



Fahrplan

für mehr Mobilität in Bayern





Zunehmenden Verkehr erfolgreich bewältigen – dafür schafft die Bayerische Staatsregierung die Voraussetzungen. Weil fließender Verkehr der Lebensquell einer boomenden Volkswirtschaft und zudem Garant für Lebensqualität ist, haben wir einen ambitionierten Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern aufgelegt.

So gehen wir die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs ganz gezielt an. Wir arbeiten für ein flächendeckendes Angebot mit abgestimmten Tarifen und modernen, emissionsarmen Fahrzeugen. Wir weiten Bewährtes aus, wie den einstündigen Bayern-Takt auf der Schiene, und unterstützen ergänzende Angebote auf der Straße in Form von überregional wichtigen Buslinien. Weitere Taktverdichtungen stehen an. Die Förderung von modernen Bussen, U-Bahnen und Straßenbahnen wird ausgeweitet. Wir beschreiten aber auch neue Wege: Wir setzen finanzielle Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV. Das bayernweite E-Ticket zur Nutzung aller Verkehrsmittel im ÖPNV geht in Vorbereitung.

Zugleich bekennen wir uns zur Straße als Verkehrsträger Nummer eins auch in absehbarer Zukunft. Das heißt: Schneller planen und bauen als andere bei den Bundesfernstraßen und selbst Investitionen bei den Staatsstraßen in Rekordhöhe anschieben.

Angesichts der Wachstumsprognosen im Güterverkehr brauchen wir innovative Konzepte für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Deshalb werden wir die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs deutlich steigern. Wir haben eine gute Infrastruktur, wir machen sie noch besser. Erfolgreiche Förderprojekte weisen uns den Weg.

Bayern soll zudem als Radland lückenlos erreichbar sein. Wir planen ein „Radverkehrsnetz Bayern“, das alltagstauglich ist. Dazu kommen zukunftsweisende Lösungen wie Radschnellwege und vollautomatische Fahrradparkhäuser. Im Rennen um den besten Wert in der Luftreinhaltung ist das Fahrrad nicht zu überholen!

In Zukunft wird die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel immer wichtiger werden. Intelligente Verkehrspolitik heißt auch intelligente Verkehrssteuerung: Wir wollen alles zusammendenken und für Bewegung sorgen: in ganz Bayern!

Ilse Aigner, MdL
Bayerische Staatsministerin für
Wohnen, Bau und Verkehr,
Stellvertretende Ministerpräsidentin

Josef Zellmeier, MdL
Staatssekretär im
Bayerischen Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

1.	Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr	6
1.1	Wir lösen den Investitionsstau in der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf	6
1.2	Wir bauen überregional wichtige Buslinien auf	7
1.3	Wir realisieren flächendeckende Verkehrsverbünde	7
1.4	Wir führen ein bayernweites elektronisches Ticketsystem ein	8
1.5	Wir weiten den einstündigen Bayerntakt im Schienenverkehr aus	8
1.6	Wir unterstützen innovative Ideen im öffentlichen Verkehr	8
2.	Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene	10
2.1	Wir stärken unser landesweites Netz an Güterverkehrszentren	10
2.2	Wir bieten eine Informationsplattform für Unternehmen	11
2.3	Wir unterstützen innovative Logistiksysteme	11
3.	Straße bleibt Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur	12
3.1	Wir erhalten unsere Straßen und bauen neue	12
3.2	Wir bauen unsere Straßen schnell, zuverlässig und sicher	13
3.3	Wir unterstützen innovative Ideen im Straßenverkehr	14
4.	Bayern wird Radland	16
4.1	Wir planen ein bayernweites Radverkehrsnetz	16
4.2	Wir setzen auf Radschnellwege	16
4.3	Wir unterstützen innovative Ideen rund ums Fahrrad	17
5.	Unser Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern im Überblick	18

1. Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr

Mit dem Zweiten Nachtragshaushalt wollen wir 100 Millionen Euro zusätzlich für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen. Das gibt uns die Möglichkeit zu einer echten Verkehrsoffensive:

- für ein besseres flächendeckendes Angebot
- mit abgestimmten Tarifen
- mit modernen und emissionsarmen Fahrzeugen

Dafür haben wir ein Maßnahmenpaket mit folgenden fünf Schlüsselprojekten geschnürt:

1.1 Wir lösen den Investitionsstau in der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf

Modern, emissionsarm und barrierefrei müssen die Fahrzeuge heute sein.

Für das Jahr 2018 wurden Förderanträge für rund 1.000 Linienbusse gestellt – das ist jeder achte Bus in Bayern. Wir nutzen die regulären Mittel, die Sondermittel für die Luftreinhaltung und Mittel aus dem 100 Millionen Euro-Programm, um die Verkehrsunternehmen bei diesen Zukunftsinvestitionen zu unterstützen. Damit können wir heuer alle von den Unternehmen angeschafften Busse fördern. Bis 2020 planen wir die Förderung von insgesamt 2.000 Bussen.



Vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr geförderte Busse.

© Archiv STB

Auch bei U-Bahnen und Straßenbahnen wollen wir stärker in die Förderung einsteigen. Den Umstieg auf den ÖPNV haben wir in München, gemeinsam mit der Landeshauptstadt, überaus erfolgreich mit einem Gratismonat für neue Abokunden beworben. Andere Städte werden folgen.

1.2 Wir bauen überregional wichtige Buslinien auf

Wir werden überregional wichtige Buslinien fördern, die attraktive Querverbindungen in den verschiedenen Teilen Bayerns abdecken. Ein erster Entwurf für die Planung der Linien wird noch im Juli vorliegen. Fest steht: Wir werden den Aufgabenträgern dabei finanziell zur Seite stehen.

Wir denken z. B. an eine Alpenbuslinie zwischen Murnau und Rosenheim, die Mehrwert bringt im Voralpenraum und nicht nur dem touristischen, sondern vor allem auch dem täglichen Bedarf dient. Eine solche verkehrliche Vernetzung von Landkreisen planen wir in allen Teilen des Freistaats: z. B. von Roth über Allersberg, Neumarkt und Amberg bis nach Weiden oder von Gersfeld (Hessen) über Bad Neustadt und Bad Rodach nach Hildburghausen (Thüringen).



1.3 Wir realisieren flächendeckende Verkehrsverbünde

Verkehrsverbünde sind Voraussetzung für ein abgestimmtes und durchgängiges Angebot in ganz Bayern.

Wir unterstützen den ÖPNV jedes Jahr mit rund 200 Millionen Euro. Die Landkreise und kreisfreien Gemeinden innerhalb der acht großen und leistungsfähigen Verkehrsverbünde bekommen schon in diesem Jahr als erste Maßnahme einen Euro pro Einwohner zusätzlich für verbundbedingte Aufwendungen (7,7 Millionen Euro). Und wir legen ein neues Förderprogramm zur Gründung von Verbänden auf.

1.4 Wir führen ein bayernweites elektronisches Ticketsystem ein

Der elektronische Vertrieb eines bayernweiten E-Tickets ist das Herzstück unserer Bemühungen um eine bessere Vernetzung. Künftig soll man bayernweit mit einem Ticket verschiedene Verkehrsmittel nutzen können. Die Machbarkeitsstudie haben wir ausgeschrieben, noch im Sommer wollen wir alle Beteiligten an einen Tisch holen. Denn ohne eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger wird es nicht gehen. Wir erwarten einen mehrjährigen Prozess und einen erheblichen Mittelbedarf für die Vernetzung bestehender und die Schaffung neuer E-Ticketing-Systeme. Aber für einen modernen, digitalen ÖPNV ist das unverzichtbar.

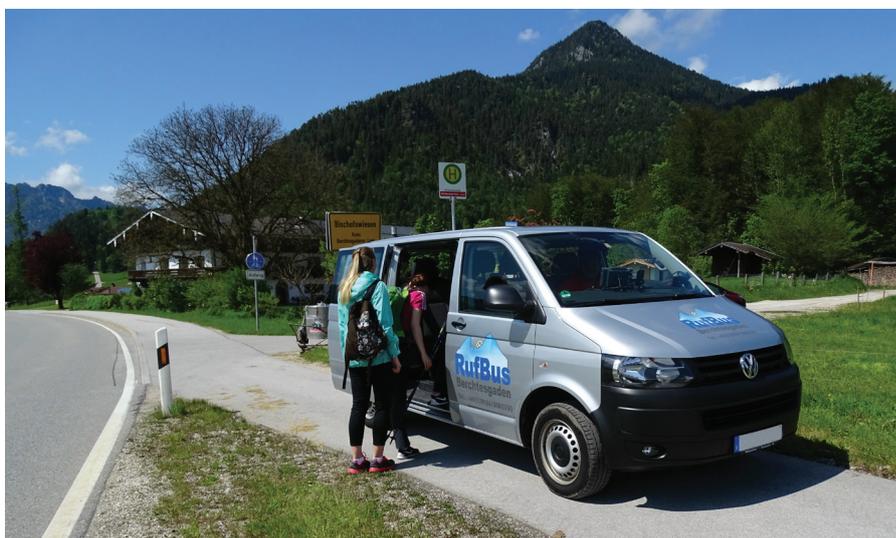
1.5 Wir weiten den einstündigen Bayerntakt im Schienenverkehr aus

Seit die Länder 1996 die Verantwortung übernommen haben, haben wir die jährlichen Zugkilometer von 86 Millionen auf 125 Millionen in Bayern gesteigert. Deutlich über 1.000 Bahnhöfe und Haltepunkte bilden ein starkes Netz. Mit zusätzlichen Haushaltsmitteln werden wir Schritt für Schritt bestehende Taktlücken schließen und das Angebot verbessern: Wir werden den einstündigen Bayerntakt noch weiter in die Fläche tragen.

1.6 Wir unterstützen innovative Ideen im öffentlichen Verkehr

Neben den fünf Schlüsselprojekten setzen wir auch auf moderne, flexible Angebote: Insbesondere für den ländlichen Raum sind Rufbusse oder Anrufsammeltaxis interessant. Diese Idee fördern wir bereits seit 2012. Nun werden wir hier ein neues Kapitel aufschlagen. Wir werden ein bayernweites Mobilitätsangebot unter der Marke **SmartBus** einführen: für alle, von morgens bis abends. Den dauerhaften Betrieb von flexiblen Bedienformen im gesamten Freistaat fördern wir damit noch intensiver und bringen Angebot und Nachfrage besser zusammen.

Wir werden **Bürgerbusse** stärker fördern, die aus dem Ehrenamt heraus betrieben werden. Sie verdichten und ergänzen insbesondere im ländlichen Raum den herkömmlichen ÖPNV.



RufBus Berchtesgaden

© Gemeinde
Bischofswiesen

Und wir werden **automatisierte Busse** in den Verkehr bringen. In Bad Birnbach fahren sie bereits in einem Pilotprojekt. Die Kombination aus Elektromobilität und autonomem Fahren im ÖPNV wird ein Ansatz für die Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme sein.



Seit Oktober 2017 verkehrt der bundesweit erste autonome Bus im niederbayerischen Bad Birnbach und befördert dort im täglichen Einsatz Fahrgäste.

© Archiv STB

Dass die **WLAN-Ausstattung** forciert werden muss, ist klar: Denn dann bringt der Umstieg vom Auto für Pendler weitere Vorteile. Mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) lösen wir in den kommenden Monaten technische Fragen. Mit dem Bund klären wir Fragen der Finanzierung.

Die Zunahme an Verkehr belastet unsere bestehende Infrastruktur besonders in den großen Städten, auch der Ausbau des ÖPNV stößt mangels Flächen an Grenzen. Deshalb möchten wir den Mobilitätsmix erweitern: Wir prüfen, den Luftraum zu nutzen und **Seilbahnen** zum Einsatz zu bringen. Wir sehen das als Option für die großen Städte – und München könnte den Anfang machen.

Es gibt Beispiele, die als Vorbilder dienen: Koblenz etwa. Dort wurde 2010 zur Bundesgartenschau eine Seilbahn in Betrieb genommen. Sie verbindet heute ein Neuentwicklungsgebiet mit der Innenstadt. Die Seilbahn kann 3.800 Menschen pro Stunde und Richtung transportieren – die weltweit höchste Förderleistung. Eine Buslinie, die im 5-Minuten-Takt fährt, kann pro Stunde 720 Personen befördern, wenn es der Verkehr zulässt. Es ist technisch und rechtlich in Bayern machbar. Wir brauchen das Interesse einer Stadt, das Interesse des Aufgabenträgers und die Akzeptanz der Bevölkerung. Bayern ist das Seilbahnland in Deutschland. Es lohnt sich, die Möglichkeiten auszuloten.



Während der Bundesgartenschau 2005 gab es bereits eine Seilbahn in München.

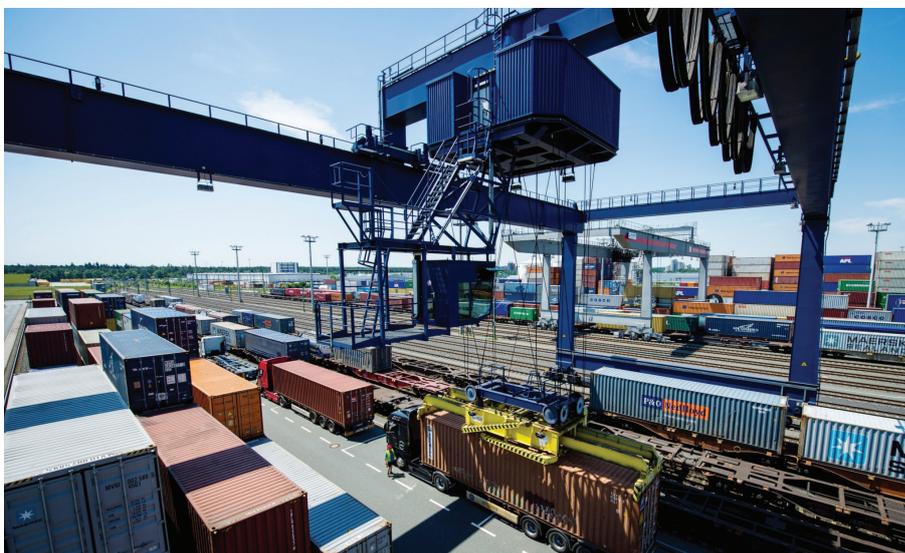
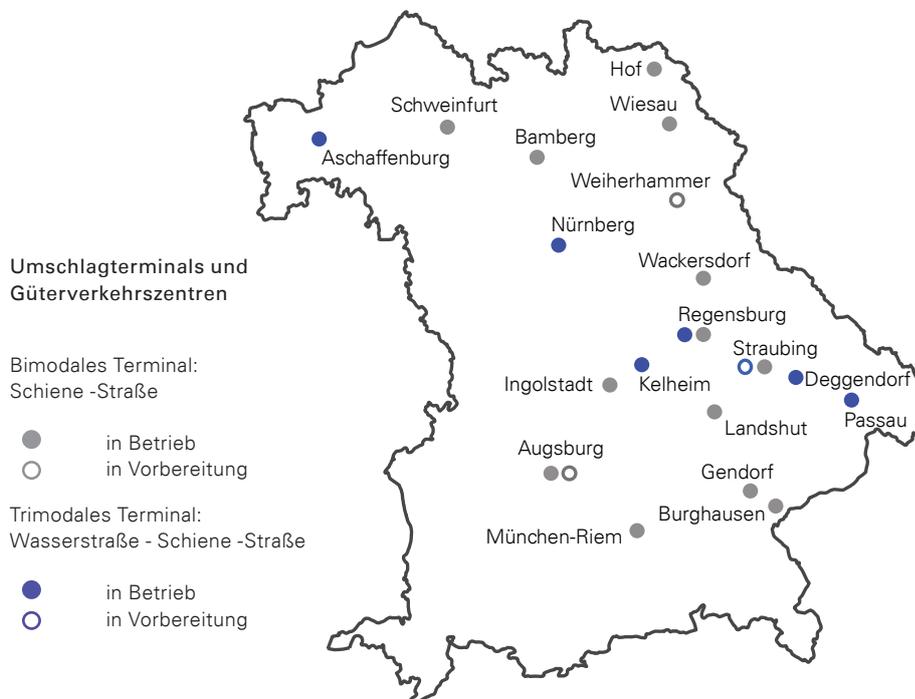
© Archiv STB

2. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Der Güterverkehr in Bayern wird weiter kräftig wachsen. Damit gerät der Verkehrsträger Straße an seine Leistungs- und Kapazitätsgrenzen. Wir müssen also den Güterverkehr stärker von der Straße auf die Schiene verlagern. Mit unseren Maßnahmen schließen wir die Glieder in der Transportkette.

2.1 Wir stärken unser landesweites Netz an Güterverkehrszentren

Bayern verfügt im deutschlandweiten Vergleich über eines der leistungsfähigsten Netze im Bereich der Umschlagbahnhöfe und Güterverkehrszentren. In den nächsten Jahren erweitern wir die Kapazitäten in Augsburg, Hof, Burghausen, Wiesau, Weiherhammer und Regensburg. Wir erhöhen nicht nur die Zahl der Umschlagterminals in Bayern. Wir fördern auch die Entwicklung von Stapelsystemen für die Sattelaufleger in den Terminals, da die bestehenden Terminals oft voll sind.



Trimodales Terminal
Bayernhafen Nürnberg

© David Ebener

2.2 Wir bieten eine Informationsplattform für Unternehmen

Wir werden über die bereits bestehenden Möglichkeiten vernetzter Mobilität breit informieren: Für Spediteure und Verlager richten wir deshalb eine neue Informationsplattform ein. Sie wird von der Logistikinitiative Bayern betreut. Um die Nutzung von Angeboten des Kombinierten Verkehrs zu steigern, ist es notwendig, die Einstiegsbarrieren für Akteure möglichst niedrig zu halten. Unverzichtbar ist eine rasche und kostenlose Verfügbarkeit von Informationen über die Angebote. Die Online-Karte zu den Umschlagterminals und Güterverkehrszentren bietet deshalb umfassende Informationen zu den Ansprechpartnern, dem erforderlichen Equipment und den angebotenen Dienstleistungen. Diese Plattform wird die Nutzung des Kombinierten Verkehrs wesentlich erleichtern.

Die Internetplattform wird im Sommer an den Start gehen.

2.3 Wir unterstützen innovative Logistiksysteme

Der Brenner-Gipfel hat gezeigt: Tirol zieht jetzt schon mit der Blockabfertigung auf der Inntal-Autobahn die Notbremse – mit für Bayern fatalen Folgen. Wir werden hier dagegenhalten, werden aber zugleich die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs deutlich steigern. Dafür brauchen wir innovative Konzepte und eine geeignete Infrastruktur.

Unser Förderprojekt **NiKRASA** sticht heraus. NiKRASA heißt die Umschlagplatte, die einen einfachen und kostengünstigen Wechsel auf die Schiene ermöglicht. Ohne den Fahrer, ohne die Zugmaschine – nur mit Containern und Sattelauflegern auf den Zug. Keine Spezialwaggons, kostengünstig, in jedem Terminal umschlagbar. Zurzeit sind 95 Prozent der Sattelaufleger nicht kranbar. Künftig könnten es alle sein.



Förderprojekt
NiKRASA-System 2.0
© TX Logistik AG

Wir fördern außerdem Projekte wie den **Future Trailer**, um technische Standards bei den Sattelauflegern zu optimieren. Ebenso das Projekt **Future Terminal**, bei dem wir mit der Fraunhofer Gesellschaft untersuchen, wie die Effektivität eines Terminals gesteigert werden kann.

Wir wollen auch die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für kleine und mittlere Speditionen und Transportunternehmen fördern. Sie verfügen zumeist nicht über die Ressourcen, neben dem Vorlauf zum Bahntransport zugleich den Nachlauf am Zielort des Bahntransports durchzuführen bzw. zu organisieren. Es besteht großes Potenzial darin, den Kombinierten Verkehr zu stärken. Ca. 80 Prozent aller Transportunternehmen haben einen Fuhrpark von zehn oder weniger Lkw. Sie sind bisher nicht bzw. nur zu einem sehr geringen Teil im Kombinierten Verkehr tätig.

3. Straße bleibt Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur

Die Straße ist und bleibt Verkehrsträger Nummer eins in Bayern. Deswegen investieren wir massiv in den Straßenbau: bei den Bundesfernstraßen, bei den Staatsstraßen sowie auf kommunaler Ebene. Dringend notwendig ist deshalb auch mehr Personal: Wir werden in deutlich mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investieren.

Der Verkehr auf Bayerns Straßen soll effizient und sicher fließen – das sehen wir neben dem Ausbau der Infrastruktur als unsere zentrale Aufgabe an.

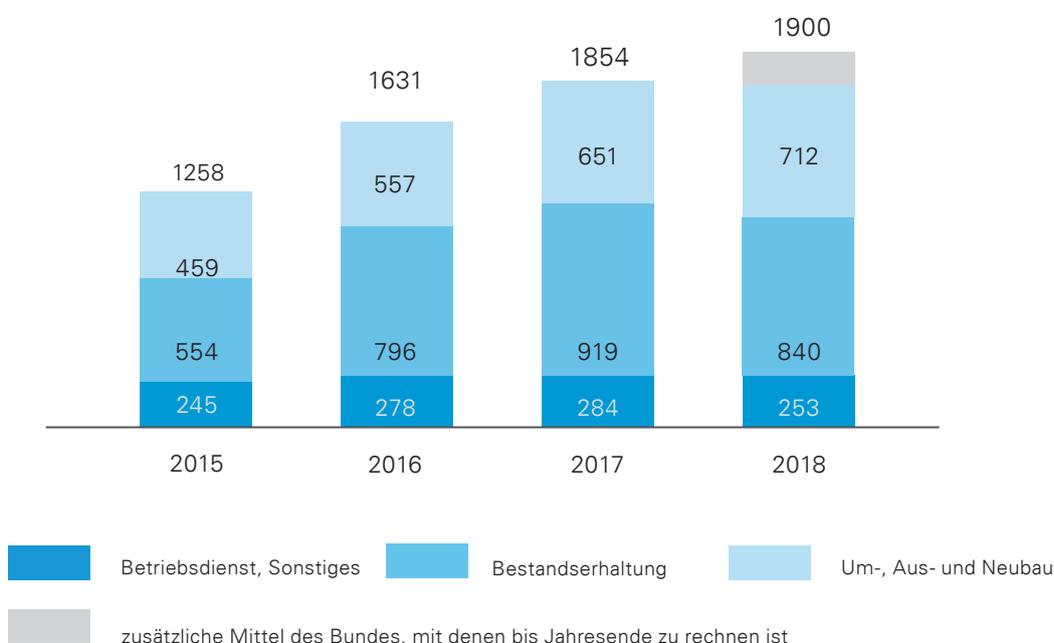
3.1 Wir erhalten unsere Straßen und bauen neue

Bundesfernstraßen

Bei den Bundesfernstraßen erwarten wir für Bayern weiter steigende Bundesmittel. Rund 1,8 Milliarden Euro stehen hier für 2018 zur Verfügung. Wir rechnen mit zusätzlichen Mitteln des Bundes, sodass wir bis zum Jahresende 1,9 Milliarden Euro überschreiten werden. Wir nutzen den Investitionshochlauf des Bundes.

Was uns besonders freut: Dort, wo Baurecht vorliegt, erhalten wir zügig die Baufreigabe durch den Bund. Wir werden die Planungen der Bedarfsplanmaßnahmen vorantreiben.

Grafik: Haushalt für die Bundesfernstraßen in Bayern
(in Millionen Euro) Ist-Ausgaben 2015-2017, Soll 2018

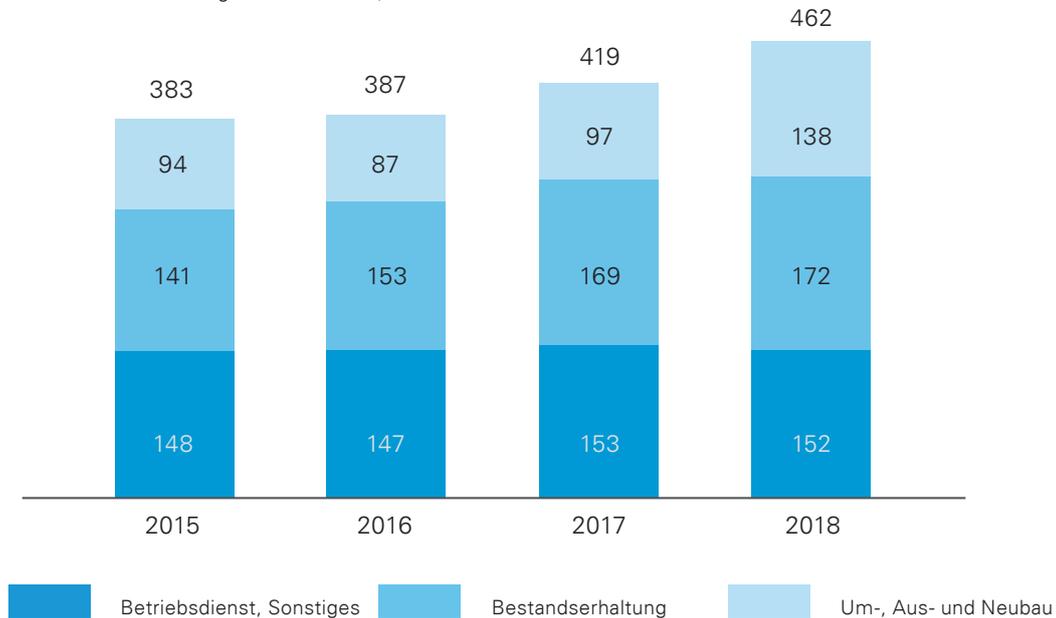


Staatsstraßen

Die Mittel für die Staatsstraßen steigen seit Jahren. 2018 stehen 462 Millionen Euro zur Verfügung, davon 310 Millionen Euro für bauliche Investitionen: Jeder investierte Euro dient dem Erhalt sowie der bedarfsgerechten Entwicklung eines sicheren und leistungsfähigen Straßennetzes. Das ist bestens angelegtes Geld. Wir setzen 80 Prozent dieser Mittel für Straßen im ländlichen Raum ein. So tragen wir zu gleichwertigen Lebensverhältnissen überall im Land bei.

Im Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen übersteigt die Nachfrage nach Fördermitteln trotz unserer Aufstockung um 6 Millionen Euro auf nun 36 Millionen Euro das Angebot. Wir wollen hier in den kommenden Jahren nachsteuern.

Grafik: Haushalt für die Staatsstraßen in Bayern
(in Millionen Euro) Ist-Ausgaben 2015-2017, Soll 2018



Kommunalstraßen

Der Bedarf an Förderung unserer Kommunalstraßen ist hoch. Wir beobachten seit einiger Zeit, dass die Fördernachfrage steigt, und sie wird noch weiter zunehmen. Wir wollen auch hier in den kommenden Jahren die Förderung erhöhen.

Generell steht bei der Förderung des kommunalen Straßenbaus ein Umbau von Bundes- auf Landesfinanzierung an. Auch hierfür müssen wir im Haushalt 2019/20 gut vorsorgen und Planungssicherheit für die Kommunen schaffen.

Personalausstattung

Unsere finanziellen Anstrengungen erfordern auch mehr Personal bei der Staatsbauverwaltung. Bereits im Haushalt 2017/18 haben wir im Straßenbau 106 neue Stellen geschaffen. Im Zweiten Nachtragshaushalt sind zusätzlich 281 neue Stellen für die Staatsbauverwaltung vorgesehen. Wir schaffen damit die Trendwende!

3.2 Wir bauen unsere Straßen schnell, zuverlässig und sicher

Bei Baustellen auf hochbelasteten Autobahnen und Bundesstraßen ist uns der Verkehrsfluss besonders wichtig. Um ihn möglichst wenig einzuschränken, wird bei uns in Bayern bei Bauarbeiten grundsätzlich die Anzahl der Fahrstreifen beibehalten. Um die Baustellendauer zu minimieren, werden die Mindestbauzeiten sorgfältig ermittelt und den Firmen bindend vorgegeben. Zudem wird im Regelfall die vollständige Ausnutzung des Tageslichts verlangt. Bei uns wird zunehmend auch nachts gearbeitet, um Bauarbeiten rascher abschließen und außerhalb der stauanfälligen Tageszeiten durchführen zu können.

Für die gebaute Verkehrssicherheit werden wir weiterhin im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ jährlich 20 Millionen Euro auf den Bundes- und Staatsstraßen investieren. Nach dem Auslaufen des Programms wird ein Anschlussprogramm aufgelegt.



Nachtbaustelle
© ms-fotografie

3.3 Wir unterstützen innovative Ideen im Straßenverkehr

Viele Möglichkeiten gibt es bei der intelligenten Verkehrssteuerung. Egal, ob durch verbesserte Verkehrsinformation, Car2X-Kommunikation oder Baustellenmanagement: Verkehrsbeeinträchtigungen und Staus müssen konsequent vermieden werden.

Intelligente Verkehrssteuerung

Stau- und Reduzierung kann sowohl direkt durch gezielte Steuerung des Verkehrs als auch indirekt durch aktuelle und genaue Information über das Verkehrsgeschehen erfolgen. Wir werden die intelligente Verkehrssteuerung weiter ausbauen, um die Kapazität der vorhandenen Straßeninfrastruktur zu steigern. Dazu gehören Instrumente wie variable Tempolimits, witterungsabhängige Anzeigen und temporäre Seitenstreifenfreigaben. Darüber hinaus wollen wir durch ein intelligentes Parkraummanagement die Lkw-Stellplatzkapazität an Autobahnparkplätzen besser nutzen.



Lkw-Kompaktparken
auf der Rastanlage A 3
Jura-West
© STB

Baustellenmanagement

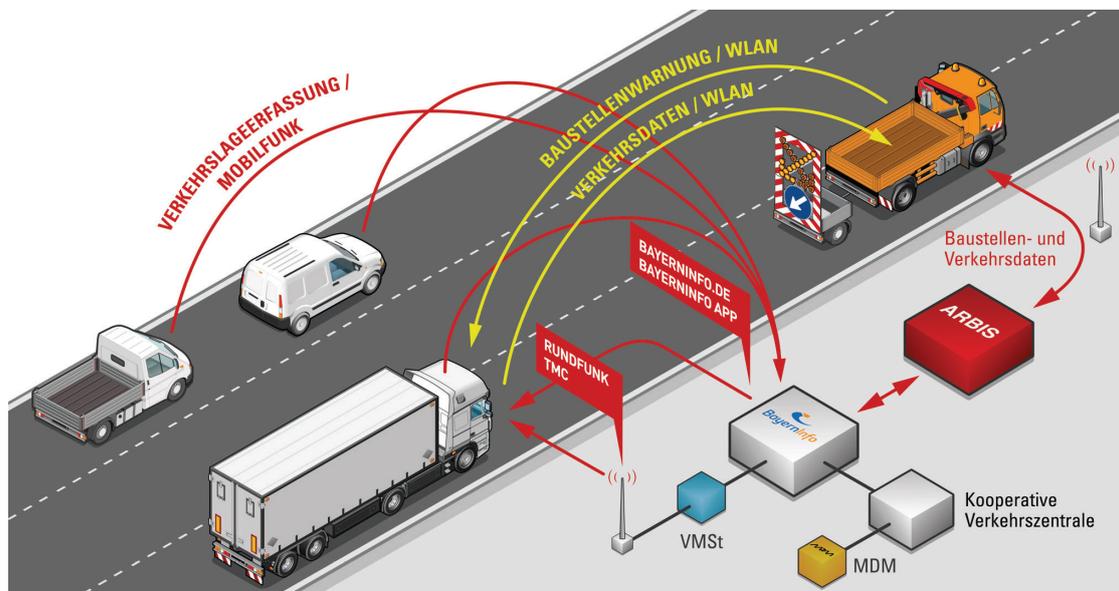
Für die komplexe Aufgabe des Baustellenmanagements hat die Staatsbauverwaltung das „Arbeitsstellenintegrationssystem“ entwickelt. Mit der Software können Autobahndirektionen und Staatliche Bauämter Baustellen besser koordinieren, den Verkehrsfluss optimieren und schneller informieren: zum Nutzen der Planer und Baufirmen, zum Nutzen der Verkehrsteilnehmer.

Building Information Modeling (BIM)

Grundlage für mehr Verkehrssicherheit und bessere Verkehrssteuerung sind Informationen. Viele Daten über Fahrbahnen und Ingenieurbauwerke wie z. B. Brücken werden bereits bei ihrem Bau gebündelt: In digitaler Form liegen sie vor, wenn das Projekt mit Hilfe von BIM umgesetzt wird. Wir wollen beim Thema BIM noch mehr anschieben: Deshalb richten wir einen eigenen „BIM-Cluster Bayern“ ein. Im Sommer gehen wir damit an die Öffentlichkeit.

Car2X-Kommunikation

Wir werden die Entwicklungen beim automatisierten und vernetzten Fahren unterstützen und die entsprechenden Technologien in der Straßeninfrastruktur für eine sogenannte Car2X-Kommunikation vorantreiben. Die Kommunikation zwischen Straße und Fahrzeug und der Austausch von Verkehrsdaten auch mit Dritten verspricht eine höhere Qualität für die Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation. Sie ist zudem ein wichtiger Baustein für automatisierte Fahrerassistenzsysteme.



ARBIS: Car2X-Kommunikation mit Warnleitanhänger

Digitales Testfeld A 9

Auf der Autobahn zwischen Nürnberg und München steht seit September 2015 das „Digitale Testfeld A 9“ zur Verfügung, das Erprobungen von zukunftsweisenden Technologien unter Realbedingungen möglich macht. Das „Digitale Testfeld A 9“ ist bundesweit einzigartig. Hier werden Informationen über Gefahrenstellen, Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge oder über den Status von Wechselverkehrszeichen vernetzt und den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt.

Ein hervorragendes Beispiel ist Deutschlands erste „Intelligente Brücke“ im Digitalen Testfeld an der A9 bei Nürnberg. Sensoren geben hier fortlaufend Rückmeldung über den baulichen Zustand der Brücke: Das spart Zeit, Geld und rettet Leben. Mit solchen Meilensteinen leiten wir die Ära der digitalen Infrastruktur ein!

In naher Zukunft sollen solche „Technologien made in Bavaria“ Standard sein.

4. Bayern wird Radland

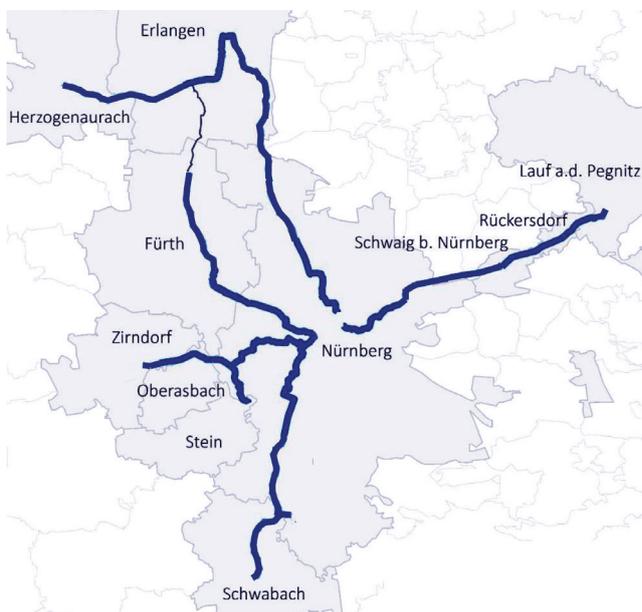
Fahrradfahren ist auf der Kurz- und Mittelstrecke oft das schnellste Verkehrsmittel und damit eine echte Alternative zum ÖPNV und dem Individualverkehr mit dem Auto. Für viele ist Fahrradfahren noch eine Freizeitbeschäftigung. Das Rad soll künftig verstärkt im Alltagsverkehr rollen, etwa auf dem täglichen Weg zur Arbeit.

4.1 Wir planen ein bayernweites Radverkehrsnetz

Mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 haben wir einen kräftigen ersten Aufschlag. Nun arbeiten wir daran, dass ganz Bayern lückenlos mit dem Fahrrad befahrbar ist. Wir planen dazu ein „Radverkehrsnetz Bayern“. Für die Planung verwenden wir Mittel aus dem bayerischen Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung. Als zuständige Baulastträger fördern wir die Gemeinden und Landkreise in der Fläche. Der Freistaat baut aber auch selbst an Bundes- und Staatsstraßen: 2.500 km Radwege gibt es bereits an Bundesstraßen, 3.500 km Geh- und Radwege an Staatsstraßen. Bis 2019 sollen noch weitere 360 km an Bundes- und 220 km an Staatsstraßen hinzukommen. Dafür nehmen Bund und Freistaat gemeinsam 200 Millionen Euro in die Hand. Dieses erfolgreiche Programm wollen wir über 2019 hinaus fortsetzen.

4.2 Wir setzen auf Radschnellwege

Wenn wir das Rad als Verkehrsmittel für Pendler noch weiter etablieren wollen, führt an Fahrradschnellwegen kein Weg vorbei. Das sind leistungsstarke, breitere Radschnellwege, ideal befahrbar dank weniger Kreuzungen und Haltepunkten. Hier laufen bereits zwei Pilotprojekte in München und Nürnberg. Das Potenzial ist riesig: In München gibt es nach einer Studie 14 denkbare Korridore, in Nürnberg sogar 21. Der Freistaat investiert hier in eine leistungsfähige Infrastruktur, die ÖPNV und Autoverkehr in den Metropolen spürbar entlasten wird. Mit unseren bayerischen 29,5 Millionen Euro für Radschnellwege, verstärkt um die Finanzhilfen des Bundes, können wir wichtige Finanzierungsanreize schaffen. Entscheidend ist, dass die Kommunen Baurecht schaffen und Zweckverbände gründen – das Geld steht bereit!



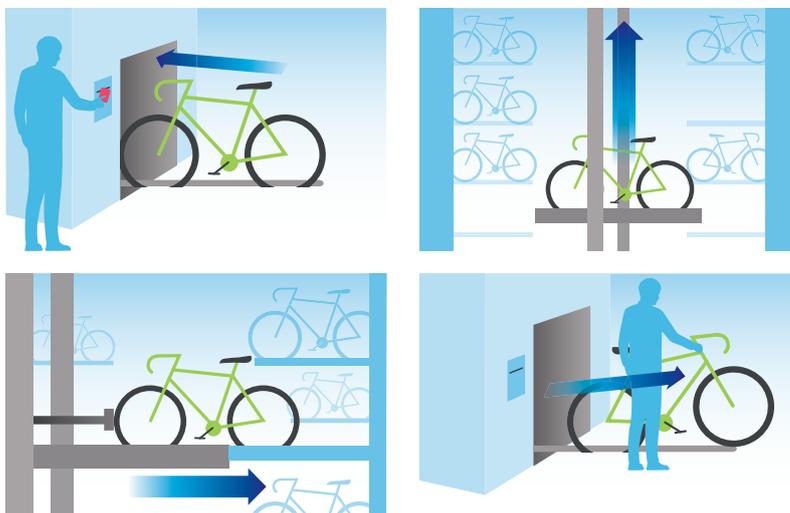
**Machbarkeitsstudie Radschnellwege
Nürnberg und Umgebung**
Von den 21 denkbaren Korridoren werden
jetzt sieben Trassen vertieft untersucht.

4.3 Wir unterstützen innovative Ideen rund ums Fahrrad

Die Verknüpfung der Verkehrsträger ist uns wichtig. Das Fahrrad muss auch für Teilstrecken des Arbeitsweges noch attraktiver werden. Deswegen fördern wir Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen. 2018 können wir erstmals den Fördersatz der förderfähigen Kosten auf bis zu 75 Prozent anheben (bisher 50 Prozent). In den Städten, in denen die Stickstoffdioxidgrenzwerte überschritten sind, kann auch Geld aus dem bayerischen Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung fließen.

Wir werben dafür, dass die Kommunen in moderne Fahrradabstellanlagen investieren. Dafür bieten sich innovative Konzepte an. Gerade bei hochwertigen Fahrrädern und teuren E-Bikes ist ein sicherer Stellplatz entscheidend. In Bayern gibt es beispielsweise noch kein **vollautomatisches Fahrradparkhaus**; das müssen wir ändern.

Die Kommunen haben zukunftsfähige Lösungen vorgelegt: Augsburg etwa plant vollautomatische Fahrradparkhäuser an drei Standorten. Wir werden die Kommunen auf diesem Weg weiter unterstützen.



Konzept für ein vollautomatisches Fahrradparkhaus

© Grafik STB

Beim Güterverkehr haben wir in den Innenstädten vor allem die sogenannte „allerletzte Meile“ im Auge: Hier kann eine Kombination von emissionsfreien **Lastenfahrrädern und Mikrodepots** den Lieferverkehr erheblich entlasten. Deshalb unterstützen wir an der TH Nürnberg die Optimierung dieses Zusammenspiels mit einer Reihe von Projekten.



Umsetzung unseres Förderprojektes: Lastenfahrrad in der Stadt Nürnberg

© Foto ddp

5. Unser Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern im Überblick



Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr

Wir realisieren flächendeckende Verkehrsverbünde

Wir lösen den Investitionsstau in der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf

Wir weiten den einstündigen Bayerntakt im Schienenverkehr aus

Wir führen ein bayernweites elektronisches Ticketsystem ein

Wir bauen überregional wichtige Buslinien auf

Wir unterstützen innovative Ideen im öffentlichen Verkehr



Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Wir stärken unser landesweites Netz an Güterverkehrszentren

Wir bieten eine Informationsplattform für Unternehmen

Wir unterstützen innovative Logistiksysteme



Straße bleibt Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur

Wir erhalten unsere Straßen und bauen neue

Wir bauen unsere Straßen schnell, zuverlässig und sicher

Wir unterstützen innovative Ideen im Straßenverkehr



Bayern wird Radland

Wir planen ein bayernweites Radverkehrsnetz

Wir setzen auf Radschnellwege

Wir fördern innovative Ideen rund ums Fahrrad

Wenn wir von Mobilität sprechen, meinen wir in den meisten Fällen **vernetzte Mobilität**: Egal, ob es um Personen oder Güter geht - selten kommt ein Verkehrsmittel allein zum Einsatz.

Uns kommt es darauf an, an den Übergängen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Reibungsverluste zu beseitigen! Optimale Vernetzung ist das Stichwort: Baulich, organisatorisch und, wo immer möglich, digital.

Herausgeber:
Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

www.bauen.bayern.de
www.facebook.com/bauministerium/

Redaktion und Gestaltung:
Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck:
Eigendruck Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Gedruckt auf umweltzertifiziertem Papier

Juli 2018

Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.



Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung.

Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.