

Stadt möglich zu machen, könnte man eigentlich annehmen, um Unterhalt und Pflege könnte sich auch die Stadt kümmern. Aber so ist es nicht, der Verein „Dein Brunnen für Münster“ hat sich verpflichtet, sich auch darum zu kümmern. Am 3. September sammelt der Verein beim Münster-Marathon. Falls Sie sich beteiligen möchten: [Alles Weitere finden Sie hier](#). (rhe)

+++ Oberbürgermeister Markus Lewe hat 160 Menschen aus Münster empfangen, die im vergangenen Jahr die deutsche Staatsbürgerschaft angenommen haben, [meldet das Kommunikationsamt](#). Insgesamt haben im vergangenen Jahr 818 Menschen aus 72 Ländern in Münster einen deutschen Pass bekommen. Der parteilose Ratsherr Georgios Tsakalidis kritisiert [bei Twitter/X](#), Lewe habe die Menschen zwar an ihre Pflichten erinnert, aber nicht an ihre Rechte. Das habe daher er übernommen, schreibt Tsakalidis. Vor allem habe er sie auf ihr Wahlrecht aufmerksam gemacht. (rhe)

Neue Abo-Preise ab 1. September

Wie bereits angekündigt, werden wir **ab dem 1. September** unsere **Abo-Preise erhöhen**. Ab dann wird es folgende Preisstruktur geben:

Das Standard-Abo kostet zukünftig 12 Euro (bislang 10 Euro).

Der Preis für das Idealistisch-Abo steigt auf 18 Euro (15 Euro).

Das Großzügig-Abo kostet nun 36 Euro (25 Euro).

Alle Abos bleiben monatlich kündbar.

Außerdem **verbessern wir unser technisches System** für Sie. Im **Oktober** präsentieren wir Ihnen das Ergebnis. Hier schon mal ein Ausblick: Es wird alles anders aussehen, frischer und übersichtlicher. Außerdem werden wir das Idealistisch- und das Großzügig-Abo aufwerten. Das heißt:

Mit dem Idealistisch-Abo können Sie dann über **zwei E-Mail-Adressen** RUMS beziehen und RUMS so leichter teilen.

Mit dem Großzügig-Abo stehen Ihnen bis zu **vier E-Mail-Adressen** zur Verfügung.

Weitere Infos dazu bekommen Sie von uns dann im September. Vielen Dank, dass Sie RUMS unterstützen.

Die Pariser Mobilitätswende – und was Münster sich abgucken kann

Wer mal in Paris war, weiß: Dort ist es laut, hektisch, trubelig. Unsere Autorin Hannah Jäger hat ein paar Monate lang in Frankreichs Hauptstadt gelebt und zwischen alldem vor allem eine schnell voranschreitende Verkehrswende wahrgenommen. Konkret bedeutet das zum Beispiel Dieselfahrverbot, verkehrsberuhigte Zonen und weniger Parkplätze. Sie hat sich die Frage gestellt: Was wäre auch in Münster machbar?

Zurzeit blickt die Welt häufig nach Paris. Erst wegen der Ausschreitungen nach dem [tödlichen Polizeischuss auf Nahel M.](#), dann wegen der Vorbereitungen auf die Olympischen Spiele 2024. Und noch etwas hält dort in rasendem Tempo Einzug, wenngleich auch mit etwas weniger Aufmerksamkeit: die Verkehrswende. Sie ist ein Projekt der Bürgermeisterin Anne Hidalgo vom Parti socialiste, also der sozialistischen Partei. Ihre ambitionierte Klimapolitik hoben unter anderem die Vereinten Nationen auf der Weltklimakonferenz in Glasgow hervor.

Zugegeben: Münster und Paris lassen sich eher schlecht miteinander vergleichen. Dafür sind Stadtgröße, Einwohnerzahl, Städtebau und das politische Klima zu verschieden. Aber es lohnt sich trotzdem, einen Blick auf die zentralen verkehrspolitischen Ziele der Stadt Paris zu werfen und sich die Frage zu stellen: Wie schafft Anne Hidalgo es, die Menschen von der Verkehrswende zu überzeugen?

Gesunde Stadt statt Kampf gegen die Klimakrise

Seit ihrem Amtsantritt 2014 versucht die Bürgermeisterin, Paris umweltfreundlicher zu gestalten. Vor drei Jahren wurde sie bei ihrer Wiederwahl eindeutig bestätigt. In Paris ziehen die ökologischen Wahlversprechen offensichtlich. Auf Bundesebene haben sie allerdings nicht funktioniert: 2022 war sie Präsidentschaftskandidatin und erhielt nur [1,7 Prozent](#) der Stimmen, obwohl sie für den Wahlkampf den Klimaforscher [Jean Jouzel](#) in ihr Team holte. Nach der Wahl kehrte sie als Bürgermeisterin zurück nach Paris.

Hidalgo nimmt die Klimakrise ernst. Allerdings ist diese in ihrer Kommunikation selten Thema: Statt von einer Krise zu sprechen, wirbt die Bürgermeisterin für eine „gesunde Stadt“, um ihre Pläne umzusetzen. Dabei benennt sie klar die Probleme, zum Beispiel die hohen Feinstaubwerte. Sie benutzt keine abstrakten Formulierungen, sondern spricht über die Lungen der Schulkinder und warnt vor dem Risiko, an Asthma zu erkranken ([RUMS-Brief](#)).

Mit Slogans wie [„Paris respire“](#) (Deutsch: „Paris atmet“) bereitet Hidalgo die Bürger:innen auf die Veränderungen in der Stadt vor. Der Hintergrund ist: Seit Beginn des Jahres sind am ersten Sonntag im Monat einige Stadtteile verkehrsberuhigt. An einem Tag im Jahr findet seit 2015 der „Tag ohne Autos“ statt, an dem gar keine Autos in Paris fahren. So können die Menschen ausprobieren, wie es ist, wenn in der Stadt keine Autos fahren.

Bürger:innenbeteiligung mit wenig Interesse

Hidalgo sagt, die Menschheit habe zehn Jahre Zeit zu handeln: „Das heißt machen, und nicht diskutieren, was man unternehmen könnte“, so zitiert das Magazin [„Der Spiegel“](#) sie. Gleichzeitig versucht Frankreich, Bürger:innen stärker an demokratischen Entscheidungen zu beteiligen. Anne Hidalgo hat in Paris zum Beispiel den [Bürgerrat für eine klimafreundliche Stadtentwicklung](#) ins Leben gerufen, die Ergebnisse wurden am 10. November 2020 vorgestellt. Dieser langwierige Prozess wurde im September 2020 eingeleitet und soll bis 2024 abgeschlossen sein.

So einfach ist das mit der Partizipation allerdings nicht: Bei einer bindenden [Befragung zum E-Scooter-Verbot](#) in Paris in diesem Frühjahr stimmten zum Beispiel nur 7,5 Prozent der Wahlberechtigten ab, das Verbot wurde trotz der geringen Wahlbeteiligung durchgesetzt.

War da nicht auch was mit einem Bürger:innenrat in Münster? Ja, stimmt. Es soll einen geben, die Verwaltung arbeitet gerade an der Durchführung. Doch wie genau das aussehen wird, verrät sie bislang nicht ([RUMS-Brief](#)).

Ein ruhiges Paris während der Olympischen Spiele?

Ein weiterer Punkt in der Pariser Verkehrswende: Der Autoverkehr soll ausgedünnt werden. Noch vor den Olympischen Spielen in Paris möchte Anne Hidalgo nicht nur Dieselfahrzeuge verbieten, sondern auch eine verkehrsberuhigte Zone in der Innenstadt einrichten. Außerdem sollen 2026 mehr Fahrradstellplätze, mehr Stadtwälder und insgesamt 180 Kilometer Radwege existieren. Für den Kauf von Fahrrädern und E-Bikes möchte Hidalgo Prämien auszahlen, Fahrradverleih- und Carsharing-Dienste sollen gefördert werden.

In Münster wurden im Mai dieses Jahres die Pläne für ein öffentliches Fahrradverleihsystem gestoppt ([RUMS-Brief](#)), obwohl ein [Gutachten der Stadtverwaltung](#) es empfiehlt. Gründe sind laut der grünen Ratsfraktion die hohen Kosten und dass die Räder wenig Autofahrten ersetzen würden. Man wolle sich auf mehr Radwege und Fahrradstellplätze konzentrieren.

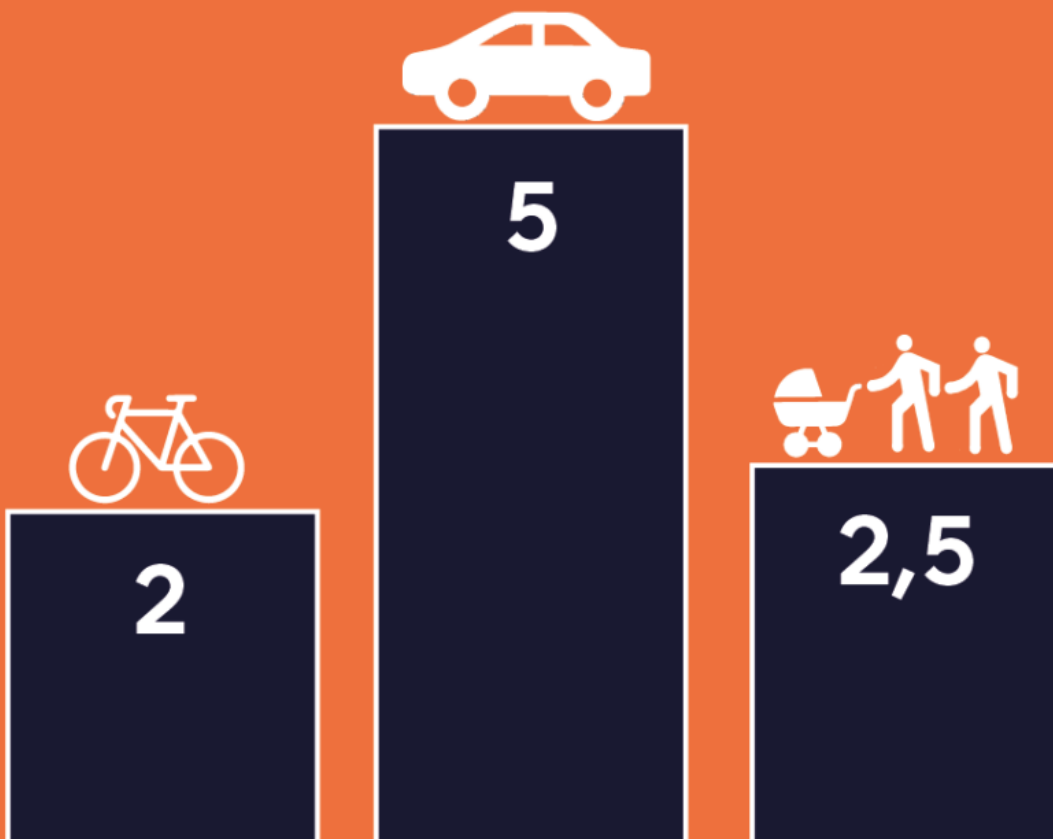
Der [Environmental Insights Explorer](#) (Analysewerkzeug für Umweltinformationen) zeigt, dass Münster Paris auf dem Rad weit voraus ist: Jeden fünften Weg legen die Menschen in Münster mit dem Rad zurück; in Paris ist es nur jeder zwanzigste. Lastenräder sieht man in Paris kaum auf den Straßen. In Münster wurden diese 2019 und 2020 mit 450.000 Euro gefördert, außerdem hat die Stadt Lastenradstellplätze geschaffen. Aber: Insgesamt bewegen sich die Pariser:innen klimafreundlicher fort. Denn die Anzahl der in Paris zu Fuß zurückgelegten Strecken ist fast doppelt so hoch wie in Münster. Zudem sind Autofahrten in Paris (14,3 Prozent) seltener als in Münster (44,3 Prozent).

Und wie steht es um den öffentlichen Nahverkehr? Um Métro und Bus attraktiver und sozial gerechter zu machen, fahren Minderjährige in Paris kostenlos mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Kleinere französische Städte wie Montpellier, deren Infrastruktur besser mit Münsters vergleichbar ist, gehen einen Schritt weiter: Dort ist der öffentliche Nahverkehr am Wochenende für alle Einwohner:innen gratis. [Bald soll das an allen Tagen gelten](#).

Dass Bus- und Bahnfahren in der Stadt kostenlos ist, liegt aber auch an einer Transportsteuer, die Firmen seit den Siebzigerjahren für ihre Angestellten entrichten müssen. Ein Drittel der Betriebskosten können damit für den öffentlichen Nahverkehr finanziert werden. In Münster sind solche Aktionen laut den Stadtwerken nicht geplant und auch nicht finanzierbar. Günstige Tarife wie das 29-Euro-Ticket müsse die Stadt Münster gegenfinanzieren.

Zahlen, bitte.

FORTBEWEGUNGSMITTEL AUF MÜNSTERS STRASSEN



RUMS.

Von zehn Wegen, die in Münster zurückgelegt werden, wird für die Hälfte das Auto genutzt. Zwei davon werden mit dem Rad bestritten, und ein Viertel der Wege zu Fuß. Quelle: [Environmental Insights Explorer](#)

Keine sanften Anreize, sondern Autos verbannen

Trotz Gegenstimmen, vor allem aus dem Pariser Umland, entfernte die Stadt Autoparkplätze und wandelte sie in Grünflächen, Spielplätze, Rad- und Fußwege oder in Ladestellen für E-Autos um. Bis 2025 sollen 70.000 Parkplätze umgewandelt werden – das ist etwa die Hälfte aller oberirdischen Parkplätze der Stadt. Zudem gilt Tempo 30, obwohl vor allem der Interessenverband der Autofahrenden das [kritisierte](#).

Wie ist das in Münster? In Deutschland gilt die Straßenverkehrsordnung, sie schreibt den Städten und Gemeinden die Geschwindigkeitsbegrenzungen vor. Münster hat hier also wenig eigenen

Handlungsspielraum. Den habe die Stadt laut Pressestelle bereits ausgeschöpft. Also: Überall, wo Tempo 30 möglich ist, sei es umgesetzt worden.

Um den Autos in Paris noch weniger Raum zu geben, will Hidalgo nach den Olympischen Spielen einen Fahrstreifen der Stadtautobahn ausschließlich Fahrgemeinschaften und Bussen vorbehalten. Dagegen startete die regionale Rechte bereits eine Petition. Eine weitere Fahrspur soll bis 2030 in eine Grünfläche umgewandelt werden, sodass Autos, in denen nur eine Person sitzt, zwei Spuren genommen werden.

Ähnliches geschieht in Münster, nur deutlich langsamer: Das integrierte Parkraumkonzept ([RUMS-Brief](#)) soll Parkplätze abbauen und möglichst barrierefreie Gehwege schaffen – erscheint aber erst Ende des Jahres. Den Parkplatzmangel beheben sollen die wenig ausgelasteten Stadtparkhäuser und ein gestärktes Carsharing.

Carsten Peters von den Grünen sagt, im Stadtrat arbeite man daran, die Strukturen in Münster zu verbessern. Der Busverkehr soll beschleunigt werden, indem mehrere Linien zusammengelegt werden, Ampeln sollen so geschaltet werden, dass Busse Vorrang haben. Außerdem seien Metrobusse geplant, damit Pendler:innen aus dem Umland auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen.

Ein Schritt auf dem Weg zur „weitgehend autofreien Innenstadt“, so hieß es im Wahlkampf, soll der autofreie Domplatz sein. Weitere Vorhaben sollen folgen, etwa eine intelligente Verkehrsführung. Zum Beispiel auf der Königstraße, damit der Stau vor dem Arkadenparkhaus verschwindet. Doch insgesamt geht es langsam voran mit der Verkehrswende (ein bisschen wie samstagsmorgens auf der Königsstraße).

Zurück zu Anne Hidalgo und sogenannten Push-Maßnahmen – also denen, die eher Peitsche als Zuckerbrot sind: Wer in Paris parkt, zahlt inzwischen fünf Euro pro Stunde. Münster hat versucht, Parken für Anwohner:innen teurer zu machen. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht die Umsetzung in Freiburg für rechtswidrig erklärte, ruderte auch Münster zurück ([RUMS-Brief](#)), wobei wichtig ist: Mit der Höhe der Gebühren hatte die Entscheidung in Freiburg nichts zu tun. Münsters Ordnungsdezernent Wolfgang Heuer fordert in einer [Pressemeldung](#) der Stadt zum Urteil mehr Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gebühren und Parkraummanagement.

Fahrrädern mehr und Autos weniger Raum geben möchte die Stadt mit dem [3.000-Fahrradstellplätze-Programm](#). Auf ehemaligen Autoparkplätzen werden Fahrradbügel angebracht. Pro Bügel können zwei Fahrräder oder ein Lastenrad abgestellt werden. Laut Stadt hat man im Jahr 2021 genau 134 neue Abstellplätze aufgestellt, 2022 waren es 420, 2023 sind 539 neue dazugekommen. Bis alle 3.000 Fahrradstellplätze stehen, dauert es bei dem Tempo allerdings noch eine Weile.

Sie möchten dieses Thema mit anderen Leser:innen diskutieren oder uns Hinweise geben?

Nutzen Sie einfach unsere Kommentarfunktion unterhalb dieses Textes.

Wenn Sie den Brief gerade als E-Mail lesen, klicken Sie auf den folgenden Link, um den Text auf unserer Website aufzurufen:

[> diesen Brief kommentieren](#)

Der lange Weg zur 15-Minuten-Stadt

All diese Maßnahmen verfolgen ein Ziel: Paris soll [eine 15-Minuten-Stadt](#) werden. Das Konzept stammt von Professor Carlos Moreno, der an der Pariser Sorbonne lehrt. Dabei sollen alle Einrichtungen für den täglichen Bedarf, also zum Beispiel der Arbeitsplatz, der Supermarkt und Sportangebote, innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein – und das ohne Auto.

Paris ist dicht besiedelt und lange mangelte es an Grünflächen und Fahrradwegen. Dass jede zweite Strecke zu Fuß zurückgelegt wird, spricht dafür, dass das Konzept bereits jetzt relativ gut funktioniert. In den Vororten ist die 15-Minuten-Stadt allerdings umstritten. Die Menschen dort haben Angst, dass sie weiter abgehängt werden. Schnellere U-Bahn-Verbindungen bis 2030 sollen dem entgegenwirken.

Auch wenn Münster deutlich kleiner ist: Die Idee funktioniert hier ähnlich. Schließlich geht es nicht darum, die Innenstadt in 15 Minuten zu erreichen, sondern die Infrastruktur im eigenen Stadtteil vorzufinden. Konzepte der Smart City wie eine Ampelsteuerung, die Busse, Radfahrer:innen und Fußgänger:innen bevorzugt und ihre Wege kürzer macht, kann man hier mitdenken.

Mobilitätsrevolution mit Vorbildcharakter – bis jetzt

Paris gilt als Vorbild für den schnellen und klimafreundlichen Umbau der Stadt. Münster könnte sich einiges abschauen: die Push-Maßnahmen, also höhere Parkgebühren, damit die Zahl der Autos in der Innenstadt sinkt, aber auch finanziell entlastende Maßnahmen wie den kostenlosen ÖPNV für Minderjährige oder die stärkere Beteiligung der Menschen.

Final beurteilen, ob das mit der Verkehrswende in Paris gut klappt, kann man wohl frühestens 2024. Dann stellt sich die Stadt dem olympischen Härtetest. Zudem werden einige Pläne, zum Beispiel die reduzierten Fahrstreifen der Stadtautobahn, erst im kommenden Jahr umgesetzt. (hja)

Klima-Update

+++ Die Otto-Brenner-Stiftung der Gewerkschaft IG Metall hat untersucht, wie Medien über Windkraft, Naturschutz und die Energiewende berichten. Dabei hat Georgiana Banita, Kulturwissenschaftlerin und Autorin [der Untersuchung](#), Medien identifiziert, die Windkraft befürworten, unter anderem den „Spiegel“ und die „Süddeutsche Zeitung“, während andere Medien, etwa die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ und „Die Welt“, Windrädern eher kritisch gegenüberstehen. Banita schreibt: „In den wenigsten Diskussionen in der Welt und FAZ über die Windkraft und ihre