

# grünspecht

Die Zeitung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Lüdinghausen Nr. 38 / April 2019

Seiten 1 bis 3 mit unserem Schwerpunkt:

Berichte, Hintergründe und **Stimmen** zum umstrittenen Parkhaus

Seite 4

Sven Giegold zur Europawahl  
10 Jahre Barrierefreiheit

## Kein Parkhaus am Ostwall!

### Das Parkhaus am Ostwall zerstört Kleinstadtcharme und führt verkehrspolitisch in die alte falsche Richtung

Lüdinghausen braucht ein Parkhaus, das meinen zumindest der Bürgermeister und seine CDU. Und es ist nicht das erste Mal, dass sich Richard Borgmann warmläuft, um ein Bauvorhaben für „des Deutschen liebsten Kind“ in unserer Innenstadt zu verwirklichen.

2002 – das neue Jahrtausend war noch jung, da ließ Richard Borgmann die Katze aus dem Sack: Unterstützt von CDU, SPD und FDP (die UWG existierte damals noch nicht) sollte nach seinem Willen an der Borg ein Parkhaus entstehen – etwa dort, wo sich heute das Hotel Steverbett befindet. Offenkundig aber hatte er den öffentlichen Unmut gegen dieses Ansinnen völlig unterschätzt. Schnell formierte sich in der Bürgerschaft breiter Widerstand. Unterstützt von den Grünen sammelte die Initiative „Kein Parkhaus am Steverwall“ binnen kürzester Zeit 2.300 Unterschriften, 50 Prozent mehr als für die Initiierung eines Bürgerbegehrens erforderlich. Zwar lehnte die Ratsmehrheit das Bürgerbegehren „aus formalen Gründen“ ab. Das Vorhaben wurde dann aber dem Bürgermeister sowie CDU, SPD und FDP doch „zu heiß“, so dass es nach längerer Debatte zwei Jahre später ad acta gelegt wurde – gerade noch rechtzeitig vor den Kommunalwahlen im Herbst 2004.



Natürlich hat der Bürgermeister aus seinen Fehlern gelernt. Wurde vor knapp zwei Jahrzehnten ganz allgemein ein vermeintliches Parkplatzdefizit als Argument ins Feld geführt, so ist es heute der Gesundheits-Campus, der von ihm als Beleg für die Notwendigkeit eines Parkhauses ins Feld geführt wird. Offensichtlich spekuliert die Stadtspitze darauf, dass das positive Image des Ge-

sundheits-Campus auch auf das Parkhaus abfährt. Dass die Erweiterung des Krankenhauses zu einer stärkeren Nachfrage an Parkplätzen im unmittelbaren Umfeld führt, ist naheliegend. Aber an welcher Stelle und auf welche Art und Weise für Ausgleich gesorgt werden kann, darüber darf und muss doch wohl intensiv debattiert werden dürfen. Ein Erfordernis für ein Parkhaus lässt sich aus dem viel und gern zitierten Gutachten des Büros NTS entgegen anders lautender Behauptungen der Befürworter jedenfalls nicht ableiten (siehe Artikel auf der folgenden Seite). Und so ist es nur zu begrüßen, dass sich ein Initiativkreis „Kein Parkhaus am Ostwall“ gründet hat, der eine öffentliche Debatte führen möchte und im November letzten Jahres mit einer Podiumsdiskussion im Felizitas-Pfarrheim den Aufschlag gewagt hat.

Die Lüdinghauser Grünen sehen keinen Automatismus, demzufolge ein zusätzlicher Parkraumbedarf im Krankenhausumfeld zum Bau eines Parkhauses am Ostwall führt. Fraktionssprecher Eckart Grundmann sprach sich auf der Podiumsdiskussion vielmehr für ein „Parkplatz-Moratorium“ aus, also ein „Einfrieren“ der Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze im Innenstadtbereich. Die aktuelle Initiative gegen ein

Parkhaus findet die volle Unterstützung der Grünen.

2002 waren 90 Prozent des Rates für den Bau eines Parkhauses, die Bürger stoppten das Projekt. Heute ist die Zustimmung, die sich im Rat abzeichnet, nicht ganz so breit wie vor 16 Jahren. Warum sollte es also unter diesen zweifelsohne günstigeren parlamentarischen Vorzeichen nicht wieder gelingen, das Vorhaben zu stoppen? Übrigens: im nächsten Jahr sind wieder Kommunalwahlen! **g**

#### Stimmen zum Parkhaus

» Lieber ein ausgeklügeltes Parkleitsystem, anstatt eines Parkhausklotzes.

Daniela Evans, Jungunternehmerin



Foto: Privat

## Parkhaus oder Radverkehr

### Eine fahrradfreundliche Stadt spart Stellflächen für Autos

Was hat Radverkehr mit einem Parkhaus zu tun? Ganz einfach, auf einem Pkw-Abstellplatz könnten auch acht Fahrräder stehen, auf einem breiten SUV-Parkplatz auch gut die längeren Pedelec-Modelle. Darum geht es aber gar nicht.

Entscheidend ist nämlich nicht die Konkurrenz um Abstellplätze, sondern die Tatsache, dass jede Fahrt mit dem Rad in die Lüdinghauser Innenstadt entweder einen Autoparkplatz freimacht oder die Schaffung weiterer Stellplätze einspart. Diese stehen dann z.B. auswärtigen Besuchern oder solchen Lüdinghauser Bürgern zur Verfügung, die ihr Anliegen nur durch eine Autofahrt erledigen können.

Was oft vergessen wird: Das Potenzial des Fahrrades ist viel größer als es auf den ersten Blick erscheint. So kommt eine vom Bundesministerium für Verkehr geförderte Untersuchung zur Autonutzung der Deutschen zu dem Ergebnis, dass 10 Prozent der Pkw-Fahrten kürzer als 1 km und sogar 50 Prozent kürzer als 5 km sind. Diese Wege könnten zu einem guten Teil zu Fuß oder



Ein echter Magnet für die Stadt

mit dem Rad zurückgelegt werden. Vom Zentrum Seppenrade bis zum Marktplatz Lüdinghausen sind es nur knapp 4 Ki-

lometer, also genauso weit wie die längste Distanz von jeweils einem äußeren Punkt Lüdinghausens bis zum anderen Ende. Und

mit einem Pedelec verliert sogar der Berg seinen Schrecken. Anders ausgedrückt: von fast allen Wohngebieten kann man die Lüdinghauser Stadtmitte über eine Distanz von maximal 2 Kilometern erreichen. Und das auch noch CO<sub>2</sub>-frei und ohne Stickoxide und Feinstaub.

Es gibt in Lüdinghausen sicher eine ganze Reihe problematischer Stellen für Radfahrer. Aber wir haben in der Fläche mit unseren Tempo-30-Zonen, der fahrradfreundlichen Innenstadt, den vielen kleinen autofreien Querverbindungen und den Steverseitenwegen auch eine gute Grundlage. Durch die neu erreichte und im Kreis Coesfeld bereits bestehende Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW eröffnen sich zudem neue Chancen noch besser zu werden. Je mehr Lüdinghauser also auf das Fahrrad umsteigen, desto deutlicher betonen sie auch ihren Platzanspruch an den vorhandenen Verkehrsflächen. Und umso weniger Stellplätze benötigen wir im Stadtgebiet. **g**

## SCHWARZ AUF WEISS!

# Parkhaus gefällig?

## Was im „Park- und Verkehrskonzept für den Neubau des Gesundheits-Campus in Lüdinghausen“ wirklich steht

**Sie alle tun es: Betriebe, Behörden und öffentliche Verwaltungen. Gilt es über komplexe Vorhaben betrieblicher oder baulicher Art zu entscheiden, wird gerne von Experten externer Sachverständiger eingeholt. Nicht anders in Lüdinghausen, wo man vor vier Jahren ein Park- und Verkehrskonzept für den Neubau des Gesundheits-Campus erstellen ließ. Doch was als Entscheidungshilfe gedacht war, ist inzwischen zum politischen Zankapfel geworden. Die Frage „Parkhaus ja oder nein?“ bewegt seitdem nicht nur die unmittelbar betroffenen Anwohner, sondern auch die Ratsfraktionen. Die Vorgeschichte:** 2014 begann man mit der Planung der baulichen Erweiterung des Marienhospitals. Dabei war auch die künftige Stellplatzversorgung am Krankenhaus zu klären. Nach Berechnung des Architekten sind insgesamt 106 Stellplätze notwendig. Davon entfällt ein Viertel (26) auf Mitarbeiter, drei Viertel (80) auf Patienten und Besucher. Es sind aber nur 43 Plätze vorhanden, demnach müssen 63 Stellplätze zusätzlich angelegt werden. Aber wo?

nern und Besuchern, Suche nach grundsätzlich geeigneten Parkplatzstandorten für eine zusätzliche Parkraumerweiterung, Analyse möglicher Verkehrskonflikte in Zusammenhang mit der Schaffung zusätzlicher Stellplatzangebote. **Keine Rede also von einem Parkhaus!** In der Studie wurden sechs Parkplätze untersucht, zwei davon wurden als potenziell für eine Kapazitätserweiterung geeignet herausgefiltert: der Parkplatz am Ostwall und das Gelände der Turnhalle der Ostwallschule an der Mühlenstraße. Sie sind nicht nur aufgrund ihrer geringen Entfernung zum Gesundheits-Campus am günstigsten gelegen, sondern es heißt im Text weiter: „Auf dem (frei werdenden) Gelände ist grundsätzlich der Bau eines Parkhauses möglich“. Untermuert wird diese Feststellung durch die Entwurfszeichnungen der beiden Parkhäuser aus der Machbarkeitsstudie des Architektenbüros. Eine geschickte Suggestion einer Lösung. Eine Analyse der Auswirkungen des Baukörpers auf sein Umfeld sucht man

Änderung der Verkehrsführung der vorhandene Mündungs- und Verkehrsknotenpunkt kaum zusätzlich belastet und Verkehrsströme könnten entzerrt werden. Die von der CDU gern verbreitete Ansicht, das Gutachten würde zwei Standortalternativen für ein Parkhaus vorschlagen, die Stadt könne sich nur noch für die beste (sprich Ostwallparkplatz) aussprechen, erweist sich somit als falsch, denn diese Alternative bietet das Gutachten eindeutig nicht. Bei der Findung eines geeigneten Parkplatzes gibt es auch noch ein methodisches Problem: die im Gutachten festgelegte Entfernung des Parkplatzes zum Gesundheits-Campus. Anhand der Laufgeschwindigkeit der jeweiligen Nutzergruppe setzt der Gutachter deren maximal zumutbare Wegstrecke fest (Siehe Kasten auf dieser Seite). So werden für Anwohner 50 Meter, für Patienten 100 Meter, für Besucher 150 Meter und für Mitarbeiter 250 Meter als maximal zumutbare Fußwegentfernung angenommen. Legt man diese Maßstäbe zugrunde, ist das Untersuchungsgebiet für geeignete Parkplätze sehr eng begrenzt.

Auf Grund dieser limitierenden Vorgaben wird beispielsweise der Parkplatz am Friedhof wegen „mangelnder sozialer Kontrolle in den Abendstunden“ und vor allem auch wegen des 250 m langen Fußweges für Patienten als zu weit entfernt gelegen eingestuft. Er fällt damit aus dem Pool geeigneter Potenzialflächen, obwohl hier gute Platzierungsmöglichkeiten in Form eines Parkdecks bestehen und die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz als sehr gut beurteilt wird. Eine sachliche Abwägung mit den anderen Bewertungskriterien und mit den Alternativstandorten müsste diesem Platz eine ganz andere Stelle im Ranking zubilligen. Man kann durchaus darüber diskutieren, ob bei der aktuellen Parkplatzsituation in Lüdinghausen zur Schaffung von 63 zusätzlichen Stellplätzen die Stellplatzkapazität eines Parkhauses überhaupt erforderlich ist. Folgt man dem Gutachter gibt es insgesamt rund 1.500 öffentliche sowie rund 500 private, aber öffentlich zugängliche Stellplätze.



### Stimmen zum Parkhaus

» Durch die Lage unseres Unternehmens an der Mühlenstraße 46/24 ist mir klar geworden, dass es keinen zusätzlichen Parkplatzbedarf für die Lüdinghauser Innenstadt gibt. Alle unsere Kunden und Lieferanten konnten jederzeit einen Parkplatz in der Nähe unseres Büros finden.

Peter Finke, CEO – Passengers friend GmbH

Für Bürgermeister und Stadtverwaltung ist die Antwort klar: Ein Parkhaus muss her – und zwar auf dem Ostwallparkplatz! Inzwischen sucht die Stadt über ein bereits ausgeschrieben Bieterverfahren schon Investoren für den Bau eines Parkhauses auf diesem Gelände. Dabei fühlt sie sich durch das im Frühjahr 2015 von der Verkehrsplanungsgesellschaft NTS (Münster) vorgelegte Park- und Verkehrskonzept für den Neubau des Gesundheits-Campus in Lüdinghausen gestützt. Aber spricht das Gutachten wirklich diese Empfehlung aus und was kann man tatsächlich der Expertise entnehmen? Um es gleich vorweg zu sagen: Das Gutachten rät weder zum Bau eines Parkhauses am Ostwall noch empfiehlt es ein solches auf dem Gelände der Ostwall Turnhalle. Ein solches wird noch nicht einmal als Lösung des Stellplatzproblems benannt. Das ist auch nicht verwunderlich. Wie nämlich ein Blick in das Gutachten zeigt, ging es in der Auftragsvergabe auch gar nicht darum herauszufinden, ob ein Parkhaus der geeignete Lösungsweg zur Schaffung der fehlenden Stellplätze wäre. Die klar umrissene Aufgabenstellung lautete vielmehr:

- Klärung des Stellplatzbedarfes von Beschäftigten, Patienten, Kunden, Anwoh-

allerdings vergeblich. Eine Kapazitätserweiterung des Ostwall-Parkplatzes wird von den Gutachtern aber vor allem wegen der zusätzlichen Verkehrsbelastung und der Konfliktzunahme im Mündungsbereich von Neustraße/Ostwall/Mühlenstraße nachteilig beurteilt. Ungelöst scheint hier auch die städtebauliche Integration. Zu bedenken seien zusätzlich auch die Sperrung während der Bauzeit und die Kosten für den Rückbau vorhandenen Parkraums – so die Expertise. Also eine klare Absage des Gutachtens an diesen jetzt von der Stadtverwaltung bevorzugten Standort! Ein Schelm wer Böses dabei denkt: war nicht vielleicht schon längst vor der Auftragsvergabe an das Planungsbüro in den Köpfen von CDU, SPD und Stadtverwaltung der Wunsch nach einem Parkhaus am Ostwall vorhanden, der dann durch die Übernahme der Entwürfe aus der Machbarkeitsstudie in das Gutachten nur manifestiert werden sollte? So strickt man aus einem Wunsch eine selbst erfüllende Prophezeiung. Demgegenüber wird im Gutachten das Gelände der Turnhalle an der Mühlenstraße als der bessere Standort für eine Parkraumerweiterung beurteilt und damit für eine Umsetzung empfohlen. Dadurch würde nach

### Stimmen zum Parkhaus

» Parkhaus? Fahrt lieber mehr Skateboard!

Thorsten Lohmann, Geschäftsführer „ROLLHOUSE“, einzige Skateboard-schule in Deutschland.



Foto: Privat

ze. Davon sind 10 % (160) mit Sonderparkberechtigungen (Parkausweise für Anwohner und Gewerbetreibende) belegt, diese sind aber nicht konkreten Stellplätzen zugeordnet und werden in der Regel wegen unterschiedlichen Nutzungsverhaltens nie gleichzeitig in Anspruch genommen. Rund um die neue Leistungssporthele entstehen zukünftig noch einmal ca. 60 Stellplätze, die aber überwiegend für den Betrieb der Sporthalle genutzt werden und auf denen daher tagsüber eine Doppelnutzung gut möglich ist. Aufgrund der Entfernung zum Krankenhaus sieht der Gutachter diesen Parkplatz allerdings als nur bedingt für Mitarbeiter des Gesundheits-Campus geeignet. Weitere Stellplätze entstehen darüber hinaus zukünftig auch noch im Bereich Rewe-Markt/Kino und erhöhen die Stellplatzkapazität weiter. Vielleicht lohnt es sich angesichts dieses Zustandes auch in Lüdinghausen, noch einmal über eine alternative Lösung nachzudenken. g

## ? Was bedeutet eigentlich „zumutbare Wegstrecke“?

Laut Gutachten sind für Anwohner 50 m, für Patienten 100 m, für Besucher 150 m und für Mitarbeiter 250 m zumutbar. Theoretisch müsste man demnach für jede Nutzergruppe eigene Parkplätze anlegen. Da dies in der Praxis jedoch nicht umsetzbar ist, dürfte ein für alle Nutzergruppen geeigneter Parkplatz durchaus weiter als die limitierenden 100 Meter vom Marienhospital entfernt liegen. Der Hinweis der Gutachter, dass für Bewohner größerer Städte längere Fußwegentfernungen durchaus akzeptabel sind, ist nicht plausibel. Für einen kranken Menschen dürfte es keinen Unterschied machen, ob er 200 Meter in einer Großstadt

oder in einer Kleinstadt zu gehen hat. Es besteht ja auch immer die Möglichkeit, gehbehinderte Patienten direkt bis zum Krankenhausesingang zu fahren, Schwerst- kranke werden ohnehin mit Kranken- oder Rettungswagen direkt zum Eingang gebracht. Gesunden Mitarbeitern sowie Kunden und Besuchern könnte ein etwas längerer Fußweg also problemlos zugemutet werden. Von Sportmedizinern werden bekanntlich zur Aufrechterhaltung der Gesundheit täglich sogar 10.000 Schritte empfohlen. Übrigens: Das Parkhaus des städtischen Klinikums Dortmund liegt sogar 450 Meter Fußweg vom Haupteingang entfernt.

# Wo parkt mein Geld richtig?

## Eine Bewertung des Invests „Parkhaus am Ostwall“

Gibt man in eine Suchmaschine die Begriffe „Parkhaus“ und „investieren“ ein, dann erhält man schon den einen oder anderen Investitionstipp aus einschlägigen Magazinen: Sichere Anlage! – Stabiler Cash-Flow! ...wem da die Dollarzeichen in den Augen blinken, der sollte jedoch aufpassen, dass aus dem ‚Cash-Flow‘ kein ‚Cash-Flaw‘ wird. Momentan läuft das Geschäft mit Parkhäusern in Europa noch. Aber mehr als bei anderen Immobilien ist hier die Lage entscheidend. Lüdinghausen ist nicht Bochum, nicht Münster und schon gar nicht Frankfurt. Von der „Innenstadtlage“ zu sprechen, die für Investoren ein wichtiges Kriterium sein sollte, ist bezogen auf das kleine Lüdinghausen eine Beugung der Realität. Eine Analyse der Quantum Immobilien AG von 2013 ist da bei Städten unter 100.000

Einwohner eher verhalten. Die Analyse nimmt auch Bezug auf das Bewegungsverhalten der Kunden: Wer mit dem Auto parkt, nimmt keine weiten Fußwege in Kauf. Demzufolge hat die Verwaltungsspitze mit der Taktik, eine „neue Mitte Lüdinghausen“ (Kino, Rewe, Edeka, Bruno Kleine, Sparkasse, Aldi) zu schaffen, das Profil des Standorts „Ostwall“ ungewollt geschwächt. Denn aus einem Zentrum zum Einkaufen in Lüdinghausen werden zwei – das Parken findet also an verschiedenen Orten statt. Ein zweites wichtiges Kriterium ist die Einschätzung des Individualverkehrs in der Zukunft. So gibt das „manager-magazin“ schon im Jahr 2012 den Hinweis: „Der Trend, den Pkw-Verkehr der Umwelt zuliebe einzuschränken, kann langfristig kaum gut fürs Geschäft sein.“ Sieben Jahre spä-



### Stimmen zum Parkhaus

» Ziel jeder nachhaltigen und zukunftsorientierten Innenstadtplanung ist es, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. In Lüdinghausen möchte man den exakt entgegengesetzten Weg gehen. Durch die Errichtung eines Parkhauses am Ostwall, in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, wird sich das Verkehrsaufkommen dort erheblich erhöhen.

Ludger Bunse, Eigentümer Hotel No. 11



Foto: Privat

### Damals im Jura:

Wie die Stadt Lüdinghausen vor vielen Millionen Jahren schon mal ein Einsehen hatte.



## Parkhausbetreiber insolvent

### Zeitreisender Lars Reichmann berichtet aus der Zukunft

**Wir schreiben das Jahr 2045. Die Vogelperspektive einer Kameradrohne nähert sich von oben einem Reporter. Der steht auf dem alten Parkhaus zwischen Hochbeeten und Solarmodulen und führt ein Interview mit einer Frau und einem Mann. Reporter:** Die Sonne scheint über den Dächern von Lüdinghausen – eine Stadt, die wie so viele andere den Spagat versucht hat, Neues mit Altem zu verbinden. Wir sind hier an diesem lauen Spätwinterabend auf dem Dach des „Alten Parkhauses“, für das die Stadt im Jahr 2042 erfolgreich die Kurve gekriegt hat. Ich stehe hier zusammen mit Frau Bürgermeisterin Zehnbergen und dem Geschäftsführer der „Parkhaus eG“. Herr Kurtzmann, das Gebäude hatte ja nach der Insolvenz des Betreibers im Jahr 2038 einige Jahre leer gestanden. Jetzt wurde es durch Bürgerhand wiederbelebt. Ein gutes Beispiel für andere Städte – [lacht] „best practice“ hätte man früher gesagt! Wie haben Sie eigentlich dieses nutzlose Gebäude wieder zu einem Teil des Stadtlebens gemacht? **Kurtzmann [grinst und zupft an seinem langen Bart]:** Hier zwischen den Dächern

von Lüdinghausen unter den Solarschirmen lässt es sich gut aushalten. Jeder Lüdinghauser kann hier bei unserem urban gardening-Projekt mitmachen und Gemüse oder Blumen pflanzen – Fläche ist ja reichlich da. Und hier ist immer was los! Die Schirme liefern Strom und spenden Schatten. Deswegen betreibe ich hier auf dem Sonnen- deck des Parkhauses unsere Bar, das „Soda-Stream“. Die Bar ist inzwischen Aushängeschild für die Getränkeabfüllung im alten Maggi-Werk. Aus der Region für die Region, sage ich immer. Also: Wasser von hier und Konzentrat einschlägiger Hersteller – die hohen Transportkosten haben das Vernünftige wirtschaftlich gemacht. Jeder Kunde wird innerhalb einer Stunde beliefert! Angefangen haben wir seinerzeit zusammen mit einem lokalen Bierbrauer, dann wurde das Ganze ein Selbstläufer. Und im Zwischendeck befinden sich die Büro- und Wohnmodule unserer Marke „Tiny & Tinny“ – früher hätte man Container gesagt. Wir sind auf den Markt der Tiny-Houses aufgesprungen, als sich das Wohnen endlich der flexiblen Gesellschaft angepasst hat: Muss man umziehen, nimmt man sein Haus einfach mit! Ja und unten, das ist ja klar, da warten die selbstfahrenden Au-

ter hat der Druck auf die Politik weiter zugenommen, den Fuß- und Fahrradverkehr zu stärken. Auch in öffentliche Verkehrsmittel soll vermehrt investiert werden. Wer die Entwicklung selbstfahrender Autos verfolgt, wird sich ohnehin fragen, ob der Besitz eines Autos, das im Schnitt 23 Stunden am Tag herumsteht, in 20 Jahren noch attraktiv ist. Warum soll ich in einem Parkhaus einen Parkplatz suchen, wenn ich mich viel einfacher bringen lassen kann? Wer also sein Geld unbedingt in ein Parkhaus stecken will, sollte vorher auch künftige Entwicklungen genau prüfen. Und für unsere Stadtverwaltung gilt: Augen auf beim Vertragsabschluss – denn wenn das Ganze ein wirtschaftlicher Flop wird, dürfen Stadt und Bürger\*innen nicht auf dem Schaden sitzenbleiben! g

### Stimmen zum Parkhaus

» Ich darf in zwei Jahren Auto fahren und trotzdem finde ich ein Parkhaus in Stadtnähe unnötig. Der Verkehr muss aus unseren Städten raus, damit für junge und alte Menschen eine lebenswerte Umgebung entstehen kann.

Kevin Kanditt, 16 Jahre, Schülersprecher



# Wie wir Europa stärken können

von Sven Giegold

**EUROPAS  
VERSPRECHEN  
ERNEuern!**

[www.gruene.de/europawahl](http://www.gruene.de/europawahl)

**Diese Europawahl ist ein entscheidender Moment in der Geschichte Europas: Fallen wir zurück in einen gefährlichen Nationalismus, der in der Geschichte immer zu großen Katastrophen geführt hat? Kapitult die Politik vor der Globalisierung? Oder erneuern wir Europa als starke Gemeinschaft und bauen ein Europa des Klimaschutzes, der Rechtsstaatlichkeit und der sozialen Gerechtigkeit? Für uns ist klar: Wir wollen Europas Versprechen erneuern!**

Europa ist schon heute stark. Wir müssen das Haus nicht abreißen und es von Grund auf neu aufbauen. Welche Politik notwendig ist, um Europa noch stärker zu machen, darum sollte es in diesem Wahlkampf gehen. Europa ist schon stark im Naturschutz. Der Europäische Gerichtshof hat die Säge im Hambacher Wald gestoppt. Das genügt aber nicht, um das Artensterben aufzuhalten. Heute ist selbst die Feldlerche bedroht. Deswegen müssen wir die europäische Agrarpolitik zum Wahlkampfthema machen. Die Subventionierung des Insekten- und Artensterbens mit europäischem Geld muss beendet werden. Wir wollen ökologische und naturverträgliche Landwirtschaft über-

all in Europa. Die Zeit rennt, um den Klimakollaps noch aufzuhalten. Die Europawahl ist eine der letzten wichtigen Wahlen, um das Ruder noch herum zu reißen. Europa muss vorangehen, damit wir die Ziele des Pariser Klimaabkommens noch erreichen können. Im Klimaschutz liegt dabei auch eine große Chance für neue und zukunftsfähige Arbeitsplätze und Innovationen. In der Sozialpolitik hat Europa – entgegen seines Rufes – mittlerweile einiges erreicht. Dass Frauen in vielen Bereichen in den EU-Ländern gleichberechtigter behandelt werden, ist ein Verdienst Europas. Europa hat schon eine soziale Dimension. Aber wir müssen diese unbedingt ausbauen. Europas Stärke wird sich an seinem Umgang mit den Schwächsten erweisen. Wir brauchen heute nicht weniger als eine Globalisierung sozialer Standards. Dazu gehören verbindliche Mindestlöhne in der gesamten EU und verbindliche Regeln für Soziales, Gesundheit, Rente und Arbeitslosigkeit. Auch in der Steuerpolitik ist Europa in den letzten Jahren immer stärker geworden. Das Europaparlament spielte bei der Schließung von Steueroasen eine zentrale Rolle.

Wir sind aber noch nicht am Ziel. Wirkliche Steuergerechtigkeit gibt es erst, wenn Unternehmen ihre Steuern dort bezahlen, wo sie auch ihre Gewinne erwirtschaften. Dafür brauchen wir z.B. eine wirkliche europäische Digitalsteuer für Google und Co. mit der große Digitalfirmen ihren fairen Anteil zahlen.

Wir Grünen sind nicht die einzigen Pro-Europäer. Aber wir sind am eindeutigsten für pro-europäische Veränderungen. Wir sind

diejenigen, die konsequent für Veränderung in Richtung Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit, Demokratie und europäische Handlungsfähigkeit einstehen. Damit wir nicht zurückfallen in gefährlichen Nationalismus, damit Europa Handlungsfähigkeit in der Globalisierung zeigt, brauchen wir diese Stärkung Europas. Deswegen ist diese Wahl entscheidend für jede und jeden in Europa. Und deswegen sollten alle, denen unsere Zukunft wichtig ist, am 26. Mai wählen gehen und am besten Grün wählen!



## Sven Giegold

(Jahrgang 1969), Europaabgeordneter aus NRW, ist Sprecher der deutschen Grünen im Europaparlament und Sprecher seiner Fraktion für Wirtschafts- und Finanzpolitik. Seit über 20 Jahren ist der Wirtschaftswissenschaftler in sozialen Bewegungen aktiv. Er ist Mitglied des Präsidiums des Deutschen Evangelischen Kirchentags. Bei der Europawahl am 26. Mai 2019 kandidiert er für die Grünen auf Listenplatz 2.

Foto: www.sven-giegold.de

# Die Gesetze müssen umgesetzt werden

## Eine Bewertung von 10 Jahren Barrierefreiheit

Wer die sozialen Netzwerke nutzt, hat sie bestimmt schon einmal gesehen: die 10 Year Challenge. Nutzer von Facebook und Co. zeigen mit Vorher-Nachher-Fotos auf, was sich innerhalb der letzten 10 Jahre verändert hat – oder auch nicht. So sieht man zum Beispiel in den Social-Media-Kanälen ein Bild von einem jungen Mann, der vorher (2009) ein hagerer Typ, nachher (2019) jedoch ein sportlicher und durchtrainierter Kraftprotz ist.

Dieser Trend hat sich aber insofern weiterentwickelt, dass die User der sozialen Netzwerke nicht nur Bilder von sich selbst und ihrer Veränderung posten, sondern auch auf Missstände wie den Klimawandel aufmerksam machen. Ein Beispiel ist das Vorher-Nachher-Bild des Eisbären: Auf dem Foto von 2009 stoltzt das Tier gut genährt über Schnee und Eis. Daneben das Nachher-Bild eines ausgezehrt und mageren Eisbären, der nichts mehr von dem stolzen Tier hat, das wir auf dem Vorher-Bild bewundern können. Im Hintergrund sehen wir keinen Schnee mehr, sondern Wasser. Das Todesurteil für den Eisbären, denn durch die Klimaerwärmung schmelzen sein Lebensraum und somit auch sein Jagdgebiet. Der Hype um die 10 Year Challenge wird also auch genutzt, um auf Missstände aufmerksam zu machen.

Nun fragt man sich, was hat sich in den letzten zehn Jahren in Sachen Barrierefreiheit getan? Eine ganze Menge Gesetze sind verabschiedet worden, wie die DIN 18040, die Norm für barrierefreies Bauen, oder die UN-Behindertenrechtskonvention. Sicherlich auch ein Grund hierfür: der Demografische Wandel. Jetzt gilt es aber diese Gesetze



Modell: Anouk Schmitt, Foto: Lukas Kapfer, th-10

auch umzusetzen. Leider sind kommunal, landesweit, bundesweit und über die Grenze hinaus noch viele Barrieren abzubauen. Was nicht zuletzt daran liegt, dass diese Missstände immer noch nicht weit genug in den Fokus gerückt sind. Und das, obwohl rund 15 Prozent aller Deutschen davon betroffen sind. Die Umsetzung der verabschiedeten Gesetze muss also an Fahrt zunehmen. Ebenso wichtig ist eine stärkere Beteiligung von Betroffenen, die bei dem Thema „Experten in eigener Sache“ sind. Menschen mit Behinderungen sollten daher viel häufiger bei der Umsetzung mit einbezogen werden. So werden Fehler, wie beispielsweise der viel zu steile Steigungswinkel der Rampe vor der Burg Lüdinghausen, von vornherein vermieden.

Es stellt sich eine weitere Frage: Eine inklu-

sive und demokratische Gesellschaft, wie wir sie leben möchten, kann nur dann inklusiv und demokratisch sein, wenn Jede/r wählen darf. Allein in Deutschland dürfen jedoch rund 80.000 Menschen mit einer Schwerbehinderung nicht wählen. Das bedeutet gleichzeitig, dass die Bedürfnisse dieser 80.000 Menschen nicht berücksichtigt werden können – auch in Sachen Barrierefreiheit. Nach aktueller Rechtsprechung (AZ 2 BvC 62/14, Urteil vom 22.02.2019) des Bundesverfassungsgerichts ist dies aber eine Diskriminierung derjenigen, die ihr Wahlrecht ausüben wollen. Jetzt müssen die entsprechenden Paragraphen gestrichen werden, welche Menschen mit Behinderung das „vornehmste Recht“ einer Bürger\*in in einem demokratischen Staat nehmen. Barrierefreiheit betrifft uns alle früher oder

später. Auch wenn wir uns jetzt noch fit und agil fühlen, kommen wir irgendwann in ein Alter, wo wir auf einen Fahrstuhl, ebene Wege oder akustische Signale an Ampeln angewiesen sind. Ob mit Kinderwagen oder Rollator – sobald wir nicht mehr nur laufen, wird aus einer Stufe ein Hindernis. Die Umsetzung der Ziele kommt also allen Mitmenschen zugute. Das Bewusstsein dafür ist in den letzten zehn Jahren zwar gestiegen, aber brauchen wir nicht auch hier geeignete Bilder, um die Missstände aufzeigen? **g**

## Impressum



**Herausgeber:**  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Ortsverband Lüdinghausen  
[www.gruene-luedinghausen.de](http://www.gruene-luedinghausen.de)

**An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:**  
Bruno Bierschenk, Eckart Grundmann, Lothar Kostrzewa-Kock, Rainer Michaelis, Lars Reichmann und Dennis Sonne

**Satz, Layout, Gestaltung, Illustration:**  
müller mixed media Designbüro, Münster

**Verantwortlich im Sinne des Presserechtes:**  
Eckart Grundmann, Ahornweg 7, 59348 Lüdinghausen  
Tel: 21704, E-Post: [eckart.grundmann@gmx.de](mailto:eckart.grundmann@gmx.de)

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

**Druck:**  
Rademann Print + Business Partner, Lüdinghausen  
Auflage: 10.500 Exemplare  
Klimaneutraler Druck auf Umweltschutzpapier

**klimaneutral**  
natureOffice.com | DE-223-542917  
gedruckt

