



Amt für Grünflächen, Umwelt
und Nachhaltigkeit

04.11.2019

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Schütte
Telefon: 492-6851
SchuetteJ@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Bericht zur Realisierbarkeit und Kostenschätzung der Forderungen der Fridays for Future

Beratungsfolge

19.11.2019	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Bericht
04.12.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Bericht
11.12.2019	Rat	Bericht

Bericht:

Die Verwaltung ist durch den Beschluss des Rates vom 11.09.2019 zum Antrag der Ratsgruppe Piraten/ÖDP Nr. A-R/0056/2019 (Anlage 1) beauftragt worden, die Realisierbarkeit der Forderungen der Fridays for Future zu prüfen und eine grobe Kostenschätzung vorzunehmen. Der entsprechende Bericht soll dem Rat bis Ende des Jahres vorgelegt werden, was mit dieser Berichtsvorlage geschieht.

Die zu prüfenden Forderungen lauten unter dem Titel „Klimaneutralität bis 2030“:

1. 100 Prozent erneuerbare Energien
2. Jedes Jahr zusätzlich 10 Prozent des EEG-Potenzials abschöpfen
3. Pro Jahr: 5 % energetische Sanierungsrate für Altbau
4. Autofreie Innenstadt und City-Maut bis 2030
5. Einführung eines Metrobus-Systems bis 2025
6. Wende zu einer Fahrradstadt, die den Namen verdient
7. Ein neuer Baum pro Einwohner*in und Jahr

Der genaue Wortlaut und die Erläuterungen zu den einzelnen Forderungen können der Anlage 2 entnommen werden.

Grundsätzlich sind die Forderungen aus Klimaschutzperspektive sinnvoll und aus der Sicht der Stadt Münster zu begrüßen. Insbesondere die Forderungen zu den erneuerbaren Energien und der energetischen Gebäudesanierung sind auch in Ansätzen Bestandteile der bestehenden oder zu entwickelnden Konzepte, d.h. des Masterplans 100% Klimaschutz und des Handlungsprogrammes Klimaschutz 2030, wobei die Ansätze die Umsetzung des Zielszenarios gemäß Masterplan 100% Klimaschutz darstellen (vgl. Masterplan 100% Klimaschutz, Kapitel 6.1, 6.2, 6.3). Auch die Forderungen für den Bereich Mobilität sind nachvollziehbar, und weisen in die richtige Richtung – sie sind ebenfalls zu begrüßen und werden im Rahmen der Erarbeitung des Masterplan Mobilität 2035+ mit aufgegriffen. Es bleibt jedoch zu berücksichtigen, dass die zeitlichen Vorstellungen zur Umsetzung bis 2030 extrem ambitioniert sind.

Der Masterplan 100% Klimaschutz gibt das Jahr 2050 als Zielhorizont aus und bezeichnet die Ambitionen bereits für diesen Zeitraum als große Herausforderung und immensen Kraftakt. Auf Basis der gutachterlichen Berechnungen im Rahmen des Masterplans 100% Klimaschutz müsste hierfür einerseits der Endenergieverbrauch in Münster bis 2050 um fast 70 % reduziert werden, damit andererseits die umfassenden Systemumbrüche im Bereich der Energieversorgung und Mobilität, wie z.B.:

- die vollständige Verdrängung von fossilen Energieträgern durch den Ausbau Erneuerbarer Energien,
- die Einbindung von Power to X Systemen in die Energieversorgung,
- der massive Ausbau der Energieverteilungssysteme oder
- die Neugestaltung und Umverteilung der Verkehrsflächen hinzu Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und weniger motorisiertem Individualverkehr

eine Wirksamkeit erlangen können.

Der Masterplan 100% Klimaschutz macht ebenfalls deutlich, dass die Ziele nur erreicht werden können, wenn sich die externen Rahmenbedingungen, also Faktoren und Trends, die nicht oder nur in geringem Maße durch die Stadt Münster und ihre Akteure beeinflusst werden können, entsprechend positiv verändern. Hierzu gehören u.a. politische und rechtliche Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene, sowie der technische Fortschritt und der Lebens- und Konsumstil der Gesellschaft.

Nichtsdestotrotz kann die Stadt als gutes Beispiel vorangehen und bspw. mit der eigenen Stadtverwaltung eine Klimaneutralität bis 2030 anstreben.

Erläuterungen zu den einzelnen Forderungen:

Die ausführlicheren Stellungnahmen der einzelnen Fachämter können den Anlagen 3 - 6 entnommen werden. Im Folgenden sind die Stellungnahmen zusammenfassend dargestellt worden.

zu 1: 100 Prozent erneuerbare Energien

Der Masterplan 100% Klimaschutz hat gezeigt, dass eine CO₂-Reduktion von 95% im Vergleich zum Jahr 1990 voraussetzt, dass der Endenergieverbrauch um fast 70% reduziert werden muss. Allein das ist eine immense Herausforderung für die Stadt. Darüber hinaus müssen die lokalen Potenziale für Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien, die im Klimaschutzteilkonzept Erneuerbare Energien ermittelt wurden, in Gänze gehoben werden. Und selbst dann wird mehr als die Hälfte des Stroms von außerhalb zugekauft werden müssen, um fossile Energieträger nahezu komplett zu ersetzen. Der Ausbaupfad ist also selbst bis zum Jahr 2050, wie von den Gutachtern dargestellt, sehr ambitioniert und bedingt eine Kehrtwende in der Energiepolitik auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene sowie in der Stadt Münster.

Die an den Ausbau der lokalen Erneuerbaren Energien anschließende Forderung lautet, die Strom- und Erdgasprodukte der Stadtwerke Münster GmbH (im Folgenden Stadtwerke) im Einkauf vollständig auf Erneuerbare Energien umzustellen:

Für den Strombereich gäbe es - nach Aussage der Stadtwerke - entweder die Möglichkeit zertifizierten Strom aus Erneuerbaren Energien mit Herkunftsnachweis zu beziehen (bspw. aus Wasserkraftanlagen aus Norwegen) oder aber zertifizierten Strom aus Erneuerbaren Energien mit dem Grüner Strom Label (GSL) zu beziehen. Der GSL-Strom bietet die höchste Labelqualität und wird bereits über das Öko-Strom-Produkt der Stadtwerke vertrieben, ist aber am Markt bislang nicht in ausreichender Menge für alle Stadtwerke-Kunden verfügbar. Die zusätzlichen Kosten dafür würden sich auf rund 6 Mio. Euro pro Jahr belaufen.

Eine ähnliche Variante wie für den Strombereich wäre für den Erdgasbereich möglich – hier könnte eine Umstellung auf den Einkauf von bilanziellem Biomethan erfolgen. Der finanzielle Mehraufwand allein für die Umstellung auf Biomethan liegt bei ca. 60 Mio. €. Ein Mehraufwand der aus Wettbewerbsgründen nicht einfach an den Endkunden weitergereicht werden könnte. Ein mögliches Defizit hätte die Stadt Münster als Muttergesellschaft zu tragen.

Die Stadtwerke betrachten ihre Kunden als mündig und eigenverantwortlich und setzen daher unter den geschilderten Umständen darauf, durch Kommunikation und Information ihre Kunden von nachhaltigem Ökostrom und Ökogas zu überzeugen. Über den Stadtwerke-Produktbaukasten ist die Option „Ökostrom“ auf jeden Tarif aufbuchbar.

zu 2: Jedes Jahr zusätzlich 10 Prozent des EEG-Potenzials abschöpfen

In Münster liegt das größte lokale erneuerbare Ausbaupotenzial im Bereich Photovoltaik und Windenergie. In Abbildung 1 ist der Zubau an Photovoltaik- und Windkapazität der vergangenen Jahre dargestellt.

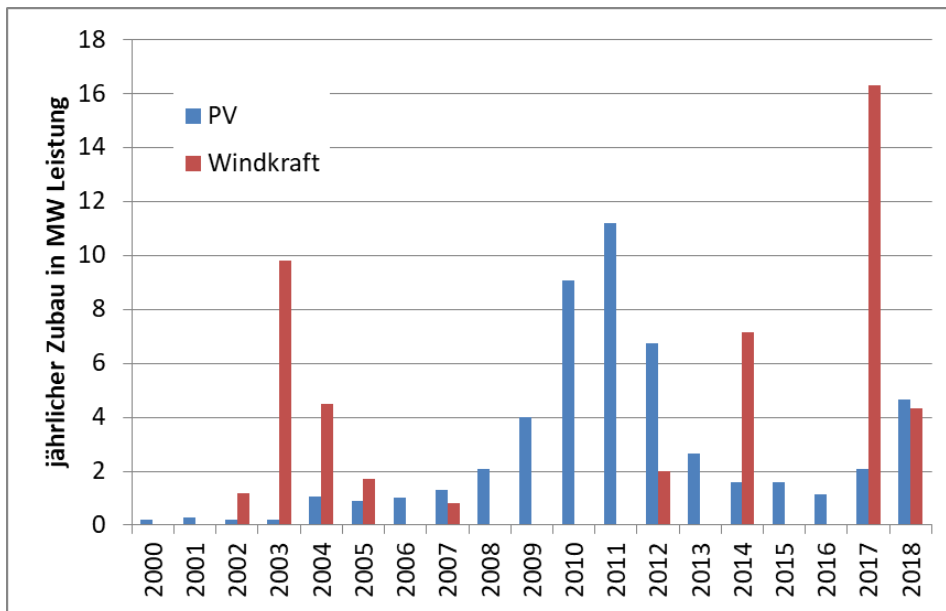


Abbildung 1: Jährlicher Zubau der Photovoltaik- und Windkraftkapazität in MWp bzw. MW.

Im Bereich Photovoltaik fand mit 11 MWp der größte jährliche Zubau im Jahr 2011 statt. Dies ist auf das in dem Jahr äußerst günstige Verhältnis von Einspeisevergütung nach EEG bei gleichzeitig stark gesunkenen Anlagenkosten zurückzuführen und entspricht einer Erzeugung von ca. 9 GWh/a. Um eine Mehrerzeugung von 77 GWh/a zu erreichen, wie von Fridays for Future gefordert, müssten jährlich Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von etwa 90 MWp zugebaut werden, was eine Fläche von rund 300 ha (ca. 420 Fußballfelder) in Anspruch nehmen würde. Die Investitionskosten für den Ausbau würden sich auf ca. 110 Mio. Euro jährlich belaufen. Die Stadt selbst kann über ihre eigenen Liegenschaften nur einen Teil zu diesem Zubau beisteuern – ein weiterer Teil kann über die Stadtwerke erfolgen. Der mit Abstand größte Teil des Zubaus kann aber nur über Dritte und private Investoren erfolgen. Die Stadt selbst kann diesen Zubau mit Informationskampagnen und einer Förderung flankieren. Eine PV-Förderung seitens der Stadt, die Anlagenbetreibern eine Rendite wie im Jahr 2011 ermöglicht, würde einen Zuschuss von deutlich mehr als 18 Mio. € jährlich voraussetzen, um damit einen Zubau von immerhin rund 11 MWp jährlich zu ermöglichen. Eine Förderung kann den Zuwachs unterstützen und müsste zusätzlich mit ergänzenden Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Ausweitung des Beratungsangebots, Unterstützung von Unternehmen und Institutionen bei der Umsetzung, etc.) flankiert werden.

Was den Bereich der Windenergie betrifft verweisen die Stadtwerke darauf, dass es für stärkere Zubauraten der Veränderung einiger wesentlicher externer Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

bedarf. So wird der weitere Ausbau der Windenergie durch eine Reihe von rechtlichen, wirtschaftlichen und ordnungspolitischen Hürden auf Landes- und Bundesebene für die kommenden Jahre auf dem Stadtgebiet erschwert. Unter anderem wurden seit 2017 auf Bundesebene strengere Abstandsregelungen für Windenergieanlagen eingeführt, die den weiteren Ausbau verhindern. Auch einschränkende Regelungen zur Vergütung von erneuerbar erzeugtem Strom verschlechtern seit dem die Wirtschaftlichkeit von Anlagen.

zu 3: Pro Jahr: 5 % energetische Sanierungsrate für Altgebäude

Die aktuelle Sanierungsrate in Münster wird auf etwa 1% jährlich geschätzt. Im Masterplan Zielszenario wird eine Sanierungsrate von ca. 3% mit einer durchschnittlichen Einsparung je Sanierung um 80 % angesetzt. Sanierungen von Bestandsgebäuden werden bereits seit 1997 über das städtische Förderprogramm Energieeinsparung und Altbausanierung gefördert. Momentan werden jährlich etwa 60 Wohngebäudesanierungen mit Zuschüssen in Höhe von insgesamt 400.000 € gefördert. Eine jährliche Sanierungsquote von 5% entspricht in Bezug auf den Bestand von 55.000 Wohngebäuden einer jährlichen ganzheitlichen energetischen Sanierung von 2.750 Gebäuden. Um diese Sanierungen über das städtische Förderprogramm zu unterstützen, müssten jährlich deutlich mehr als 18 Mio. € für die Förderung eingeplant werden, da zusätzlich die Fördersätze zu erhöhen wären, um die Anreize für Gebäudeeigentümer insgesamt zu erhöhen. Zusätzlich zu den 180 - 200 Mio. Euro wären 3 Personalstellen bereitzustellen, um Gebäudeeigentümer zu informieren und zu beraten. Hinzu käme weiterer Personalbedarf für die Bearbeitung und die Bewilligung der Förderanträge.

Im Bereich der eigenen städtischen Liegenschaften sind ebenfalls Investitionskosten erforderlich. Mit Ratsbeschluss V/0668/2018 „Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in städtischen Gebäuden“ wurde bereits die Verwaltung beauftragt, in einem gemeinsamen Arbeitskreis mit der Politik ein Konzept zur Umsetzung einer 3-prozentigen Sanierungsquote zu erstellen. Das Amt für Immobilienmanagement hat hierzu in einem ersten Schritt amtsintern ein Konzept erarbeitet, wie die Umsetzung in den nächsten Jahren erfolgen kann. Bei der derzeitigen Konzepterstellung wurde unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele des Masterplans eine 3-prozentige Sanierungsquote angesetzt. Nach erster Einschätzung ergeben sich hierbei Investitionskosten von 20 - 25 Mio. € jährlich für die Umsetzung der energetischen Maßnahmen sowie begleitender Instandhaltungsmaßnahmen. Hierfür werden voraussichtlich 8 dauerhaft einzurichtende Personalstellen benötigt. Geht man von einer 5-prozentigen Sanierungsquote aus, die Fridays for Future und neue wissenschaftliche Erkenntnisse fordern, so resultiert hieraus annähernd eine Verdopplung der Kosten sowie der entsprechenden Personalstellen. Die Kosten müssen im weiteren Verfahren konkretisiert werden.

Neben der Steigerung der Sanierungsquoten, fordern die Fridays for Future auch den Plus-Energie-Haus-Standard für den Neubaubereich. Bereits seit 1997 gibt es Festsetzungen der Stadt Münster für die Errichtung von Wohngebäuden auf städtischen Grundstücken und in städtebaulichen Verträgen. Der Rat der Stadt Münster hat im Juli 2018 die Festsetzung der Anforderungen auf Basis des KfW Effizienzhauses 55 zum August 2018 beschlossen. Die Forderung von darüber hinausgehenden Anforderungen sind wirtschaftlich und technisch schon heute machbar, wurden bereits in anderen Kommunen eingeführt und könnten durch die Stadt Münster im Neubaubereich festgesetzt werden. Die Forderung wird aus Klimaschutzperspektive daher ausdrücklich begrüßt und hat den Vorteil, dass sie ohne großen Kostenaufwand für die Stadt durchführbar ist.

zu 4: Autofreie Innenstadt und City-Maut bis 2030

Auch wenn es im Ausland mittlerweile positive Beispiele (z. B. Stockholm, Oslo, Mailand, Bologna, London) für die Umsetzung einer City-Maut gibt, fehlen in Deutschland hierzu bislang die rechtlichen Voraussetzungen. Inwieweit die City-Maut für Münster eine verkehrlich sinnvolle Option darstellt, wird, neben zahlreichen anderen zentralen Fragestellungen (z. B. auto-arme/auto-freie Innenstadt, restriktives Parkraumkonzept und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit erhöhten Entgelten, deutlich mehr Platz im öffentlichen Verkehrsraum für den Umweltverbund (zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV) zu Lasten des Autoverkehrs) der „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ erörtern und durch ein

zu erstellendes Handlungskonzept, belegt mit konkreten Maßnahmenvorschlägen, beantworten. Die Erstellung des Masterplans ist beauftragt und er wird im Rahmen eines mehrjährigen, intensiven öffentlichen Dialog- und Beteiligungsprozesses erarbeitet werden.

Die erhobene Forderung, vom Autoverkehr frei werdenden öffentlichen Raum für den Busverkehr/Busbeschleunigung und sichere Radverkehrsinfrastruktur sowie Fahrradabstellplätze zu nutzen, ist völlig unstrittig. Eine Antwort, welchen Umfang die Flächenumverteilung in Münster haben kann bzw. soll, sowie, wie der damit verbundene „Verkehrsmix“ aussieht und welche Wirkungen dieser mit sich bringt, beantwortet der Masterplan im Rahmen der vorgesehenen Zukunfts-Szenarien. Darin werden kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen(-bündel) definiert, die nicht zuletzt auch öffentlich diskutiert und am Ende vom Rat der Stadt Münster beschlossen werden. Zusätzlich sind diese Flächenpotentiale selbstverständlich auch für Frei- und Grünflächen, Spielplätze, Aufenthalts- und Begegnungsräume, kurzum, zur „grünen“ Revitalisierung der (Innen-)Stadt zu verwenden.

zu 5: Einführung eines Metrobus-Systems bis 2025

Aus Sicht der Stadtwerke wird die Verfolgung der Idee eines Metrobus-Systems begrüßt und könnte im Rahmen eines Pilotprojekts intensiv geprüft werden. Um die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs in Münster weiter zu steigern, sehen die Stadtwerke drei ineinander greifende Maßnahmen: Die Einführung eines Metrobussystems, eines On-Demand-Shuttlesystems und von multimodalen Services, also zum Beispiel Fahrradabstellboxen oder E-Carsharing-Angeboten, an festen Mobilstationen.

Mit dem Förderprojekt „Hiltrup on Demand“ (Investitionsvolumen je nach Ausgestaltung ca. 5 – 10 Mio. €), für das die Stadt Münster derzeit beim Land NRW um Unterstützung wirbt, soll ein in dieser Größenordnung bundesweit erstmaliges Projekt der neuen digitalen „ÖPNV-Welt“ in Münster umgesetzt werden. Hierbei wird ein Systemelement der Metrobusse realisiert werden, indem flexible, attraktive Kleinfahrzeuge die Fahrgäste „door to door“ oder „corner to corner“ zu den bestehenden ÖPNV-Hauptachsen bringen. Hierdurch erwartet sich die Stadt Münster wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich Übertragbarkeit und Alltagstauglichkeit (z. B. auf die im S-Bahn-Standard reaktivierte WLE-Trasse, Inbetriebnahme vrstl. 2023) für weitere Anwendungen im Stadtgebiet. Ob, und in welchem Umfang das Metrobus-System die ÖPNV-Anforderungen der Zukunft erfüllen kann, ist ebenfalls eine Fragestellung, die der Masterplan Mobilität 2035+ beantworten wird. Dies setzt bspw. eine völlige Überarbeitung des heutigen Stadtbussystems voraus. Ebenso sind betriebliche Belange sowie die finanziellen Aufwendungen zu berücksichtigen.

Ein Metrobussystem wäre das leistungsfähige Grundgerüst des dreistufigen ÖPNV-Gesamtsystems. Die Großraumbusse mit hoher Kapazität wären mit hoher Taktichte (< 10 min) auf einem Hauptachsennetz in Münster unterwegs und könnten damit die Attraktivität des ÖPNV in Münster nochmal deutlich steigern.

zu 6: Wende zu einer Fahrradstadt, die den Namen verdient

Münster ist und bleibt Fahrradstadt. Daran hat auch der erstmalige 2. Platz beim ADFC-Fahrradklimatest 2018 nichts geändert. Nichts desto trotz nimmt die Verwaltung die Ergebnisse sehr ernst. Dies zeigen die hier bspw. genannten, aktuellen Radverkehrsprojekte:

- die Umnutzung des Parkhauses Bremer Straße für 1.000 Fahrradstellplätze
- das diesjährige Förderprogramm für Lastenräder
- die Bike-Sharing-Studie für Münster (Erörterung in den politischen Gremien Anfang 2020)
- der Bau der Pilotstrecke für sensorgestützte adaptive Beleuchtung entlang der Kanalpromenade in Hiltrup

Die Stadt Münster arbeitet mit einem sehr hohen Qualitätsanspruch und im Rahmen ihrer Verpflichtung als Fahrradstadt daran, schon heute deutlich mehr beim Radverkehr zu tun und dies auch „auf

die Straße zu bringen“. Der Ausbau der Radverkehrswege entsprechend der Regelbreiten nach ERA ist bereits Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Münster 2025. Wie unter 4. erwähnt, ist auch dies nur möglich, wenn es zu einer spürbaren Umverteilung des öffentlichen Raumes zu Gunsten des Radverkehrs kommt.

Auch ist richtig, dass Münster das Thema Fahrradparken ernst zu nehmen hat, wie das Beispiel des Hauptbahnhofes zeigt. Gegenwärtig gibt es dort mit der Radstation 3.400 Stellplätze und weitere ca. 2.000 Stellplätze in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof. Hinzu kommen mit dem neuen Fahrradparkhaus 2.200 Stellplätze. Das macht in Summe rd. 7.600 Stellplätze. Der Bedarf am Münsteraner Hauptbahnhof liegt realistischer Weise bei rd. 10.000 Radstellplätzen. Daher wird bereits ein Standort für ein 3. Fahrradparkhaus in Bahnhofsnähe gesucht. Auch hier muss bei allen Lösungen Qualität und Service für den Radfahrer, aber auch städtebauliche Qualität im Vordergrund stehen. Natürlich benötigt die Stadt auch mehr Fahrradparkraum sowie attraktive Lösungen (sicher und witterungsgeschützt), insbesondere für Lastenräder vor allem in der Innenstadt, in den Fahrradstraßen und den verdichteten Wohnquartieren. Die Verwaltung wird daher sehr zeitnah erste PKW-Stellplätze zu Lastenrad-Stellplätzen umwidmen. Im Rahmen eines Kooperationsprojektes mit der Fachhochschule Münster wird derzeit ein Fahrradparkraumkonzept für die Innenstadt sowie innenstadtnahe Wohnquartiere mit konkreten Lösungsvorschlägen erarbeitet. Die Ergebnisse hierzu sollen Anfang 2020 mit den politischen Gremien erörtert werden. Wichtig ist, dass ungeachtet der genannten Zielgröße von 1.000 Fahrradstellplätzen pro Jahr, der wirkliche Bedarf im Stadtraum festgestellt und dieser auf Grundlage eines Fahrradparkkonzeptes anschließend zügig umgesetzt wird.

Es bleibt zu bemerken, dass die Gestaltung der zukünftigen Mobilität Münsters nur im engen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern und Initiativen entwickelt werden kann. Hierfür bietet der Prozess des Masterplans Mobilität Münster 2035+ eine sehr qualifizierte Beteiligungsplattform.

zu 7: Ein neuer Baum pro Einwohner*in und Jahr

Die Pflanzung zusätzlicher Bäume auf dem Gebiet der Stadt Münster zur Bindung von CO₂ ist wichtig und wird daher begrüßt. Die Anzahl der geforderten Baumpflanzungen stellt die Stadt Münster jedoch flächenmäßig vor ein Problem. Für eine jährliche Pflanzung von derzeit ca. 310.000 Bäumen im Jahr stehen keine ausreichenden Flächen im städtischen Eigentum zur Verfügung, da für die Herstellung eines ökologisch wertvollen Waldbestandes mit 310.000 Bäumen einschl. Waldsaum insgesamt mindestens 93 ha Fläche notwendig sind. Auch in den öffentlichen Grünflächen, im Straßenraum oder auf städtischen Liegenschaften stehen nur noch bedingt Flächen zur Verfügung.

Um den Verlust der jährlich absterbenden Bäume auszugleichen und auch zur Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes, pflanzt die Stadt Münster regelmäßig neue Gehölze. Dies betrifft Pflanzmaßnahmen innerhalb des Stadtgebietes im Verkehrsraum sowie innerhalb öffentlicher Grünflächen. Hierzu wurden u.a. vom Rat der Stadt Münster im Rahmen der Haushaltsberatungen 2019 jährlich zusätzlich 20.000 € je Stadtbezirk zur Verfügung gestellt. Auch im Außenbereich werden im Rahmen der Landschaftspflege neue Gehölze ergänzt und betroffene Waldflächen werden nach den aktuellen Empfehlungen mit neuen Pflanzungen auf den Klimawandel vorbereitet.

In den Forderungen der Fridays for Future wird bereits darauf hingewiesen, dass eine Umsetzung nur teilweise auf dem Gebiet der Stadt zu realisieren ist. Um den Forderungen von 310.000 Bäumen im Jahr nachkommen zu können, wäre auch eine finanzielle Unterstützung von nationalen und internationalen Organisationen, die Bäume gegen den Klimawandel pflanzen, denkbar.

Schlussbetrachtung:

Die Forderungen der Fridays for Future sind inhaltlich richtig. Der zeitliche Horizont für die Umsetzung eines großen Teils dieser Forderungen, insbesondere derer, die in Richtung einer Klimaneutralität bis 2030 zielen, ist in Abhängigkeit von externen Rahmenbedingungen, also Faktoren und Trends, die nicht oder nur in geringem Maße durch die Stadt Münster und ihre Akteure beeinflusst werden kön-

nen, zu sehen. Hierzu gehören u.a. politische und rechtliche Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene, sowie der technische Fortschritt und selbstverständlich auch der Lebensstil und das Konsumverhalten der Gesellschaft. Auch die notwendigen Investitionen in eine klimaneutrale Stadt sind enorm - schließlich bilden sie die Grundlage einer nachhaltigen Stadt für die nächsten Jahrzehnte. Neben den kommunalen Investitionen in die Bereiche Verkehr, kommunale Gebäude und Energieversorgung sind dies insbesondere die notwendigen privaten Investitionen von Unternehmen und Bürgerinnen und Bürgern.

Die Zielerreichung einer klimaneutralen Stadt bis 2030 ist aufgrund der oben genannten Erläuterungen als extrem ambitioniert zu bezeichnen. Dies liegt vor allem an den nicht vorhandenen notwendigen externen Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene. Dennoch kann die Stadt mit ihren eigenen Möglichkeiten viel erreichen und selbst als gutes Beispiel vorangehen und für die eigene Stadtverwaltung eine Klimaneutralität bis 2030 anstreben.

i.V.

gez.
Matthias Peck
Stadtrat

Anlagen:

Anlage 1 - Antrag A-R/0056/2019

Anlage 2 – Forderungen Fridays for Future

Anlage 3 - Stellungnahme der Stadtwerke Münster GmbH

Anlage 4 - Stellungnahme des Amtes für Mobilität und Tiefbau

Anlage 5 - Stellungnahme des Amtes für Immobilienmanagement

Anlage 6 - Stellungnahme des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit