

Treibhausgas-Bilanzierung der Lippischen Landeskirche für das Jahr 2025

Einleitung

Als Mitgliedskirche der Evangelischen Kirche in Deutschland (EKD) sind wir verpflichtet, unsere Treibhausgas-Emissionen jährlich zu erfassen. Seit 2026 wird jedes Jahr ein entsprechender Bilanzierungsbericht fürs das vorangegangene Jahr erstellt.

- Die vorliegende Treibhausgas-Bilanzierung umfasst die Emissionen aus dem Gebäudebestand und der Mobilität der Lippischen Landeskirche im Jahr 2025.
- Darüber hinaus werden historische Daten und frühere Bilanzierungen dargestellt, um Entwicklungen und Trends nachvollziehbar zu machen.
- Die Bilanzierung basiert auf Daten des Landeskirchenamtes sowie der 65 Kirchengemeinden.
- Ergänzend wurden nachträgliche Treibhausgas-Bilanzierungen für den Gebäudebereich ab 2016 und für den Bereich Mobilität ab 2022 durchgeführt.

Die Ergebnisse dienen auch als Grundlage für die Arbeit und Maßnahmenplanung der Fachstelle Klimaschutz im Landeskirchenamt. Der Bericht wird jährlich auf unserer Website veröffentlicht.

Die Erde befindet sich in einer menschengemachten Klima- und Naturkrise, deren Folgen bereits heute für Menschen und die gesamte Schöpfung spürbar sind. Als Christinnen und Christen sowie als Teil der Gesellschaft sehen wir uns in der Verantwortung, zu einer Verringerung dieser Belastungen beizutragen.

Gleichzeitig erkennen wir die Grenzen einer solchen Bilanzierung an: Die vorliegende Bilanz erfasst ausschließlich Emissionen aus dem Gebäudebestand und der Mobilität. Andere relevante Bereiche, insbesondere die Beschaffung sowie die Bindung von Kohlendioxid durch Ökosysteme und Biodiversität, bleiben unberücksichtigt. Darüber hinaus werden für Gebäude und Mobilität ausschließlich Emissionen der Scopes (Bereiche) 1 und 2 bilanziert (siehe Glossar).

Alle Treibhausgasberichte haben grundsätzlichen Grenzen. Solche Berichte erfassen ausschließlich Treibhausgas-Emissionen. Sie bilden weder bestehende noch potenzielle Klimaschutzmaßnahmen direkt ab. Zudem berücksichtigen sie zahlreiche weitere Umwelt- und Sozialwirkungen nicht, die mit Gebäuden und Mobilität verbunden sind. Dazu gehören beispielsweise:

- der Verlust biologischer Vielfalt
- Lärm- und Lichtverschmutzung
- gesundheitliche Belastungen durch Luftverschmutzung
- Energiearmut
- Verkehrsunfälle

Die Ergebnisse dieses Berichtes sollen daher als wichtige Orientierung dienen, ohne den Blick auf andere ökologische und soziale Herausforderungen zu verstellen. Um

einer einseitigen Fokussierung auf Treibhausgas-Emissionen („Carbon Blindness“, Deutsch: „Kohlendioxid-Blindheit“) entgegenzuwirken, ist ein breites Spektrum an Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Erhebung, Verarbeitung und Analyse der zugrundeliegenden Daten ist eine fortlaufende Aufgabe. Daher können zwischen verschiedenen Berichten Unterschiede auftreten. Auch historische Daten können sich durch nachträgliche Ermittlungen oder Korrekturen verändern. Dieser Bericht wurde im Juni 2026 erstellt und basiert auf dem Datenstand vom 03.06.2026.

Für Rückfragen steht die Fachstelle Klimaschutz gerne per E-Mail unter klimaschutz@lippische-landeskirche.de zur Verfügung.

Inhalt

Einleitung	1
1. Gebäude.....	3
1.1 Geltungsbereich.....	3
1.2 Methodik	3
1.3 Ergebnisse für das Jahr 2025	6
1.4 Trends und Entwicklungen	6
1.5 Klimaziele	9
2. Mobilität.....	11
2.1 Geltungsbereich.....	11
2.2 Methodik	12
2.3 Ergebnisse für das Jahr 2025	13
2.4 Trends und Entwicklungen	14
2.5 Klimaziele	15
3. Überblick über die Emissionen.....	18
3.1 Ergebnisse für das Jahr 2025	18
3.2 Trends und Entwicklungen	19
Glossar.....	21
Begriffe	21

1. Gebäude

1.1 Geltungsbereich

Gemäß den Richtlinien der EKD erstellen wir für unseren Gebäudebestand eine nutzungorientierte Treibhausgasbilanz. Das bedeutet, dass die Emissionen aller von uns selbst genutzten Gebäude erfasst werden, unabhängig davon, ob diese sich in kirchlichem Eigentum befinden oder nicht.

Emissionen von Gebäuden, die sich zwar in kirchlichem Eigentum befinden, jedoch fremdgenutzt werden, sind nach diesen Richtlinien nicht Bestandteil der Treibhausgasbilanz. Sie werden jedoch im sogenannten „Roadmap-Monitoring“ berücksichtigt. Die Ergebnisse beider Bilanzierungskategorien werden in diesem Bericht dargestellt.

	Eigentum	Kein Eigentum
Selbstnutzung	A	B
Fremdnutzung	C	

A = Eine Kirche, die sich in kirchlichem Eigentum befindet und als Kirche genutzt wird

B = Ein privater Saal, der dauerhaft von der Kirche als Gemeindehaus angemietet wird

C = Ein Wohnhaus, das sich in kirchlichem Eigentum befindet, jedoch an Privatpersonen vermietet ist

A + B = Bilanzierungsgebäude bzw. Gebäudebestand der nutzungorientierten Treibhausgasbilanzierung

A + B + C = Gebäudebestand des Roadmap-Monitorings bzw. sämtliche Gebäude im kirchlichen Eigentum und in kirchlicher Nutzung

1.2 Methodik

Datenquellen

Seit 2025 übermitteln die Kirchengemeinden und das Landeskirchenamt selbst ihre Strom- und Wärmeverbrauchsdaten einmal jährlich über das Grüne Datenkonto an die Fachstelle Klimaschutz. Die zugrunde liegenden Daten stammen in der Regel aus Rechnungen von Stadtwerken oder Energieversorgern, Liefernachweisen für Brennstoffe wie Heizöl oder Holz sowie aus direkten Ablesungen von Strom- und Wärmezählern.

Erfasst werden der Netzstromverbrauch, der Eigenverbrauch von selbst erzeugtem Strom (z. B. aus Photovoltaikanlagen), die Strom- bzw. PV-Erzeugung sowie der Wärmeverbrauch.

Grünes Datenkonto

Die Fachstelle Klimaschutz nutzt das Grüne Datenkonto als zentrale Plattform zur Speicherung und Verwaltung der Verbrauchsdaten. Das Grüne Datenkonto ermög-

licht eine Differenzierung der Verbräuche nach Energieträger bzw. Energiequelle. Auf dieser Grundlage werden Strom- und Wärmeverbräuche (kWh) in Treibhausgas-Emissionen (t CO₂e) umgerechnet.

Dabei werden auch lokale Strom- und Wärmetarife, beispielsweise „Lemgo Strom“ oder „Detmold Fernwärme“, gesondert berücksichtigt und mit den jeweils zutreffenden Emissionsfaktoren bewertet.

Verarbeitung

Die im Grünen Datenkonto gespeicherten Rohdaten werden exportiert und in einer Excel-Tabelle weiterverarbeitet. Diese verknüpft die Verbrauchsdaten mit gebäudebezogenen Informationen wie Baujahr oder Nutzfläche sowie mit Angaben zur aktuellen Nutzung und zum Gebäudestatus, beispielsweise Eigentumsverhältnissen oder Nutzungszweck.

Für Gebäude, zu denen keine Verbrauchsdaten übermittelt wurden, werden Verbrauchsschätzungen erstellt. Hierzu wird der Durchschnitts- bzw. Medianverbrauch vergleichbarer Gebäude herangezogen. Ziel ist es, möglichst ähnliche Gebäude hinsichtlich Größe, Nutzung und Bauweise als Vergleichsgrundlage zu verwenden.

Strom	Median von Gebäuden nach:		
	Nutzungsart	Gebäudegröße	Baujahrspanne
Schätzung 1	X	X	X
S2	X	X	
S3	X		X
S4	X		
S5	10-Jahre Verbrauchsmedian nach Nutzungsart		

Wärme	Median von Gebäuden nach:			
	Nutzungsart	Heizressource	Gebäudegröße	Baujahrspanne
Schätzung 1 ,Mit‘	X	X	X	X
S2 ,Mit‘	X	X	X	
S3 ,Mit‘	X	X		X
S4 ,Mit‘	X	X		
S1 ,Ohne‘	X		X	X
S2 ,Ohne‘	X		X	
S3 ,Ohne‘	X			X
S4 ,Ohne‘	X			
S5	10-Jahre Verbrauchsmedian nach Nutzungsart			
S6	Wert von Strom-Wärme-Verhältnis			

Datenübermittlung

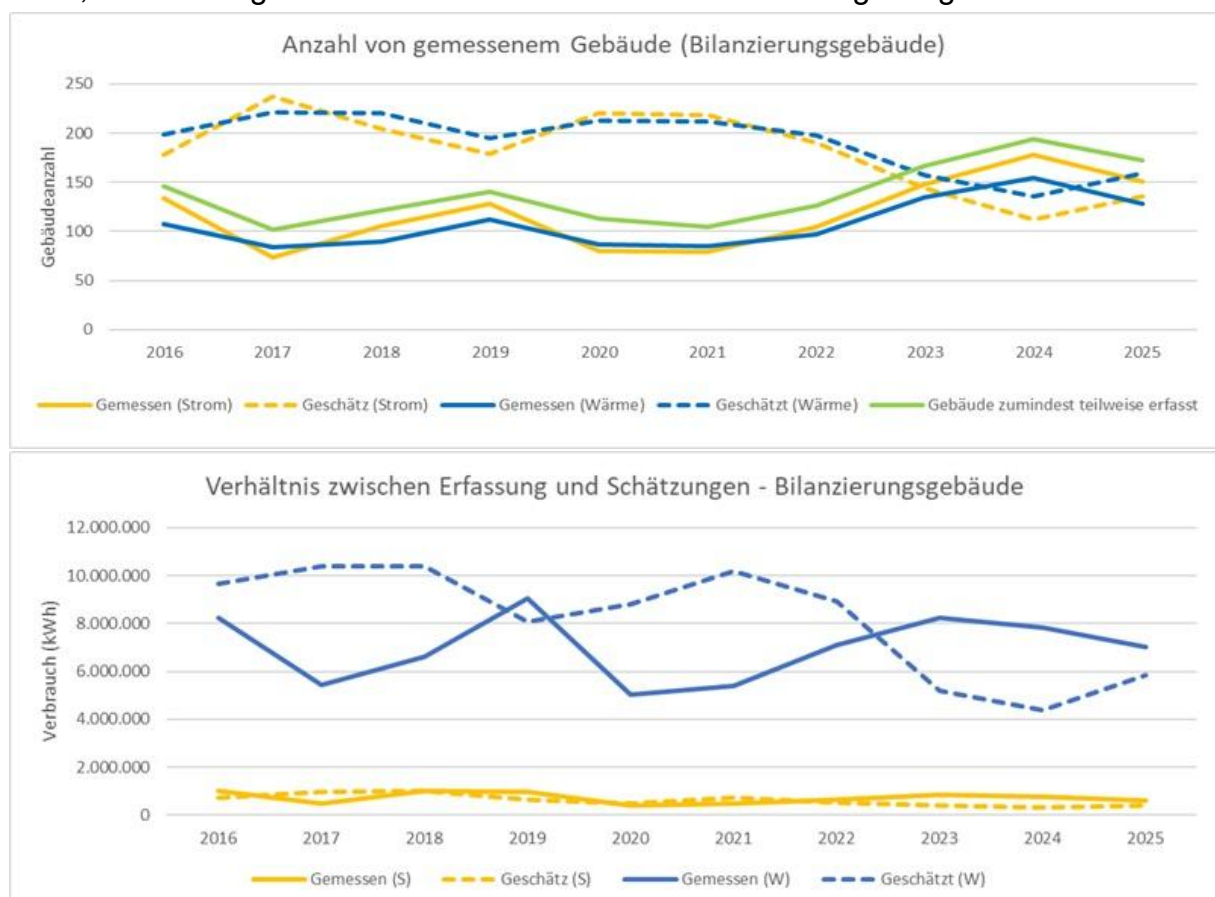
Für das Jahr 2025 lagen für 59,9 % der Bilanzierungsgebäude zumindest teilweise Verbrauchsdaten vor, das heißt, es wurden entweder Strom- oder Wärmedaten übermittelt. Bei den Gebäuden des Roadmap-Monitorings lag dieser Anteil bei 43,3 %.

Insgesamt haben 77 % der Kirchengemeinden Daten zu mindestens einem Gebäude übermittelt, die meisten davon zu mehreren Gebäuden.

Bezogen auf den gesamten Strom- und Wärmeverbrauch der Bilanzierungsgebäude konnten 54,8 % direkt erfasst werden. Der verbleibende Anteil wurde geschätzt. Für die Gebäude des Roadmap-Monitorings lag der direkt erfasste Anteil bei 42,7 %.

Da viele Kirchengemeinden keinen Zugang zu Verbrauchsdaten von privat angemieteten Gebäuden haben, ist der Erfassungsgrad im Roadmap-Monitoring grundsätzlich niedriger als bei den Bilanzierungsgebäuden. Für das Jahr 2025 konnte ein geringerer Anteil des Strom- und Wärmeverbrauchs direkt erfasst werden als im Vorjahr. Ein möglicher Grund hierfür ist die krankheitsbedingte Abwesenheit des zuständigen Mitarbeiters während der Datenerhebung. Dadurch konnten die Gemeinden weniger intensiv begleitet und seltener an die Datenübermittlung erinnert werden.

Trotz dieses Rückgangs lag der direkt erfasste Anteil des Strom- und Wärmeverbrauchs der Bilanzierungsgebäude weiterhin bei über 50 % und damit auf einem Niveau, das im Vergleich zu den meisten früheren Jahren als günstig einzustufen ist.



1.3 Ergebnisse für das Jahr 2025

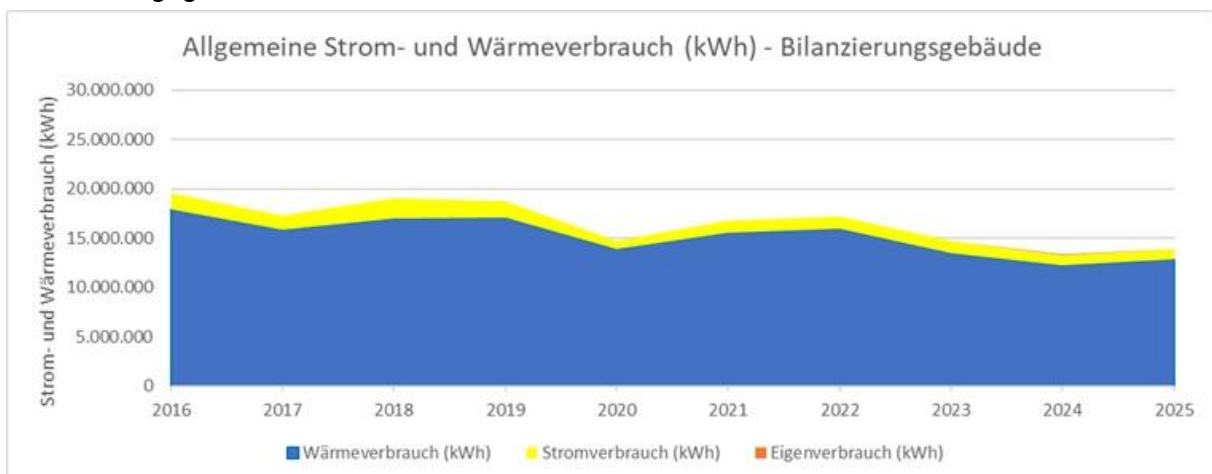
2025 - Bilanzierungsgebäude	
Wärmeverbrauch (kWh)	13.060.906 kWh
Stromverbrauch (kWh)	1.031.721 kWh
Stromeigenverbrauch (kWh)	28.314 kWh
Stromerzeugung (kWh)	53.443 kWh
Wärmeemissionen (tCO ₂ e)	2.754 tCO ₂ e
Stromemissionen (tCO ₂ e)	115 tCO ₂ e
Totaler Verbrauch (kWh)	14.120.940 kWh
Totale Emissionen (tCO ₂ e)	2.869 tCO ₂ e
Klimafaktor	1,12
Totaler Verbrauch mit Klimafaktor	12.607.982 kWh

2025 – Roadmap-Monitoring-Gebäude	
Wärmeverbrauch (kWh)	18.470.409 kWh
Stromverbrauch (kWh)	1.551.691 kWh
Eigenverbrauch (kWh)	41.460 kWh
Erzeugung (kWh)	83.328 kWh
Wärmeemissionen (tCO ₂ e)	4.066 tCO ₂ e
Stromemissionen (tCO ₂ e)	180 tCO ₂ e
Totaler Verbrauch (kWh)	20.063.56 kWh
Totale Emissionen (tCO ₂ e)	4.246 tCO ₂ e
Klimafaktor	1,12
Totaler Verbrauch mit Klimafaktor	17.913.893 kWh

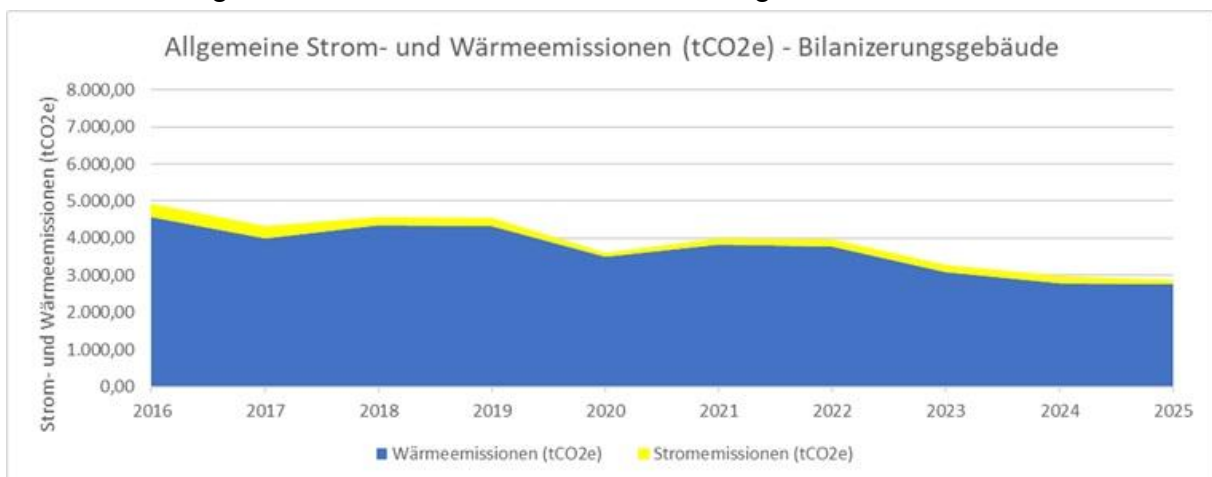
1.4 Trends und Entwicklungen

Seit 2025 erstellt die Lippische Landeskirche jährlich eine Treibhausgasbilanz. Nachträglich wurden nach derselben Methodik auch Bilanzierungen für alle Jahre ab 2016 durchgeführt, sodass Entwicklungen über einen längeren Zeitraum betrachtet werden können.

Bilanzierungsgebäude

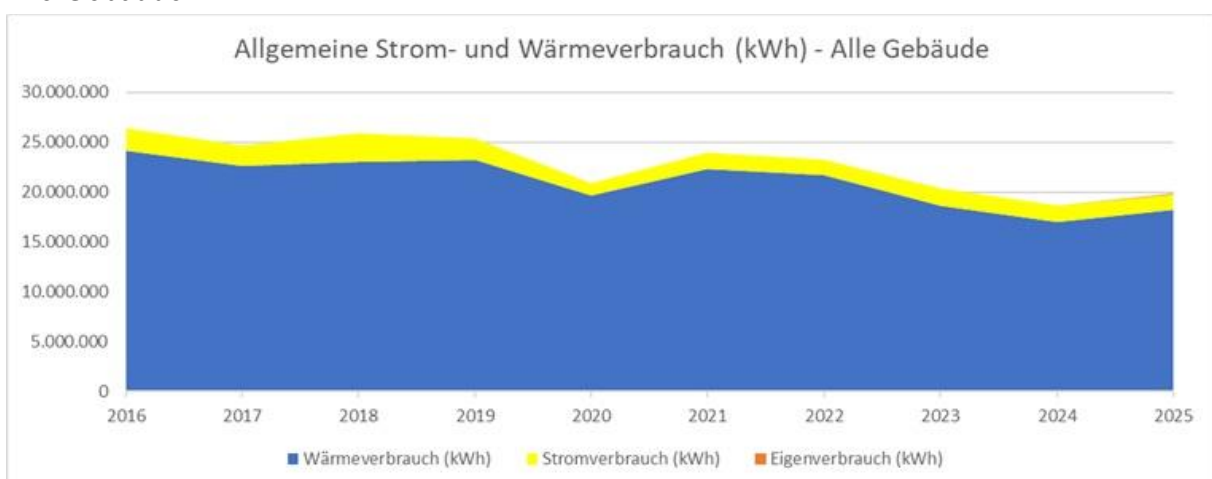


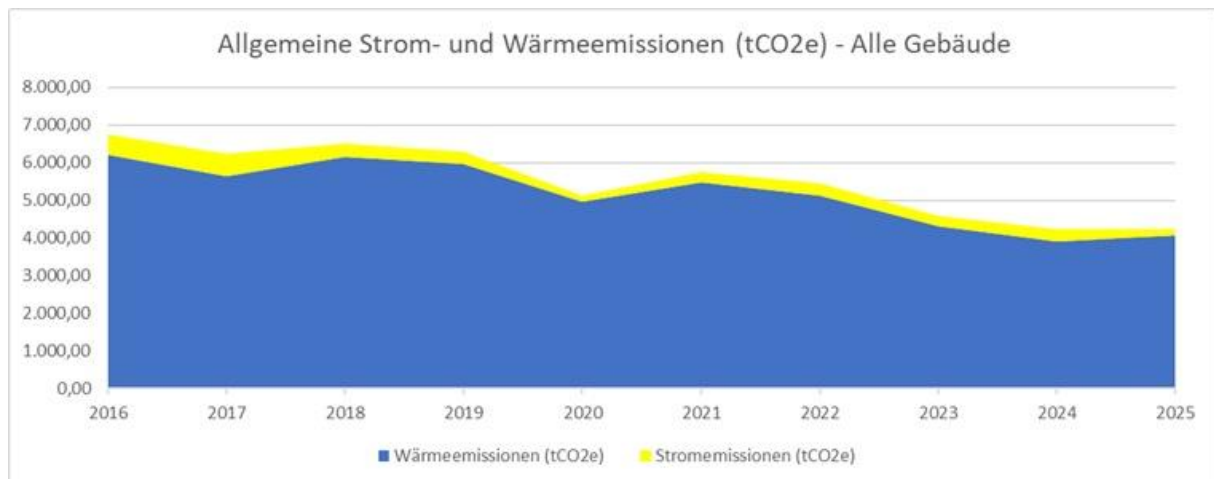
Wie in allen bisher bilanzierten Jahren bestand der Großteil unseres gebäudebezogenen Energieverbrauchs auch im Jahr 2025 aus Wärmeenergie. Der Wärmeverbrauch der Bilanzierungsgebäude ist gegenüber 2024 gestiegen, während der Stromverbrauch im gleichen Zeitraum weitgehend stagnierte. Insgesamt nahm der Energieverbrauch zwischen 2024 und 2025 um 5,7 % zu. Der Eigenverbrauch von Strom aus Photovoltaikanlagen macht weiterhin nur einen kleinen Anteil des gesamten Stromverbrauchs aus, da der größte Teil des erzeugten Stroms direkt in das öffentliche Netz eingespeist wird. Sowohl der Eigenverbrauch als auch die Stromerzeugung aus Photovoltaik werden jedoch derzeit wahrscheinlich unterschätzt. Ursache hierfür ist die unvollständige Datenlage zum Vorhandensein von Photovoltaikanlagen in den Kirchengemeinden sowie zu deren Stromerträgen.



Dieser Anstieg des Energieverbrauchs spiegelt sich jedoch nicht in den Treibhausgas-Emissionen wider. Trotz des höheren Verbrauchs sanken die Emissionen zwischen 2024 und 2025 um 3,5 %. Gleichzeitig hat sich die Geschwindigkeit des Reduktionstrends, der insbesondere seit 2022 deutlich zu beobachten war, aber verlangsamt.

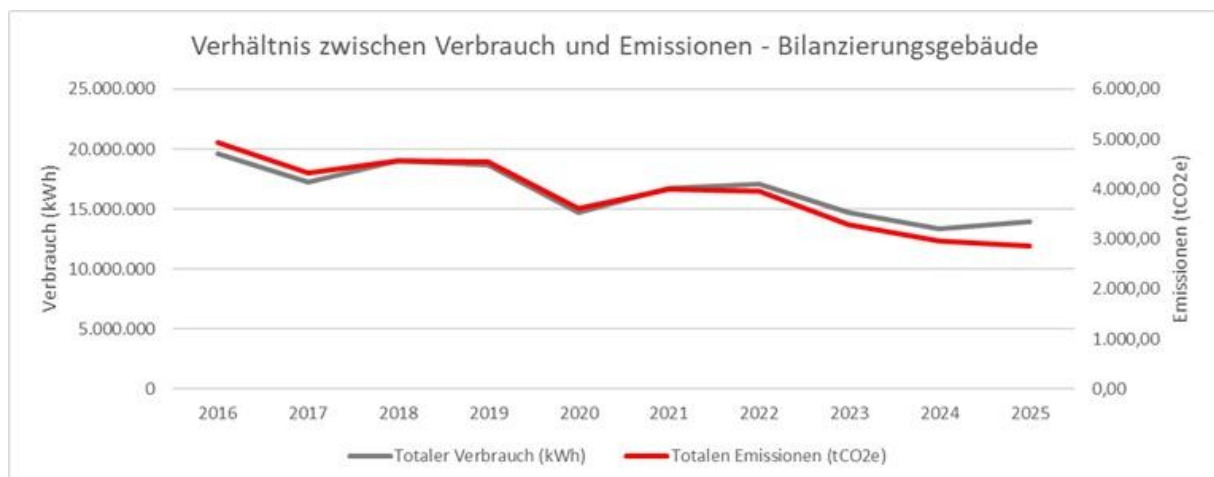
Alle Gebäude





Die Grafiken für den sämtlichen Gebäudebestand („alle Gebäude“) zeigen ein ähnliches Bild. Der Energieverbrauch stieg zwischen 2024 und 2025 um 7,0 %. Gleichzeitig nahmen die Treibhausgas-Emissionen um 0,4 % zu.

Verhältnis zwischen Verbrauch und Emissionen



Da auch in Zukunft ein gewisser Strom- und Wärmeverbrauch erforderlich sein wird, können die Klimaziele nicht allein durch Verbrauchsreduzierungen erreicht werden. Entscheidend ist vielmehr die Entkopplung von Energieverbrauch und Treibhausgas-Emissionen. Seit mindestens 2016 sind die Emissionen schneller gesunken als der Energieverbrauch. Aufgrund der Skalierung der Grafik wird dieser Trend jedoch erst ab 2021 deutlich sichtbar. Die jährliche Beobachtung dieser Entwicklung ist von zentraler Bedeutung.

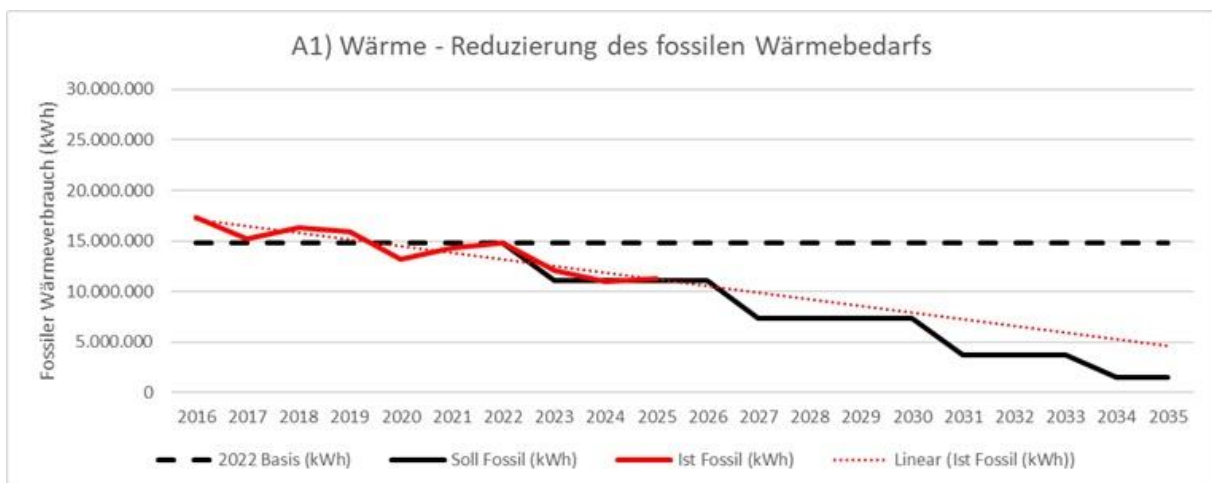
Das Ergebnis des Jahres 2025 ist besonders interessant, da es auf eine deutliche Beschleunigung dieses Entkopplungstrends hindeutet. Die Ursachen hierfür dürften vor allem in Effizienzsteigerungen bei der Wärmeversorgung sowie in einer weiteren Umstellung auf erneuerbare Energieträger liegen.

Um die Klimaziele zu erreichen, sind jedoch beide Aspekte entscheidend: ein sparsamer und effizienter Energieeinsatz sowie die Umstellung auf emissionsarme beziehungsweise erneuerbare Energiequellen.

1.5 Klimaziele

Das Klimaschutzgesetz der Lippischen Landeskirche trat Anfang 2023 in Kraft. Der dazugehörige Klimaschutzplan beziehungsweise Reduktionspfad legt die konkreten Klimaschutzziele fest. Im Folgenden werden die Klimaziele für den Gebäudebereich dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich alle Ergebnisse auf die Bilanzierungsgebäude.

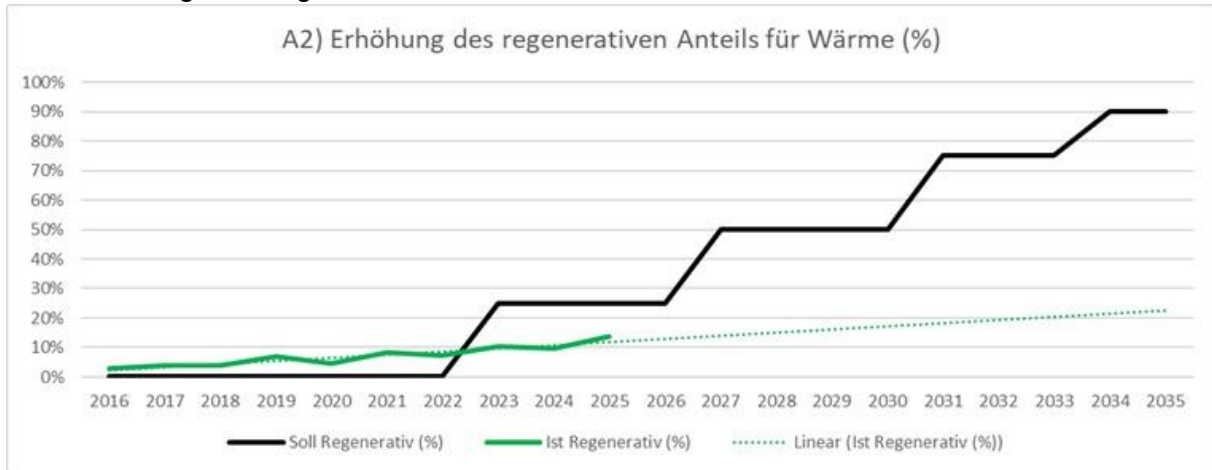
A1 - Reduzierung des fossilen Wärmebedarfs (auf 2022)



Dieses Ziel ist von besonderer Bedeutung, da der Großteil unserer Treibhausgas-Emissionen aus dem Verbrauch fossiler Energieträger zur Wärmeversorgung stammt.

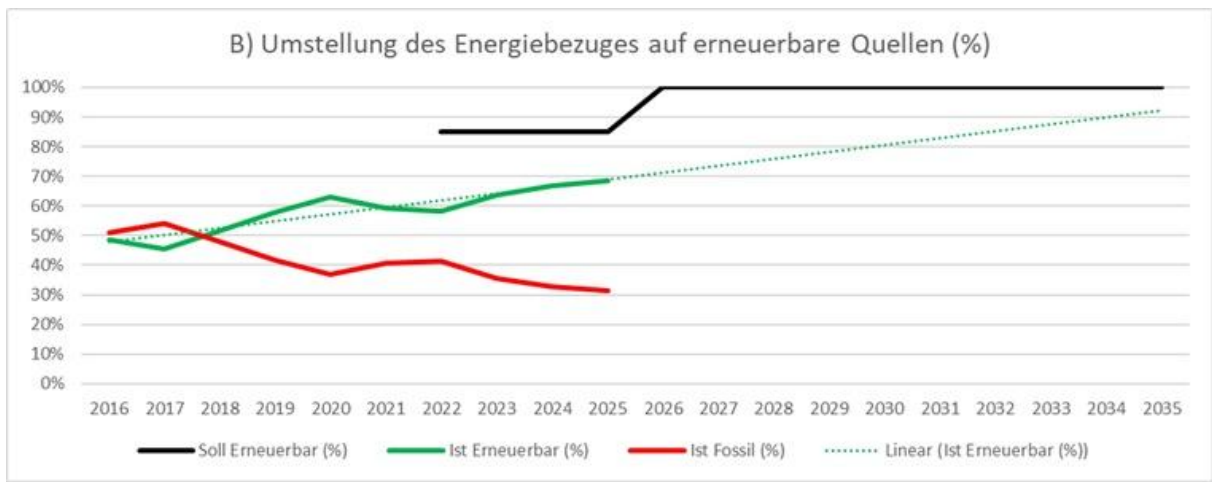
Unser fossil bedingter Wärmeverbrauch lag im Jahr 2024 kurzzeitig unter der Ziellinie, befindet sich inzwischen jedoch wieder rund 200.000 kWh über dem Zielwert für die Periode 2023–2026. Diese Entwicklung lässt sich nicht auf eine einzelne Ursache zurückführen, sondern ist vielmehr das Ergebnis eines insgesamt leicht gestiegenen Verbrauchs.

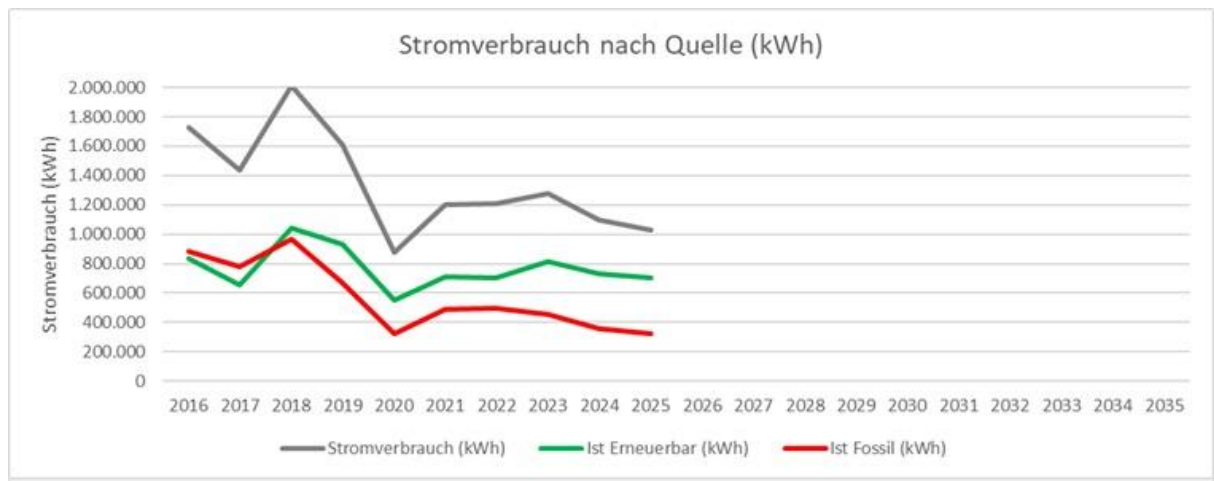
A2 - Erhöhung des Regenerativen Anteils für Wärme



Ziel A2 ist ebenfalls von zentraler Bedeutung, da nicht nur der Wärmeverbrauch reduziert, sondern die Wärmeversorgung zugleich auf erneuerbare Energieträger umgestellt werden muss. Zwischen 2024 und 2025 sind sowohl der Verbrauch erneuerbarer Wärme als auch deren Anteil am gesamten Wärmeverbrauch deutlich gestiegen. Der Verbrauch erneuerbarer Wärme nahm um 33,8 % zu, während ihr Anteil am gesamten Wärmeverbrauch um 4,0 Prozentpunkte anstieg. Trotz dieser sehr positiven Entwicklung ist nach aktuellem Stand davon auszugehen, dass dieses Ziel ohne zusätzliche Maßnahmen nicht erreicht wird.

B – Umstellung des Energiebezuges auf erneuerbare Quellen





Ziel B bezieht sich auf den Stromverbrauch. Bis zum Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2023 gab es keine verbindliche Vorgabe zur Umstellung auf Ökostrom. Dennoch konnten seitdem deutliche Fortschritte beim Strombezug erzielt werden.

Die erste Grafik zeigt den kontinuierlich steigenden Anteil erneuerbaren Stroms am gesamten Stromverbrauch. Wie die zweite Grafik verdeutlicht, ist dies vor allem darauf zurückzuführen, dass der Verbrauch fossilen Stroms schneller zurückgeht als der Verbrauch erneuerbaren Stroms.

Diese Entwicklung ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: den Umstieg von Kirchengemeinden und Landeskirchenamt auf Ökostromtarife, die Reduzierung des allgemeinen Stromverbrauchs sowie den steigenden Anteil erneuerbarer Energien in den lokalen Stromtarifen. Letzteres entspricht einem allgemeinen nationalen und internationalen Trend in der Stromversorgung.

Laut Klimaschutzgesetz soll der Stromverbrauch bis 2025 zu 85,0 % und bis 2026 vollständig aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden. Trotz der positiven Entwicklungen wurde das Ziel für das Jahr 2025 nicht erreicht.

2. Mobilität

2.1 Geltungsbereich

Gemäß den Richtlinien der EKD umfasst die Mobilitätsbilanzierung alle Dienstreisen von Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen der Landeskirche sowie der Kirchengemeinden. Dabei werden sämtliche Verkehrsmittel berücksichtigt.

Arbeits- bzw. Pendelwege sowie die An- und Abreise zu Veranstaltungen sind nicht Bestandteil der offiziellen Treibhausgasbilanzierung. Die EKD empfiehlt jedoch, diese

Wege nach Möglichkeit ebenfalls zu erfassen, um eine fundiertere Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen zu ermöglichen.

2.2 Methodik

Datenquellen

Seit 2012 erfasst das Landeskirchenamt die im Rahmen von Dienstreisen zurückgelegten Kilometer auf Grundlage von Reiseanträgen, um die dabei entstehenden Emissionen zu kompensieren. Diese Daten bilden die wichtigste Quelle für die Mobilitätsbilanz des Landeskirchenamtes.

Ab 2026 übermitteln die Kirchengemeinden ihre historisch abgerechneten Dienstreisekilometer nach Verkehrsmittel für die Jahre 2022 bis 2025 direkt an die Fachstelle Klimaschutz. Da für Fußwege keine Reiseanträge erforderlich sind, können zu Fuß zurückgelegte Wege derzeit nicht erfasst werden.

Seit Anfang 2026 werden zudem zweimal jährlich – jeweils im Sommer und im Winter – Umfragen zu Pendelwegen unter Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen durchgeführt. Im Gegensatz zur Erfassung von Dienstreisen ist die Teilnahme freiwillig, da es sich hierbei um persönliche und nicht dienstliche Daten handelt.

Die An- und Abreisen zu Veranstaltungen werden derzeit nicht erfasst.

Grünes Datenkonto

Die Fachstelle Klimaschutz überträgt die Dienstreisedaten der Kirchengemeinden und des Landeskirchenamtes in das Grüne Datenkonto. Dort werden die zurückgelegten Kilometer mithilfe verkehrsmittelspezifischer Emissionsfaktoren in Treibhausgas-Emissionen (t CO₂e) umgerechnet.

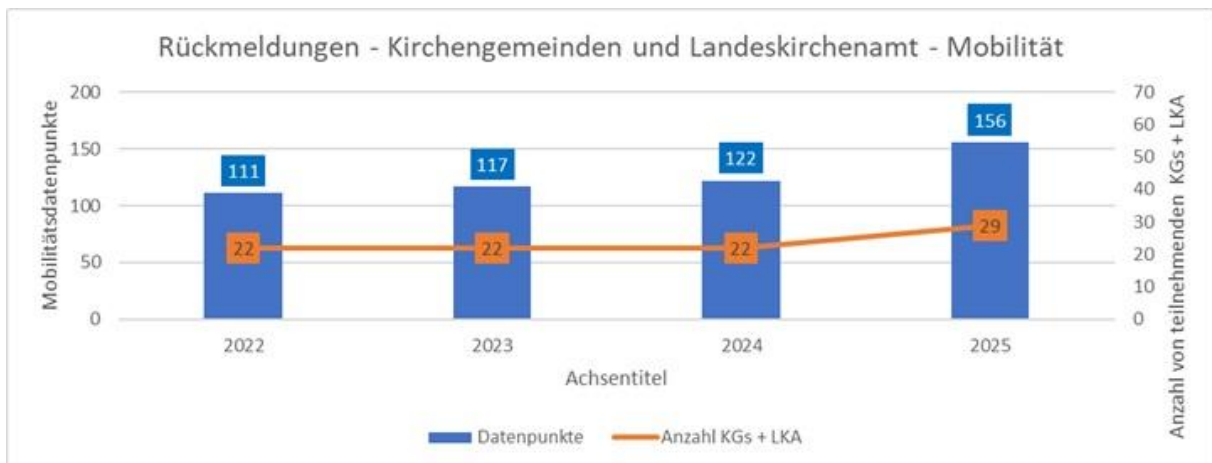
Verarbeitung

Die Rohdaten werden aus dem Grünen Datenkonto exportiert und in einer Excel-Tabelle weiterverarbeitet. Eine zentrale Aufgabe dieser Verarbeitung besteht in der Erstellung von Schätzungen für Gemeinden, die keine Daten übermittelt haben. Grundlage hierfür sind Durchschnittswerte je Gemeindemitglied.

Beispielsweise:

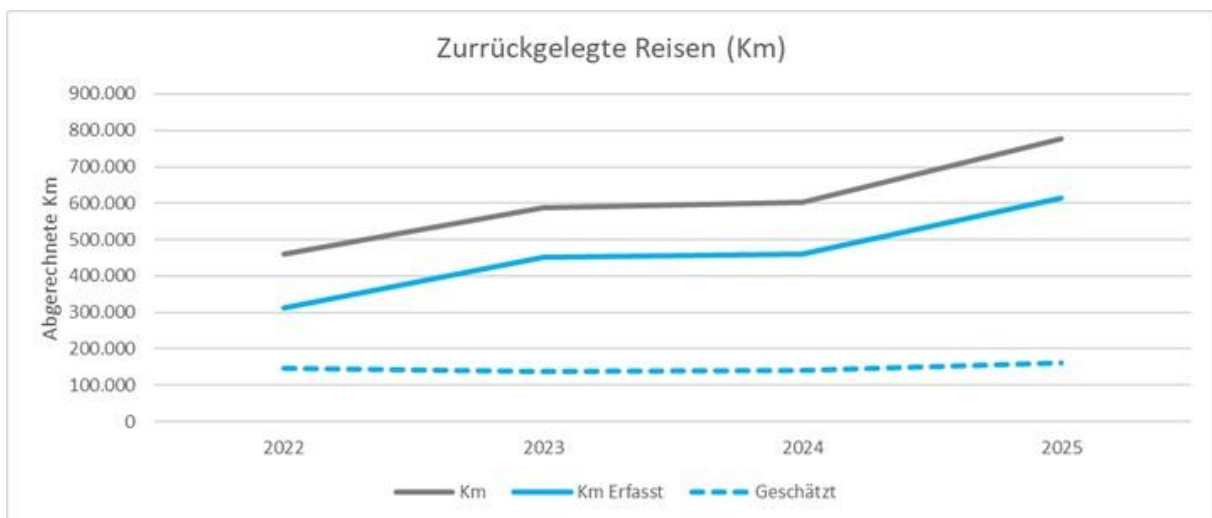
- Die vorliegenden Daten zeigen, dass durchschnittlich 0,5 km Pkw-Fahrleistung pro Gemeindemitglied anfallen.
- Eine Kirchengemeinde mit 1.000 Gemeindemitgliedern hat keine Pkw-Daten übermittelt.
- Für diese Gemeinde wird eine Fahrleistung von 500 Pkw-Kilometern geschätzt (0,5 × 1.000).

Übermittlung



Im Jahr 2026 wurden Mobilitätsdaten für alle Jahre von 2022 bis 2025 erhoben. Insgesamt haben 28 Kirchengemeinden sowie das Landeskirchenamt Mobilitätsdaten übermittelt. Dabei wurden 156 Datensätze erfasst. Ein Datensatz besteht aus einer Kilometerangabe in Verbindung mit einem Verkehrsmittel, beispielsweise 1.000 km mit Regionalzügen.

Da das Jahr 2025 als Schwerpunktjahr der Datenerhebung festgelegt wurde, liegen für dieses Jahr besonders viele Daten vor.



Seit 2024 ist die Zahl der direkt erfassten Kilometer deutlich gestiegen. Im gleichen Zeitraum nahm die geschätzte Kilometerzahl nur leicht zu. Dies deutet darauf hin, dass sowohl die tatsächliche Reisetätigkeit zugenommen hat als auch ein größerer Anteil der Reisen erfasst werden konnte.

2.3 Ergebnisse für das Jahr 2025

Abgerechnete Km und Emissionen im Jahr 2025		
Pkw – Verbrenner	383.993 Km	60 tCO ₂ e

Pkw- Elektro	42.666 Km	
Bahn	146.870 Km	11 tCO2e
Flugzeug	179.199 Km	71 tCO2e
Sons. ÖPNV	3.506 Km	0,2 tCO2e
Fahrrad u. e-Bike	20.688 Km	0,0 tCO2e
Total	773.415 Km	141 tCO2e

Pendelwege

Da Pendelwege erstmals im Jahr 2026 erfasst wurden, liegen hierfür noch keine Ergebnisse vor.

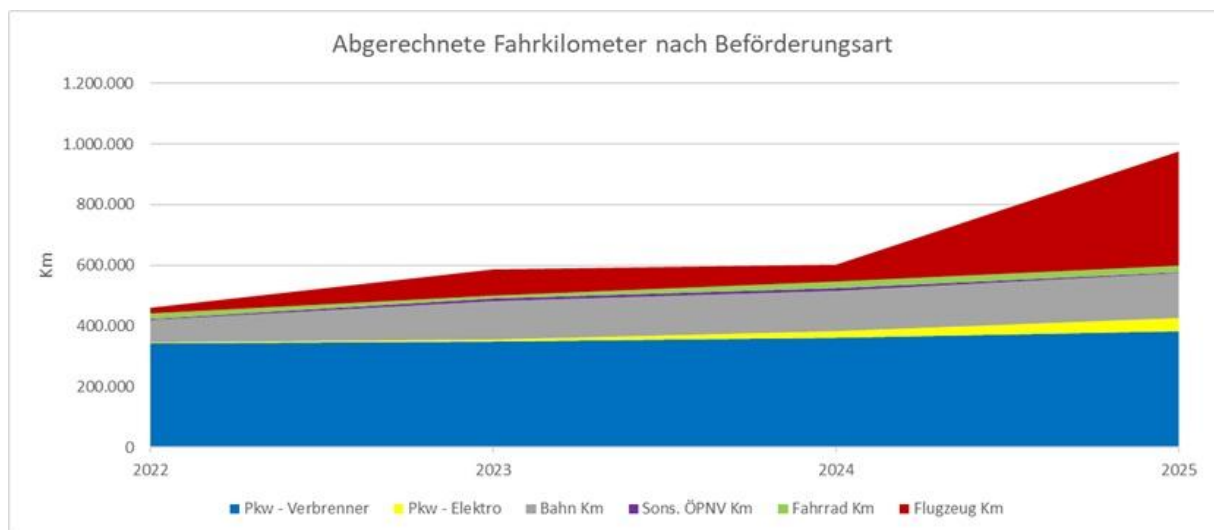
Veranstaltungen

Die An- und Abreisen zu Veranstaltungen wurden für das Jahr 2025 nicht bilanziert.

2.4 Trends und Entwicklungen

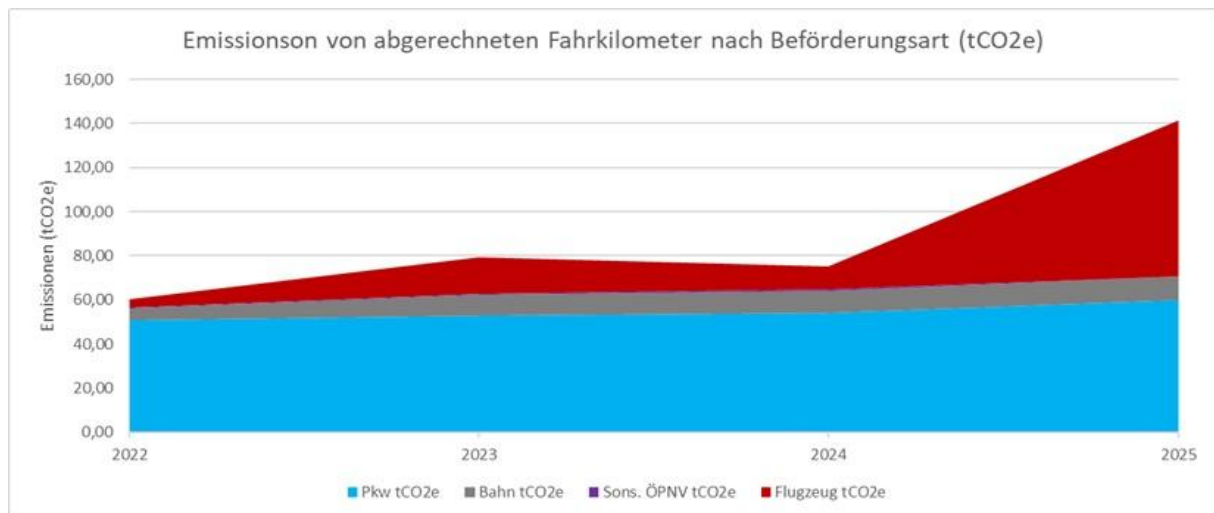
Seit 2026 erstellt die Lippische Landeskirche jährlich eine Treibhausgasbilanz für den Bereich Mobilität. Zusätzlich wurden nach derselben Methodik rückwirkend Bilanzierungen für alle Jahre ab 2022 durchgeführt.

Dienstreisen



Im Jahr 2025 wurden mit Verbrenner-Pkw, Elektroautos, der Bahn, dem Fahrrad und dem Flugzeug mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Die insgesamt abgerechnete Kilometerleistung lag dadurch 61,9 % über dem Wert von 2024.

Der starke Anstieg der Dienstreisekilometer ist insbesondere auf Flugreisen zurückzuführen. Die mit dem Flugzeug zurückgelegte Kilometerleistung lag 2025 um 584,0 % über dem Wert des Vorjahres und war damit nahezu sechsmal so hoch wie 2024.



Noch deutlicher zeigt sich dieser Trend bei den Treibhausgas-Emissionen, da Flugreisen deutlich höhere Emissionen pro Kilometer verursachen als die meisten anderen Verkehrsmittel. Während sich die Pkw-Kilometer auf Hunderte oder sogar Tausende einzelner Fahrten verteilen, beruht der vergleichsweise große Anteil der Flugreisen im Jahr 2025 auf lediglich 78 Flugreisen. Im Jahr 2024 wurden dagegen nur 22 Flugreisen erfasst.

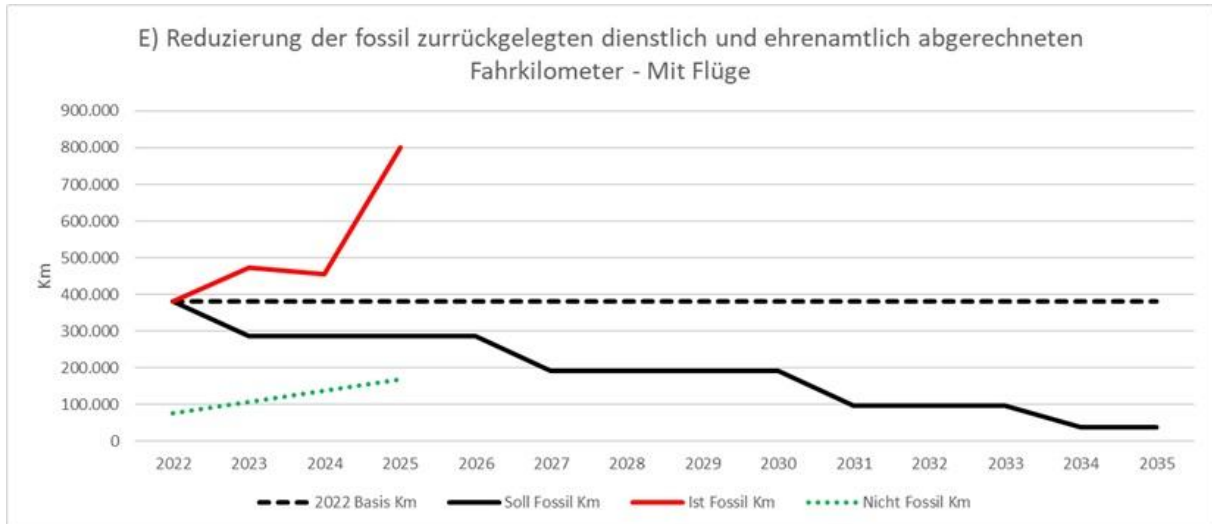
Die Emissionen aus Mobilität machen zwar nur einen vergleichsweise kleinen Anteil der Gesamtemissionen der Organisation aus. Dies sollte jedoch nicht zu einer Unterschätzung des Handlungsbedarfs führen. Mobilität – insbesondere Flug- und Pkw-Verkehr, einschließlich Elektroautos – verursacht neben Treibhausgas-Emissionen weitere Umwelt- und Gesundheitsbelastungen. Dazu zählen unter anderem Lärmbelastung, Erderwärmung wegen Kondensstreifen, Unfälle mit Menschen und Tieren sowie Feinstaubemissionen durch Reifenabrieb.

Eine nachhaltige Verringerung dieser Belastungen kann daher nicht allein durch den Wechsel der Antriebstechnologie erreicht werden. Von besonderer Bedeutung sind vielmehr die Verlagerung von Flug- und Pkw-Reisen auf die Schiene sowie die verstärkte Nutzung des Fahrrads, wo dies möglich und sinnvoll ist.

2.5 Klimaziele

Das Klimaschutzgesetz der Lippischen Landeskirche trat Anfang 2023 in Kraft. Der dazugehörige Klimaschutzplan beziehungsweise Reduktionspfad legt die konkreten Klimaschutzziele fest. Ziel E bezieht sich auf den Bereich Mobilität.

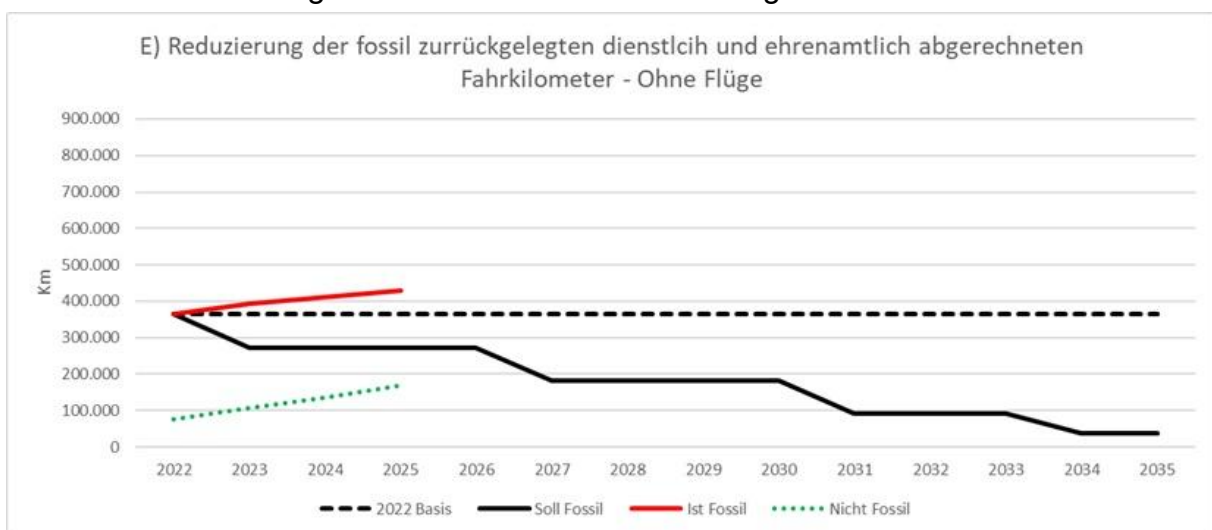
E – Reduzierung der fossil zurückgelegten dienstlich und ehrenamtlich abgerechneten Fahrkilometer



Ziel E misst die absolute Anzahl der dienstlich und ehrenamtlich zurückgelegten Kilometer, die mit fossilen Energieträgern zurückgelegt werden. Die Reduktionslinie basiert auf dem Basisjahr 2022.

Es ist deutlich erkennbar, dass die fossil zurückgelegten Kilometer seit 2022 und insbesondere seit 2024 stark angestiegen sind. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Zunahme von Flugreisen zurückzuführen.

Da zwischen 2022 und 2025 ausschließlich das Landeskirchenamt Flugreisen abgerechnet hat, ist es sinnvoll, die Entwicklung zusätzlich ohne Flugreisen zu betrachten. Die zweite Darstellung bildet die Mobilität der Kirchengemeinden besser ab.



Die zweite Grafik berücksichtigt keine Flugreisen und zeigt ebenfalls einen Anstieg der fossil zurückgelegten Kilometer, allerdings deutlich schwächer ausgeprägt. Gleichzeitig wird sichtbar, dass der Anteil nicht-fossiler Verkehrsmittel kontinuierlich

zunimmt. Trotz dieser positiven Entwicklung erscheint das Erreichen von Ziel E auf Grundlage der aktuellen Entwicklung unwahrscheinlich.

Ziel E – Eine alternative Maß

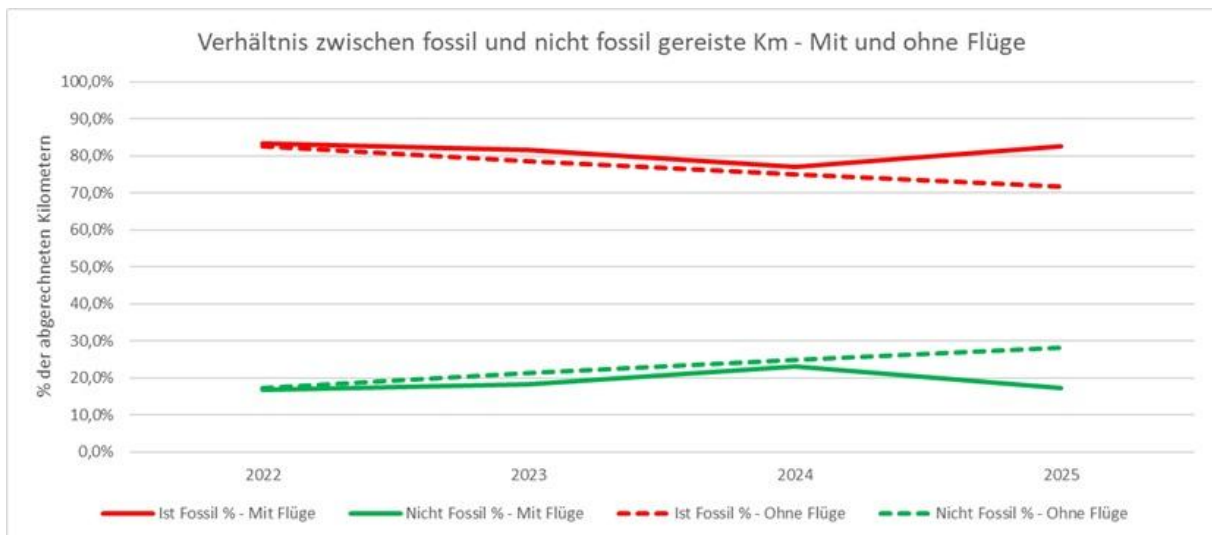
Die für Ziel E verwendete Kennzahl, die absolute Anzahl fossil zurückgelegter Kilometer, weisen einige Einschränkungen auf:

- Das Basisjahr 2022 war noch teilweise von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie geprägt
- Unterschiede in den Emissionen verschiedener Verkehrsmittel werden nicht berücksichtigt. Flugzeuge, benzinbetriebene Pkw und dieselbetriebene Züge gehen gleichermaßen als fossile Kilometer in die Berechnung ein
- Veränderungen der relativen Anteile verschiedener Verkehrsmittel bleiben unberücksichtigt, insbesondere wenn die insgesamt zurückgelegte Kilometerleistung steigt oder sinkt

Eine alternative Kennzahl stellen die bereits dargestellten Mobilitätsemissionen dar. Diese ermöglichen eine differenziertere Betrachtung der Klimawirkung verschiedener Verkehrsmittel. Auch die Mobilitätsemissionen sind seit 2022 und insbesondere seit 2024 deutlich gestiegen, was vor allem auf die Zunahme von Flugreisen zurückzuführen ist.

Eine weitere Betrachtungsmöglichkeit besteht in der Analyse der Anteile fossiler und nicht-fossiler Verkehrsmittel an der gesamten Kilometerleistung. Diese Kennzahl zeigt, welcher Anteil aller zurückgelegten Kilometer auf fossile beziehungsweise nicht-fossile Verkehrsmittel entfällt. Da sie unabhängig von der absoluten Kilometerleistung ist, ermöglicht sie eine Bewertung der Verkehrsmittelwahl auch dann, wenn insgesamt mehr oder weniger gereist wird.

Die folgende Grafik stellt die fossilen und nicht-fossilen Anteile der zurückgelegten Kilometer dar. Die durchgezogenen Linien zeigen die Werte einschließlich Flugreisen, die gestrichelten Linien die Werte ohne Flugreisen.

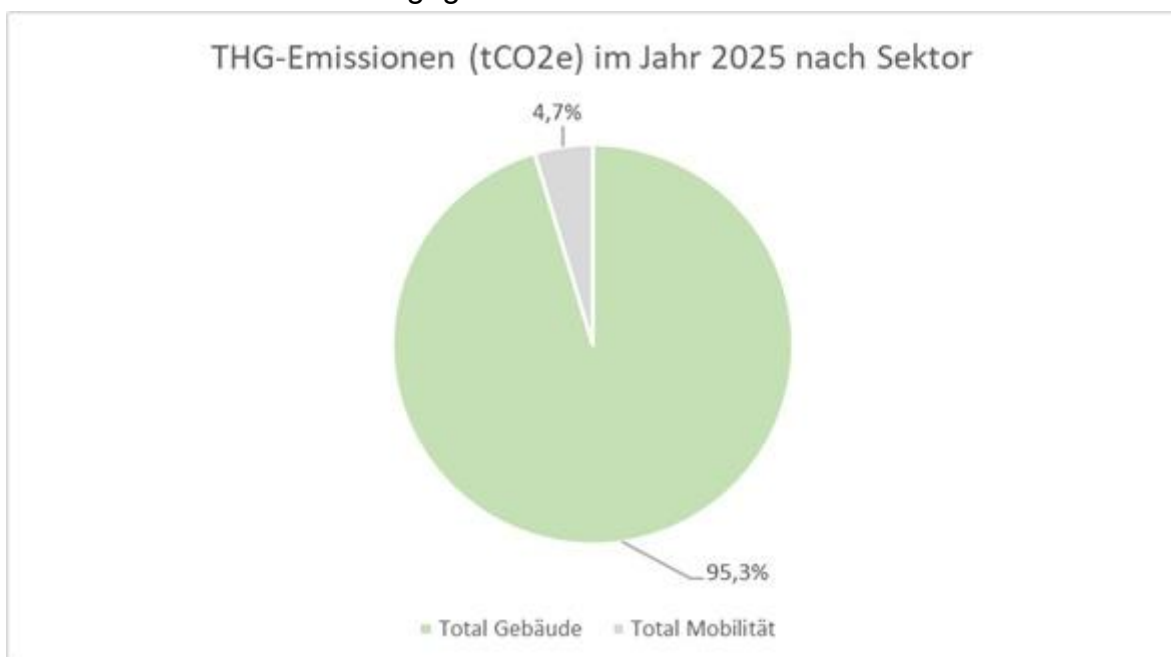


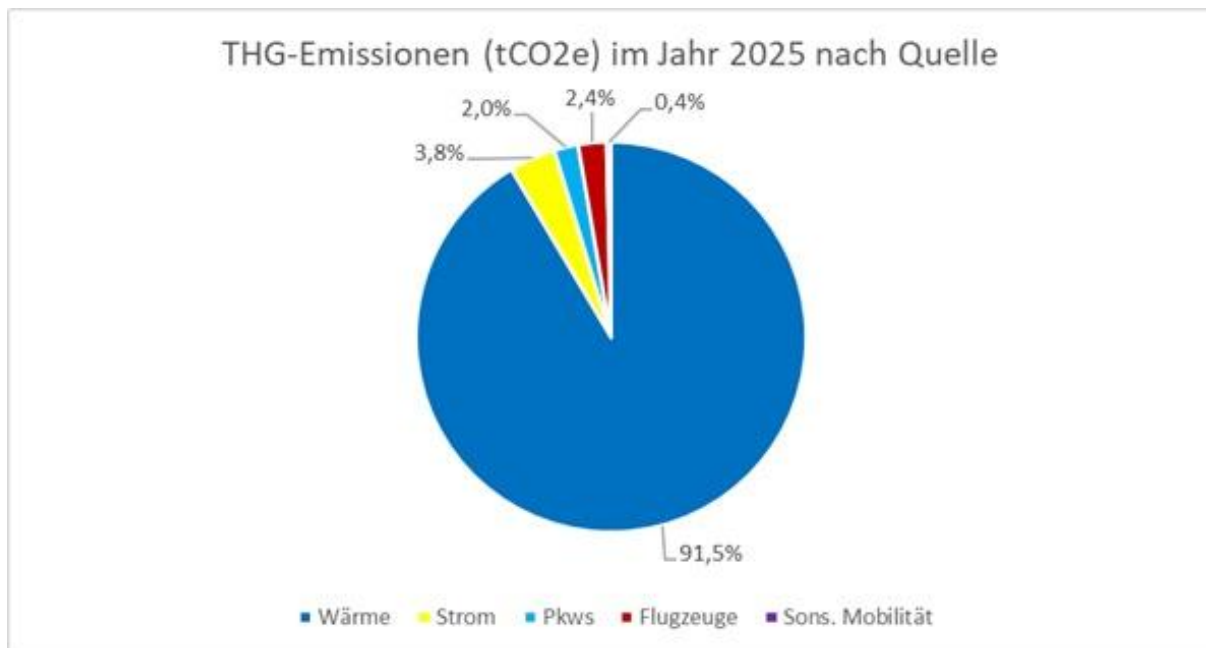
Die gestrichelten Linien verdeutlichen einen langfristigen Trend: Das Landeskirchenamt und die Kirchengemeinden ersetzen zunehmend Fahrten mit Verbrennerfahrzeugen durch Elektrofahrzeuge, Bahnreisen und Fahrradfahrten. Dieser Trend setzt sich fort, obwohl die insgesamt zurückgelegte Kilometerleistung in den letzten Jahren gestiegen ist.

3. Überblick über die Emissionen

3.1 Ergebnisse für das Jahr 2025

Im Folgenden wird ein Überblick über die bilanzierten Treibhausgas-Emissionen des Jahres 2025 nach Sektoren gegeben.





Im Jahr 2025 entfielen 95,3 % unserer bilanzierten Emissionen auf den Gebäudesektor. Davon waren 91,5 % auf die Wärmeversorgung und 3,8 % auf den Stromverbrauch zurückzuführen. Der Mobilitätssektor verursachte 4,7 % der gesamten Emissionen. Davon entfielen 2,0 % auf Pkw-Fahrten und 2,4 % auf Flugreisen.

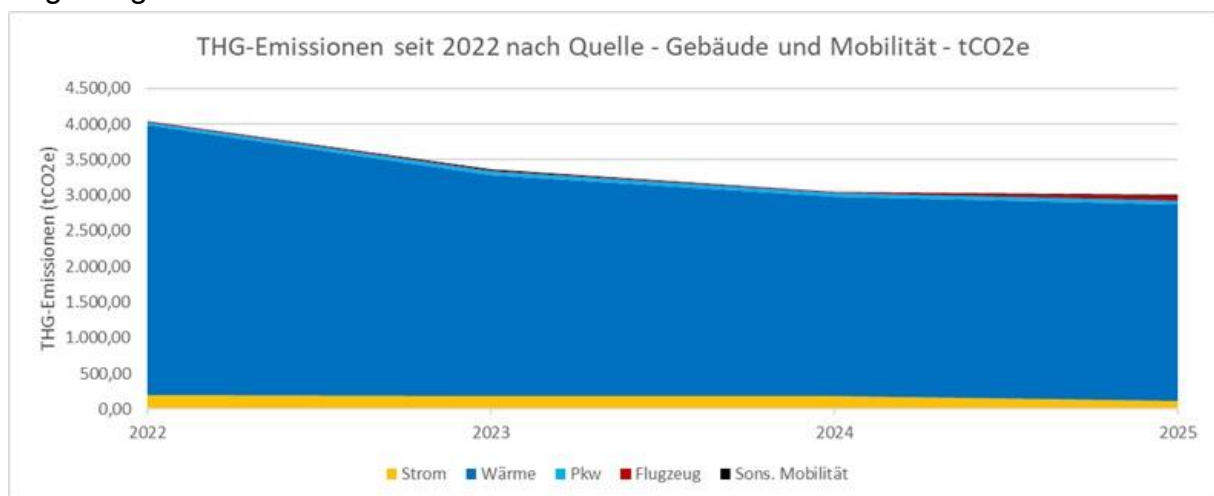
Ergebnisse aus dem Jahr 2025	
Totale Emissionen	3.010 tCO ₂ e
Gebäudeemissionen	2.869 tCO ₂ e
Mobilitätsemissionen	141 tO ₂ e

3.2 Trends und Entwicklungen

Im Jahr 2025 wurden die Treibhausgas-Emissionen unseres Gebäudebestands rückwirkend für alle Jahre ab 2016 bilanziert. Für den Bereich Mobilität wurden im Jahr 2026 nachträglich Bilanzierungen für alle Jahre ab 2022 erstellt.



Der Gebäudesektor hat über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg den weitest- größten Anteil unserer Emissionen verursacht. Die Emissionen aus diesem Sektor sind seit mindestens 2016 rückläufig, insbesondere während der COVID-19-Pandemie sowie nach Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine. Die Emissionen aus Mobilität machen dagegen nur einen vergleichsweise kleinen Anteil der Gesamtemissionen aus. Seit dem ersten Bilanzierungsjahr 2022 sind sie jedoch angestiegen.



Die in beiden Grafiken erkennbare Reduktion der Gesamtemissionen ist überwiegend auf einen Rückgang der Emissionen aus der Wärmeversorgung zurückzuführen. Trotz dieser Entwicklung entfällt weiterhin der größte Anteil unserer Treibhausgas-Emissionen auf die Beheizung unserer Gebäude.

Das Flächendiagramm verdeutlicht besonders zudem, dass der Anteil der Mobilitäts-emissionen an den Gesamtemissionen im Zeitverlauf zunimmt. Dies ist sowohl auf die sinkenden Emissionen im Gebäudesektor als auch auf die steigenden Emissionen im Mobilitätsbereich zurückzuführen.

Im Jahr 2022 entfielen 1,5 % der gesamten bilanzierten Emissionen auf den Bereich Mobilität. Bis 2025 stieg dieser Anteil auf 4,7 %.

Glossar

Begriffe

E-Bike bzw. E-Fahrrad, Pedelec usw. – Fahrräder, die durch einen Elektroantrieb unterstützt werden, einschließlich zwei- und mehrspuriger Varianten, beispielsweise E-Lastenräder. Nicht gemeint sind elektrisch angetriebene Motorräder.

Emissionen – Da sich dieser Bericht auf Treibhausgas-Emissionen bezieht, sind mit „Emissionen“ im Folgenden stets Treibhausgas-Emissionen gemeint.

Roh – Technischer Begriff in Bezug auf Daten; bedeutet „unverarbeitet“.

Erneuerbar / regenerativ – Energiequellen, die nicht endlich sind oder sich innerhalb menschlicher Zeiträume erneuern können. Dazu zählen beispielsweise Windenergie, Solarenergie, Wasserkraft, Biomasse und Biogas. In dieser Bilanzierung entfiel der überwiegende Teil des erneuerbaren Energieverbrauchs auf Wind- und Solarenergie. Die Begriffe „erneuerbar“ und „regenerativ“ werden in diesem Bericht synonym verwendet.

Fossil – Sammelbegriff für die Energieträger Kohle, Erdgas und Erdöl.

Scope – Für die Bilanzierung von Treibhausgasen werden drei Bereiche („Scopes“) unterschieden.

Scope 1 umfasst direkte Emissionen, beispielsweise aus der Verbrennung von Diesel in Fahrzeugen oder Heizöl in Heizungsanlagen.

Scope 2 umfasst indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie, beispielsweise Strom oder Fernwärme.

Scope 3 umfasst weitere indirekte Emissionen entlang der Wertschöpfungskette, beispielsweise aus der Herstellung und Lieferung eines Dienstfahrzeugs. Dieser Bericht bilanziert ausschließlich Emissionen der Scopes 1 und 2.

Sons. ÖPNV – Abkürzung für „Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr“. Hierunter fallen Verkehrsmittel, die nicht gesondert ausgewiesen werden. Die Kategorie umfasst in der Regel Fahren, Reisebusse sowie Fahrten, die allgemein als „ÖPNV“ erfasst wurden.

Einheiten

km – Kilometer

kWh – Kilowattstunde

m² – Quadratmeter

t CO₂e – Tonnen Kohlendioxid-Äquivalent; Standardmaßeinheit zur Quantifizierung von Treibhausgas-Emissionen