

Sozial. Sicher. Klimafreundlich.

Forderungspapier des Bündnisses sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern

1. Mobilität als (kommunale) Daseinsvorsorge

Mobilität bestimmt, wie Menschen in ihrer Kommune leben können: ob sie Arbeitsplätze erreichen, medizinische Versorgung wahrnehmen, am sozialen Leben teilnehmen oder Kindern sichere Schulwege bieten können. Sie ist damit ein Grundpfeiler der Daseinsvorsorge. Gerade Kinder, ältere Menschen, Familien, Menschen mit Behinderungen und auch viele Beschäftigte sind im Alltag darauf angewiesen, dass Kommunen sichere, verlässliche und bezahlbare Mobilitätsangebote bereitstellen. Kommunen gestalten Mobilität unmittelbar – durch Straßenraumaufteilung, ÖPNV-Angebote, Rad- und Fußwege, Barrierefreiheit oder Verkehrsberuhigung. Damit sie diese Aufgaben erfüllen können, brauchen sie klare politische Prioritäten, ausreichend Personal und verlässliche Finanzierung.

2. Mobilität sozial und klimagerecht gestalten

Eine soziale und klimagerechte Mobilität bedeutet, dass Menschen unabhängig von Einkommen, Alter oder körperlichen Einschränkungen auch ohne eigenes Auto mobil sein können. Ticketpreise müssen dafür bezahlbar sein und Kommunen die Einführung von Sozialtickets voranbringen. Deren Zugang müssen sie so unbürokratisch wie möglich gestalten – etwa durch automatische Anerkennung von Leistungsbescheiden oder digitale Übermittlung. Ebenso wichtig ist es, Barrierefreiheit konsequent in allen Bereichen des ÖPNV umzusetzen: an Haltestellen, in Fahrzeugen und in der gesamten Wegeführung.

Dort, wo der Linienverkehr nicht ausreicht, brauchen insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ergänzende Angebote wie Rufbusse, Bürgerbusse oder Taxigutscheine. Für Arbeitnehmer*innen müssen Takte, Anschlüsse und Verbindungen so gestaltet werden, dass der ÖPNV eine echte Alternative zum Auto darstellt – auch in Randzeiten.

3. Sicherheit und selbstständige Mobilität ermöglichen

Sicherheit ist ein Grundpfeiler moderner Mobilitätsplanung. Das gilt sowohl für den Straßenraum als auch für den ÖPNV. Kommunen sollten regelmäßig differenzierte Nutzerbefragungen durchführen, um die

Bedürfnisse verschiedener Gruppen – etwa Frauen, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen – besser zu berücksichtigen. Besonders in Bussen und Bahnen ist Sicherheit rund um die Uhr relevant, nicht nur in den Abendstunden.

Auch Haltestellen müssen attraktiv und sicher sein: mit Sitzgelegenheiten, Wetterschutz und barrierefreien Zugängen. Für Kinder ist die eigenständige Mobilität entscheidend für ihre Entwicklung. Deshalb braucht es kommunale Schulwegpläne für Fuß- und Radverkehr sowie eine flexible Nutzung der Schülertickets.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums sollte sich stärker an schutzbedürftigen Gruppen wie Kindern oder Menschen mit Gehbehinderung ausrichten: sichere Übergänge, breite Gehwege, klare Sichtbeziehungen und Verkehrsberuhigung in Wohn- und Schulbereichen sind zentrale Bausteine.

4. Rad- und Fußverkehr als tragende Säulen der Verkehrswende

Der Rad- und Fußverkehr ist für Kommunen das wirkungsvollste Instrument, um Klimaschutz, Gesundheitsförderung und mehr Lebensqualität zu verbinden. Viele bayerische Kommunen erkennen ihn noch nicht als zentrale Säule ihrer Verkehrsplanung an – genau das muss sich ändern. Kommunen sollten ambitionierte Ziele für den Rad- und Fußverkehr beschließen, etwa eine Steigerung des Radverkehrsanteils um mindestens zehn Prozentpunkte in den kommenden zehn Jahren. Dafür braucht es durchgängige, sichere und barrierefreie Netze: baulich getrennte Radwege an Hauptstraßen, sichere Kreuzungen, Fahrradstraßen, großzügige Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und ÖPNV-Knoten.

Der Fußverkehr muss durch Fußverkehrspläne, vermehrte Anlage von Fußgängerüberwegen sowie eine konsequente Verhinderung des Gehwegparkens aktiv gefördert werden. Besonders wichtig ist, dass Schul- und Alltagswege für Kinder so gestaltet werden, dass Kinder selbstständig und sicher unterwegs sein können.

Auch die Kombination von Fahrrad und ÖPNV muss deutlich erleichtert werden – durch verlässliche Mitnahmeregelungen und gute Abstellmöglichkeiten.

Damit Kommunen all dies umsetzen können, benötigen sie ausreichend qualifiziertes Personal mit Fachwissen zu Fuß-, Radverkehr und Mobilität sowie verlässliche, langfristige Finanzierungsprogramme. Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsbildung in Schulen und fahrradfreundliche Initiativen in Betrieben können den Wandel zusätzlich verstärken.

5. Verkehrsberuhigung für lebenswerte Orte

Lebendige Ortszentren entstehen nicht von selbst – sie brauchen Raum für Menschen statt für Fahrzeuge. Kommunen sollten daher überall dort, wo die gesetzlichen Möglichkeiten bestehen, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit machen, besonders vor sozialen Einrichtungen, an Schulwegen oder zur Umsetzung von Lärmaktionsplänen.

Schulstraßen, die vor Unterrichtsbeginn und zum Unterrichtsende für den Autoverkehr geschlossen sind, erhöhen nicht nur die Sicherheit, sondern schaffen auch einen geschützten Raum für Kinder. Autoarme oder autofreie Quartiere können Lärm und Abgase reduzieren und die Aufenthaltsqualität erheblich steigern.

Um den Straßenraum gerechter zu verteilen, braucht es eine klare politische Entscheidung: weniger überdimensionierte Autoinfrastruktur, mehr Platz für sichere Geh- und Radwege. Die neuen Regelungen der Straßenverkehrsordnung bieten Kommunen zusätzliche Handlungsspielräume – diese sollten schnell und entschlossen genutzt werden.

6. Gute Infrastruktur braucht gute Arbeitsbedingungen

Eine Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn genügend qualifiziertes Personal im ÖPNV und in kommunalen Verkehrsbetrieben vorhanden ist. Busfahrer*innen sowie Beschäftigte im Schienenverkehr, in der Werkstatt und im Service tragen zentrale Verantwortung für den täglichen Betrieb. Das Land und die Kommunen müssen ihre Vergaben daher an Tariftreue binden und für gute Arbeitsbedingungen, verlässliche Schichtpläne und angemessene Löhne einstehen.

Nur so kann es gelingen, neues Personal zu gewinnen und zu halten – eine Voraussetzung für jeden Ausbau des ÖPNV.

7. Beteiligung und demokratische Mobilitätsplanung

Verkehrspolitik wirkt dann am besten, wenn sie gemeinsam gestaltet wird. Kommunen sollten deshalb Mobilitätsbeiräte einrichten, in denen Bürger*innen, Verbände, Fachleute und lokale Akteure mit echter Mitwirkung vertreten sind. Transparente Verfahren und frühe Beteiligung erhöhen Akzeptanz, Qualität und Legitimität der Mobilitätsplanung.

Eine inklusive Verkehrsplanung sollte von Anfang an Menschen mit Behinderungen einbeziehen, etwa durch Inklusionsbeauftragte, die systematisch in Planungsprozesse integriert werden. So entsteht ein Verkehrssystem, das allen zugutekommt.

8. Was Bund und Land leisten müssen

Damit Kommunen die beschriebenen Aufgaben erfüllen können, braucht es verlässliche politische Rahmenbedingungen. Dazu gehört insbesondere die gesetzliche Verankerung des ÖPNV als Pflichtaufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge, verbunden mit einer dauerhaft gesicherten Finanzierung durch Bund und Land.

Ebenso notwendig ist eine bayernweite Mobilitätsgarantie mit Mindeststandards, die deutlich über das heutige Maß der Nahverkehrsplanung hinausgehen, um die Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum sicherzustellen. Die Finanzierung des Umweltverbunds – also von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – muss langfristig und auskömmlich ausgestaltet sein.

Fazit

Die Mobilitätswende beginnt in den Kommunen. Wer sichere Wege schafft, gute Bus- und Bahnverbindungen anbietet, Rad- und Fußverkehr stärkt, Verkehrsberuhigung fördert, Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit ernst nimmt, verbessert das Leben aller Menschen – von Kindern über Senior*innen bis hin zu Beschäftigten, Pendler*innen und Menschen mit Behinderungen.

Kommunen in Bayern haben die Chance, Mobilität neu und gerecht zu gestalten. Sie sollten diese Verantwortung entschlossen wahrnehmen.

Kontakt und Anfragen:

Merlin Jonack

Projektkoordinator Bündnis SVM Bayern

+49 (0)173 5153341

Buendnis.SVM@NABU.de