

C 3 Schleswig-Holstein wird mobil - Mobilität

Gremium: Landesvorstand

Beschlussdatum: 19.01.2022

Tagesordnungspunkt: C Schleswig-Holstein verändert sich, verändern wir es zusammen

Text

1 C. 3. Schleswig-Holstein wird mobil – Mobilität

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

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

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

14 C. 3. 1. Mobilitätswendegesetz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

49 C. 3. 2. Der ÖPNV muss attraktiver werden

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

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

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

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

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

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

75 C. 3. 3. Pakt für die Schiene

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

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

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

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

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

103 C. 3. 4. Ein attraktiver ÖPNV

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

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

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

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

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

128 C. 3. 5. Bildungsticket

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

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

139 C. 3. 6. Radverkehr

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

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

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

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

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

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

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

170 Vorhandene landwirtschaftliche und geeignete Wirtschaftswege werden in das
171 Radwegenetz aufgenommen.

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

174 C. 3. 7. Fußverkehr

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

186 C. 3. 8. Klimaneutraler Straßenverkehr

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

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

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

203 C. 3. 9. Schiffsverkehr und Häfen

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

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

- 216 Weitere Flussvertiefungen oder -verbreiterungen in Schleswig-Holstein, etwa des
217 Elbe-Lübeck-Kanals, lehnen wir aus Gründen fehlender Wirtschaftlichkeit und zum
218 Schutz der Ökosysteme ab. Für uns ist ebenso klar, dass die Funktionsfähigkeit
219 der Wasserstraßen durch regelmäßige Wartung und Instandsetzung sichergestellt
220 werden muss. Dies betrifft insbesondere den Nord-Ostsee-Kanal.
- 221 Fähren sollen Teil des Velorouten-Konzepts und touristischer Fahrradwege werden.

Unterstützer*innen

Heijo Fescharek (KV Rendsburg-Eckernförde)