

Beschluss C 3 - Schleswig-Holstein wird mobil - Mobilität

Antragsteller*in: Steffen Regis

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

Text

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

2 Mobilität für alle ist Grundlage für Teilhabe an unserer Gesellschaft, denn wir
3 alle wollen unsere Ziele erreichen. Leider verursacht der Verkehr und vorrangig
4 der Straßenverkehr große Probleme, die zunehmend unsere Lebensqualität belasten.
5 Der Mobilitätssektor ist aufgrund des hohen Anteils des motorisierten
6 Individualverkehr noch immer verantwortlich für einen großen Teil der
7 Treibhausgasemissionen. Das wollen wir als Klimaschutzvorreiter*innen auf
8 Landesebene ändern. Für uns ist klar: Die Klimawende ist ohne die Verkehrswende
9 nicht möglich.

10 Das wollen wir mit einer Mobilitätswende verbessern. Dafür setzen wir uns zum
11 Ziel, bis 2030 bereits 70% der Emissionen im Verkehr zu reduzieren, um
12 Klimaneutralität bis 2035 im Verkehr zu erreichen.

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

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

21 C. 3. 1. Mobilitätswendegesetz

22 Mit einem neuen Mobilitätswendegesetz werden wir die Basis für die
23 Mobilitätswende in Schleswig-Holstein legen. Mit ihm schaffen wir die
24 rechtlichen Rahmenbedingungen, um in allen Teilen des Landes den
25 Mobilitätsbedürfnissen der Bürger*innen gerecht zu werden. Unabhängig von Alter,
26 Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von
27 Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit.

28 Wir wollen die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im ÖPNV deutlich steigern
29 und dafür verbindliche Ausbauziele festlegen. Wir werden außerdem dafür sorgen,
30 dass wir einen eigenen, modernen landesweiten Planungsstandard für Fuß- und
31 Radwege entwickeln.

32 Wir werden Aufgaben und Zuständigkeiten der Planungsbehörden bündeln, bestehende
33 Gesetze und Verordnungen evaluieren und Finanzmittel effektiv für die
34 Verbesserung klimafreundlicher Mobilität einsetzen. Technologische Pilotprojekte
35 werden wir im Rahmen einer Innovationsklausel ermöglichen und gemeinsam mit Bund
36 und Kommunen fördern.

37 Mit dieser Umgestaltung der Mobilität leistet Schleswig-Holstein nicht nur
38 seinen Beitrag zur Erreichung des 1,5 Grad-Ziels. Sie sorgt auch für die
39 Verbesserung der Lebensqualität und Gesundheit der Menschen – besonders durch

40 saubere Luft, Lärmreduktion und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen
41 Raum.

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

45 In einem Mobilitätswendegesetz werden wir den Kommunen neue Möglichkeiten für
46 die Gestaltung solidarischer Mobilitätsangebote, zum Beispiel eines
47 Mobilitätspasses wie in Baden-Württemberg, eröffnen. Zur Finanzierung werden wir
48 den Kommunen ermöglichen, eigene Einnahmen über eine Nahverkehrsabgabe zu
49 generieren.

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

54 Um die Planung nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur in der notwendigen
55 Geschwindigkeit voranzubringen, wollen wir die notwendigen Berufe stärken und
56 dem Fachkräftemangel entgegenwirken. Gerade Planer*innen spielen dafür eine
57 große Rolle. Deshalb wollen wir Möglichkeiten schaffen, sich für Planungsberufe
58 in Schleswig-Holstein aus- und weiterzubilden. Wir werden dafür entsprechende
59 Fortbildungsangebote ausbauen, fördern und auch für Kommunen einfach zugänglich
60 machen. Das Fortbildungsangebot beinhaltet auch Schulungen zu intersektionalen
61 Perspektiven in Planungsvorhaben und intersektionaler Datenerhebung. Nur wenn
62 Menschen jeglichen Geschlechts, Alters, sozialen oder ethnischen Hintergrunds
63 und mit verschiedenen Lebensumständen bei der Planung berücksichtigt werden,
64 schaffen wir es, unsere Kommunen zu lebenswerten und sicheren Orten für alle zu
65 machen.

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

71 C. 3. 2. Garantiert klimafreundlich mobil in Stadt & Land

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

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

81 Unser Ziel ist eine Mobilitätsgarantie mit Mindestbedienstandards: Täglich
82 zwischen 6 und 23 Uhr soll allen Menschen in Schleswig-Holstein künftig ein
83 Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Dazu verknüpfen wir alle
84 Mobilitätsangebote, schaffen reibungslose Übergänge und finden zudem clevere
85 Möglichkeiten der Kooperation mit privaten Unternehmen. In dicht besiedelten

86 Gebieten erhöhen wir die Mindestbedienstandards. Um Lücken in Gegenden ohne
87 große Nachfrage und in den Randzeiten zu schließen, fördern wir intelligente
88 digitale On-Demand-Verkehrsangebote und Car- und Bikesharing. Diese integrieren
89 wir in die bestehenden sowie in neue günstige ÖPNV-Tarife.

90 Unerlässlich ist es auch, dass wir klimafreundliche Mobilität verlässlich
91 machen: Anschlussgarantie, dichte Taktung, Pünktlichkeit, Sharing-Angebote und
92 Mobilitätsstationen für nahtlose Übergänge und eine bessere Planbarkeit. Wir
93 wollen uns für erweiterte Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Zügen einsetzen.

94 Zudem sorgen wir für Planungssicherheit bei den Verkehrsbetrieben, indem wir das
95 Instrument des finanziellen "Rettungsschirms" fortsetzen.

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

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

101 C. 3. 3. Pakt für die Schiene

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

108 Wir setzen das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-
109 Holstein (OdeS) im Rahmen des nächsten Landesnahverkehrsplans konsequent um,
110 entwickeln es weiter und streben die Beschleunigung von Maßnahmen an, deren
111 Realisierung derzeit erst nach 2027 angedacht ist. Hierbei setzen wir
112 Prioritäten beim Ausbau belasteter Korridore durch Überhol- und
113 Ausweichmöglichkeiten sowie bei Strecken, die Umleitungsverkehre ermöglichen,
114 und solchen, die verlässlichere Bahnverbindungen sichern.

115 Wir erhalten die Schienenwege und werden keine weitere Entwidmung zulassen,
116 selbst wenn heute noch keine wirtschaftliche Nutzung darstellbar ist. Dazu
117 überführen wir nicht genutzte Bahnstrecken in Landeseigentum und prüfen die
118 Einrichtung einer Eisenbahntwicklungsgesellschaft für Schleswig-Holstein.

119 Wir wollen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch zur
120 Reaktivierung von Bahnstrecken in Kommunen nutzen. Dabei prüfen wir den Einsatz
121 autonomer Schienen(kleinst)fahrzeuge sowie den Bau neuer Gleise zum Beispiel für
122 Insel- und Bäder- sowie Straßenbahnen. Wir beteiligen uns künftig ergänzend zu
123 Förderungen des Bundes mit Landesmitteln an der Umsetzung höherwertiger ÖPNV-
124 Systeme in schleswig-holsteinischen Kommunen. Um Reaktivierungen und
125 Lückenschlüsse besonders im Stadtumland zu erleichtern, werden wir die Umsetzung
126 von RegioTram-Konzepten im Rahmen des Landesnahverkehrsplans (LNVP)
127 beschleunigen.

128 Für die Klimabilanz des Schienenverkehrs ist es unerlässlich, dass der gesamte
129 Bahnverkehr bis spätestens 2030 auf elektrischen Betrieb umgestellt wird und
130 keine planmäßigen Schienenleistungen mit Dieseltraktion betrieben werden. Sofern

131 möglich, erfolgt dies mit Oberleitungen. Übrige Strecken müssen bis zur
132 Elektrifizierung mit alternativen emissionsfreien Antrieben bedient werden.

133

134 In Abstimmung mit unseren benachbarten Bundesländern werden wir ein Konzept für
135 durchgebundene Regionalzugverbindungen entwickeln und das mit der Deutschen Bahn
136 geschlossene Bündnis "Zukunft Schiene Nord" weiterentwickeln.

137 C. 3. 4. Ein attraktiver ÖPNV

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

142 Zu einem attraktiven Angebot gehören auch Bahnhöfe und Haltestellen mit hoher
143 Aufenthaltsqualität, also zum Beispiel wettergeschützten Unterständen, WLAN und
144 vielem mehr sowie das Bahnhofsumfeld mitsamt Rad- und Fußwegen. Züge und
145 Bahnhöfe werden zunehmend auch als Arbeitsorte an Bedeutung gewinnen.

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

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

154 C. 3. 5. Güter gehören auf die Schiene

155 Der Güter- und Schwerlastverkehr soll rasch klimaneutral werden. Priorität hat
156 für uns Verkehrsvermeidung und die Verlagerung der Schwerlastverkehre auf die
157 Schiene. Hierzu planen wir Neuerungen und Verbesserungen, die die Nutzung des
158 Schienengüterverkehrs für Unternehmen in Schleswig-Holstein attraktiver machen.

159 Hierzu werden wir die Reaktivierung und den Neubau von Verladestellen und
160 Werksgleisanschlüssen vorantreiben und die Entstehung neuer größerer
161 Gewerbegebiete und Logistikzentren mit einem Gleisanschluss verbinden. Mehr
162 Hochleistungsterminals leisten einen wesentlichen Beitrag, um den Kombinierten
163 Verkehr (KV) zu stärken, sodass langfristig kein Lkw-Verkehr mehr auf Strecken
164 über 50 km erforderlich ist. Wir werden und für ein bundesweites Konzept zur
165 Regionalisierung des Schienengüterverkehrs einsetzen, damit diese Bedienpunkte
166 auch tatsächlich regelmäßig angefahren werden.

167 Für verbleibende Schwerlastverkehre auf der Straße werden direktelektrische
168 Antriebe, grüner Wasserstoff und auch darauf basierende synthetische Kraftstoffe
169 eine wichtige Rolle spielen.

170 Mit dem Feldversuch zum E-Highway auf der A1 zeigen wir bereits heute, dass
171 Schleswig-Holstein Innovationsstandort für neue Technologien im Bereich
172 klimaneutraler Schwerlastmobilität und -Infrastrukturen ist. Wir wollen ihn zur
173 weiteren Erprobung hinsichtlich der Technologien, wie anderer Hybrider-Antriebe
174 und dem Betrieb auf längeren Distanzen, zum Feldversuch E-Highway-Nord
175 ausweiten. Dafür gehen wir auf unsere norddeutschen Nachbarländer zu.

176 Beim Ausbau legen wir auch Wert auf frühzeitige Bürger*innenbeteiligung und
177 Lärmschutz für alle.

178 C. 3. 6. Bildungsticket

179 Wir führen ein landesweites 24/7-Bildungsticket als Angebot für alle
180 Schüler*innen, Auszubildenden, Teilnehmenden an Freiwilligendiensten und allen
181 unter 21-Jährigen in Schleswig-Holstein ein. Für 365 € jährlich können junge
182 Schleswig-Holsteiner*innen von einem günstigen landesweiten Mobilitätsangebot
183 profitieren. Zusätzlich setzen wir uns für eine 50% Ermäßigung für Menschen mit
184 geringem Haushaltseinkommen ein.

185 Mit diesem Angebote wird die Mobilitätswende vor allem für junge Menschen
186 bezahlbarer. Besonders Schüler*innen und deren Familien, für die die geringe
187 oder ganz fehlende Kostenübernahme der Schüler*innenverkehre eine große
188 finanzielle Belastung darstellt, werden so entlastet. Das Land wird eine
189 Anschubfinanzierung für das Bildungsticket übernehmen.

190 C. 3. 7. Radverkehr

191 Das Fahrrad ist ein essenzieller Bestandteil der Mobilitätswende: Egal ob privat
192 zum Einkaufen oder für die Fahrt zu Kund*innen – das Fahrrad ist ein
193 kostengünstiges und emissionsfreies Verkehrsmittel. Gerade die E-Bikes schaffen
194 ganz neue Möglichkeiten.

195 Damit der Radverkehr für immer mehr Menschen attraktiv wird, wollen wir in den
196 nächsten Jahren kräftig investieren und damit die größte Infrastrukturoffensive
197 fürs Rad in der Geschichte Schleswig-Holsteins starten. Diese
198 Infrastrukturinitiative bezieht kommunale Radverkehrsinfrastrukturen mit ein.
199 Radverkehrsinfrastrukturen werden dann förderfähig sein, wenn sie den
200 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA in ihrer aktuellsten Version folgen. Wir
201 werden für stark vereinfachte Genehmigungsverfahren für die Ausweisung von
202 Fahrradstraßen sorgen.

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

207 Für uns ist die Optimierung des Verkehrsraumes für den Rad- und Lastenradverkehr
208 notwendig, um das Radfahren attraktiv und sicher zu machen. Wir wollen, dass bei
209 Instandsetzungsmaßnahmen aller Straßen in Schleswig-Holstein auch die Radwege
210 saniert und nach Möglichkeit barrierefrei ausgebaut werden. Es soll zum
211 schleswig-holsteinischen Standard werden, dass die Radwege in genauso gutem
212 Zustand wie die benachbarte Straße sind. Bei Neubau müssen Zweirichtungsradwege
213 so gebaut werden, dass gefahrlose Begegnungen auch mit Lastenrädern oder
214 Handbikes möglich sind. Gerade auf dem Land müssen Radwege gut ausgeschildert
215 werden.

216 Protected Bike Lanes werden wir ebenso ermöglichen wie eine ausreichende Zahl an
217 Fahrradstellplätzen sicherstellen. Dafür werden wir die notwendigen
218 Veränderungen im Bau- sowie dem Straßen- und Wegerecht auf Landes- und
219 Bundesebene voranbringen.

220 Wir werben für eine Stärkung des Mobilitätsmanagements in Betrieben, zum
221 Beispiel indem ein flexibles Mobilitätsbudget anstelle von Dienstfahrzeugen
222 gewährt wird.

223 Fahrradstellplätze und trockene Abstellräume sind wichtig für
224 Arbeitnehmer*innen. Sowohl wetter- und diebstahlgeschützte Fahrradstellplätze
225 als auch Duschen und Umkleieräume sind wichtig für Arbeitnehmer*innen. Die
226 Landesliegenschaften werden wir diesbezüglich vorbildlich gestalten und
227 ermuntern auch Unternehmen und Betriebe, ihren Arbeitnehmer*innen dasselbe zur
228 Verfügung zu stellen. Orte des öffentlichen Lebens und des täglichen Bedarfs,
229 etwa Theater, Sportanlagen und Supermärkte, sollen grundsätzlich mehr
230 Fahrradstellplätze, auch für Lastenräder, in unmittelbarer Nähe zum Eingang, als
231 bisher anbieten, besonders in Städten.

232 Wir wollen regionale und interkommunale Fahrradverleihsysteme künftig fördern
233 und so das Angebot in Stadt und Land ermöglichen. Wir werden ein Förderprogramm
234 auflegen, welches das Errichten von überdachten, ebenerdigen und abschließbaren
235 Fahrradabstellanlagen in Kommunen erleichtert.

236 Wir setzen uns dafür ein, dass bei der Planung von neuen Gewerbegebieten Radwege
237 berücksichtigt werden.

238 Vorhandene landwirtschaftliche und geeignete Wirtschaftswege werden in das
239 Radwegenetz und in die Radförderprogramme des Landes aufgenommen, sowie für den
240 Radverkehr ertüchtigt. Wo nötig werden Lücken geschlossen.

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

243 C. 3. 8. Fußverkehr

244 Wir stärken den Fußverkehr als klimafreundliche und gesunde Mobilitätsform im
245 Nahbereich. Auf kommunaler Ebene unterstützen wir die Herstellung und den Ausbau
246 von barrierefreien und breiten Fußwegen. Damit sie sicher begehbar sind, sollen
247 Fußwege künftig ausreichend breit und abgetrennt vom Radverkehr geplant werden.
248 Wir stärken die Nahmobilität und setzen uns für eine Stärkung der Rechte von
249 Fußgänger*innen auf allen Ebenen ein.

250 Dazu gehören nicht nur mehr Querungshilfen, sondern auch niedrigere
251 Geschwindigkeiten und Vorrangschaltungen. Bodenleitsysteme und Doppelquerungen
252 erleichtern Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen und Mobilitätseinschränkungen
253 die Teilnahme am Fußverkehr.

254

255 Wir wollen, dass Angsträume wie dunkle Unterführungen beseitigt werden. Hierbei
256 können auch intelligente Beleuchtungskonzepte helfen. Wir werden
257 Barrierefreiheit weiter fördern und Planung künftig auch aus Sicht der
258 Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen gestalten. Damit wird sichergestellt,
259 dass die Straßen für alle sicher und gut benutzbar werden.

260 C. 3. 9. Straßenverkehr

261 Unser Ziel ist, dass der motorisierte Individualverkehr künftig eine geringere
262 Rolle im Mobilitätsmix als zurzeit noch spielt. Zukunftsfähig ist er nur, wenn
263 er emissionsfrei ist und die Zahl der Autos durch ein attraktives öffentliches
264 Mobilitätsangebot sowie mehr Carsharing sinkt. Wir haben erreicht, dass

265 Schleswig-Holstein inzwischen auf Platz 1 der Neuzulassungen von Elektroautos
266 ist. Diese Spitzenposition wollen wir ausbauen. Den Ausbau der Ladeinfrastruktur
267 werden wir weiter forcieren, denn sie ist eine wichtige
268 Klimaschutzinfrastruktur. Dazu gehören auch Ladelösungen für den
269 Geschosswohnungsbau. Gleiches gilt für das Carsharing, dass wir als
270 umweltfreundliches Mobilitätsangebot in Stadt und Land verstetigen und ausweiten
271 wollen.

272 Wir haben in Schleswig-Holstein bereits ein sehr ausgebautes Straßennetz und
273 möchten daher bei der Finanzierung Priorität auf den öffentlichen Verkehr und
274 die Schiene legen. Daher wünschen wir uns keine neuen Bundesfernstraßen vom
275 Bund, der die Entscheidungen hierüber trifft. Der Koalitionsvertrag der Ampel-
276 Bundesregierung sieht einen Dialogprozess sowie die Bedarfsplanüberprüfung aller
277 Bundesverkehrsprojekte vor. In diesem Kontext betonen wir unsere Kritik an der
278 geplanten Fortführung der A 20 über die Anbindung an die A 7 hinaus und den
279 Ausbau der A 23. Bei Landesstraßen setzen wir auf Erhalt statt auf Neubau.

280 Wir wollen die Ziele der Vision Zero im Straßenverkehr erreichen: Null
281 Verkehrstote, sicherer Straßenverkehr für Alle. Die von der neuen
282 Bundesregierung in Aussicht gestellten erweiterten straßenverkehrsrechtlichen
283 Entscheidungsspielräume werden wir dafür nutzen. Dort wo es möglich ist, werden
284 wir uns dafür einsetzen, die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h auf Landstraßen und
285 30 km/h innerorts festzulegen. Kommunale Initiativen für Modellversuche mit
286 flächendeckendem Tempo 30 begrüßen und unterstützen wir.

287 Die Umrüstung von Bussen mit Diesel- auf Elektroantrieb begrüßen wir und werden
288 entsprechende technische Entwicklungen bei uns im Land auch weiterhin
289 unterstützen.

290 C. 3. 10. Schiffsverkehr und Häfen

291 Im Land zwischen den Meeren liegt ein besonderer Fokus auf dem Schiffsverkehr
292 und den Häfen des Landes. Unser Ziel ist es, dass bis 2035 alle größeren Häfen
293 in Schleswig-Holstein klimaneutral werden. Dafür muss der gesamte Hafbetrieb
294 emissionsfrei stattfinden und perspektivisch ein klimaneutraler Antrieb zur
295 Voraussetzung gemacht werden.

296 Wir fordern, dass das „World Ports Climate Action Program“ verpflichtend
297 umgesetzt werden muss. Das macht einen effizienten Ausbau einer
298 Ladeinfrastruktur für vollelektrische Schiffe notwendig, um diese ab 2025
299 bereitstellen zu können. Hinzu kommt der Ausbau der Tankinfrastruktur mit grünem
300 Wasserstoff. Wir setzen uns dafür ein, dass ESI-Schiffen Vorteile gewährt werden
301 (ESI = Environmental Ship Index). Weiter fordern wir die Ausweitung der Emission
302 Control Areas (ECA).

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

308 Fähren für den Rad- und Fußverkehr sollen in Zukunft emissionsfrei betrieben
309 werden. Sie sollen Teil des Velorouten-Konzepts und touristischer Fahrradwege
310 werden.