

# **Mobilität der Freiheit – Zukunftsplan für Oberbayern**

## **I. Freiheit in Bewegung – unser Anspruch an Mobilitätspolitik**

Mobilität ist weit mehr als Fortbewegung. Sie ist Ausdruck individueller Freiheit, Grundlage wirtschaftlicher Entwicklung und Voraussetzung für soziale Teilhabe und Lebensqualität. Als Freie Demokraten setzen wir uns deshalb dafür ein, dass alle Menschen entsprechend ihren individuellen Bedürfnissen und persönlichen Lebenssituationen mobil sein können. Dafür wollen wir die Investitionen in eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur deutlich erhöhen und die Weichen für eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft stellen. Unser Ziel ist eine Mobilität, die verlässlich funktioniert, intelligent vernetzt ist und jedem Einzelnen echte Wahlfreiheit lässt. Jeder soll selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel am besten zum eigenen Alltag passt. Dafür wollen wir ein System, in dem Bahn, Bus, Auto, Rad und digitale Angebote intelligent verknüpft sind und sich gegenseitig ergänzen – damit Mobilität einfach, flexibel und verlässlich funktioniert.

Mobilität verbindet Menschen, Orte und Lebensrealitäten und schafft die Voraussetzung dafür, dass wir Arbeit, Bildung, Freizeit und Familie gut miteinander vereinbaren können. Wie unser Leben macht auch Mobilität nicht an Gemeinde-, Stadt- oder Landkreisgrenzen halt. Damit sie funktioniert, muss sie über Zuständigkeiten und Verwaltungsgrenzen hinweg gedacht und geplant werden. Als Freie Demokraten Oberbayern nehmen wir uns deshalb den Herausforderungen in Stadt und Land an und zeigen, wie wir Mobilität mit einem ganzheitlichen Konzept für die gesamte Region verbessern.

## **II. Auf der Straße: leistungsfähig, sicher, zukunftsbereit**

Der Straßenverkehr ist und bleibt das Rückgrat der Mobilität in Oberbayern. Für Millionen Menschen bedeutet er täglich den Weg zur Arbeit, den Zugang zu Bildung und Versorgung – und für viele Betriebe die Basis wirtschaftlicher Stabilität.

Damit Güter, Dienstleistungen und Menschen zuverlässig ans Ziel kommen, braucht es eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur. Doch viele Kommunen leiden unter enormer Verkehrsbelastung – mit den bekannten Folgen von Staus, Lärm und hoher Feinstaubbelastung. Die Ursachen sind vielfältig und unterscheiden sich von Ort zu Ort – ebenso wie die Maßnahmen, die sinnvoll zur Entlastung beitragen können. Zahlreiche Straßen, Brücken und Knotenpunkte sind überlastet oder sanierungsbedürftig. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an Verkehrssicherheit, Klimaschutz und städtebauliche Integration.

Unser Ziel ist es deshalb, den Straßenverkehr zukunftsbereit zu machen: sicher, effizient und intelligent gesteuert. Wir wollen Engpässe abbauen, Verkehr besser

lenken und die Infrastruktur so modernisieren, dass sie den Ansprüchen von heute und morgen gerecht wird.

Konkret fordern wir:

### 1. Verkehrsfluss digital steuern – KI-Ampelprogramme

Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich vor allem eines: weniger Staus und kürzere Fahrzeiten. Wir wollen dafür auf moderne Technologien setzen. In 15 Pilotkorridoren sollen KI-gesteuerte Ampelschaltungen erprobt werden – mit dem Ziel, die durchschnittliche Reisezeit um mindestens zehn Prozent zu senken. Baustellen, Ampeln und Umleitungen sollen über ein zentrales digitales System in Echtzeit gesteuert werden. Dadurch werden Staus reduziert, Luftqualität und Lärmbelastung verbessert und gleichzeitig CO<sub>2</sub>-Emissionen gesenkt.

### 2. Baustellenmanagement modernisieren

Nichts frustriert Verkehrsteilnehmer mehr als unkoordinierte Dauerbaustellen. Wir fordern eine zentrale, digitale Koordinierungsstelle, die Bauphasen, Umleitungen und Verkehrsdaten zwischen Gemeinden, Staatlichen Bauämtern und der Autobahn GmbH abstimmt. Alle Informationen sollen in Echtzeit in Navigationssysteme und Verkehrs-Apps einfließen. Ziel ist, dass keine zwei großen Engpässe gleichzeitig denselben Korridor blockieren. Damit zeigen wir: Effizienz beginnt bei der Planung, nicht erst auf der Straße.

### 3. Sanierungsturbo: Instandhaltung priorisieren und beschleunigen

Mit einem Sanierungsturbo wollen wir Straßen und Brücken in Oberbayern wieder in Schuss bringen und mehr Mittel gezielt in die Instandhaltung lenken. Regelmäßige Inspektionen sollen nach objektiven Kriterien – Zustand, Verkehrsbelastung und wirtschaftliche Bedeutung – digital ausgewertet und so Maßnahmen priorisiert werden. Mithilfe digitaler Zwillinge und einer zentralen Baustellenkoordination können Engpässe früh erkannt, Bauzeiten verkürzt und Verkehrsbeeinträchtigungen minimiert werden.

### 4. Autonomes und vernetztes Fahren ermöglichen

Wir wollen Oberbayern zu einer Modellregion für autonomes und vernetztes Fahren entwickeln. Dazu sollen Testfelder für autonome Kleinbusse, Lieferfahrzeuge und Rufsysteme eingerichtet werden – insbesondere im ländlichen Raum, wo klassische Linienverkehre oft unwirtschaftlich sind. Durch klare rechtliche Rahmenbedingungen bei Haftung, Datennutzung und Schnittstellen schaffen wir die Voraussetzungen, dass Innovation nicht gebremst, sondern gefördert wird. Die Landkreise und kreisfreien Städte sollen dabei Ressourcen bündeln und mit Tarifverbänden wie dem MVV kooperieren.

## 5. Park-&-Ride 2.0 – digital, kostenfrei, mit Ladeinfrastruktur

Attraktive Park-&-Ride Parkplätze an wichtigen Knotenpunkten sind einer der größten Hebel für eine funktionierende Verbindung zwischen Stadt und Land. Wir wollen den flächendeckenden Neubau sowie Ausbau solcher Anlagen - insbesondere der stark ausgelasteten P+R-Anlagen - mit klarem Qualitätsstandard: kostenfrei, papierlos, digital steuerbar und mit Ladepunkten für E-Fahrzeuge. Durch Reservierung per App, automatische Schranken und Kombitickets „Park+City“ wird der Umstieg auf Bahn und Bus einfacher.

## 6. Smart Parking und digitale Parkleitsysteme

Parkplatzmangel ist einer der größten Ärgernisse für Pendler. Wir wollen digitale Parkleitsysteme, die in Echtzeit freie Stellplätze anzeigen, Reservierungen ermöglichen und mit Mobilitäts-Apps verknüpft sind. Besonders in Städten sollen smarte Systeme helfen, den Parksuchverkehr zu reduzieren, Emissionen zu senken und bestehende Flächen besser auszunutzen.

## 7. Ringschluss der A99 in naturverträglicher Linienführung mit Tunneln

Ein vollständiger Autobahnring entlastet die Landeshauptstadt und die Gemeinden im Norden und Osten sowie insbesondere den Mittleren Ring und die A99 Ost. Eine naturverträgliche Linienführung schützt sensible Räume mit Tunnelbau und Einhausungen. Für Pendler bedeutet das weniger Stau und einen hohen Verkehrsfluss, für die Anwohner mehr Ruhe.

## 8. Mittleren Ring untertunneln und Oberfläche aufwerten

Der Mittlere Ring ist heute einer der größten Engpässe im Großraum München und Hotspot für Immissionen. Wir wollen ihn schrittweise untertunneln, um Leistungsfähigkeit und Lebensqualität miteinander zu verbinden: unterirdisch fließender Verkehr, oberirdisch neue Räume für Wohnen, Grünflächen und Gewerbe. So entsteht eine moderne, lebenswerte Stadtstruktur.

## 9. B15neu und A94 vollenden und verknüpfen

Die wirtschaftliche Stärke Oberbayerns hängt von funktionierenden Transitachsen ab. Wir setzen uns daher für den durchgehenden vierstreifigen Ausbau der B15neu von Regensburg bis Rosenheim und die vollständige Anbindung an die A94 ein. Das stärkt insbesondere das Chemiedreieck und entlastet zugleich Ortsdurchfahrten und Innenstädte.

## 10. Homeoffice und mobiles Arbeiten als Teil der Verkehrspolitik

Eine moderne Verkehrspolitik denkt auch die Frage mit: Wie vermeiden wir Verkehr, bevor er entsteht? Wir wollen flexible Arbeitsformen und Homeoffice gezielt als Baustein der Verkehrssteuerung verankern. Dazu braucht es Glasfaseranschlüsse,

steuerliche Anreize für Coworking-Angebote und flexible Arbeitszeitmodelle. Jede vermiedene Fahrt in der Rushhour entlastet Straßen, Umwelt und Nerven.

## 11. Ladeinfrastruktur ausbauen – privat, flächendeckend, einfach

Wir fordern den flächendeckenden Ausbau leistungsstarker Ladestationen in ganz Oberbayern. Entlang von Staatsstraßen, an zentralen Verkehrsknoten sowie in Dorf- und Stadtzentren sollen Schnellladesäulen mit einheitlichen, interoperablen Bezahlstrukturen entstehen. Hürden beim Bezahlen müssen abgebaut und einheitliche Standards geschaffen werden. Nach dem Grundsatz „Privat vor Staat“ soll der Ausbau vor allem durch den Abbau bürokratischer Hemmnisse, die gezielte städtebauliche Ausweisung geeigneter Standorte und koordinative Unterstützung vorangetrieben werden – staatliche Förderung nur dort, wo der Markt allein nicht trägt.

## 12. Verkehrsfluss in der Landeshauptstadt

Eine besondere Rolle kommt der Landeshauptstadt München als „Stauhauptstadt“ Deutschlands zu. Staus sind dabei nicht nur Zeitfresser für uns alle, sondern verursachen auch erhebliche volkswirtschaftliche Schäden. Hinzu kommen Debatten über – und teils bereits umgesetzte – Dieselfahrverbote oder Tempo 30 auf dem Mittleren Ring. Solche Fahrverbote lösen keine Probleme, sie verlagern sie nur und treffen besonders mittelständische Handwerksbetriebe, Pflegedienste, Liefer- und Logistikunternehmen sowie Berufspendler, die auf das Auto angewiesen sind.

Unser Anspruch ist, behördlich angeordnete Fahrverbote und überzogene Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden und stattdessen mit einem ganzheitlichen Maßnahmenpaket, wie in diesem Antrag skizziert, für möglichst flüssigen Verkehr und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu sorgen. Wir wollen dabei auch die Erfahrungen anderer europäischer Städte auswerten und prüfen, welche Modelle auf München übertragbar sind.

## 13. Fahrgemeinschaften und betriebliche Mobilität fördern

Wir wollen Anreize für Unternehmen schaffen, die eigene Mitfahrplattformen oder Mobilitätsnetzwerke anbieten, sowie digitale Matching-Systeme unterstützen. Pendler sollen über Arbeitgeber oder Apps unkompliziert Mitfahrmöglichkeiten finden können. So werden Straßen entlastet und Ressourcen effizienter genutzt.

## 14. Expressbusse auf die Schnellspur bringen

Wir wollen Expressverbindungen zwischen den Landkreisen – etwa Erding–Freising, Starnberg–Fürstenfeldbruck oder Pfaffenhofen–Ingolstadt – schaffen und sie direkt an wichtige ÖPNV-Knoten anbinden. So werden Fahrtzeiten verkürzt und regionale Zentren gestärkt.

Zudem fordern wir die Bundesregierung auf, ein Pilotprojekt zur Einrichtung von Autobahn-Bushaltestellen (für Linien- und Fernbusse) nach dem Vorbild europäischer

Nachbarländer wie Dänemark oder Österreich zu initiieren. Ziel ist es, entlang stark befahrener Autobahnabschnitte geeignete Standorte zu identifizieren und mit moderner Infrastruktur auszustatten. Besonders geeignet sind die Streckenabschnitte entlang der A8 (Augsburg–München–Rosenheim) sowie der A9 (München–Ingolstadt). Durch Bushaltestellen direkt an der Autobahn können Linienbusse Fahrgäste auf beiden Fahrtrichtungen sicher aufnehmen und absetzen, ohne zeitaufwendige Umwege in Ortschaften zu fahren. Das reduziert Reisezeiten, spart Energie und macht den Busverkehr zu einer echten Alternative zum Pkw.

In diesem Zuge sollen bayernweite Expressbuslinien über die BEG ausgeschrieben und finanziert werden, um auch abseits der Schieneninfrastruktur attraktiven ÖPNV zu gewährleisten und die Kommunen finanziell zu entlasten.

### 15. Sicherheit und Aufenthaltsqualität erhöhen

Mobilität endet nicht beim Fahrzeug, sondern bei der Sicherheit der Menschen. Wir wollen gefährliche Kreuzungen entschärfen, Fuß- und Radquerungen sicher gestalten und Straßen besser beleuchten. Ein besonderes Augenmerk liegt auf Schulwegen, Landstraßen und unfallträchtigen Knotenpunkten. Gleichzeitig wollen wir durch intelligente Verkehrsüberwachung, moderne Leittechnik und Aufklärung das Ziel „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten – als langfristige Leitlinie etablieren.

## III. Auf der Schiene: verlässlich, vernetzt, vorbildlich

Der Schienenverkehr ist eine zentrale Säule einer klimafreundlichen, zukunftsorientierten Mobilität. Eine funktionierende Bahn ist entscheidend, damit Menschen auf verlässliche, saubere und attraktive Alternativen zum Auto umsteigen können. Doch Verspätungen, zu geringe Taktung, Engpässe und überlastete Knoten mindern derzeit das Vertrauen in die Schiene. Unser Ziel ist ein Bahnsystem, das pünktlich, vernetzt und leistungsfähig funktioniert – in der Stadt ebenso wie im Umland.

Konkret fordern wir:

### 1. Nord- und Südring sowie 2. S-Bahn-Stammstrecke

Wir bekennen uns zum Bau und zur zeitnahen Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke, da sie die dringend benötigte Kapazitätserweiterung ermöglicht und mit einem Bypass bei Störungen den Betrieb deutlich resilienter macht. Zugleich erlaubt sie weitere Taktverdichtungen und schafft erstmals den Einsatz von Express-S-Bahnen, die das Umland schneller und direkter mit der Innenstadt verbinden.

Zusätzlich wollen wir die bestehenden Strecken des Süd- und Nordrings leistungsfähig ausbauen und damit eine vollwertige Ring-S-Bahn sowie neue direkte Umlandverbindungen über Teilabschnitte des Rings schaffen. Dadurch wird das Netz innerhalb der Stadt und im Umland besser verknüpft, die Abhängigkeit von den Stammstreckentunneln verringert und die Betriebsstabilität insgesamt deutlich erhöht.

## 2. Zweigleisigkeit und Elektrifizierung aller Regionalstrecken forcieren

Eingleisige, nicht elektrifizierte Abschnitte sind eine Hauptquelle für Zugausfälle und Verspätungen. Wir setzen auf durchgehende Elektrifizierung und Zweigleisigkeit auf allen Hauptachsen bis spätestens 2050. Priorität haben Korridore wie München–Mühldorf–Simbach (ABS 38), Ebersberg–Wasserburg oder Holzkirchen–Oberland.

Eingleisige Abschnitte der Münchner S-Bahn wollen wir bis 2040 vollständig zweigleisig ausbauen. Wo sinnvoll, sollen längere Züge und Bahnsteigverlängerungen erfolgen, um Kapazität und Stabilität gleichzeitig zu verbessern.

## 3. Anschlussgarantie und „Schweizer Taktanten“

Wir wollen verbindliche Wartefenster an wichtigen Knoten und landkreisübergreifend abgestimmte Fahrpläne nach Schweizer Vorbild. Busse – und sofern es der Fahrplan zulässt auch Züge – sollen an Bahnhöfen die Ankunft des vorhergehenden Zuges abwarten („100 % Anschlussgarantie“). So wird der verpasste Anschluss zur Ausnahme und Planbarkeit zur Regel.

Ein öffentliches, digitales Leistungs-Dashboard der BEG soll Kennzahlen wie Pünktlichkeit, Sauberkeit und Informationsqualität transparent machen. In Verkehrsverträgen sollen künftig klare Bonus-Malus-Regelungen gelten, die gute Leistung belohnen und mangelhafte sanktionieren.

## 4. Nachtverkehr ausbauen und verlässlich machen

In einer Metropolregion darf Mobilität nicht um Mitternacht enden. Wir fordern werktags stündlichen und für den Speckgürtel am Wochenende halbstündlichen Nachtverkehr im S- und U-Bahn-System. Das stärkt Schichtarbeit, Nachtwirtschaft und Freizeitverkehre gleichermaßen.

Parallel sollen Nacht-Expressbusse zwischen wichtigen Umlandknoten verkehren, um auch außerhalb des Taktnetzes verlässliche Heimkehrmöglichkeiten zu bieten.

## 5. U-Bahn-Ausbau in München stärken

Wir bekennen uns klar zum Bau der U9 zwischen Implerstraße, Hauptbahnhof und Münchner Freiheit. Sie entlastet zentrale Knoten und verkürzt Umsteigezeiten. Ergänzend sollen die U5 über Pasing nach Freiam, die U6 nach Neufahrn zur S1 und die U4 über die S8 in Englschalking zur Messe nach Riem verlängert werden.

## 6. Neues Bewertungsmodell für Infrastrukturmaßnahmen

Das Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ für Infrastrukturprojekte, dessen Ursprünge in den 1980er-Jahren liegen, erzeugt systematische Fehlanreize, weil manche Projekte durch optimistische Kalkulationen schöngerechnet und später von massiven

Kostensteigerungen eingeholt werden, während andere – gesamthaft betrachtet sinnvolle – Vorhaben rechnerisch entwertet und dadurch ausgebremst werden. Ursache dafür ist, dass wesentliche qualitative und schwer messbare Faktoren – etwa städtebauliche und soziale Effekte, Erschließungswirkungen, Vorteile für Nicht-Nutzer oder gesamtwirtschaftliche Agglomerationseffekte – bislang unberücksichtigt bleiben.

Wir wollen dieses formalistische Rechenmodell mit unsicheren Annahmen und teils intransparenten Parametern durch ein modernes, nachvollziehbares Bewertungssystem ersetzen, das neben quantitativen, volkswirtschaftlichen Kennzahlen auch qualitative Nutzenaspekte angemessen einbezieht. Da nicht alle Wirkungen objektiv messbar sind, muss die Entscheidung über die Förderfähigkeit eines Projekts letztlich politisch getroffen werden – nicht allein durch ein Rechenmodell. Über diese Förderfähigkeit soll daher nach öffentlicher Expertenanhörung und auf Grundlage einer transparenten Entscheidungsmatrix der Verkehrsausschuss des Bundestags unter Berücksichtigung aller relevanten Gesichtspunkte entscheiden.

## 7. MWV – ein attraktiver Tarifverbund für Oberbayern

Ein einfacher, logischer Tarif und abgestimmte, attraktive Fahrpläne sind die Grundlage dafür, dass mehr Menschen Bus und Bahn selbstverständlich nutzen. Wir setzen uns deshalb über die geplanten Verbundraumerweiterungen hinaus für eine schrittweise Ausweitung des MWV auf ganz Oberbayern ein – beginnend mit der Integration des VGI (Ingolstadt, Pfaffenhofen, Neuburg-Schrobenhausen und Eichstätt).

Das Tarifsysteem soll deutlich vereinfacht und nach dem Vorbild der Londoner Oyster-Card digitalisiert werden: Am Ende eines Tages, einer Woche oder eines Monats wird automatisch der günstigste Tarif abgerechnet.

Das komplexe System aus Ringen und Zonen soll durch ein entfernungsbasiertes Modell ersetzt werden (Abrechnung nach Distanz zwischen Start- und Zielhaltestelle), bei dem Fahrgäste am Start und Ziel per App, Kreditkarte oder NFC-Chip ein- und auschecken. Alternativ sollen flexible Zeittickets eingeführt werden (z. B. Kurzstrecke 15 Min., 1-Stunden-, 3-Stunden- oder Tagesticket). Reduzierte Preise für Kinder und Jugendliche in Ausbildung sollen beibehalten werden; insgesamt soll die Anzahl an unterschiedlichen Tarifen aber reduziert werden. Das Deutschlandticket soll mit jährlich dynamisierten Preisen fortgeführt werden. So wird der ÖPNV für Pendler ebenso wie für Gelegenheitsfahrer einfacher, verständlicher und attraktiver.

## 8. Schnellverbindungen und Flughafen-ICE-Bahnhof

Für eine international wettbewerbsfähige Region braucht Oberbayern leistungsfähige Fernverbindungen. Wir unterstützen daher den Bau der Schnellfahrstrecke München–Ingolstadt mit neuen Regionalhalten in Manching und Allershausen sowie die Schaffung eines ICE-Bahnhofs am Flughafen München. Zugleich soll die Pasinger Kurve realisiert werden, um direkte Verbindungen von Augsburg über Pasing zum Flughafen und weiter nach Ost- und Südostbayern zu ermöglichen. Zusammen mit dem Erdinger Ringschluss und der Neuen Innkreisbahn entstehen so neue attraktive Fern- und

Regionalverbindungen (u.a. Nürnberg–Flughafen–Salzburg, Eichstätt-Ingolstadt-Allershausen-Flughafen und Augsburg-Pasing-Flughafen-Wien).

Um den Flughafen bereits vor der Realisierung dieser großen Infrastrukturprojekte besser an die Landeshauptstadt anzubinden, setzen wir uns für die schnellstmögliche Einführung einer Express-Verbindung mit wenigen Zwischenhalten vom Hauptbahnhof - nach dem erfolgreichen Vorbild des City Airport Train (CAT) in Wien - zum Flughafen ein.

Damit erhält der Flughafen endlich die dringend erforderliche Anbindung an das Fernverkehrsnetz, der Hauptbahnhof wird entlastet und die Reisezeiten werden spürbar verkürzt – ein echter Standortvorteil für Wirtschaft und Tourismus.

## 9. Sofortprogramm Betriebsstabilität

Wir fordern ein gezieltes Sofortprogramm zur Behebung wiederkehrender Störungen an Weichen, Signalen und stark frequentierten Knotenpunkten. In ausgewählten Pilotkorridoren wollen wir innerhalb von fünf Jahren eine Pünktlichkeitsquote im Nahverkehr von mindestens 95 Prozent und weniger als 0,5 Prozent Zugausfälle erreichen und die Erfolgsstrategie sukzessive auf weitere Strecken ausrollen.

## 10. Brenner-Nordzulauf zügig vorantreiben

Die nördliche Zulaufstrecke zwischen München und Innsbruck ist ein zentraler Bestandteil des europäischen Brenner-Korridors und entscheidend, um den europäischen Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, den regionalen Personennahverkehr zu stärken und den internationalen Fernverkehr attraktiver zu gestalten. Die vorgeschlagene Trasse berücksichtigt Anwohnerinteressen und Umweltschutz in besonderem Maße; gerade deshalb darf der Bau angesichts des bestehenden Verzuges bei den internationalen Ausbauszusagen nicht weiter hinausgezögert werden. Zum Schutz der Anwohner ist auch beim Streckenausbau der gleiche Lärmschutzstandard einzuhalten wie beim Neubau.

Auch die Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) sowie der zweigleisige Ausbau Daglfing–Trudering und der anschließende viergleisige Ausbau bis zum Nordring müssen schnellstmöglich realisiert werden, um Engpässe zu beseitigen und die Leistungsfähigkeit des Netzes sicherzustellen.

## 11. Barrierefreie Bahnhöfe als Standard

Wir wollen alle oberbayerischen Stationen bis spätestens 2035 vollständig barrierefrei gestalten. Dazu gehören Aufzüge, Rampen, kontrastreiche Beschilderung, akustische Durchsagen, taktile Leitsysteme und barrierefreie Toilettenanlagen. An stark frequentierten Bahnhöfen wollen wir Redundanzen zum Standard machen, etwa durch zwei Aufzüge pro Gleis, um auch bei Störungen jederzeit einen uneingeschränkten Zugang zu gewährleisten. Ziel ist, dass jeder Mensch – ob mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Gepäck – Bahnhöfe selbstständig und komfortabel nutzen kann.

## 12. Sichere Bahnhöfe durch Präsenz und Kooperation

Wir fordern eine deutliche Erhöhung der Präsenz von Polizei und DB Sicherheit – insbesondere zu kritischen Tageszeiten wie Wochenenden, Nachtstunden sowie in den Pendlerzeiten der Wintermonate. Sicherheit darf kein Großstadtprivileg sein: Auch Mittel- und Kleinstädte sowie ländliche Stationen müssen regelmäßig bestreift werden.

Nach dem Hamburger Vorbild setzen wir uns für den bayernweiten Aufbau sogenannter *Quattro-Streifen* ein – gemeinsame Fußstreifen von Landespolizei, Bundespolizei, DB Sicherheit und kommunalen Ordnungsdiensten bzw. U-Bahn-Wachen. Diese abgestimmte Präsenz schafft Vertrauen und stärkt die Zusammenarbeit der Sicherheitskräfte.

## 13. Bahnhofsarchitektur, Beleuchtung und Aufenthaltsqualität verbessern

Bahnhöfe und ihr Umfeld sollen nachts hell ausgeleuchtet sein, mit klaren Sichtachsen und offener Raumgestaltung. Angsträume müssen systematisch beseitigt werden. Belebte Bahnhöfe mit Geschäften, Gastronomie oder kulturellen Nutzungen fördern soziale Kontrolle, steigern das Sicherheitsgefühl und machen Bahnhöfe wieder zu Orten, an denen Menschen sich gern aufhalten.

Wo möglich, sollen Wartebereiche modernisiert und durch Kooperationen mit regionalen Betrieben – etwa Kioske, Fahrradservices oder Cafés – belebt werden. Ebenso wichtig ist eine verlässliche, einheitliche Fahrgastinformation mit digitalen Anzeigen in Echtzeit: eine Quelle, eine Botschaft – identische Informationen in App, Anzeige und Durchsage.

## 14. Saubere und instand gehaltene Bahnhöfe

Verwahrlosung schafft Unsicherheit. Wir fordern verbindliche Reaktionszeiten für Instandsetzungs- und Reinigungsmaßnahmen sowie eine deutliche Aufstockung der Mittel für Sauberkeit und Instandhaltung.

## 15. Mehr Wettbewerb und Strukturreform der Deutschen Bahn

Ein leistungsfähiger Schienenverkehr braucht faire Wettbewerbsbedingungen und klare Strukturen. Wir fordern deshalb eine grundlegende Reform der Deutschen Bahn AG. Die DB InfraGO soll vollständig aus dem Konzern herausgelöst und als eigenständige, gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft im 100-prozentigen Bundesbesitz verbleiben. Der verbleibende Teil des DB-Konzerns kann schrittweise für private Beteiligungen geöffnet werden. Nur so können Transparenz, diskriminierungsfreier Netzzugang und die Trennung von Netz und Betrieb gewährleistet werden. Mit mehr Wettbewerb auf der Schiene durch offene Ausschreibungen, faire Zugangsbedingungen und Qualitätsverträge wollen wir die Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service verbessern.

## IV. Auf zwei Rädern und zu Fuß: mehr Raum für aktive Mobilität

Rad- und Fußverkehr sind die einfachsten, flexibelsten und umweltfreundlichsten Formen der Fortbewegung. Sie entlasten Straßen und ÖPNV, fördern Gesundheit und Lebensqualität und sind längst kein reines Freizeitvergnügen mehr, sondern für viele Menschen Teil des Alltags. Damit Radfahren und Zufußgehen in ganz Bayern sicher, attraktiv und komfortabel möglich sind, braucht es durchgängige Wege, klare Prioritäten und eine bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.

Konkret fordern wir:

### 1. Radschnellwege zwischen Stadt und Umland priorisieren

Entlang bestehender Bahntrassen und Hauptachsen wie München–Freising, München–Starnberg oder München–Markt Schwaben–Erding soll ein leistungsfähiges Netz breiter und baulich getrennter Radschnellverbindungen entstehen. Besonders an neuralgischen Punkten sollen die Strecken gut ausgeleuchtet und sicher gestaltet werden.

### 2. Bike+Ride-Offensive und bessere Mitnahmeregeln

An mindestens 100 priorisierten Bahnhöfen und Haltepunkten sollen überdachte, diebstahlsichere Fahrradgaragen entstehen. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten soll die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus für einen Euro am Tag möglich sein. Auf touristischen Linien wollen wir am Wochenende Busanhänger bzw. Boxen für Fahrräder testen, besonders in Ausflugsregionen wie dem Fünfseenland oder dem Chiemgau. So entsteht ein reibungsloses Zusammenspiel von Rad, Bahn und Bus.

### 3. Sicherheit und Qualität verbindlich sichern

Wir wollen Mindeststandards für Radwege festlegen, die Breite, Beleuchtung, Trennung von Fuß- und Autoverkehr sowie regelmäßige Wartung umfassen. Ergänzend braucht es ein Wartungsprogramm für beschädigte oder überwucherte Wege und einen verlässlichen Winterdienst auf wichtigen Achsen.

### 4. E-Bike-Infrastruktur und touristische Netze ausbauen

E-Bikes erweitern die Reichweite des Radverkehrs erheblich und sind ein wichtiger Bestandteil moderner Mobilität. Deshalb sollen Ladepunkte an Bahnhöfen, P+R-Anlagen und touristischen Zielen flächendeckend eingerichtet werden. Kombitickets „Bike+ÖPNV“ sollen die Nutzung von Leih- und Sharingrädern über eine gemeinsame App ermöglichen, um den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln einfach und attraktiv zu gestalten.

## 5. Fußverkehr stärken und sicher gestalten

Fußwege sind die Grundlage jeder Mobilität. Wir wollen sie sicherer und barrierefreier machen, mit kürzeren Wartezeiten an Ampeln, Diagonalquerungen an stark frequentierten Knotenpunkten und klarer Trennung zwischen Geh- und Radwegen. Das erhöht Sicherheit und Komfort und schützt insbesondere Kinder, ältere Menschen und Personen mit Einschränkungen

## 6. Letzte Meile schließen – Sharing an Knoten verankern

Wir setzen uns für eine rechtssichere Ausgestaltung von Sharing-Angeboten wie Free-Floating-Rädern und E-Scootern ein, um sowohl Anbietern als auch Kommunen Verlässlichkeit zu geben und nachhaltige, flexible Mobilität zu fördern. Ziel ist ein flächendeckendes Netz attraktiver Mikro- und Sharingangebote an Bahnhöfen und Haltestellen – darunter E-Scooter, Leih- und Lastenräder sowie bedarfsgesteuerte Shuttle-Pods. Dafür sollen Kommunen gesicherte Abstellflächen sowie klar gekennzeichnete Abhol- und Rückgabepunkte schaffen. Durch die Integration dieser Angebote in das Open-Source-Tarifmodell (Check-in/Check-out mit Bestpreis) entstehen nahtlose Wegekette ohne eigenes Auto – einfach, digital und alltagstauglich.

# V. Im digitalen Raum: Mobilität, die denkt

Digitalisierung ist der Schlüssel zu einer intelligenten, effizienten und benutzerfreundlichen Mobilität. Sie kann Staus vermeiden, Kapazitäten besser nutzen und den Zugang zu Mobilitätsangeboten vereinfachen. Unser Ziel ist ein vernetztes, digitales Mobilitätssystem, das Stadt und Land gleichermaßen zugutekommt und allen Bürgerinnen und Bürgern den einfachsten Weg von A nach B ermöglicht.

Konkret fordern wir:

### 1. Eine App für alles – mit Bestpreis und offenen Schnittstellen

Ein Zugang für Routenplanung, Buchung und Bezahlung – ob ÖPNV, Sharing, Taxi, Rufbus oder Parken. Das System muss automatisch den günstigsten Tarif („Bestpreis“) berechnen und alle Verkehrsträger integrieren. Voraussetzung für Fördermittel soll eine Open-API-Pflicht sein: Echtzeitdaten, Tarife und Störungsmeldungen müssen öffentlich zugänglich sein, damit Wettbewerb, Innovation und neue Dienste entstehen können. Alle mit öffentlichen Geldern erhobenen Mobilitätsdaten sollen grundsätzlich als Open Data bereitgestellt werden, um Start-ups, Forschung und Kommunen den Zugang zu ermöglichen.

### 2. Echtzeit-Störungsmanagement mit Alternativroute

Fahrgäste sollen bei Störungen innerhalb einer Minute eine konkrete Alternativroute erhalten – identisch kommuniziert in App, Anzeige und Durchsage. Damit beenden wir das Informationschaos, das viele Bürgerinnen und Bürger in der Umfrage kritisiert

haben. Ziel ist eine Datenverfügbarkeit von mindestens 99,9 Prozent und eine Reaktionszeit unter zwei Minuten.

### 3. On-Demand-Netze standardisieren

Ruf- und Minibusangebote sollen über eine gemeinsame Buchungsplattform mit Live-Tracking und einheitlichen Servicezeiten (auch nachts und am Wochenende) verknüpft werden. Das steigert die Nutzung, reduziert Leerfahrten und schafft Gleichwertigkeit der Mobilität im ländlichen Raum – ein Kernanliegen vieler Rückmeldungen aus der Umfrage.