

Antrag

Initiator*innen: Kreisvorstand (dort beschlossen am: 29.04.2025)

Titel: Mobilitätswende

Antragstext

1 **Mobilitätswende**

2 **Wer GRÜN wählt, stimmt für ...**

- 3 • eine konsequente Verkehrswende in Münster und eine Umverteilung des
- 4 Straßenraums zugunsten von Fuß-, Rad- und Busverkehr
- 5 • Stärkung des Busverkehrs mit guter Taktung, schnellen Verbindungen, guter
- 6 Anbindung der Stadtteile und bezahlbaren Tickets
- 7 • Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr und den Ausbau von
- 8 Fahrradstraßen und Velorouten
- 9 • mehr Platz für den Fußverkehr in der Altstadt und auf barrierefreien Gehwegen
- 10 • Ordnung beim Parken, Bewirtschaftung des Parkraums und weitere Bewohner*innen-
- 11 Parkzonen in der Innenstadt

12 Wir GRÜNE stehen für eine konsequente Verkehrswende in Münster. Denn ohne eine
13 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Stärkung von Bus und
14 Bahn sowie Rad- und Fußverkehr werden wir die klimapolitischen Ziele unserer
15 Stadt nicht erreichen.

16 Wir stehen für eine Verkehrswende, die Klimaschutz, Gesundheitsschutz und
17 Sicherheit zusammen denkt. Dazu gehört eine gerechte Verteilung des
18 Verkehrsraums, und das heißt: Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß, Rad,
19 Bus und Bahn müssen konsequent Vorrang haben.

20 Dieses Ziel entspricht dem mehrheitlichen Wunsch der Menschen in Münster: In der

21 repräsentativen Bürger*innenbefragung 2023 sagten 60,7 Prozent der Befragten,
22 dass sie sich eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und
23 Radverkehrs wünschen.

24 Im Straßenverkehr müssen sich Menschen mit Behinderung oder Kinder auf dem
25 Fahrrad, auf Gehwegen und an Kreuzungen ebenso sicher fühlen wie ältere
26 Menschen, die per Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

27 Damit das gelingt, brauchen wir eine Verwaltung, die den Mut hat, Beteiligungs-
28 und Planungsprozesse zu straffen, Experimente zu wagen und auch mit
29 provisorischen Lösungen zu zeigen, wie sich Straßenräume für Menschen statt für
30 Autos verändern und lebenswerter gestalten lassen.

31 Gerade für die Stärkung des regionalen Bus- und Bahnverkehrs werden wir spürbare
32 Verbesserungen nicht allein erreichen können. Wir werden die Verkehrswende nur
33 in Zusammenarbeit mit den Münsterlandkreisen, dem Land und dem Bund zum Erfolg
34 führen.

35 **Erfolge der letzten Ratsperiode**

36 • Wir haben die Verkehrswende in Angriff genommen und an vielen Stellen für
37 eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Radfahrenden und
38 Fußgänger*innen gesorgt, zum Beispiel mit dem autofreien Domplatz, den
39 Fahrradstraßen Bohlweg und Schillerstraße oder der Busspur am Bahnhof und
40 temporärer Busbevorrechtigung wie an der Friedrich-Ebert-Straße.

41 • Für gute Radverbindungen ins Umland haben wir den weiteren Ausbau der
42 Velorouten vorangebracht. Wir zeigen mit Projekten wie der Kanalpromenade,
43 dass gute Infrastruktur Radverkehr anzieht. Wir haben ein
44 Radverkehrskonzept beschlossen, das in den nächsten Jahren eine wichtige
45 Richtschnur für Radwegeausbau und -sanierung sein wird.

46 • Mit dem Münsterticket haben wir für preiswertes Busfahren gesorgt. Wir
47 haben eine Mio. Euro für die Verbesserung des Busverkehrs in den Haushalt
48 eingestellt – für mehr Busspuren, mehr Busbevorrechtigung und
49 Ampelschaltungen, die dem Bus Vorrang geben.

50 • Wir haben nach vielen Jahren der Blockade endlich den Durchgangsverkehr
51 durch das Vogelschutzreservat Rieselfelder gestoppt und stärken damit den
52 Arten- und Naturschutz. (Verweis Umwelt)

53 • Wir haben den Umstieg auf E-Mobilität erleichtert. Im gesamten Stadtgebiet
54 wird die E-Ladeinfrastruktur flächendeckend ausgebaut. Die Busflotte der

55 Stadtwerke ist bereits zu 60 Prozent elektrifiziert.

- 56
- Zum Pkw-Parken haben wir eine breite öffentliche Debatte gestartet. Wir
57 haben für das Problem des ordnungswidrigen Gehwegparkens sensibilisiert
58 und in der Melchersstraße gezeigt, wie Fair Parken funktioniert. Wir haben
59 mit dem integrierten Parkraumkonzept die Grundlage dafür geschaffen, dass
60 es in der Altstadt zukünftig keine oberirdischen Parkplätze mehr geben
61 muss. Wir haben für Bewohner*innenparkzonen das Mischprinzip und damit
62 eine flächendeckende Bewirtschaftung beschlossen und die entsprechenden
63 Gebühren angepasst.

64 Zur Wahrheit gehört auch: Wir hatten uns deutlich mehr vorgenommen. Wir sind an
65 vielen Stellen auf Hindernisse durch die CDU-geführte Verwaltung gestoßen. Das
66 werden wir unter grüner Führung in der nächsten Wahlperiode besser machen.

67 **Räume für Menschen – Verkehrsraum umgestalten**

68 Allen Menschen muss es möglich sein, sicher und gleichberechtigt am Verkehr
69 teilzunehmen. Dafür muss der Verkehrsraum entsprechend fair verteilt sein. Die
70 autogerechte Stadt erfüllt diesen Anspruch nicht und steht ihm oft entgegen,
71 auch in Münster. Denn in ihr hat der motorisierte Individualverkehr (MIV)
72 überproportional viel Platz, während Menschen und umweltfreundliche Verkehre
73 behindert und buchstäblich an den Rand gedrängt werden.

74 Für uns ist die Umverteilung des Verkehrsraums kein Selbstzweck, sondern ein
75 Mittel, um unsere übergeordneten Ziele zu erreichen:

76 Vision Zero – keine Verkehrstoten und weniger Unfälle: Auch in Münster
77 verunglücken zu viele Menschen im Straßenverkehr, immer wieder auch tödlich.
78 Eine faire Umverteilung des Verkehrsraums leistet durch mehr Platz und gute
79 Infrastruktur einen Beitrag, das Ziel von null Verkehrstoten – die so genannte
80 „Vision Zero“ – zu erreichen.

81 Raum zum Verweilen: Der alljährliche Parking Day zeigt, wie viel Raum durch den
82 MIV in unserer Stadt zum Leben und Verweilen verloren geht. Eine konsequente und
83 systematische Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten von Fuß-, Rad- und
84 Busverkehr sowie von Grün- und Aufenthaltsflächen schafft ein besseres
85 Mikroklima und Räume für Begegnung, Erholung, Spiel, Sport und Gastronomie.

86 Raum und Sicherheit für alle: Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühle brauchen
87 mehr Platz. Entspannt nebeneinander zu gehen muss überall möglich sein, und
88 Familien mit Kindern brauchen Platz, um sich frei und sicher im Verkehrsraum zu

89 bewegen. Enge Rad- und Fußwege, zu wenig Platz beim Ein- und Aussteigen aus dem
90 Bus und die unsichere Querung zu großer und unübersichtlicher Straßen werden wir
91 für diese und alle Menschen umgestalten.

92 **So schaffen wir Raum für Menschen und umweltfreundlichen Verkehr**

93 Wir arbeiten weiter für eine autofreie Altstadt, das heißt eine Altstadt ohne
94 Durchgangs- und Parksuchverkehr und ohne Parkplätze am Fahrbahnrand –
95 selbstverständlich mit Zufahrt für Menschen mit Behinderung, Handwerker*innen-
96 und Lieferverkehre, Rettungs- und Pflegedienste und anderen.

97 Den Bült werden wir für den Pkw-Durchgangsverkehr sperren, um die
98 Aufenthaltsqualität im Kern unserer Altstadt zu verbessern und an der zentralen
99 Altstadt-Haltestelle für die Busgäste sichere und komfortable Ein-, Aus- und
100 Umstiege zu ermöglichen. Dadurch wird außerdem der Busverkehr auf der Achse
101 beschleunigt.

102 Wir werden die Umgestaltung der Wolbecker Straße fortführen und die
103 Neugestaltung der Hammer Straße forcieren, damit in diesen Straßen Bus-, Rad-
104 und Fußverkehr endlich sicher und zügig unterwegs sein können.

105 Den Durchgangsverkehr auf der Achse Weseler Straße werden wir ab Koldering über
106 den Schlossplatz bis zum Neutor reduzieren und Umweltpuren für Bus und Rad
107 einrichten. Den Ausbau des Kolderings lehnen wir ab und plädieren weiterhin für
108 eine Überplanung im bestehenden Straßenquerschnitt ohne zusätzliche Versiegelung
109 und Baumfällungen.

110 Wir werden die Ideen der FH Münster zur Umgestaltung der Corrensstraße und der
111 angrenzenden Knotenpunkte aufgreifen und Flächen entsiegeln. Auch die Planungen
112 für die Ortsmitte Gievenbeck werden wir umsetzen und für eine Verkehrsberuhigung
113 sorgen.

114 Wir setzen uns weiterhin für die Verkehrsberuhigung der Ortszentren in Handorf
115 und Wolbeck ein, für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung und eine Verlagerung
116 der Durchgangsverkehre auf die vorhandenen Umgehungsstraßen. Den Ausbau der
117 Eschstraße lehnen wir ab.

118 Auf der Bahnhofstraße werden wir die Durchgangsverkehre reduzieren und in die
119 Planung eines neuen Busbahnhofs einsteigen.

120 Mit uns GRÜNEN wird es keine neuen Straßenbauten (außer in neuen Bau- und

121 Gewerbegebieten) geben. Wir lehnen den vierstreifigen Ausbau der B51 ab und
122 positionieren uns klar gegen die Aufweitung von Kreuzungen für die
123 Beschleunigung des MIV.

124 **Mehr Platz für Carsharing**

125 Carsharing ist für viele eine attraktive Alternative zum eigenen Fahrzeug.
126 Durchschnittlich ersetzt ein Carsharing-Auto 15 bis 20 private Pkw und
127 ermöglicht zugleich individuelle und flexible Mobilität.
128 Wir werden weitere Parkflächen, verstärkt auch in den Stadtteilen und in
129 Wohngebieten, für Carsharing umwidmen – bevorzugt für elektrifizierte Flotten.

130 **Parksuchverkehr steuern – Bewohner*innenparken ausbauen**

131 Wir werden intelligente Parksyste me einführen, um den Parksuchverkehr
132 insbesondere in der Altstadt zu reduzieren und den Verkehr gezielt in die
133 Altstadtparkhäuser zu leiten. Mit der zügigen Einführung von Parkzonen für
134 Bewohner*innen sorgen wir dafür, dass innenstadtnahe Wohnquartiere weitergehend
135 von auswärtigen Autos frei bleiben.

136 **Lieferlogistik in der Altstadt**

137 Um den motorisierten Verkehr in der Altstadt zu reduzieren, werden wir gemeinsam
138 mit den Gewerbetreibenden Konzepte für eine nachhaltige Lieferlogistik
139 entwickeln, die auf Lastenräder oder E-Fahrzeuge setzt, und dafür die
140 entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen.

141 **Fußverkehr – barrierefrei und ohne Umwege**

142 Gehen ist die Mobilitätsform, die fast allen Menschen möglich ist. Gehen ist
143 kostengünstig, körperlich meist weniger fordernd als das Radfahren und
144 klimaneutral. Beim Gehen kann man sich gut unterhalten und soziale Kontakte
145 pflegen. Eine fußverkehrsfreundliche Stadt ist eine inklusive, eine barrierearme
146 und eine generationengerechte Stadt.

147 **Für barrierefreie Gehwege**

148 Wir werden die Empfehlungen des Fußverkehrs-Checks aufgreifen und umsetzen. Das
149 heißt, dass wir konsequent daran arbeiten werden, die Gehwege barrierefrei zu
150 machen. Dafür werden wir durch Bordsteinabsenkungen niveaugleiche Querungen an
151 den Kreuzungen schaffen und entschlossen gegen das Gehwegparken vorgehen. Auch

152 behinderd abgestellte Fahrräder, E-Scooter und Mülltonnen müssen entfernt
153 werden.

154 Wo viele Fahrräder die Gehwege blockieren, werden wir die Errichtung von
155 Fahrradbügeln am Fahrbahnrand verstärken. Wir werden weitere Parkzonen für E-
156 Scooter einrichten und dafür sorgen, dass diese nicht mehr auf Gehwegen
157 eingerichtet werden, sondern auf umgewidmeten Pkw-Parkplätzen.

158 Auch durch mehr Übergänge auf dem Kopfsteinpflaster in der Altstadt wollen wir
159 für mehr Barrierefreiheit sorgen. Wir werden uns um die Instandhaltung von
160 Fußwegen kümmern und diese gemeinsam mit den Radwegen bei der Beseitigung von
161 Schäden priorisieren.

162 **Zufußgehen optimieren**

163 Damit man ohne Umwege zu Fuß gehen kann, werden wir außerdem für eine bessere
164 Wegweisung sorgen. Zu Fuß hat man den einfachsten und schnellsten Zugang zu
165 anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zu Bussen und Bahnen. Busfahrpläne müssen
166 jedoch einfacher verständlich und barrierefrei gestaltet werden. Wir werden
167 dafür sorgen, dass die Fahrgäste an möglichst jeder Haltestelle wettergeschützt
168 warten und sitzen können. Dies gilt insbesondere auch für temporäre
169 Haltestellen.

170 **Zu Fuß sicher im Verkehr**

171 Fußgänger*innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen. Im Straßenraum
172 werden sie zu oft an den Rand gedrängt. Gerade für Kinder, ältere Menschen und
173 Menschen mit Behinderung sind schlechte Sichtbeziehungen an Kreuzungen und
174 Einmündungen, zu kurze Ampelphasen und zu wenige Zebrastreifen echte
175 Sicherheitsrisiken.

176 Wir werden die Perspektive der Fußgänger*innen in der Verkehrsplanung
177 priorisieren – durch längere Grünphasen, mehr Zebrastreifen und breitere Wege.

178 Wer zu Fuß geht, braucht unterwegs die Möglichkeit, sich zu setzen, etwas zu
179 trinken und eine Toilette aufzusuchen. Zu einer fußverkehrsfreundlichen Stadt
180 gehören daher beschattete Plätze mit Bänken, öffentliche Toiletten und
181 Trinkbrunnen.

182 **Radverkehr – nachhaltig und sicher in die Zukunft**

183 Fahrradfahren ist ein zentraler Baustein für klimafreundliche Mobilität,
184 gesündere Menschen und lebenswertere Städte. Wir setzen uns für eine konsequente
185 Förderung des Radverkehrs ein, um unsere Klimaziele zu erreichen und
186 gleichzeitig die Lebensqualität aller Bürger*innen zu verbessern. Dabei steht
187 für uns die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen im Mittelpunkt.

188 **Radinfrastruktur ausbauen und verbessern**

189 Die bestehende Radinfrastruktur wird den wachsenden Anforderungen nicht mehr
190 gerecht. Zu schmale Radwege, gefährliche Kreuzungen und komplizierte
191 Wegeführungen im Radwegenetz behindern den Umstieg aufs Fahrrad. Wir werden das
192 Radwegenetz 2.0 beschleunigt ausbauen und den Anschluss an die Umlandgemeinden
193 stärker in den Fokus nehmen. Dazu werden wir die Velorouten schneller ausbauen
194 und beschildern, um ihre Sichtbarkeit und Akzeptanz zu stärken.

195 Besonders wichtig ist uns die Qualität der Radwege. Wir setzen uns für
196 ausreichend breite Radwege ein, die auch für Menschen mit Behinderung, ältere
197 Menschen und Familien mit Kindern sicher nutzbar sind. Die Instandhaltung von
198 Radwegen muss Vorrang vor anderen Verkehrswegen haben. Wir müssen die Mittel für
199 Sanierung und Ausbau kommunaler Radwege deutlich erhöhen.

200 **Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen**

201 Die Sicherheit im Straßenverkehr muss für alle gewährleistet sein. Wir werden
202 Kreuzungen radverkehrsfreundlich umgestalten und für mehr Sichtbarkeit sorgen.
203 An gefährlichen Stellen setzen wir uns für getrennte Verkehrsführungen ein, die
204 Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr minimieren.

205 Für einen sicheren Radverkehr der unterschiedlichen Geschwindigkeiten werden wir
206 die Radwegebenutzungspflicht weiter aufheben. So können E-Bikes, Lastenräder und
207 alle, die schnell unterwegs sein wollen, auf der Fahrbahn fahren. Alle anderen
208 sind auch weiterhin sicher auf den Radwegen unterwegs.

209 Die Promenade werden wir als wichtige Verbindungsachse und für alle Nutzer*innen
210 sicherer gestalten. Wir fordern eine konsequente Durchsetzung der StVO bezüglich
211 des Parkens und Haltens auf Rad- und Gehwegen. An Ampeln werden wir
212 Vorrangschaltungen für den Rad- und Fußverkehr einrichten, um umweltfreundliche
213 Mobilität attraktiver zu machen.

214 **Vorrang für nachhaltige Mobilität**

215 Fahrradstraßen müssen ihrem Namen gerecht werden. Wir werden den Kfz-Verkehr
216 dort konsequent reduzieren und dem Radverkehr echten Vorrang einräumen,
217 insbesondere bei der Kreuzung anderer Straßen.

218 Bei Baumaßnahmen müssen Rad- und Fußverkehr mindestens gleichberechtigt
219 berücksichtigt werden. Unser Ziel ist eine echte Fahrradstadt, in der
220 Fahrradfahrende und Fußgänger*innen an deutlich mehr Stellen Vorrang vor dem
221 Autoverkehr erhalten. So schaffen wir mehr Klimaschutz, Gesundheit und
222 Lebensqualität für alle.

223 **Bequem und schneller unterwegs mit Bus und Bahn**

224 Ein leistungsfähiger, gut vernetzter öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat
225 einer nachhaltigen Mobilität. Damit Menschen den Umstieg vom Pkw auf Bus und
226 Bahn schaffen, werden wir den Busverkehr verbessern, beschleunigen und ausweiten
227 und uns für einen attraktiveren Bus- und Bahnverkehr mit dem Umland einsetzen.
228 Wir werden die Bestandteile des Konzeptes S-Bahn Münsterland weiterentwickeln,
229 nächster Umsetzungsschritt ist die Reaktivierung der Westfälischen
230 Landeseisenbahn (WLE). Zugleich ist eine stärkere Fokussierung auf den Erhalt
231 und taktmäßigen Ausbau des regionalen Schnellbusnetzes erforderlich.

232 **Vorfahrt für den Bus**

233 Der Erfolg der durchgängigen Busspur vom Ludgerikreisel bis zum Landeshaus und
234 die guten Resultate der temporären Busspur an der Friedrich-Ebert-Straße machen
235 deutlich, dass mit einfachen Maßnahmen für den Busverkehr spürbare
236 Verbesserungen zu erzielen sind.

237 Wir werden den Bus auf der Weseler Straße durch eine verbesserte Ampelschaltung
238 bevorzugen. Auch auf der Steinfurter Straße, der Grevener Straße, dem
239 Albersloher Weg und Richtung Universitätsklinikum sorgen wir für schnelleres
240 Vorankommen der Busse, damit Menschen auf dem Weg zur Arbeit eine gute
241 Alternative zum Auto haben.

242 **Schneller und flexibel Bus fahren**

243 Um zügiger zu werden und mehr Fahrgäste aufnehmen zu können, haben wir ein
244 hierarchisches Busnetz beschlossen. Damit soll es schnelle Achsen zum
245 Hauptbahnhof geben und zugleich eine Feinerschließung der Quartiere. Schnelle
246 Metrobusse verkehren dann auf Hauptachsen mindestens im 5- bis 10-Minutentakt
247 und bedienen den Hauptbahnhof sowie die großen Umsteigepunkte rund um die
248 Altstadt wie Bült, Ludgeriplatz und Schlossplatz.

249 Die Stadtbus-Linien verdichten das Netz der Hauptachsen und erschließen

250 Wohngebiete in der Altstadt sowie in und zwischen den Stadtteilen. Ein
251 verbessertes nachfrageorientiertes Nachtbus-Angebot ergänzt im Abend- und
252 Nachtverkehr das Tagesnetz des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit dem
253 vierten Nahverkehrsplan, den wir beauftragt haben, wird dies stadtweit geplant.
254 Wir haben dabei alle Stadtteile im Blick: Nicht alle Buslinien müssen über den
255 Hauptbahnhof geführt werden. Wir setzen auf attraktive Umstiegsmöglichkeiten und
256 werden insbesondere die Erreichbarkeit der Altstadt für die Busse sichern.
257 Wichtig sind auch gute Verbindungen zwischen den Stadtteilen.

258 Münster braucht einen attraktiven Busbahnhof. Wir wollen die Angebote rund um
259 den Hauptbahnhof bündeln und genügend Platz für die Busse und die Umstiege der
260 unterschiedlichen Verkehrsträger schaffen. Auch den Platz, auf dem die Fernbusse
261 abfahren, werden wir sicherer und attraktiver gestalten. Zugleich wollen wir
262 gute Arbeitsbedingungen für unsere Busfahrer*innen – darunter viele mit
263 internationaler Geschichte – schaffen und ein diskriminierungssensibles
264 Arbeitsklima, das zur Verkehrswende beiträgt.

265 **Hand in Hand mit dem Münsterland**

266 Eine starke Verbindung zwischen Stadt und Region ist der Schlüssel zu einer
267 nachhaltigen, stressfreien und zukunftsgerechten Mobilität. Täglich pendeln
268 tausende Menschen zwischen dem Münsterland und Münster, sei es zur Arbeit, zur
269 Ausbildung oder zu Freizeitangeboten. Wir wollen diesen Menschen
270 klimafreundliche, komfortable und zukunftsweisende Alternativen zum Auto bieten.

271 Gemeinsam mit den Menschen und Unternehmen der Region gestalten wir eine
272 zukunftsfähige Verkehrspolitik – für weniger Stau, mehr Lebensqualität und eine
273 starke Verbindung zwischen Münster und dem Münsterland.

274 **Schnell, bequem und zuverlässig ins Münsterland und zurück**

275 Unser Ziel ist es, den ÖPNV in der Region massiv zu verbessern, damit
276 Pendler*innen und Besucher*innen schnell und unkompliziert ans Ziel kommen:
277 Wir setzen uns für eine schnelle und regelmäßige Anbindung Münsters an das
278 Münsterland im 20-Minuten-Takt ein. Schnellbusse, die die Region mit Münster
279 verbinden, sind ein kurzfristig umsetzbarer Schritt. Bestehende Linien müssen
280 ausgeweitet und neue Verbindungen geschaffen werden, damit mehr Menschen ohne
281 Umwege und Wartezeiten in die Stadt gelangen.

282 Um das Klima zu schützen und Emissionen zu mindern sowie unsere Stadt lebenswert
283 zu halten, braucht es klare Prioritäten: Wer mit dem Auto kommt, soll bereits
284 weit vor der Stadt umsteigen und die Bahnhöfe und Schnellbus-Haltepunkte nutzen.

285 Wir werden die Velorouten fertigstellen. Denn sichere und gut ausgebaute
286 Radschnellwege verbinden Münster mit dem Umland und machen das Fahrrad zur
287 echten Alternative.

288 **S-Bahn Münsterland und WLE-Reaktivierung**

289 Die Realisierung der S-Bahn Münsterland ist für die Verkehrswende im Münsterland
290 langfristig unabdingbar. Wir werden die Planungen energisch vorantreiben und die
291 institutionellen Kontakte zum Land und Bund intensivieren, um Finanzierungs-,
292 Planungs- und Umsetzungskapazitäten zu erhöhen.

293 Erstes Ziel ist die Reaktivierung der WLE-Strecke zwischen Münster und
294 Sendenhorst. Wir setzen uns dafür ein, dass alle Beteiligten (Stadt,
295 Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, WLE, Bahn und andere) für eine zügige
296 Realisierung sorgen und wir 2027 die Strecke wieder für den Personenverkehr
297 nutzen können. Perspektivisch muss die Strecke bis Neubeckum fortgeführt werden.

298 Wir wollen Potenziale bereits existierender Verbindungen heben, so
299 beispielsweise auf der Strecke Münster – Telgte – Warendorf mit einer guten
300 Alternative zum überflüssigen Ausbau der B 51.

301 Mit der Region wollen wir die Reaktivierung von Bahnstrecken im Münsterland
302 erreichen, zum Beispiel Bocholt-Borken-Coesfeld, die von vielen Pendler*innen
303 genutzt werden wird.

304 **Intelligente Mobilität durch Vernetzung**

305 Der Umstieg auf den ÖPNV muss so einfach wie möglich sein. Wir setzen auf
306 intermodale Mobilität: Sichere Fahrradabstellanlagen, Car- und Bike-Sharing-
307 Angebote sowie bequeme Umstiege zwischen Bus, Bahn und Rad machen den Übergang
308 zum ÖPNV nahtlos. Mit dem Mobilstationenkonzept sind die Voraussetzungen
309 geschaffen. Jetzt gilt es, das Konzept schnellstmöglich umzusetzen. Gemeinsam
310 mit den Kommunen setzen wir uns im Rahmen des Projekts „Mobiles Münsterland“ für
311 ein regionales Verkehrskonzept ein, das Mobilität neu denkt und Menschen früher
312 auf den ÖPNV umleitet.

313 **Flughafen Münster-Osnabrück**

314 Für den Geschäftsreisenden-Flugverkehr ist der FMO heute weitgehend
315 bedeutungslos. Als Start- und Zielort für den touristischen Flugverkehr hat er
316 eine regionale Bedeutung, die wir akzeptieren. Dennoch gilt: Von allen

317 Verkehrsträgern ist der Flugverkehr der klimaschädlichste. Deshalb werden wir
318 für den FMO keine Subventionen und Kapitaleinlagen zur Verfügung stellen. Wir
319 begrüßen, dass der FMO auf den Flächen der nicht realisierten Verlängerung der
320 Start- und Landebahn einen Energiepark für erneuerbare Energien errichtet.