

Die Quadratur des Kreises

Münsters Verkehrsprobleme sind schwer zu lösen

Seit einigen Jahren entwickelt sich die Münsteraner Verkehrspolitik zu einem Krisenfall. Die Probleme sind jeden Werktag zu sehen. Kein Wunder, dass sich die Kommunalpolitik konkrete Gedanken zur künftigen Mobilität macht. Dass die Erwartungen aber nicht zu hoch geschraubt werden sollten, meint draußen!-Redakteur Michael Heß.

Der Anfang Juli vorgestellte schwarz-grüne „Masterplan für eine nachhaltige Infrastruktur: Mobilität und Verkehr für eine wachsende Stadt weiterentwickeln durch Vernetzung“ (was für ein sperriger Name!) listet im ersten Punkt elf Einzelmaßnahmen auf, die bis zum Jahre 2030/50 umzusetzen seien. Besonders Punkt 1a führte sofort nach Bekanntwerden zu einer heftigen Debatte. Dort heißt es: „Instrumente, um den Autoverkehr im Zentrum der Stadt zu reduzieren. Dabei sind auch Road-Pricing-Modelle zu untersuchen.“ Hinter dem „Road-Pricing-Modell“ versteckt sich eine City-Maut. Also eine Extragebühr für Autofahrer, die das Zentrum ansteuern. Nun leben dort (speziell im Bereich innerhalb des Promenadenringes) die wenigsten Münsteraner. Dafür befinden sich dort exakt jene Behörden und Einkaufsstätten, die Ziel der meisten PKW-Insassen sind. Extra zahlen für Fahrten, die entweder notwendig sind oder Geld in der Stadt lassen? Und was machen diejenigen, die gerade genug verdienen für Familie, Miete und das Auto, welches möglicherweise gerade zum Pendeln benötigt wird? Soll die ganze Familie mit Rädern zum Großeinkauf fahren oder im Bus? Ein teures Vergnügen. Vor allem die Fahrpreise liegen vielen Münsteraner im Magen. So brachte es Ende Juli ein Leserbriefschreiber in

den Westfälischen Nachrichten auf den Punkt: ‚Denkverbote in der Sache solle es im Interesse tragfähiger Lösungen nicht geben. Abzulehnen sei allerdings eine Maut um der Maut wegen.‘ Weil, so möchte man vermuten, die Einnahmen aus einer City-Maut bei einem städtischen Haushalt, der sich nach Angaben der Kämmerei stracks auf eine Milliarde Euro Schulden zubewegt, nicht unbedingt in verkehrliche Baumaßnahmen zurückfließen werden. Die Begehrlichkeiten der Politik(er) sind unter solchen Rahmenbedingungen zu groß – das zeigt die Erfahrung immer wieder.

Drei Faktoren sind in Erinnerung zu rufen, die die gegenwärtige Situation mit verursachen, von der Stadt aber nicht geändert werden können. Erstens ist Münster, anders als viele vergleichbare Städte, eine echte Metropole. Nichts kommt ihr als früherem „Schreibtisch Westfalens“ im Münsterland gleich. Mit der Folge, dass täglich etwa 100.000 Berufstätige nach Münster einpendeln. Am Morgen rein in die Stadt, am Nachmittag raus.

Zweitens der mittelalterliche Grundriss der Innenstadt. Nach dem Krieg entschieden die Stadtväter nach langem Streit, Münsters Zentrum historisierend wieder erstehen zu lassen. Nicht so verschnörkelt wie zuvor, aber im Grundsatz dieser Retrospektive unter touristischen Aspekten mehr als sehen lassen. Gemäß Münster-Marketing besuchen rund eine Million Menschen die Domstadt per annum und lassen etwa eine Milliarde Euro an der Aa. Für Einkäufe, für Übernachtungen und in der Gastronomie. Doch auch diese Medaille hat zwei Seiten. Bereits in den 50er Jahren wurde

Münsters Tram abgeschafft. Die engen Straßen (die sog. „Heulende Kurve“ vorweg) ließen keine zeitgemäße Trassierung mehr zu. Deshalb hält Münster den Rekord, die größte deutsche Stadt ohne Straßenbahn zu sein. Die letzte Tram steht heuer restauriert im Stadthaus III. Das eine (Tourismus) ist ohne das andere (Verkehr) nicht zu haben.

Drittens die angespannte Wohnraumsituation. Wer keinen bezahlbaren Wohnraum findet, der muss pendeln. Der Zusammenhang ist unbestritten mit der Ableitung, dass eine Lösung der lokalen Verkehrsprobleme auch über die Schaffung bezahlbaren Wohnraums erfolgt. Die Probleme bedingen einander. Einer der drei Wege zur Milderung der Wohnungsnot ist die Verdichtung im Bestand, der Neubau von Häusern in bestehende Gärten oder Hinterhöfe hinein. Ein endloses Beschäftigungsprogramm für Verwaltungsgerichte im Übrigen und ein Fingerzeig, dass sich auch die Idee einer Stadtbahn von Gievenbeck zum Hauptbahnhof nicht so einfach umsetzen lässt wie erhofft. Wer gibt schon sein renditehöffiges Grundstück freiwillig her für eine Stadtbahntrasse? Dasselbe gilt für Gedankenspiele, noch bestehende Bahnanlagen wie die WLE-Trasse zu ertüchtigen. Die Stichworte „Oberbau“ und „Streckenklasse“ mögen hier zur Deutlichmachung der Probleme genügen. Dass Punkt 4 des Ratsantrages alle aufgelisteten Maßnahmen ausdrücklich unter Finanzierungsvorbehalt stellt, dürfte wahrscheinlich der Notausgang aus der Sache werden. d