Volt
MÜNSTER

Zukunft Made in Europe.

WAHLPROGRAMM

Kommunalwahl 2020

Vorwort

1648 endete der Dreißigjährige Krieg mit dem Westfälischen Frieden im Friedenssaal von Münster und Osnabrück. Der jahrzehntelange Konflikt wurde durch lange Verhandlungen und einen ungebrochenen Willen zur Verständigung beendet. Aus diesem Prozess gingen souveräne, europäische Nationalstaaten hervor, denen die europäische Einigung bereits in die Wiege gelegt wurde. Dieser Prozess zeigte früh, dass nachhaltiger Frieden und Wohlstand nur durch die Verständigung aller zu erreichen sind, und legte so die Grundlagen für das Völkerrecht und eine internationale Verständigung durch Diplomatie. Auch die heutige Europäische Union gründet auf den Errungenschaften dieser Ereignisse.

Der damals beurkundete Wille zu einer friedvollen Völkerverständigung prägt bis heute unser Miteinander in Münster: Die überregionalen Strukturen, die wissenschaftliche Exzellenz und die wirtschaftliche Stärke unserer Stadt fußen auf offenen europäischen Grenzen und ermöglichen einen regen Austausch mit unseren Nachbarn. Sie fördern die kulturelle Vielfalt und sorgen nicht zuletzt auch für den wirtschaftlichen Wohlstand Münsters. Als Universitätsstadt profitiert Münster zudem von EU-Forschungsgeldern, wissenschaftlichen Netzwerken und dem internationalen Austausch von Student*innen und Wissenschaftler*innen.

Als paneuropäische Partei tritt Volt für das Zusammenwachsen der europäischen Gemeinschaft ein, die mit ihrem Fundament gemeinsamer Werte wie Solidarität, Nachhaltigkeit und Chancengleichheit ein Gegengewicht zu nationalistischen und populistischen Bestrebungen bildet. Bei Volt vertreten wir ein progressives, pragmatisches Politikverständnis: Wir lösen Herausforderungen in Münster durch die Anlehnung an Erfolgsmodelle (Best Practices) anderer Städte weltweit. Viele große Aufgaben unserer Zeit – etwa der Klimawandel, die Migration und der internationale Handel – erfordern europäische Lösungsansätze. Dabei können die Lösungen regionaler Herausforderungen als Vorbild für weitere Ideen dienen. Lösungsideen können jedoch nicht nur aus Best Practices entstehen, sondern auch durch pluralistische Diskussionen mit aktiver Beteiligung der Bürger*innen an politischen Prozessen zur konstruktiven Gestaltung unserer Zukunft. Wir als Volt Münster sind der Überzeugung, mit unserem pragmatischen Verständnis von Politik und der aktiven politischen Teilhabe auf allen Ebenen passende Antworten auf regionale Fragen geben zu können.

Inhalt

Unsere Spitzenkandidat*innen für den Stadtrat und die Bezirksvertretungen 6

Zusammenfassung 7

I. Münster und die EU 10

1.1 Vereinfachung der Ansiedlung von EU-Mitbürger*innen 10
1.1.1 Schaffung eines EU-Welcome-Desk als erste Anlaufstelle für neue Mitbürger*innen 11
1.1.2 Ausbau von ehrenamtlichen Patenschaften von Münsteraner*innen für Neubürger*innen 11
1.2 Intensivierung europäischer Zusammenarbeit 12
1.2.1 Städtepartnerschaften zu einem effektiven Bestandteil kommunaler Politik ausbauen 12
1.2.2 Aktive Teilhabe an europäischen Netzwerken 13
1.2.3 Anregung der europäischen Idee durch Events und Förderpreise 15

II. Mobilität 16

2.1 Fußverkehr 17
2.2 Radverkehr 18
2.2.1 Vernetzung von shared mobility 20
2.3 ÖPNV 21
2.3.1 Schienengebundener ÖPNV 21
2.3.2 Nicht schienengebundener ÖPNV 22
2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 25
2.4.1 „Autoarme“ Altstadt 25
2.4.2 Das Houten Modell 26
2.4.3 (Innerstädtisches) Parken 27
2.5 Flugverkehr 28
2.6 Gewerblicher Verkehr 29
2.7 Verzahnung der Verkehrsträger – ein Gesamtkonzept 30

III. Nachhaltiges Münster 33

3.1 Klimapolitik 33
3.1.1 Energiewende lokal umsetzen – Strom als Ressource 34
3.1.2 Verkehr – ein Fahrplan zur Klimaneutralität 36
3.1.3 Umweltbildung 36
3.2 Grünflächen und Stadtbild 37
3.2.1 Entsiegelung statt Versiegelung 38
3.2.2 CO2 Senke Holzbau 38
3.2.3 Dachbegrünung 40
3.2.4 Begrünung in Industriegebieten und vertikale Begrünung 40
3.2.5 Maßnahmen zur nachhaltigen Begrünung 41
3.3 Lebensraum für Tiere 41
3.3.1 Insektenschutz = Umweltschutz 42
3.3.2 Stadttauben-Management 43
3.4 Landwirtschaft: Wirtschafts- und Lebensraum 44
3.4.1 Äcker als Nutzfläche und Lebensraum 44
3.4.2 Wertschätzung unserer Lebensmittel 45
3.5 Unternehmen und Umweltschutz 46
3.6 Kreislaufwirtschaft fördern 46

IV. Soziales Münster 49

4.1 Bildung 50
4.1.1 Frühkindliche Bildung 51
4.1.2 Schulbildung 51
4.1.3 Digitale Schulverwaltung 52
4.1.4 Ausbau der Gesamtschulen und Erweiterung des Angebots 53
4.1.5 Schulrhythmus und Schulweg 54
4.2 Lebenswertes Münster 55
4.2.1 Sichere Atmosphäre durch bessere Ausleuchtung 55
4.2.2 Frauentaxi 55
4.2.3 Kultur in Münster 56
4.2.4 Trimm-dich-Pfade 56
4.2.5 Trinkbrunnen 56
4.2.6 Give-Boxen 57
4.2.7 Mehr Sitzmöglichkeiten 57
4.3 Wohnen 57
4.3.1 Schaffung neuer Wohnräume 58
4.3.2 Neue Wohnräume durch kluge Nachverdichtung 59
4.3.3 Alternative Wohnprojekte 60
4.3.4 Erbbaurecht 61
4.3.5 Auskunftspflicht von Vermietern 61
4.3.6 Sozialer Wohnungsbau 62
4.3.7 Inanspruchnahme des Wohngeldes erhöhen 63
4.4 Obdachlosigkeit 63
4.4.1 Gezielte Präventionsmaßnahmen 64
4.4.2 Einrichtung einer Tagesstätte inkl. Stellenerweiterung 64
4.4.3 Einzelunterbringung als mittelfristiges Ziel 64
4.4.4 Housing first als langfristiges Mittel der Wahl 65
4.4.5 Schließfächer mit Ladefunktion für Wohnungslose 66
4.5 Asyl und Migration 66
4.5.1 Aufnahme und Unterbringung 67
4.5.2 Sprachliche Bildung und Integrationskurse 67
4.5.3 Erhöhung des Betreuungsschlüssels und der Patenschaften 68
4.5.4 Maßnahmen zur Integration fördern 69

V. Digitales und Innovatives Münster 70

5.1 Digitale Stadtverwaltung einrichten – Behördengänge online erledigen 71
5.2 Digitale Standards in Münster, NRW, Deutschland und Europa 71
5.3 Transparenz schaffen: Der Stadtrat live 72
5.4 Datensouveränität und Datensicherheit gewährleisten 72
5.5 Technologie- und Wirtschaftsstandort Münster durch Innovationen stärken 72
5.6 Open Data für kommunale Innovationen 73
5.7 Bandbreite für Münster stärken 73
5.8 Münster-App 2.0 74

Informationen zur Wahl 75

Mitmachen leicht gemacht 76

Verantwortlich:
Volt Deutschland, Choriner Straße 34, 10435 Berlin
Stand 08/2020
Druck:
WIRmachenDRUCK GmbH, Mühlbachstr. 7, 71522 Backnang

Unsere Spitzenkandidat*innen für den Stadtrat und die Bezirksvertretungen

Tim
Pasch

Helene
Goldbeck

Martin
Grewer

Carina
Beckmann

Philip
Maurice

Leonie
Kattein

Zusammenfassung

Volt Europa ist die erste paneuropäische Partei.

Volt ist in jedem europäischen Land mit der Vision aktiv, politische Herausforderungen länderübergreifend zu bewältigen. Wir erkennen das Potenzial und die Vielzahl an Möglichkeiten, die Europa zur Verfügung stehen. Keine Kommune ist alleine mit ihren Problemen, denn europaweit treten häufig ähnliche Problematiken auf und vielfach bestehen bereits adäquate Lösungsansätze. Diese Erfolgsmodelle (sog. Best Practices) bringen wir aus anderen europäischen Städten nach Münster. Herausforderungen wie die aktuelle Corona-Pandemie kennen keine Ländergrenzen – daher setzt sich Volt für eine stärkere Integration Münsters in europäische Netzwerke ein. Als weltoffene Stadt empfangen wir Menschen jeder Herkunft mit offenen Armen.

Volt ist zukunftsorientiert und solidarisch.

Für uns birgt jede Veränderung auch Chancen. So auch der menschengemachte Klimawandel, welcher die Welt – und damit auch Münster – vor immense Herausforderungen stellt. Wir sind der Überzeugung, dass Münster im Eiltempo klimaneutral werden muss. Wir möchten aktiv eine lebenswerte Zukunft gestalten. Hierfür bedarf es eines transparenten Rahmens mit klaren Regeln, Offenheit, Akzeptanz und Solidarität in der Gesellschaft. Mit der überwältigenden Solidarität und den gigantischen Summen, die bereitgestellt wurden, um die Corona-Krise zu überwinden, haben wir gezeigt, was Europa leisten kann.

Volt Münster will die Vorreiterfunktion als Fahrradstadt zurückerobern.

Emissionsfreie und -arme Verkehrsträger wie Fußverkehr, Radverkehr und der ÖPNV sollen im Verkehrsraum und in der Finanzierung vorrangig behandelt werden. Essentiell ist hierbei die Zusammenführung zu einem multimodalen Verkehrskonzept. Durch ein schienenloses Straßenbahnnetz schließen wir im ÖPNV zu anderen deutschen Städten ähnlicher Größe auf.

Volt Münster steht für Nachhaltigkeit.

Die regenerative Stromversorgung Münsters und der Stop der Energieverschwendung durch unzureichend isolierte Gebäude sind maßgebliche Bestandteile auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtgestaltung. Wir wollen alle Münsteraner*innen durch Bildung, aktive Beteiligung und Aufklärung auf dem Weg zu einer regenerativen Stadt mitnehmen.

Volt entwickelt Münster zu einem attraktiven Lebensraum für Mensch und Tier.

Um das Stadtbild attraktiver zu gestalten und CO2 zu binden, setzen wir uns für nachhaltiges Bauen und für eine intensive Begrünung der Stadt ein. Durch eine durchdachte Kombination von Ackerland, Grünstreifen und Bäumen (Agroforstwirtschaft) wollen wir landwirtschaftliche Nutzflächen in vielseitige Lebensräume verwandeln.

Gesellschaft wächst aus Begegnung

Der Wert der Gesellschaft wurde in diesem Jahr besonders deutlich. Deshalb fördert Volt eine starke Gesellschaft durch Begegnungsmöglichkeiten: An öffentlich zugänglichen Sportstätten und auf Feierabendmärkten, durch Kooperationen zwischen Altenheimen und Kindergärten und in Mehrgenerationenhäusern sowie in einer primär für Fußgänger*innen konzipierten Altstadt sollen Orte des Austausches und der Interaktion entstehen.

Das Menschenrecht auf Wohnen.

Volt Münster verfolgt eine umfassende Strategie im Bereich des Wohnungsbaus und will ein ambitioniertes Wohnkonzept, das auf mehreren Säulen fußt, umsetzen. Mehr Wohnraum wird hierbei maßgeblich durch eine Baulandoffensive, eine Neubauinitiative und Nachverdichtung geschaffen. Der Erwerb eines Eigenheims soll durch das Erbbaurecht und die Förderung von Wohnungsbaugenossenschaften einfacher realisierbar werden. Der Zugang zu bezahlbarem Wohnraum lässt sich durch eine Erweiterung des sozialen Wohnungsbaus und die Einführung einer Fehlbelegungsabgabe verbessern. Ein Angebot für individuellen Wohnraum wird durch alternative Wohnkonzepte wie sog. „Tiny Houses" geschaffen. Mit Präventionsmaßnahmen und dem Projekt Housing First stellen wir sicher, dass es für alle Münsteraner*innen ein Zuhause gibt.

Virtuell zusammenrücken, arbeiten und entscheiden.

Volt ist die erste Partei, welche sich europaweit organisiert und über sämtliche Ländergrenzen hinweg diskutiert, abstimmt und zusammenarbeitet. Damit stellt Volt eine digital besonders fortschrittliche Partei dar. Wir möchten Technologien mit und für Menschen vorantreiben. Volt fordert eine schnelle und umfassende digitale und transparente Verwaltung sowie die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Münster durch Innovation. Münster soll eine Smart City werden. Dafür fordern wir den Ausbau der Breitbandinfrastruktur in ganz Münster – insbesondere in den ländlichen Regionen. Des Weiteren fordern wir eine digitale Identifikationsmöglichkeit via Smartphone Bürger-ID, innovative Open-Data-Lösungen und eine umfangreiche Erweiterung der Münster-App. Dabei tun wir als europäische Partei alles für die Wiederherstellung der digitalen Souveränität und Sicherheit der Bürger*innen.

Bürger*innenbeteiligung an allen Prozessen.

Volt macht sich für Lösungen stark, die es allen Bürger*innen ermöglicht, ihre Stadt, ihr Land und ganz Europa unmittelbar mitzugestalten.

I. Münster und die EU

Münster gehört nicht nur zu den lebenswertesten Städten Deutschlands, die Stadt ist auch besonders bekannt für den westfälischen Friedensschluss, in dessen Folge die Niederlande ihre Unabhängigkeit erklärten. Seitdem sind die Niederlande und Münster eng verbunden und spiegeln die Reichweite des Friedensschlusses über die nationalen Grenzen hinaus wider. Die Koordination der städtischen Aktivitäten innerhalb Europas und der EU soll durch die Erweiterung des Europabüros verbessert und intensiviert werden. Mehrsprachige städtische Webseiten signalisieren Offenheit und erleichtern neuen Mitbürger*innen eine Integration in das Stadtleben. Das Thema "Europa und EU" soll durch Öffentlichkeitsarbeit bei großen Festivitäten eine dauerhafte und starke Präsenz in der Stadt haben. Die EU-weite Zusammenarbeit zwischen Partnerstädten soll über bereits bestehende Plattformen intensiviert und effizienter gestaltet werden.

Unsere Kernforderungen:

- Vereinfachung der Ansiedlung von EU-Mitbürger*innen
  - › Schaffung eines EU-Welcome-Desk als erste Anlaufstelle für neue Mitbürger*innen
  - › Einführung von ehrenamtlichen Patenschaften von Münsteraner*innen für Neubürger*innen
- Intensivierung europäischer Zusammenarbeit
  - › Städtepartnerschaften zu einem effektiven Bestandteil kommunaler Politik ausbauen
  - › Ausschöpfung von Möglichkeiten der Mitgliedschaften Münsters in europäischen Netzwerken EUROCITIES, RGRE und EUREGIO im Hinblick auf den Austausch von Best Practices
  - › Anregung der europäischen Idee durch Events und Förderpreise

1.1 Vereinfachung der Ansiedlung von EU-Mitbürger*innen

Der EU-Welcome Desk soll die erste Anlaufstelle für neue EU-Mitbürger*innen bei der Stadt Münster sein und kann auch schon im Vorfeld des Umzugs nützliche Informationen bereitstellen. Da Münster als europaaktive Stadt Mitglied in verschiedenen Netzwerken ist und die Zahl der EU-Ausländer*Innen unter den Mitbürger*Innen zunimmt, rät Volt Münster zu einem eigenständiges Europabüro. Als ergänzende Maßnahme für die Integration von EU-Mitbürger*innen schlagen wir die Vermittlung von Patenschaften unter der Leitung des EU-Welcome Desk vor.

1.1.1 Schaffung eines EU-Welcome-Desk als erste Anlaufstelle für neue Mitbürger*innen

Mit einem wachsenden Anteil ausländischer Mitbürger*innen von >10 %, wächst die Nachfrage nach mehrsprachigen Informationen über die ersten Schritte in einer neuen Umgebung. Auf der Website der Stadt Münster finden sich grundlegende Beschreibungen der notwendigen Schritte mit einigen weiterführenden Links in englischer Sprache.

Mittelfristig fordern wir die Schaffung eines EU-Welcome Desk als erste Anlaufstelle für EU-Bürger*innen, welcher alle Informationen online und in physischer Form bündelt. Relevante Informationen werden von den sprachlich und interkulturell gut ausgebildeten Mitarbeiter*innen des EU-Welcome Desk gesammelt, verdichtet, in verständliche und anschauliche Form (Checklisten, Prozessbeschreibungen) gebracht und den Zuzügler*innen in allen weit verbreiteten Sprachen zur Verfügung gestellt. Das Informationsangebot soll auch auf der Homepage sowie in der 'Münster-App' (siehe Kapitel 5 Digitalisierung) der Stadt zu finden sein. Die Aktualität der Informationen wird regelmäßig von den Angestellten des EU-Welcome-Desk geprüft. Darüber hinaus soll ein physisches Büro mit Sprechstunden und telefonischer Beratung (kurzfristig auf Englisch, mittelfristig auch in anderen Sprachen) angeboten werden. Der EU-Welcome Desk wird dem Europabüro unterstellt sein, welches heute noch ein Teil des Büros für Internationales ist. Da erwartet werden kann, dass sich die Fluktuation von Menschen aus EU-Staaten in den nächsten Jahren verstärkt (Zunahme von EU-Ausländer*innen unter den Wohnberechtigten von etwa 8.800 in 2012 auf knapp 12.000 in 2018)5, halten wir die Schaffung eines eigenständigen Europabüros für sinnvoll.

Der EU-Welcome Desk ist als eine reine Informationsplattform in physischer und virtueller Form zu verstehen, der das bestehende Angebot zur Integration von Bürger*innen aus dem EU-Ausland bündelt und intensiviert. Damit unterstützt Volt das Recht der EU-Bürger*innen auf Freizügigkeit durch Senkung der Integrationsbarrieren.

1.1.2 Ausbau von ehrenamtlichen Patenschaften von Münsteraner*innen für Neubürger*innen

Als Teil der umfassenden Unterstützung der Integration fordert Volt die Etablierung eines ehrenamtlichen Patenschaftsnetzwerks unter dem Schirm des EU-Welcome Desk. In diesem Rahmen können sich interessierte Bürger*innen als Ansprechpartner*innen für weitere Fragen zu Kultur, Sprache, Sport etc. melden. Dies fördert die kulturelle Vielfalt Münsters und erleichtert den neuen Mitbürger*innen das Knüpfen von Kontakten im privaten Bereich. Auch die intereuropäische Sprachkompetenz wird dadurch gestärkt. Insgesamt fördert die Patenschaft die Vernetzung und das Zusammenleben unter den Stadtbewohner*innen sowie die europäische Idee.

1.2 Intensivierung europäischer Zusammenarbeit

Volt Münster versteht unsere Stadt als aktives Mitglied der europäischen Gemeinschaft. Wir wollen daher bestehende Städtepartnerschaften als Basis für Lösungen gemeinsamer Herausforderungen nutzen. Volt begrüßt die aktive Mitgliedschaft der Stadt Münster in verschiedenen europäischen Netzwerken. Als vollwertiges Mitglied von EUROCITIES, RGRE (Rat der Gemeinden und Regionen Europas) und EUREGIO hat Münster zahlreiche Möglichkeiten, sich auf europäischer Ebene einzubringen. Volt fordert den Ausbau und die Intensivierung der Zusammenarbeit in diesen Netzwerken, die eine optimale Möglichkeit für den Austausch von Best Practices für kommunale Herausforderungen darstellen.

1.2.1 Städtepartnerschaften zu einem effektiven Bestandteil kommunaler Politik ausbauen

Die bestehenden Partnerschaften sollen genutzt werden, um lokale politische Herausforderungen effektiv und effizient zu lösen und durch Vernetzung Synergien zu erzielen. Bisher werden die europäischen Partnerstädte mehrheitlich für freundschaftliche Beziehungen im Rahmen von gegenseitigen Schüler*innenaustauschen oder privaten Besuchen durch Partnerschaftsvereine genutzt. Wir setzen uns dafür ein, dass unsere Städtepartnerschaften intensiver durch den Stadtrat gefördert und aktiv gestaltet werden sowie vermehrt kommunalpolitische Themen in die Kooperationen aufgenommen werden. Gegenseitiges lebenslanges Lernen, ein Austausch von Konzepten und Best Practices kann Münster helfen und zugleich die Bürger-zu-Bürger Vernetzung innerhalb Europas und darüber hinaus fördern.

Als Vorbild kann die aktive Beziehung zur Partnerstadt Monastir (Tunesien) dienen, die bisher auch von einem Freundschaftsverein gepflegt wird. Innerhalb dieser Partnerschaft wurden 2019 drei Projekte zu Kunst, Umwelt und Kinderhilfe unterstützt.

Best Practice Lösung: Monastir

Monastir (Tunesien) betreibt eine aktive Partnerschaft mit der Stadt Münster und kann ein Vorbild für andere Städtepartnerschaften sein. 2019 wurden zusammen Projekte in Kunst, Umwelt und Kinderhilfe unterstützt.

Auch durch Aktionen wie den Europatag 2018 können bestehende Freundschaften gepflegt und ausgebaut werden. Der Europatag ist ein wichtiges Instrument um Bürger*innen zu verbinden und die europäische Idee zu verankern. Wir fordern daher einen jährlichen Europatag der Stadt Münster, der als Plattform für europäischen Austausch fungiert und die intensive Zusammenarbeit der Partnerstädte würdigt.

1.2.2 Aktive Teilhabe an europäischen Netzwerken

Volt glaubt fest an das Potenzial europaweiter kommunaler Zusammenarbeit und gemeinsamen Lernens. Münster ist bereits Vorreiter und arbeitet in vielen EU-Projekten mit anderen europäischen Kommunen zusammen, um sich den vielfältigen und komplexen Themen wie der UN-Charta 2030 zu stellen und proaktiv zu begegnen. Diese Möglichkeiten und Chancen gilt es für die Bürger*innen stärker herauszustellen und nutzbar zu gestalten. Durch transparente Kommunikation und Beteiligungsmöglichkeit sollen Bürger*innen ihre Kompetenzen einbringen sowie Impulse von anderen Sachkundigen erhalten. Darüber hinaus sollen durch eine intensive Zusammenarbeit mit ähnlichen Städten neue Best Practices oder Partnerschaften ergründet und entwickelt werden.

Volt fordert die Hervorhebung des Potenzials von EUROCITIES für Münster durch mehr Transparenz in bestehenden Arbeitskreisen

Münster ist seit 1986 Partner im Städteverbund EUROCITIES mit über 130 Großstädten in Europa. Die Idee, voneinander zu lernen und in Arbeitskreisen diverse lokale, nationale und europaweite Fragestellungen für und aus der eigenen Stadt voranzutreiben, möchte Volt stärker betonen und auch anderen Grenzregionen als Best Practice vorschlagen. Münster ist bereits vollwertiges Mitglied für die Foren Kooperationen, Kultur, Wirtschaft, Umwelt, Wissensgesellschaft, Mobilität und Soziales. Zudem treibt Münster in Arbeitsgruppen die Themen Luftqualität, Klimawandel sowie Energieeffizienz voran. Hier fordert Volt die Offenlegung von Best Practices und Ergebnissen als Input für Bürger*innen, Unternehmen und Politik.

Volt fordert spezifisch die Mitgestaltung in zusätzlichen Arbeitsgruppen sowie den Aufbau von langfristigen Partnerschaften

Volt wünscht sich eine stärkere Beteiligung von Bürger*innen innerhalb von Münster sowie auf weiteren nationalen und europäischen Ebenen. Münster kann konkret vom Arbeitsbereich Urban Governance mit der Arbeitsgruppe Creative Citizenship profitieren. Münster kann hier von anderen Städten lernen, wie die kreativen Ideen und Verbesserungsvorschläge seiner Bürger*innen gesammelt und gefördert werden können. Hier sollten das Ideen- und Vorschlagswesen gemeinsam mit der Bürgerbeteiligung besprochen und anhand der Erfahrungen ähnlicher Städte erfolgreich aufgebaut werden.

Zum anderen sollte Münster den Arbeitsbereich Kooperation mit der Arbeitsgruppe Food mitgestalten, um Rahmenbedingungen als Austauschplattform für innovative Lösungen rund um urbane Lebensmittelerzeugung, Produktionsförderung in der Landwirtschaft sowie Nahrung, Kreislaufwirtschaft und auch soziale Inklusion zu schaffen. Amsterdam ist Vorreiter für innovative Lebensmittelproduktion und wird ebenfalls als Best Practice der Kreislaufwirtschaft vorgestellt.

Volt setzt sich für die Förderung des RGRE als Plattform für die Stimme Münsters in Europa ein

Münster ist Teil des Rates der Gemeinden und Regionen (RGRE). Hier sind 57 nationale Kommunalverbände aus 41 europäischen Ländern vertreten, um europäische Themen voran zu bringen und den Austausch zu institutionalisieren. Ziel von Volt Münster ist es, die Aufmerksamkeit für diesen Verband zu steigern, da europäische Beschlüsse weitreichende Bedeutung für die kommunale Ebene haben (mehr als 70 % aller europäischen Regelungen haben kommunale Auswirkung).

Im ersten Schritt können über gleiche Interessen und Ausgangslagen mittels der/des Europabeauftragten neue Projektpartnerschaften für die Förderung gemeinsamer Ideen gefunden werden. Weiterhin gibt es Veranstaltungsformate, Foren und Projekttage zu diversen europäischen Themen und Möglichkeiten für engagierte Europapolitiker*innen und Bürger*innen. Eine breitere und regelmäßige Partizipation soll für eine volle Nutzung der Potenziale sorgen. Der europäische Gedanke kann mittels bestehender Formate, wie der europäischen Kommunalzeitschrift Europa Kommunal, veröffentlicht und verbreitet werden. Zudem können Interessierte, z. B. Lernende oder Arbeitnehmer*innen innerhalb von RGRE, von der Teilnahme an Austauschprogrammen und Förderformen profitieren.

EUREGIO - Nachbarschaft mit und für die Zukunft

EUREGIO ist die Drehscheibe der deutsch-niederländischen Beziehungen, es erfolgt eine intensivierte Zusammenarbeit innerhalb EUREGIO vor allem durch Münster, Osnabrück und Twente (MONT), um sich gemeinsamen regionalen Herausforderungen zu stellen. Ziel ist die Etablierung eines überregionalen, europäischen Innovationszentrums. Volt setzt sich dafür ein, diese Plattform sowohl durch persönliche Begegnungen und Veranstaltungen als auch durch digitale Vernetzung zu stärken. Dafür sollen attraktive Projekte und Förderungen sowohl aus dem wirtschaftlichen-, als auch dem sozialen- und Infrastrukturbereich gefördert werden.

1.2.3 Anregung der europäischen Idee durch Events und Förderpreise

Volt unterstützt die Teilnahme von Münsteraner*innen an verschiedenen Formaten wie dem ‘Europe for Citizens’ Programm. Das Europe for Citizens Programm der EU fördert z.B. Projekte im Zusammenhang mit der Vermittlung der europäischen Idee von Vielfältigkeit, Freiheit und Solidarität. Volt fordert eine gesteigerte Aufmerksamkeit für diese und ähnliche Initiativen, die europäisches Budget für Münster bereitstellen. Solche Initiativen bringen die EU und ihre Bürger*innen näher zusammen und unterstützen die Schaffung einer europäischen Identität.

II. Mobilität

Mobilität ist eines der Schlüsselthemen wenn es um Nachhaltigkeit, Stadtraumnutzung, Gesundheit, Zukunftsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität in Münster geht. Volt Münster setzt auf die Stadt der kurzen Wege und eine echte Verkehrswende.

Volt Münster will Maßnahmen ergreifen, die den Fußverkehr attraktiver machen. Dazu müssen Gehwege und Bürgersteige alleinig Fußgänger*innen zur Verfügung stehen. Ein Wegweisernetzwerk soll zusätzlich Bürger*innen darüber informieren, wie weit bestimmte Ziele in Metern und Minuten entfernt sind. Eine weitere wichtige Priorität für Volt ist die Sicherheit des Fußverkehrs. Die Freude am Fahrradfahren ist in Münster allgegenwärtig, leider spiegelt sich das bislang kaum im Straßenbild wider. Hier möchten wir auf der Fahrradbegeisterung aufbauen und die Verkehrsräume neu verteilen, um sie für alle Verkehrsteilnehmer*innen deutlich zu verbessern. Damit Münster eine echte Fahrradstadt werden kann, muss deutlich in die Infrastruktur für das Fahrrad und Lastenrad investiert werden. Volt will umsetzen, dass Radwege verbreitert, P+R Zentren für Fahrräder errichtet oder erweitert und an Straßen genügend Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Wir fordern ein Gesamtkonzept, dass alle Leihoptionen im Mobilitätssektor miteinander verknüpft. So wird es möglich, gute Querverbindungen zwischen anderen Verkehrsmitteln zu schaffen. Klare Tarifstrukturen, die Integration der Angebote in eine gemeinsame App und die Errichtung von Mobilitätszentren sollen den Wechsel vom und zum ÖPNV erleichtern.

Der ÖPNV ist eine weitere essentielle Säule im Mobilitätsplan von Volt Münster. Wir fordern die Errichtung einer S-Bahn-Ringlinie in die Wege zu leiten und schnellstmöglich umzusetzen. Darüber hinaus braucht Münster eine Straßenbahn, welche sich aus der Sicht von Volt am besten als schienenlose Variante mit sieben neuen Linien umsetzen lässt. Das Busnetz wollen wir intelligent umgestalten und Knotenpunkte abseits des beinahe überlasteten Hauptbahnhofs schaffen und das mit einer klimaneutralen Busflotte. Der motorisierte Individualverkehr spielt in Münster eine zu dominante Rolle. Durch eine autoarme Altstadt, ein durchdachtes Sackgassenprinzip nach dem Houten-Modell und eine Umlagerung der Parkflächen streben wir eine Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrs an, der ohne große Einschnitte das Stadtbild für alle Münsteraner*innen verbessert. Den gewerblichen Verkehr will Volt Münster durch die Förderung von Cargo-Bikes den dazugehörigen Strukturen und Mikrodepots nachhaltiger und gleichzeitig effektiver gestalten. Volt Münster steht für ein ganzheitliches Konzept, welches jedes Verkehrsmittel an der Stelle sieht, wo es seine Vorzüge voll zur Entfaltung bringt.

2.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die nachhaltigste und natürlichste Art der Fortbewegung. Jeder Verkehrsteilnehmer legt, unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels, zumindest einen kleinen Teil seines Weges zu Fuß zurück. Zu Fuß unterwegs zu sein, erhöht das Maß an Lebensqualität und erhält die körperliche Gesundheit. Dennoch erhalten Gehwege auf den meisten Verkehrswegen nur einen möglichst schmalen Bereich entlang der Straße, während ein Großteil von Autos in Anspruch genommen wird. Fortbewegung zu Fuß muss in einer deutlich angenehmeren Umgebung stattfinden.

Volt Münster will Fußwege schöner und erlebnisreicher gestalten, etwa durch Maßnahmen wie Fassadenbegrünung, ansprechende Architektur, Kunstprojekte und den Ausbau von Grünflächen.

Der erste Paragraph der Straßenverkehrsordnung fordert alle Verkehrsteilnehmer*innen auf, "sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird". Wenn Fußwege weiterhin nur als Nebeneffekt breit ausgebauter Kraftfahrzeugstraßen verstanden werden, kann dieses Gesetz Fußgänger*innen gegenüber nicht durchgesetzt werden.

Volt Münster fordert, dass der Bürgersteig nur Fußgänger*innen zur Verfügung steht, die empfohlene Mindestbreite laut EFA stets eingehalten wird und dass Missachtungen aktiv und präventiv unterbunden werden. Konkret bedeutet dies, dass Parkmöglichkeiten für Lieferverkehr, Fahrräder und E-Scooter abseits der Gehwege geschaffen werden müssen. Falschparken muss auf Gehwegen konsequent geahndet und auf Gehwegen abgestellte Fahrzeuge geräumt werden. Gerade Menschen mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator sind sonst gezwungen, auf die Straße auszuweichen. Auch das Ausweichen von Fahrrädern/E-Scootern auf Gehwege muss durch einen Ausbau der Radwege unterbunden werden. Fußgänger*innen sind gerade im innerstädtischen Verkehr durch andere Verkehrsteilnehmer*innen im besonderen Maße gefährdet. Daher gehört der Schutz auf Gehwegen zu einem der Kernpunkte unseres Mobilitätskonzepts. Ein erhöhtes Maß an Sicherheit und Attraktivität wird zusätzlich durch eine Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrs erreicht.

Best Practice Lösung: Pontevedra

Pontevedra in Spanien gilt seit 1999 als die Fußgänger-Vorzeigestadt. Eines der Erfolgsrezepte: ein gutes Wegweisersystem, metrominuto genannt, das die Entfernungen in Kilometern und Minuten angibt.

Zeit spielt bei der Entscheidung, ob Wege zu Fuß zurückgelegt werden, meistens eine große Rolle. Die notwendige Gehzeit lässt sich jedoch oft nur schwer einschätzen – für Touristen und Einheimische gleichermaßen. Dies führt oft zur Wahl anderer, weniger vorteilhafter, Fortbewegungsmittel. Wegweiser, die Distanzen mit Zeitangaben realistisch wiedergeben, können auf einfache Weise ein Umdenken hervorrufen und die Erkenntnis fördern, dass viele Strecken in Münster zu Fuß sogar schneller zu erreichen sind, als mit dem Auto oder Bus. Daher fordert Volt Münster ein Wegweisernetz, das prominente Ziele in Kilometern und Minuten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen angibt und durch simple, gut lesbare Übersichtskarten an Knotenpunkten ergänzt wird.

Zusammengefasst fordert Volt Münster:

- Strikte Durchsetzung §1 StVO
- Instandsetzung, Barrierefreiheit und Ebnung der Gehwege
- Flächendeckende und zugleich umweltschonende Beleuchtung auf Gehwegen
- Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrs (siehe Kapitel 2.4 Autoverkehr)
- Konsequente und deutliche Trennung von Fußwegen und schnelleren Verkehrsteilnehmer*innen
- Gehwege nur für Fußgänger und nicht als Abstellfläche
- Fußgängerquerungshilfen auf der Promenade und den geplanten Fahrradschnellstraßen (siehe Kapitel 2 .2 Radverkehr)
- Wegweisernetz für Fußgänger

2.2 Radverkehr

Münster ist städtebaulich keine Fahrrad- sondern eine Autostadt, in der die Bürger*innen sehr gerne Rad fahren. So wird sogar auf Fahrradstraßen häufig parkenden Autos mehr Platz zur Verfügung gestellt als Radfahrer*innen. Münster genießt seit Langem den Ruf, Deutschlands "Fahrradhauptstadt" zu sein. Die meisten deutschen Parteien blicken aber nur auf Deutschland und sehen Münster immerhin noch auf Platz 2 der fahrradfreundlichsten Städte Deutschlands. Volt aber blickt auf Europa und diese Perspektive lässt viel Verbesserungspotenzial für die kommenden Legislaturperioden erkennen. Eine Fahrradstadt sieht das Rad nicht nur als Transportmittel für eine Person, sondern als vielseitige, umweltfreundliche, gesunde, geräuscharme, ressourcenschonende und sichere Alternative zum motorisierten Verkehr. Volt Münster setzt sich dafür ein, den Radverkehr in allen seinen Facetten und Innovationen für die Münsteraner*innen attraktiv und zugänglich zu machen.

Durch Innovationen wie die E-Motorisierung von Fahrrädern lassen sich auch weite Strecken mit dem Rad überwinden. Lastenfahrräder und motorisierte Fahrradanhänger werden weltweit zum Transport größerer Warenmengen genutzt. In Münster sieht man immer mehr Kinder, die zur Kita und Schule mit dem Lastenrad oder dem Anhänger gebracht werden. Weder die Radwege, noch die Parkmöglichkeiten in Münster sind an diese Entwicklungen angepasst worden.

Volt möchte Münster wieder zu einer echten Fahrradhauptstadt machen. Damit Münster auch im europäischen und weltweiten Vergleich bestehen kann, muss es ein Umdenken bei der Verteilung der Verkehrsflächen geben. Dazu gehört der Ausbau echter Fahrradschnellwege, die durch Pedelecs, Velomobile und Rennräder mit hoher Geschwindigkeit sicher und unabhängig von anderen Verkehrsteilnehmer*innen befahren werden können und alle Randgebiete mit der Stadt verbinden. Diese Fahrradschnellwege müssen stets Vorfahrt vor kreuzendem Verkehr haben und von Fußgänger*innen durch Unter- oder Überführungen gefahrlos überquert werden können. Auch die innerstädtischen Radwege müssen verbreitert werden, um ein gefahrloses Überholen von Lastenrädern und langsameren Radfahrer*innen zu ermöglichen. Darüber hinaus müssen Maßnahmen ergriffen werden, die die Sicherheit im Kreuzungsbereich und beim passieren von parkenden PKW , erhöhen. Die Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen muss an allen potentiellen Orten geprüft und dann im Dialog mit Anwohner*innen anhand der geltenden Vorschriften für eine Fahrradstraße umgesetzt werden.

Viele Münsteraner*innen besitzen ein günstiges Rad, welches an zentralen Stellen wie dem Hauptbahnhof geparkt wird, um für Gelegenheitsfahrten zur Verfügung zu stehen. Leihräder können diese Funktion leicht übernehmen. Damit einhergehend fordert Volt Münster den (Aus-)Bau von überdachten Bike & Ride Stationen an aktuellen und künftig entstehenden Verkehrsknotenpunkten. Dafür möchten wir uns an der niederländischen Stadt Utrecht orientieren, die sich mit ihrem innovativen Fahrradverkehrskonzept und ihrer Einwohnerzahl von 345.000 optimal mit Münster vergleichen lässt.

Best Practice Lösung: Utrecht

Utrecht (Niederlande): Beim Umbau des Areals in Utrecht um den Hauptbahnhof steht das Interesse der Radfahrer im Vordergrund. Ein Fahrrad-Parkhaus mit 12500 Abstellplätzen ist entstanden, das ist Weltrekord. Schilder zeigen freie Plätze an, das System ist simpel zu benutzen und während der ersten 24 Stunden kostenlos. In dem durchgehend geöffneten Parkhaus stehen 1000 Leihräder bereit. Auch an Lastenräder und andere spezielle Fahrräder wurde gedacht. Die Mittel für Bau und Betrieb teilen sich die Stadt und die Bahn. Auch in der Architektur heißt es umdenken. Wer durch niederländische Neubau-Viertel fährt, sieht kaum Garagen, aber viele Radstellplätze. Je näher an der Innenstadt ein Bauprojekt liegt, desto weniger Auto-Parkplätze muss es haben, während bei Bürobauten eine bestimmte Zahl von Fahrrad-Parkplätzen Pflicht ist.

Zusammengefasst fordert Volt Münster:

- Starker Ausbau von Fahrradschnellwegen
- Konsequente Verbreiterung der Fahrradwege
- "Grüne Welle" für Radfahrer
- Mehr Parkplätze für Räder, Lastenräder und Anhänger
- Überdachte Fahrradparkplätze inkl. Ladeschließfächern für Fahrradbatterien
- Spiegel in gefährlichen Kreuzungsbereichen
- Aufbau einer Flotte von Leihfahrrädern und Leihlastenrädern

2.2.1 Vernetzung von shared mobility

Durch den Ausbau der Radinfrastruktur ergibt sich auch eine verbesserte Lage für die sogenannte shared mobility (geteilte Mobilität). Um eine echte geteilte Mobilität in Münster aufzubauen, ist es wichtig, dass Leihfahrräder/ E-Scooter / E-Roller und E-Autos konsequent in ein mittel- und langfristiges Mobilitäts-Gesamtkonzept eingebunden werden – nur so können sie einen positiven Beitrag bei der Mobilitätswende leisten. Um tatsächlich Fahrten mit dem eigenen Auto zu ersetzen sowie Emissionen und Platzbedarf zu reduzieren, ist es notwendig, dass die Stadt enger mit den Betreibern der Verleihsysteme zusammenarbeitet.

Leihfahrräder / E-Scooter und E-Roller sollten vor allem dazu dienen, gute Querverbindungen zwischen anderen Verkehrsmitteln zu schaffen. Sie sollen z. B. Personen, die weiter entfernt von Bushaltestellen und Bahnhöfen wohnen, ermöglichen, den ÖPNV einfacher zu erreichen ("Letzte / Erste-Meile-Problem"). Eine Beschränkung der Systeme auf die Innenstadt widerspricht diesem Nutzen völlig, da hier ein Gebiet bedient wird, das bereits eine enge Dichte an ÖPNV-Möglichkeiten aufweist. So werden diese Dienste zur Alternative zum ÖPNV und zum Fußverkehr, jedoch keine organische Ergänzung oder gar Verknüpfung des bestehenden Verkehrssystems.

Die Stadt Münster sollte deshalb für eine Erweiterung der bestehenden Angebote, der Tarifstrukturen und die Integration der Angebote in die Münster-App eintreten. Designierte Parkplätze und Parkhäuser von Leihfahrrädern / E-Scootern / E-Rollern und Autos an Mobilitätszentren, also großen Bus- und Bahnhaltestellen, sollen den Wechsel vom und zum ÖPNV erleichtern.

Sharing Lösungen per GPS-Ortung sind heute Standard, jedoch nicht der einzige Weg. Ein Tarifsystem, das das Zurückführen von Leihfahrrädern, Scootern und Rollern zu Bus und Bahnstationen finanziell belohnt, stellt eine durchgehende Verfügbarkeit sicher. Ladestationen an diesen Stellen können dabei helfen, die Klimabilanz der E-Scooter, E-Roller und E-Autos zu verbessern, da sie nicht mehr zum Laden eingesammelt werden müssen.

Best Practice Lösungen: Berlin, London, Helsinki

In Berlin hat die BVG in der App Jelbi die verschiedene Mobilitätsanbieter zusammengeführt. Der Umstieg und das erkennen des besten Angebots für den jeweiligen Weg wird so spielend leicht. Bus, Bahn, Roller, Fahrrad, Auto, Ridesharing und Taxi sind in einem Angebot gebündelt.

London bietet in Kooperation mit Citymapper den sogenannten Citymapper PASS an. Hier besteht die Möglichkeit, in einer App sowohl ÖPNV- als auch Bike-Sharing- und Taxifahrten zu bezahlen, oder sich in Abomodellen völlig frei zu bewegen.

Helsinki bietet im Rahmen ihres Mobility as a Service Programms Whim auch einen Tarif für Mietautos am Wochenende an. Auf diese Weise wird der vollständige Verzicht auf eigene PKWs erleichtert

Zusammengefasst fordert Volt Münster:

- Einbindung von Verteilsystemen in mittel- und langfristigen Mobilitätsplan
- Kooperation mit Firmen, um Tarifstruktur hin zu mehr Pendlerverkehr zu erweitern
- Autoparkplätze in Leihstationen umwandeln, um Abstellmöglichkeiten ohne Behinderung der Gehwege zu ermöglichen
- Ausweitung des Angebotes auch in Außenbezirken

2.3 ÖPNV

2.3.1 Schienengebundener ÖPNV

Münsters Stadtgrenze überqueren montags bis freitags täglich rund 300.000 Autos und nur 15.000 Personen im Bus und 63.000 im Zug. Dies soll durch das vom Rat beschlossene Projekt S-Bahn Münsterland verändert werden und Volt Münster unterstützt dieses zukunftsweisende Projekt. Eine signifikante Verlagerung des Pendelverkehrs vom Auto auf die Schiene würde jedoch den gerade neu eröffneten Hauptbahnhof mit hoher Wahrscheinlichkeit überlasten. Darum setzt sich Volt für eine bessere Verteilung der Pendler*innen über eine Ringlinie ein.

Der schienengebundene ÖPNV stellt eine umweltfreundliche, platz- und zeitsparende Alternative zum Auto dar, . Er benötigt jedoch Infrastruktur, wie Schienen und Bahnhöfe, welche in Münster nicht vorhanden, schlecht verknüpft oder zu klein ausgelegt sind. Volt ist eine zukunftsorientierte Partei und möchte nicht nur über National- und Landesgrenzen, sondern auch über Legislaturperioden hinaus gestalten. Daher entwirft Volt zukunftsorientierte Visionen und langfristige Planungen.

Münster verfügt bereits über eine Bahnstrecke, die den gesamten Ost- und Südteil der Stadt umgibt. Die Vollendung eines Bahnrings ist derzeit noch vergleichsweise einfach möglich, da der neu zu erschließende Streckenabschnitt durch derzeit kaum bebautes Gebiet führt. Volt Münster setzt sich dafür ein, dass neben dem geplanten Konzept zur S-Bahn Münsterland der Ausbau zu einer S-Bahn-Ringlinie in den Verkehrswegeplan des Landes NRW aufgenommen wird. In Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Land NRW werden wir eine sinnvolle Kostenteilung erarbeiten. Wir möchten die jetzt bereits vorhandene Bahnstrecke, die derzeit Roxel, Mecklenbeck, Berg Fidel, Gremmendorf, Mauritz und Mariendorf verbindet, ausbauen. Diese Verbindung möchten wir mit Kinderhaus, Nienberge und Gievenbeck zu einem Bahnring um Münster zusammenschließen. Die genannten Ortsteile sollen Bahnhöfe und Bahnsteige erhalten und so besser untereinander und mit der Münsteraner Innenstadt verknüpft werden [Siehe Karte, Kapitel 2.3.2].

2.3.2 Nicht schienengebundener ÖPNV

Die schienenlose Straßenbahn

Münster ist, an der Einwohnerzahl gemessen, die größte Stadt Deutschlands, die nicht über eine Straßenbahn verfügt. Da die Stadt weiter wächst, ist es zwingend erforderlich, ein solches System einzuführen. Aufgrund der Unfallgefahr für Fahrradfahrer*innen durch Schienen und der schnelleren Realisierung ist in Münster eine Straßenbahn auf Rädern, einer nicht schienengebundenen Straßenbahn vorzuziehen. Eine nicht schienengebundene Straßenbahn kombiniert die Vorteile eines Busses mit den Vorteilen einer konventionellen Straßenbahn. Lange und kostspielige Baumaßnahmen, die eine Verlegung von Straßenbahnschienen mit sich bringen, entfallen. Dennoch verfügen diese Fahrzeuge über einen ähnlich hohen Komfort wie Straßenbahnen im herkömmlichen Sinn. Durch aktive Spurführungsassistenten können auch längere Fahrzeuge realisiert werden und sicher wie auf Schienen gesteuert werden. Ein weiterer Vorteil kann es sein, dass mit zwei Führerständen ausgerüstete Fahrzeuge nicht wenden müssen. Wie Straßenbahnen sind auch diese Fahrzeuge gegenüber dem Autoverkehr an Kreuzungen bevorrechtigt. Durch eigene Fahrspuren erhöhen sich die Geschwindigkeiten gegenüber dem PKW deutlich.

Die Zeit für die Einführung dieser Straßenbahn in Münster ist jetzt gekommen, da das Land NRW eine ÖPNV-Offensive gestartet und einen großen Teil der Mittel zur Finanzierung bereit gestellt hat. Auch der Bund und die EU haben Mittel zur CO2 Reduktion und zur Elektrifizierung des Verkehrs bereitgestellt, welche in dieses Projekt fließen können, denn ernsthafte Pläne zur Elektrifizierung des städtischen Verkehrs sind ohne Straßenbahn nicht möglich. Eine Straßenbahn kann bis zu 200 Passagiere befördern und ersetzt dadurch 166 Autos, welche durchschnittlich mit 1,2 Personen besetzt sind. 80 % der Pendler*innen kommen jeden Morgen mit dem Auto nach Münster. Damit diese Gruppe nicht länger mit dem Auto in das Stadtgebiet hinein fahren muss, möchten wir ihr eine schnelle, komfortable, umwelt- und platzsparende Alternative zum Auto anbieten. Hierfür ist ein weitflächiger und umfangreicher Aufbau von schienenlosen Straßenbahnlinien notwendig. Die schienenlosen Straßenbahnen werden zum Rückgrat des innerstädtischen motorisierten Verkehrs und sind schon in anderen Ländern, wie z.B. Italien, Spanien und Frankreich, weit verbreitet. Um ihr Potenzial auszuschöpfen, werden diese eng mit anderen Verkehrsträgern verzahnt und fahren auf eigenen Spuren, die auch durch andere ÖPNV Mittel genutzt werden dürfen. Dies wird durch multimodale Haltestellen und P+R gewährleistet (siehe §6 Verzahnung der Verkehrsträger).

Zwei Straßenbahnlinien sollen die mit Bussen betriebene Ringlinie ersetzen, um eine höhere Kapazität und besseren Komfort zu gewährleisten. Vier Linien laufen über den Schloßplatz und schaffen somit einen neuen Verkehrsknotenpunkt abseits des Hauptbahnhofes. Diese Linien sollen Kinderhaus mit Hiltrup, Handorf mit Roxel, Wolbeck mit Gievenbeck und Mecklenbeck mit Nienberge verbinden. Weitere Kreuze entstehen mit der siebten neuen Linie, Coerde - Amelsbüren, an der Eisenbahnstraße, am Hauptbahnhof, dem Ludgerikreisel, am P+R Weseler Straße und der Kreuzung Weseler Straße-Bonhoefferstraße. Diese Knotenpunkte wollen wir zu multimodalen Haltestellen ausbauen. (s.d. Kapitel 2.6)

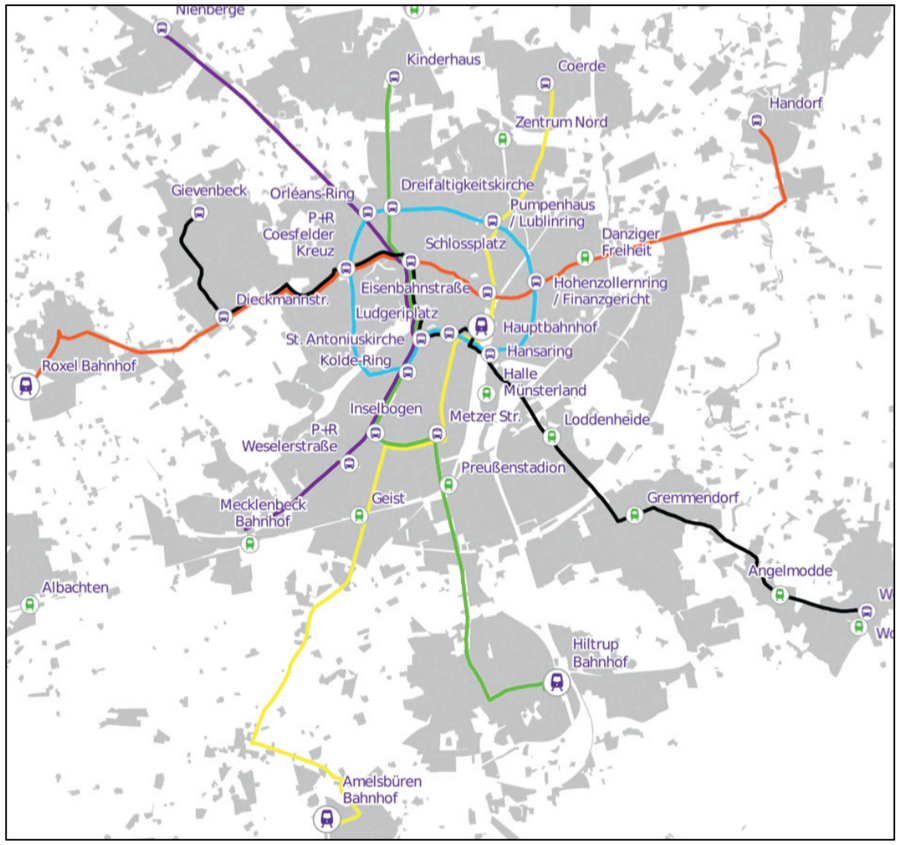
Best Practice Lösung: Metz

Mit dem Projekt “Mettis” hat es die Stadt Metz in Frankreich geschafft innerhalb von kürzester Zeit zwei Straßenbahnlinien in betrieb zu nehmen. Es dauerte nur drei Jahre von der Planung bis zur Vollendung des Projekts. Die schienenlose Ausführung, welche von der Europäischen Investitionsbank geförderte wurde, kostete nur etwa halb so viel wie ein vergleichbares schienengebundenes System. 80 Prozent der Pendler erreichen nun ihren Arbeitsplatz schneller.

Daher fordert Volt zusammengefasst:

- Die Einführung sieben neuer schienenloser Straßenbahnlinien
- Erwerb spezieller Fahrzeuge, die für die Fahrradmitnahme optimiert sind
- Aufbau eines neuen Verkehrsknotens am Schlossplatz
- Umstrukturierung der Fahrbahnen, sodass der Straßenbahn eigene Spuren zur Verfügung stehen

Busse / On-Demand



Um auch bei schlechtem Wetter oder mit körperlicher Beeinträchtigung bequem ans Ziel zu kommen, setzt Volt auf ein dichtes Busnetz. Die Busse sollen nicht mehr zentral über den stark beanspruchten Hauptbahnhof geführt werden, sondern hauptsächlich die Straßen- und S-Bahnhaltestellen mit den P+R- Parkhäusern verknüpfen. Immer mehr Studien zeigen, dass sich die Effizienz des ÖPNV`s durch die Nutzung neuartiger Algorithmen und künstlicher Intelligenz enorm steigern lässt und dabei parallel Kosten eingespart werden können wie z.B. in Boston. Daher macht sich Volt dafür stark, gemeinsam mit den Hochschulen der Stadt innovative Analysen und Neuplanungen des Busnetzes durchzuführen und so die Effizienz besser und Taktung enger zu gestalten. In Gebieten, in denen ein dichtes Haltestellennetz zu einer unnötigen Verlangsamung des Busverkehrs führt, setzen wir auf die von den Stadtwerken vorgeschlagenen bedarfsorientierten On-Demand-Busse, um jedem/r Bürger*in eine gute Anbindung an den ÖPNV zu ermöglichen. In Berlin wird gerade ein solches System erfolgreich von dem privaten Anbieter BerlKönig mit der BVG als Konzept BerlKönig BC erprobt.

Bei der bestehenden dieselbetriebenen Busflotte streben wir mittelfristig einen Betrieb mit nachhaltig produzierten Kraftstoffen wie C.A.R.E. Diesel an, um den Münsteraner ÖPNV bis spätestens 2025 klimaneutral zu gestalten. Um das volle ökologische Potenzial des ÖPNVs auszunutzen, setzt Volt langfristig auf eine rein elektrifizierte Busflotte. Diese Busse werden an multimodalen Haltestellen geladen.

Best Practice Lösung: Boston

In der Stadt Boston in den USA wurde 2019 ein Algorithmus zur Planung der Routen für die 650 Schulbusse genutzt. Damit sollte eine Reduktion der Kosten für Treibstoff und Instandhaltung erreicht und zusätzlich die Belegschaft entlastet werden. Ein Team des MIT hatte diesen Algorithmus entwickelt, der für die Neuberechnung der Routen lediglich 30 Minuten gebraucht hat. Das hat zu jährlichen Einsparungen von 5 Mio. US Dollar und 1.6 Mio. Km Strecke geführt. Letzteres führte zusätzlich zu 9000 Kg weniger CO2 Emissionen täglich.

2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV beansprucht in Münster einen Großteil des Verkehrsraums und gefährdet dabei sowohl durch seine physische Präsenz als auch durch Schadstoffe wie NOx und Feinstäube andere Verkehrsteilnehmer*innen in einem hohen Maße. Wer jedoch am Straßenverkehr teilnimmt, hat sich laut §1 Absatz 2 STVO „so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird." Daher setzen wir unter anderem auf eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten und eine Einführung von Tempo 30 km/h in allen bewohnten Gebieten Münsters. Die Best Practice stammt hier aus Helsinki, wo 2019 keine Fußgänger*in oder Radfahrer*in im Verkehr zu Tode kam. Der MIV soll zwar noch für alle Münsteraner*innen nutzbar bleiben, Volt möchte aber Maßnahmen für eine Minimierung ergreifen und keinen weiteren Ausbau von Strecken die den MIV fördern, wie z.B die B51 oder ein vierspuriger Kolde-Ring. Um diese Ziele zu erreichen, setzt sich Volt für einige grundlegende Änderungen ein.

2.4.1 „Autoarme" Altstadt

Der Bereich innerhalb der Promenade soll bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr mit dem Auto befahrbar sein. Ausnahmen sollen gelten für Fahrzeuge mit Sonderrechten (§35 StVO), Personen mit schwerer Beeinträchtigung, Fahrer*innen mit einem triftigen Grund bspw. dem Umzug und Anwohner*innen, welche einen eigenen, nur durch sie genutzten privaten Parkplatz im betreffenden Gebiet nachweisen können. Der Bereich innerhalb

der Promenade soll diesen Gruppen als verkehrsberuhigter Bereich zur Verfügung stehen. Dadurch werden deutlich weniger Autos die Promenade kreuzen und sie kann zu einem wirklichen Fahrradhighway mit Vorfahrtsrecht (siehe -Querverweis- Fahrrad) werden. Mit den Eigentümer*innen der Parkhäuser werden Konzepte zu einer Umgestaltung der Gebäude, z. B. zu Fahrradparkhäusern und Materiallagern (sogenannte Mikro-Depots) erarbeitet (siehe Kapitel 2.6 Gewerblicher Verkehr). Die obersten Ebenen der Parkhäuser könnten wie in Karlsruhe oder Berlin für die Gastronomie zugänglich gemacht werden. Die Parkplätze im Verkehrsraum innerhalb der Promenade können dann umgenutzt werden zu Grünflächen, Gastronomiebereichen oder Fahrradstellplätzen.

2.4.2 Das Houten Modell

Volt möchte kein autofreies Münster, da dies die Möglichkeit nimmt bspw. sperrige Gegenstände zu transportieren oder Menschen mit Beeinträchtigungen diskriminieren würde. Wir wollen jedoch ein Münster, in dem kurze innerstädtische Wege nicht mit dem Auto zurückgelegt werden und dadurch einen großen Teil der Stadtfläche blockieren.

Schematische Darstellung des Houten Modells. Alle Verkehrsteilnehmer teilen sich den violetten Verkehrsraum. Vom grünen Verkehrsraum sind PKW ausgeschlossen.

Die Stadt Houten in den Niederlanden hat erfolgreich ein Modell etabliert, in dem jeder Ort mit dem Auto erreicht werden kann und dennoch kaum ein*e Bürger*in das Auto innerstädtisch nutzt. Dieses Modell setzt auf ein gut vernetztes Rad- und Fußwegnetz, sowie auf die strikte Trennung der einzelnen Stadtteile für den Autoverkehr. Schematisch kann man sich Houten mit seiner Ringstraße wie einen Kreis vorstellen. Von diesem Kreis führen nicht durchgehende Linien in das Innere des Kreises, die Stichstraßen. Über diese gelangt man in die einzelnen Ortsteile. Sie sind also für den MIV nicht direkt, sondern nur über den Ring verbunden. In einer solchen Stadt käme das Münsteraner Erfolgskonzept der Stadtteilautos noch besser zur Geltung. Wer seinen PKW sowieso nicht für Gelegenheitsfahrten nutzt, braucht so garkein eigenes Auto mehr.

In Münster wäre die Ringstraße im Osten und Süden der Stadt ebenfalls die Umgehungsstraße und im Westen die Autobahn A1. Für den Norden der Stadt werden wir eine Erweiterung der Umgehungsstraße prüfen. Nahezu alle Ziele in einer Entfernung unter 7 km sind somit deutlich schneller mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zu erreichen, als mit dem Auto.

52 % der Autofahrten in Münster sind lediglich 7 km lang oder kürzer. Diese Fahrten entfallen im Houten-Modell. Nach dem Vorbild von Houten ist eine Halbierung der Autofahrten in Münster durch die Trennung der einzelnen Quartiere voneinander möglich. Dadurch entsteht an jeder Einfallstraße nach Münster eine Seite, an der motorisierter Individualverkehr keine Durchfahrt hat. Das führt dazu, dass es nur zu einer Seite Abbiegeverkehr gibt. Auf der anderen Seite entsteht ein Fahrradhighway in beide Richtungen. Der Ring wird für den MIV zur Einbahnstraße, die nur gegen den Uhrzeigersinn befahren werden kann, wodurch Platz für den ÖPNV und den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) entsteht.

Best Practice Lösung: Houten

In Houten in den Niederlanden gibt es viele Direktverbindungen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen jedoch nicht für den KFZ-Verkehr. Dadurch werden kurze Wege kaum mit dem Auto zurückgelegt. 2013 wurden 44 % der Wege in Houten mit dem Rad zurückgelegt. Damit ist Houten Weltspitze.

2.4.3 (Innerstädtisches) Parken

Einhergehend mit dem Houten-Modell und des Ausbaus des ÖPNVs fordert Volt die Zuweisung von Flächen im öffentlichen Raum grundlegend zu verändern. Momentan wird ein Großteil der Flächen zum Parken von Autos genutzt. Privat genutzte PKW stehen rund 23 Stunden am Tag ungenutzt auf Abstellflächen und blockieren so wertvollen Raum in der Stadt.

In europäischen Städten wie z. B. Amsterdam, Straßburg, Köln und Wien wurden Maßnahmen ergriffen, um innerstädtische öffentliche Flächen besser zu nutzen. Volt Münster möchte diesen Beispielen folgen und Parkflächen für Autos signifikant reduzieren, ohne dabei Anwohner*innen zu belasten. Daher müssen die Kapazitäten und die Taktung des ÖPNV zuvor deutlich erhöht (siehe Kapitel 2.3 ÖPNV) und gut angeschlossene Park and Ride Möglichkeiten eingerichtet werden.

Volt Münster will dafür – wie in Straßburg bereits implementiert – große P+R Zentren mit ausreichenden Kapazitäten an Knotenpunkten in Außenbezirken an allen großen Zubringern der Stadt errichten. Mit den Stadtwerken wollen wir einen P+R Tarif erarbeiten, der die Parkkosten mit der Nutzung von ÖPNV und Leihrädern verknüpft und umweltfreundliche Autos begünstigt. Die P+R Zentren sollen bis Ende 2023 errichtet werden und mit gesonderten überwachten Fahrradabstellplätzen, Leihräderstationen und Ladestationen für E-Autos und E-Scooter ausgestattet sein. Wenn die P+R Zentren errichtet worden sind, sollen die nächsten

Schritte folgen. Dazu gehört, dass, wie in Amsterdam, keine neuen Anwohnerparkausweise vergeben werden, wenn nicht eine Bedürftigkeit besteht. Die Parkkosten auf verbliebenen, ausgewiesenen, innerstädtischen Parkflächen werden signifikant erhöht und die Maximalparkdauer, wie in Wien, auf wenige Stunden limitiert.

Best Practice Lösungen: Straßburg und Amsterdam

In Straßburg wurden Park & Ride-Stationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten gebaut; diese haben effektiv zur Senkung des Verkehrs in der Innenstadt beigetragen. Hier können sowohl Autos als auch Fahrräder in abschließbaren Boxen sicher abgestellt werden Ein dort gelöstes Parkticket gilt gleichzeitig als Ticket für den Nahverkehr. Die Wirtschaft hat sich an den Umbauten beteiligt und profitiert bis heute davon.

In Amsterdam wurde 2019 damit begonnen, die Bewohnerparkplätze nicht neu zu vergeben. Damit reduzieren sich die Parkplatzflächen in der Innenstadt pro Jahr um 1500 Stellplätze, die daraufhin für Grünraum, Radabstellanlagen, Ladezonen oder zur Verbreiterung von Gehwegen genutzt werden können. Im Stadtkern liegen die Parkgebühren für Nicht-Anlieger*innen bei 7,50 € pro Stunde, der Preis verringert sich bei größeren Abstand zum Stadtzentrum. Park & Ride Stationen am Stadtrand gibt es bereits ab 1 € für 24 h.

- Keine Neuvergabe von Anwohnerparkausweisen
- Neuerrichtungen / Ausbauten von P+R Zentren in allen Himmelsrichtungen an Verkehrsknotenpunkten
- Einführung einer Maximalparkdauer (2 h) in der Innenstadt
- Umnutzung aller öffentlichen Parkflächen innerhalb der Promenade
- Einrichtung spezieller Haltemöglichkeiten für den Lieferverkehr (s. 2.6 gewerblicher Verkehr)

2.5 Flugverkehr

Die Bereitstellung von Geldern für den Betrieb des Regionalflughafens Münster/Osnabrück (FMO) lassen sich aus klimapolitischer Perspektive nicht rechtfertigen. Volt setzt sich für eine “Preiswahrheit” ein: wer fliegen möchte, soll auch die dafür notwendigen Kosten tragen. Subventionen des Flughafens verzerren den Wettbewerb zu Ungunsten von klimafreundlicheren Reisemöglichkeiten. Volt Münster toleriert nicht, dass die Bürgeranregung zum Ende der Subventionen in keinem städtischen Gremium zur Abstimmung gestellt wurde und spricht sich daher für eine Auseinandersetzung mit der Thematik aus. Die freigewordenen Mittel sollen für klimafreundliche Projekte eingesetzt werden.

2.6 Gewerblicher Verkehr

Der Lieferverkehr ist für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung in Münster von großer Bedeutung. Die bestehenden Konzepte mit großen, schweren, großteils dieselbetriebenen LKW bringen jedoch viele Nachteile mit sich. Beispiele sind die Verkehrsraumbeanspruchung, Verkehrsgefährdung, Umweltbelastung, Lärmbelästigung und die Schädigung der Infrastruktur.

Um diese Nachteile zu verhindern, sollte die letzte Meile des Warentransports zu Fuß und mit dem Cargo Bike erfolgen. Damit setzt Volt in diesem Bereich auf eine nachhaltige, ungefährliche, ressourcenschonende und umweltverträgliche Alternative. Nicht nur die Bürger*innen sondern auch die Unternehmer*innen und Arbeitnehmer*innen profitieren von dieser Umstellung. Unternehmer*innen profitieren von geringeren Betriebs- und Anschaffungskosten. Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen profitieren gleichermaßen von der gesteigerten Gesundheit der Arbeitnehmer*innen. Das EU-Projekt City Changer Cargo Bike hat ermittelt, dass ein Großteil der motorisierten Transporte in europäischen Städten mit einem Lastenrad oder Cargobike erledigt werden können.

Auch in Münster haben sich bereits Firmen auf den Weg gemacht und beliefern ihre Kunden umweltfreundlich mit Lastenrädern. Diese Pioniere wollen wir unterstützen. Durch eine lastenradfreundliche Infrastruktur mit Parkmöglichkeiten, breiten Radwegen gemäß ERA und einem generellen Tempolimit von 30 km/h in der Stadt wollen wir es den modernen Kiepenkerlen so leicht und sicher wie möglich machen.

Um die Fahrten der Lastenradler möglichst effizient zu gestalten, werden sogenannte Mikro-Depot-Konzepte benötigt. An diesen können Waren von größeren Fahrzeugen auf Lastenräder oder Handkarren umgeladen werden. Volt setzt sich für ein Mikro-Depot-Netzwerk, mit Lademöglichkeiten für E-LKW und Cargo-E-Bikes ein. Geeignete Standorte sollen in Absprache mit allen Beteiligten gefunden werden. Beim Aufbau wollen wir eng mit den Gewerbetreibenden und der Stadt Dortmund in Kontakt treten. Dortmund setzt bis 2021 ein Mikro-Depot-Konzept um, von dem wir sicherlich für Münster lernen können.

Cargo Bikes bieten darüber hinaus eine günstige, Umwelt- und Mitarbeiter*innenfreundliche Alternative für Gewerbetreibende. So werden sie schon heute oft von Brief- und Essenszustelldiensten verwendet. Handwerker*innen nutzen Lastenfahrräder in Münster jedoch noch selten, obwohl ein Lastenfahrrad fast alles transportieren kann, egal ob Leitern, Zementsäcke oder Gasflaschen. Auch für den Transport von Personen eignen sich Fahrräder in Form von Fahrradtaxis. Laufende Kosten für Steuern oder Treibstoff

sind bei Transporträdern gegenüber dem Konventionellen Transport deutlich verringert, es gibt kaum Parkplatzprobleme und gesündere Mitarbeiter*innen kommen hinzu. Längst sind auch passende Fahrradanhänger mit E-Motoren zum Transport von Europaletten mit großen und sperrigen Warenmengen erhältlich.

Best Practice Lösungen: Hamburg

In Hamburg hat UPS sein Logistiksystem so umgestellt, dass es fast alle Transporter aus der Innenstadt abziehen konnte. UPS liefert in der Millionenstadt mit Cargobike und Sackkarre von dezentralen Mikrodepots. Schon vor fünf Jahren wurde der Grundstein für diese Revolution gelegt. Das Modell hat sich bereits in 29 weiteren Städten unterschiedlicher Größe bewährt.

- Lastenradfreundliche Infrastruktur
- Ausweisung von Rad Taxiständen
- Mikro-Depot-Netzwerk
- Ladestationen für E-LKW und E-CargoBikes
- Beratung von Unternehmen

2.7 Verzahnung der Verkehrsträger – ein Gesamtkonzept

Verknüpfung der Verkehrsträger

Bei der Verzahnung des Verkehrs spielen multimodale Haltepunkte eine zentrale Rolle. An diesen Punkten, die in jedem Stadtviertel etabliert werden müssen, stehen mehrere Verkehrsmittel zur Nutzung bereit. Busse, S-Bahnen, Straßenbahnen, Leihräder, Lastenräder, traffic on demand, CarSharing Angebote und natürlich auch der Fußverkehr werden an diesen Schnittstellen bestmöglich zusammengeführt. Durch einheitliche Tarife und eine App für alle Mobilitätsoptionen wird der Umstieg äußerst einfach gestaltet.

Der Weg zur Arbeit wird durch die Intermodalität unkompliziert, günstig und das alles ohne lange Wartezeiten. Von Zuhause zur nächsten Haltestelle oder Station kommt man problemlos zu Fuß oder mit dem e-Scooter. Ein Umsteigen zwischen S-Bahn, Straßenbahn oder Bus erfolgt nahtlos. Die voraussichtliche Gesamtzeit zum Ziel ist live in einer App einsehbar. In dieser App kann auch eine Leihoption diverser Anbieter für die letzte Meile genutzt werden. Eine Autofahrt wird damit unattraktiv und unnötig. Wer zur Arbeit fährt, soll so z.B. von zu Hause zum nächsten E-Scooter gehen, damit zur nächsten Bushaltestelle fahren, in den Bus steigen, in die S-Bahn umsteigen und die letzten Meter zum Arbeitsplatz radeln können, und das unkompliziert, günstig und ohne lange Wartezeiten - und vor allem: ohne einen Gedanken zu verschwenden, diesen Weg mit dem Auto zu fahren.

Pendler*innen, die mit dem Auto nach Münster kommen, sollen ihre Fahrzeuge bereits frühzeitig in neu entstehenden P+R-Stationen (siehe *Querverweis §X.3) abstellen und mit Wartezeiten von maximal 5 Minuten auf S-Bahn, Straßenbahn oder Busse umsteigen können - oder alternativ auf Fahrrad, Roller oder ein sharing Car zurückgreifen können. Um die P+R Angebote optimal zu nutzen, wollen wir mit den Arbeitgebern und Arbeitnehmern in den Dialog treten um ggf. Shuttle zu Stoßzeiten von P+R in Gewerbe- und Industriegebiete einzurichten.

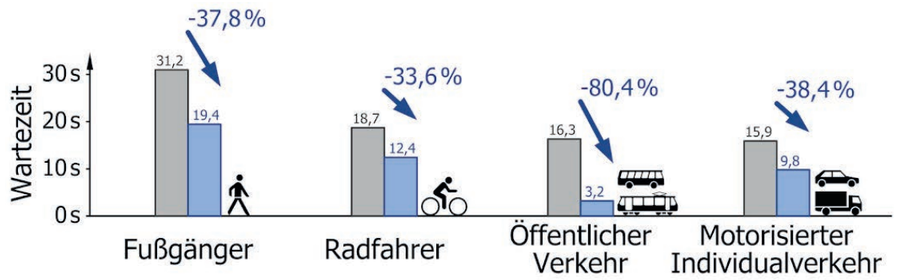
Nicht zuletzt sollte es auch gerade hier in Münster nicht nur möglich sein, das Fahrrad komfortabel und sicher an einem Haltepunkt abzustellen, sondern eine unkomplizierte Fahrradmitnahme in Bus, Straßenbahn, S-Bahnen und on demand Fahrzeugen zu ermöglichen. Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge soll darüber hinaus genügend Staufläche für Einkäufe, Koffer oder Taschen berücksichtigt werden.

Synchronisation des Verkehrs

Um den Verkehr mit vielen verschiedenen Verkehrsträgern optimal zu gestalten, bedarf es einer guten Abstimmung aller Verkehrsarten. In Bereichen mit unterschiedlichen Transportmitteln richten wir uns stets nach den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen. So setzen wir unter anderem auf eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten und eine Vermeidung von Verkehr mit hohem Risikopotenzial. Um die Potenziale der Verkehrsteilnehmer*innen bestmöglich zu nutzen, kann es jedoch nötig sein, Verkehrsräume zu trennen. Als Beispiel sei hier der Fahrrad-Highway genannt, welcher seine volle Stärke nur dann entfaltet, wenn Radfahrer*innen nicht durch kreuzenden Verkehr ausgebremst werden. Gerade Fußgänger*innen sollten durch Unter- und Überführungen von deutlich schnellerem Verkehr getrennt werden. Busse und Straßenbahnen entfalten ebenfalls ihr volles Potenzial nur, wenn sie von anderen Verkehren getrennt werden können. An nicht auflösbaren Knotenpunkten setzen wir auf intelligente Lösungen. Intelligente Ampeln verkürzen die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer*innen und können auch auf Fahrzeuge der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben reagieren und diesen bei Sondersignalfahrten Vorrang einräumen, indem sie die Kreuzungen noch vor dem Eintreffen eines BOS-Fahrzeugs räumen. Hierdurch wird eine verkürzte Anfahrtszeit bei Einsätzen und eine verbesserte Sicherheit bei Einsatzfahrten erreicht.

Zu Synchronisation zählt auch die zeitliche Abstimmung des Verkehrs. So setzt sich Volt Münster dafür ein, an weiterführenden Schulen Eulen- und Lerchenklassen einzuführen. Lerchenklassen würden schon um 7:30 Uhr beginnen, Eulenklassen erst um 09:00 Uhr.

Hierdurch wird für viele der Schulweg sicherer, da er nicht in der Hauptverkehrszeit stattfindet, des Weiteren entstehen nach dem Berufsverkehr freie Kapazitäten beim ÖPNV, die gut für den Schulverkehr genutzt werden können.



Reduktion der Wartezeit an zwei Dresdner Kreuzungen durch KI-Ampeln.

Best Practice Lösungen: Dresden

Seit an zwei benachbarten Kreuzungen in Dresden die Ampelanlagen von einer selbstlernenden Software gesteuert werden, haben sich die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden drastisch verkürzt.

III. Nachhaltiges Münster

Unsere Erde mit ihrem komplexen System ist einzigartig und der einzige uns bekannte Ort, an dem Leben existiert. Die von gemeinsamer und wechselseitiger Evolution geprägten Gefüge sind das Ergebnis von 4,6 Milliarden Jahren Entwicklung. Die relative klimatische Stabilität der letzten 11.700 Jahre bildet nicht nur einen einzigartigen Zeitraum der Erdgeschichte, sondern stellt die Grundlage der Errungenschaften menschlicher Zivilisation dar. Volt Münster fordert die Grundlage unserer Existenz mit allen Mitteln zu schützen, um eine lebenswerte Zukunft zu sichern.

3.1 Klimapolitik

Erkenntnisse der Erdsystem-, Klima- und Umweltwissenschaften fordern schon seit vielen Jahren konkrete politische Handlungen, damit das System, das unsere Lebensgrundlage bildet, nicht aus dem Gleichgewicht gerät. Um die Risiken und Folgen des Klimawandels zu minimieren, erkennt Volt die Notwendigkeit, sich an wissenschaftlichen Erkenntnissen zu orientieren um das 1,5 °C Ziel des Pariser Klimaabkommens auf allen politischen Ebenen einzuhalten. Volt Münster fordert, dem städtischen Ziel, bis 2030 möglichst klimaneutral zu sein, ambitioniert nachzugehen und die Netto-Emissionen der Treibhausgase auf Null zu reduzieren. Dadurch leisten wir nicht nur einen Beitrag zur Nachhaltigkeit unserer Stadt, sondern übernehmen eine verantwortungsbewusste Vorbildfunktion. Dazu ist die Berücksichtigung der Relevanz dieser Thematik bei kommunalpolitischen Entscheidungen essentiell. Der im Mai 2019 ausgerufene Klima Notstand darf nicht bloß ein Symbol bleiben, sondern muss als politische Verpflichtung verstanden werden, sich mit allen Mitteln für ambitionierte Klimapolitik einzusetzen.

Klimaschutz muss, neben anderen wichtigen Aspekten der Kommunalpolitik, zu einem Grundpfeiler der Stadtentwicklung werden. Um das 1,5 Grad Ziel zu erreichen, müssen insbesondere urbane Regionen die Verantwortung erkennen, die ihnen zukommt und ihre Emissionen senken.. Volt Münster unterstützt das städtische Ziel, eine Vorbildfunktion in Deutschland einzunehmen und fordert die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes “Masterplan 100 % Klimaschutz”. Das verabschiedete Konzept Ziel einer klimaneutralen Stadt wurde zwar von 2050 auf 2030 korrigiert, doch reichen die Maßnahmen nicht aus um dem Klimawandel entgegenzuwirken. Auch wenn der Masterplan eine gute Grundlage ist, müssen die Maßnahmen noch ambitionierter werden.

Bis 2030 eine ausgeglichene CO2 Bilanz alleine durch das minimieren an Quellen zu erreichen, wird nicht genügen. Darum benötigt die Stadt Münster ein Konzept zur Entwicklung eines Klimaschutzprojektes, mit CO2 Senken in der Stadt. Hier setzen wir auf nachhaltiges Bauen mit dem Naturstoff Holz, dem Ansatz der Agroforstwirtschaft und Pflanzung von neuen Bäumen im Stadtgebiet. Mehr hierzu unter ‘CO2 Senke Holzbau’, ‘Grünflächen und Stadtbild’ sowie ‘Landwirtschaft: Wirtschaft- und Lebensraum’.

Volt Münster fordert:

- das 1,5 Grad Ziel einzuhalten
- ein klimaneutrales Münster bis 2030
- Klimaschutz in alle Entscheidungen der Stadtentwicklung mit einzubeziehen
- Eine Umsetzung einer ambitionierten Fassung des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ bis 2030
- unvermeidbar ausgestoßenes Kohlenstoffdioxid durch Senken in der Stadt zu kompensieren

3.1.1 Energiewende lokal umsetzen – Strom als Ressource

Mit mehr als 84 % stellt das Verbrennen fossiler Energieträger in Deutschland die größte Quelle von Treibhausgasemissionen dar. Aus diesem Grund ist klimaneutrale Energieversorgung eine Kernaufgabe der Klimapolitik. Im bundesweiten Vergleich schneidet Münsters Strommix zwar nachhaltig und ökologisch ab, doch aufgrund der Nutzung fossiler Energieträger besteht weiterhin Entwicklungsbedarf. Um eine klimafreundliche Zukunft zu gestalten, ist die Umstellung auf ausschließlich erneuerbare Energien fundamental. Um dieses Ziel zu erreichen, ist bis 2030 jährliches Wachstum von mindestens 10 % erneuerbarer Energien im Vergleich zum Vorjahr notwendig. Das größte Potenzial der Stadt Münster liegt hierbei in der Nutzung von Solarenergie. 90 % aller geeigneten Dachflächen sind ungenutzt. Darum muss der Ausbau von Solaranlagen vorangetrieben und unterstützt werden. In diesem Zusammenhang fordert Volt die vorhandene Altstadtsatzung zu hinterfragen um potenzielle Dachflächen hinzuzugewinnen. Zusätzlich stellen die großen Flächen, die von nicht überdachten Parkplätzen eingenommen werden ein großes Potential für die Installation von Solaranlagen dar. Diese können dann kombiniert werden mit Ladestationen für E-Autos. In Dresden wird dieses Konzept schon erfolgreich umgesetzt. Weitere Konzepte regenerativer Energien wie Wärmepumpen und die Nutzung von Windkraft müssen an allen potenziellen Standorten umgesetzt werden. Die Einbindung und Beteiligung von Bürger*innen bei diesen Konzepten ist für Volt Münster essentiell. Aufgrund der urbanen Bedingungen in Münster ist eine eigenständige Energieversorgung aus 100 % erneuerbaren Energien kaum realistisch. Beim Zukauf von Strom darf es sich jedoch, zumindest bei kommunalen Einrichtungen und im ÖPNV, ausnahmslos um Ökostrom handeln. Der Umgang mit Energie sollte bewusst gehandhabt werden. Um die Auswirkungen des Klimawandels möglichst gering zu halten und Eingriffe in Ökosysteme so weit wie möglich zu vermeiden, ist eine Strategie mit zwei Hauptansätzen erforderlich. Der gesamte Energieverbrauch muss gesenkt und der benötigte Strom aus regenerativen Energien produziert werden.

Nützlicher Ansätze um in Münster Energie in großem Maßstab einzusparen sind die Förderung und das Vorantreiben der energetischen Sanierung von privaten, gewerblichen und städtischen Gebäuden, sowie die Abkehr von fossilen Heizungssystemen. Diese bewirkt eine effiziente Energienutzung und damit einen geringeren Verbrauch. Darum fordert Volt, bei Wohn-, Büro-, Industrie- und öffentlichen Gebäuden, die Umsetzung hoher energetischer Standards, wie dem Passivhausstandard, bei der Sanierung von Bestandsbauten und Neubauten, wie bereits im Masterplan 100% Klimaschutz erarbeitet wurde. Außerdem müssen Großprojekte so geplant werden, dass sie in Zukunft keine Treibhausgase emittieren. Sämtliche Großbauten sollen mit dem Anspruch erbaut werden, möglichst zeitnah klimaneutral zu sein. Die Stadt muss hierbei als Vorbild auftreten, mit Beratung und Fördermodellen zur Seite stehen und somit Private und Gewerbetreibende zum Nachahmen animieren.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil im Umgang mit Energie ist ihre möglichst effiziente Nutzung. Regionale Energieversorger sowie Netzbetreiber profitieren vom smart grid - einem intelligenten Stromnetz - genauso wie die Umwelt. Durch Smart Grids können regional große Stromverbraucher identifiziert und Verbraucher so gesteuert werden, dass die optimale Nutzung von Wind- und Solarenergie möglich ist. Dies erhöht den Anteil erneuerbarer Energien und senkt den Bedarf an kurzfristigen Speichern.

Volt Münster fordert:

- die Kreislaufwirtschaft in Münster auszubauen
- den Einsatz von 100 % Ökostrom
- den Ausbau von Solar- und Windkraftanlagen und eine kritische Prüfung potenzieller Standorte
- die konsequente Umsetzung von Projekten zur grünen Stromerzeugung
- die energetische Gebäudesanierung voranzutreiben
- hohe energetische Standards bei Neubauten
- den Einsatz eines intelligenten Stromnetzes

Best Practice Lösungen: Schwabach

In Schwabach in Bayern wurde die nicht überdachte Parkplatzfläche eines Supermarktes für die Installation einer flächendeckenden Photovoltaikanlage genutzt. Diese dient zugleich als Dach und spendet Schatten für die geparkten Autos. Durch den Bau der Anlage werden jährlich 230 Tonnen CO2-Emissionen eingespart und es können 100 4-Personen-Haushalte mit Strom aus erneuerbaren Ressourcen versorgt werden. Ein Paradebeispiel für die regenerative Stromerzeugung über bereits versiegelten Flächen.

3.1.2 Verkehr – ein Fahrplan zur Klimaneutralität

Volt Münster setzt sich, wie im Kapitel 2 Mobilität beschrieben, für umfangreiche Veränderungen im Verkehrsbereich ein, um in diesem Sektor bis spätestens 2030 komplett klimaneutral zu sein. Wir setzen auf:

- Ausbau des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs
- Shared Mobility
- Neuordnung des Verkehrsraum
- Autoarme Altstadt
- Nachwachsende Treibstoffe und e-Mobilisierung der städtischen Fahrzeuge
- Verzicht klimaschädlicher Subventionen

3.1.3 Umweltbildung

Eine nachhaltige Lebensweise und eine Einordnung komplexer Umweltthemen kann nur durch entsprechende Bildungsprogramme ermöglicht werden. Volt Münster setzt sich dafür ein, dass die bestehenden Bildungskooperationen, insbesondere mit "Bildung für nachhaltige Entwicklung" (BNE), ausgebaut werden und um weitere Optionen ergänzt werden.

Das Projekt „Klimaschutz macht Schule" existiert seit 1998. Ziel ist die Einsparung von Strom, Wasser, Wärme und Abfall an den Schulen. Verschiedene Workshops und Veranstaltungen, wie die Klimakonferenz 2019, schaffen ein Grundwissen, auf dessen Basis das vorhandene Wissen jährlich aufgefrischt und ausgebaut werden kann. Volt Münster steht hinter diesem Projekt und möchte die zukünftige Arbeit hier weiter fördern und die bestehenden Projekte intensivieren und ausbauen.

Die Station Natur und Umwelt aus Wuppertal bietet Menschen jeden Alters entsprechende Möglichkeiten. Die Umsetzung einer ähnlichen Station soll für Münster und das Münsterland geprüft werden. Wichtig ist es auch hier, lebenslanges Lernen mit altersgemäßen Methoden zu ermöglichen.

Volt Münster will die Ziele der Suffizienzstrategie aus dem Masterplan Umwelt 2050 konkretisieren und in der kommenden Legislaturperiode umsetzen. Dabei liegt der Schwerpunkt sowohl auf der Förderung und Ausweitung von der KLENKO, als auch der Bürgerinitiativen wie Münster packt´s und dem Energiestammtisch. Die Kommune muss aktiv werden indem sie Impulse setzt, Räumlichkeiten schafft und diese dann Netzwerken, Pionieren und Bürger*innen zur Verfügung stellt.

Jede*r einzelne Bürger*in kann tätig werden, um die eigene Energiebilanz zu verbessern und sich damit für ein klimaneutrales Münster stark machen. Volt Münster setzt sich für entsprechende Aufklärungs- und Informationskampagnen durch die Stadt ein. Bürger*innen und Unternehmen/Organisationen sollten über die eigenen Einsparpotenziale aufgeklärt und durch dabei unterstützt werden, selbst aktiv zu werden. Entsprechende Kampagnen können nach dem Vorbild der Energieagentur der Innovation-City Bottrop gestaltet werden. Dort verfährt man nach dem "Warmmieten-Modell". Das bedeutet: Sanierungskosten, die zu Energieeinsparungen führen, dürfen auf die Kaltmiete aufgeschlagen werden, solange die Warmmiete für den Mieter unterm Strich nicht steigt.

Best Practice Lösung: Bottrop

Ein wichtiger Teil des Klimakonzeptes in Bottrop ist es, immer wieder auf die Unternehmen zuzugehen, individuelle Konzepte auszuarbeiten und auf Einsparmöglichkeiten hinzuweisen. Die größten Einsparungen wurden jedoch bei der Sanierung von Wohnungen erreicht. Pro Jahr werden in Bottrop derzeit dreimal so viele Privathäuser aufs Energiesparen getrimmt wie im Bundesdurchschnitt. Das Besondere dabei ist, dass die Berater den Fokus darauf legen Hauseigentümern Maßnahmen zu empfehlen, die bei geringen Kosten trotzdem einen großen Effekt haben und so die Mieten stabil halten. Auf diese Weise konnte Bottrop den CO2-Ausstoß innerhalb von 10 Jahren halbieren.

3.2 Grünflächen und Stadtbild

Volt möchte eine naturnahe, langfristige und zukunftsorientierte Begrünung unserer Stadt. Damit möchten wir den Bürger*innen der Stadt Münster und ihren Besucher*innen einen Ausgleich zum Alltag und eine Möglichkeit zur Erholung innerhalb der Stadt bieten. Des Weiteren sorgen Grünflächen für ein angenehmes Stadtklima, halten Niederschläge zurück und bieten zahlreichen Tieren eine Heimat. Zusammen mit neu errichteten Holzgebäuden schaffen wir wichtige CO2-Senken. Deshalb fordern wir:

- Entsiegelung von Böden
- Eine kommunale Holzbau-Offensive für öffentl. und städt. geförderte Gebäude
- Biodiversitätsfördernde Bepflanzung von Grünstreifen und Dächern
- Für jeden gefällten Baum mindestens eine Neupflanzung
- Förderung von Ehrenamt und Patenschaften

3.2.1 Entsiegelung statt Versiegelung

Öffentliche Grünstreifen, Beete und Mittelstreifen sollen biodiversitätsfördernd bepflanzt werden. Dies verschönert nicht nur das Stadtbild, es hilft auch mehr CO2 zu binden und unterstützt das Versickern von Regenwasser. Wir bemerken bereits jetzt die ersten Folgen des Klimawandels. Trockenperioden und extreme Regenfälle, welche die Straßen überfluten, sind nur zwei Beispiele. Als Präventivmaßnahme für beide Fälle, ist es wichtig, dass wir Böden in Münster entsiegeln bzw. gar nicht erst versiegeln, um der Natur Raum zu geben, selbstständig ein Gleichgewicht zu finden. Die Renaturierung von Flächen trägt dazu bei, dass die netto Versiegelung nicht größer als null ist.

3.2.2 CO2 Senke Holzbau

Bei der Herstellung von einem Kubikmeter Beton werden ca. 2,6 t CO2 freigesetzt. Die Zementherstellung ist, je nach Rechenweg und einbezogenen Produktionsprozessen, verantwortlich für 4 % bis 8 % der globalen CO2-Emissionen. Damit liegt die Zementindustrie knapp hinter den CO2-Emissionen ganzer Industriestaaten wie China und den USA. Beim Bauen mit Beton kommt zusätzlich Stahl zum Einsatz, welcher ebenfalls einen sehr negativen CO2-Fußabdruck hat. Bei der Herstellung von einem Kubikmeter Rohstahl werden ca. 13 t CO2 freigesetzt. Dabei gibt es eine jahrhundertealte, gut erprobte Alternative zum Bauen mit Stahlbeton, nämlich das Bauen mit dem nachhaltigen Rohstoff Holz. Pro Kubikmeter Holz wird im Schnitt eine Tonne CO2 gebunden. Da Bäume nicht über ihr gesamtes Leben gleich stark wachsen und damit einhergehend CO2 binden, ist es unter diesem Aspekt auch ökologisch sinnvoll, ältere Bäume zu fällen und neue Bäume zu pflanzen.

Das Bauen mit Holz ist so vielseitig wie dieser Rohstoff selbst. So können durch Holzrahmenbauweise Modulbauteile aus Holz gut von Unternehmen vorgefertigt werden. Dadurch lassen sich Bauprojekte besonders zügig durchführen. Aufstockungen sind mit dieser besonders leichten Bauweise ebenfalls gut möglich. Bei gleicher Wandstärke übertrifft die Brandsicherheit eines Massivhauses aus Holz sogar die von Beton, da Holz durch seine geringe Wärmeleitfähigkeit bei Feuer zunächst nur oberflächlich verkohlt und die darunterliegenden Schichten sehr lange statisch stabil bleiben. Holzbau kann mit weiteren Materialien kombiniert und so in nahezu allen Bereichen eingesetzt werden. Die Langlebigkeit von Holzhäusern kann in deutschen Städten beobachtet werden: Das Fachwerkhaus in Marburg am Hirschberg wurde 1321 erbaut, in Frankfurt steht ein Holzhaus aus dem Jahr 1289 und in Esslingen in der Heugasse 3 ein Fachwerkhaus aus dem Jahr 1261. Da Bauhölzer heute nur noch selten chemisch behandelt werden und in aller Regel kammergetrocknet eingesetzt werden, sind sie einfach zu recyclen(DIN 68800). So wurde bei dem 10-Stöckigen Holzhochhaus Skaio in Heilbronn, die gesamte Lebensdauer des Gebäudes bedacht und auch der spätere Abriss und das Recycling der Baumaterialien schon vorgeplant. Das auch ein Fussballstadion mit 5000-Plätzen aus Holz gefertigt werden kann, zeigt der Fußballclub Forest Green Rovers. Auch eine 29000 m2 große Lagerhalle aus Holz steht bereits in Deutschland, das Verteilzentrum der Firma Alnatura. Baden-Württemberg hat eine Holzbau-Offensive gestartet. In diesem Bundesland wurde der Baustoff Holz für Landesgebäude zur Pflicht. Folgende Gebäude entstanden und entstehen aus Holz: Turnhallen, Schwimmbäder, Hochschulen, Verwaltungsgebäude, Polizeireviere, Kasernengebäude und vieles mehr. Baden-Württemberg macht vor, was Volt Münster konsequent durchsetzen will: Öffentliche und städtisch geförderte Gebäude in Münster sollen zukünftig aus dem recyclebaren, natürlichen, klimafreundlichen Rohstoff Holz errichtet werden. So machen wir unser Münster selbst zum CO2-Speicher.

Best Practice Lösung:
Heilbronn, Lorsch, Münster, Nailsworth

In Heilbronn wurde das Hochhaus Skaio in nur 11 Monaten errichtet. Es ist ein 10 geschossiges Wohngebäude, welches vollständig recyclebar ist.
Alnatura hat in Lorsch ein Lagerhaus komplett aus Holz errichtet in dem 32.000 Paletten Platz finden.
In Münster wurde durch das Architekturbüro Stellarchitektur ein Holzhaus entwickelt, welches einfach, schnell und preiswert gebaut werden kann. Möglich wird das durch die Verwendung von wenigen, immer gleichen Bauteilen in hohen Stückzahlen und damit einhergehender industrieller Fertigung. Das Tragwerk ist mit wenigen Werkzeugen und ohne großes technisches Gerät auch für Laien einfach zu montieren. Der Prototyp ist heute als Haus der Wissenschaft ein Teil der WWU. Die Entwicklung lässt bereits Häuser im Passivhaus Standard zu.
Der englische Fußballverein Forest Green Rovers hat sich der Nachhaltigkeit verschrieben. Es ist also ist nicht verwunderlich, dass das neue Stadion in Nailsworth für 5000 Zuschauer aus Holz gebaut wird.

3.2.3 Dachbegrünung

Das Potenzial für Grünflächen beschränkt sich nicht bloß auf den Boden. Wir unterstützen die Begrünung von Flachdächern wie auf Hochhäusern und Bushaltestellen. Dabei gibt es unterschiedliche Arten der Begrünung, die jeweils an die Statik des Gebäudes angepasst werden müssen. Insbesondere die Begrünung der Dächer von Bushaltestellen bietet regelmäßige, sich nahtlos in das Stadtbild eingliedernde Grünflächen. Bürger*innen können Patenschaften für diese kleinen Stadtbiotope übernehmen und dazu gemeinschaftlich zur Verbesserung der Lebensqualität unserer Stadt beitragen. Zusätzlich verringern begrünte Dachflächen in Stadtzentren nachweislich die Temperatur, stellen CO2-Senken dar und erhöhen bei Benutzung bestimmter Pflanzenarten die Artenvielfalt im umliegenden Gebiet.

Wir sehen auch keine Konkurrenz zu Photovoltaikanlagen, die sonst häufig den Platz auf Dächern einnehmen. Eine Kombination aus Solaranlagen und Dachbegrünung stellt die effizienteste Nutzung sowohl der freien Fläche als auch der Energiegewinnung dar.

Best Practice Lösungen: Chicago

Weltweit kommt es zu immer stärker belastenden Hitzewellen. Deshalb beschloß der Stadtrat von Chicago in den USA in einem Klima-Aktionsplan energieeffizientere öffentliche Gebäude und beschleunigte Genehmigungsverfahren für „grüne“ Projekte. 2011 gab es in der Stadt 650.000 m² Dachbegrünung.

3.2.4 Begrünung in Industriegebieten und vertikale Begrünung

Gerade in Industriegebieten gibt es häufig wenig Grün; wir wollen Möglichkeiten evaluieren (wie z.B. vertikale Gärten, Parkplatzbegrünung oder grüne Dachparks) auch dort Grünflächen zu fördern, die in Hitzeperioden die Temperaturen senken, sowie den dort Arbeitenden mehr Lebensqualität am Arbeitsplatz geben.

Des Weiteren kann vertikale Bepflanzung an Neubauten, zumindest teilweise, die dadurch verloren gegangene Fläche kompensieren. Ein potenzielles Vorzeigeprojekt könnte das WDR-Gebäude, das am Servatiiplatz entstehen soll, werden.

Best Practice Lösungen: Toronto, Mailand und Singapur

In Toronto wurden 2007 die Richtlinien zur Parkplatzbegrünung im Stadtrat festgelegt. Sie bilden ein gutes Fundament für die Umgestaltung von Parkplätzen und tragen erheblich zu einer Verbesserung der Luft- und Wasserqualität bei

In Mailand wurde 2014 der Gebäudekomplex Bosco Verticale fertig gestellt. Ein Vorzeigeprojekt, welches aus 2 Türmen mit insgesamt 800 Bäumen und 2000 Pflanzen besteht. Eine Menge und Vielfalt von ca. 50 Arten die sonst in einem Hektar Wald zu finden ist

Das in 2014 in Singapur fertig gestellte Tree House, verbessert den ökologischen Fußabdruck von Singapur durch die Luftfilterung mit seinen beeindruckenden vertikalen Gärten. Darüber hinaus regeln diese auch die Temperatur des Gebäudes was zu Energieeinsparungen von bis zu 30%, äquivalent zu 500.000 Dollar jährlich, führt

3.2.5 Maßnahmen zur nachhaltigen Begrünung

Volt Münster ist bewusst, dass Maßnahmen zur Begrünung häufig nicht mit einem Beschluss und dessen Ausführung getan sind; es braucht langfristige Pflege, um das Grün in Münster zu erhalten. Deswegen möchten wir das Ehrenamt sowie Patenschaften für Baumplatten oder Grünstreifen fördern und den Bürger*innen in einer Beratungsstelle mit Rat und Tat zur Seite stehen. Kompensieren möchten wir auch die schwindende Anzahl an Bäumen im Stadtbild und fordern deshalb, dass für jeden gefällten Baum mindestens eine Neupflanzung stattfindet und langfristig ein wachsender Bestand forciert wird. Zudem soll die Sinnstiftung, der Austausch verschiedener Bürger*innen und das Verständnis für nachhaltiges Grün und Konsum gefördert werden. Daher fordert Volt verschiedene Arten von Gemeinschaftsgärten auf öffentlich ausgewiesenen Flächen aufzubauen. Hier kann jeder z.B. regionales Obst, Kräuter und Gemüse in den Gemeinschaftsgärten anpflanzen.

3.3 Lebensraum für Tiere

Nicht nur der Mensch bewohnt die Stadt, sondern auch zahlreiche Tierarten. Neben den Haustieren sind es auch Wildtiere, die ihren Platz mitten unter uns haben. Dabei erfreuen sie uns nicht nur durch ihre Anwesenheit: Tiere, egal welcher Größe, haben einen unmittelbaren Einfluß auf unsere Gesundheit und Lebensqualität und sind daher zu schützen. Der Tierschutz ist als Staatsziel im Grundgesetz verankert und im Tierschutzgesetz grundsätzlich geregelt. Darüber hinaus gibt es, auch auf kommunaler Ebene, viel Spiel-

raum für Verbesserungen. So sind Tierheime eine wichtige Säule des Tierschutzes. Daher fordert Volt Münster eine sichere Finanzierung für Münsteraner Tierheime zu prüfen, so dass deren Existenz nicht von Spenden abhängig ist. Ebenso können Tierarztrechnungen eine große Belastung für Mensch und Tier sein. Volt Münster fordert die Stadt Münster auf, die Vergabe von unbürokratischen, zinslosen Darlehen für notwendige Tierarztbehandlungen zu prüfen und nach erfolgreicher Prüfung, gesetzeskonform, umzusetzen. Dies soll, wenn möglich, in Kooperation mit den Münsteraner Tierärzten geschehen. Grundsätzlich müssen die Maßnahmen, insbesondere bei den Wildtieren, der Unterstützung dienen. Der Erhalt und die Regulierung der tierischen Stadtbewohner muss, nach Möglichkeit, durch die Natur selbst erfolgen.

3.3.1 Insektenschutz = Umweltschutz

Einen Grundpfeiler unseres Überlebens und der gesamten Umwelt stellen die Insekten dar. Als Bestäuber sorgen sie für blühende Gärten und Frucht auf den Feldern. Als wichtiger Bestandteil des Nahrungsnetzes dienen sie Vögeln, Echsen und anderen Kleintieren als Beute. Diese dienen wiederum anderen Tieren als Nahrung und am Ende werden ihre Überreste wieder von Insekten vertilgt. Darüber hinaus verwerten sie natürliche Abfälle wie Exkremente, totes Holz und Aas und erhöhen damit die Bodenfruchtbarkeit. Eine gesunde und vielfältige Insektenpopulation hilft zudem bei der Regulierung von Insekten, die dem Menschen gefährlich werden können. Ein Beispiel hierfür ist die Schlupfwespe, die äußerst effektiv die Population des Eichenprozessionsspinners in Grenzen hält. Dieses Nahrungsnetz hat direkten Einfluss auf uns Menschen. Damit es auch weiterhin in unserer Stadt blüht und das Ökosystem intakt bleibt, setzt Volt Münster auf den konsequenten Schutz der Insektenpopulationen.

Volt will Maßnahmen treffen, die zwei Bereiche abdecken. Zum Einen sollen Maßnahmen getroffen werden, die das Nahrungsangebot für Bienen und Co. erhöhen. Dazu streben wir nach dem Konzept der Eh-da-Flächen eine vielfältige Bepflanzung der Stadt und des Umlandes an. Auch die geforderten Gemeinschaftsgärten tragen hierzu bei. Zum Anderen sollen Maßnahmen durchgeführt werden, die die Wesensgemäße Bienenhaltung und Raum für weitere Insekten ermöglichen. Zusätzlich wollen wir der Natur nachempfundene Behausungen schaffen und erhalten.

Im Einzelnen:

- auf bereits vorhandenen Flächen (Eh-da-Flächen), wie Weg- und Ackerrändern, Ufern, Straßen, Dächer u.a. Blühpflanzen sähen,
- großzügige Saum und Kleinbiotope erhalten und neu schaffen,
- alle Bürger*innen dazu ermutigen, ihre Gärten und Balkone so zu bepflanzen, dass ein ausreichendes Nahrungsangebot für Biene und Co. entsteht
- natürliche und künstliche Baumhöhlen bereitstellen,
- geschützte Flächen für Erdnester erhalten und schaffen; auch für andere Insekten,

- und dies stets in der Nähe der Futterplätze und in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den zahlreichen Imker*innen

3.3.2 Stadttauben-Management

Tauben hinterlassen ihren Dreck auf der Straße und den Gebäuden, auf Parkbänken, auf Autos und auch mal auf den Köpfen der Passanten. Auch wenn Stadttauben nicht zu den populärsten Themen gehören, sind sie doch Bewohner unserer Stadt.

Ihre Zahl ist auf ein ungesundes Maß angewachsen, durch die zahlreichen Nistmöglichkeiten und das Überangebot an Futter. Fütterungsverbote sind sinnvoll, jedoch kommt es ohne Zugang zu artgerechtem Futter zur Unterernährung und Krankheit der Tiere. Vergrämung wie durch Greifvogelattrappen, akustische Scheucheinrichtungen oder der Einsatz von Falken, führen nur zur Verlagerung des Aufenthaltsorts und müssen in Verbindung weiterer Maßnahmen durchgeführt werden.

Es ist daher ein ganzheitliches Tauben-Management notwendig. Teil davon ist die Schaffung attraktiver, betreuter Taubenschläge. Zusammen mit der Bestandsregulierung durch den Austausch der Taubeneier durch Attrappen und einer artgerechten Fütterung, sorgen wir für eine gesunde Population. Damit tragen wir zudem aktiv zur Verschönerung des Innenstadtbildes bei, da die Taube gesünder ist und auch deren Kot weniger Oberflächen angreift.

Best Practice Lösungen: Erlangen und Augsburg

Erlangen oder Augsburg zeigen wie es geht. Seit 1995 setzen auf ein stetig weiterentwickeltes und ausgebautes Tauben-Management und schaffen betreute Taubenschläge. Diese werden regelmäßig gereinigt, wodurch der Schädlingsbefall vermindert wird. In der Brutzeit werden die Taubeneier durch Attrappen ausgewechselt, was a) die Zahl der Jungtiere verringert und b) auch die Taube weiter “brüten” lässt, da sie glaubt, ein echtes Ei zu brüten. Zur gezielten Fütterung mit geeignetem Futter wird zudem der Kot zu einem weniger schädlichen, nicht mehr Oberflächen-zerfressenden und einfacher zu entfernenden vogeltypischen Dreck.

Wir möchten:

- in der Stadt Taubenschläge errichten, die regelmäßig gereinigt werden
- “wilde” Nistplätze nach Möglichkeit verschließen bzw. für Tauben ungeeignet machen

- die Zahl der Tiere durch den Einsatz von Eiattrappen im ersten Schritt deutlich reduzieren und anschließend kontrollieren
- wo immer es möglich ist, die Bestandsregulierung durch natürliche Feinde ermöglichen
- eine artgerechte Nahrungsaufnahme gewährleisten
- weiterhin die unkontrollierte, nicht artgerechte Fütterung ahnden

3.4 Landwirtschaft: Wirtschafts- und Lebensraum

Münster ist nicht nur eine Universitätsstadt oder Fahrradstadt, sie ist auch ein Zentrum der Landwirtschaft. Wichtige landwirtschaftliche Organisationen, wie die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen haben ihren Sitz in Münster. Zahlreiche landwirtschaftliche Betriebe prägen die Stadt und versorgen diese mit lebenswichtigen Produkten. Landwirt*innen haben daher eine besondere Bedeutung. Ihre bisherigen Bemühungen zur Schaffung einer nachhaltigeren Landwirtschaft wollen wir stärker würdigen und unterstützen.

Volt will gemeinsam mit den Landwirt*innen an der Landwirtschaft der Zukunft arbeiten und sich dabei auch an bereits erfolgreichen Lösungen orientieren. Dabei steht die nachhaltige, regionale und qualitativ hochwertige Landwirtschaft im Vordergrund. Bereits heute verfügen Landmaschinen über die technischen Möglichkeiten, gezielter und sparsamer zu düngen und Schädlinge zu bekämpfen. Das schont die Natur und verringert die Ausgaben für Düngemittel und Schädlingsbekämpfung. Deshalb fordert Volt beim Ausbau des Telekommunikationsnetzes einen deutlich stärkeren Fokus auf die landwirtschaftlichen Betriebe zu setzen.

Volt fordert:

- einen stärkeren Austausch mit den Landwirt*innen
  - Auf lokaler Ebene durch einen eigenen Ausschuss im Stadtrat
  - Auf europäischer Ebene durch Stärkung internationaler Netzwerke, wie sie beispielsweise Volt selber pflegt
- eine stärkere Fokussierung auf die Landwirtschaft, im Ausbau des Telekommunikationsnetzes; zusätzlich zu den Maßnahmen aus unserem Kapitel 5, Digitalisierung

3.4.1 Äcker als Nutzfläche und Lebensraum

Um der Bodenerosion entgegenzuwirken und um Wildtieren Lebensräume zu bieten, setzt sich Volt für das Anlegen von Blühstreifen auf Ackerflächen ein. Diese vermindern direkte Einträge von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln in angrenzende Lebensräume und schützen so insbesondere Gewässer. Darüber hinaus machen wir uns stark für den Aufbau einer Agroforstwirtschaft. Neben dem Schutz vor Bodenerosion und der Schaffung von neuen Lebensräumen, wird die Bodenfruchtbarkeit erhöht. Zusätzlich werden durch den Verkauf des Holzes und der Früchte Einnahmequellen erschlossen. In Südfrankreich und auf ausgewählten deutschen Höfen wird die Agroforstwirtschaft bereits erfolgreich umgesetzt.

3.4.2 Wertschätzung unserer Lebensmittel

In der deutschen Sprache nutzen wir den Begriff "Lebensmittel". In Zeiten von „Billigfleisch" und Nahrungsmittelverschwendung zeigt sich aber leider, dass der Wert dieser „Mittel zum Leben" nicht genug gewürdigt wird. Um den Menschen den Wert von Lebensmitteln wieder näher zu bringen, ist auch eine faire und dem Wert entsprechende Bepreisung sinnvoll. Volt fordert daher mehr regionale Produkte zu fairen Preisen, die auch die Erzeuger*innen das wirtschaftliche Überleben ermöglichen. Direkte Unterstützung kann durch die Kommune erfolgen, indem sie bevorzugt regionale und ökologische Produkte für öffentliche Veranstaltungen abnimmt. Zudem setzen wir uns für die Direktvermarktung von lokalen Produkten ein, insbesondere von nachhaltigen Anbieter*innen. Diese sollen neben den Wochenmärkten künftig auch auf Feierabendmärkten ihre Ware anbieten können. Der Feierabendmarkt bietet gerade Berufstätigen die Möglichkeit, frische Ware direkt von der/m Erzeuger*in zu beziehen. Er stellt eine Erweiterung der Wochenmärkte dar und wird beispielsweise bereits in Dülmen und Borken erfolgreich angeboten.

Darüber hinaus wollen wir die vielfältige urbane Landwirtschaft und das Erlebnis des eigenen Anbaus fördern und ausbauen. Dabei kann das Internet und die Beliebtheit von Mini-Spielen auf PC und Mobilgerät genutzt werden. So wollen wir auch Anreize schaffen, Felder in den verschiedensten Größen für das sogenannte Online-Gardening anzubieten. Hierbei übermitteln die Online-Gärtner*innen über das Internet Anweisungen zur Bearbeitung einzelner Parzellen, bestimmen die Saat, Düngung und Bewässerung. Per Videokameras können sie den Fortschritt überwachen. Unterstützt werden sie von dem/der Verpächter*in, der/die zum Beispiel Ratschläge erteilt. Statt rein virtuell einen Gemüsegarten zu bestellen, soll so der Spieltrieb bedient und mit dem Erfolg eines realen Ertrags verknüpft werden. Dieser virtuelle Anbau und der reale sollen, zu Schulungszwecken, dabei Einzug in unsere Kitas und Schulen halten. Dadurch schaffen wir schon früh ein besseres Verständnis für unser Nahrungsnetz.

Das was beim urbanen Lebensmittelanbau durch Münsteraner*innen wegfällt ist der Verpackungsmüll und Einwegplastik. Bei der Reduktion von Einwegplastik geht nicht nur Tübingen als gutes Beispiel vorweg sondern auch Capannori in Italien. Die dort etablierte Kombination aus Müllvermeidung und 100% Recycling wollen wir auch in Münster etablieren. Zur Müllvermeidung gehört auch eine deutliche Reduktion beim Verbrauch von Einwegmaterial, zum Beispiel durch Konzepte die bei Unverpackt-Läden umgesetzt werden. Daher müssen diese Pioniere im Einzelhandel unterstützt werden. Der Rahmen eines Mehrweg-Gebotes bei öffentlichen kommunalen Veranstaltungen, wie aber auch Großver-

anstaltungen in Münster muss noch genau festgelegt werden, wird von uns aber befürwortet. Eine Verpackungssteuer nach Tübinger Vorbild muss auch nach Münster kommen.

Mit diesen Maßnahmen werden Verbraucher*innen zu Erzeuger*innen und es entsteht ein größeres Bewusstsein und Wertschätzung unserer Lebensmittel und deren Erzeuger*innen.

Volt fordert:

- Regionale Produkte zu fairen Preisen
- Ein erweitertes Markterlebnis durch Feierabendmärkte
- Den Ausbau der urbanen Landwirtschaft
- Lebensmittelanbau zu Schulungszwecken in Kita und Schule
- Förderung von foodsharing zur Vermeidung von Lebensmittelverschwendung

3.5 Unternehmen und Umweltschutz

Neben landwirtschaftlichen Betrieben sind auch zahlreiche Unternehmen aus verschiedensten Branchen in Münster ansässig. Hiervon haben sich ca. 100 Unternehmen in dem Unternehmensnetzwerk Münsters Allianz für Klimaschutz zusammengefunden, um durch Austausch, Expertenimpulse und Workshops einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Volt Münster begrüßt diese Netzwerke und fordert deshalb den Ausbau und die Intensivierung dieser Zusammenarbeit. Hierbei sind Verknüpfungen mit anderen Netzwerken wie z.B. Energieberater-Netzwerk Münster ein wichtiges Instrument, um Expertise zu teilen.

3.6 Kreislaufwirtschaft fördern

Volt liegt es am Herzen die lineare Wirtschaft zu reduzieren (endliche Ressourcen nutzen, produzieren, wegwerfen) und dafür stärker die Kreislaufwirtschaft zu fördern. Jeder, egal ob Kommune, Organisation, Institution oder Bürger ist gefordert, Ressourcen, wie Energie oder endliche Rohstoffe, bedacht einzusetzen und diese möglichst oft wieder einzusetzen. Das Prinzip des minimalen Verbrauchs und häufigen Einsatzes erfordert ein Umdenken beim Design von nachhaltigen Geschäftsmodellen, Produktionsketten, kommunalen Ausschreibungen und im alltäglichen Einkauf. Es hilft unserer Umwelt, unserem Klima und mindert letztlich die Wegwerf-Gesellschaft und Müllproduktion.

Zudem fördert zirkuläres Wirtschaften Innovationen in der Industrie und schafft Anreize für Veränderungen von Geschäftsmodelle für nachhaltige Unternehmen sowie die Beschäftigungssituation. Die europäische Ellen Macarthur Stiftung geht mit Vorzeigebeispielen voran, wie innovative Technologien ausgestaltet werden können. So wird das Teilen und wieder Benutzen in den Alltag gebracht und zeigt den Einsatz von Biomaterialien, Forschung und Entwicklungen weiterer Verfahrenstechniken. Amsterdam, Utrecht und München sind Teil dieser und weiterer Netzwerke wie Eurocities und sollen Münster als Best Practice dienen.

Best Practice Lösungen: Amsterdam

In Amsterdam lautet die Zielsetzung neben der frühen Umsetzung der Pariser Klimazielen, bis 2050 den primären Ressourceneinsatz um 50 % bis 2030 zu reduzieren und 2050 zu 100% nur als Kreislaufwirtschaft zu handeln. Es gibt diverse Projekte wie in Amsterdam der Bau von Häusern und 70.000 Wohneinheiten durch wieder einsetzbare Materialien unter höchsten Energieeffizienzstandards. Neben ökonomischen und ökologischen Richtgrößen wird der Wohnraum unter sozialen Gesichtspunkten vermarktet und entschärft die hohe Wettbewerbs- und Preissituation.

Wir lernen: Der relevante Erfolgsfaktor ist die Zusammenarbeit von Kommune, Land, Unternehmen, Bürgerinitiativen, Engagement der Einzelnen sowie europäische Förderungen. Amsterdam hat ein strategisches Rahmenwerk, die Doughnut Wirtschaft, als Ausrichtung für Zusammenarbeit, die Planung und Durchführung von Maßnahmen beschlossen. Damit sollen nachhaltige Standards gestärkt und ökologische Auswirkungen gemindert werden. Das Wirtschaftsmodell dient als Rahmenwerk, um so die ganzheitliche Kreislaufwirtschaft zu fördern.

Auch Utrecht setzt in ihrer kommunalen Verwaltung und Planung der Stadt auf Kreislaufwirtschaft. Utrecht nutzt erfolgreich LifeCycleAssesments (Lebenszyklusanalysen) und Indikatoren für die nachhaltige Wahl des Ressourceneinsatzes, z. B. beim Bau von Fahrradstraßen.

München zeigt mit dem Gebrauchtwarenkaufhaus, wie schon existierende Materialien länger unserer Gesellschaft und somit dem Allgemeinwohl dienen können.

Volt fordert für Münster den Masterplan Klimaschutz zu erweitern und ebenfalls eine konkrete Zielsetzung, ein strategisches Rahmenwerk sowie Messgrößen für Münsters Kreislaufwirtschaft gemeinsam mit der Kommune und den Wirtschaftsakteuren zu etablieren. Diese sollen in sämtlichen kommunalen Ausschreibungen und Investitionen als Richtgröße dienen und ebenfalls Unternehmen und Organisationen einen Anreiz geben, diese anzuwenden. Ebenfalls sollen dafür Unternehmen und Münsteraner*innen ermutigt wer-

den, Ressourcen wie Verpackungsmaterial, tägliche Gebrauchsstoffe, Kleidung und Produkte sinnvoll zu wählen und möglichst lange wieder zu nutzen oder sogar neue Anwendungsmöglichkeiten für Gebrauchtes zu kreieren. Volt möchte ein größeres Bewusstsein für die nachhaltige Kreislaufwirtschaft schaffen, indem Aufklärungsarbeit geleistet wird, Potenziale aufgedeckt und digital per Münster-App sowie vor Ort kommuniziert werden. Hierfür fordert Volt verschiedenste Interaktionsformate wie z.B. Workshops mit Bürgerbeteiligung für Planer, Erzeuger und Nutzer im Austausch.

Best Practice Lösungen: Utrecht & München

Utrecht: Neue Fahrrad Fahrbahn durch weniger Materialeinsatz und recycelten Schichten sorgen für geringere Lebenszykluskosten der Einsatzstoffe und sorgen für eine Fahrradfreundliche Stadt. Halle 2 Projekt in München - der kommunale Recycle Shop zur Abfallvermeidung (vom Wertstoffhof zum Shop, lernen, erfahren und leben zu recyceln).

Volt fordert:

- Kreislaufwirtschaft strategisch durch Kommune, Unternehmen, Organsiationen planen und wie Best-Practice Beispiele verankern
- Nachhaltige Kennziffern für kommunale Planungen und Investitionen zu Grunde legen
- Projekte und Initiativen zur Kreislaufwirtschaft fördern
- Bewusstsein und Aufmerksamkeit für die Kreislaufwirtschaft steigern
- Alle Münsteraner*innen auf verschiedenen Wege mitgestalten lassen
- Im Bausektor Rückbaukonzepte mit recyclebaren, wieder abmontierbaren Baumaterialien zu fördern, wie z.B. den Bau mit Holz.

IV. Soziales Münster

Unser Münster ist Heimat. Dieser besondere Ort ist Gemeinschaft, Gerechtigkeit, Zusammenhalt und Vielfältigkeit; hier sollen alle Bürger*innen in Würde leben können. Wir wollen den Zusammenhalt in der Kommune weiter stärken und das Leben in Münster attraktiver, vielfältiger und lebenswerter gestalten.

Zur Gewährleistung eines grundlegenden Lebensstandards fordern wir, dass das Recht auf Wohnen für alle Bürger*innen in unserer Stadt umgesetzt wird. Wir wollen alle zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um die Wohnungssituation in Münster zu entspannen. Dabei setzen wir auf die Erweiterung des Handlungskonzepts Wohnen, nachhaltige Nachverdichtung, eine Meldepflicht für Vermieter bei Leerstand und eine verstärkte Bekanntheit des Wohngeldes. Zusätzlich möchten wir die Interaktion zwischen Jung und Alt fördern, indem wir zum Beispiel die Etablierung von Mehrgenerationenhäuser unterstützen und Münster auffordern, weitere Programme zu fördern, die junge und alte Bürger*innen zusammenbringen. Mitbürger*innen mit Migrationshintergrund müssen weiterhin gut in die Gesellschaft unserer Stadt eingebunden werden. Dazu dienen nicht nur sozial gemischte Wohnquartiere, sondern auch eine steigende Zahl an Programmen für alle Altersgruppen, bei denen die Integration von neuen Mitbürger*innen stattfinden kann.

In der Universitätsstadt Münster spielt das Thema Bildung auch für uns eine zentrale Rolle. Neben den etablierten Schulformen sollen alternative Schulformen angeboten werden, deren Konzepte mit den Anwohner*innen erarbeitet werden, vor allem aber wollen wir Schulen ermutigen, sich zu reformieren und sich diversen Schulformen zu öffnen. Wir fördern die Kommunikation und den Austausch zwischen allen Beteiligten und möchten durch den Einsatz von "Campusmanagern" die schulischen Leitungsstellen entlasten. Lerchen- und Eulen-Klassen, mit einem Schulbeginn um 7:30 bzw. 9:00 sollen die individuellen Biorhythmen der Kinder unterstützen und ihnen gleich gute Lernchancen ermöglichen. Dies steigert die Leistungsbereitschaft der Schüler*innen und verbessert durch die zeitliche Versetzung des Schulbeginns und des Schulendes auch die Sicherheit auf dem Schulweg.

Wir wollen Münster lebenswerter machen und das Gemeinwohl stärken. Dazu wollen wir ein umfassendes Förderprogramm für Kunst und Kultur in Münster, Maßnahmen die nächtliche Heimwege sicherer machen implementieren und kleinere Projekte, wie Trinkbrunnen und Give-Boxen, fördern. Weiterhin wollen wir die Streetworker*innen in Münster unterstützen und Obdachlosigkeit bekämpfen. Einen ersten Baustein dafür legen wir

durch die Fokussierung auf effiziente Präventivmaßnahmen für Menschen in prekären Lebenssituationen. Auch die bereits vorhandenen Programme zur Bekämpfung der bestehenden Wohnungslosigkeit sollen erweitert werden.

Als paneuropäische und weltoffene Partei setzen wir uns in allen Entscheidungen für Inklusion, Integration, Antidiskriminierung und Gleichberechtigung ein: Fremdenfeindlichkeit darf und wird in Münster weiterhin keinen Platz haben!

Für die Kommunalwahlen 2020 fordert Volt Münster:

- Mehr bezahlbaren Wohnraum pragmatisch schaffen (4.3)
- Bessere Betreuung und Integration von Zugewanderten(4.5)
- Alternative und flexible Schulmodelle fördern (4.1)
- Obdachlosigkeit aktiv mit kurz- und langfristigen Ansätzen angehen (4.4)
- Münster aktiv zu einer noch sicheren und lebenswerteren Stadt gestalten (4.2)

4.1 Bildung

Münster ist eine moderne und inklusive Stadt, in der sich alle Bürger*innen entfalten und ihr individuelles Potenzial entwickeln können. Die Bildungseinrichtungen müssen über funktionierende Ausstattungen auf dem aktuellen Stand der Technik verfügen, die zudem an die Anforderungen der Bildungswege angepasst sind. Die unterschiedlichen Bildungsangebote sollen für Münsteraner*innen jeden Alters zugänglich sein. Wir wollen in Münster ein vielfältiges Angebot schaffen und soziokulturelle Freiräume fördern. Darüber spielt Bildung auch eine Schlüsselrolle in Bezug auf Nachhaltigkeit. Dies hat auch das Ministerium für Bildung und Forschung erkannt und aus den Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen einen nationalen Aktionsplan für nachhaltige Bildung abgeleitet. Mit der Funktion als Kommunikations- und Vernetzungsplattform kommt Kommunen eine wichtige Rolle für die Umsetzung nachhaltiger Bildung zu.

Volt Münster fordert:

- Rektor*innenkonferenz zur Erstellung eines Gesamtkonzepts zum alt. Schulbeginn (4.1.5)
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen (4.1.5)
- Ausbau einer zentralen städtischen Schulplattform (4.1.3)
- Einführen einer Generalschülerkarte (4.1.3)
- Erweitern des Angebotes alternativer Schulformen in Münster (4.1.4)
- Offensive “Schulputztag” (4.1.4)

4.1.1 Frühkindliche Bildung

Kinder erleben in den Kindertagesstätten ein vielfältiges, analoges Programm. Die Beschäftigung mit Sport und Bewegung, Musik und Kunst, Sprach- und Kulturvermittlung sowie Umwelt- und Gesundheitsthemen sollen die individuelle Entfaltung von Persönlichkeit und Potenzial ermöglichen und auf die Anforderungen des Alltags und der Gesellschaft vorbereiten. Um ein interaktives Lernen zu ermöglichen, werden bereits regionale Partner einbezogen. Hierdurch werden die Kinder insbesondere an die Natur und Umwelt herangeführt. Wir setzen uns dafür ein, dass für jedes Kind in einer Münsteraner KiTa ein solches Programm gewährleistet wird. Die Stadt Münster vernetzt hierbei aktiv KiTas und regionale Organisationen.

Mehr Kinder, mehr Betreuung: Münster wird mehr Erzieher*innen benötigen. Zurzeit gibt es einen größeren Bedarf an Fachkräften, als sich in Ausbildung befinden; in ganz NRW fehlen derzeit ca. 15 600 Erzieher*innen. Wir möchten das ändern, indem wir den Beruf attraktiver machen; z.B. durch städtische Ausbildungsstipendien, die sich am Höchstsatz des Schülerbafögs orientieren oder durch eine bezahlte Ausbildung, wie es bereits in Schleswig-Holstein getestet wird.,

Der Berufsabschluss „Staatlich geprüfte*r Erzieher*in“ soll auch für Quereinsteiger*innen möglich sein und ideale Ausbildungsbedingungen bieten. Volt unterstützt die Umsetzung eines familienfreundlichen Umschulungsprogrammes, das Praxisphasen auch in Teilzeit ermöglicht und Theorieteile in einer Mischung aus klassischer Berufsschule und E-Learning vermittelt.

Der KiTa-Navigator als zentrales Werkzeug zur Verteilung der Münsteraner KiTa-Plätze soll fortwährend aktualisiert werden, um zuziehenden Kindern schnellstmöglich einen freigewordenen Platz anzubieten. Es soll auch geprüft werden, ob eine englische Version des KiTa-Navigators sinnvoll ist.

4.1.2 Schulbildung

Gesunde und nachhaltige Ernährung als neuen Standard etablieren

Essentiell für ein angenehmes Lernklima und das Wohlbefinden der Schüler*innen an Münsteraner Schulen ist eine adäquate Versorgung mit Speisen und Getränken. Wir wollen sicherstellen, dass allen Lernenden öffentliche Angebote zur Tagesverpflegung mit gesunder und ausgewogener Nahrung in saisonaler, regionaler und biologischer Qualität zur Verfügung stehen. Bestehende Initiativen sollen gefördert und erweitert werden.

Städtepartnerschaften intensivieren

Viele Schüler*innen haben nur eine schwache Vorstellung von Europa und kennen die Arbeitsweise des europäischen Parlamentes nicht. Volt unterstützt Projekte wie "Europa macht Schule" und setzt sich für weitere Projekte ein, deren Ziel es ist, Schüler*innen an (europäische) Politik heranzu4.1.führen. Einen weiteren Schwerpunkt der Bildungspolitik sehen wir in der Etablierung von gemeinsamen deutschland- und europaweiten Arbeitsplattformen. Damit können beispielsweise gemeinsame Projektarbeiten mit Partnerschulen im In- und Ausland realisiert werden. Die Schüler*innen knüpfen hier erste Kontakte, bauen ihre Sprachfähigkeiten aus und eignen sich interkulturelle Kompetenzen an. Auch die Bekanntheit und Wahrnehmung von den schon bestehenden ERASMUS-Programmen muss erhöht werden. Auch hier ist es notwendig, Lehrkräfte mit dem Umgang einer solchen Plattform durch Fortbildungen vertraut zu machen, um das Konzept erfolgreich umzusetzen.

Das Siegel „Kinderfreundliche Kommune" erhalten

UNICEF Deutschland und das Deutsche Kinderhilfswerk haben im Februar 2012 den Verein Kinderfreundliche Kommunen e.V. gegründet. Der Verein unterstützt die Kommunen und zeichnet die Bemühungen einer Kommune zur Umsetzung der UN-Kinderrechte mit dem Siegel „Kinderfreundliche Kommune" aus. Aktionen für verschiedene Altersgruppen sensibilisieren sowohl Kinder als auch die Politik für Kinderrechte, z.B. ein sicheres und gewaltfreies Umfeld. Synergieeffekte können aus gezielten, alltagsrelevanten Fragen, etwa nach der Sicherheit des Schulweges, nach der Essensversorgung in der Schule, nach Freizeitangeboten etc. entstehen und effiziente Lösungen hervorbringen. Ein erster, weiter zu verfolgender Ansatzpunkt ist die App #Stadtsache, die für weitere Projekte evaluiert werden soll. Wir setzen uns dafür ein, dass die Stadt Münster einen Beschluss fasst um das Projekt auch hier anzusiedeln und ebenfalls das Siegel „Kinderfreundliche Kommune" erhalten kann.

4.1.3 Digitale Schulverwaltung

Wir unterstützen die Einrichtung einer Plattform für die Kommunikation zwischen städtischer Verwaltung, schulischer Verwaltung und Schüler*in/ Elternhaus. In einigen Schulen werden bereits Plattformen (z.B. IServ) angeboten, doch sind diese an die jeweilige Schule gebunden und bieten unterschiedliche Inhalte an. Volt spricht sich für eine Zentrierung des Angebotes aus.

Hierfür soll die Stadt Münster in Kooperation mit Bezirksregierung, Schulverwaltung, Lehrerschaft, Schülerschaft und Elternschaft ein gemeinsames Konzept entwickeln. Eine zentrale Plattform soll den Vorteil bieten, dass Eltern mit Kindern an unterschiedlichen Schulen nicht mehrere Accounts auf verschiedenen Webseiten benötigen, sondern mit einem Account alle schulischen Termine (Lehrersprechtage, Elternabende, unterschiedliche Brückentage) in einem Terminkalender einsehen können. Über die Plattform sollen u.a. E-Mails (z.B. Krankmeldungen oder direkte Informationen an Eltern) übermittelt werden können, Lehr- und Vertretungspläne einsehbar oder begleitendes Schulmaterial zugänglich sein.

Diese Plattform bietet außerdem die Möglichkeit, Umfragen durchzuführen (Motto des Abiturs, Aktionen) und Meinungen zu bestimmten Projekten zu erfragen; sie kann auch für eine Lehrevaluation genutzt werden.

Volt unterstützt außerdem die Vereinfachung und pragmatische Digitalisierung des Schulalltages der Schüler*innen: statt einer Vielzahl einzelner Karten wie Schülerausweis, Busausweis, Ausleihkarte für die Mediathek sowie zusätzlichen Essensmarken sollen diese Daten in einem Medium (Generalschülerkarte) gespeichert und abrufbar sein. Bei Verlust dieser Karte ließe sich diese simpel und schnell online sperren und eine neue muss einfach und schnell erstattbar sein.

Langfristiges Ziel soll die Vergabe eines Accounts mit Eintritt in die Grundschule sein, der bis zur Ausbildung/ Studium an den*die Schüler*in gebunden bleibt. Eine Fortführung des Accounts während der Ausbildung oder des Studiums ist sehr gut vorstellbar. Dieser Account soll zukünftig alle schulinternen Daten enthalten: Termine, Stundenpläne, Zeugnisse, Urkunden, Notenübersichten sowie die Daten der Generalschülerkarte. Der Datenschutz hat hierbei oberste Priorität, das bedeutet, dass nur der*die Schüler*in die eigenen Daten komplett einsehen kann. Weitere Berechtigungen für die zuständigen Lehrer*innen / Beamt*innen werden gesondert einfach digital erteilt und entzogen.

4.1.4 Ausbau der Gesamtschulen und Erweiterung des Angebots

In Münster sind bereits verschiedene Schulformen etabliert; am häufigsten vertreten sind dabei die Gymnasien als weiterführende, allgemeinbildende Schulform (14). Einer Vielzahl gymnasialer Angebote stehen zwei städtische und eine bischöfliche Gesamtschule gegenüber, die um eine Montessori Gesamtschule in freier Trägerschaft ergänzt werden. Um die Vielfalt, Vernetzung und Individualität des Einzelnen zu fördern, fordert Volt die Prüfung des weiterführenden Schulsystems und die Schaffung eines bedarf- und nachfragegerechten Angebotes. Hierunter zählen nicht nur Gesamtschulen, sondern auch Ersatz- und Ergänzungsschulen, wie dies etwa beim Schulversuch mit der PRIMUS-Schule bereits umgesetzt wird. Dies kann durch die Errichtung neuer Schulen oder durch die Umwandlung konventioneller Schulformen realisiert werden. Volt unterstützt Konzepte wie "Handwerkspaten", "Kartoffelernte in Grundschulen" u.a., durch die Kinder an Prozesse und Eigenwirksamkeit herangeführt werden. Eine engere Verzahnung von Schule und Ausbildung, etwa durch Ansiedlung von Handwerkerhöfen mit Ateliers und Materialwerkstätten neben Schulgebäuden, setzt diesen Gedanken fort.

Eine Offensive für Schulsauberkeit soll Schüler*innen ein Gespür für deren Hineinwirken in den gesellschaftlichen Bereich geben. Volt plädiert für einen "Schulputztag" oder Saubermach-Aktionen im Außenbereich der Schule. Eine Kooperation mit den AWM, die ähnliche Initiative führen, wäre hier eine gute Option.

4.1.5 Schulrhythmus und Schulweg

Volt Münster forciert ein Eulen- und Lerchensystem als Modell für einen flexiblen Schulstart. Im Fokus dieses Modells soll ein späterer Schulstart stehen, welcher für den Großteil der Schüler*innen gilt, während gleichzeitig die Möglichkeit bestehen bleibt einen frühen Schulstart wahrzunehmen. Für diesen späteren Beginn sprechen zwei wichtige Argumente: Die Sicherheit auf dem Schulweg und die Leistung der Schüler*innen. Das Verkehrsaufkommen in Münster, vor allem durch Pendler*innen ist zwischen 7 und 8 Uhr mehr als doppelt so hoch wie zwischen 8 und 9 Uhr. Zusätzlich ist der Zeitraum, in dem es auf dem Schulweg schon hell ist, deutlich länger. Durch diese beiden Faktoren senkt sich das Risiko von Verkehrsunfällen mit Schüler*innen merklich. Studien aus den USA haben gezeigt, dass eine Verlegung des Schulbeginns von 7:50 auf 8:45 einen sehr positiven Einfluss auf Noten, Aufmerksamkeit und Pünktlichkeit hat. Volt Münster ist sich bewusst, dass sich diese Ergebnisse nicht für alle Schüler*innen pauschalisieren lassen und dass die unterschiedlichen Situationen im privaten Umfeld durch einen Schulbeginn um 9 Uhr zusätzlich belastet werden könnten. Deshalb soll die Möglichkeit bestehen bleiben, dass Schüler*innen ihren Schulalltag zwischen 7:30 und 8:00 Uhr beginnen können, sei dies bedingt durch häusliche Umstände oder den persönlichen Biorhythmus.

Zusätzlich will Volt prüfen, ob ein Gleitzeitmodell, wie es das Gymnasium in Alsdorf bereits praktiziert, an einzelnen Schulen eingeführt werden kann um den Schüler*innen zusätzlich eine Entscheidungsmöglichkeit zu geben.

Volt fordert daher die Einberufung einer Rektor*innenkonferenz, in der langfristig über eine flächendeckende Umsetzung des Eulen- und Lerchensystems, in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Schule und Weiterbildung, beraten wird. Zusätzlich muss ein Gesamtkonzept erstellt werden, welches sich mit möglichen Variationen, wie einem Gleitzeitsystem, auseinandersetzt. Weitere Berücksichtigung finden soll die Anwendbarkeit im Ganztagssystem, inklusive der Betreuung vor Schulbeginn.

Volt Münster unterstützt Maßnahmen für einen sicheren Schulweg und fordert, den motorisierten Individualverkehr, mit dem Schüler*innen zur Schule gebracht/ von der Schule abgeholt werden, zu minimieren. Alle Schulen sollen mit sicheren und gut beleuchteten Radwegen erreichbar sein. Eine Intensivierung von Verkehrskontrollen auf Hauptverkehrswegen im näheren Umfeld aller Schulen, insbesondere zu Schulzeiten, sollen Autofahrer für die Schüler*Innen sensibilisieren und Gefahren vorbeugen. Stark befahrene Busrouten sollen ständig evaluiert und bei zu starker Frequentierung gegebenenfalls ausgebaut werden.

4.2 Lebenswertes Münster

4.2.1 Sichere Atmosphäre durch bessere Ausleuchtung

In Münster sind nachts zu viele Fußwege nicht ausreichend beleuchtet. Dadurch sind nächtliche Heimwege unangenehmer und unsicherer. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Promenade. Kurzfristig möchte Volt auf der gesamten Promenade eine angenehme Nachtbeleuchtung etablieren, die das gesamte Jahr in Betrieb sein soll. Vorstellbar wäre, zwischen den einzelnen Bäumen Lichterketten zu befestigen, wie sie teilweise auch schon an Weihnachten eingesetzt werden. Langfristig will Volt ein Konzept im Stadtrat erarbeiten, das zur qualitativen Ausleuchtung von allen hoch frequentierten Fußwegen im Innenstadtbereich führt. Ein Plan, der Faktoren wie Lichtverschmutzung und Energieverbrauch berücksichtigt, soll erarbeitet werden und z.B. durch Bewegungssensoren unnötiges Ausleuchtung vermeiden.

4.2.2 Frauentaxi

Nach einem Abend mit Freunden oder nach anderen Veranstaltungen sicher nach Hause zu kommen, kann insbesondere für Frauen sehr unangenehm oder sogar gefährlich sein. Wie wichtig ein sicherer Heimweg für Frauen ist, haben auch schon die Stadtwerke Münster erkannt und bieten daher durch die Fahrer*innen der Nachtbusse einen Taxibestellservice an, wobei die Anfahrtskosten des Taxis erstattet werden. Dies bringt für die Frauen aber eine Abhängigkeit von Nachtbussen mit sich und birgt somit ein Risiko. Des Weiteren sind die Taxikosten nicht für jede Frau tragbar.

Volt fordert nach dem Vorbild der Städte Freiburg und Heidelberg subventionierte Nacht-Taxifahrten für unbegleitete Frauen innerhalb der Stadtgrenzen Münsters für einen festen Preis von 7€. Damit wird der Schutz für Frauen im öffentlichen Raum und vor Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung gestärkt.

Best Practice Lösungen: Heidelberg

Schon seit 1992 wird in Heidelberg sehr erfolgreich das Frauen-Nachttaxi angeboten. Hierbei hat Heidelberg den Preis von 7 € kürzlich auf 6 € gesenkt.

4.2.3 Kultur in Münster

Kunst und Kultur machen Münster erst zu der bunten, offenen, kreativen und lebenswerten Stadt, die sie heute ist. Ein vielfältiges, spannendes und sich stets weiterentwickelndes Kulturangebot ist der Puls der Stadt. In Zeiten der Abschottung und Quarantäne ist vielen Bürger*innen vermutlich klar geworden, wie sehr Lebensqualität von Kunst und Kultur abhängt. Die Künstler*innen aller Sparten in Münster brauchen daher neben dem Respekt und der Anerkennung auch finanzielle Unterstützung und Raum, um ihre Kreativität frei entfalten zu können. Fördergelder für z.B. eine Existenzgründung müssen unkompliziert online beantragt werden können. Auch die Ausbildung muss gefördert werden. Die Prozesse und Entscheidungen über Fördergelder müssen lückenlos transparent gestaltet und kommuniziert werden. Nur so lässt sich eine langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen im Kunstbereich garantieren.

Um weiterhin mehr Raum zur Verfügung zu haben, soll die Förderung bestehender frei organisierter Ateliers ausgeweitet werden und geprüft werden, ob weitere städtische Arbeitsplätze für Theater, Tanz, Musik und Bild errichtet werden können. Bei allen öffentlichen Baumaßnahmen, wie z.B. die Errichtung neuer Ateliers, fordert Volt Münster die uneingeschränkte Einbindung aller Künstler*innen. Die Fortführung des Fördertopfes "Präsentationsvorhaben" befürwortet Volt Münster. Weiterhin wollen wir prüfen, ob eine Förderung von individuellen Projekten wie z.B. dem Kulturquartier möglich ist.

Volt Münster will den kulturellen Austausch und die Vernetzung mit den bestehenden, europäischen Partnerstädten ausbauen. Mit den Künstler*innen der Partnerstädte und den Münsteraner Künstler*innen kann ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, dass auch über Ländergrenzen hinaus vernetzt.

4.2.4 Trimm-dich-Pfade

Bewegung an der freien Luft und sportliche Ertüchtigung sind wichtige Faktoren für ein glückliches und gesundes Leben. Trimm-dich-Pfade, wie es sie an der Sentruper Höhe, in Roxel, in Kinderhaus und am Hiltruper See gibt, stellen eine wertvolle Kombination aus beidem dar. Volt Münster will die Errichtung von weiteren Trimm-dich-Pfaden und öffentlichen Fitnessparks fördern und schon bestehende Einrichtungen bei Bedarf erweitern oder renovieren. Als mögliche Standpunkte für Neuinstallationen sieht Volt Münster Flächen am Kanal, entlang der Promenade und am Hafen.

4.2.5 Trinkbrunnen

Der Zugang zu sauberem Wasser ist ein Grundrecht und essentiell zum Überleben. Aufgrund der Rekordtemperaturen in den vergangenen Jahren soll die Versorgung im öffentlichen Raum verbessert werden. In Städten wie Sydney gibt es diese hohen Temperaturen schon länger, weshalb dort ein Netz aus Trinkbrunnen für die Bevölkerung installiert wurde. In Münster bieten sich für diese Brunnen hochfrequentierte Plätze wie den Stadtkern, den Aasee, den Hafen und das Gebiet um den Bahnhof an; hier sollen Trinkbrunnen errichtet werden. Hiervon profitieren alle Bürger*innen, ganz besonders aber die, die keinen gesicherten Zugang zu Trinkwasser haben. Die Errichtung soll durch das Grünflächenamt erreicht werden und mit kommunalen Mitteln finanziert werden. Zur zusätzlichen finanziellen Entlastung soll es eine Spendeninitiative geben, die der Münsteraner Wirtschaft eine Patenschaft wie bei den schon bestehen Trinkbrunnen ermöglicht.

4.2.6 Give-Boxen

Bücher sind ein wertvolles Kulturmedium. Der unentgeltliche Austausch von Büchern in sogenannten Bücherschränken ist sehr beliebt. Bücherschränke sind ein funktionierendes Versorgungssystem und sind in vielen Städten Deutschlands verbreitet. In Give-Boxen können neben Büchern aber noch andere Gegenstände getauscht werden. Auch in Münster gibt es inzwischen mehrere Give-Boxen, die teilweise schon seit 2009 bestehen. Volt Münster will zusätzliche Give-Boxen in verschiedenen Vierteln aufstellen lassen und diese von Paten (Anwohner, Einrichtungen, Gewerbe) pflegen lassen. Die Beschaffenheit der Boxen soll so gestaltet sein, dass sie pflegeleicht, langlebig und stabil sind.

4.2.7 Mehr Sitzmöglichkeiten

Volt Münster möchte an Erholungsplätzen und Grünflächen, wie zum Beispiel dem Kanal oder dem Aasee mehr Sitzmöglichkeiten anbieten. Dies können einfache Parkbänke, Parkbänke mit Picknicktischen oder auch komplexere Formen sein. Ein Programm zur Patenschaft von Parkbänken wie in Amelsbüren in der Innenstadt kann bei der Finanzierung als auch bei der Pflege unterstützen. Auch die Errichtung von Begegnungsbänken soll dazu zählen.

4.3 Wohnen

Münster ist eine attraktive Stadt und wächst stetig weiter. Arbeitsplätze in Wirtschaft und Bildung fördern den Zuzug ebenso wie die Angebote für Auszubildende und Studierende. Die Entwicklung des Wohnungsmarktes in Münster zeigt in den letzten Jahrzehnten aber eine starke Spreizung von Angebot und Nachfrage. Diese hohe Spreizung führt zu übermäßig hohen Preisen pro Quadratmeter sowohl bei Neuvermietungen als auch dem Erwerb von Wohneigentum. Diese Umstände erschweren es Münsteraner*innen, ihr Recht auf Wohnen angemessen wahrzunehmen. Die abnehmende Belegungsdichte vermieteten Wohnraums erschwert die Wohnungssuche zusätzlich.

Diese Faktoren führen dazu, dass bis einschließlich 2050 die Wohnungsnachfrage jährlich auf durchschnittlich 2000 Einheiten steigen wird. Das Handlungskonzept Wohnen und das damit einhergehende Münsteraner Modell "sozialgerechte Bodennutzung Münster" vom Dezember 2013 sehen unter anderem vor, lediglich 1500 neue Wohnungen jährlich zu errichten. Hiervon sind nur 20% (300) für einkommensschwache Haushalte vorgese-

hen. Seit 2013 wurde aber nur im Jahr 2016 eine netto Zunahme des Wohnungsangebotes von über 1500 Wohnungen erreicht. In allen anderen Jahren wurden zwar etwas mehr als 1500 Wohnungen dem Wohnungsmarkt zugänglich gemacht, jedoch auch eine signifikante Zahl an Wohnungen abgerissen. Zudem wurde nur im Jahr 2013 das Ziel von mehr als 300 neuen geförderten Sozialwohnungen erreicht.

Erhoffte Entspannungen auf dem Wohnungsmarkt sind ausgeblieben. Das Handlungskonzept stellt zwar ein solides Fundament dar, doch muss es ausgeweitet und zu einer ambitionierten Fassung überarbeitet werden. Volt Münster will eine Kommission einrichten, welche das bisherige Konzept prüft und ggf. verbessert. Darüber hinaus soll die Planung auf jährlich mindestens 2000 Wohneinheiten, die den Wohnungsmarkt ergänzen, steigen. Ein wichtiges Instrument ist hierbei die Förderung von Wohnungsbaugenossenschaften und eine nachhaltige Nachverdichtung. Außerdem muss die Stadt im Rat zusätzliche Maßnahmen beschließen, um Neubau attraktiver zu machen, umweltschonende Baumaßnahmen explizit fördern und schließlich selber aktiver werden, durch z.B. erhöhten Grundstückserwerb oder Bauvorhaben durch die Wohn+Stadtbau.

Volt will Münsteraner Mieter*innen besser schützen, sie auf der Suche nach Wohnraum unterstützen und pragmatisch Wohnraum schaffen. Außerdem möchte Volt den Erwerb von selbstgenutztem Eigentum fördern und sich für nachhaltiges und umweltbewusstes Bauen und Wohnen einsetzen.

Volt Münster fordert:

- Kommission zur Prüfung und Ausweitung des Handlungskonzepts Wohnen (4.3.1)
- Wohngeld Inanspruchnahme erhöhen (4.3.7)
- Auskunftspflicht über Bestand, Leerstand und Mietpreise für Vermieter (4.3.5)
- Förderung von alternativen Wohnprojekten wie Mehrgenerationenhäuser, Tiny Houses und Wohnungsbaugenossenschaften (4.3.3)
- NRW Initiative für eine Fehlbelegungsabgabe und Förderung der Wohn+Stadtbau (4.3.6)
- Ausweitung des Erbbaurechts (4.3.4)
- Neue Wohnräume erschließen durch Baulandoffensive und Nachverdichtung (4.3.2)

4.3.1 Schaffung neuer Wohnräume

Der Bebauungsplan Münsters ist eines der stärksten Mittel, um den Neubau von Wohnungsbauten in Münster zu steuern und Einfluss auf den kommunalen Wohnungsmarkt auszuüben. In Kombination mit dem Handlungskonzept Wohnen ist der Wohnungsmarkt langfristig regulierbar. In der aktuellen Situation ist der sozialverträgliche Neubau unverzichtbar. In den neunziger Jahren wurden im Rahmen der Baulandoffensive neue Wohngebiete erfolgreich erschlossen. Volt fordert eine erneute Initiative zur Erschließung neuer baureifer Grundstücke in Randgebieten der Stadt, wie z.B dem Nordwesten Münsters, um ein hohes Neubauvolumen zu erreichen. Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) muss hier aktiv auf Grundbesitzer*innen zugehen und im Rahmen der Beschlüsse rund um das Handlungskonzept neuen Baugrund ausschreiben.

4.3.2 Neue Wohnräume durch kluge Nachverdichtung

Abseits der Ausweisung neuen Baulandes ist eine effiziente und umweltschonende Nachverdichtung notwendig, ohne dabei das existierende Stadtbild durch z.B Gentrifizierung zu zerstören und ohne dabei zusätzlich Flächen zu versiegeln. In einer Studie wurde 2019 berechnet, dass in Deutschlands Städten ein Potential von bis zu 2.7 Millionen zusätzlichen Wohnungen durch Aufstockung, Dachgeschossausbau, die Aktivierung von Leerstand und funktionaler Umnutzung besteht. Speziell Parkhäuser und Büro- und Verwaltungsgebäude müssen hierbei berücksichtigt werden. Ein gutes Beispiel aus Münsteraner Vergangenheit ist das Parkhaus an der Stubengasse, das 2011 in ein Wohn- und Geschäftshaus umgebaut wurde. Weitere Best Practices aus Innsbruck, Köln und München zeigen die immensen Potenziale auf die mit Nachverdichtung erreicht werden können. Aufstockung und dem Dachgeschossausbau kann die Installation von Photovoltaik gefördert und durchgeführt werden.

Volt Münster fordert, Maßnahmen zu prüfen, die eine solche Nachverdichtung leichter ermöglichen und den Prozess der Baugenehmigung im Rahmen des Bebauungsplanes attraktiver und weniger bürokratisch zu gestalten. Gebäude wie zum Beispiel das alte Finanzamt Mitte sollen hierbei intensiv geprüft werden. Je nach Verträglichkeit und Nachbarschaft kann auch eine Abänderung der maximalen Trauf- oder Firsthöhe des Bebauungsplanes eine Option sein. Die Nachverdichtung sollte jedoch keine Brach- , Grün- oder andere öffentliche Flächen, wie z.B. Spielplätze, beanspruchen.

Best Practice Lösungen: Köln, München und Innsbruck

In Köln wurde 2017 der ehemalige Sitz des BDI zu einem Wohnquartier umgenutzt und aufgestockt. Hierbei wurde die vorhandene Konstruktion weitestgehend genutzt, sodass sehr wenig neuer Stahlbeton verbaut wurde. So konnten 132 neue Wohnungen erschlossen werden.

In München wurde 2016 in der Postillonstraße ein Parkhaus aufgestockt, wodurch 100 neue Wohnungen gebaut wurden. Die aufgestockten Wohngeschosse wurden hierbei aus einer vorgefertigten Holzbauweise ausgeführt, was diese deutlich leichter und nachhaltiger macht als üblicher Stahlbeton.

Ein früheres Gewerbeobjekt wurde in Innsbruck (Amraserstr.) umgebaut, auf energetischen Neuzustand gebracht und um zwei Etagen aufgestockt. So konnten für studentisches Wohnen 23 neue Wohneinheiten errichtet wurden. Das Projekt hat div. Preise erhalten, wie z.B. den ETHOUSE Award 2015.

Best Practice Lösungen: Moers

In Moers wurde 2015 das erste Mehrgenerationshaus als Leuchtturmprojekt eröffnet. Das Projekt wird von einer Sozialarbeiterin betreut und die Mieten werden aus öffentlichen MIttel gefördert. Diese besondere Wohnform stößt auf positive Resonanz und eine erhöhte Nachfrage.

4.3.3 Alternative Wohnprojekte

In Münster wohnen Menschen in den verschiedensten Lebenssituationen. Diese Vielfalt erfordert neue Herangehensweisen, wie zum Beispiel Wohnen gegen (Pflege-)Dienstleistung und Mehrgenerationenwohnprojekte. Diese Lösungen verbessern die Lebensqualität, senken Wohnkosten und reduzieren insgesamt den Wohnraumbedarf. Deshalb fordert Volt Münster die Einrichtung einer zentralen Koordinations- und Beratungsstelle für alternative Wohnprojekte.

Auch das Bundesministerium für Familie hat bestätigt, dass Mehrgenerationenhäuser eine Hilfe für Kommunen sein können, die sich auf neue demographische Herausforderungen einstellen müssen. Deutsche Städte wie z.B. Moers haben erkannt, dass das Konzept von Kindern und Senioren unter einem Dach keineswegs ein veralteter Gedanke ist. Vielmehr bietet dieses Konzept, welches in Ländern wie Japan bereits eine Selbstverständlichkeit ist, besonders der modernen Familie in der Stadt einen Mehrwert.

Volt Münster fordert die Prüfung der Umsetzbarkeit von Mehrgenerationenprojekten und die volle Finanzierung bei Bau und Weiterführung durch die Stadt Münster. Auch aus externer Trägerschaft betreute Mehrgenerationenprojekte sollen finanziell unterstützt werden.

Darüber hinaus gewinnen Tiny Houses an Bedeutung. Gerade die gering besiedelten und ländlichen Außenbereiche von Münster bieten gute Bedingungen für die Pilotierung einer Tiny-House-Siedlung. Die Umsetzung kann durch eine Ausschreibung des Projektes und die Bereitstellung eines städtischen Grundstücks mit einer Erbbauregelung erfolgen. Hiermit kann Münster eine Vorreiterposition für soziales, bezahlbares und klimafreundliches Wohnen in Deutschland einnehmen. Volt fordert daher die Prüfung der Realisierung des Pilotprojektes. In diesem Zusammenhang unterstützt Volt auch die Anerkennung der Tiny Houses als Wohnsitz.

Wohnungsbaugenossenschaften wirken in sozialer Weise den steigenden Mietpreisen entgegen. Sie ermöglichen ihren Mitgliedern vergleichsweise günstigen und vor allem sicheren Wohnraum. Daher fordert Volt die Stärkung des Ausbaus von Wohnbaugenossenschaften durch eine bevorzugte Abgabe von Grundstücken.

4.3.4 Erbbaurecht

Zur Zeit sprechen viele Argumente gegen den klassischen Erwerb von Eigentum: In den letzten 10 Jahren stiegen die Preise für Einfamilienhäuser um 40 % und für Eigentumswohnungen um 50 %. Zu diesen hohen Erwerbskosten kommen weitere 10 % als Nebenkosten für Grunderwerbsteuer, Grundbucheintrag, Notar und ggf. den Makler hinzu.

Und obwohl Deutschland mit nur knapp 42 % selbstbewohnten Wohneigentums das Schlusslicht im europäischen Vergleich bildet, erschweren weitere Hürden, wie die Prüfung der Kreditwürdigkeit und das Ansparen von Eigenkapital, den Eigentumserwerb zusätzlich. Dies trifft einkommensschwache Haushalte ebenso wie Selbstständige oder Angestellte mit gutem Einkommen aber in befristeten Verhältnissen, z.B. Soldat*innen oder den akademischen Mittelbau.

An dieser Stelle kann der Einstieg mit städtisch geschlossenen Erbbauverträgen erleichtert werden. Daher begrüßt Volt den Ratsbeschluss, dass grundsätzlich neu zu vergebende Grundstücke für Mehrfamilienhäuser auf städtischem Grund nur gegen Erbpacht vergeben werden. In diesem Zusammenhang fordert Volt Münster die Prüfung, ob auch ein Anteil der Einfamiliengrundstücke berücksichtigt werden und der Beschluss auch auf städtische Beteiligungsgesellschaften angewendet werden kann.

4.3.5 Auskunftspflicht von Vermietern

Volt Münster will Vermieter*innen und Immobilienkonzerne in die Pflicht nehmen, der Kommune jährlich auf einer neuen, sicheren, städtischen Plattform digital Auskunft über den Immobilienbestand und die aktuellen Mietpreise zu geben, falls diese sich geändert haben. So kann die Entwicklung der Mieten langfristig und präzise beobachtet und Verstöße gegen Auflagen (z.B. die Quote für sozialverträglichen Neubau) oder die Mietpreisbremse öffentlich gemacht werden. Gleichzeitig werden die Vermieter*innen verpflichtet, Leerstand ab einem Zeitraum von drei Monaten zu melden. Mit diesen Daten lassen sich Spekulationsblasen und Leerstand gezielt vermeiden und die Wohnungsnot reduzieren. Darüber hinaus fordert Volt Münster, dass Neumieter*innen eine automatische Auskunft über die Höhe der Vormiete erhalten.

4.3.6 Sozialer Wohnungsbau

Eine der größten Herausforderungen des sozialen Wohnungsbaus ist die einmalige Bedürftigkeitsprüfung vor dem Einzug in geförderte Sozialwohnungen. Ab dem Einzug hat ein Anstieg des Bruttoeinkommens der Bewohner*innen keine Auswirkungen mehr auf ihren Anspruch und verwehrt so - im Fall einer Einkommensveränderung - tatsächlich Bedürftigen den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Der Bund hat schon 1981 erkannt, dass die Fehlbelegung ein massives Problem darstellt und gesetzlich den Weg für eine Fehlbelegungsabgabe geebnet.

Eine weitere Herausforderung ist, dass die Bindung der Sozialwohnungen in NRW an Darlehen und Förderung gekoppelt ist und zwischen 20 bis maximal 30 Jahre beträgt. Das hat dazu geführt, dass trotz großer Investitionen (5 Mrd. Euro von 2018 bis 2021 5 Mrd. Euro) in Gesamtdeutschland der Anteil der Sozialwohnungen gesunken ist. Der Grund: Schon bestehende Sozialwohnungen fielen aus der Bindung und wurden somit anderweitig und meist teurer angeboten. Nach Ablauf dieser zeitlichen Bindung, kann dieser Wohnraum vom Eigentümer als nicht mehr zweckgebundener Wohnraum angeboten werden. Dies hat zur Folge, dass Sozialwohnungen ihrem ursprünglichen Förderungszweck verloren gehen.

Volt Münster verlangt, dass die Stadt Münster sich beim Land NRW für die Einführung einer Fehlbelegungsabgabe mit konsequenter, automatisierter und digitaler Prüfung der Bedürftigkeit einsetzt. Weiterhin fordert Volt Münster, dass mehr Mittel für die Wohn+Stadtbau bereitgestellt werden, sodass diese eigeninitiativ mehr geförderten Wohnungsbau durchführen kann. Dass es hierfür eine dringende Notwendigkeit gibt, zeigen die Statistiken der Stadt: In Münster wurden im Jahr 2018 knapp 3000 Wohnberechtigungsscheine vergeben, von denen aber nur 617 in eine preisgebundene Wohnung beziehen konnten. Langfristig fordert Volt Münster einen grundlegenden Wandel: Weg von befristeten Sozialwohnungen und hin zu einer flexiblen, nachhaltigen Nutzung von Bestandsimmobilien als Sozialwohnungen. Nach dem Vorbild von Wien kann dies dafür sorgen, dass die Stadt für alle erschwinglich bleibt und das Mietniveau insgesamt sinkt.

Best Practice Lösungen: Wien

Wien geht bei dem sozialen Wohnungsbau konsequent noch einen Schritt weiter: Die Hauptstadt Österreichs kauft und baut seit über 100 Jahren mit Ihrer städtischen Gesellschaft Wiener Wohnen selbst Immobilien und vermietet diese zu erschwinglichen Preisen. Das hat zur Folge, dass die Mieten auf dem Wiener Wohnungsmarkt bezahlbar und erschwinglich geblieben sind . Der Anteil der Wohnungen, die im Sinne des Sozialen Wohnungsbau zu betrachten sind nicht, bleibt damit unabhängig von privaten Investoren.

4.3.7 Inanspruchnahme des Wohngeldes erhöhen

Volt Münster sieht das Wohngeld als geeignetes Mittel um den unteren Einkommensgruppen den Zugang zu einem lebenswerten Wohnraum zu ermöglichen. Aktuell hat das Wohngeld diese Funktion aufgrund zu geringer Inanspruchnahme nicht. Die Quote der Nichtinanspruchnahme muss durch eine verstärkte Information der potenziell Bedürftigen aktiv gesenkt werden, etwa mit der von Volt geforderten Rubrik “Wohngeld” in der Münster App (Kapitel 5, Digitalisierung). Dort kann ein Formular notwendige Daten erfassen und direkt an den Nutzenden kommunizieren, ob eine Berechtigung auf Wohngeld besteht und im Bedarfsfall eine Weiterleitung zur Seite der Behörde einleiten.

4.4 Obdachlosigkeit

Jeder Mensch ein Grundrecht auf Wohnen. Als sicherer Rückzugsort und Stätte privaten Lebens und Wirkens ist die Wohnung die zentrale Voraussetzung zur Führung eines geregelten Lebens. In Münster liegt die Zahl der Wohnungs- und Obdachlosen momentan bei etwa 700 bis 800 Personen. Sie steigt, wie auch im Bundesdurchschnitt zu beobachten, weiter an. Über die letzten Jahre hat auch die Zahl der Wohnungslosen zugenommen, die einer Arbeit nachgehen. In Münster stoßen die Einrichtungen zunehmend an ihre Grenzen und erfahren auch keine Unterstützung durch eine Tagesstätte für Obdachlose, weil es in Münster keine gibt. Volt Münster stellt daher mehrere Forderungen auf, die der Wohnungslosigkeit in Münster lang- und kurzfristig begegnen sollen.

Kurzfristig fordert Volt die Errichtung einer Tagesstätte (z.B. 13:00 Uhr -19:00 Uhr) in der auch die psychiatrische Betreuung durch geschulte Sozialarbeiter oder Krankenpfleger, deren Stelle hierfür neu eingerichtet wird, stattfindet. Zusätzlich sollen Pläne mit der Stadt+Wohnbau erstellt werden, um neue Wohneinheiten zu errichten und schon bestehende Wohneinheiten für Wohnungslose zu erschließen.

Mittelfristig sollen weitere Pläne umgesetzt werden, etwa die Einrichtung eines Arbeiterwohnhauses, wie es ein von der HdW entworfenes Konzeptpapier vorschlägt. Mit diesen zusätzlichen Wohneinheiten kann die Lage in den bestehenden Einrichtungen gezielt entspannt werden und mit einer sukzessiven Verringerung der Personenzahl pro Zimmer begonnen werden - bis schließlich alle Wohnungslosen einzeln untergebracht werden können.

Langfristig orientiert sich Volt an Konzepten aus Norwegen und Finnland. Das dort implementierte “housing first” ist langfristig gut umsetzbare Methode für Münster. Zusätzlich strebt Volt eine bessere Zusammenarbeit der Stadt mit Stiftungseinrichtungen in Münster (z.B. dem Haus der Wohnungslosen [HdW] der Bischof-Hermann-Stiftung) an. Volt Münster möchte zudem die Präventivmaßnahmen im Bereich der Mieter- und Schuldnerberatung in Kooperation mit der Wohnraumsicherung ausbauen.

- Einrichtung einer Tagesstätte inkl. psychiatrischer Betreuung (4.4.2)
- Errichtungen neuer Wohneinheiten durch die Wohn+Stadtbau, inkl. eines Arbeiterwohnhauses (4.4.3)
- Sukzessive Verringerung von 4 Bewohnern pro Zimmer hin zur Einzelunterbringung (4.4.3)
- Langfristige Umsetzung des Konzepts "Housing first" (4.4.4)
- Kostenlose, rund um die Uhr zugängliche Lade-Schließfächer, Trinkbrunnen und sanitäre Anlagen (4.4.5)

4.4.1 Gezielte Präventionsmaßnahmen

Sozialarbeiter*innen und Betroffene sind sich einig, dass Wohnungslosigkeit am Effektivsten durch Präventionsmaßnahmen vermieden werden kann. Volt Münster teilt diese Ansicht und möchte in Zusammenarbeit mit der Wohnraumsicherung der Stadt Münster als auch mit den jeweiligen Einrichtungen prüfen, welche Maßnahmen implementiert und/oder gefördert werden müssen.

4.4.2 Einrichtung einer Tagesstätte inkl. Stellenerweiterung

Aktuell gibt es in Münster keine Tagesstätte für Wohnungslose. Die Nachtunterkunft HuK schließt zu Reinigungs- und Neubelegungszwecken zwischen 09:00 und 19:00 Uhr. Dieser Zeitraum könnte problemlos auf 09:00-13:00 Uhr reduziert werden. In der Tagesstätte können zu dieser Zeit Beratungs- und Betreuungsgespräche durchgeführt werden. Des Weiteren fordert Münster die Finanzierung zur Einrichtung einer psychiatrischen Behandlungsstelle, welche optimal in einer Tagesstätte angesiedelt werden könnte. Eine solche Stelle ist schon lange dringend notwendig. Die Nachfrage und Notwendigkeit wird in den kommenden Jahren zunehmen und ist auch aus Sicherheitsgründen für Bewohner*innen und Betreuer*innen unabdingbar.

4.4.3 Einzelunterbringung als mittelfristiges Ziel

Das Konfliktpotenzial bei der längerfristigen Unterbringung in 3- oder 4-Bettzimmern von Wohnungslosen ist immens. Lärm, Diebstahl, Auseinandersetzungen oder Drogenkonsum sind Faktoren, die eine Unterbringung von mehreren Personen in einer Einheit schwierig machen. Den Bewohner*innen fehlen dringend benötigte Rückzugsmöglichkeiten, zum Schlafen und um sich mental und körperlich zu erholen. Die untergebrachten Bewohner*innen leiden zusätzlich teilweise an psychischen Erkrankungen. Daher fordert Volt, dass die Stadt mit der Stadt+Wohnbau aktiv Wohneinheiten für Wohnungslose vermietet, kauft oder errichtet. Bei genügender Entlastung der bestehenden Einrichtungen kann dann die Zahl der untergebrachten Personen pro Zimmer sukzessive gesenkt werden, bis eine vollständige Einzelunterbringung möglich ist. Zusätzlich fordert Volt parallel die Umsetzung des Konzeptes "Arbeiterwohnhaus 3.0 (AWH)" der Bischof-Hermann-Stiftung. Hier sollen Wohnungslose, die sich in einem Arbeitsverhältnis befinden, besonders davor geschützt werden, ihren Job zu verlieren.

4.4.4 Housing first als langfristiges Mittel der Wahl

Während im Großteil der europäischen Länder und EU-Länder die Zahl der Wohnungs- und Obdachlosen teils drastisch (in England zum Beispiel um 169%) gestiegen ist, ging diese sowohl in Finnland als auch in Norwegen in den vergangen 10 Jahren um teilweise mehr als um 35 % (Finnland) zurück. Diese Entwicklung lässt sich auf den pragmatischen Ansatz des "Housing first" zurückführen.

Volt Münster fordert eine Prüfung zur analogen Umsetzung dieser Methode, welche auch in Berlin seit einem Jahr erfolgreich angewendet werden, in Münster. In enger Zusammenarbeit mit den in Münster ansässigen Stiftungen soll sowohl der Umbau der Obdachlosenheime als auch der durch kommunale Anleihen finanzierte Neubau von Wohnungen über die Stadt+Wohnbau organisiert werden.

Die Kommune begleitet den Prozess mit Sozialarbeiter*innen vor Ort und unterstützt die Betroffenen entweder bei Behördengängen oder dem Ausfüllen von Anträgen und vielen weiteren Hürden. Ein Teil der Finanzierung erfolgt durch die Miete, die bei ca. 60% des marktüblichen Mietniveaus liegt und von den neuen Mieter*innen getragen wird. Diese werden hierbei durch das Wohngeld oder Sozialleistungen unterstützt. Die zusätzlichen Kosten trägt vorerst die Kommune.

Best Practice Lösungen: Norwegen & Finnland

Seit 2008 ist in Norwegen und Finnland der erste Schritt zur Wiedereingliederung von Wohnungs- und Obdachlosen deren Unterbringung in vom Staat bereitgestellten Wohnungen, welche entweder umgebaute Notunterkünfte sind, neugebaute Sozialwohnungen oder auch zentrale staatlich angemietete Wohnungen in Mehrparteienhäusern. Ein wichtiger Faktor ist auch, dass diese Wohnungen nicht komplett ausgelagert in einem einzelnen Randgebiet erschlossen werden, sondern in der Stadt verteilt sind, um eine erfolgreiche Wiedereingliederung realisierbarer zu machen und keine außerstädtischen sozialen Brennpunkte zu schaffen. Der Einzug erfolgt freiwillig mit begleitender Hilfe zuständiger Sozialarbeiter. Die weitere Betreuung erfolgt in enger Zusammenarbeit und mit Hilfe von Sozialarbeitern und kann auch verschiedene Ansätze wie Therapie o.Ä. beinhalten. Die Folge: Stetige Abnahme der Obdachlosigkeit und damit einhergehende Reduktion der Gesamtkosten. In Finnland hat sich gezeigt, dass der Gesamthaushalt der Kommune sogar am Ende davon vermutlich langfristig profitiert, da ca. 15.000€ weniger Ausgaben im Jahr pro Wohnungslosen für Justiz, Polizei und Notfalleinsätze anfallen.

4.4.5 Schließfächer mit Ladefunktion für Wohnungslose

In deutschen Städten wie Hamburg und Stuttgart gibt es sie vereinzelt schon: kostenlose Schließfächer für Obdachlose. Volt Münster sieht hier eine Option, mit geringen Mitteln Obdachlose dabei zu unterstützen, ihr Eigentum vor Diebstahl zu schützen. Zusätzlich können diese Schließfächer Ladeoptionen für elektronische Geräte beinhalten. Daher fordert Volt, dass die Kommune an zentralen Plätzen kostenfreie Schließfächer für Obdachlose zur Verfügung stellt. Die Verwaltung und Verteilung des Schlüssel obliegt den Einrichtungen die in diesem Bereich mit der Stadt Münster kooperieren.

4.5 Asyl und Migration

Die Anzahl der geflüchteten Menschen ist in Münster seit 2016 gesunken. Dieser Zustand ermöglicht es uns aktuell, aktiv an der Verbesserung der Lebenssituation der Geflüchteten zu arbeiten. Damit möchten wir einerseits die Gesamtsituation für alle verbessern und andererseits unsere Stadt als Ort der Zukunft attraktiver machen.

Für viele Zugezogene ist es schwierig, sich in einer unbekannten Umgebung einzufinden. Um eine gelungene Integration zu erreichen, brauchen Geflüchtete intensive Unterstützung. Eine zügige Eingliederung in den Arbeitsmarkt und in soziale Strukturen wie Vereine, Wohnprojekte etc. verbessern die Integration in die Gesellschaft.

Jüngste Entwicklungen z.B. im Norden Syriens (Oktober 2019, Februar 2020) zeigen eine weiterhin unstete Situation, durch die auch zukünftig mit phasenweise verstärkter Flucht zu rechnen sein wird.

Volt setzt sich bereits auf der europäischen Ebene stark für Asylsuchende und Geflüchtete ein. So fordern wir Flüchtlingsbewegungen von außerhalb der EU durch eine einheitliche Regelung zu gestalten. Dazu gehört die Überarbeitung des Dublin-Systems, um ein faires, effektives und schnelles Asylsystem zu etablieren.

Eine erfolgreiche Integration Geflüchteter sorgt dabei für sozialen und wirtschaftlichen Mehrwert - auch in Münster. Dafür müssen jedoch die Rechte Asylsuchender und Geflüchteter gewahrt und Hilfsbedürftige geschützt werden.

In Münster unterstützen wir das Projekt “Sicherer Hafen” und fordern, dass sich Münster mittels finanzieller Unterstützung, Erweiterung der Kapazitäten bei der Unterbringung oder durch andere geeignete Maßnahmen als Stadt des Friedens und der Weltoffenheit positioniert.

4.5.1 Aufnahme und Unterbringung

Neben der Kommunalen Erstaufnahmeeinrichtung auf dem Areal der ehemaligen Oxford-Kaserne und der zentralen Unterbringungseinrichtung des Landes auf dem Geländer der York-Kaserne verfügt die Stadt Münster über viele dauerhafte und temporäre Einrichtungen.

Wir wollen die Kapazitäten in den bestehenden Einrichtungen erhalten. Besonders vor dem Hintergrund der Erschließung der York- und Oxford-Kaserne als urbane Stadtquartiere sind Kapazitäten zu evaluieren. So wird gewährleistet, dass bei einer erneuten Zunahme an Schutzsuchenden dieser Nachfrage ein entsprechendes Angebot gegenübersteht. Da sich die Stadt zum „sicheren Hafen“ erklärt und in einer Absichtserklärung die Aufnahme Geflüchteter über die Verteilungsschlüssel hinaus unterzeichnet hat, ist ebenfalls das Vorhalten von Kapazitäten von eminenter Bedeutung. Geplante Einrichtungen, wie beispielsweise in Roxel, Albachten oder Amelsbüren sind zeitnah fertig zu stellen.

Dabei ist auf Nachhaltigkeit zu achten, sodass be- bzw. entstehende Einrichtungen im Bedarfsfall kurzfristig anderen Nutzungen zugeführt werden können. Die Holzrahmenbauweise ist bewährt. Die nach dieser Bauart errichteten Wohneinheiten sind mobil und langlebiger als z.B. Einheiten in Containern.

Bei der Erschließung von Neubaugebieten sind Einrichtungen zur Aufnahme und Unterbringung Geflüchteter zu berücksichtigen. Geflüchtete, deren Status einen Aufenthalt außerhalb bestehender Erstaufnahmeeinrichtungen zulässt, sollen durch ein effizientes Auszugsmanagement betreut werden und Zugang zu zu bezahlbarem Wohnraum erhalten. Die schnelle Eingliederung in gemischt bewohnte Wohnquartiere oder in Mehrgenerationenhäuser ist insbesondere für Geflüchtete mit Kindern sinnvoll, da sich diese sehr viel schneller integrieren können. Informationen, wie die Berechtigung zum Bezug von Transferleistungen, sollten zielgruppengerecht zur Verfügung gestellt werden.

4.5.2 Sprachliche Bildung und Integrationskurse

Sprachkenntnisse sind ein wichtiger Baustein für gelungene Integration, daher sollen Kinder und Eltern frühzeitig an entsprechende Angebote herangeführt werden. Wir fordern, die Angebote interkultureller Spiel- und Krabbelgruppen stärker zu unterstützen und am Beispiel des im Januar 2016 gestarteten Bundesprogrammes „Sprach-Kitas -Weil Sprache der Schlüssel zur Welt ist“ des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend auszubauen. Mit dem neuen Programm wird alltagsintegrierte sprachliche Bildung zu einem festen Bestandteil in der Kindertagesbetreuung. Sichergestellt wird dies durch den Einsatz weiterer Fachkräfte. Dies ist ein wichtiger Schritt hin zu mehr Chancengleichheit.

Best Practice Lösungen: Hamburg

Auch in Hamburg wird das Programm der „Sprach-Kitas“ bereits aktiv gelebt. Darüber hinaus hat die Stadt beschlossen, den Kitas bis 2022 eine zusätzliche finanzielle Förderung zukommen zu lassen. Jede vierte Kita in Hamburg wird bis zum Ende des Förderzeitraumes davon profitieren. Konkret wird in 270 Kindertagesstätten eine halbe oder eine Vollzeitstelle geschaffen. Damit wird die Sprachkompetenz von Kleinkindern, die Deutsch als Fremdsprache erlernen, deutlich verbessert. Gleichzeitig wird das Programm der „Sprach-Kitas“ im Bereich Digitalisierung unterstützt. Zur Betreuung des Programms wurden darüber hinaus 24 halbe Fachberatungsstellen finanziert. Die Kosten werden zum Teil durch den Bund getragen.

Die sprachliche Bildung erwachsener Geflüchteter wird derzeit ebenfalls u.a. durch die Volkshochschule sichergestellt. Das Programm „Angekommen in deiner Stadt“ der Walter Blüchert Stiftung, der Stadt Münster und des Ministeriums für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen wollen wir auszuweiten. Bereits heute werden junge Geflüchtete durch Kooperationspartner wie die Volkshochschule Münster, die WWU Münster oder zahlreiche lokale Unternehmen unterstützt, hier erhalten sie Zugang zu Sprachkursen, Sportangeboten und Praktika. Volt Münster will dieses Angebot breiter zugänglich zu machen.

Menschen aus sicheren Herkunftsländern haben vielfach keinen Zugang zu sprachlichen Bildungsangeboten. Besonders für junge Erwachsene ist das problematisch, da diese vielfach keinen Schulabschluss haben, aufgrund der Volljährigkeit aber nicht mehr in den internationalen Förderklassen der Berufskollegs aufgenommen werden. Volt Münster fordert, entsprechende Angebote zu schaffen.

Jungen Müttern fehlen oft Angebote zur Kinderbetreuung, sodass Sprach- und Integrationskurse nicht wahrgenommen werden können. Auch hier sind Angebote zu entwickeln. Unterstützend können i E-Learning-Angebote ausgebaut werden, wie sie die App „Einstieg Deutsch“ bereits anbietet.

Grundsätzlich könnten gerade die Angebote zur sprachlichen Bildung und Integration beim Welcome Desk [Siehe Kapitel 1.1.1] beworben und angeboten werden.

4.5.3 Erhöhung des Betreuungsschlüssels und der Patenschaften

In Münster gibt es bereits vereinzelt das Prinzip der Patenschaft für geflüchtete Menschen: diese erhalten von Nachbar*innen Unterstützung bei Behördengängen, bei der Eingliederung in das örtliche Umfeld oder auch in Traditionen und Gepflogenheiten. Diese Patenschaften sind freiwillig und werden noch nicht flächendeckend angewendet. Volt Münster möchte die Bekanntheit dieses sehr wirkungsvollen Ansatzes verbreiten und verstetigen.

4.5.4 Maßnahmen zur Integration fördern

Münster bietet für Zugewanderte bereits sehr gute Angebote zur Integration. Die Informationen stehen auf der städtischen Webseite aber nur in deutscher Sprache zur Verfügung und sind so kaum nutzbar. Für mehr Reichweite und Tiefenwirkung fordert Volt schnellstmöglich die komplette englische Übersetzung der Webseite, langfristig in weitere Sprachen wie z.B. französisch und arabisch. Weitere Übersetzungsprojekte könnten sich an den zahlenmäßig am häufigsten vertretenen Herkunftsländern der zugewanderten münsteraner Schüler*innen orientieren (Syrien, Polen, Serbien, Türkei, Portugal, Italien und der russischen Föderation)., Informationen sollten daher auch in diesen Sprachen angeboten werden, um mit der Überwindung sprachlicher Hürden einen leichteren Zugang zu den Angeboten zu ermöglichen. Außerdem setzt sich Volt Münster dafür ein, die Arbeit von Migrantenselbstorganisationen besser zu unterstützen und ihrer Stimme im Rat mehr Gewicht zu verleihen. Diese Institutionen stellen eine wichtige Anlaufstelle sowohl für Migrant*innen als auch für Politik und alteingesessene Bürger*innen dar und bilden eine wichtige Säule für nachhaltige Integration.

V. Digitales und Innovatives Münster

Der Index für die digitale Wirtschaft und Gesellschaft (DESI) 2019 der Europäischen Union misst seit 2014 Europaweit Indikatoren für die digitale Wettbewerbsfähigkeit Von 28 Plätzen konnte Deutschland nur Platz 12 erlangen. Damit liegt Deutschland im europäischen Vergleich nur im Mittelfeld und schneidet besonders im Bereich 'Digital public services' nicht gut ab. Innerhalb der EU sind vor allem die skandinavischen Staaten Vorreiter, von denen Deutschland durch Best Practice lernen kann. Volt arbeitet von der Idee bis zur Umsetzung digital und ist international vernetzt. Wir setzen uns für die digitale Souveränität der EU ein und unterstützen Vorhaben innovativer Technologien wie europäische Cloud-Projekte mit einhergehenden Sicherheitsstandards sowie smarte Lösungen im Zusammenspiel mit künstlicher Intelligenz. Die digitale Kompetenz der EU hängt nicht zuletzt auch von den Kommunen ab. Dafür müssen die digitalen Voraussetzungen gegeben sein. Die 'weißen Flecken', besonders im ländlichen Raum, müssen endlich von der Landkarte verschwinden. Volt Münster möchte neue Energie und Innovationskraft durch die Digitalisierung in die Kommune und in die lokale Wirtschaft bringen. Ziel der städtischen Wirtschaftspolitik ist es Unternehmen und Mitarbeiter in Münster zu stärken sowie Neugründungen gezielt zu fördern. Ein lebenswertes Münster ist attraktiv für Fachkräfte und innovative Unternehmen. Zudem sollen Arbeitnehmer*innen, Angestellte, Beamte oder Unternehmer*innen für den Ansatz lebenslanges Lernen Unterstützung erfahren. Wir setzen uns für die Beschleunigung einer digitalen Verwaltung im Rahmen des Onlinezugangsgesetzes ein, um die Lebensqualität zu erhöhen und besser auf Herausforderungen wie den Klimawandel und z.B. CoVid-19 reagieren zu können.

Volt Münster fordert daher:

- Digitale Verwaltung ausbauen (5.1)
- Stadtratsbeschlüsse transparent machen (5.3)
- Technologie- und Wirtschaftsstandort Münster durch Netzwerke und Innovationen fördern (5.2 und 5.5)
- Ausbau von Glasfaser und öffentlichem WLAN beschleunigen (5.7)
- Münster-App für eine bessere Bürgerpartizipation erweitern (5.8)
- Öffentliche Daten (Open Data) für die Stadtentwicklung bereitstellen (5.6)

5.1 Digitale Stadtverwaltung einrichten – Behördengänge online erledigen

Viele formale Angelegenheiten, die Bürger*innen und Unternehmen heute schon digital erledigen könnten, erfordern noch immer den Gang zu den Münsteraner Behörden. Das wollen wir ändern. 80 % der befragten Bürger*innen würden den Kontakt zur Verwaltung gerne gänzlich ins digitale verlagern. Wir setzen uns dafür ein, dass die hierfür erforderlichen Angebote für den Online-Behördengang in der Stadt Münster sobald wie möglich geschaffen werden. Konkret fordert Volt daher, bis 2022 die Abwicklung von Verwaltungsvorgängen, deren Erledigung online rechtlich zulässig ist (z.B. Gewerbemeldungen, Beantragung von Urkunden, usw.), auch digital möglich zu machen. Der direkte Kontakt bleibt immer noch eine Möglichkeit, soll aber nicht mehr verpflichtend sein. Zudem sollen innerhalb der Verwaltung die Abläufe optimiert und digitalisiert werden, sodass die digitale Arbeit von der und für die Verwaltung ermöglicht wird. Ein Best-Practice für die digitale Verwaltung stammt aus Estland.

Best Practice Lösungen: Estland

Das baltische Land hat alle Verwaltungsvorgänge digitalisiert. Schon seit dem Jahr 2000 können Steuererklärungen online abgewickelt werden. Zeitdauer im Schnitt: 3 Minuten.

5.2 Digitale Standards in Münster, NRW, Deutschland und Europa

Volt steht für ein Europa, in dem Wissen geteilt wird und dessen Städte zusammenarbeiten. Der Austausch von Erfahrungen und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung senkt nicht nur die Kosten für jede Kommune, sondern beugt auch Fehlentwicklungen vor und stärkt die Zusammenarbeit der Verwaltungen. Der europäische Interoperabilitätsrahmen (EIF), eine europäische Standardisierung für die digitale Verwaltung, zeigt die Leitlinien auf, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann. Der Rahmen umfasst drei Sektoren: Government to Government, Government to Citizens und Government to Business. Im Rahmen des Government-to-Business-Sektors konnte Österreich bereits mit der Plattform Finanz Online vollelektronische Steuererklärungen ermöglichen. Der EIF ist ein umfassender Ansatz, der Regierungen, Unternehmen und Bürger auf allen Ebenen, von kommunal bis europäisch, verbinden kann. Volt möchte die Umsetzung der europäischen digitalen Standards vorantreiben und die Vorteile europäischer Zusammenarbeit auch nach Münster bringen. Wir fordern, dass die Stadt Münster sich an den Vorschlägen und Leitlinien des EIF orientiert und diese in Kooperation mit anderen Kommunen umsetzt.

5.3 Transparenz schaffen: Der Stadtrat live

Die Digitalisierung eröffnet bereits heute den Menschen in Münster vielfältige Möglichkeiten, um sich über die städtische Politik und aktuelle Themen zu informieren. Die Stadt Münster ist eine der Kommunen in Deutschland, die bürger bezogene Informationen der Verwaltung veröffentlichen. Dies ist schon ein sehr guter Schritt in Richtung mehr Demokratie. Volt will in Münster aber auch die Politik im Stadtrat transparent mitgestalten. Wir fordern darüber hinaus, das gesamte Gremium für die Bürger*innen zugänglich darzustellen. Die Sitzungen des Stadtrats sind bereits öffentlich. Zudem fordert Volt die Sitzungen online in Form eines Livestreams zu übertragen und die Sitzungen so allen interessierten Münsteraner*innen einfach zugänglich zu machen. Zusätzlich soll es von jeder Sitzung einen kurzen Videobeitrag geben, in welchem die wichtigsten Punkte themenbezogen zusammengefasst und erklärt werden.

5.4 Datensouveränität und Datensicherheit gewährleisten

Datensouveränität und Datensicherheit sind einer der größten Herausforderungen unserer Zeit. Volt unterstützt Projekte, welche die europäische Datensouververanität wieder herstellen. Wir möchten moderne Technologien nutzen, gleichzeitig muss die Datensicherheit der Bürger*innen gewährleistet werden. Dies umfasst sowohl die Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) auf allen Ebenen der städtischen Angebote als auch das "Härten" dieser Systeme gegen digitale Angriffe sowie die konstante Aktualisierung älterer IT-Systeme um Angriffen vorzubeugen.

5.5 Technologie- und Wirtschaftsstandort Münster durch Innovationen stärken

Die Wirtschaft, unser Arbeitsmarkt und die Kompetenzanforderungen sind stark im Wandel. Vor allem gefordert sind technische und komplexe Fähigkeiten der Problemlösung für Unternehmer*innen und Mitarbeiter*innen. Die Industrie leistet einen wesentlichen und wichtigen Beitrag zum Wohlstand Münsters. Schon heute wird in Münster die Entwicklung innovativer Technologien sowohl für die Industrie, den Mittelstand als auch für Gründungen aus der Forschung gefördert. Durch gezielte Vernetzung und Veranstaltungen zielt Volt darauf ab, lebenslanges Lernen und Wissensaustausch für die Innovationskompetenz voranzutreiben. Veranstaltungsreihen zur digitalen Zukunft und Gründerzentren helfen dabei, den Technologiestandort nachhaltig in die Zukunft zu führen. Volt Münster unterstützt ein vernetztes Ökosystem regionaler Partner zur Ausnutzung und Verbesserung der Technologie- und Digitalisierungskompetenz. Dafür sollen Initiativen wie das Exzellenz Start-up Center.NRW, der Technologiestandort in Münster, die Industrie Gemeinschaft, der Digital Hub münsterLand und Code for Münster zur Kompetenzförderung stärker vernetzt und kommunal weiter unterstützt werden. Diese Initiativen sind Treiber und auch Partner des Mittelstands und der Industrie. Wir wollen diese durch Austausch verknüpfen und auch klassische Unternehmensförderungen, Netzwerke und Industriegemeinschaften unterstützen. Dies sind elementare Schritte, um die zukunftsorientierte, nachhaltige Wertschöpfung und Attraktivität des Wirtschafts- und Technologiestandortes Münsters sicherzustellen. Volt steht zu diesen Maßnahmen und wird sich dafür einsetzen, dass sie auch zukünftig weiter ausgebaut und gefördert werden.

5.6 Open Data für kommunale Innovationen

Auch gilt es für Münster die Potenziale des "Open Data" Ansatzes als Stadt zu nutzen, um die Weiterentwicklung lizenzfreier Anwendungen von offenen, freiwilligen Bewegungen zu unterstützen. Die generierten Daten der Verwaltungen dienen somit öffentlich zugänglich den Bürger*innen als Ressource z.B. für städtische Entwicklungen. Hierzu gibt es bereits positive Fallbeispiele, wie rund um Klima, Umwelt, Verkehr, Innovationen und Ad-Hoc-Hilfen in Krisenzeiten erarbeitet wurden. In Münsters Verwaltungen fordert Volt diesen öffentlichen Datenzugang. Dafür müssen einheitliche Nutzung und Definition der Open Data Standards und Grundsätze mittels öffentlicher Open Source Tools (wie z. B. ckan in Utrecht und Amsterdam oder das europäische Projekt citysdk) erarbeitet und umgesetzt werden.

5.7 Bandbreite für Münster stärken

Glasfasernetz ausbauen

Glasfaseranschlüsse sind die Grundlage einer nachhaltigen und umfassenden Digitalisierung von Haushalten und Unternehmen. Bisher wurde nur das Kreuzviertel an das Glasfasernetz angeschlossen, das Hansaviertel und Amelsbüren sollen bis Ende 2021 fertiggestellt sein. Die restlichen Stadtteile sind noch ohne Planung. Volt setzt sich für eine umfassende Netzplanung für die gesamte Stadt Münster bis 2025 ein. Zukunftssicher ist es zudem, Neubauten und Renovierungen direkt mit Glasfaseranschlüssen zu versorgen.

Öffentliches WLAN erweitern

Die Stadt Münster bietet bisher einige öffentliche WLAN-Hotspots, die von citeq und dem Verein Freifunk Münsterland betrieben werden.

Nach der jüngst erfolgten Verbesserung der Rechtssicherheit soll das Angebot an kostenfreien WLAN-Hotspots sowohl in Bus und Bahn als auch im Gebiet der touristischen Attraktionen ausgeweitet werden. Das bereits vorhandene, frei zugängliche WLAN guestoncampus im Bereich der Universität soll besser bekannt gemacht werden. Ergänzend zu dieser Maßnahme soll ein stadtweit flächendeckendes Münster-WLAN etabliert werden, das einen mobilen Internetzugang für Bürger*innen und Gäste erlaubt. Darüber hinaus