



# MEHR MOBILITÄT FÜR ALLE DURCH WENIGER VERKEHR

## Für Klimaschutz, Sicherheit und Lebensqualität

### INHALT

I. Zusammenfassung .....	3
II. Situations-Analyse: Der Verkehrssektor schafft die Klimaziele nicht .....	4
III. Unser Ziel: Mobilität für alle – klimaschonend, sicher, bequem und barrierefrei .....	4
IV. Unser Weg dorthin: Mobilitätswende gemeinsam gestalten .....	6
1. Dem Umweltverbund Vorrang geben .....	6
2. Freie Fahrt für Bus und Bahn .....	6
3. Nahmobilität bequem und schnell: Fuß- und Radverkehr fördern .....	10
4. Güterverkehr .....	12
5. Autoverkehr und Straße .....	13
6. Flugverkehr .....	15
V. Zusammenfassung .....	17



## I. Zusammenfassung

**Die Mobilität der Zukunft ist nachhaltig, klimaschonend, intelligent, vernetzt, barrierefrei, emissionsarm und für alle verfügbar.**

Die Richtlinien unseres politischen Handelns sind darauf ausgerichtet, die Klimaziele zu erreichen, die Verkehrssicherheit entscheidend zu verbessern und die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu erhöhen.

Im Verkehrssektor muss die Dekarbonisierung der Antriebe auf Straße und Schiene entschlossen vorangetrieben werden. Wir werden den Modal Split, das heißt den Anteil der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen, verschieben: weniger Autos und mehr effiziente, multimodale, inklusive Mobilität. Wir geben den umweltschonenden, emissionsarmen, flächenschonenden Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) Vorrang in Planung und Finanzierung.

Bisher verharrt der Anteil des Umweltverbundes, also Zufußgehen, Radfahren, Busfahren und Bahnfahren, im Modal Split in Bayern auf konstant niedrigem Niveau. Zentraler Punkt der Verkehrswende muss daher die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf den Umweltverbund sein. Das heißt: Weniger Auto und LKW, mehr Busse und Bahnen, mehr Fuß- und Radverkehr, sowie neue, nachhaltige Mobilitätsformen.

Wir werden die Chancen der Digitalisierung nutzen. Die verschiedenen Verkehrsarten sollen in Zukunft nahtlos miteinander verknüpft sein. Wir wollen Bus und Bahn, Fahrrad-, Fußverkehr und neue Mobilitätsformen wie Sharing-Modelle und autonomes Fahren für alle flexibel nutzbar und kombinierbar machen. Dafür werden wir flächendeckende Verkehrsverbünde etablieren und das Prinzip „ein Ticket für eine Fahrt“ vorantreiben, unabhängig vom Verkehrsmittel. Einfach, bequem und schnell, auch als E-Ticket. Die Sicherheit der Daten hat dabei für uns hohe Priorität.

Für diese Transformation brauchen wir verschiedene zentrale Instrumente: wir fassen die Rahmenbedingungen in ein Mobilitätsgesetz, das unsere Ziele für Klimaschutz, Sicherheit und Lebensqualität im öffentlichen Raum verbindlich fest schreibt. Nebenbei schafft diese Transformation viele neue, zukunftssichere und innovative Arbeitsplätze in der Bau-, Fahrzeug- und Verkehrsbranche.

Wir nehmen die Verantwortung des Freistaats für übergeordnete Aufgaben endlich in die Hand, z.B. für die Planung eines Radverkehrsnetzes, die Gründung flächendeckender Verkehrsverbünde in Bayern und die Unterstützung der Kommunen mit der Einrichtung einer beratenden Mobilitätsagentur. Wir modernisieren in Abstimmung mit der Bundesregierung die Finanzierung des ÖPNV mit einer dritten Säule neben Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen aus kommunalen Haushalten.

Die Gründung flächendeckender Verkehrsverbünde in Bayern ist entscheidend für die Mobilität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gerade im ländlichen Raum. Durch sinnvolle Angebote wie einer Mobilitätsgarantie oder die dringend notwendigen Zubringer oder Schnellbuslinien zu den Bahnhöfen streben wir ein Umdenken an: „Bus“ soll nicht nur mehr „Schulbus“ sein, sondern ein ernstzunehmendes Verkehrsmittel neben dem PKW.

Für uns ist die Mobilitätswende ein gemeinschaftlicher Prozess, den wir alle als Gesellschaft gestalten. Wir begleiten die Transformation mit Bürgerbeteiligung, Kommunikation und Information.

Wir wollen nicht nur Ziele formulieren, sondern uns gemeinsam auf den Weg machen zu einer klimaschonenden, sicheren und sozialen Mobilität, die Menschen echte Wahlfreiheit gibt, wie sie sich fortbewegen möchten: zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto.

## II. Situations-Analyse: Der Verkehrssektor schafft die Klimaziele nicht

**Deutschland hat seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor bisher verfehlt.** Trotz technischer Fortschritte bei Autos und LKWs stoßen wir seit 1995 – mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020 – in diesem Bereich mehr Treibhausgase aus, weil das Verkehrsaufkommen insgesamt steigt (Quelle: UBA). Wir müssen jetzt massiv und schnell gegensteuern, um CO<sub>2</sub> einzusparen und so das Klima zu schützen. Damit wir die Klimaneutralität erreichen, wollen wir unsere Mobilität grundlegend verändern und rasch umgestalten.

Bisher wurde dem einseitigen Straßenausbau für Auto und LKW der Vorrang gegeben. Während der Fokus darauf lag, das Straßen- und Autobahnnetz immer weiter auszubauen, ist das Schienennetz geschrumpft: Seit 1990 wurden in Bayern rund 340 Kilometer Strecke stillgelegt, viele sogar zurückgebaut.

Die Verkehrsplanung wird überwiegend vom privaten Auto her gedacht, und das führt häufig zu einem regelrechten „Autozwang“. Bei einer stetig steigenden Zahl zugelassener Autos in Bayern (von Januar bis September 2021: plus drei Prozent) nehmen Staus insbesondere in den Städten zu: Es droht der Verkehrskollaps, Lebensqualität leidet. Das hat Folgen für das Klima, die Umwelt und den Menschen. Auf dem Land ist das Fahren mit dem Auto für viele alternativlos, und wer kein Auto oder keinen Führerschein hat, ist dort auf andere angewiesen.

**Durch den exzessiven Straßenbau verbrauchen wir in Bayern seit Jahrzehnten riesige Flächen, zerstören Natur und Landschaft, Landwirtschaft und Heimat.**

Zufußgehende, Radfahrende sowie Bus- und Bahnfahrergäste wurden sträflich vernachlässigt, müssen Hindernisse und lange Fahrtzeiten in Kauf nehmen. Zufußgehen und Radfahren ist oft unbequem oder sogar gefährlich, weil sichere, bequeme und barrierefreie, räumlich abgetrennte Fuß- und Radwege fehlen. Busse und Bahnen verkehren vielerorts zu selten.

## III. Unser Ziel: Mobilität für alle – klimaschonend, sicher, bequem und barrierefrei

Die Neuausrichtung der Mobilitätspolitik in Bayern ist überfällig! Nur dann können wir zwei große Ziele zu erreichen: Erstens den CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren, damit wir die EU-Klimaschutzziele erreichen. Und zweitens für mehr Lebensqualität in unseren Gemeinden und Städten sorgen. Der Umbau der Mobilität muss jetzt schnell und effektiv angepackt werden. Wir geben der Verkehrssicherheit höchste Priorität.

Die beschlossenen Klimaschutzziele bedeuten: wir werden von den fossilen Brennstoffen wegkommen und die Abhängigkeit vom Auto verringern. Eine reine Antriebswende reicht nicht aus. Dafür ist der sofortige und massive Ausbau der Verkehrsarten des Umweltverbands nötig, das heißt Infrastruktur für bequemen und sicheren Fuß- und Radverkehr und ein großflächiger barrierefreier Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

So sorgen wir dafür, dass die Menschen nicht mehr auf das Auto angewiesen sind und schaffen echte Wahlfreiheit, wie sie sich fortbewegen wollen: Zu Fuß, mit dem Rad, Bus und Bahn oder dem Auto – oder einer Kombination verschiedener Verkehrsmittel.

Aus der Corona-Krise müssen wir lernen: wir wollen die Menschen wieder in die öffentlichen Verkehrsmittel zurückholen und gleichzeitig den gestiegenen Anteil des Fuß- und Radverkehrs erhalten.

Unser Ziel ist, den Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr entscheidend zu erhöhen: Bis 2030 wollen wir den Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen auf 20 % verdoppeln und die vom Freistaat längst beschlossene Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20 % des Gesamtverkehrs (Modal Split nach Anzahl der Wege) endlich mit konkreten Maßnahmen umsetzen. Auch den Fußverkehr wollen wir entscheidend verbessern. Wir sind der „Vision Zero“ verpflichtet, die null Verkehrstote und null Schwerverletzte zum Ziel hat.

Dafür entwickeln wir ein integriertes Mobilitätskonzept: die Mobilität soll attraktiv, verlässlich, klimaschonend, barrierefrei und bezahlbar werden. Die Maßnahmen schreiben wir in einem Mobilitätsgesetz fest, das wir Schritt für Schritt einführen. Dabei orientieren wir uns an den Zielen der Mobilitätswende der Bundesregierung, dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz, an den EU-Klimaschutzzielen im Verkehr und an der Vision Zero zur Verkehrssicherheit.

Wir wollen, dass die Menschen auch ohne eigenes Auto mobil sein können: Dafür führen wir die Mobilitätsgarantie für Bayern ein. Damit gibt es in Bayern von fünf Uhr früh bis Mitternacht mindestens einen Stundentakt mit einer verlässlichen und umweltfreundlichen Anbindung. Wir wollen in Bayern endlich mit einem Ticket überall hinkommen: den Flickerteppich des Nahverkehrs beenden wir und schaffen in Bayern flächendeckende Verkehrsverbünde.

Dort, wo die Menschen weiterhin auf das Auto angewiesen sind, werden die Fahrzeuge klimaneutral fahren. Wir treiben das rasche Auslaufen des Verbrenner-Antriebs voran. Wir nutzen die Chancen, die die Digitalisierung bietet, um Mobilität einfach, sicher und bequem für alle zu machen. Diese Transformation schafft zukunftssichere Arbeitsplätze im ÖPNV und seinen vielseitigen Berufen und Unternehmen, insbesondere dezentral im ländlichen Raum.

In Orts- und Stadtzentren soll in Zukunft wieder mehr Platz für Menschen sein, und die Menschen müssen sich sicher und bequem fortbewegen können. Mobilität muss sozial gerecht gestaltet werden, preislich attraktiv sein und allen zur Verfügung stehen. Wir entwickeln eine neue Bau- und Mobilitätskultur, unser Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“.

Dafür verabschieden wir uns von der historischen Fehleinschätzung der „autogerechten Stadt“ und der autozentrierten Stadtplanung. Stattdessen erhalten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes Vorrang. Dafür braucht es Änderungen in der Straßenverkehrsordnung und Unterstützung des Freistaats für die Kommunen.

Die Neuausrichtung der Mobilität geht nicht ohne die Beteiligung von uns allen, denn nur gemeinsam schaffen wir es, die Klimaziele einzuhalten. Wir begleiten die Mobilitätswende mit Maßnahmen der Bürgerbeteiligung, flankierender Kommunikation und breiten Kampagnen, um alle Menschen zu erreichen und von neuen Angeboten und Möglichkeiten zu überzeugen.

## IV. Unser Weg dorthin: Mobilitätswende gemeinsam gestalten

### 1. Dem Umweltverbund Vorrang geben

#### Ein Mobilitätsgesetz für Bayern

In einem bayerischen Mobilitätsgesetz verankern wir eine neue Mobilitätskultur und schreiben damit den Vorrang des Umweltverbundes bei Planung und Ausbau von Verkehrslösungen fest. Teil des Mobilitätsgesetzes ist das von den Landtags-Grünen 2021 vorgelegte Radgesetz, das unter anderem die Zuständigkeit des Freistaats für die Koordination des Radverkehrsnetzes und die Errichtung von Radschnellwegen, die Vorgaben für mehr und bessere Radabstellanlagen und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit festschreibt. Ebenso ist darin eine Landesagentur für Mobilität geplant, die die Kommunen bei Umsetzung und Kommunikation der Maßnahmen beraten und unterstützen wird.

#### Den Rahmen setzen: Planung und Finanzierung neu ordnen

Wir überarbeiten die Finanzierung des ÖPNV, damit die Verkehrsunternehmen weniger von Ticketeinnahmen abhängig sind und attraktive, einfache Pauschaltarife (Flatrates) für verschiedene Zielgruppen angeboten werden können. Damit begegnen wir den laufend steigenden Ticketpreisen und erhöhen die Attraktivität des Nahverkehrs, damit nach Corona wieder mehr Menschen den ÖPNV regelmäßig nutzen, insbesondere für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung. Nötig ist eine dritte Finanzierungssäule neben Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen aus kommunalen Haushalten. Dazu gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, die sich in vielen Städten im Ausland bewährt haben. Von höheren Parkgebühren über Citymaut bis hin zu Bürgertickets und Dienstgeberabgabe. Zusammen mit dem Bund wollen wir die Finanzierung des ÖPNV mit dem passenden Mittel zukunftssicher aufstellen.

Wir reformieren die Staatlichen Bauämter und stellen bisher für den Straßenbau vorhandene Planungskapazitäten aus diesen staatlichen Behörden für die Infrastrukturausbauplanung des Schienenverkehrs und des Radverkehrs (insbesondere Radschnellwege und überörtliche Radwegenetzplanung) zur Verfügung.

Wir streben eine Pflicht für integrierte Verkehrsentwicklungspläne in größeren Kommunen und kreisfreien Städten an.

### 2. Freie Fahrt für Bus und Bahn

#### ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe mit definierten Mindeststandards

Wir wollen eine landesweite Verbindlichkeit für den dringend erforderlichen Ausbau des ÖPNV schaffen. Wir wollen daher den ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe mit definierten Mindeststandards gesetzlich verankern. Unser Ziel ist, dass auch auf dem Land ein qualitativ hochwertiger ÖPNV angeboten wird, denn Busse und Bahnen sind ein elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge.

#### Mobilitätsgarantie: ÖPNV-Ausbau in ganz Bayern

Um immer und überall gut angebunden zu sein, ist unser langfristiges Ziel eine Mobilitätsgarantie für Bayern: Alle Orte im Freistaat sollen an allen Wochentagen von 5 bis 24 Uhr mindestens stündlich an den ÖPNV angebunden sein. Das kann ein Bahn- oder Busangebot sein, oder aber, in sehr dünn besiedelten Gebieten, auch ein in den ÖPNV voll integriertes On-Demand-System wie Rufbus, Ruftaxi oder ähnliches.

## Ausbau der Schiene für ein starkes Bahnangebot

Eine zentrale Rolle beim ÖPNV-Ausbau spielt der **Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs**. Wir werden die infrastrukturellen Voraussetzungen systematisch anpacken, vorplanen und die Umsetzung zusammen mit dem für die Schieneninfrastruktur weitgehend zuständigen Bund einleiten. Dazu werden wir uns beim Bund unter anderem für eine entsprechend deutlich erhöhte finanzielle Ausstattung und Planungsbeschleunigung einsetzen und bei Bedarf auch mit eigenen Mitteln in Vorleistung gehen. Ebenso werden wir für eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stellt, für die Bestellung von Zugleistungen eintreten.

Um das Ziel der Verdopplung des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen zu erreichen, bedarf es einer engen Abstimmung des Freistaats als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Bund beim Ausbau des bundeseigenen Schienennetzes. Wir wollen ein resilientes Schienennetz und eine Weiterentwicklung des wegweisenden Konzepts des Deutschlandtakt hin zu einer betrieblich zuverlässigen Lösung. Wir unterstützen den Plan zur konsequenten Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik, mit der die Leistungsfähigkeit des Netzes und die Stabilität des Betriebs gesteigert werden sollen. Eine Erhöhung der Investitionsmittel des Bundes schafft die Voraussetzungen für die Umsetzung.

Wir werden den kapazitäts- und qualitätsorientierten **Ausbau sowie die Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur** im Freistaat auch abseits der Magistralen vorantreiben, der seit Jahrzehnten verschleppt wurde. Damit Diesellzüge bald der Vergangenheit angehören und die „Diesellöcher“ im Schienennetz verschwinden, wollen wir **einen bayerischen Dieselausstiegsplan für die Schiene**, der Elektrifizierung, Batterie- und Hybridzüge und andere alternative Antriebsformen aufs Gleis bringt.

Zu einer attraktiven Bahn gehören auch **einladende Bahnhöfe**. Auch wenn dafür der Bund zuständig ist, wollen wir gemeinsam darauf hinwirken, dass keine Bahnhöfe mehr verkauft werden und stattdessen multifunktionale Aufenthaltsorte und Mobilitätsstationen mit wettergeschützten Wartebereichen, Toiletten, Café und anderem Komfort entstehen.

Darüber hinaus werden wir die erweiterten Fördermöglichkeiten des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes konsequent nutzen.

**Kostenloser WLAN-Empfang** soll rasch in den bayerischen Nahverkehrszügen selbstverständlich werden. Nicht nur bei Neuausschreibungen sondern auch bei bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeugen. Der Freistaat Bayern muss dafür die Kosten übernehmen.

Wir fordern und fördern die Betriebsqualität und -flexibilität sowie die Kürzung der Reisezeiten im Sinne integraler Taktfahrpläne durch Maßnahmen wie die Auflösung von Langsamfahrstellen oder höhengleicher Reisendenübergänge sowie Schaffung gleichzeitiger Fahrmöglichkeiten. Für weiterhin hohe Geschwindigkeiten und attraktiver Fahrzeiten im ÖPNV erhalten wir die großen Neigetech-  
niknetze in Franken, Ostbayern und im Allgäu und entwickeln schnellstmöglich tragfähige Konzepte für die Zeit nach dem Einsatz der aktuellen Fahrzeugbaureihe ab den 2030ern.

## Reaktivierungen fördern

Wir wollen alle reaktivierungswürdigen Eisenbahnstrecken auf ihre Machbarkeit hin untersuchen und die lokalen Initiativen dazu unterstützen. **Die Reaktivierungskriterien werden wir komplett überarbeiten.** Der Freistaat wird sich an den Investitionskosten auch bei der Schieneninfrastruktur mit eigenen Haushaltsmitteln beteiligen.

Für derzeit nicht reaktivierbare Strecken sehen wir hilfsweise eine Unterstützung von touristischen Verkehren vor, oder wo dies nicht gegeben ist, Maßnahmen zur Streckensicherung für mögliche Reaktivierungen zu einem späteren Zeitpunkt. **Unser Ziel ist, dass in Bayern keine Gleisanlagen mehr entwickelt und rückgebaut werden.**

## Attraktivere und digital verfügbare Tarifangebote

Wir wollen die Menschen auch mit **attraktiven Fahrpreisen** für Bus und Bahn begeistern und die Chancen der Digitalisierung für flexible, app-basierte E-Tickets unter anderem mit einem Best-Price-Modell wie z.B. bei der Londoner Oyster-Card nutzen und diese landesweit, auch grenzüberschreitend, verfügbar machen. Dabei orientieren wir uns am Landestarif Baden-Württemberg.

In einem ersten Schritt werden wir mit finanzieller Unterstützung des Freistaates die Einführung attraktiver **Schüler-, Auszubildenden-, Studierenden- und Jugendtickets auf der Basis der 365 Euro-Jugendtickets** mit landesweiter Fahrtmöglichkeit für alle jungen Menschen in Bayern anstreben. Perspektivisch wollen wir gemäß unserem Landtagswahlprogramm 2018, dass junge Menschen ohne Einkommen bis zum 26. Lebensjahr gratis den ÖPNV nutzen können.

## Mobilitätspass für Kommunen ermöglichen

Zur Finanzierung von Angebotsausbau und günstigen Tarifen soll die kommunale Ebene per Gesetz das Recht erhalten, auch **mit einem Mobilitätspass Einnahmen für den ÖPNV** im Verkehrsverbund zu erzielen. Dadurch soll der ÖPNV gestärkt und mit den Einnahmen attraktiver ausgebaut werden. Mit dem Mobilitätspass wird ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe verbunden, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann.

## Fünf Verkehrsverbünde für Bayern

Wir Grünen wollen flächendeckende Verkehrsverbünde und eine koordinierende und kofinanzierende Rolle des Freistaats. Ein besonders wichtiger finanzieller Aspekt sind dabei die beitriffsbedingten Investitionen und der Ausgleich der sogenannten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste. Das sind Mindereinnahmen, die den Verkehrsunternehmen infolge der neuen, einheitlichen Verbundtarife entstehen. Hier ist der Freistaat finanziell gefordert, die Kommunen zu entlasten, nicht nur bei den Verlusten, die im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs entstehen, die der Freistaat von Anfang an in voller Höhe tragen muss.

Wir streben etwa fünf große, starke Verkehrsverbünde in den Regionen Bayerns an. Bei der Umgrenzung orientieren wir uns an den Grenzen der Regierungsbezirke oder Metropolräume. Das ist einfach und für alle verständlich. Für gebietsübergreifende Verkehre bieten wir großzügige Überlappungszonen an, die die Tarife einfach und unkompliziert machen.

## Förderung neuer Mobilitätsformen: Rufbusse, Sharing-Modelle

Der ambitionierte Ausbau des ÖPNV lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren. Hier helfen uns in besonderer Weise digitale Technologien. **Den flexiblen On-Demand-Verkehr wollen wir auf breiter Front fördern.** Dabei ist für uns entscheidend, dass die Angebote voll in den ÖPNV integriert werden. Das heißt zum einen eine Einbindung der On-Demand-Dienste in die Verbünde und in die Verbundtarife, sodass die Angebote in den Fahrplan-Apps buchbar aufscheinen und im Idealfall kein gesondertes Ticket mehr erworben werden muss. Zum anderen heißt das, dass die Verbindungen über die gängigen Apps des öffentlichen Verkehrs sichtbar und buchbar sein müssen. Nur dann können On-Demand-Angebote ihr Potenzial ausspielen und Teil einer echten Alternative zum Auto werden, mit dem man jeden Ort in Bayern auch ohne Auto erreichen kann.

**Autonome, fahrerlose Kleinbusse**, die zwischen den heutigen großen Bussen (mit fixem Fahrplan) einerseits und dem flexiblen, aber teuren Taxi andererseits einzuordnen sind, können in Zukunft diese Lücke schließen und können ein günstiges, ergänzendes Mobilitätsangebot sein. Die derzeitige Weiterentwicklung bei Sensorik und Software der Fahrzeuge und infrastrukturelle Maßnahmen lassen den Einsatz dieser autonomen Shuttles immer näher rücken. Wir wollen in Bayern nicht nur Pilotprojekte durchführen, sondern Bayern eine führende Rolle beim Einsatz und der flächen-deckenden Einführung dieser autonomen Shuttles geben.

Ehrenamtlich basierte Orts- und Bürgerbusse, private Mitfahrmöglichkeiten sowie soziale Fahrdienste sind zudem eine wichtige Ergänzung im Mobilitätssystem, die wir fördern und integrieren werden.

Dort, wo Mittelzentren im ländlichen Raum keinen Schienenanschluss haben oder wichtige Verkehrsknoten nicht direkt verbunden sind, wollen wir die **Lücken im Netz durch miteinander getaktete Schnellbuslinien schließen**. Bei der Finanzierung wollen wir die kommunalen Aufgabenträger dauerhaft unterstützen.

## Schienenahverkehrsplan endlich aktualisieren, Infrastrukturbedarf beim Bund anmelden

Der Schienenahverkehrsplan nach Artikel 17 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) enthält die Vorgaben für die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenahverkehrs sowie den dafür zur Verfügung stehenden Finanzrahmen. Wir wollen, dass der Schienenahverkehrsplan auch die Qualität des Schienennetzes bewertet. Nur so kann der Infrastrukturausbaubedarf ermittelt werden und beim Bund angemeldet werden.

## Weg vom Diesel: auch den ÖPNV dekarbonisieren

**Wir wollen auch im Bus- und Bahnverkehr eine Antriebswende voranbringen.** Zum einen muss der Bau von Oberleitungen, viel schneller gehen. Wo dies nicht sinnvoll oder zeitnah umsetzbar ist, wollen wir klimaneutral fahrende Schienenfahrzeuge mit Brennstoffzellen, Batterien oder andere nachhaltige Techniken zum Einsatz bringen. Auch im Busverkehr wollen wir Batteriebusse, Brennstoffzellenfahrzeuge und andere nachhaltige Techniken wie Oberleitungsbusse einsetzen. Die Elektrifizierung der Busse mit Batterie oder Wasserstoff benötigt ebenso neue Betriebshöfe wie die Ausweitung des Busverkehrs. Die Aufgabenträger des ÖPNV brauchen eine ausreichende finanzielle Unterstützung für diese Aufgabe.

## Attraktive und faire Arbeitsbedingungen

Ein guter ÖPNV braucht zufriedene und motivierte Mitarbeiter\*innen. Wir setzen uns für attraktive und faire Arbeitsbedingungen ein, das heißt auch Einhaltung der Tarifverträge.

## Barrierefreiheit beschleunigen

Wir wollen mit einer **Stationsoffensive den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Busbahnhöfen unterstützen** und beschleunigen, auch wenn das vorrangig Aufgabe des Bundes beziehungsweise der Kommunen ist. Wir wollen flächendeckend barrierefreie Fahrzeuge auf Straße und Schiene und die Kompatibilität von Fahrzeugen und Bahnsteigen bei Planung und Bau der Infrastruktur erhöhen.

## Finanzierung sicherstellen

Der Finanzbedarf für den Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur, von Schnittstellen und Mobilitätsknoten sowie zur Herstellung der Barrierefreiheit ist groß. Für den Ausbau der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur wollen wir Mittel des aufgestockten Bundes-GVFG nach Bayern holen. Der Freistaat wird die Finanzmittel dazu sicherstellen, damit kein Bundes-GVFG-Projekt an der fehlenden Kofinanzierung des Freistaats scheitert. Den Ausbau wird der Freistaat durch Mittel aus dem BayGVFG unterstützen.

## 3. Nahmobilität bequem und schnell: Fuß- und Radverkehr fördern

### Das grüne Radgesetz für Bayern umsetzen

Wir setzen das Radgesetz um, das die grüne Fraktion 2021 eingebracht hat und erweitern es Schritt für Schritt zu einem umfassenden Mobilitätsgesetz. Dies ist die Voraussetzung für die Erreichung der Klimaziele und den Umbau der Mobilität.

### Der Freistaat unterstützt die Kommunen

Kommunen sollen Unterstützung bei der Förderung von Fuß- und Radverkehr bekommen. Hierzu sollen **Mobilitätsagenturen** nach Wiener oder Kopenhagener Vorbild geschaffen werden. Landesweit kommt hier eine Erweiterung der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlich Kommunen (AGFK)“ für diese Aufgaben in Betracht. Begleitend können Kommunen Fördergelder beantragen und Beratung erhalten. Beispielsweise ein „Zebrastreifenprogramm“ nach dem Vorbild Baden-Württembergs oder die rechtliche Unterstützung oder finanzielle Förderung für Radabstellanlagen, insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten, und auch für Lastenräder/Fahrrad-Anhänger.

Die Erstellung von **Radwegplänen soll kommunale Pflichtaufgabe werden, kofinanziert vom Freistaat Bayern**. Die Kommunen erhalten dabei fachliche Beratung von der Mobilitätsagentur.

Hinsichtlich Bewohnerparken, und Kurzzeitparken, Tempo 30, Fahrradstraßen etc. sollen Kommunen den von der StVO vorgesehenen Handlungsspielraum nutzen können und entsprechende Beratung und rechtliche Unterstützung bekommen. Mit der Unterstützung bei **verkehrsberuhigenden Maßnahmen** durch unsere Kommunen tragen wir zu den entsprechenden Zielen des Koalitionsvertrag auf Bundesebene bei.

Der öffentliche Raum soll für die private oder gewerbliche Nutzung (Parken) mindestens kostendeckend bewirtschaftet werden. Die **Bepreisung des öffentlichen Raums** soll und kann eine Lenkungswirkung zu einem höheren Anteil des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen haben, um Lärmschutz, saubere Luft und Verkehrssicherheit Städten zu schaffen.

Fuß- und Radverkehr **gefährdendes Verhalten** (Fuß- und Radwegparken) soll mit ausreichender Kapazität von Polizei bzw. kommunaler Verkehrsüberwachung und durch aufklärende Kampagnen zur Rücksichtnahme verhindert werden. Die Möglichkeit für Kommunen, fest installierte Blitzer aufzustellen, soll aktiv zur Nutzung empfohlen werden. Hürden für das Sanktionieren, z. B. kostenpflichtiges Abschleppen oder Bußgelder, illegal abgestellter Fahrzeuge, die Menschen stark behindern oder gefährden, bauen wir konsequent ab.

### Radschnellwege ausbauen

**Der Freistaat soll in Abstimmung mit Kommunen Radschnellwege selbst planen, bauen und unterhalten.** Radschnellwege überschreiten in der Regel die Grenzen von Gebietskörperschaften. Deshalb haben Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen die Radschnellwege den Landesstraßen gleichgestellt, also die Verantwortung dafür übernommen. Seitdem geht es mit dem Ausbau konkret voran. Das wollen wir auch in Bayern.

Darüber hinaus soll der Freistaat die **Federführung für ein bayernweites, durchgängiges, sicheres Radverkehrsnetz** übernehmen und die Kommunen bei der Umsetzung vor Ort unterstützen.

### Bayerische Bauordnung anpassen

Die Bayerische Bauordnung soll fahrradfreundlicher werden und die Bedürfnisse des Fußverkehrs stärker berücksichtigen. Dazu haben wir mit unserem Entwurf eines Radgesetz bereits einige Lösungsmöglichkeiten im Fahrradbereich vorgelegt.

### Barrierefreiheit fördern

**Inklusion und Barrierefreiheit muss Aufgabe jeder Wegeplanung werden.** Hierzu zählen barrierefreie Wegeföhrung entlang von Straßen, deren Querungen, die Erreichbarkeit von öffentlichen Institutionen und Plätzen, sowie Haltestellen.

Die Nutzung des ÖPNV muss niedrighschwellig und einfach werden. Wir wollen für Senior\*innen und Menschen mit Einschränkungen Unterstützungsmöglichkeiten schaffen, z.B. in Form von „Senioren-Coaches“, die Menschen bei der Nutzung des ÖPNV und den digitalen Möglichkeiten unterstützen. Gerade im ländlichen Raum, in dem die Taktung länger ist, brauchen die Menschen die Sicherheit, bequem und zuverlässig wieder nach Hause zu kommen.

### Multimodalität fördern, Knotenpunkte ausbauen

Um die Menschen zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel, insbesondere ÖPNV und Fahrrad zu bewegen, müssen Wege multimodal gedacht werden. Das bedeutet, dass verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden können. Wir legen einen Fokus auf Knotenpunkte und machen in Zukunft die **Multimodalität** wie den Umstieg vom Fahrrad in Bus und Bahn **sicher, einfach und bequem**.

Wir denken in Mobilitätsketten und bauen Knotenpunkte und Haltestellen des ÖPNV zu **Mobilitätsstationen** aus mit sicheren, diebstahl- und wettergeschützten Radabstellanlagen, E-Bike-Ladestationen, Rad-Service-Punkten und Leihfahrrad-Stationen. Wir erleichtern die Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln, wollen sie bequem und kostengünstig machen, und setzen uns auf Bundesebene für bessere Angebote der Deutschen Bahn ein.

Insbesondere auf dem Land gehört dazu, auch die Radwegenetze in Hinblick auf ÖPNV-Knotenpunkte für „Bike and Ride“ zu planen und auszubauen, damit die Menschen Wege zu Ausbildung und Arbeit ohne Auto zurücklegen können. Hierbei soll der Freistaat die Kommunen unterstützen.

## 4. Güterverkehr

### Güterverkehrskonzept

Wir wollen ein Güterverkehrskonzept erarbeiten. Zwar liegen die grundlegenden Gestaltungsmöglichkeiten beim Bund, aber auch wir wollen auf Freistaatsebene den Güterverkehr im Sinne der Nachhaltigkeit mitgestalten. Im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes soll der Sektor Spedition, Transport und Logistik analysiert werden und Handlungsempfehlungen für die Bundespolitik und sofern betroffen die Kommunalpolitik abgeleitet werden.

### Lieferverkehr in den Städten regeln; Lastenradförderung

In Ballungsräumen fördern wir den **Aufbau klimaneutraler Lieferketten**. Von dezentralen Logistik-Hubs sollen elektrisch betriebene Lieferfahrzeuge – vom Transporter bis zum Lastenrad – die Menschen in den Städten beliefern. Das entlastet den Straßenverkehr und vermeidet gefährliches Geh- und Radwegparken.

### LKW-Maut auf Staats- und Kommunalstraße

Der Schwerverkehr beansprucht das Straßennetz in besonderer Weise und führt zu einem hohen Sanierungsaufwand. Neben der LKW-Maut auf Bundesfernstraßen wollen wir eine bundesweite **LKW-Maut auch auf Staats- und Kommunalstraßen** nach Schweizer Vorbild für LKW mit mehr als 7,5 Tonnen und die Höhe der Maut insgesamt deutlich anheben.

### Infrastruktur: Schienen-Güterverkehr beim Bund vorantreiben

Wir wollen Maßnahmen zur **Stärkung des Schienengüterverkehrs** unterstützen. Dazu gehören insbesondere der schnelle Netzausbau, mehr ausreichend lange Überhol- und Begegnungsgleise, die Reaktivierung von Güterverkehrsstrecken, mehr Möglichkeiten der Güterverladung im Kombinierten Verkehr (KV) und die Unterstützung von Unternehmen beim Bau von Gleisanschlüssen. Schienenstrecken, die speziell für den ÖPNV ausgebaut wurden oder werden, sollen auch für den Güterverkehr ertüchtigt werden, ohne diesen zu behindern. Dies betrifft einerseits die Dimensionierung der Bauwerke, andererseits aber vor allem die Leit- und Sicherungstechnik.

### Umschlagbahnhöfe: Kapazität erweitern

Die **Verlagerung auf Schiene und Binnenschiff** wollen wir durch Infrastrukturförderung von Gleisinfrastruktur, intermodalen Schnittstellen und Umschlagterminals sowie durch Digitalisierungsprojekte fördern.

Schienenanschlüsse sollten für große Gewerbegebiete (wieder)hergestellt und mit Umschlagplätzen für LKW kombiniert werden. Das Ziel der Bundesregierung, eine Schienenanbindung für neue Gewerbe- und Industriegebiete auf verpflichtend zu prüfen, wollen wir auf Landesebene unterstützen.

## 5. Autoverkehr und Straße

### Erhalt vor Neubau – Moratorium Straßenneubau

Wer Straßen baut, wird Straßenverkehr ernten. Diese Grundregel der Verkehrsplanung hat sich in Bayern leider sehr bewahrheitet. Jahrzehntlang wurden hauptsächlich Straßen aus- und neu gebaut, die Kapazität und die Fahrgeschwindigkeit massiv erhöht. Gleichzeitig sind ÖPNV, Fuß- und Radverkehr vernachlässigt worden. Der Klimaschutz, aber auch die vielerorts unerträgliche Verkehrsbelastung zwingt uns nun zu einem Umdenken.

Das Straßennetz in Bayern ist nun im Wesentlichen fertig ausgebaut. Die Hauptaufgabe für die nächsten Jahre und Jahrzehnte besteht nicht im Aus- und Neubau, sondern in der **Sanierung des teils maroden Bestandes**. Alle Aus- und Neubauprojekte müssen nun, mittels eines Moratoriums, auf den Prüfstand hinsichtlich Klimaschutz und Beeinträchtigung von Schutzgebieten.

Vor allem LKW beanspruchen das Straßennetz aufgrund ihres Gewichts sehr stark. Das zieht hohe Sanierungskosten nach sich. Gemäß dem Verursacherprinzip erwarten wir von der Bundesregierung eine **Anhebung der LKW-Maut und eine Ausweitung auch auf Staats- und Kommunalstraßen**.

### Lärmschutz

Lärm macht krank. Hunderttausende Menschen in Bayern leiden unter der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. **Die Lärmgrenzwerte in Deutschland wollen wir prüfen und senken** und ein ausreichend finanziertes Programm zur Lärmsanierung an Bestandsstrecken einführen. Insbesondere innerorts sind verkehrsreiche Durchgangsstraßen eine schwere Bürde für die Bevölkerung.

Während in Baden-Württemberg auch an übergeordneten Durchgangsstraßen häufig lärminderndes Tempo 30 gilt, ist dies in Bayern die Ausnahme. Auch im Bereich der bedauerlicherweise freiwilligen Lärmsanierung an bestehenden Straßen investiert Bayern wenig, obwohl die Lärmkartierungen vielerorts hohe Betroffenheiten nachweisen. **Wir wollen die Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefahren durch Lärm schützen**. Sei es durch bauliche Maßnahmen oder auch durch verkehrsrechtliche Maßnahmen wie niedrigere Geschwindigkeiten.

### Flächengerechtigkeit: Lebendige, verkehrsberuhigte Städte und Orte

Verkehrsberuhigung wird immer wichtiger. Leider sind den Kommunen durch eine viel zu autofreundliche Straßenverkehrsordnung (StVO) die Hände gebunden. Auch wenn die StVO Bundesrecht ist und die Ampelregierung im Bund das ändern will, drängen wir darauf, dass die Verkehrsbehörden im Freistaat den Handlungsspielraum möglichst im Sinne des Schutzes der Anwohner\*innen, der Kinder, Senior\*innen und Menschen mit Beeinträchtigungen ausschöpfen und dazu Beratung erhalten.

Von der Bundespolitik erwarten wir eine **Reform der StVO**, die nicht die maximale Leistung der Straße für Kraftfahrzeuge, sondern den Menschen und die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten in den Mittelpunkt rückt.

Dazu zählt nicht nur die Einführung von mehr Gestaltungsfreiheit und Mitsprache der Kommunen bei verkehrsrechtlichen Anordnungen wie Tempo 30, Zebrastreifen, Radwegen etc. auch an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen, sondern auch neue Verkehrszeichen wie die in Nachbarstaaten bewährte Begegnungszone (Shared Space) und andere verkehrsberuhigende Möglichkeiten.

Unser Ziel ist die **Flächengerechtigkeit** in den Städten und Dörfern. Das Planungsprinzip, dass sich Fuß- und Radverkehr auf kleinen Restflächen neben den dominierenden Fahrbahnen für Kraftfahrzeuge unterordnen müssen, soll der Vergangenheit angehören. Wir wollen **Straßen von außen nach innen planen**: Ausreichend Platz für Fuß- und Radverkehr muss Priorität haben. Fuß- und Radverkehr, aber auch dem ÖPNV, räumen wir zum Wohle aller Menschen, der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit Vorrang ein. Wir unterstützen Kommunen, die Verkehrsberuhigung oder autofreie Innenstädte umsetzen möchten. Hier geben wir den Kommunen möglichst große Freiheit in der Umsetzung und setzen uns auf Bundesebene für eine schnelle Anpassung der Rahmenbedingungen in der StVO ein.

### Dekarbonisierung und Antriebswende

Viele Wege können nicht zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Erst recht nicht auf dem Land, auch wenn wir dort den ÖPNV massiv verbessern beziehungsweise überhaupt erst einführen wollen. Das Auto bleibt für viele Anwendungsfälle ein praktisches und nötiges Verkehrsmittel. Aber auch alle Kraftfahrzeuge müssen in der Zukunft klimaneutral unterwegs sein.

Deshalb wollen wir auch den Straßenverkehr dekarbonisieren. Welche Antriebstechnik die geeignetste ist, ist keine politische, sondern eine technische Herausforderung. Nach dem Stand von Wissenschaft und Technik zeichnet sich ab, dass wir bis auf weiteres im PKW-Bereich und regionalem Güterverkehr auf die hocheffiziente Batterietechnik, beladen mit sauberem erneuerbarem Strom, setzen werden müssen. Im überregionalen LKW-Bereich und bei Langstreckenbussen, dürfte die Wasserstoff-Brennstoffzelle die beste Technik sein. Gegen den Einsatz von Wasserstoff im PKW-Bereich spricht die bis auf Weiteres fehlende Verfügbarkeit von ausreichend erneuerbar erzeugtem „grünen“ Wasserstoff bei gleichzeitigem niedrigem Wirkungsgrad und die sinnvollere Anwendung bei der Dekarbonisierung der Industrie. (Siehe dazu auch den Abschnitt zu eFuels im Flugverkehr).

### Die Zukunft des Autos ist elektrisch

Das elektrische, mit grünem Strom betriebene Automobil (PKW) steht für individuelle Mobilität und Flexibilität. **Das Auto bleibt ein wichtiger Bestandteil im Verkehrsmix**. Um einen möglichst wirksamen Einsatz von grünem Strom sicherzustellen, müssen sowohl die Effizienz der elektrischen Antriebe erhöht als auch die Fahrwiderstände der PKW reduziert werden. Außerdem muss das Auto der Zukunft bezahlbar sein.

Die Autos der Zukunft werden – insbesondere außerhalb der Städte für mittlere und längere Fahrstrecken – weiterhin gebraucht. Dabei müssen wir die Verkehrsdichte dort reduzieren und die Fernstraßen entlasten. Das gelingt durch die Verschiebung des Modal Split, Verkehrsvermeidung („Stadt der kurzen Wege“) und Verkehrsverlagerung. Das Ziel ist die **staufreie Mobilität**, die mit digitaler Unterstützung, aber **ohne weiteren Straßenbau** erreicht wird.

Für die zukünftigen Rolle des privaten Autos gilt es, das richtige Maß zu finden für lebenswerte, staufreie Städte und Gemeinden. Bessere Mobilitätsangebote müssen und werden dabei zu insgesamt **weniger Autos und mehr Mobilität** führen. Dazu kann auch das Carsharing beitragen.

## Ausbau der Ladeinfrastruktur

Aus vorgenanntem Grund wollen wir die Antriebswende bei PKW-Neufahrzeugen beschleunigen. Dazu braucht es sehr viel **mehr Ladeinfrastruktur** in möglichst kurzer Zeit. Wir orientieren uns am Landesprogramm für Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg, wo zwei Millionen Ladepunkte bis 2030 angestrebt werden. Das bedeutet eine fußläufige Erreichbarkeit des nächsten öffentlichen Ladepunktes sowie eine Erreichbarkeit der nächsten Schnellladestation in maximal fünf Kilometern. Besonders wichtig ist dabei, das Laden einfach nutz- und bezahlbar zu machen.

## Elektrifizierung der Landesflotte

Den Freistaat Bayern sehen wir in einer wichtigen Vorbildfunktion. Momentan beschafft Bayern noch verschwindend wenige Elektrofahrzeuge. Wir wollen die Fahrzeugflotte des Freistaats schnell elektrifizieren.

## Autonomes Fahren

Das autonome Fahren mit klimaneutral angetriebenen Fahrzeugen bietet Chancen für neue Möglichkeiten der Mobilität und ein Plus an Verkehrssicherheit. Besonders aussichtsreich ist in unseren Augen die **Nutzung von autonomem Fahren im ÖPNV und bei On-Demand-Verkehren**.

Damit kann perspektivisch ein kostengünstiges öffentliches Verkehrsangebot in dünn besiedelten ländlichen Räumen entwickelt werden. Einer möglichen Steigerung des Verkehrsaufkommens durch die Anwendung des autonomen Fahrens im motorisierten Individualverkehr wollen wir entgegenwirken.

## 6. Flugverkehr

### Keine dritte Startbahn am Münchner Flughafen

**Die Planungen zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München werden wir sofort und endgültig beenden.** Zwei Bahnen reichen für die Mobilitätsbedürfnisse der Region vollkommen aus. Die Corona-Pandemie hat die Nachfrage an Flugverkehr einbrechen lassen, eine rasche Erholung ist nicht in Sicht. Es bestand vor der Pandemie kein objektiver Bedarf für eine dritte Bahn und dies ist jetzt erst recht nicht der Fall. Der Bau einer Betonpiste im Erdinger Moos konterkariert die sehr zaghaften Bemühungen der CSU zum Klimaschutz und steht im groben Gegensatz zum Pariser Klimaabkommen. Der Fokus sollte auf der Vermeidung von unnötigem Flugverkehr liegen. Eine schnellere Schienenanbindung des Flughafens an die Landeshauptstadt München mit einer Express-S-Bahn, aber auch an das Fernverkehrsnetz ist für uns wünschenswert.

### Nachtflugverbot verbessern

An den bayerischen Flughäfen wollen wir zum Schutz der Anwohner\*innen an den Flughäfen und Ab- und Einflugschneisen die Nachtruhe verbessern, denn Lärm macht krank. Der Freistaat Bayern als Gesellschafter der Flughäfen München und Nürnberg hat hier seiner Verantwortung gegenüber den Anwohner\*innen gerecht zu werden und die Nachflüge auf zwingend unausweichliche Sonderfälle zu reduzieren.

## Keine Subventionierung von Fluglinien und Flughäfen

Die stille Subventionierung von Fluglinien durch vergünstigte Start- und Landegebühren sowie Förderprogramme wollen wir beenden. Vielmehr müssen externe Kosten des Flugverkehrs im Sinne der Kostenwahrheit internalisiert werden, um andere Mobilitätsangebote, insbesondere die der Bahn für die Reisenden preislich attraktiver zu machen.

Staatliche Zuschüsse an Flughäfen, auch Regionalflughäfen und Landeplätze, wollen wir zurückführen und die eingesparten Mittel in den dringend benötigten ÖPNV-Ausbau investieren.

Den Bodenbetrieb an allen Flughäfen wollen wir schnellstmöglich klimaneutral und möglichst schadstoffarm (auch im Hinblick auf ultrafeine Partikel) organisieren.

## Alternativen schaffen: Ballungsräume mit der Schiene verbinden

Die Wege, die heute mit Kurzstreckenflügen zurückgelegt werden, wollen wir auf die Schiene bringen. Dazu wollen wir die Bahnverbindungen zwischen den Ballungsräumen in die Nachbarregionen Bayerns verbessern. Zuständig für den Fernverkehr und die Eisenbahninfrastruktur ist der Bund. Deshalb muss die **Verbesserung der Bahnverbindungen** in enger Kooperation zwischen Freistaat und Bund aber auch den Nachbarstaaten erfolgen. Der rasche Ausbau einer schnellen Verbindung nach Norditalien über den Brenntunnel und die Zulaufstrecken ist hierfür ein wichtiger Bestandteil, aber auch eine neue und schnelle Verbindung nach Prag oder die Neubaustrecke Ulm-Augsburg.

## Europäische Nachtzug-Hubs in Bayern unterstützen

Nachtzüge sind für viele Reisenden eine hervorragende Alternative zum Fliegen auf der Mittelstrecke ins europäische Ausland. Bayern hat das Glück, dass ein großer Teil der von der Deutschen Bahn aufgegebenen **Nachtzugverbindungen** von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übernommen, fortgeführt und verbessert wurden. Die ÖBB investieren in den für sie lukrativen Nachtzugverkehr. Unabhängig vom Betreiber wollen wir für Bayern mehr Nachtzug-Hubs mit attraktiven Verbindungen ins europäische Ausland und darauf abgestimmten Zulauf-Verbindungen. Sodass möglichst viele europäische Metropolen über Nacht von Bayern aus bequem erreicht werden können.

## Klimafreundlicheres Fliegen

Synthetisch gewonnene Treibstoffe (eFuels), unter Umständen auch Wasserstoff, haben theoretisch das Potenzial, das klimaschädliche Kerosin zu ersetzen. Damit könnte Fliegen klimafreundlicher werden. Allerdings ist die Herstellung enorm energieaufwändig und im großen Maßstab noch nicht verfügbar.

Sinnvoll ist die Gewinnung natürlich nur, wenn der benötigte Strom aus sauberen, erneuerbaren Energiequellen stammt. Solche synthetisch hergestellten Energieträger werden aber nicht nur im Flugverkehr, sondern auch für viele anderen Bereiche dringend benötigt: Sei es für klimaneutrale Transporte durch mit Wasserstoff betriebene LKW und Schiffe, oder vereinzelt auch Schienenfahrzeuge; sei es als Prozessenergie z.B. in der chemischen Industrie oder bei der Stahlherstellung.

Um in all diesen Bereichen klimaneutral hergestellte reFuels einsetzen zu können, brauchen wir ein Vielfaches der gegenwärtig installierten erneuerbaren Energieerzeugungsanlagen – vor allem sehr viel mehr Photovoltaikanlagen und Windräder.

Bis das Angebot an erneuerbarem Strom für all diese Bereiche ausreicht und die technische Entwicklung ausreichend fortgeschritten ist, bleibt uns im Flugverkehr nur die Sparsamkeit: Unnötige Flüge vermeiden, Alternativen ausbauen, steuerliche Privilegierung von Kerosin beenden.

## V. Zusammenfassung

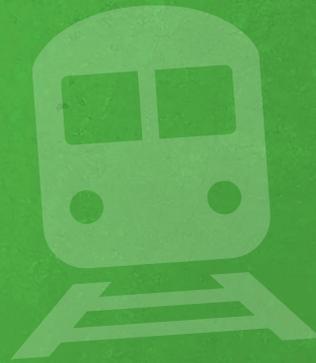
Grüne Mobilität schafft Klimaschutz, Sicherheit und Lebensqualität! Mobilität ist für uns Freiheit und Daseinsvorsorge. Wir schaffen mehr Mobilität für alle mit weniger Verkehr. Das bedeutet einen deutlichen Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie der öffentlichen Verkehrsmittel, sodass die Menschen in Bayern die Wahlfreiheit erhalten, wie sie ihre Wege erledigen möchten: **Zu Fuß, mit dem Rad, mit den Öffentlichen oder dem Auto.**

Die einzelnen Verkehrsmittel vernetzen wir mit den modernen Möglichkeiten der Digitalisierung – natürlich barrierefrei.

Grüne Mobilität schafft zukunftsfähige Arbeitsplätze, insbesondere im ländlichen Raum. Dort, wo das Auto unverzichtbar ist, wird es künftig klimaneutral individuelle Mobilität ermöglichen. Innerorts sorgen wir attraktive, lebenswerte öffentliche Räume, in dem wir Verkehrsflächen für vielfältige Nutzungen fair und bedarfsgerecht neu verteilen.

Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, günstige Tickets und sichere Radwege kostet viel Geld. Den Kommunen geben wir die rechtlichen aber auch die finanziellen Möglichkeiten an die Hand, finanziert durch neue Instrumente und Einsparungen im Straßenneubau.





Stand: März 2022



**KONTAKT:**

**Markus Büchler, MdL**  
Sprecher für Mobilität

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
im Bayerischen Landtag  
Maximilianeum, 81627 München

Tel. 089 4126-2659

[markus.buechler@gruene-fraktion-bayern.de](mailto:markus.buechler@gruene-fraktion-bayern.de)  
[www.gruene-fraktion-bayern.de](http://www.gruene-fraktion-bayern.de)