

Antrag

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

Titel: Mobilitätswende

Antragstext

Mobilitätswende

Wer GRÜN wählt, stimmt für ...

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

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

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

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

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

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

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

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

Erfolge der letzten Ratsperiode

- Wir haben die Verkehrswende in Angriff genommen und an vielen Stellen für eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Radfahrenden und Fußgänger*innen gesorgt, zum Beispiel mit dem autofreien Domplatz, den Fahrradstraßen Bohlweg und Schillerstraße oder der Busspur am Bahnhof und temporärer Busbevorrechtigung wie an der Friedrich-Ebert-Straße.
- Für gute Radverbindungen ins Umland haben wir den weiteren Ausbau der Velorouten vorangebracht. Wir zeigen mit Projekten wie der Kanalpromenade, dass gute Infrastruktur Radverkehr anzieht. Wir haben ein Radverkehrskonzept beschlossen, das in den nächsten Jahren eine wichtige Richtschnur für Radwegeausbau und -sanierung sein wird.
- Mit dem Münsterticket haben wir für preiswertes Busfahren gesorgt. Wir haben eine Mio. Euro für die Verbesserung des Busverkehrs in den Haushalt eingestellt – für mehr Busspuren, mehr Busbevorrechtigung und Ampelschaltungen, die dem Bus Vorrang geben.
- Wir haben nach vielen Jahren der Blockade endlich den Durchgangsverkehr durch das Vogelschutzreservat Rieselfelder gestoppt und stärken damit den Arten- und Naturschutz. (Verweis Umwelt)
- Wir haben den Umstieg auf E-Mobilität erleichtert. Im gesamten Stadtgebiet wird die E-Ladeinfrastruktur flächendeckend ausgebaut. Die Busflotte der

Stadtwerke ist bereits zu 60 Prozent elektrifiziert.

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

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

Räume für Menschen – Verkehrsraum umgestalten

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

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

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

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

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

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

So schaffen wir Raum für Menschen und umweltfreundlichen Verkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mehr Platz für Carsharing

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

Parksuchverkehr steuern – Bewohner*innenparken ausbauen

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

Lieferlogistik in der Altstadt

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

Fußverkehr – barrierefrei und ohne Umwege

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

Für barrierefreie Gehwege

Wir werden die Empfehlungen des Fußverkehrs-Checks aufgreifen und umsetzen. Das heißt, dass wir konsequent daran arbeiten werden, die Gehwege barrierefrei zu machen. Dafür werden wir durch Bordsteinabsenkungen niveaugleiche Querungen an 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**

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

Radinfrastruktur ausbauen und verbessern

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

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

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen

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

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

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

Vorrang für nachhaltige Mobilität

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

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

Bequem und schneller unterwegs mit Bus und Bahn

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

Vorfahrt für den Bus

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

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

Schneller und flexibel Bus fahren

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

Die Stadtbus-Linien verdichten das Netz der Hauptachsen und erschließen

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

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

Hand in Hand mit dem Münsterland

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

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

Schnell, bequem und zuverlässig ins Münsterland und zurück

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

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

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

S-Bahn Münsterland und WLE-Reaktivierung

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

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

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

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

Intelligente Mobilität durch Vernetzung

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

Flughafen Münster-Osnabrück

Für den Geschäftsreisenden-Flugverkehr ist der FMO heute weitgehend bedeutungslos. Als Start- und Zielort für den touristischen Flugverkehr hat er 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.