

Stellungnahme des Klimabeirats zu V/0046/2015

Über die Prüfung der ersten Empfehlungen des Klimabeirats durch die Verwaltung sind fast drei Jahre vergangen, in denen der Beirat auf den verschiedenen Themengebieten weitergearbeitet hat. Diese Stellungnahme bezieht daher aktuelle Entwicklungen und Arbeitsergebnisse mit ein.

Bereich Bauen, Wohnen, Planen

Zu 1)

Die Stellungnahme der KLENKO bestätigt, dass seitens der Bürger/innen großes Interesse an maßstabsetzenden Sanierungen besteht.

Die Berechnung der Verwaltung geht allerdings von unnötig hohen Kosten aus: Experten innerhalb und außerhalb des Klimabeirats kommen hier zu alternativen Schätzungen, die mit 15% Mehrkosten gegenüber „normaler“ energetischer Sanierung bzw. 1.200 €/m² deutlich unter Neubaulniveau liegen. Unabhängig davon bleiben bei der Kalkulation der Verwaltung Finanzierungsmöglichkeiten über die KfW (inklusive Tilgungszuschüsse bis zu 22,5% des Kreditbetrages) außen vor, und es fehlt jegliche wirtschaftliche Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes.

Es ist auch nicht nachzuvollziehen, warum die Kosten für eine Begleitung der Baumaßnahme proportional mit der Investitionssumme steigen müssen. Hier wäre der Klimabeirat im Übrigen bereit, sinnvolle Kooperationen mit der Fachhochschule zu vermitteln.

Der Beirat empfiehlt vor den genannten Hintergründen noch einmal dringend, dass die Stadt mit mehreren entsprechenden Projekten öffentlichkeits-wirksam ihre Vorbildfunktion beim Klimaschutz wahrnimmt und ihren Bürger/innen zeigt, dass auch Sanierungen auf Passivhausstandard wirtschaftlich sein können.

Zu 2)

Der Klimabeirat plädiert nach wie vor für die konsequente Umsetzung der Maßnahme B9 des Klimaschutzkonzeptes, d.h. die Einführung des Passivhausstandards für städtische Neubauten, so wie es z.B. die Stadt Frankfurt seit nunmehr acht Jahren praktiziert.

Zu 3)

Abweichend von der Stellungnahme der Verwaltung wurde der Klimabeirat erst auf erhebliche eigene Intervention hin an den öffentlichen Bürgerworkshops zur Konversion York-Kaserne beteiligt. Dabei wurde wiederholt aus der Verwaltung signalisiert, dass Aspekte des Klimaschutzes erst von der Phase der Hochbauplanung an mitzubedenken seien (eine Vorgehensweise, die sowohl zahlreiche Bestimmungen des Baugesetzbuchs als auch die städteplanerischen Standards nachhaltig agierender Kommunen außer Betracht lässt).

Der ursprüngliche Entwurf für die Wettbewerbsausschreibung enthielt praktisch keine Anforderungen hinsichtlich Klimaschutz. Auch von diesem Entwurf erfuhr der Beirat eher zufällig und so spät, dass er gezwungen war, über Nacht eine kritische Stellungnahme zu formulieren, aus der wesentliche Punkte in den interfraktionellen Änderungsantrag von SPD, Grüne, CDU, FDP und Linke vom 13.11.2013 übernommen wurden.

Der Klimabeirat hat anlässlich der Präsentation der prämierten Entwürfe für das ehem. York-Kasernengelände bereits darauf hingewiesen, dass Klimaschutzaspekte in den ausgezeichneten und zur weiteren Bearbeitung vorgesehenen Entwürfen keine bzw. in einem Fall lediglich marginale Erwähnung finden.

Da auch in den Beurteilungen der Preisgerichte nichts zum Thema Klimaschutz ausgesagt wird, kommt der Klimabeirat zu dem Ergebnis, dass seine Anreiz-Empfehlung durch die Planungen nicht überholt ist, sondern dringend in Zusammenarbeit mit den Preisträgern umgesetzt werden sollte.

Zu 4)

Das städtische Förderprogramm muss nach Auffassung des Klimabeirats ausgebaut und durch positive Öffentlichkeitsarbeit, etwa zum Thema „Richtiges Dämmen“, offensiv durch das Stadtplanungsamt begleitet werden.

Aktuelle Einschätzung und Forderungen:

Für die in den kommenden Jahren anstehenden Quartierssanierungen und -neuentwicklungen müssen die Gestaltungsmöglichkeiten des Baugesetzbuches zur planungsrechtlichen Sicherung von Klimaschutzziele endlich offensiv genutzt werden.

In diesem Sinne dringt der Klimabeirat auf die Entwicklung eines verbindlichen städteplanerischen Leitfadens nach dem Vorbild von Kommunen wie etwa Essen, Frankfurt, Karlsruhe u.a., der die Berücksichtigung von Klimaschutz und nachhaltiger Energieversorgung von der ersten städtebaulichen Entwurfsphase an sicherstellt. Dabei muss auch sichergestellt werden, dass Klimaschutz nicht nur als Ämter-übergreifende Querschnittsaufgabe gedacht, sondern organisatorisch verankert wird.

In Beschlussvorlagen, die Stadt- und Quartiersentwicklung betreffen, sollten zukünftig neben den finanziellen auch die jeweiligen Klima- und Umweltauswirkungen benannt werden.

Für die Stadtentwicklung muss ein Vorrang von Innen- gegenüber Außenentwicklung gelten, Nachverdichtungen und Bestandssanierungen sind Quartiersneuentwicklungen vorzuziehen. Dabei sollte insbesondere von der KfW-Förderung für Quartierskonzepte und Sanierungsmanager offensiv Gebrauch gemacht werden, hier werden gute Möglichkeiten nicht genutzt.

Der Klimabeirat bietet an, die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen im Zuge einer ausgewählten Quartierssanierung, -verdichtung oder -neuentwicklung engagiert zu begleiten.

Bereich Erneuerbare Energien

Zu 5)

Es wäre zu prüfen, ob

1. durch neue Verfahren eine höhere Biogasausbeute aus den vorhandenen Reststoffen ohne den zusätzlichen Anbau von nachwachsenden Rohstoffen erreicht werden kann.
2. das Biogas vermehrt zu Satelliten-BHKWs transportiert werden kann, um eine größere Wärmeausbeute zu erreichen.

Zu 6)

Aufgrund der neuen Regelungen im EEG empfehlen sich mittlerweile alternative Umsetzungs-Modelle, da ein wirtschaftlicher Betrieb nur über eine hohe Eigenverbrauchsquote zu erreichen ist.

Die Stadtwerke Münster (oder andere Investoren) könnten im Rahmen erprobter Modelle wie PV-Mieten (siehe z.B. http://www.nuernberg.de/internet/solarinitiative/pv_mieten_modelle.html) auch weiterhin größere Anlagen auf nicht-eigenen Dächern errichten. Aufgrund der gesunkenen Preise könnte die Stadt Münster ggf. auch selbst als Betreiber agieren.

Dass sich die Stadtwerke um eine Kooperation mit Gebäudeeignern wie dem BLB bemühen, war dem Klimabeirat seinerzeit ebenso bekannt wie die damit einhergehenden beschriebenen Schwierigkeiten. Inwieweit diese fortbestehen (und damit auch der Bedarf für die vom Beirat angeregte Sondierung über die Landesregierung), geht aus der Antwort der Verwaltung leider nicht hervor.

Zu 8)

Der Klimabeirat begrüßt, dass mit Beschluss der Vorlage V/0017/2015 nun deutlich mehr Windkraftstandorte auf städtischem Gebiet ermöglicht werden. In Anbetracht der bedauerlichen Verzögerungen und vor dem Hintergrund der Anfang 2017 anstehenden Änderungen im EEG sind nun alle Beteiligten in Politik und Verwaltung dringend gefordert, nach Kräften zur schnellstmöglichen Änderung des FNP beizutragen.

In Gewerbe- und Industriegebieten sollten insbesondere kleine und mittlere Windkraftanlagen, die hauptsächlich der eigenen bzw. nachbarschaftlichen Versorgung dienen, errichtet werden.

Aktuelle Einschätzung und Forderungen:

Aus den Antworten der Verwaltung zu diesem Themenbereich vermittelt sich nicht der Eindruck einer – nach Einschätzung des Beirats dringend erforderlichen - proaktiven Haltung zum Ausbau der Erneuerbaren Energien in Münster.

Bereich Verkehr

Zu 9)

Der Klimabeirat verweist zunächst auf seine seit Ende 2014 vorliegende ausführliche Stellungnahme zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans (s. Anlage am Ende dieser Stellungnahme). Er sieht grundsätzlich kritisch, dass zwar einerseits von Politik und Verwaltung die Absicht zur Steigerung des ÖPNV-Anteils bekundet wird, gleichzeitig jedoch die dafür erforderlichen zusätzlichen finanziellen Mittel nicht bereitgestellt, sondern - bei Berücksichtigung von Bevölkerungswachstum und Inflation - eher noch gekürzt werden.

Der Klimabeirat teilt und unterstreicht daher die auf Finanzierungsfragen bezogenen Ausführungen

der Stadtwerke Münster sowie deren inhaltliche Kommentare zu Schnupperangeboten, Busbeschleunigung, Wartebereichskomfort und Parkraumbewirtschaftung (wobei uns nicht ersichtlich ist, warum Schulparkplätze nicht von der Verwaltung bewirtschaftet werden können). Zudem rät der Beirat in Anbetracht der enormen Bedeutung des Pendlerverkehrs dringend zur Einführung günstiger Abo-Tickets, etwa nach dem Vorbild der Freiburger RegioKarte.

Die in der Stellungnahme der Verwaltung erwähnte Broschüre „Mobilitätsangebote“, die im Rahmen der Allianz für Klimaschutz erarbeitet werden soll, liegt nach Informationen des Beirats zwar seit November 2013 im Entwurf vor, ihre Veröffentlichung ist jedoch nicht absehbar, das letzte Arbeitstreffen der zuständigen Arbeitsgruppe datiert vom 14.11.2013. Unabhängig von einer etwaigen Broschüre sind weitere und kontinuierliche Aktivitäten in diesem Bereich dringend erforderlich.

Zu 10)

Der Klimabeirat sieht erhebliches Potential, weit unter den von der Verwaltung bezifferten Kosten zu bleiben: durch Beilagen zu den jährlichen Brief-Sendungen städtischer Tochter-Unternehmen (Stadtwerke, AWM), Nutzung von Radio und redaktionellem Zeitungsteil, Auslagen in Bürgerbüros, Sparkassenfilialen usw.

Die erwähnte Öffentlichkeitskampagne (Maßnahme V4 im Klimaschutzkonzept) ist nach Auffassung des Klimabeirats hinsichtlich ihrer partizipativen Elemente ausgehöhlt worden, die andauernde Verzögerung ihrer Umsetzung ist zumal vor dem Hintergrund des dringenden Handlungsbedarfs im Bereich Verkehr nicht nachzuvollziehen.

Der Klimabeirat befürwortet grundsätzlich – unter Berücksichtigung der Auswertung zur ersten Motor-Aus-Anzeige – eine Ausweitung dieses Systems auf weitere Verkehrsknotenpunkte. Dabei sollte der Einsatz durchaus vorhandener kostengünstigerer Lösungen geprüft werden.

Zu 11)

Aufgrund der Vorsteuerabzugs-Berechtigung beträgt etwa für einen MB E200 D der Neuanschaffungspreis 30.000 €, der Förderbetrag von 2.500 € entspräche daher attraktiven 8,3 %. Da von einer aktuellen Erneuerungsquote unter 10% p.a. ausgegangen werden kann, ergäbe sich bezüglich Neuanschaffung spritsparender Fahrzeuge ein jährlicher Förderbedarf für ca. 30 Fahrzeuge, d.h. 75.000 €. In Anbetracht der hohen Kilometerleistung von Taxen ist der erzielbare Entlastungseffekt hinsichtlich Klimaschutz und Schadstoffverringerung besonders hoch.

Die Anschaffungs- und Einbaukosten für Standheizungen sind deutlich zu hoch angesetzt, realistisch wären max. 1.350 €. Hier würden also schon 300 € für eine nach Einschätzung der Verwaltung attraktive Förderung ausreichen. Die entsprechend geringeren Gesamtförderkosten (max. 90.000 €) könnten über vier Jahre à 22.500 € gestreckt werden (Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass einige der 300 Fahrzeuge bereits über eines oder beide der genannten Ausstattungsmerkmale verfügen).

Zudem wäre zu prüfen, ob die Stadt Taxiunternehmen bei der Vergabe neuer Konzessionen verpflichten kann, für Neufahrzeuge die beschriebenen Kriterien zu erfüllen.

Aktuelle Einschätzung und Forderungen:

Zahlreiche Verkehrs-bezogene Maßnahmen im Klimaschutzkonzept wurden nur unzulänglich oder gar nicht umgesetzt, darüber ist der aus 2009 stammende Maßnahmenplan veraltet, und gleichzeitig stagnieren die CO₂-Emissionen in diesem maßgeblichen Sektor.

Münster benötigt daher dringend ein neues übergreifendes Mobilitätskonzept, dass im Wege eines aus Mitteln der BMU-Klimaschutzinitiative geförderten Teilkonzepts bzw. im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Masterplan erstellt werden kann und muss. Die Antragstellung kann in 2015 vorbereitet werden und im 1. Quartal 2016 erfolgen. Der Klimabeirat dringt darauf, in allen Phasen beteiligt zu werden, also an der Antragstellung, Aufgabenformulierung, Konzepterstellung und Maßnahmenumsetzung.

Bereich Energieberatung der Bürger

Zu 12)

Über die bestehenden Maßnahmen hinaus sind gezieltere, insbesondere häufigere Verbrauchsrückmeldungen erforderlich – eine einmalige Rückmeldung im Jahresrhythmus reicht als Motivation nicht aus. Auch der kleingedruckte Hinweis auf grundsätzliche Beratungsmöglichkeiten zu Einsparung und Effizienz unter den Abrechnungen genügt nicht - er muss auffälliger und zielgerichteter gestaltet sein und um konkrete, möglichst individualisierte Hinweise auf Beratung, Fördertöpfe oder auch den "Bürgerpakt für Klimaschutz" u.a. ergänzt werden.

Gibt es Auswertungen zum bisherigen Erfolg der von den Stadtwerken "fortlaufend beworbenen" Maßnahmen?

Zu 13)

Eine öffentlichkeitswirksame „Wetten dass...“-Aktion muss bei Weitem nicht mit den beschriebenen Personalkosten verbunden sein – sie könnte stattdessen wie folgt initiiert werden:

Rats-, Ausschuss- und Beiratsmitglieder sowie Vertreter/innen der Verwaltung gehen mit gutem Beispiel voran, indem sie sich z.B. öffentlich verpflichten, im Jahr 2017 für Klimaschutzprojekte einen bestimmten Betrag zu spenden bzw. eine bestimmte Stundenzahl ehrenamtliches Engagement zu leisten, falls es ihnen nicht gelingt, ihren privaten CO₂-Ausstoß in 2016 nachweislich um bspw. 10 % zu senken. Der Verlauf würde öffentlich dokumentiert und mit einem Aufruf an die Bürger/innen verbunden, diesem Beispiel zu folgen.

Aktuelle Einschätzung und Forderungen:

Individuelles Klimaschutzengagement der Bürger/innen kann und muss zudem befördert werden, indem bei Quartiersgestaltungen und –sanierungen unter aktiver, intensiver Bürgerbeteiligung Klimaschutzaspekte mit sozialen, ökonomischen und kulturellen Belangen verknüpft werden. Hier kann Münster von wegweisenden Beispielen aus anderen Kommunen lernen, die dabei Fördermittel klug genutzt haben (vgl. auch „Bauen, Wohnen, Planen).

Bereich Betrieblicher Klimaschutz

Zu 14)

Die zitierte Startberatung Energieeffizienz ist eine ausschließliche Erstorientierungsberatung, eine solche ist sinnvoll, wird aber auch durch andere Förderprogramme bereits angeboten. Die vorgeschlagene Zertifizierung wirkt breiter und fundierter, sie zielt auf eine Kontinuität in der Identifizierung und Umsetzung energiesparender und klimaschutzrelevanter Verbesserungen durch die Betriebe. Zertifizierung setzt auf freiwillige Selbstverpflichtung, Eigenorganisation und Motivation über eine reine Kostenargumentation hinaus.

„Eine spätere Einbringung einer Zertifizierung in das Konzept“ kommt zu spät, zudem wird sie in der Stellungnahme auch nicht konzeptionell konkretisiert und insbesondere auch nicht terminiert. Das Konzept „Klimazertifizierung“ ist ein motivatorisches und organisatorisches Gesamtkonzept, das nicht beliebig modular umgesetzt werden kann.

Andererseits beweist die Inanspruchnahme der Erstberatung Energie durch 12 von 27 angesprochenen Unternehmen eine große Aufgeschlossenheit der Unternehmen, diese ist unbedingt aufzugreifen und auf weitere Gewerbegebiete auszuweiten.

Zur Kostenkalkulation: Anzusetzen sind jährliche Kosten für eine realistische Zielgröße teilnehmender Unternehmen, nicht für die Gesamtzahl der Zielgruppe aller Münsteraner Unternehmen (1.500). Als realistisch eingeschätzt wird eine Teilnehmerzahl von 25 pro Jahr, die maximalen Kosten können auf ein solches maximales Fördervolumen gedeckelt werden, wie es in nahezu allen Förderprogrammen üblich ist.

Der Aufwand für Beratung und Zertifizierung ist mit 1,5 Beratertagen pro Unternehmen anzusetzen: 1.000,- €. Bei dem vorgeschlagenen Eigenanteil von 250,- €, der als tragbar angesehen wird, ergeben sich Gesamtkosten von jährlich 25 x 750,- € = 18.750,- € zzgl. der einmaligen Vorbereitungs- und Bewerbungskosten in Höhe von realistisch 10.000,- €. Zertifizierungs- bzw. Auszeichnungsveranstaltungen können im Rahmen anderer städtischer Veranstaltungen und somit kostenminimierend durchgeführt werden.

Zu 15)

Die im Rahmen der Allianz für Klimaschutz formulierte Selbstverpflichtung reicht offensichtlich für die Sicherung der Umsetzung nicht aus, diese muss aktiv angefragt und unterstützt werden.

Für die CO₂-Bilanzierung stehen eine wissenschaftlich fundierte Basis ebenso wie praktische Umsetzungserfahrungen zur Verfügung, u.a. Unternehmens- bzw. Standortbilanzierungen nach EMAS Öko-Audit-Verordnung, aber auch sehr praxisbezogene Erhebungsbögen des auch in Münster seit 2001 erfolgreich durchgeführten Ökoprotit-Projektes.

Die Anleitung der Unternehmen zur Umsetzung muss keineswegs in Einzelberatungen geschehen, sondern kann in Trainings- und Austausch-Workshops in Unternehmensrunden erfolgen. Hierdurch wird zudem eine stärkere Kompetenzentwicklung und –verankerung im Unternehmen erreicht.

Zur Kostenkalkulation: Der Aufwand für vier Workshops pro Unternehmerrunde beträgt 4 x 1.250,- €, Kosten für ein evtl. Angebot einer zusätzlichen Telefonberatung 1.000,- €.

Zu 16)

Nachfragen: Wie ist der Entwicklungs- und Umsetzungsstand der ersten für 2015 terminierten Themenkampagnen? Wie weit sind die Kooperationsgespräche mit dem zentralen kommunalen Partner Stadtwerke Münster fortgeschritten, mit welchen Ergebnissen?

Der Fokus des Vorschlags lag in einer internetbasierten Information für KMU, die durch Themenkampagnen begleitet werden soll. Die telefonische Kontaktstelle soll lediglich als Lotse dienen, auch zu spezifischen Informationsangeboten anderer Akteure (EnergieAgentur NRW, Effizienz-Agentur NRW), diese Lotsenfunktion könnte durch die KLENKO erfüllt werden.

Zur Kostenkalkulation: eine halbe Personalstelle für die zu leistende telefonische Beratung und Pflege der Internetinformation erscheint überhöht. Für die Einstiegserarbeitung der Internetinformation liegt keine Aufwandskalkulation vor.

Aktuelle Einschätzung und Forderungen:

Notwendig ist die Entwicklung eines Angebots zur Klimaschutz Zertifizierung für Kleinbetriebe bis Ende 2015, mit den ersten 25 Zertifizierungen bis Ende 2016 (Budgetierung von 10.000,- € für 2015, jährlich 18.750,- € ab 2016).

Erforderlich ist zudem eine Workshopreihe zur Energieverbrauchsanalyse für Mitglieder der Allianz für Klimaschutz (Budgetierung 6.000,- €).

Des Weiteren dringt der Klimabeirat auf die Erarbeitung eines Konzepts zur Internetinformation und Themenkampagnen für KMU mit Kostenangabe bis Ende 2015.

Der Beirat für Klimaschutz bietet erneut seine Unterstützung und Expertise bei der Erarbeitung bzw. Umsetzung der genannten Empfehlungen und Forderungen an und sucht dazu das Gespräch mit Mitgliedern der entscheidenden Gremien in Politik und Verwaltung.

Für den **Beirat für Klimaschutz:**

Sabine Terhaar (Stellv. Vorsitzende)

31. Mai 2015

Anlage zu Punkt 9

Stellungnahme des Beirats für Klimaschutz Münster vom 1. 12. 2014 zum Entwurf „3. Nahverkehrsplan Stadt Münster“

Hintergrund

Der Klimabeirat Münster berät Politik und Verwaltung in Sachen Klimaschutz. Selbstverständlich kann Klimaschutz, also die angestrebte Reduzierung der Treibhausgasemissionen, wie er z.B. im Klimaschutzkonzept der Stadt festgehalten ist, nicht isoliert von anderen Prozessen und Entwicklungen der Stadt betrachtet werden. Vor dem Hintergrund

- des projizierten Bevölkerungswachstums,
- des demografischen Wandels, sowie
- des voranschreitenden Klimawandels

sollten Ziele der Stadtentwicklung in einer abgestimmten Strategie angepackt werden. Dies betrifft die wirtschaftliche Entwicklung, die Bildungspolitik und vieles andere. Maßnahmen wie die Umgestaltungen der Kasernengebiete „York“ und „Oxford“ oder auch der Nahverkehrsplan(NVP) sollten in eine solche Strategie eingebettet werden. Insofern erscheint dem Klimabeirat die Vorlage des aktuellen Entwurfs des NVP als eine relativ isolierte Maßnahme, die zudem recht wenig Ausblick in die Zukunft bietet.

Konkret erkennt der Klimabeirat viele gute Ideen im Entwurf des NVP. Anerkennenswert sind vor allem die aufgezeigten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, dazu gehören u.a. die Umweltpuren und Busspuren, die Busschleusen vor den Lichtsignalanlagen (LSA), wie auch die Busbeschleunigungs- und Bus-Priorisierungsmaßnahmen an den LSA. Begrüßt wird auch die Integration der Schnellbuslinien zur Bedienung der Gewerbegebiete. Viele Maßnahmen sollten jedoch umfangreicher und schneller durchgeführt werden.

Empfehlungen und Forderungen:

Modalsplit

Der Klimabeirat empfiehlt, die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als eine Leitlinie der Verkehrsplanung allgemein und des Nahverkehrsplans insbesondere zu definieren. Das „Klimaschutzkonzept 2020 für die Stadt Münster“ weist für das Jahr 2006 einen Beitrag des Verkehrs von etwa 25 % zur Gesamt-CO₂-Emission Münsters aus. Davon gehen 48 % auf das Konto des MIV im Binnen- und Regionalverkehr. Es besteht im Verkehrsbereich also erhebliches Potenzial für CO₂-Emissions-Minderung. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem MIV deutlich gesteigert wird. Die „Stadt als Motor“ hat auf der eigenen Fläche und in Kooperation mit den umliegenden Kreisen und Verbänden erheblichen Gestaltungsspielraum.

Zu loben ist der hohe Anteil des „Umweltverbands“ (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) am Modalsplit (71 %), bedingt vor allem durch den hohen und wachsenden Anteil der Fahrräder von zuletzt 39 % gegenüber nur 29 % Kfz-Anteil. Diese Zahlen können aber auch einen falschen Eindruck erwecken. Man beachte:

- Der Modalsplit beruht auf der Zahl der Wege aller Einwohner, nicht Länge dieser Wege. Innerhalb des Stadtgebiets kommt der MIV auf 39 % der gefahrenen Kilometer und hat damit einen erheblichen Anteil am CO₂-Ausstoß.
- Etwa 150 000 Personen pendeln täglich nach Münster ein oder aus. Der Anteil des ÖPNV an den Ein- und Auspendlern hat sich verringert. Der Modalsplit beträgt hier 81 % MIV, diese Kfz-Pendler tragen erheblich zu den CO₂-Emissionen bei. Dies kann nicht als zufriedenstellend betrachtet werden.

Nur ein optimierter Öffentlicher Verkehr (ÖV) mit effizienter Anbindung an das Umland kann die Grundlage eines umweltfreundlichen Verkehrs sein und zur Minderung der CO₂-Emissionen beitragen.

Anbindung Stadt – Regionalverkehr

Der Klimabeirat empfiehlt, keine Anstrengung zu unterlassen, um die intensiven Verkehrsströme zwischen Stadt und Region vom MIV zum öffentlichen Verkehr zu verlagern. Dabei ist dem Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang zu gewähren. Die Thematik wird im Klimaschutzkonzept

und im NVP angesprochen. Zum Beispiel wird die Einrichtung von Bahn-Haltestellen in Roxel und Mecklenbeck angekündigt. Die Planungen des ZVM für die WLE werden begrüßt. Bislang einspurige Strecken müssen durch zusätzliche Gleise in den Stand gesetzt werden, größere Verkehrsmengen und engere Takte zu bewältigen. Dies ist für die Strecken nach Lünen/Dortmund, Gronau-Enschede, und im Ansatz auch Coesfeld geplant und wird begrüßt. Allerdings wird die Thematik nicht mit ausreichend Nachdruck hinterlegt. Es werden kaum Zeithorizonte für geplante Maßnahmen aufgezeigt. Ausnahmen bilden die Haltestellen Roxel, der nach über 10-jähriger Planung in 2014 neu hinzukommen soll, sowie die angekündigte Reaktivierung von Mecklenbeck in 2018. Es sollten weitere ehemalige Haltestellen an Regionalstrecken (z.B. Berg Fidel, Clemenshospital, Danziger Freiheit, Handorf, Kinderhaus) rasch reaktiviert werden. Auch die Strecke nach Warendorf/Bielefeld sollte ausgebaut werden.

Der Klimabeirat mahnt die rasche Umsetzung der Empfehlung V2 des Klimaschutzkonzepts („Aufbau und Fortführung einer kontinuierlichen regionalen Verkehrsplanung“) an. Ziel aller Bemühungen muss ein schneller und konsequenter Ausbau der auf Münster ausgerichteten Schienenverkehre sein. Ein weiterer Ausbau von Straßen, z.B. der B 54 parallel zur Bahnstrecke Münster – Gronau – Enschede, wird dagegen abgelehnt.

Schnellbusse bedienen mit großem Erfolg Korridore, die vom Schienenverkehr nicht oder nur unzureichend erschlossen werden. Leider finden sich im NVP, anders als bei den Schienenstrecken, keine Zahlen zu den beförderten Fahrgästen, um beurteilen zu können, welche Leistungen sie in Bezug auf Pendlerzahlen erbringen und wo Verbesserungen möglich sind.

ÖPNV im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet ist dafür zu sorgen, dass die Zeitgewinne auf schnellen Regionalverbindungen nicht durch Verzögerungen „auf der letzten Meile“ wieder verloren gehen, vor allem durch zu langsamen und umständlichen Busverkehr. Der Klimabeirat begrüßt in diesem Zusammenhang die Planung, Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus in die jeweils entgegengesetzt liegenden nördlichen und südlichen Gewerbegebiete durchzuführen. Der Klimabeirat begrüßt ebenfalls die Einführung der neuen Ringlinie im Stadtbusverkehr. Hier werden allerdings noch Optimierungsmöglichkeiten vor allem im südlichen Bereich gesehen. Es wird zum einen vorgeschlagen, den dezentralen Gedanken der Ringlinie konsequent im Sinne einer Entlastung des stark frequentierten Hauptbahnhofs durchzusetzen und auf die Führung über den Hauptbahnhof zu verzichten. Dieser ist fußläufig (innerhalb 300 m) von der Hafestraße oder Bremer Straße aus erreichbar. Es wird angeregt, die Linie nicht über die Adenauerallee, sondern über die Weseler Straße und den Kolde-Ring zu führen. Für zumutbare Umsteigebeziehungen ist ein 10-Minuten-Takt erforderlich.

Allgemein sollte im gesamten Stadtgebiet (bis in die Außenstadtteile und Gewerbegebiete) eine Taktverdichtung auf 15-Minuten- oder 10-Minutentakt angestrebt werden. Auf diese Weise stiege die Attraktivität des ÖPNV in erheblichem Maße.

An vielen Stellen wird der Busverkehr durch den übrigen Verkehr behindert, wird verlangsamt und damit zunehmend unattraktiv. Die meisten bestehenden Busspuren stammen aus den 1980er und 1990er Jahren. Der Beirat fordert eine Auflistung der neuralgischen Punkte, an denen Verspätungen entstehen, und einen Maßnahmenplan für Beschleunigungsmaßnahmen mit Zeit- und Kostenplan.

Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung, wie die Aufgabe einer an manchen Stellen zu engen Folge von Haltestellen und ein differenziertes Angebot aus kurzen Direktverbindungen und Verbindungen, welche die Fläche bedienen und dadurch langsamer sind, sollen geprüft werden.

Zeitraumen

Der Klimabeirat bemängelt, dass der Entwurf des NVP an vielen Stellen zu unkonkret bleibt. Z.B. heißt es in Kapitel 4.3 im Absatz unter Multimodale Angebote der Stadtwerke Münster:

„Neben der Einführung des FaltradAbos im Jahr 2013, welches die Fahrradmitnahme im Bus wesentlich erleichtert und das Einzugsgebiet einzelner Haltestellen vergrößert, sollen auch die Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen durch die Stadt Münster modernisiert und ausgebaut werden.“

Dieser Vorsatz ist begrüßenswert, doch es fehlen Angaben darüber, wann und wie er umgesetzt werden soll. Dringendes Handeln wird angemahnt. Das Beispiel der Durchführung der Schnellbuslinien wurde bereits angesprochen. In Kapitel 7.2 steht:

„... Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z.B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.“

Eine Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes wird durch die umsteigefreie Fahrt der Berufspendler vom Wohnort bis zum Arbeitsplatz erreicht. Die rasche Umsetzung dieser Maßnahme wird

dringend angeraten. Das Beispiel der Einrichtung des Haltepunkts Mecklenbeck wurde ebenfalls bereits angesprochen, dies soll im Jahr 2018 geschehen. Der Klimabeirat ist nicht der Auffassung, dass dies eine „zeitnahe“ Umsetzung der Maßnahme ist. Man sehe dies im Kontext der Zielsetzung der Stadt Münster, ihre CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 % zu reduzieren!

Auch andere Formulierungen im NVP sind nach Auffassung des Klimabeirats zu unspezifisch. Warum heißt es z.B. nicht anstatt

„Als umweltverträgliches Verkehrsmittel sollen daher vorzugsweise Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit weitreichenden Abgasbehandlungstechniken ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders umwelt- und ressourcenschonenden Antriebstechniken wie z.B. Busse mit elektrischem Antrieb wünschenswert.“

einfach

„Bei der Neuanschaffung wird modernste Umwelttechnologie gewählt.“?

Kundenzufriedenheit

Macht es Sinn, die Kundenzufriedenheit als wesentlichen Maßstab zur Bewertung eines Stadtbussystems zu verwenden? Würde es nicht mehr Sinn machen, diejenigen Münsteraner und Pendler, die eben nicht den ÖPNV nutzen, zu ihrer Zufriedenheit mit dem ÖPNV zu befragen? Der Klimabeirat ist der Auffassung, dass eine rigorose Erforschung der Motive, warum viele Personen den MIV bevorzugen, ein klares und differenziertes Bild über die Verbesserungspotenziale des ÖPNV liefern würde. Nicht unbedingt die Zufriedenheit der bestehenden Kundschaft sorgt für zusätzliche Nutzer des ÖPNV, stattdessen gilt es neue Angebote und Anreize zu bieten.

Weitere Aspekte und Zukunftsplanung

Lufthygiene

Münster hat erhebliche Probleme mit der Luftreinhaltung. Die EU-Grenzwerte für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) wurden bisher regelmäßig nicht eingehalten. Insbesondere am Standort Bült bestehen Probleme. Die Bezirksregierung hat mit dem Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Münster einen Maßnahmenkatalog vorgelegt, der kurzfristig für die Einhaltung der Grenzwerte sorgen soll. Für die mittel- und langfristige Planung erscheint die Entwicklung einer nachhaltigen Strategie überfällig. Sollte der Durchgangsverkehr durch den Innenstadtbereich nicht deutlich reduziert werden? Welche Wechselwirkungen mit dem ÖPNV wären zu erwarten?

E-Mobilität

Die E-Mobilität im Straßenverkehr nimmt deutlich zu. Insbesondere im Bereich der Fahrräder (Pedelecs u.a.) ergeben sich deutliche Auswirkungen und Potenziale. Für Pendlerwege bis zu über 15 km ergeben sich neue Möglichkeiten. Der Regionalverkehr kann sich mit attraktiven Umsteigepunkten neue Kundschaft erschließen. Entsprechende Anreize wären zu schaffen.

Folgerung:

Die rasche und konsequente Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Nahverkehrsplanung wird ohne Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel nicht möglich sein. Der Nutzen entsteht durch Erhöhung der Lebensqualität und durch die Minderung des CO₂-Ausstoßes. Auch für die Flächennutzung im Innenstadtbereich ergeben sich durch die nicht mehr benötigten Flächen für den ruhenden Verkehr neue Potenziale.