C 3 Schleswig-Holstein wird mobil - Mobilität

Gremium:	Landesvorstand
Beschlussdatum:	19.01.2022
Tagesordnungspunkt:	C Schleswig-Holstein verändert sich, verändern wir es zusammen

Text

C. 3. Schleswig-Holstein wird mobil – Mobilität

Die Mobilität ist aktuell einer der größten Sektoren für den Ausstoß von Treibhausgasen. Das wollen wir als Klimaschutzvorreiter*innen auf Landesebene ändern. Für uns ist klar: Die Klimawende ist ohne die Verkehrswende nicht möglich.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auf den öffentlichen Nahverkehr insbesondere mit Bus und Bahn, den Rad- und Fußverkehr sowie auf Elektromobilität für den verbleibenden motorisierten Individualverkehr. Auf diesen Wegen kommen künftig alle Schleswig-Holsteiner*innen emissionsfrei ans Ziel, egal ob zur Arbeit, zu Freund*innen oder zum Spaziergang an der Küste.

Für eine erfolgreiche Mobilitätswende müssen wir in den kommenden Jahren deutlich größere Anstrengungen unternehmen als bislang. Schleswig-Holstein hat Nachholbedarf, aber auch große Potenziale.

C. 3. 1. Mobilitätswendegesetz

Mit einem neuen Mobilitätswendegesetz werden wir die Basis für die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein legen. Mit ihm schaffen wir die rechtlichen Rahmenbedingungen, um in allen Teilen des Landes den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger*innen gerecht zu werden. Unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit. Moderne Mobilität bedeutet für uns gesellschaftliche Teilhabe für alle Menschen.

Wir wollen die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im ÖPNV deutlich steigern und dafür verbindliche Ausbauziele festlegen.

Wir werden Aufgaben und Zuständigkeiten der Planungsbehörden bündeln, bestehende Gesetze und Verordnungen evaluieren und Finanzmittel effektiv für die Verbesserung klimafreundlicher Mobilität einsetzen.

Mit dieser Umgestaltung der Mobilität leistet Schleswig-Holstein nicht nur seinen Beitrag zur Erreichung des 1,5 Grad-Ziels. Sie sorgt auch für die Verbesserung der Lebensqualität und Gesundheit der Menschen – besonders durch saubere Luft, Lärmreduktion und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Darüber hinaus schaffen wir mit dem Gesetz eine Erhöhung der Sicherheit und schützen so insbesondere schwächere Personen wie spielende Kinder und Ältere, aber auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen effektiv.

In einem Mobilitätswendegesetz werden wir den Kommunen neue Möglichkeiten für die Gestaltung solidarischer Mobilitätsangebote, zum Beispiel eines Mobilitätspasses wie in Baden-Württemberg, eröffnen. Zur Finanzierung werden wir

den Kommunen ermöglichen, eigene Einnahmen über eine Nahverkehrsabgabe zu generieren.

Den Landesbetrieb Straßenbau wollen wir zum Landesbetrieb für Mobilitätswende (LfM) weiterentwickeln und dafür die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen. Die Planung von Radschnellwegen und eine Radwegeentwicklung muss im des künftigen LfM Priorität haben.

Um die Mobilitätswende in der Metropolregion Hamburg erfolgreich auf den Weg zu bringen, werden wir uns eng mit den Kommunen abstimmen und streben eine enge Zusammenarbeit mit Hamburg an. Für optimale und lebensnahe Ergebnisse stärken wir die Dialogformate für die Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung und Bürger*innen.

C. 3. 2. Der ÖPNV muss attraktiver werden

Derzeit sind viele Menschen, insbesondere in den ländlichen Räumen, auf die Nutzung eines eigenen Autos angewiesen. Unser Ziel ist es, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen und sich dadurch die Nutzung des privaten PKW reduziert. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der ÖPNV attraktiver werden und es müssen Anreize geschaffen werden, vom eigenen Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Hierzu werden wir Angebote ausbauen und bestehende Abläufe reibungsloser gestalten.

Dazu entwickeln wir Bus- und Bahnsysteme mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Größen und Anforderungen – vom elektrischen Dorfrufbus bis zum doppelstöckigen Expresszug zwischen Knotenpunkten.

Unser Ziel ist eine Mobilitätsgarantie mit Mindestbedienstandards: Täglich zwischen 6 und 23 Uhr soll allen Menschen in Schleswig-Holstein künftig ein Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Dazu verknüpfen wir alle Mobilitätsangebote, schaffen reibungslose Übergänge und finden zudem clevere Möglichkeiten der Kooperation mit privaten Unternehmen. Um Lücken in Gegenden ohne große Nachfrage und in den Randzeiten zu schließen, fördern wir intelligente digitale On-Demand-Verkehrsangebote und Car- und Bikesharing. Diese integrieren wir in die bestehenden sowie in neue günstige ÖPNV-Tarife.

Unerlässlich ist es auch, dass wir klimafreundliche Mobilität verlässlich machen: Anschlussgarantie, dichte Taktung, Pünktlichkeit, Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen für nahtlose Übergänge und eine bessere Planbarkeit.

Wir berücksichtigen bei der Angebotsverbesserung die Perspektiven einer vielfältigen Gesellschaft und wollen dafür sorgen, dass alle Menschen gleichberechtigt mobil sein können.

Auch die Mobilität wird digitaler: Mit einer App, die alle Angebote vereint und einem Ticket von Tür zu Tür.

C. 3. 3. Pakt für die Schiene

Mit dem von uns aufgelegten Programm MOIN.SH ist es gelungen, dass ab 2023 wesentliche Teile des Schienenverkehrs im Land mit emissionsfreien Zügen betrieben werden. Damit wir unsere Ziele für den Verkehr auf der Schiene erreichen können, wollen wir dieses Programm fortsetzen und bringen einen Pakt für die Schiene auf den Weg. Dieser besteht aus drei Kernpunkten: Netzausbau, Reaktivierung und Elektrifizierung.

Wir setzen das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (ODES) im Rahmen des nächsten Landesnahverkehrsplans konsequent um und entwickeln es weiter. Hierbei setzen wir Prioritäten beim Ausbau belasteter Korridore durch Überhol- und Ausweichmöglichkeiten sowie bei Strecken, die Umleitungsverkehre ermöglichen, und solchen, die verlässlichere Bahnverbindungen sichern.

Wir erhalten die Schienenwege und werden keine weitere Entwidmung vornehmen, selbst wenn heute keine wirtschaftliche Nutzung darstellbar ist. Dazu überführen wir nicht genutzte Bahnstrecken in Landeseigentum und prüfen die Einrichtung einer Eisenbahnentwicklungsgesellschaft für Schleswig-Holstein.

Wir wollen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch zur Reaktivierung von Bahnstrecken nutzen. Das betrifft auch Strecken in den Kommunen. Dabei prüfen wir auch den Einsatz autonomer Schienen(kleinst)fahrzeuge sowie den Bau neuer Gleise zum Beispiel für Insel- und Bäder- sowie Straßenbahnen. Um Reaktivierungen und Lückenschlüsse besonders im Stadtumland zu erleichtern und zu beschleunigen, werden wir zudem RegioTram-Konzepte prüfen.

Für die Klimabilanz des Schienenverkehrs ist es unerlässlich, dass der gesamte Bahnverkehr bis spätestens 2030 auf elektrischen Betrieb umgestellt wird und keine planmäßigen Schienenleistungen mit Dieseltraktion betrieben werden. Sofern möglich, erfolgt dies mit Oberleitungen. Übrige Strecken müssen mit alternativen emissionsfreien Antrieben bedient werden.

C. 3. 4. Ein attraktiver ÖPNV

Darüber hinaus wollen wir die Verkehrsangebote so weiterentwickeln, dass sie mit verlässlichen Takten kurze Umstiegsoptionen bieten. Wir werden uns zudem dafür einsetzen, Schleswig-Holstein stärker als derzeit in das europäische Nachtzugnetz zu integrieren.

Zu einem attraktiven Angebot gehören auch Bahnhöfe und Haltestellen mit hoher Aufenthaltsqualität, also zum Beispiel wettergeschützten Unterständen, WLAN und vielem mehr. Züge und Bahnhöfe werden zunehmend auch als Arbeitsorte an Bedeutung gewinnen.

Ergänzend zum Ausbau der Radinfrastruktur sowie von Bikesharing-Angeboten werden wir die Konditionen für die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen, auf Fähren und in Überlandbussen verbessern und attraktiver gestalten.

Wir wollen die BahnCard 50 im SH-Tarif anerkennen und werden uns weiter für ein gemeinsames Tarifgebiet mit Hamburg sowie perspektivisch Norddeutschland einsetzen. Außerdem sollen Kurkarten in den Tourismusgebieten künftig auch als ÖPNV-Ticket gelten.

Auch im Güterverkehr planen wir Neuerungen und Verbesserungen, die seine Nutzung für Unternehmen in Schleswig-Holstein attraktiver machen und mehr Verkehr auf die Schiene umlagert. Hierzu werden wir die Reaktivierung und den Neubau von Werksgleisanschlüssen vorantreiben und die Entstehung neuer größerer Gewerbegebiete und Logistikzentren regelmäßig mit einem Bahnanschluss verbinden. Mehr Hochleistungsterminals leisten einen wesentlichen Beitrag, um den Kombinierten Verkehr (KV) zu stärken, sodass langfristig kein Lkw-Verkehr mehr auf Strecken über 50 km erforderlich ist. Beim Ausbau werden wir auch Wert auf den Lärmschutz für die Bürger*innen legen.

C. 3. 5. Bildungsticket

Wir führen ein landesweites 24/7-Bildungsticket als Angebot für alle Schüler*innen, Auszubildenden und Teilnehmenden an Freiwilligendiensten in Schleswig-Holstein nach hessischem Vorbild ein. Für 365 € jährlich können die rund 420.000 jungen Schleswig-Holsteiner*innen so von einem günstigen Mobilitätsangebot profitieren.

Mit diesem Angebot wird die Mobilitätswende für diejenigen machbar, die ein geringes Einkommen haben. Besonders Schüler*innen und deren Familien, für die die geringe oder ganz fehlende Kostenübernahme der Schüler*innenverkehre eine große finanzielle Belastung darstellt, werden so entlastet. Das Land wird eine Anschubfinanzierung für das Bildungsticket übernehmen.

C. 3. 6. Radverkehr

Das Fahrrad ist ein elementarer Bestandteil der Klimawende: Emissionsfrei zum Einkaufen, zur Arbeit oder in der Freizeit unterwegs.

Damit der Radverkehr für immer mehr Menschen attraktiv wird, wollen wir in den nächsten Jahren kräftig investieren und damit die größte Infrastrukturoffensive fürs Rad in der Geschichte Schleswig-Holsteins starten.

Im Rahmen des Investitionsprogramms setzen wir die bestehende Radstrategie um und werden die Unterstützung der Vernetzung von Kreisen und Kommunen beim Ausbau der Radinfrastruktur fortsetzen, etwa durch Fortbildungen und Fachberatung für kommunale Verwaltungen.

Für uns ist die Optimierung des Verkehrsraumes für den Rad- und Lastenradverkehr notwendig, um das Radfahren attraktiv zu machen. Wir wollen, dass bei Instandsetzungsmaßnahmen aller Straßen in Schleswig-Holstein auch die Radwege saniert werden. Es soll zum schleswig-holsteinischen Standard werden, dass die Radwege in genauso gutem Zustand wie die benachbarte Straße sind. Protected Bike Lanes werden wir ebenso ermöglichen wie eine ausreichende Zahl an Fahrradstellplätzen sicherstellen. Dafür werden wir die notwendigen Veränderungen im Bau- sowie dem Straßen- und Wegerecht auf Bundesebene voranbringen.

Wir werben für eine Stärkung des Mobilitätsmanagements in Betrieben, zum Beispiel indem ein flexibles Mobilitätsbudget anstelle von Dienstfahrzeugen gewährt wird und Gewerbegebiete für den Radverkehr gut erreichbar sind. Neue Supermärkte sollen grundsätzlich mehr Fahrradstellplätze als bisher anbieten, besonders in Städten.

Wir wollen regionale Fahrradverleihsysteme künftig fördern. Wir werden ein Förderprogramm auflegen, welches das Errichten von überdachten, ebenerdigen und abschließbaren Fahrradabstellanlagen in Kommunen erleichtert.

Fahrradstellplätze und trockene Abstellräume sind wichtig für Arbeitnehmer*innen. Die Landesliegenschaften werden wir diesbezüglich vorbildlich gestalten und ermuntern auch Unternehmen und Betriebe, ihren Arbeitnehmer*innen dasselbe zur Verfügung zu stellen.

Vorhandene landwirtschaftliche und geeignete Wirtschaftswege werden in das Radwegenetz aufgenommen.

Wir werden prüfen, ob ein Ausbildungsgang „Zweiradmechaniker*in“ in Schleswig-Holstein aufgebaut werden kann.

C. 3. 7. Fußverkehr

Wir stärken den Fußverkehr als klimafreundliche und gesunde Mobilitätsform im Nahbereich. Auf kommunaler Ebene unterstützen wir die Herstellung und den Ausbau von barrierefreien und breiten Fußwegen. Damit sie sicher begehbar sind, sollen Fußwege künftig ausreichend breit und abgetrennt vom Radverkehr geplant werden. Wir setzen die Nahmobilität dem motorisierten Verkehr gleich und setzen uns für eine Stärkung der Rechte von Fußgänger*innen auf allen Ebenen ein. Zudem können mehr Querungshilfen, wie Zebrastreifen, Mittelinseln und Ampeln mit einer Vorrangschaltung für Fußgänger*innen, Fußwege sicherer und damit auch attraktiver gestalten. Bodenleitsysteme helfen dabei, Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen und Mobilitätseinschränkungen die Teilnahme am Fußverkehr zu erleichtern.

C. 3. 8. Klimaneutraler Straßenverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Mobilitätsmix spielen. Zukunftsfähig ist er aber nur, wenn er emissionsfrei ist. Wir haben erreicht, dass Schleswig-Holstein inzwischen auf Platz 1 der Neuzulassungen von Elektroautos ist. Diese Spitzenposition wollen wir ausbauen. Den Ausbau der Ladeinfrastruktur werden wir entsprechend weiter forcieren, denn sie ist eine wichtige Klimaschutzinfrastruktur. Gleiches gilt für die Dörpsmobile, die wir als umweltfreundliches Mobilitätsangebot vor allem in den ländlichen Räumen verstetigen und ausweiten wollen.

Auch im Schwerlastverkehr brauchen wir rasch Emissionsfreiheit. Mit dem Feldversuch zum E-Highway auf der A1 zeigen wir, wie es gehen kann. Wir wollen ihn räumlich und hinsichtlich der eingesetzten Technologien ausweiten.

Es ist unser Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Der Ampel-Koalitionsvertrag sieht vor, Ländern und Kommunen größere straßenverkehrsrechtliche Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Diese Möglichkeiten, etwa für Tempobegrenzungen, werden wir nutzen.

C. 3. 9. Schiffsverkehr und Häfen

Im Land zwischen den Meeren liegt ein besonderer Fokus auf dem Schiffsverkehr und den Häfen des Landes. Unser Ziel ist es, dass bis 2030 alle größeren Häfen in Schleswig-Holstein klimaneutral sind. Vorbilder sind hier Rotterdam und Hamburg.

Wir fordern, dass das „World Ports Climate Action Program“ verpflichtend umgesetzt werden muss. Das macht einen effizienten Ausbau einer Ladeinfrastruktur für vollelektrische Schiffe notwendig, um diese ab 2025 bereitstellen zu können. Hinzu kommt der Ausbau der Tankinfrastruktur mit grünem Wasserstoff. Wir setzen uns dafür ein, dass ESI-Schiffen Vorteile gewährt werden (ESI = Environmental Ship Index). In Kiel bekommen Schiffe mit 30 ESI Punkten beispielsweise bisher 5% Rabatt auf die Hafengebühr. Weiter fordern wir die Ausweitung der Emission Control Areas (ECA).

Weitere Flussvertiefungen oder -verbreiterungen in Schleswig-Holstein, etwa des Elbe-Lübeck-Kanals, lehnen wir aus Gründen fehlender Wirtschaftlichkeit und zum Schutz der Ökosysteme ab. Für uns ist ebenso klar, dass die Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen durch regelmäßige Wartung und Instandsetzung sichergestellt werden muss. Dies betrifft insbesondere den Nord-Ostsee-Kanal.

Fähren sollen Teil des Velorouten-Konzepts und touristischer Fahrradwege werden.

Unterstützer*innen

Heijo Fescharek (KV Rendsburg-Eckernförde)