



BÜNDNIS SOZIALVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSWENDE



Sozialverträgliche Mobilitätswende in Bayern

Gemeinsam für Klimaschutz und soziale Teilhabe im Verkehr



Arbeiterwohlfahrt
Landesverband
Bayern e.V.



Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende wird gefördert von der Stiftung Mercator.

Über uns: Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern

Das „Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern“ gründet sich als Zusammenschluss verschiedener zivilgesellschaftlicher Organisationen, um die Mobilitätswende in Bayern voranzubringen. Es hat das auf Bundesebene existierende „Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende“ zum Vorbild. Übergeordnetes Ziel des Bündnisses ist der **Zugang zu klimafreund-**

licher Mobilität für alle Menschen, unabhängig von Wohnort, finanziellem oder gesellschaftlichem Hintergrund, Mobilitätseinschränkungen oder Alter. Das Bündnis repräsentiert dabei Millionen von Menschen in Bayern und zeigt auf, wie die Erfordernisse des Klimaschutzes mit denen der sozialen Gerechtigkeit und mehr Lebensqualität vereinbar sind.

Herausgeber

ADFC Bayern e. V., Kardinal-Döpfner-Str. 8, 80333 München

AWO-Landesverband Bayern e. V., Edelsbergstr. 10, 80686 München

BUND Naturschutz in Bayern e. V., Bauernfeindstr. 23, 90471 Nürnberg

Deutscher Gewerkschaftsbund, Bezirk Bayern, Neumarkter Str. 22, 81673 München

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Landesverband Bayern, Essenweinstr. 4-6, 90443 Nürnberg

IG Metall Bezirk Bayern, Werinherstr. 79, 81541 München

Sozialverband VdK Bayern e. V., Schellingstrasse 31, 80799 München

VCD Landesverband Bayern e. V., Hessestraße 4, 90443 Nürnberg

ver.di Bayern, Neumarkter Str. 22, 81673 München

Verfasser: Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern
April 2024

Autor*innen: Niklas Bieber, Dr. Andrea Fehrmann, Bernadette Felsch, Franz Gabler, Martin Geilhufe, Nicolas Graßy, Merlin Jonack, Dr. Adelheid Kückelhaus, Ludwig Maier, Nicole Schley, Dr. Katharina Wagner

Redaktion: Marcel Wicha

Gestaltung: Hannes Huber Kommunikation, Oppenau

Illustration: Elisabeth Deim, Dresden

Lektorat: Dr. Peggy Jacob, Berlin



Einführung

Bayern hat sich verpflichtet, bis 2040 klimaneutral zu werden. Allein von 2019 bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen pro Einwohner um 65 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Der Verkehr ist in Bayern für ca. 30 Prozent der klimaschädlichen Emissionen verantwortlich. Damit ist er der Sektor mit den höchsten Treibhausgasemissionen in Bayern und der einzige Sektor, in dem sich seit 1990 die Emissionen vermehrt haben.¹

Das bestehende Verkehrssystem ist jedoch nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes dringend verbesserungsbedürftig: Lärm, Stickoxide und Feinstaub schädigen die Gesundheit von Millionen von Menschen. 499 Menschen kamen 2023 auf Bayerns Straßen durch Verkehrsunfälle ums Leben, mehr als 62.000 wurden verletzt.² Gleichzeitig schließt die aktuelle Verkehrspolitik ganze Bevölkerungsgruppen, vor allem Menschen mit geringem Einkommen, körperlichen oder geistigen Einschränkungen sowie Bewohner*innen ländlicher Gebiete, vom gleichberechtigten Zugang zu Mobilität aus.

Entscheidend für den Erfolg der Mobilitätswende ist deshalb, dass die notwendigen Maßnahmen sozialverträglich gestaltet werden und mehr gesellschaftliche Teilhabe, also Zugehörigkeit zur Gesellschaft, ermöglichen. Außerdem müssen die Interessen der Beschäftigten beim Umbau der Mobilitätswirtschaft berücksichtigt werden.

Für diese wichtigen Anliegen setzt sich das **Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende** ein. Das Bündnis, ein bislang einmaliger Zusammenschluss von Gewerkschaften, Sozial-, Wohlfahrts- und Umweltverbänden sowie der Evangelischen Kirche in Deutschland, hat sich auf Bundesebene gebildet und nun in ähnlicher Zusammensetzung auch in Bayern konstituiert. Das bayerische Bündnis hat zum Ziel, die ökologische und sozialverträgliche Mobilitätswende aktiv und konstruktiv mitzugestalten. Dies soll durch die Vernetzung

der Bündnispartner*innen, Dialog- und Öffentlichkeitsarbeit und nicht zuletzt auch gemeinsame Aktionen erreicht werden.

Dabei betrachten wir die Mobilitätswende als ganzheitliches Vorhaben im Rahmen der folgenden vier Dimensionen:

1. **Mobilität als Element der Daseinsvorsorge anerkennen**
2. **Mobilität muss zu Gesundheit und Lebensqualität beitragen**
3. **Mobilitätswirtschaft sichert Beschäftigung und Wohlstand**
4. **Die sozialverträgliche Mobilitätswende braucht einen Kulturwandel**

Die sozialverträgliche Mobilitätswende in Bayern: Hier müssen wir anpacken!

Die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn alle mitmachen (können): Bürger*innen, Unternehmen, Gewerkschaften, Nichtregierungsorganisationen (NROs) und vor allem Politik und Behörden auf allen Ebenen. Landtag und Staatsregierung müssen durch klare politische Entscheidungen, zukunftsorientierte Investitionen in Infrastruktur und Personal und die Förderung gesellschaftlicher Teilhabe bessere Rahmenbedingungen schaffen.

Leider lässt die bayerische Staatsregierung seit vielen Jahren die dringend notwendigen Weichenstellungen vermissen. Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern fordert deshalb die bayerische Staatsregierung auf, die folgenden Punkte umzusetzen:

1. Mobilität als Element der Daseinsvorsorge anerkennen

Mobilität bedeutet nicht nur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, sondern auch Zugang zu existenziellen Gütern wie Gesundheit, Bildung, Kultur sowie zum Arbeitsmarkt, zu Sportstätten, Einkaufsmöglichkeiten und vielem mehr. Mobilität muss deshalb als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt werden. Hier kommt neben der Rad- und Fußinfrastruktur vor allem dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Schlüsselrolle zu.

Aktuell ist eine flexible Mobilität ohne (eigenen) Pkw vielerorts kaum möglich. Dies betrifft besonders die rund 56 Prozent der Menschen in Bayern, die im ländlichen Raum leben.³ Häufig gibt es hier nur ein schlecht ausgebautes oder gar kein ÖPNV-Angebot.⁴ So belegt Bayern bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn den vorletzten Platz in Deutschland und liegt deutlich hinter anderen Flächenländern wie Baden-Württemberg.

Deshalb fordert das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern: Der Freistaat muss umfassend und langfristig in Ausbau, Finanzierung, Qualität und Barrierefreiheit im ÖPNV investieren. Außerdem ist ein Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Land nötig.

- Der **ÖPNV muss auch auf dem Land konsequent ausgebaut werden**. Er ist deshalb als Pflichtaufgabe der Kommunen zu verankern. Dabei müssen einheitliche Mindestbedienstandards (Zeit, Taktung, Entfernungen, Barrierefreiheit, soziale Teilhabe) festgelegt werden. Die Vergabe des ÖPNV an die Auftragnehmer*innen muss überdies zwingend an tarifliche und soziale Standards für die Beschäftigten geknüpft werden. Die Staatsregierung hat hierbei eine **ausreichende Finanzierung** zu gewährleisten. Außerdem muss ein **Anbindegebot für Wohn- und Gewerbegebiete** an alle Verkehrsmittel eingeführt werden.
- Unter einer **ausreichenden Finanzierung des ÖPNV** verstehen wir neben Förderprogrammen auch ein **dauerhaft** ausfinanziertes Angebot.

Öffentlicher Nahverkehr muss auch auf dem Land als Teil der Daseinsvorsorge ernst genommen und durch ausreichende Steuermittel zuschussfinanziert werden.

- Ein verbessertes Angebot im ÖPNV wird es nur dann geben, wenn deutlich **mehr in Personal investiert** wird. Schon jetzt sind Tausende Stellen bei Busfahrenden und Zugpersonal in Bayern unbesetzt, weshalb Linien gestrichen und Takte ausgedünnt werden. Dieser Trend muss gestoppt und umgekehrt werden. Neben einer **besseren Bezahlung** müssen hier vor allem die aktuell schlechten **Arbeitsbedingungen mit langen Schichten und kurzen Pausen verbessert** werden.
- Die **Elektrifizierung von Bahnstrecken** soll beschleunigt vorangetrieben werden, notfalls unter Vorfinanzierung durch Landesmittel. Der Neubau-, Ausbau- und Sanierungsstau bei Bahnstrecken ist gleichermaßen aufzulösen. Der Freistaat soll initiativ untersuchen und **zielgerichtet Bahnstrecken** für den Personen- und Güterverkehr **reaktivieren** und auch nicht-bundeseigene Bahngesellschaften finanziell unterstützen.
- Um den Menschen den Umstieg auf die umweltfreundlichere Bahn zu erleichtern, muss der Freistaat **mehr Zugverkehre mit besserer Taktung** bestellen. Auch dazu sollte sich der Freistaat beim Bund für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen und diese Mittel dann auch entsprechend verwenden.
- Die Einführung des **49-Euro-Tickets** und die Vereinheitlichung von Tarifsystemen begrüßen wir ausdrücklich und plädieren für eine preisstabile Verstetigung des Angebots. Für eine sozial ausgestaltete Mobilitätswende ist der Preis allerdings für viele Menschen zu hoch. Das Bündnis fordert die Staatsregierung daher auf, **auch in Bayern ein Sozialticket** für Menschen mit geringen Einkommen bzw. in

Sozialleistungsbezug einzuführen. Denn die Erfahrung des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, dass gerade Menschen mit geringem Einkommen nur bei günstigen Angeboten weitgehend mobil sind. Das Fehlen solcher Angebote schränkt sie stark ein und ist unsozial.

- Damit eine soziale Mobilitätswende gelingen kann, muss **Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV Realität werden** – sowohl in der Stadt, als auch auf dem Land. Jede*r, ob mit oder ohne Behinderung, hat ein Recht auf Mobilität. Aktuell sind aber weniger als die Hälfte aller Bahnhöfe und Haltepunkte in Bayern komplett barrierefrei ausgebaut. Auch die Busse und Bahnen selbst weisen diesbezüglich oft noch große Defizite auf. Das ursprüngliche Ziel der bayerischen Staatsregierung „Bayern barrierefrei 2023“ wurde wesentlich verfehlt. Die im Koalitionsvertrag avisierten **100 zusätzlichen barrierefreien Bahnhöfen bis 2028 sind bei weitem nicht ausreichend**. Das Bündnis fordert deutlich mehr Anstrengungen beim barrierefreien Ausbau im ÖPNV und im gesamten Bahnverkehr in Bayern.
- Oft wird die wichtige **Rolle des Fahrrads für die Inklusion** übersehen: Viele mobilitätseingeschränkte Menschen können im Alltag am besten (und schmerzfreiesten) mit **Spezialrädern** (Dreiräder, Handbikes, Rollstuhlräder, Rikschas, umgebaute Lastenräder und angepasste Fahrräder, wie z.B. Liegeräder) unterwegs sein. Radinfrastruktur und Regeln (z.B. für Fußgängerbereiche oder die Radmitnahme in Bus und Bahn) müssen dies künftig berücksichtigen.
- Die **Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV** muss beim Ausbau mitgedacht werden. Hierfür be-

nötigt es mehr Kapazitäten, Radstellplätze in allen Zügen und Lösungen für den Schienenpersonenverkehr und Busse (z.B. Fahrradträger). Die Radmitnahmemöglichkeit muss kostengünstig (besser kostenfrei) sein und darf sich nicht nur an Tourist*innen orientieren. Um die Fahrradmitnahme im Alltag zu integrieren, muss sie, solange nicht kostenfrei, auch mit Abo-Modellen möglich sein. Dazu sind einfache, gut verständliche Lösungen notwendig.

- Das Angebot von **sicheren Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder sowie das **Bike-Sharing an Bahnhöfen** muss ausgebaut werden. Eine kostengünstige Leihgebühr (oder Flatrate) und die Sicherheit, ein funktionierendes Rad am Zielbahnhof zu bekommen, sind entscheidend dafür, dass Menschen die Kombination von Rad und Bahn nutzen.
- Der **Straßenbau muss neu bewertet werden**, um den **Flächenfraß zu reduzieren**. Alle Straßenbauvorhaben sind zunächst neu nach Klima- und Umweltaspekten zu bewerten, wobei als Alternativen andere Verkehrsmittel vorrangig zu berücksichtigen sind. Bestehende, notwendige Straßen können saniert werden, wobei der Umfang am gegenwärtigen Ausbaustand zu bemessen ist – kein heimlicher Ausbau durch Sanierung. Die Sanierung der bestehenden Straßen muss stets Vorrang vor deren Ausbau oder dem Bau neuer Straßen haben. Bei allen Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen von Straßen wird die Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr mitgeplant. Dabei sollen auch die Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern mitgedacht werden.

2. Mobilität muss zu Gesundheit und Lebensqualität beitragen

Die aktuelle Mobilität in Bayern ist stark vom eigenen Pkw dominiert. Dies führt zu Lärm- und Luftverschmutzung, erhöhter Unfallgefahr und Bewegungsmangel. 70 Prozent aller Pkw-Fahrten sind unter zehn Kilometer lang und könnten meist auch mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Deshalb muss jedem Menschen der Umstieg auf Alternativen so einfach wie möglich gemacht werden.

Schlüssel dazu ist ein Mobilitätskonzept für Bayern, in dem der Ausbau der Infrastruktur geplant sowie rechtlich bindende Modal-Split⁵-Ziele für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr definiert werden. Außerdem ist die „Vision Zero“ und die Gleichstellung sämtlicher Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden in das Konzept aufzunehmen:

- Die „**Vision Zero**“, also **keine Getöteten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr**, muss konsequent verfolgt werden und ist auch unter den Verantwortlichen der Exekutive zu verankern. Das bedeutet unter anderem, dass Verkehrsanlagen so zu planen sind, dass sie Fehler der Verkehrsteilnehmenden vermeiden und abmildern können (fehlertolerante Planungen). Behindernde und gefährdende Verkehrsverstöße wie das Parken auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen und das Zuparken von Radverkehrsanlagen müssen konsequent geahndet werden.
- Das **Radgesetz im Freistaat Bayern** muss unter Beteiligung der Verbände weiter ausgestaltet werden. Dabei wird besonderer Wert auf den **Aufbau eines bayerischen Alltags-Radverkehrsnetzes** sowie die **Verbesserung der Sicherheit** der Radfahrenden gelegt. Um die bisher stagnierenden Radschnellverbindungen voranzutreiben, müssen diese ähnlich wie Staatsstraßen vom Freistaat Bayern geplant, gebaut und unterhalten werden. Weiterhin wird

durch **Radverkehrsbeauftragte** mindestens in allen Landkreisen und kreisfreien Städten Fachwissen auf der kommunalen Ebene verankert.

- Der Freistaat soll eine **Fußverkehrsstrategie Bayern** unter Beteiligung der Fachverbände entwickeln. Diese soll die Förderung des Zu Fußgehens in den Kommunen verankern und die Straßen für Fußgänger*innen attraktiver und sicherer machen.
- Deutschlandweit **starben im Jahr 2020 28.900 Menschen** vorzeitig durch die Auswirkungen von **Feinstaub**. Deutschland belegt damit Platz drei in der EU nach Italien und Polen.⁶ In den Städten muss die **Feinstaubbelastung durch den Verkehr** deshalb gesenkt werden. Gerade **ärmere Menschen sind durch Abhängigkeit von preisgünstigeren Wohnlagen von höherer Luftverschmutzung durch den Verkehr betroffen**. Trotz der inzwischen erfolgten Einhaltung der Grenzwerte in Städten müssen die Bemühungen zur Reinhaltung der Luft weiter fortgesetzt werden.
- Auch die erheblichen **Lärmemissionen** an Autobahnen und vielbefahrenen Straßen sind ein großes **Gesundheitsrisiko**. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, Verringerung an der Quelle (laute Fahrzeuge und Fahrweise) und ggf. abschirmende/lärmdämmende Maßnahmen müssen Freistaat und Kommunen hier mehr tun, z.B. im Rahmen von Lärmaktionsplänen.
- **Aktive Mobilität** hat eine stark positive gesundheitliche Wirkung: Menschen sind gesünder und das Gesundheitssystem wird entlastet. Auch dieser Faktor ist bei der Förderung von Mobilität abseits des Pkw einzubeziehen.⁷

3. Mobilitätswirtschaft sichert Beschäftigung und Wohlstand

Die bayerische Mobilitätswirtschaft umfasst große Bereiche: von der Automobil- und Zulieferindustrie über die Bahnindustrie und dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr bis zum Fahrradhandel, der Produktion und dem Tourismus. Entsprechend wichtig ist sie für Arbeit, Wohlstand und regionale Wertschöpfung. Durch die Mobilitätswende verändern sich diese Branchen schnell. Zu den aktuellen Herausforderungen zählen vor allem der Fachkräftemangel im ÖPNV sowie die Transformation der Automobil- und Zulieferindustrie.

- Die Sicherung nachhaltiger Arbeitsplätze in der Mobilitätswirtschaft erfordert eine schrittweise, aber zügige Umsetzung. Die Staatsregierung sollte hierbei den Fokus auf die **Beteiligung der Beschäftigten als Mitgestalter*innen des Wandels** legen und entsprechende Rahmenbedingungen schaffen.
- Eine angemessene Finanzierung des ÖPNV ist notwendig, um das **Personalproblem zu bewältigen**. Die Staatsregierung muss finanzielle Mittel bereitstellen, um die Arbeitsbedingungen durch Entlastungsmaßnahmen zu verbessern und den **ÖPNV als attraktiven Arbeitsbereich** zu positionieren. Grundlage hierfür sind hohe Sozialstandards und Tarifbindung, durch die angemessene Entlohnung und einheitliche, attraktive und familienfreundliche Arbeitsbedingungen gewährleistet werden. Auch **Bayern braucht endlich ein Tarifreuegesetz**, das verpflichtende Kontrollen und empfindliche Sanktionen bei Verstößen festlegt. Dienstleistungsbereiche wie der Mobilitätssektor sind nicht nur Teil, sondern auch Träger des gesellschaftlichen Wohlstandes und haben daher eine höhere Wertschätzung verdient.
- Um die Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Industrien zu sichern, bedarf es massiver Investitionen in neue Technologien, Produkte und Geschäftsmodelle. Die Staatsregierung sollte dabei finanzielle Anreize setzen oder

Förderungen für **alternative Antriebstechnologien wie E-Mobilität und die Entwicklung von Leistungselektronik sowie Brennstoffzellensystemen** (für Industrie und Schwerlastverkehr) unterstützen. Auch die **Fahrradwirtschaft ist eine stark wachsende Industrie**. Die neuen Industriezweige brauchen gut ausgebildete Fachkräfte, die bereit sind, sich immer wieder neue Kompetenzen anzueignen. Diese können nur mit ausreichend attraktiven Ausbildungs- bzw. Studienplätzen rekrutiert werden und mit **guten Arbeitsplätzen in Bayern gehalten werden**.

- Die Kreislaufwirtschaft bietet Potenzial für die Schaffung von Arbeitsplätzen, insbesondere in den Bereichen **Recycling, Wiederaufbereitung und Reparatur**. Die Staatsregierung sollte Maßnahmen ergreifen, um diese Arbeitsfelder zu stärken und die notwendigen Kompetenzen durch Bildungs- und Weiterbildungsprogramme zu fördern.
- Angesichts des **Wandels in der Automobilindustrie** sollte die Staatsregierung eine vorausschauende Politik betreiben und eine frühzeitige industriepolitische Begleitung sicherstellen. Regionale Strukturpolitik sollte **besonders betroffene Regionen** unterstützen und den Ausbau regionaler **Transformationsnetzwerke fördern**.
- Viele Handwerksbereiche unterstützen die Mobilität in Bayern. Instandhaltung, Reparatur, Neubau von Infrastruktur u.v.m. wird von qualifizierten Handwerker*innen erledigt. Um diesen Bereich zu stützen, bedarf es einer **Hilfestellung für das Handwerk** – insbesondere bei der **Aus- und Weiterbildung von Fachkräften**.
- Die Unternehmen im Freistaat benötigen eine **gut entwickelte und international wettbewerbsfähige Mobilitätsinfrastruktur**. Diese zu erhalten steht im Interesse des Wirtschaftsstandorts. Sie kann dazu beitragen, die Effi-

zienz von Unternehmen zu steigern, indem sie den Transport von Waren erleichtert und die Lieferzeiten verkürzt. So muss es zur Selbstverständlichkeit werden, dass bestehende und vor allem neue Industrieansiedlungen ans

Schienennetz angeschlossen werden. Regionale Mobilitätspläne können die Mobilität der Beschäftigten verbessern sowie die Attraktivität eines Unternehmens als Arbeitgeber erhöhen.

4. Die sozialverträgliche Mobilitätswende braucht einen Kulturwandel

Fast hundert Jahre lang wurde alles auf den meist motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und entsprechend subventioniert. Das hat das eigene Auto für die Masse zur kulturellen Norm und Gewohnheit gemacht. Diese Mobilitätskultur schließt aber viele Menschen aus, die nicht mit dem eigenen Auto fahren dürfen, können oder wollen. Zudem hat sie viele schädliche Nebenwirkungen auf Umwelt, Klima und Gesundheit. Dass ein Wandel der Mobilitätskultur und -gewohnheiten möglich ist, indem man Alternativen zum Auto nicht benachteiligt, sondern ebenfalls fördert, zeigen Nachbarländer wie Österreich und die Schweiz, aber auch andere Flächenländer in Deutschland wie Baden-Württemberg, Hessen und Sachsen, in denen die ÖPNV-Erreichbarkeit höher liegt.⁸

Auch in der bayerischen Bevölkerung ist ein Wandel der Mobilitätskultur bereits spürbar. Das lässt sich z.B. an der Zunahme des Radverkehrs und den wachsenden Forderungen nach Verkehrsberuhigung ablesen. Dennoch sind viele Menschen noch skeptisch und wehren auch kleinste Änderungsvorschläge kategorisch ab. Wichtiger ist es in der gesellschaftlichen Debatte daher, auf eine „neue Rolle des motorisierten Individualverkehrs“ abzielen: eine neue und reduzierte Rolle des Automobils in einem neuen Zusammenspiel der Verkehrsträger und Mobilitätsangebote. Kernziel sollte dabei vor allem die Reduktion der mit dem Automobil gefahrenen „Fahrzeugkilometer“ sein. Der Anteil der Autonutzer*innen, die eine Reduktion von Pkw-Fahrten für möglich halten, stieg in den vergangenen Jahren stetig an.⁹

Ein wesentliches Ziel muss es deshalb sein, Menschen die Angst vor der Mobilitätswende zu nehmen und die positiven Seiten für das Individuum wie für die Gesellschaft (Gewinn an Gesundheit, Lebensqualität und sozialer Teilhabe) sichtbar und erfahrbar zu machen.

→ Im öffentlichen Diskurs müssen die **Vorteile klimagerechter Mobilität** stärker in den Vordergrund gerückt werden. Führungskräfte in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft haben hier eine wichtige **Vorbildfunktion** und sollten durch ihr eigenes Verhalten zeigen, dass alternative Mobilitätsformen im Alltag praktikabel und kostengünstig sind – und sogar Spaß machen können. Die Verhaltensänderungen müssen dabei authentisch vorgelebt und nicht nur symbolisch verkündet werden.

→ **Verwaltungsbeschäftigte** auf allen Ebenen spielen eine **zentrale Rolle** bei der Umsetzung der **Mobilitätswende**. Der Freistaat muss durch die Überarbeitung interner Richtlinien sowie gezielte Fortbildungsangebote deren Bereitschaft und Fähigkeit stärken, im Rahmen der bestehenden Gesetzgebung mögliche Spielräume auszuschöpfen und **neue Wege zur Förderung der Mobilitätswende vor Ort zu beschreiten**.

→ **Aus- und Fortbildung von Städte- und Verkehrsplaner*innen** müssen verstärkt sowie mehr Planstellen geschaffen werden, um die Transformation des Mobilitätswesens zu bewerkstelligen.

- Die Kommunen müssen dabei unterstützt werden, **Verkehrsversuche und Reallabore** durchzuführen, durch die eine neue Mobilitätskultur erfahrbar wird. Hier sind **Mut zum Ausprobieren und Ausdauer** gefragt. Die Etablierung neuer Mobilitätsformen braucht Zeit.
- Durch ideelle und finanzielle Förderung muss der **Sharing-Gedanke in der Stadt und auf dem Land** stärker unterstützt werden, um den Menschen den Verzicht auf das eigene Auto zu erleichtern.
- Um die Akzeptanz für die Mobilitätswende zu erhöhen und lokales Wissen zu mobilisieren, müssen **Vertreter*innen der Bürgerschaft einschließlich vulnerabler Gruppen** auf allen Ebenen in die Planungen einbezogen werden.
- In der Mobilitätsbildung müssen neue Wege gegangen werden, um bereits Kinder und junge Menschen für das Radfahren und Zufußgehen zu begeistern und sie in die Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote einzuführen.
- **Behörden, Unternehmen und Verbände** sollten unterstützt werden, um **eigene Mobilitätsstrategien** entwickeln zu können und ihren Beschäftigten bzw. Mitgliedern den Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsformen zu erleichtern (z.B. Jobticket, Dienstfahrrad). Dies dient auch nachweislich der Gesundheit und Produktivität ihrer Beschäftigten.
- Die Mobilitätswende darf nicht mit **Angst vor schlechten Arbeitsverbindungen** verknüpft werden. Daher müssen Förderungen und Projekte immer mit den **höchsten Standards der Sozial- und Arbeitsbedingungen** verbunden werden.
- Das Bündnis erkennt an, dass für Menschen, die aus verschiedenen Gründen weder ÖPNV oder Rad nutzen noch zu Fuß gehen können – z.B. aufgrund einer Behinderung oder Krankheit – Lösungen gefunden werden müssen, damit auch dieser Personenkreis **nicht von der gesellschaftlichen Teilhabe ausgeschlossen** wird.

Endnoten

- 1 Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, Klimabericht 2022, S. 16ff.
- 2 <https://www.statistik.bayern.de/presse/mitteilungen/2024/pm048/index.html>
- 3 Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat: Heimatbericht 2019: https://www.stmfh.bayern.de/heimat/Heimatbericht_2019.pdf
- 4 <https://www.br.de/nachrichten/bayern/spd-kritisiert-kaum-fortschritte-beim-oepnv-in-bayern,S8z4eCc>
- 5 Der Modal Split ist die Kenngröße, die den prozentualen Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel beschreibt, die von Menschen zur Fortbewegung genutzt werden.
- 6 <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/health-impacts-of-air-pollution>
- 7 <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/ist-die-aktuelle-verkehrspolitik-ungesund>
- 8 <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking>
- 9 2019 bis 2022 stieg er von 28 % auf 51 % an, genauer: positive Antworten auf die Frage „Könnten Sie deutlich oder etwas weniger Auto fahren, ohne dass Sie sich dabei stark einschränken müssten?“: <https://www.acatech.de/mobilitaetsmonitor>