,99	3,07
15010 AOH300		Lorenzer Platz	Lorenzer Pl. 19	Nürnberg	90402	21,34	2,80	19,98	2,94
15011 AOH310		Hans Sachs Platz	Hans-Sachs-Platz 1	Nürnberg	90403	28,77	3,22	27,41	2,75
15012 AOH320		Bühne in der Katharinenruine	Am Katharinenkloster 6	Nürnberg	90403	24,70	2,82	15,34	2,66
15013 AOH330		Bühne auf dem Albrecht-Dürer	Albrecht-Dürer-Platz	Nürnberg	90403	28,80	3,48	19,44	2,48
15014 AOH340		Bühne auf dem Trodelmarkt	Trodelsmarkt 15 - 19	Nürnberg	90403	24,20	2,55	19,70	3,00
15015 AOH360		Bühne auf dem Klarissenplatz	Klarissenplatz	Nürnberg	90402	22,00	2,20	15,51	3,16
15016 AOH400		Jakobsplatz	Jakobsplatz	Nürnberg	90402	20,93	2,18	20,58	3,76
15017 AOH450		Burgstraße	Burgstraße & Rathausplatz	Nürnberg	90403	24,78	3,49	17,20	2,38
15018 AOH470		Startpunkt Pfannenschmiedsge	Pfannenschmiedsge 24	Nürnberg	90402	21,27	2,34	17,91	3,10
15019 AOH480		Nelson-Mandela-Platz	Nelson-Mandela-Platz	Nürnberg	90459	15,63	1,91	16,28	4,13
15020 AOH490		Unschlittplatz	Unschlittplatz	Nürnberg	90403	25,32	2,78	22,96	3,22
15021 AOH500		Hefnerplatz	Hefnersplatz	Nürnberg	90402	24,23	2,29	20,88	3,33
15022 AOH600		Zwischen den Fleischbanken	Zwischen den Fleischbanken	Nürnberg	90403	25,42	2,65	21,06	2,94
15023 AOH700		Heubücke	Heubücke	Nürnberg	90403	30,82	3,01	29,46	2,78

Abb. 7 Exemplarischer Auszug der Ergebnisse der Erreichbarkeit der Sammelunterkünfte von/zu unterschiedlichen Veranstaltungsorten (Bsp. 2), Quelle: EcoLibro GmbH



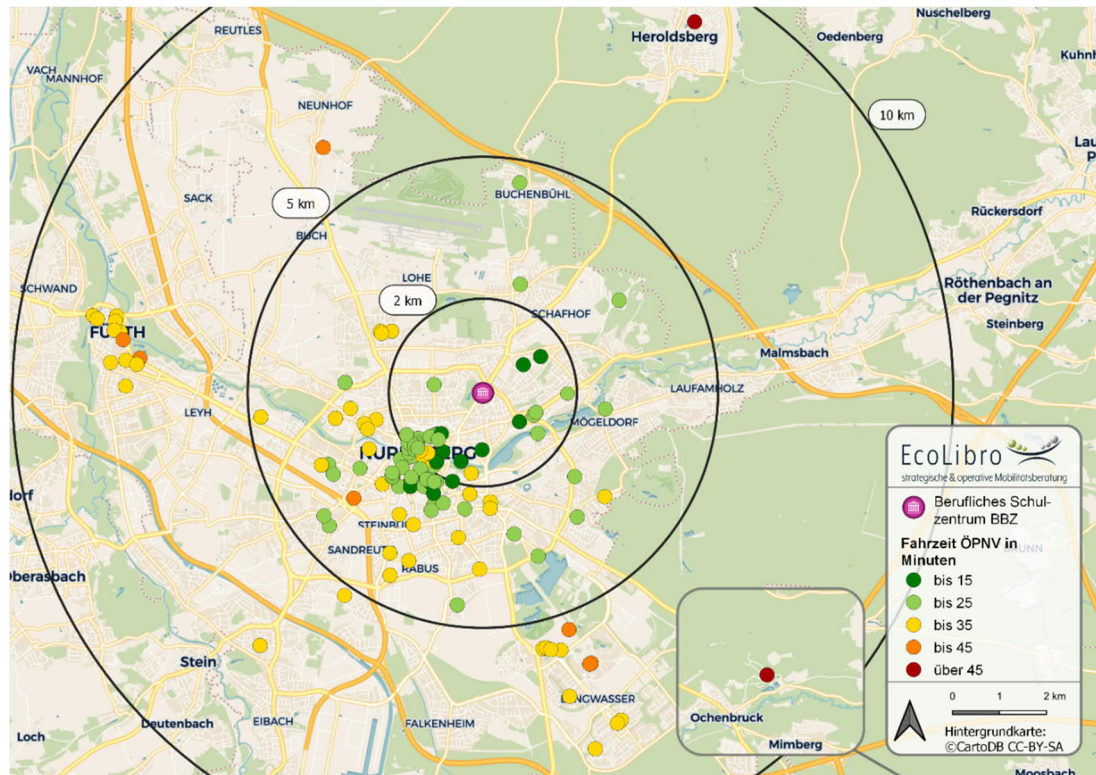


Abb. 8 Darstellung einer exemplarischen Zeitvergleichskarte, Quelle: EcoLibro GmbH

## b) Nahmobilität der Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen

Im Handlungsfeld „Nahmobilität der Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen“ stand die Nutzung von Fahrrädern, Lastenpedelecs und Lastenrädern im Vordergrund. Ursprünglich war auch der weitgehende Umstieg der Fahrbereitschaft auf Elektrofahrzeuge geplant. In Ermangelung entsprechender Mietangebote im Rahmen der Fahrzeugausschreibung musste darauf jedoch weitgehend verzichtet werden. Die in mehrere Lose aufgeteilte Ausschreibung bewertete neben dem Preis u.a. auch die Kürze der Überführungsdistanzen, wodurch am Ende trotz bundesweiter Ausschreibung nur regional tätige Anbieter:innen zum Zuge kamen. Diese boten allerdings fast nur Benzin- und Dieselfahrzeuge an. Bei früheren Kirchentagen wurden die von Sponsoren gestellten Fahrzeuge oftmals über weite Distanzen überführt, wodurch die Emissionen der Überführung regelmäßig jene des eigentlichen Einsatzes vor Ort überstiegen. Auch die Beschaffung der Lastenpedelecs gestaltete sich nicht einfach, weil es dafür noch keinen Mietmarkt mit entsprechender Größe gibt.

### 3.4.2 M8: Nutzung von Videokonferenzen in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase

Vor der Pandemie wurden wie in den meisten Organisationen kaum Videokonferenzen genutzt. Auch Telefonkonferenzen wurden, wenn überhaupt, nur vereinzelt mit privaten Endgeräten durchgeführt. In Dortmund 2019 wurde Videokonferenztechnik testweise erprobt. Die Telefonanlage des Kirchentags war dafür technisch nicht ausgelegt.

Nachdem in den letzten drei Jahren pandemiebedingt alle haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitenden genügend Erfahrung mit Videokonferenzen sammeln mussten bzw. konnten und auch die dafür erforderliche Technik allgemein verfügbar war, konnte damit der Dienstreisenaufwand zur Vorbereitung des Kirchentags enorm reduziert werden (in Bezug auf die Hauptamtlichen um 90%).

Gemäß Angaben des Umweltbundesamts verursacht die Teilnahme an einer Videokonferenz ca. 55 g CO<sub>2</sub>-Äquivalente, für eine vierstündige Sitzung sind dies 220 g. Dies entspricht den Emissionen eines besonders sparsamen Verbrenner-Pkw für 2,2 km. Mit einem Elektro-Pkw mit bundesdeutschem Strommix käme man bei gleichen Emissionen ca. 3,4 km weit. Die Masse des Stromverbrauchs ist mit dem Betrieb des Rechners und Routers verbunden. Das Rechenzentrum und die Übertragung macht weniger als 10 g aus.

### 3.4.3 M17: Nutzung von Cargobikes, Pedelecs und Fahrrädern

Beim letzten Kirchentag in Dortmund wurden insgesamt 15 private sowie angemietete Lastenräder/-pedelecs eingesetzt, die teilweise von den ehrenamtlichen Radkurier:innen in Eigenverantwortung nach Dortmund und zurück transportiert wurden. Dabei wurden teils auch längere Strecken mit größeren Pkw bzw. Kleintransportern zurückgelegt, wodurch oftmals mehr Emissionen erzeugt wurden als während der Veranstaltung durch Nutzung der Räder eingespart werden konnten. Um Erfahrungen mit dem Einsatz von (Lasten-)Pedelecs und Fahrrädern zu sammeln, waren sie aber bestens geeignet.

Für den Kirchentag in Nürnberg wurde versucht, den Bedarf von 20 Lastenrädern/-pedelecs möglichst komplett vor Ort oder zumindest im näheren Umfeld anzumieten, wodurch zum einen die Transportwege mit Diesel getriebenen Fahrzeugen ganz entfallen oder zumindest deutlich verkürzt werden konnten. Zum anderen ließen sich die Räder deutlich besser poolen, als wenn es sich um Räder in Privatbesitz gehandelt hätte.

Unter Lastenrädern/-pedelecs wurden unterschiedliche Modelle vom einspurigen Long John bis zum zweispurigen Schwerlastenrad mit Aufbauten für den Transport ganzer Europaletten verstanden, die für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke Verwendung fanden.

Neben den Lastenrädern/-pedelecs wurden ca. 250 Fahrräder benötigt, die teilweise gepoolt und teilweise personen-/teamzugeordnet eingesetzt werden. Überwiegend mussten sie während der Veranstaltung exklusiv und verlässlich verfügbar sein und konnten nicht aus dem laufenden Sharing-System heraus genutzt werden. Wie bereits in Dortmund (metropolradruhr/nextbike) konnten Räder vom einem lokalen, öffentlichen Fahrradverleihsystem (VAG\_Rad) kostengünstig angemietet werden.

Für die Lastenpedelecs/-räder konnten folgende Quellen angesprochen werden:

- Nürnberger Verein „Lastenradfüralle“
- Stadtwerke Pfaffenhofen betreiben ein wachsendes (Lasten-)PedelecSharing
- Erlangener Fahrradbeauftragter
- Verein „Vorfahrt für Jesberg e.V.“ (drei Lastenpedelecs, allerdings mit ca. 300 km recht weit entfernt)
- Der Lastenrad-Anbieter Avocargo hatte kurz vor der Veranstaltung Insolvenz angemeldet, möglicherweise hätte aus deren Insolvenzmasse etwas ausgeliehen werden

können (auf eine entsprechende Anfrage des Kirchentags erhielt man allerdings keine Rückmeldung)

- Falls diese Quellen nicht ausreichend gewesen wären, hätten ggf. erneut die ehrenamtlichen Radkurier:innen angefragt werden müssen

Da das Leihen/Mieten von Lastenpedelecs in ausreichenden Stückzahlen für so kurze Veranstaltungszeiträume voraussichtlich auch bei zukünftigen Kirchentagen eine große Herausforderung darstellen wird, sollte überlegt werden, ob eine gewisse Anzahl erworben und im gemeinsamen Lager des Deutschen Evangelischen Kirchentags und des Katholikentags zur gemeinsamen Nutzung vorgehalten wird. Die Räder lassen sich – abgesehen vom Flächenbedarf – unproblematisch lagern, für die sachgemäße Lagerung der Akkus gibt es beim Kirchentag bereits eingespielte Routinen (Ladung alle drei Monate, beispielsweise auch bei Funkgeräten und anderem Material) sowie Lagerflächen.

Für den Fall, dass die Anmietung der Fahrräder bei der VAG\_Rad nicht zustande gekommen wäre, wurden im Vorfeld bereits folgende Alternativen erwogen:

- Anfrage beim städtischen Fundbüro, Aufbereitung mit dem Ziel der Betriebssicherheit durch örtlichen Fahrradhandel. Nach dem Kirchentag könnten die Räder für karitative Zwecke vor Ort verwendet werden, beispielsweise für geflüchtete Menschen.
- Anfrage bei den Kirchengemeinden in Nürnberg und Umgebung nach Gemeinderädern oder nach Spenden bzw. Leihgaben fahrauglicher Privaträder. Spenden könnten nach dem Kirchentag an die Gemeinden für karitative oder Gemeindefürsorgezwecke zurückgegeben werden.
- Falls diese Quellen nicht ausreichend gewesen wären, hätten Kirchentagshelfende – vorzugsweise aus dem näheren Umfeld – gebeten werden können, eigene Räder mitzubringen.

Letztlich wurden von den Kurier:innen auf dem Kirchentag 26 Räder (davon 23 Lastenräder und drei „normale Fahrräder“) eingesetzt und mit diesen 403 Aufträge abgewickelt. Die Gesamtdistanz, die mit den Rädern zurückgelegt wurde, liegt bei 3.265 km, das Gewicht der transportierten Güter lag bei ca. 6.599,0 kg und insgesamt konnten hierdurch 457,1 kg CO<sub>2</sub> (gegenüber der Nutzung von Pkw für die Transporte) eingespart werden.

### 3.4.4 M23: Sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Geschäftsstelle auf Elektro-Fahrzeuge

Zwei Dieselgetriebene Poolfahrzeuge der Geschäftsstelle in Fulda wurden unmittelbar vor dem Kirchentag gegen ein Elektrofahrzeug (Citroen Berlingo) ausgetauscht. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass sie schnellladefähig mit 100 kW DC sind. Aus Gründen der Ressourceneffizienz reichte dann ein Akku von ca. 50 kWh aus.

Um das Elektrofahrzeug komfortabel und zuverlässig betreiben zu können, wurde eine eigene Lademöglichkeit an der Geschäftsstelle installiert. Die Ladegeschwindigkeit beträgt 11 kW AC, im Sinne der Netzverträglichkeit sind 22 kW nicht erforderlich.

### 3.4.5 M24: Sukzessive Umstellung der Kirchentagsdurchführungsflotte auf Elektro-Fahrzeuge mit entsprechender temporärer Ladeinfrastruktur

Bei den bisherigen Kirchentagen wurden die für den Veranstaltungszeitraum vor Ort erforderlichen Pkw und teilweise Transporter überwiegend durch jeweils einen Fahrzeughersteller im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dazu mussten diese teils mit Autotransportern und teils mit ehrenamtlichen Fahrer:innen auf eigener Achse an einem zentralen Ort auf Kosten des Kirchentags abgeholt und wieder zurückgeführt werden, was erfolgte. Die dabei verursachten Emissionen überstiegen teilweise jene, die während der eigentlichen Veranstaltung erzeugt wurden. Im Transportersegment wurden die Fahrzeuge auch bei den früheren Veranstaltungen schon zum Teil angemietet, was ebenfalls oftmals zu Emissionen geführt hat, weil die Autovermieter die Fahrzeuge für den Kirchentagseinsatz gezielt teils über weitere Strecken zugeführt haben.

Vereinzelt wurden auch Privat-Pkw gegen Kostenerstattung eingesetzt. Dabei wurde schon früher darauf geachtet, keine Nutzungsanreize zu schaffen. Daher wurden nur 20 ct pro Überführungskilometer bzw. max. 120 EUR sowie eine Tagespauschale von 15 EUR während des Veranstaltungszeitraums vergütet.

In Dortmund 2019 waren es insgesamt 105 Kraftfahrzeuge, 66 Pkw, 15 Transporter, 23 Lkw und ein Kühlfahrzeug. Für Nürnberg sollten 98 Kraftfahrzeuge angemietet werden, 57 Pkw, 17 Transporter, 23 Lkw und ebenfalls ein Kühlfahrzeug. Entgegen der ursprünglichen Absicht, vor allem auf Elektrofahrzeuge zu setzen, konnten acht Fahrzeuge mit Elektroantrieb beschafft werden.

Für den Kirchentag in Nürnberg sollte so weit wie möglich auf Fahrzeuge zugegriffen werden, die vor Ort ohne Überführungsaufwand verfügbar sind. Das Ziel, dabei nur Elektrofahrzeuge einzusetzen, wurde in Ermangelung entsprechender Angebote frühzeitig zurückgenommen. Der Einsatz von E-Fahrzeugen wäre gem. den Erkenntnissen aus den ersten Sondierungen mit Fahrzeugvermietenden in aller Regel mit längeren Überführungsfahrten verbunden, oftmals durchgeführt mit Dieselgetriebenen Autotransportern.

Grundsätzlich sind Ausschreibungen im Fahrzeugvermietmarkt für einen so kurzen Zeitraum schwierig durchzusetzen. Üblicherweise werden nur Rahmenverträge ausgeschrieben, aus denen man sich dann über einen längeren Zeitraum bedient. Ansonsten erfolgt eine einfache Anmietung einzelner Fahrzeuge über die bekannten Vergleichsportale.

Sowohl aus Gründen der Emissionsreduktion als auch wegen der mit der Anmietung verbundenen Kosten wurde zunächst deutlich intensiver als bei früheren Veranstaltungen der tatsächliche Bedarf abgefragt. Dabei wurde die stärkere Verzahnung der Pkw-Fahrbereitschaft mit den Fahrradkurier:innen berücksichtigt, wodurch sich der Pkw-Fahrbedarf im Vergleich zu früheren Veranstaltungen reduzierte, da Fahrten jetzt vermehrt mit (Lasten-)Rädern anstatt mit Pkw oder Kleintransportern durchgeführt werden.

Der konkret ermittelte Bedarf wurde dann in kleineren Losen ausgeschrieben, damit auch kleinere Anbietende aus Nürnberg und Umgebung mit den vor Ort verfügbaren Stückzahlen anbieten konnten. Eine Ausschreibung in einem Los wäre zwar im Erfolgsfall für den Kirchentag mit weniger Aufwand verbunden gewesen, doch müsste wahrscheinlich jede:r Anbietende

dazu Fahrzeuge überregional zusammenführen, wodurch deutlich höhere Emissionen entstünden. Bei kleineren Losen stieg auch die Wahrscheinlichkeit, Elektrofahrzeuge angeboten zu bekommen. Emissionsarme Antriebe sowie anfallende Bereitstellungskilometer wurden bei der Angebotsbewertung ebenso wie der Preis berücksichtigt, bei Überschreitung von Emissionen führte dies zum Ausschluss.

Nur wenn zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen der Fahrzeugbedarf nicht hätte gedeckt werden können, sollte die bereits früher praktizierte Nutzung privater Fahrzeuge gewählt werden, dann wieder zu denselben Konditionen wie bisher, ggf. geringfügig höher wegen der gestiegenen Fahrzeug- und Kraftstoffkosten.

Letztlich wurden im Rahmen des Kirchentags 2023 nur für zwei Privat-Pkw Dienstfahrten abgerechnet.

Die Pkw-Fahrbereitschaft kam im Lauf des Kirchentages 2023 schließlich auf insgesamt 34.768 zurückgelegte Kilometer. Davon wurden 1.383 km rein elektrisch zurückgelegt. 462 km entfielen auf Fahrten mit 12-Tonnern, 1.732 km auf 7,5-Tonner.

### 3.4.6 M34: Beschaffung und Nutzung von echtem Ökostrom

Für die größte Veranstaltungslocation hatten die Verantwortlichen des Kirchentags gezielt darauf geachtet, Ökostrom zu beziehen. Für die Vielzahl weiterer Locations war es nicht möglich, gezielt für die knapp einwöchige Veranstaltung Einfluss auf den Strombezug auszuüben.

Der Betreiber der Messe nutzt, wie seinem Nachhaltigkeitsbericht zu entnehmen ist, ausschließlich Ökostrom mit dem Zertifikat ÖKO AKTIV TÜV EE Zertifikat 01/02.

### 3.4.7 M48: Bahncard-Programm des Deutschen Evangelischen Kirchentags für hauptamtliche Mitarbeitende

Bereits bei den vergangenen Kirchentagen stellte die Bahn das wichtigste Verkehrsmittel für Dienstfahrten der hauptamtlichen Mitarbeitenden dar. Die Tickets wurden durch eine zentrale Stelle in der Geschäftsstelle für alle gebucht und digital zur Verfügung gestellt. Flüge wurden auch bisher nicht für Dienstreisen genehmigt und ergeben von Fulda aus zu den relevanten Destinationen keinen Sinn. Taxikosten wurden in aller Regel nicht erstattet, und Privat-Pkw-Nutzung nur im Ausnahmefall genehmigt. Deshalb wurden alle, die gelegentlich oder häufiger dienstlich mobil sein mussten, mit einer Bahncard ausgestattet, in Abhängigkeit des Reiseaufkommens entweder der BahnCard 50 oder der BahnCard 100. Nur solche Mitarbeitende, die bereits über eine private Bahncard verfügten oder diese für Dienstfahrten einsetzen wollten, erhielten keine dienstliche Bahncard, konnten sich allerdings die Kosten für ihre Bahncard (anteilig) erstatten lassen. Jobtickets wurden bislang nicht ausgegeben, u.a. wegen der regional begrenzten Gültigkeit.

Für den Nürnberger Kirchentag wurde das ebenfalls so umgesetzt.

Für den nächsten Kirchentag 2025 in Hannover sollte das Deutschlandticket – sofern dieses in dem Zeitraum noch angeboten wird - oder ein vergleichbares Angebot von vorneherein berücksichtigt werden. Auf der Strecke Fulda-Hannover bringt es keinen Vorteil, weil sich die Fahrzeit mit Regionalzügen von ca. zwei auf vier Stunden verdoppeln würde. Aber für regelmäßige Fahrten im Großraum Hannover wäre ein solches Ticket nicht nur günstiger, sondern auch komfortabler. Und für alle Beschäftigten würde es dazu beitragen, die ggf. anfallenden Wege zur Arbeit sowie sonstige private Mobilität nachhaltiger organisieren zu können. Deshalb wird empfohlen, zukünftig alle Beschäftigten mit dem Deutschlandticket auszustatten. Die Kosten des Abotickets stellen unabhängig von der dienstlichen Nutzungshäufigkeit zumindest bis 2030 keinen steuerpflichtigen geldwerten Vorteil dar.

Für häufig nach Hannover reisende ehrenamtliche Mitarbeitende von Wohnorten, die ganz oder zumindest über eine längere Strecke mit Regionalzügen nach Hannover unterwegs sind oder von denen man mit Regionalzügen nur geringfügig mehr Zeit benötigt als mit Fernzügen, sollte ebenfalls im Einzelfall geprüft werden, ob bzw. in welchen Zeiträumen man diese mit dem Deutschlandticket ausstattet.

## 3.5 Handlungsfeld 5: Kommunikation

Im letzten Handlungsfeld „Sonstige Bereiche und Kommunikation“ stellte die Bereitstellung aller wichtigen Informationen über die Kirchentags-App bei gleichzeitig weitgehendem Verzicht auf die Erstellung von Printerzeugnissen die wichtigste Maßnahme mit den unmittelbar höchsten Effekten dar. Früher wurden 950.000 Printerzeugnisse erstellt und vorab bundesweit an die Teilnehmenden versandt, für Nürnberg wurden nur noch 125.000 gedruckt und vor Ort an die Teilnehmenden verteilt. Lediglich geringe Stückzahlen wurden bereits vor der Veranstaltung auf Grund unmittelbarer Nachfrage kostenpflichtig versendet.

Mit dem Ziel der Weitergabe der gewonnenen Erfahrungen an Verantwortliche anderer Großveranstaltungen sind einige andere Maßnahmen dieses Handlungsfeldes nicht minder wichtig. Geleitete Führungen und Workshops, professionelle Bilder der sichtbaren Elemente des LogMob-Konzepts, Presse- und Medienarbeit sowie die Evaluation des Projekts unterstützen die Erreichung dieses Ziels.

### 3.5.1 M6.1 Vermehrte Bereitstellung von digitalen Informationen über die Programm-App

Das Kirchentags-Programm wurde in Nürnberg erstmalig in geringerer Auflage und in deutlich dünnerem Format auch in gedruckter Form zur Verfügung gestellt. Überwiegend wurde das Programm über digitale Medien (Homepage und Programm-App) zugänglich gemacht. Hierdurch wurden in erheblichem Maße Emissionen für die Anfertigung der Broschüren, die Anlieferung nach Nürnberg sowie die Verteilung an den verschiedenen Veranstaltungsorten eingespart.

**Beispielmenge Tagungsmappen und dazugehörige Publikationen des Berliner Kirchentages 2017**

Tagungsmappen	110.000 Stk.	138 Paletten	4 Sattelzüge	Transport von Konfektionierung zum Packen innerhalb Berlins   15.000 Pakete in alle PLZ-Gebiete
Liederbücher	120.000 Stk.	66 Paletten	2 Sattelzüge	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
Stadtplan	120.000 Stk.	6 Paletten	0,2 Sattelzug	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
Flyer „Abend der Begegnung“	120.000 Stk.	10 Paletten	0,3 Sattelzug	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
Shop-Flyer	120.000 Stk.	10 Paletten	0,3 Sattelzug	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
Spendenbrief	120.000 Stk.	10 Paletten	0,3 Sattelzug	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
Programmheft	120.000 Stk.	10 Paletten	0,3 Sattelzug	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
Kinderflyer	120.000 Stk.	10 Paletten	0,3 Sattelzug	Von Druckerei in Fulda nach Berlin
<b>Gesamt</b>	<b>950.000 Stk.</b>	<b>260 Paletten</b>	<b>7,7 Sattelzüge</b>	

All die Komponenten der Tagungsmappe wurden von der Druckerei nach Berlin in eine Werkstatt für Menschen mit Behinderung gebracht. Nach dortiger Konfektionierung wurden die fertigen Tagungsmappen zum Versandort gebracht, verpackt und versendet.

Unterstellt man, dass der Transport der Tagungsmappen zum Konfektionieren innerhalb Berlins und der anschließende Versand ins gesamte Bundesgebiet genauso viele Emissionen verursacht, so machen allein diese Transportwege in der Summe mehr als 3,1 t aus. Hinzu kommen aber weitere Emissionen für die energieintensive Produktion des Papiers sowie der Farben und die Transportwege für das Holz sowie das Papier zur Druckerei.

Einige Publikationen, 40.000 Liederbücher, 5.000 Stadtpläne (anderes Format), 50.000 Flyer für den „Abend der Begegnung“, 30.000 Programmhefte (schmaler als vorher) gab es weiterhin, mussten aber nicht konfektioniert und verschickt werden, sondern wurden in Nürnberg produziert und vor Ort verteilt.

### 3.5.2 M41/42 Durchführung von geleiteten Touren und Workshops zum LogMob-Konzept

Im Laufe der fünftägigen Kirchentagsveranstaltung wurden zwei sehr gut besuchte Führungen durchgeführt, bei denen die Orte, an denen das LogMob-Konzept besonders greifbar und sichtbar waren, aufgesucht und vorgestellt wurden. Dazu gehörten beispielsweise die Pkw-Fahrbereitschaft, die Fahrradkurier:innen sowie das Lager.

Außerdem wurde ein ebenfalls gut besuchter Workshop zum LogMob-Konzept durchgeführt, in dem die Teilnehmenden nicht nur die Maßnahmen des Konzepts, sondern auch die Hintergründe vermittelt bekamen und Zusammenhänge erarbeitet haben. Im Workshop fand auch eine Auseinandersetzung mit dem Thema „klimafreundliche Mobilität“ statt.

### 3.5.3 M36: Operationalisierungsworkshops zur Maßnahmenimplementierung in die organisatorischen Bereiche

Der umfassende Ansatz des LogMob-Konzepts machte die Einweisung aller Mitarbeitenden erforderlich, damit sie den großen Rahmen sowie die Zusammenhänge verstehen und so in die Lage versetzt werden, sich darin jeweils bestmöglich einzubringen.

Ein erstes Mal wurde das Konzept in einem Operationalisierungsworkshop im April 2022 einem größeren Kreis von ca. 15 Verantwortungstragenden vorgestellt und diskutiert, im Februar und April 2023 wurden ca. 20 Mitarbeitenden in weiteren Workshops sensibilisiert.

Ein Operationalisierungsworkshop wird nach dem Kirchentag in großer Runde mit allen beteiligten Funktionsbereichen stattfinden. Der Workshop, an dem insbesondere Mitarbeitende aus den logistischen Bereichen teilnehmen sollten, dient der Auswertung des vergangenen und der Vorschau auf den kommenden Kirchentag.

### 3.5.4 M44: Professionelle Bilder von der Umsetzung des LogMob-Konzepts während des Kirchentages

Während des Kirchentags erstellten professionelle Fotografen zahlreiche Bilder zur Dokumentation des LogMob-Konzepts. Auch wurden eigene Fotos der Veranstaltung unmittelbar während des Kirchentags verwendet, um am LogMob-Stand im Rahmen des Marktes der Möglichkeiten das nachhaltige Konzept zu veranschaulichen. Außerdem wurden sie zur Aktualisierung der Homepage des Kirchentags sowie für Pressemitteilungen zum LogMob-Konzept genutzt.

### 3.5.5 M47: Nutzung kirchentageeigener Kommunikationswege und Auftritte von prominentem Kirchentagspersonal

Das LogMob-Konzept sollte und soll der Fachwelt bekannt gemacht werden, um die dabei umgesetzten Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Kirchentags und die dabei gewonnenen Erfahrungen insbesondere an die Fachwelt zu kommunizieren. Dabei sollen nicht nur die allgemeinen Medien genutzt werden, sondern ganz besonders auch die eigenen Kommunikationskanäle. Dazu gehören

- die erste Pressemeldung zum Kirchentag vom 25.10.2022, in der auch über das LogMob-Konzept berichtet wurde
- Pressemeldungen zum internen Mobilitätstag, der für die hauptberuflichen Mitarbeitenden am 14.02.2023 durchgeführt wurde



- die am 04.05.2023 stattgefundenen Umweltpressekonferenz. Das LogMob-Konzept war eines von zwei zentralen Projekten, über die berichtet wurde. Dabei wurde ganz besonders das Fachpublikum über die Einladung der Fachmedien adressiert
- die im März 2023 stattgefundenen Fachkonferenz, bei der auch über das LogMob-Konzept berichtet wurde
- das auf der Homepage des Kirchentages ausführlich dargestellte LogMob-Konzept (LogMob | (kirchentag.de)
- auch die Social-Media-Kanäle des Kirchentages (LinkedIn, Instagram, Twitter). Diese wurden als weitere Kanäle zur Darstellung des LogMob-Konzepts genutzt sowohl vor, während und nach der Veranstaltung
- der LogMob-Stand auf dem Markt der Möglichkeiten während des Kirchentages, welcher durch Mitarbeitende des Kirchentages sowie durch Vertreter des Mobilitätsberatungunternehmens EcoLibro besetzt wurde. Am Stand wurde mit Teilnehmenden über das LogMob-Konzept und seine Bedeutung für nachhaltige Großveranstaltungen diskutiert, auf Plakatwänden waren sie eingeladen, ihre eigenen Gedanken zur Nachhaltigkeit von Großveranstaltungen festzuhalten
- die Herantragung des Konzepts über Pressemitteilungen und Interviews mit der Leitungsebene bzw. den LogMob-Verantwortlichen an Fachmedien im Nachgang der Veranstaltung

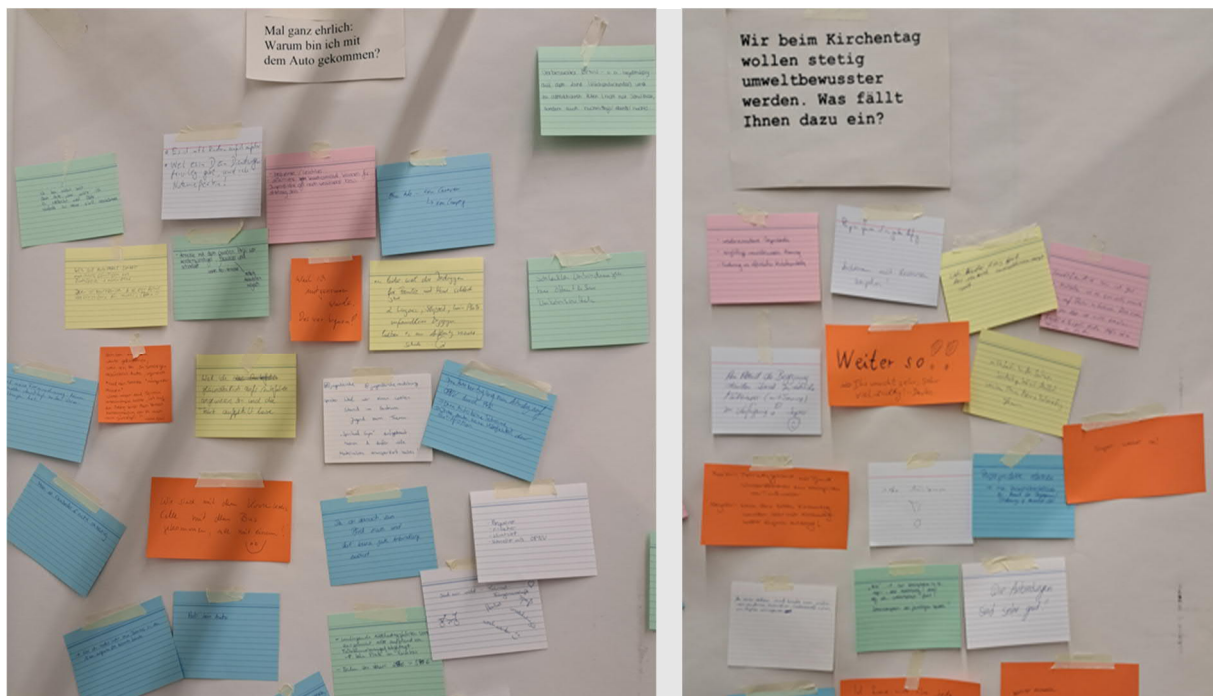


Abb. 9 Beispiele der Teilnehmendenbefragung am LogMob-Stand im Rahmen des Marktes der Möglichkeiten

### 3.5.6 M49 Evaluation des LogMob-Konzeptes

In allen Bereichen des Projekts ist die Dokumentation sehr wichtig. Nach der Durchführung und Implementierung der Maßnahmen wird auf deren Basis die Evaluation und Erfolgsmes-

sung durchgeführt. Hier werden aus allen Bereichen die notwendigen Daten zusammengetragen. Dafür hat der Evangelische Kirchentag das Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) beauftragt. Das ISOE begleitet den Kirchentag und das Projekt bereits seit einem Jahr, um ein Monitoring- und Evaluationskonzept zu erstellen. Daraus resultierten die Wirkungsanalyse und die Abschätzung der Übertragbarkeit des Konzeptes oder einzelner Maßnahmen.

## 4. Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Deutsche Evangelische Kirchentag mit dem Projekt auf einem guten Weg zu einer nachhaltigeren und treibhausgasmindernden Großveranstaltung ist.

Durch die Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz mit der Unterstützung der Nationalen Klimaschutzinitiative, kann in der Gesamtbetrachtung nach vorne hin sichergestellt werden, dass das LogMob-Konzept mit seinen Maßnahmen als Grundlage auf andere Großveranstaltungen übertragbar ist.

## 5. Anlage

### 5.1 Gesamtübersicht Maßnahmen LogMob-Konzept

M1	Mobilitätsmanagement und -monitoring unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und Teilbereiche (inklusive einem LogMobilitätstag für Mitarbeitende)
M2	Auswahl der genutzten Veranstaltungsorte nach Kriterien der Erreichbarkeit, der kurzen, kompakten möglichst fußläufigen Entfernung zu anderen Veranstaltungsorten und Schienennahverkehrshaltestellen (z.B. Erreichbarkeitsanalysen, Gemeinschaftsquartiere)
M3	Reduktion der Bestellmengen (durch bessere Materialwirtschaft) und dadurch weniger Transportgut
M4	Konzentration durch die Nutzung nur eines Paketdienstleisters
M5	Vermehrte Beschaffung digitaler Güter über das Internet statt über Datenträger
M 6.1	Vermehrte Bereitstellung von digitalen Informationen - Programm-App
M 6.2	Vermehrte Bereitstellung von digitalen Informationen und Merchandise-Artikeln unter kirchentag.de/shop
M7	Vermehrte Nutzung vorhandener Gebäude und Infrastruktur (statt z.B. Zelte aufzubauen, was Lkw-Fahrten verursacht)
M8	Nutzung von Videokonferenzen zur Vorbereitung (statt physischer Treffen)
M9	Durchführung von Online-Podiumsdiskussionen und ggfs. auch virtuellen in Räumen
M10	An den Bedarf angepasste stattfindenden Einzelveranstaltungen und höhere Auslastung der Veranstaltungszeitfenster an den Veranstaltungsorten (effizientere Materialnutzung)
M11	Einbindung von Privatautos für die Fahrzeugflotte während der Durchführung (spart Überführungsfahrten für die Fahrzeugflotte   nur regionale Ehrenamtliche, Vergütung/Kilometergeld reduzieren, um nicht zur Anreise zu verführen)
M12	Nutzung von Car-Sharing durch die Geschäftsstelle und Reduktion des Geschäftsstellen-Fuhrparks
M13	Fuhrpark mit Autozug oder Autotransport statt selbstfahrend vom Anmietort transportieren
M14	„Die inklusive Auftragsannahme“: Mobilitätsaufträge werden zentral angenommen und verteilt auf Fahrradkuriere, Pkws, Lieferwagen und Grüne Chauffeure (ÖPNV-Lotsen). Diese Auftragszentrale gab es beim Kirchentag bisher nicht und wird im Rahmen des LogMob-Konzepts entwickelt.
M15	Taxi-Einbindung zur Spitzenlast-Abdeckung bei den Chauffeurdiensten und ggfs. auch Gütertransporte, wo sinnvoll.
M16	Mikromobilität z.B. mit Elektrorollern, Scootern, usw. als Alternative
M17	Nutzung von Cargobikes und Pedelecs

M18	Einbindung der Car-Sharing-Anbieter:innen der Region für die Fahrzeugflotte während der Durchführung
M19	Mobilitätsberatung für Menschen, die tendenziell mit dem Flugzeug anreisen würden zur Verlagerung von Flügen, z.B. auf die Bahn (Software und spezialisiertes Reisebüro mit einbinden).
M20	„Das Podium im Abteil“ - gemeinsame Anreise von Kirchentagsreferent:innen mit dem Zug aus Brüssel/London/Zürich/Hamburg/Berlin... statt mit dem Flugzeug
M21	Gemeinsame Fahrrad- und -abreise zum Kirchentag
M22	Nutzung von CleverRoute zur Information der Teilnehmenden über Anreisemöglichkeiten (Sonderzug, Sonderbusse, Fahrradreise, ...)
M23	Sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Geschäftsstelle auf Elektro-Fahrzeuge
M24	Sukzessive Umstellung der Kirchentagsdurchführungsflotte auf Elektro-Fahrzeuge mit entsprechender temporärer Ladeinfrastruktur (mit Strom aus regenerativen Quellen)
M25	Test verschiedener Elektrofahrzeuge auch zum Transport und Förderung von Gütern
M26	Parkraummanagement für verbleibende Bedarfe (auch für die Reisebusse am Abschlussgottesdienst-Sonntag).
M27	Bereitstellung von temporärer Ladeinfrastruktur auch für Teilnehmende (E-Autos, Pedelecs, E-Roller etc.) mit Strom aus regenerativen Quellen
M28	Kommunikationskonzept - Erhöhung des Besetzungsgrades von Privat-Pkws, weitere Erhöhung der Bahnnutzung und der Reisebusnutzung z.B. mit Fahrgemeinschaftsmodul in Software CleverRoute. Neben der Vermeidung von Flugreisen, besonders kommunizieren, dass First und Business Class Flugreisen sowie große Privatflugzeuge und Nicht-Linienflugzeuge besonders klimaschädlich sind.
M29	Sukzessive Anmietung heller Fahrzeuge zur Reduktion der Klimaanlage
M30.1	Integration von freiwilligen Kompensationszahlungen für die Anreise in den Anmeldeprozess z.B. in der Software CleverRoute integrieren. Außerdem Erhebung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes der Anreisenden über Befragung in der Software
M 30.2	Kompensation eines entstandenen Co2-Ausstoßes
M31	Spritspartraining inkl. Nebenverbraucher wie Klimaanlage
M32	Integration der Verkehrswacht-Fahrzeuge in das LogMob-Konzept
M33	Ausschreibungstexte zur Auftragsvergabe verkehrsbezogen anpassen
M34	Echten Ökostrom für die Ladeinfrastruktur beschaffen, der nicht durch Kohle- und Atomindustriekonzerne bereitgestellt wird.
M35	Mülltrennung vor und während des Kirchentages

M36	Operationalisierungsworkshops zur Maßnahmenimplementierung in die organisatorischen Bereiche
M37	Grafik und Druck Parkscheine
M38	Anmietung EDV-Ausstattung (Miete) für logistische Bereiche
M39	Nach Projektbeginn: LogMob-Darstellung auf der Homepage des Kirchentages. Informationen über das Projekt, die Projektpartner und Neuigkeiten werden über die Webseite dargestellt.
M40	Social Media: Neuigkeiten aus dem Projekt werden auch für Social-Media-Kanäle aufbereitet, um Aufmerksamkeit zu generieren, indem man den eher persönlichen und emotionalen Ansatz dieser Kanäle nutzt. Hierzu werden die bereits existierenden Kanäle des Kirchentages bespielt sowie mögliche Kanäle von weiteren im Rahmen des Projektes beauftragten Unternehmen und im Projektbeirat sitzenden Personen.
M41	Tägliche (Do, Fr, Sa) Durchführung von geleiteten Touren für Fachpublikum zu LogMob
M42	Ein/e Workshop/Veranstaltung zum Thema LogMob für alle Interessierte:n im regulären Programm des Kirchentages
M43	Ausstellung in einer Messehalle zum LogMob-Projekt
M44	Professionelle Bilder speziell von der Umsetzung des LogMob-Konzepts während des Kirchentages durch einen Fotografen
M45	Ein Projekt-Kurzfilm (3-5min) stellt die LogMob Maßnahmen für Nachahmer anschaulich dar
M46	Zur Dokumentation und Wirksamkeit des Projektes wird eine Medienauswertung vorgenommen
M47	Für die Verbreitung des Projektes und der gewonnenen Erkenntnisse werden darüber hinaus die kirchentageeigenen Kommunikationswege (Pressemitteilungen, Programmheft, Internetauftritt, Gesamtpressekonferenz) genutzt und des weiteres durch Auftritte von prominentem Personal (u.a. Vorstand) unterstützt.
M48	Bahncard-Programm des Deutschen Evangelischen Kirchentags für hauptamtliche Mitarbeitende
M49	Evaluation des Projektes