

Antragsbereich MAT / Antrag 6/II/2022

AntragstellerInnen: AK Verkehrspolitik

6/II/2022: Gute Mobilität für alle – in München und ganz Bayern

1 **Mobilität garantieren, Lebensqualität schaffen.** Mobilität ist die Voraussetzung
2 für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftliche Entwicklung und persönliche Frei-
3 heit. Wir stehen für mehr sozialgerechte Mobilität und bezahlbares, nachhaltiges
4 Vorankommen. Das ist unsere Mobilitätsgarantie.

5

6 Damit übernehmen wir Verantwortung für künftige Generationen: Der Ausbau
7 der nachhaltigen Mobilität leistet einen zentralen Beitrag zur Erfüllung der
8 Pariser Klimaziele, erhöht die Lebensqualität auf dem Land und in der Stadt,
9 verringert den Flächenverbrauch, fördert die Gesundheit der Bevölkerung und
10 reduziert die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Menschen
11 (Vision Zero).

12

13 **Die Mobilitätsangebote in München und Bayern sollen für alle zugänglich,**
14 **bezahlbar und klimafreundlich sein.** Der Verkehr der Zukunft ist komfortabel
15 und gut getaktet: Mit einer gut ausgebauten Infrastruktur und der Vernetzung
16 der Mobilitätsformen legen wir hierfür die Grundlage. Auch in der Mobilität
17 werden wir Ballungszentren und ländliche Räume bedarfsgerecht fördern und
18 den öffentlichen Nahverkehr ausbauen. Auch auf dem Land soll man ohne Auto
19 mobil sein können

20

21 Im Folgenden zeigen wir auf, wie Mobilität landesweit und in München gestaltet
22 werden sollte. Unsere Schwerpunkte sind a) öffentlicher Nahverkehr, b) Rad- und
23 Fußverkehr, c) Autoverkehr, d) Güterverkehre sowie e) planerische Aspekte.

24

25 Münchens Bürger*innen sollen mobil bleiben – und weiter gut vorankommen,
26 bezahlbar und sicher. Als „Pendlerhauptstadt“ und potentielle „Dauerstauhaupt-
27 stadt“ Deutschlands hat München für den Freistaat eine zentrale verkehrliche
28 Rolle. Der Anteil an Nutzer*innen des öffentlichen Nahverkehrs, des Fahrrads,
29 aber auch der Fußgänger*innen ist hoch – und soll weiter steigen. Dafür soll
30 das Angebot noch attraktiver werden. Wir unterstützen das städtische Ziel, bis
31 2025 80 Prozent des Verkehrs in der Stadt durch **umweltfreundliche Mobili-
32 tätsformen** abzuwickeln. Niemand in unserer Stadt soll auf ein eigenes Auto
33 angewiesen sein. Alle Orte werden barrierefrei, komfortabel und bezahlbar mit
34 umweltfreundlichen Mobilitätsformen erreichbar sein. Eine besondere Rolle
35 werden auch Kooperationsprojekte mit der Region einnehmen, hier soll der
36 Freistaat gemeinsame Planungen unterstützen. Deswegen unterstützen wir die

37 Bewerbung Münchens und der Region auf die Internationale Bauausstellung
38 (IBA).

39

40 Verkehrssicherheit hat für uns oberste Priorität. Unser Ziel: Die **Vision Zero**, also
41 keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Dafür werden wir die
42 schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Fußgänger*innen und Radfahrer*in-
43 nen, Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung, zum
44 Maßstab machen. Wir werden die schnelle Ergänzung von Abbiegeassistenten in
45 allen Fahrzeugen im öffentlichen Einflussbereich (Ministerien, Kommune, kom-
46 munale Gesellschaften) mit einem Sonderprogramm finanzieren. Um Unfälle zu
47 vermeiden, werden wir auch mit der Wirtschaft sprechen, um hier eine schnelle
48 Nachrüstung bei älteren Fahrzeugen zu bewirken.

49

50 1. Mobil in Stadt und Land

51 Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit – alle Wege sollen gut mit dem Fahrrad,
52 zu Fuß oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie geteilten
53 und vernetzten Mobilitätsangeboten zurückgelegt werden können. Niemand soll
54 auf ein eigenes Auto angewiesen sein.

55

56 a) Öffentlicher Verkehr

57

58 Wir brauchen landesweit einen **massiven Ausbau des ÖPNV**. Der Öffentliche
59 Verkehr muss zuverlässig, gut erreichbar und getaktet sein. Langfristiges Ziel ist
60 der **kostenlose öffentliche Personennahverkehr** für alle in Bayern. Wir führen im
61 ersten Schritt das kostenlose Ticket für Menschen mit weniger Geld ein, etwa für
62 Auszubildende, Schüler*innen und Studierende, Senior*innen. Die Kosten dafür
63 übernimmt der Freistaat.

64

65 Wir werden die ÖPNV-Förderung so ausgestalten und mit Finanzmitteln ausstat-
66 ten, dass überall in Bayern ein verlässlicher, attraktiver öffentlicher Nahverkehr
67 angeboten wird: Im städtischen Raum finden Bürgerinnen und Bürger dann rund
68 um die Uhr innerhalb von 10 Minuten ein öffentliches Verkehrsangebot. Eine
69 enge Zusammenarbeit öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen mit den
70 Kommunen, höhere Finanzierungen durch den Freistaat und interkommunale
71 Linien sind dafür die Basis.

72

73 Im ländlichen Raum wollen wir tagsüber eine mindestens stündliche Bedienung
74 jeder Haltestelle sicherstellen, sei es durch Linienverkehr oder durch Rufbusse
75 und andere, am Bedarf der Menschen ausgerichtete Dienste, oder in einer
76 Kombination aus beidem. Der ÖPNV Bayerns soll 100 Prozent lokal emissionsfrei
77 sein und sich vollständig aus regenerativen Energien speisen.

78

79 Bayern braucht einen schnellen Ausbau der **Schieneinfrastruktur**. Höhere In-

80 vestitionen, ein Sonderprogramm von Freistaat und Bund und die Reaktivierung
81 stillgelegter Eisenbahninfrastruktur sowie Haltestellen sollen mehr Verkehr
82 auf die Schiene bringen. Damit Nah- und Fernverkehr auf der Schiene für alle
83 Bürger*innen erreichbar wird, wollen wir uns für mehr Direktverbindungen ein-
84 setzen und Betreibern und Kommunen finanzielle Anreize bieten, um Bahnhöfe
85 bürgerfreundlich und barrierefrei auszubauen.

86

87 Auch die Zuverlässigkeit und Sicherheit an Bahnhöfen und in Zügen müssen wir
88 verbessern. Damit Pendler*innen gut zur Arbeit oder in die Schule, Ausbildung
89 und Hochschule müssen Züge pünktlich fahren und ausreichende Kapazitäten
90 bieten. Um die Schiene zu stärken, halten wir an unserem Ziel fest, dass 70
91 Prozent des bayerischen Schienennetzes bis 2025 elektrifiziert werden. Für nicht
92 elektrifizierte Strecken forcieren wir alternative Antriebssysteme zum Diesel (z.B.
93 batterieelektrisch oder mit Brennstoffzelle).

94

95 Wir sorgen für **gute Arbeit, auch im ÖPNV**. Bayern ist bislang das einzige Bundes-
96 land, in dem es noch kein Tariftreue- und Vergabegesetz gibt. Wir fordern, dass ein
97 Unternehmen nach Gewinn einer Streckenausschreibung die Mitarbeiter*innen
98 zu den bisherigen Konditionen übernehmen muss. Zusätzlich müssen soziale
99 Mindeststandards im öffentlichen Dienstleistungssektor geschaffen werden
100 (siehe Kapitel Arbeit). Der Freistaat leistet wie in anderen Bundesländern seinen
101 Beitrag zur Finanzierung von Betriebs- und Personalkosten.

102

103 Die Mittel des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes** müssen auf Bundesebe-
104 ne deutlich über das bisher geplante Maß hinaus erhöht werden. Zentral ist hier
105 auch die Überarbeitung der standardisierten Bewertung, die bei der Prüfung der
106 Förderfähigkeit von ÖPNV-Projekten derzeit zum Einsatz kommt. Gleichzeitig
107 kommt dem Freistaat eine zentrale Rolle in der Mobilität der Zukunft zu – sowohl
108 in der besseren Finanzierung als auch in der rechtlichen Ausgestaltung.

109

110 **In München** muss der **ÖPNV** flächendeckend und leistungsfähig ausgebaut
111 werden. Das schaffen wir durch dichtere Takte, längere Fahrzeuge, zusätzliche
112 Verbindungen und Tangenten mit Tram und Bus. Die Projekte dazu haben wir in
113 München angestoßen, teils brauchen sie finanzielle Unterstützung jenseits der
114 Münchner Stadtgrenzen. Hier sind Freistaat und Bund in der Verantwortung.

115

116 Der Freistaat muss seiner Verantwortung gerecht werden und einen Zukunfts-
117 plan für die **S-Bahn** entwerfen. Die Attraktivität der S-Bahn hängt entscheidend
118 von der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ab. Deshalb wollen wir für die S-Bahn
119 mindestens einen 10-Minuten-Takt auf den Außenästen und dafür die Infra-
120 struktur schaffen. Wir werden uns zudem dafür einsetzen, dass die Planungen
121 für einen S-Bahn-Ring rund um München und den Ausbau des S-Bahn-Nord-
122 und Südrings in der Stadt schnellstmöglich abgeschlossen werden. Wir halten

123 am S-Bahntunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen fest und fordern bei
124 zusätzlichen Neu- und Ausbauten weitere Tunnel.

125

126 Für das Wachsen des ÖPNVs werden wir auch die notwendigen Flächen für
127 Betriebshöfe für S-Bahn, Bus und Tram bereitgestellt werden.

128

129 **b) Rad- und Fußverkehr**

130

131 Wir werden in ganz Bayern, in Stadt und Land, den Radverkehr massiv fördern.
132 Wir legen damit die Grundlage, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkom-
133 men in Bayern bis 2030 auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen und das Fahrrad
134 als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken. Das
135 Wichtigste dabei ist der schnelle Ausbau von intelligent geplanten, bequemen
136 und sicheren Fahrradstraßen und -wegen. Wir setzen auch auf den zügigen und
137 flächendeckenden Ausbau von Radschnellwegen.

138

139 Klimafreundliche Alternativen zu Besorgungs- und Lieferfahrten mit dem Auto
140 unterstützen wir. Deswegen werden wir die Anschaffung von Lastenrädern und
141 unter bestimmten Bedingungen, wie dem Verzicht auf ein eigenes Auto, auch die
142 von Fahrrädern aller Art fördern. Für die Förderung von privat genutzten (Elektro-)
143 Lastenrädern legen wir ein eigenes bayerisches Förderprogramm auf. Die För-
144 dersummen sollten dabei mindestens 25 Prozent der Nettokosten abdecken.
145 Wir werden gute, witterungs- und diebstahlsichere und vor allem ausreichende
146 Abstellmöglichkeiten für Räder vor allem an Bahnhöfen und Knotenpunkten
147 schaffen. Wir setzen uns dafür ein, flächendeckend und mit dem öffentlichen
148 Verkehr verknüpfte Leihsysteme für Fahrräder, E-Räder und Lastenfahrräder zu
149 schaffen. Wir werden entsprechend ein Landesförderprogramm auflegen.

150

151 Wir sind Teil des „Bündnis Radentscheid Bayern“ und werden mit einem Radge-
152 setz für Bayern

153

154 den Ausbau der Radinfrastruktur vorantreiben und damit die Situation für alle,
155 die Rad fahren möchten, Radfahrende

156

157 massiv verbessern.

158

159 Wir schaffen die rechtlichen Voraussetzungen für Gemeindegrenzen überschrei-
160 tende Radwege, verbessern die Anforderungen an Radstellplätze und weiterer
161 Radverkehrs-Infrastruktur bei Gebäuden in der bayerischen Bauordnung, und
162 verbessern die Möglichkeiten der Umwidmung von Straßenraum in Radverkehrs-
163 flächen.

164

165 **In München** werden wir **Radwege** und **Radfahrstreifen** stadtweit lückenlos,

166 breit zu einem engmaschigen Netz ausbauen sowie sternförmig zusätzliche
167 Radschnellwege vom Zentrum ins Münchner Umland schaffen und den Altstadt-
168 Radlring zügig fertigbauen. Neue Brücken für Fuß- und Radverkehre sorgen für
169 schnellere, barrierefreie und sichere Verbindungen. Radwege und Radfahrstreifen
170 werden ganzjährig sicher nutzbar sein.

171

172 **Wir denken Mobilität in Bayern auch aus Sicht der Fußgängerinnen und Fuß-**
173 **gänger.** Wir setzen uns dafür ein, dass ihre Interessen als ungeschützte und
174 langsame Verkehrsteilnehmende nicht länger anderen Verkehrsarten unterge-
175 ordnet werden. Zufußgehen ist gesund, sozial, kostengünstig, flächeneffizient
176 und klimaneutral. **Unser Ziel:** Alle Menschen können sich in Städten und Dörfern
177 barrierefrei und sicher zu Fuß oder im Rollstuhl bewegen.

178

179 **In München,** aber auch in allen anderen Städten Bayerns, ist für uns die 15-
180 Minuten-Stadt die Leitidee: Alle Dinge des Lebens sollten in diesem Rahmen
181 erreichbar sein. Davon profitieren auch Handel, Gastronomie, Tourismus und
182 öffentliche Sicherheit. **Unsere Vorgaben für ausreichend Platz** für den Fußver-
183 kehr: Gehwege werden verbreitert, barrierefrei ausgebaut, klar von Straßen
184 und Radwegen getrennt, verfügen über sichere Querungsmöglichkeiten, gute
185 Ampelschaltungen und sind eindeutig beschildert und innerorts nachts gut
186 beleuchtet. Anknüpfungspunkte beispielsweise zum ÖPNV sind barrierefrei
187 gestaltet, sei es durch abgeflachte Bordsteine, Verzicht auf Kopfsteinpflaster oder
188 mehr Markierungen, z. B. für sehbehinderte Menschen.

189

190 **Fußverkehrsplanung erfordert** besonders komplexes

191

192 , differenziertes und ortsbezogenes Herangehen. Das **Knowhow** dafür wird
193 an unseren Hochschulen und anderen Einrichtungen entwickelt, gepflegt und
194 verbreitet. Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Sinne der Bildung für
195 nachhaltige Entwicklung stellt das Zufußgehen in den Mittelpunkt.

196

197 **c) Automobilität**

198

199 Im Bereich Automobilität gilt für uns klar der verkehrsplanerische Grundsatz:
200 Fahrten vermeiden, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern und not-
201 wendige Fahrten umweltverträglicher zu machen. Deswegen setzen wir im
202 Autoverkehr auf emissionsfreie Mobilität.

203

204 Bayern hat starke Autobauer und zahlreiche Zulieferfirmen. Deswegen werden
205 wir aktiv den notwendigen Wandel der bayerischen Automobilindustrie hin zu
206 weniger Emissionen und nachhaltiger Mobilität unterstützen und auf soziale
207 Grundlagen stellen. Bayern soll **im Autoverkehr auf emissionsfreie Mobilität**
208 setzen. Dazu muss auch Elektromobilität über die gesamte Wertschöpfungskette

209 (Automobilhersteller, Zulieferer, Dienstleister, Energiewirtschaft, Handel und
210 Entsorgung) sozial- und umweltverträglich sein. Der Freistaat stellt geeignete
211 und bedarfsgerechte Infrastruktur zur Verfügung, um mehr Elektromobilität
212 optimal zu unterstützen. Wir fördern Elektromobilität auch konkret bei Fahrzeu-
213 gen der öffentlichen Hand. Die notwendige Ladeinfrastruktur werden wir weiter
214 flächendeckend unterstützen. Wichtig für uns ist, dass der verwendete Strom aus
215 erneuerbaren Energien gewonnen wird.

216

217 Unsere **Staatsstraßen** müssen sicher befahrbar bleiben und sinnvoll saniert
218 werden. Derzeit sind bayernweit mehr als ein Drittel der Straßen sanierungs-
219 bedürftig, in manchen Regionen sogar 43 Prozent. Um diesen Missstand zu
220 beheben, wollen wir Bauämter mit neuen Planstellen stärken und für mehr
221 Transparenz bei der Finanzierung sorgen. **Jede Straßen- und Brückenbaumaß-**
222 **nahme soll auch die Nutzung für alle weiteren Verkehre dort verbessern, zum**
223 **Beispiel durch Radwege, Gehsteige und Parkzonen.**

224

225 Zusammen mit der Wirtschaft setzen wir auf Innovationsfreude aus Bayern: Im
226 ländlichen Raum testen wir autonome Verkehre. Gerade dort ist die Umsetzung
227 anfangs leichter und bringt überproportional großen Nutzen.

228

229

230

231 Wir setzen uns für ein Tempolimit von 130 km/h auf der Autobahn ein und
232 prüfen, ob Verkehr mit weniger Regelgeschwindigkeit generell sicherer und
233 angenehmer für alle sein kann. Vorschlägen zur Geschwindigkeitsreduktion auf
234 80 km/h außer- und 30 km/h innerorts als Regelgeschwindigkeit stehen wir
235 offen gegenüber.

236

237 **In München** drängen wir auf eine konsequente Kontrolle der Einhaltung der
238 **Geschwindigkeitsbegrenzungen** an den Autobahnenden in die Stadt durch die
239 Polizei. Dies gilt auch für das LKW-Durchfahrverbot. Den Ausbau der A99 /
240 Südabschnitt des Autobahnringes München lehnen wir weiter ab.

241

242

243

244 **d) Güter**

245

246 Wir werden für die Verlagerung von Gütern soweit möglich auf die Schiene
247 vorantreibenein. Diese Notwendigkeit werden wir deutlich begleiten. Mehr
248 Kapazitäten im **Schienengüterverkehr** werden wir mit mehr Verladestatio-
249 nen, wo nötig teils längeren Ausweichgleisen, verstärktem Kombiverkehr und
250 mehr Akzeptanz bei der Bevölkerung durch verbesserten Lärm- und Erschüt-
251 terungsschutz erreichen. In diesem Zusammenhang sprechen wir uns für eine

252 schnellstmögliche und bestmögliche Realisierung des Güterzulaufverkehrs zum
253 Brennerbasistunnels aus. Eine echte Bürgerbeteiligung ist hierbei zwingend
254 nötig. Mit einer Potenzialstudie und Zuschüssen werden wir Unternehmen dabei
255 unterstützen, mehr **Gütertransporte** von der Straße **auf die Schiene** zu verlagern.

256

257 Für überregionale Güterverkehre müssen auch weiträumige Umleitungsrouten
258 ausgebaut werden, die die Schienenstrecken in den Räumen München und
259 Augsburg entlasten und dadurch hier mehr Kapazität für den Ausbau von Fern-
260 und Nahverkehr schaffen.

261

262 In diesem Zusammenhang sprechen wir uns für eine schnellstmögliche und
263 bestmögliche Realisierung des Güterzulaufverkehrs zum Brennerbasistunnels
264 aus. Eine echte Bürgerbeteiligung ist hierbei zwingend nötig.

265

266 **In München** organisieren wir die **Lieferverkehre** in der Stadt in kommunaler
267 Hand und die Paketauslieferung verstärkt umweltfreundlich. Hierzu soll ein
268 Citylogistikkonzept entwickelt werden, das sicherstellt, dass die „letzte Meile“
269 mit dem Lastenrad oder emissionsfreien Fahrzeugen zurückgelegt wird. Wo
270 Parkplätze für andere Nutzungen wie Fußgängerzonen, Busspuren oder Radwege
271 weichen, werden im Umfeld Alternativen für Liefer- und Handwerksverkehre
272 geschaffen, zum Beispiel durch extra ausgewiesene Stellplätze.

273

274 Wir setzen uns für einen besseren Schutz vor **Fluglärm** ein. Wir sprechen uns
275 deutlich gegen eine Umwandlung der Flughafen München GmbH in eine Aktien-
276 gesellschaft aus. Die Planungen für die dritte Startbahn werden wir einstellen und
277 sie aus dem Landesentwicklungsplan streichen. Die dann zur Verfügung stehende
278 Fläche kann z.B. Vorrangfläche für die Gewinnung von Solarenergie werden. Wir
279 setzen uns – nicht zuletzt mit dem Ziel der Vermeidung von Kurzstreckenflügen –
280 für eine effiziente Anbindung des Münchner Flughafens an das Fernbahnnetz ein.

281

282

283

284 **e) Planerische Aspekte**

285

286 Verkehrssicherheit hat für uns oberste Priorität. Unser Ziel: Die **Vision Zero**, also
287 keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Dafür werden wir die
288 schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Fußgänger*innen und Radfahrer*in-
289 nen, Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung, zum
290 Maßstab machen. Wir werden die schnelle Ergänzung von Abbiegeassistenten in
291 allen Fahrzeugen im öffentlichen Einflussbereich (Ministerien, Kommune, kom-
292 munale Gesellschaften) mit einem Sonderprogramm finanzieren. Um Unfälle zu
293 vermeiden, werden wir auch mit der Wirtschaft sprechenins Gespräch gehen, um
294 hier eine schnelle Nachrüstung bei älteren Fahrzeugen zu bewirken.

295

296 Neue Siedlungen werden zukünftig so geplant, dass sie gut mit einem bar-
297 rierefreien ÖPNV erschlossen werden können: Korridore für ÖPNV-Trassen
298 werden vorgehalten. Der Freistaat setzt sich beim Bund dafür ein, dass neue
299 ÖPNV-Trassen gemeinsam mit sozialer Infrastruktur gebaut werden, bevor
300 Wohnbebauung entsteht.

301

302 Im engen Dialog mit den Bürger*innen werden **Smart City Konzepte** wie intel-
303 ligente Ampelschaltungen, per Smartphone einsehbare Parkplätze, intelligente
304 öffentliche Ladeinfrastruktur, intelligente Flächen zur geteilten Nutzung oder
305 smarte Pooling- und Sharingkonzepte im Sinne der Daseinsvorsorge erprobt.
306 Bayern muss die Digitalisierung auch im Mobilitätsbereich voranbringen. Dafür
307 führen wir eine übergreifende App ein, die einfach zu bedienen ist, über alle
308 Mobilitätsoptionen informiert und die Bezahlung in der App ermöglicht.

309

310 Mit **Mobilitätsstationen** vernetzen wir verschiedene Sharing-Angebote, wie
311 Carsharing und Leihräder, mit dem klassischen ÖPNV. Damit bieten wir vielen
312 Menschen eine attraktive und bedarfsgerechte Alternative zum privaten Auto.
313 **Neue umweltfreundliche Mobilitätsformen** sehen wir als Bereicherung – wenn
314 sie für alle gut zugänglich und sicher sind. Wir begleiten ihre Einführung kon-
315 struktiv und wägen Kosten und Nutzen für die Gesamtbevölkerung ab. Start-ups
316 im Bereich der Mobilität zum Nutzen aller werden wir fördern und unterstützen.

317

318 **Autofreie Innenstädte und Straßen** unterstützen wir durch finanzielle Förderung
319 bei der Umgestaltung – das bringt mehr Lebensqualität und mehr Umsatz für
320 den Einzelhandel vor Ort. Neue größere Siedlungen sollen autoarm geplant
321 werden, dafür mit Mobilitätsstationen, einer hohen Nutzungsmischung, kurzen
322 und attraktiven Fuß- und Radwegen und einer guten Nahversorgung sowie einer
323 attraktiven Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

324

325 Wir fördern Maßnahmen, die eine **gemeinsame Nutzung** von privaten Pkws mit
326 mehreren Personen erreichen, auch durch betriebliche Mobilitätsangebote von
327 Unternehmen für deren Mitarbeiter*innen. Insbesondere CarSharing-Angebote,
328 die Privatautobesitz reduzieren, sollen unterstützt werden, u.a. durch mehr
329 kostenfreie Stellplätze in den Firmen oder in Anwohnerlizenzengebieten. Die
330 **Parkgebühren** sollen in Zukunft stärker zum Ausdruck bringen, wie kostbar der
331 öffentliche Raum ist. Die verkehrspolitischen Versäumnisse der vergangenen
332 Jahrzehnte werden wir mit einer Änderung der entsprechenden gesetzlichen
333 Grundlage zur angemessenen Bepreisung des öffentlichen Raums endlich berei-
334 nigen.

335

336 In Kooperation mit der Wirtschaft schaffen wir Möglichkeiten, um lange Pendel-
337 wege zu **vermeiden, etwa durch mehr Homeoffice**. Auch Werksbusse werden wir

338 fördern, ebenso die Möglichkeit, vom Auto auf den Umweltverbund umzusteigen.
339 Mehr Park&Ride- und Bike&Ride-Plätze, die an das ÖPNV-Netz angeschlossen
340 sind, und zusätzliche attraktive Buslinien helfen hier.