

4.3 Mobilität

Gremium:	Landesvorstand
Beschlussdatum:	02.09.2026
Tagesordnungspunkt:	1. Landtagswahlprogramm

Text

Die Verkehrspolitik ist eines der wichtigsten Themen für die Schleswig-Holsteiner*innen. Und trotz der hohen Investitionen, die wir auf den Weg gebracht haben, müssen wir feststellen, dass dieses Thema die Menschen im Land nicht zufriedenstellt. Dort, wo wir als Land vorangehen können, werden wir Prioritäten setzen und den Bund weiter in die Pflicht nehmen, denn Mobilität schafft Teilhabe und Fortschritt. Mobilität prägt unseren Alltag. Menschen, Waren und Dienstleistungen sind auf nachhaltige Mobilität angewiesen und benötigen dafür funktionierende Infrastrukturen. Nachhaltige Mobilitätsangebote eröffnen nicht nur Räume, sondern auch Möglichkeiten der sozialen und wirtschaftlichen Teilhabe. Für uns GRÜNE ist bezahlbare Mobilität eine Frage des guten Lebens und sozialer Gerechtigkeit.

Wir werden für bezahlbare, klimaneutrale Mobilität, sichere Verkehrswege und die nachhaltige und barrierefreie Sicherung und Gestaltung unserer Mobilitätsinfrastrukturen sorgen. Dafür denken wir die unterschiedlichen Verkehrsmittel zusammen. Wir wollen deshalb eine eigene moderne Datengrundlage aufbauen – etwa durch digitale Erfassungssysteme, Sensorik und geeignete Schnittstellenlösungen.

Wir werden:

1. eine echte Mobilitätsgarantie zwischen 6 und 23 Uhr in ganz Schleswig-Holstein sicherstellen.
2. den Schienenverkehr durch die Gründung einer landeseigenen Schienengesellschaft entschlossen ausbauen und Bahnstrecken wie Hamburg-Geesthacht reaktivieren.
3. Unser Ziel ist ein Bildungsticket für maximal 30 Euro im Monat für alle Schüler*innen, kostenfrei für Kinder und Jugendliche in Familien mit Bürgergeld-Bezug.
4. Radschnellwege für Pendler*innen zwischen Stadt und Land konsequent ausbauen.
5. die öffentliche Ladeinfrastruktur weiter ausbauen.

4.3.1 Finanzierung

Wir haben für eine spürbare Verbesserung der Finanzausstattung für den gesamten Mobilitätsbereich in Schleswig-Holstein gesorgt: Das Land investiert so viel Geld wie noch nie in die Sanierung von Landesstraßen, den Ausbau, die Elektrifizierung und die Wiederinbetriebnahme von Schienentrassen, in den Ausbau und die Sanierung von Radwegen, in neue Mobilitätsangebote oder

8755 Ladeinfrastrukturen. Wir werden auch weiterhin ausreichend finanzielle Mittel
8756 für unsere Infrastruktur und eine nachhaltige Mobilität zur Verfügung stellen.

8757 Gleichzeitig ist klar: Eine echte Verkehrswende braucht nicht nur politische
8758 Bekenntnisse und neue Mittel, sondern auch ein stringentes Management. Klar ist
8759 auch: Wir müssen neue Finanzierungsinstrumente für den Mobilitätsbereich
8760 entwickeln und erproben. Eine Mobilitätsabgabe kann eine Lösung sein,
8761 erforderliche Mittel für die Finanzierung von Angeboten und Infrastrukturen zu
8762 organisieren. Sie wäre wirkungsvoll, klar, einfach und verständlich. Auch eine
8763 LKW-Maut auf Landesstraßen, die der Infrastrukturfinanzierung zugute kommt, ist
8764 ein Lösungsansatz, den wir weiter verfolgen.

8765 4.3.2 ÖPNV

8766 Wer in Schleswig-Holstein lebt, soll sich auch ohne eigenes Auto frei und
8767 zuverlässig fortbewegen können. Egal ob in der Großstadt, Kleinstadt oder auf
8768 dem Dorf. Mobilität darf keine Frage des Wohnorts sein, sondern ist ein
8769 Grundrecht. Deshalb setzen wir uns weiter für eine echte Mobilitätsgarantie ein:
8770 Täglich zwischen mindestens 6 und 23 Uhr soll allen Menschen in Schleswig-
8771 Holstein ein verlässliches, komfortables und klimafreundliches Mobilitätsangebot
8772 zur Verfügung stehen. Wir werden das abgeschlossene Pilotprojekt in der
8773 Schleiregion auswerten und gemeinsam mit den Kommunen diesen Weg weitergehen.
8774 Moderne, weiter automatisierte On-Demand-Verkehre als digitale Rufbusse und
8775 kleine autonome Zubringer schließen die Lücken, die mit dem Ausbau von
8776 klassischem ÖPNV und SPNV nicht wirtschaftlich geschlossen werden können.

8777 Ein gutes Angebot im öffentlichen Nahverkehr müssen sich alle leisten können.
8778 Bezahlbare Mobilität ist für uns eine Frage sozialer Gerechtigkeit. Wer auf den
8779 Bus oder die Bahn umsteigen will, darf nicht durch hohe Ticketpreise oder
8780 komplizierte Tarifstrukturen abgeschreckt werden. Deshalb setzen wir uns weiter
8781 dafür ein, dass die Tarife im schleswig-holsteinischen ÖPNV verständlich, sozial
8782 gestaffelt und für alle Einkommensgruppen erschwinglich sind. Die angestoßene
8783 Tarifreform setzen wir dafür vollständig um und gehen den Weg der Vereinfachung
8784 konsequent weiter. Dabei sorgen wir im nächsten Schritt für attraktivere
8785 Fahrradmitnahmemöglichkeiten. Langfristig streben wir die Einführung einer
8786 Mobilitätsabgabe an, mit der der ÖPNV solidarisch von allen getragen wird.
8787 Einfach einsteigen und losfahren, ohne lange nachdenken zu müssen. Klar ist für
8788 uns, dass es nicht beim Status Quo bleiben darf. Wir brauchen einen Ausbau des
8789 ÖPNVs, inklusive Sharing und On-Demand-Angeboten, um auch im ländlichen Raum
8790 eine echte Alternative zum eigenen Pkw darstellen zu können.

8791 Wir treiben den Umbau zu einem klimaneutralen ÖPNV-Angebot in Schleswig-Holstein
8792 konsequent voran. Unter anderem durch den Ausbau einer modernen E-Bus-
8793 Infrastruktur. Wir unterstützen die Kreise dabei, ihre Busflotten auf
8794 emissionsfreie Antriebe umzustellen und fördern die dafür notwendige
8795 Ladeinfrastruktur. Unser Ziel ist ein ÖPNV, der überall im Land sauber,
8796 zuverlässig und klimaneutral unterwegs ist.

8797 4.3.2.1 Bahn

8798 Für einen schnellen und konsequenten Ausbau des Schienennetzes in Schleswig-
8799 Holstein entwickeln wir eine landeseigene Schienengesellschaft. Diese soll neue

8800 Bahnstrecken bauen können, bestehende übernehmen, ausbauen und sich langfristig
8801 über Trassennutzungsgebühren refinanzieren – unabhängig von Verzögerungen auf
8802 Bundesebene. So schaffen wir die Infrastruktur, die wir für eine echte
8803 Verkehrswende brauchen. Unser Ziel ist eine Schieneninfrastruktur, die für
8804 Personen- wie für Güterverkehr zuverlässig funktioniert.

8805 Wir haben dafür gesorgt, dass Schleswig-Holstein von einem Nachzügler zu einem
8806 Vorreiter beim klimaneutralen Bahnbetrieb geworden ist. Die meisten
8807 Streckenkilometer bei uns im Land werden mittlerweile klimaneutral zurückgelegt.
8808 In den letzten 5 Jahren haben wir es geschafft, den Anteil elektrifizierten
8809 Schienenbetriebs von 29 auf fast 70 Prozent zu vervielfachen. Darauf wollen wir
8810 aufbauen. Bei Ausschreibungen für neue Fahrzeuge legen wir zusammen mit der
8811 ZUG.SH weiterhin strenge Maßstäbe an. Besonders wichtig sind uns hierbei über
8812 den gesamten Fahrzeuglebenszyklus die Fahrzeugverfügbarkeit, Reparaturfähigkeit,
8813 Energieverbrauch, Spurfähigkeit, Barrierefreiheit und der Komfort für die
8814 Fahrgäste und das Personal.

8815 Wir setzen den neuen Landesnahverkehrsplan (LNVP) konsequent um. Wir
8816 beschleunigen die Ausbauvorhaben durch auskömmliches Personal für Planung,
8817 Genehmigung und Umsetzung und ein entbürokratisiertes und modernisiertes
8818 Planungsrecht, für das wir uns im Bund einsetzen. Die Projekte in der Kategorie
8819 „zu planen“ des LNVPs werden wir alle in der kommenden Legislatur anstoßen.

8820 Die Strecke zwischen Hamburg und Elmshorn ist eines der zentralen Nadelöhere für
8821 den Bahnverkehr in Schleswig-Holstein. Wir setzen uns deshalb weiterhin für den
8822 zügigen Ausbau der Strecke auf vier Gleise sowie für die Elektrifizierung und
8823 den Ausbau der Ausweichstrecke Neumünster-Bad Oldesloe ein. Auf dieser Strecke
8824 installieren wir zügig den neuen RE78 von Hamburg, über Segeberg und Bad
8825 Oldesloe nach Kiel. Auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Marschbahn ist
8826 eines der bedeutsamsten Projekte für Schleswig-Holstein.

8827 Bei Reaktivierungen wollen wir einen großen Schritt nach vorne gehen. Geesthacht
8828 ist aktuell die größte Stadt Schleswig-Holsteins ohne Bahnanschluss – das wollen
8829 wir ändern. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Hamburg–Geesthacht werden wir mit
8830 hoher Priorität konsequent vorantreiben. Das gilt ebenso für weitere Strecken
8831 wie Neumünster-Ascheberg, Wrist-Kellinghusen und Niebüll-Flensburg. Dass die
8832 Bäderbahn nicht stillgelegt wurde, ist ein großer Erfolg. Wir werden einen
8833 Betrieb auf der Strecke sicherstellen. Jede stillgelegte Strecke soll einmal auf
8834 ihr Potential untersucht und bei Wirtschaftlichkeit reaktiviert werden.

8835 Wir werden in einer groß angelegten Studie untersuchen, wo die größten
8836 Verkehrspotentiale zu heben sind und darauf aufbauend neue Vorhaben aufsetzen.
8837 Hohes Potential sehen wir in einer neuen Verbindung entlang der A7 nach Hamburg.

8838 Schleswig-Holstein braucht eine starke Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Die
8839 zuletzt erfolgten Streichungen von ICE-Verbindungen – unter anderem nach Kiel,
8840 Lübeck und Dagebüll Mole – sind für uns nicht akzeptabel. Wir setzen uns
8841 gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund mit Nachdruck dafür ein, dass
8842 Schleswig-Holstein mehr und bessere Fernverkehrsverbindungen erhält.

8843 Wir unterstützen innerstädtische Bahnprojekte in Planung und Umsetzung. Dazu
8844 gehören die Stadtbahn Kiel, die Reaktivierung des ZOB Haltepunkts in Flensburg,
8845 U-Bahn-Ausbauten im Hamburger Rand und eine Stadtbahn in Lübeck, wenn sich die

8846 Bürger*innen in Lübeck dafür entscheiden. Die Regio S-Bahnen in Lübeck und Kiel
8847 verfolgen wir mit hoher Priorität.

8848 4.3.2.2 Tickets im ÖPNV

8849 Das Deutschlandticket ist ein Meilenstein für bezahlbare und klimafreundliche
8850 Mobilität – ein Ticket, alles drin! Wir setzen uns dafür ein, dass das
8851 Deutschlandticket auch künftig angeboten wird und im Preis stabil bleibt oder
8852 bestenfalls auf einen Jahrespreis von 49 Euro sinkt. Wir setzen uns dafür ein,
8853 dass die Fahrradmitnahme im ÖPNV für Deutschlandticket-Inhaber*innen in
8854 auslastungsarmen Randzeiten kostenlos wird. Die Verknüpfung von Fahrrad und
8855 öffentlichem Nahverkehr ist ein Schlüssel zur echten Mobilitätswende.

8856 Wir haben in dieser Legislatur das landesweite Bildungsticket eingeführt – das
8857 ist ein riesiger Erfolg! Doch wir sind noch nicht am Ziel. Wir wollen ein
8858 einheitliches, digital buchbares Bildungsticket für ganz Schleswig-Holstein –
8859 einfach, günstig und für alle zugänglich, unabhängig davon, in welchem Kreis man
8860 lebt. Unser Ziel ist ein Bildungsticket für maximal 30 Euro im Monat für alle
8861 Schüler*innen, kostenfrei für Kinder und Jugendliche in Familien mit Bürgergeld-
8862 Bezug. Langfristig wollen wir uns am Hamburger Vorbild orientieren: kostenfreie
8863 Mobilität für alle Kinder und Jugendlichen bis zum Ende ihrer Ausbildung.

8864 Für Auszubildende gibt es bereits jetzt das Bildungsticket und das Jobticket.
8865 Deren Nutzung wollen wir noch deutlich verbessern. Deswegen schaffen wir ein
8866 Azubi-Ticket nach dem bewährten Vorbild des Semestertickets – umlagefinanziert,
8867 günstig und planungssicher. Wir setzen uns auf Landesebene für die Koordinierung
8868 eines solchen Modells ein, etwa über das Azubiwerk, und wollen eine faire
8869 Kostenteilung zwischen Land, Kreisen und Ausbildungsbetrieben verankern.

8870 Das Freiwilligenticket für Menschen in Freiwilligendiensten wie z. B. dem
8871 Freiwilligen Sozialen Jahr (FSJ) und dem freiwilligen ökologischen Jahr (FÖJ)
8872 und weiteren haben wir eingeführt und wollen es dauerhaft im Landeshaushalt
8873 absichern.

8874 Klar ist: Günstige Tickets entfalten ihre Wirkung nur dort, wo Busse und Bahnen
8875 auch wirklich fahren. Deshalb sind Bildungsticket, Azubi-Ticket,
8876 Freiwilligenticket und das Deutschlandticket generell für uns untrennbar
8877 verbunden mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebots – gerade im ländlichen Raum.

8878 4.3.2.3 Sicherheit und Komfort im ÖPNV

8879 Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr muss für alle Menschen sicher und
8880 einladend sein – unabhängig von Tageszeit, Alter oder Herkunft. Angsträume an
8881 Haltestellen und Umsteigeorten wirken abschreckend und stehen einer nachhaltigen
8882 Mobilitätswende entgegen. Wir wollen diese gezielt abbauen: durch bessere
8883 Beleuchtung, eine einladende Gestaltung und eine angemessene soziale
8884 Infrastruktur an zentralen Knotenpunkten des ÖPNV. Wer nachts unterwegs ist,
8885 muss sich sicher fühlen können – auch im Bus. Wir setzen uns dafür ein, dass im
8886 Linienbusbetrieb nach 21 Uhr flächendeckend sogenannte Meldestopps eingeführt
8887 werden.

8888 Wir setzen uns dafür ein, dass in Bussen Transportmittel für die letzte Meile
8889 wie Klappräder, Inline-Skates und – sobald sicherheitstechnisch möglich – auch

8890 E-Roller mitgenommen werden können. Über die NAH.SH werden wir entsprechende
8891 Empfehlungen an Verkehrsunternehmen und Kreise richten, damit intermodale
8892 Übergänge reibungslos funktionieren.

8893 Gerade an zentralen Umstiegsstationen erhöhen Toiletten und beheizte Warteräume
8894 auch an regnerischen kalten Tagen die Attraktivität des ÖPNVs. Bei Vergaben und
8895 Ausschreibungen im Nahverkehr werden wir darauf hinwirken, dass ausreichendes
8896 Sicherheitspersonal eingeplant wird – zum Schutz der Fahrgäste ebenso wie der
8897 Beschäftigten. Dem Fahrpersonal sollen Schulungen angeboten werden, die sie
8898 befähigen, in belastenden oder kritischen Situationen sicher und deeskalierend
8899 zu handeln.

8900 4.3.3 Rad- und Fußverkehr

8901 Eine gut ausgebaute und sichere Radinfrastruktur ist die Grundlage für eine
8902 echte Mobilitätswende, für gesunde und nachhaltige Fortbewegung, für einen
8903 nachhaltigen Tourismus und lebenswerte Städte und Orte. Die Radstrategie des
8904 Landes werden wir konsequent weiter umsetzen.

8905 Zu einer echten Mobilitätswende gehört auch, den Fußverkehr nicht aus dem Blick
8906 zu verlieren. Gerade innerhalb von Orten sind kurze Wege bestenfalls zu Fuß
8907 zurückzulegen. Dafür braucht es sichere und attraktive und barrierefreie
8908 öffentliche Räume und Fußwege.

8909 Schleswig-Holstein hat in den vergangenen Jahren erheblich in den Ausbau und die
8910 Sanierung von Radwegen investiert. Den eingeschlagenen Weg werden wir fortsetzen
8911 und die Mittel für Radwege sowie bestehende Förderprogramme in ein dauerhaft
8912 abgesichertes Bau- und Förderprogramm für Radverkehr überführen.

8913 Die Rolle des LBV.SH für den Radwegeausbau werden wir weiter stärken. Unter
8914 anderem werden wir eine zentrale Planungsstelle für den Landesradwegeausbau
8915 einrichten. Diese koordiniert die Planung von Landesfahrradstraßen und
8916 Premiumrouten als Bestandteil des übergeordneten Radwegenetzes und stellt
8917 sicher, dass Radverkehr bei allen relevanten Infrastrukturentscheidungen von
8918 Anfang an mitgedacht wird. Unser Ziel ist ein geschlossenes Radwegenetz an allen
8919 Bundes-, Land- und Kreisstraßen.

8920 Kreise und Kommunen unterstützen wir beim Ausbau und der Sanierung von
8921 Radwegeinfrastruktur mit niedrighschwelligen Förderprogrammen, Fachberatung und
8922 einer engen Vernetzung, damit gute Ideen schnell in gute Infrastruktur umgesetzt
8923 werden, die das Radfahren attraktiv für alle macht. Ebenso unterstützen wir
8924 Kommunen in der Entwicklung von Datenstandards.

8925 Wir haben in Schleswig-Holstein mit der Einführung der ERA als Bedingung für
8926 Förderungen Standards für Radwegeplanungen angelegt. Wir werden uns auf
8927 Bundesebene aktiv dafür einsetzen, dass die ERA weiterentwickelt und an die
8928 wachsenden Anforderungen eines modernen, sicheren Radverkehrs angepasst wird.

8929 Radschnellwege schaffen schnelle, komfortable und sichere Verbindungen für den
8930 Alltagsradverkehr – besonders für Pendler*innen zwischen Stadt und Land. Wir
8931 wollen Radschnellwege in Schleswig-Holstein konsequent ausbauen. Für hochwertige
8932 interkommunale Radverbindungen und Radschnellwege werden wir die
8933 baulastträgerübergreifende Planung und Umsetzung durch das Land einführen und
8934 die Regelungen zur Baulastträgerschaft überprüfen.

8935 Bikesharing-Angebote sind wichtige Elemente für die Verbindung von ÖPNV und dem
8936 Ziel auf der „letzten Meile“. Wir wollen Bikesharing-Angebote in die digitale
8937 Mobilitätsplattform des Landes integrieren, sodass Buchung, Bezahlung und
8938 Routenplanung über eine einheitliche App möglich sind. Wir unterstützen Regionen
8939 in der Einführung von Bikesharingsystemen.

8940 4.3.4 Individualverkehr und Straßeninfrastruktur

8941 In einem ländlich geprägten Land wie Schleswig-Holstein gehört das Auto für
8942 viele Menschen als unverzichtbarer Bestandteil zum Alltag. Wir setzen uns dafür
8943 ein, dass die gesamte Mobilitätsinfrastruktur bei uns im Land in einem guten
8944 Zustand ist.

8945 Es ist uns gelungen, die Elektromobilität in den letzten Jahren stark
8946 auszubauen. Wir werden diesen Weg durch eine gezielte Förderung von
8947 Ladeinfrastrukturen für Schwerlastverkehre und Geschosswohnungsbau fortsetzen.
8948 Denn Elektromobilität ist nur dann ein echtes Angebot, wenn das Laden im Alltag
8949 unkompliziert und überall möglich ist. Gerade für Menschen ohne private
8950 Lademöglichkeit, insbesondere im Geschosswohnungsbau, ist eine gut ausgebaute
8951 öffentliche Ladeinfrastruktur unverzichtbar. Dafür wollen wir mit dezentralen
8952 Ladelösungen – etwa an kommunalen Sammelstellplätzen – leichteren Zugang zur E-
8953 Mobilität ermöglichen.

8954 Städte und Gemeinden brauchen Zugriff auf verständliche Daten, um gezielt
8955 Maßnahmen für mehr Sicherheit entwickeln zu können. Auch hier wollen wir das
8956 Datenmanagement und die Auswertungsmöglichkeiten weiterentwickeln und landesweit
8957 einheitlich zur Verfügung stellen. Verkehrserziehung wollen wir gemeinsam mit
8958 dem IQSH und Mobilitätsakteuren des Landes auf neue Beine stellen und Kinder
8959 dabei aktiv in die Mobilitätsgestaltung einbeziehen. Wir gehen den Weg sicherer
8960 Schulwege konsequent weiter. Unser Ziel ist, dass bis Ende der Legislatur jede
8961 Schule einen modernen Schulwegplan aufgebaut hat. Wir stärken die
8962 Unfallkommissionen im Land, vereinheitlichen die Schulungen und bieten
8963 landesweite E-Learningkurse an. Den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr
8964 wollen wir zu einem modernen Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Dafür
8965 setzen wir auf ein integriertes, modernes Leitbild, moderne Arbeitsstrukturen
8966 und konsequente Digitalisierung.

8967 Wir werden dafür sorgen, dass die öffentliche Hand in Schleswig-Holstein künftig
8968 ausschließlich elektrische Pkw beschafft.

8969 4.3.5 Planung und Infrastruktur

8970 Mobilität braucht Planung, Beratung und passgenaue Lösungen vor Ort. Wir wollen
8971 deshalb verbindliche Mobilitätspläne in allen Kreisen, die konkret aufzeigen,
8972 wie der Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr gestärkt werden
8973 kann. Diese Pläne sollen als strategisches Instrument dienen, um
8974 Mobilitätslücken zu identifizieren und schrittweise zu schließen. Wir begreifen
8975 Mobilitätskultur als eigenständiges Politikfeld mit positiver Kommunikation
8976 bestehender Angebote und kreativen Kampagnen. Wir werden weiterhin frühzeitige
8977 Beteiligung in Planungsverfahren verankern, um Lösungen zu entwickeln, die
8978 tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen entsprechen.

8979 Parkraum ist keine selbstverständliche Ressource – er muss gerecht
8980 bewirtschaftet werden und dem Allgemeinwohl dienen. Wir unterstützen Kommunen
8981 dabei, die Parkraumbewirtschaftung als wirksames Steuerungsinstrument
8982 einzusetzen. Wir werden den Deckel beim Bewohnerparken von derzeit 90 Euro
8983 jährlich abschaffen und den Kommunen damit mehr Spielraum geben, Parkraum
8984 bedarfsgerecht zu bewirtschaften.

8985 Es ist wichtig, dass Kommunen selbst nach örtlicher Lage entscheiden können, wie
8986 viele Stellplätze geschaffen werden. Daran wollen wir festhalten und einen
8987 grundsätzlichen Verzicht auf Stellplatzvorgaben bei angespannten Wohnungsmärkten
8988 und bei Umbau bestehender Gebäude einführen. Ziel ist es, gerade auf einem
8989 angespannten Wohnungsmarkt günstiges Bauen sowie mehr Wohnraum durch Verzicht
8990 auf teure Stellplatzanlagen zu ermöglichen. Wir wollen zudem Kommunen mehr
8991 Möglichkeiten in den Stellplatzsatzungen für ökologische Mindeststandards geben,
8992 denn die Kommunen vor Ort wissen am besten, was an welcher Stelle gut
8993 funktioniert – ob überdachte Stellplätze mit PV, Begrünung oder andere
8994 klimaschützende Lösungen.

8995 Die Solarpflicht für Parkplätze wollen wir auf Parkplätze ab 30 Stellplätzen
8996 ausweiten. Wir wollen rechtliche Anreize schaffen, die Stellplatzzahlen zu
8997 reduzieren, wenn stattdessen Fahrradbügel und kostenlose Lademöglichkeiten für
8998 E-Bikes bereitgestellt werden. Für Neubauten und größere Parkplätze außerhalb
8999 des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) des Bundes setzen wir
9000 uns für verbindliche Mindestanforderungen an Ladeinfrastruktur ein.

9001 Für nahtlose Übergänge zwischen Auto, ÖPNV und Fahrradverkehr brauchen wir gut
9002 ausgestattete Mobilitäts-Hubs. Diese Knotenpunkte verbinden Bahn, Bus, Fahrrad
9003 und geteilte Mobilitätsangebote und machen es einfacher, das eigene Auto stehen
9004 zu lassen. Gemeinsam mit den Kommunen und Verkehrsverbünden werden wir Standorte
9005 und Ausstattung bedarfsgerecht planen und umsetzen.

9006 Mit Carsharing-Programmen gibt es erfolgreiche, niedrighschwellige
9007 Mobilitätsangebote für die, die heute noch nicht ohne Auto zum Ziel kommen.
9008 Diese Angebote wollen wir konsequent weiterentwickeln und dauerhaft verstetigen.
9009 Wir wollen deshalb Carsharing-Angebote in bestehende Mobilitäts-Apps wie die
9010 NAH.SH-App integrieren. So entsteht ein nahtloses Mobilitätsnetz, das den Alltag
9011 ohne eigenes Auto möglich macht.

9012 Wir wollen den Biotopverbund stärken und setzen uns zum Schutz von Wildtieren
9013 und Verkehrsteilnehmer*innen dafür ein, dass an Strecken mit hohem Wildwechsel
9014 mehr sichere Quermöglichkeiten, beispielsweise durch Wildbrücken, entstehen.

9015 Wir setzen uns entschieden gegen den Neubau von Autobahnen ein. Wir erkennen an,
9016 dass Infrastrukturprojekte, für die Planungsrecht besteht, auch umgesetzt
9017 werden. Bei großen Straßen-Infrastrukturprojekten setzen wir uns für einen
9018 bestmöglichen Arten- und Naturschutz sowie umfassende Kompensationsmaßnahmen
9019 ein.

9020 Wir setzen uns dafür ein, dass Rad- und Fußwege im Winterdienst gleichwertig
9021 berücksichtigt werden wie Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr.
9022 Klimafreundliche Mobilität darf im Winter nicht zum Sicherheitsrisiko werden.

9023 4.3.6 Schiffsverkehr und Häfen

9024 Das Land zwischen den Meeren ist traditionell geprägt vom Schiffsverkehr und von
9025 seinen Häfen. Unsere Hafeninfrastruktur soll nachhaltig gesichert und in den
9026 kommenden Jahren zukunftsfit gemacht werden. Logistik, Wirtschaft, Energiewende,
9027 Tourismus und Bundeswehr brauchen funktionierende Häfen. Im Rahmen des
9028 Investitionsprogramms für unsere Häfen wollen wir sicherstellen, dass alle
9029 größeren Häfen im Land nicht nur ihren eigenen Energiebedarf klimaneutral
9030 organisieren können, sondern auch ausreichend Angebote für klimaneutralen
9031 Schiffsverkehr anbieten. Unsere Inseln und Halligen sollen künftig auch per
9032 Elektrofähre erreichbar sein, so wie Norderney in Niedersachsen es schon heute
9033 ist.

9034 In Schleswig-Holstein gehen auch Häfen bei der klimaneutralen Transformation
9035 voran: beispielsweise mit Landstromanlagen und Importterminals für grüne Gase.
9036 Diesen eingeschlagenen Weg werden wir weiter unterstützen. Wir wollen unsere
9037 Häfen darüber hinaus stärker von unserer Lage zwischen Nord- und Ostsee
9038 profitieren lassen und damit beispielsweise am Ausbau der Offshore-Windenergie
9039 mitwirken. Bei Hafenumbauten oder -erweiterungen setzen wir uns für die
9040 Berücksichtigung von Umwelt- und Meeresschutzbelangen ein.

9041 4.3.7 Logistik und Sonderverkehre

9042 Die Logistikbranche hat eine besondere Bedeutung für Schleswig-Holstein. Wir
9043 sind die Brücke zwischen Nord- und Mitteleuropa, zwischen Deutschland und
9044 Skandinavien und dem Baltikum. Logistik findet in Schleswig-Holstein in allen
9045 Bereichen der Mobilität statt. Eine funktionierende Infrastruktur ist
9046 Voraussetzung dafür.

9047 Auch bei der Transformation zur Klimaneutralität geht die Logistikbranche in
9048 Schleswig-Holstein voran. Klimaneutrale Antriebe sind in den verschiedensten
9049 Bereichen der neue Standard. Gerade auch bei der Logistik auf der Straße. Wir
9050 setzen uns dafür ein, dass die Rahmenbedingungen für einen wirtschaftlichen
9051 Betrieb von E-LKW und klimaneutralen Optionen für die gesamte Logistik – auch
9052 die Kurzstrecken – stimmen, beispielsweise über die Mautbefreiung, steuerliche
9053 Anreize und eine Eigenstromversorgung.

9054 Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist und bleibt ein wichtiges
9055 Anliegen. In dieser Legislaturperiode haben wir den Railcoach eingeführt, eine
9056 Beratung für Unternehmen zur Umstellung von der Straße zur Schiene. Solche
9057 Beratungsangebote wollen wir weiter fördern.