M&V 1 Erarbeitung eines Mobilitätswendegesetzes

Gremium:	LAG Mobilität und Verkehr
Beschlussdatum:	28.09.2020
Tagesordnungspunkt:	1. Anträge

Antragstext

Erarbeitung eines Mobilitätswendegesetzes

Der Landesparteitag möge beschließen, dass sich die Partei und die Landtagsfraktion dafür einsetzen, dass das Land Schleswig-Holstein ein Mobilitätswendegesetz für Schleswig-Holstein erarbeitet und verabschiedet. Dieses Mobilitätswendegesetz soll insbesondere die in der Begründung dieses Antrags enthaltenen Aspekte beinhalten.

Inhalt

Präambel 3

§ 1 Zweck. 4

§ 2 Ziele. 5

§3 Querschnittsaufgaben. 6

§4 Nahmobilität 6

§5 Öffentlicher Verkehr 7

§6 MIV. 7

§7 Wirtschafts- / Lieferverkehr 8

§8 Schifffahrt 8

§9 Antriebstechnologien. 8

Bundesratsinitiativen. 9

Präambel

Klimawandel, Artensterben, übergroßer Ressourcenverbrauch belasten heutige und zukünftige Generationen, daher ist eine radikale Wende bei unserem Mobilitätsverhalten notwendig.

Dieses Gesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen um in allen Teilen Schleswig-Holsteins den Mobilitätsbedürfnissen von Bürgerinnen und Bürgern unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit, gerecht zu werden.

Die durch dieses Gesetz geregelte Mobilität umfasst die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen, diejenigen der Zufußgehenden und Fahrradfahrenden, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs. Das Gesetz sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes.

Das Gesetz regelt für alle Mobilitätsgruppen die besonderen Ziele der Entwicklung hin zu einer nachhaltigen und globalisierungsfähigen Mobilität, die Aufgaben und gebündelte Zuständigkeiten der Planungsbehörden, die ggf. notwendige Revision der von der Mobilitätswende betroffenen Gesetze und Verordnungen, die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen, Erhalt, Sanierung und Finanzierung der Infrastruktur und der jeweiligen Anlagen.

§ 1 Zweck

Zweck dieses Gesetzes ist eine derartige Umgestaltung der Mobilität, dass Schleswig-Holstein seinen Beitrag dazu liefert, dass die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf 1,5 Grad Celsius begrenzt wird. Dabei ist eine Verbesserung der natürlichen Umwelt insgesamt zu erzielen, etwa durch die Entsiegelung von Flächen und eine positive Entwicklung der Artenvielfalt.

Damit einhergehend sollen Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in Schleswig-Holstein unmittelbar steigen, insbesondere durch saubere Luft, Lärmreduktion und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die Mobilitätswende dient auch der Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und sonstiger Personen, insbesondere schwächere Personen wie spielende Kinder und Ältere, aber auch zu Fuß Gehende und Radfahrende sind effektiv zu schützen.

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe. Sie soll den Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit zur Verfügung stehen.

Eine zukunftsfähige Mobilität muss vom Menschen her gedacht werden. Sie muss sicherer und nachhaltiger organisiert werden. Gutes und gesundes Leben ohne Schadstoffe und Lärm, der Erhalt unserer Umwelt und natürlichen Lebensräume sind dabei vorrangig und eine gleichwertige Teilnahme an der Mobilität muss allen Menschen ermöglicht werden.

Die Mobilität der Zukunft soll umweltfreundlich gestaltet werden. Dafür sollen Randbedingungen geschaffen werden, um motorisierten Verkehr zu vermeiden. Verkehr, der nicht vermieden werden kann, soll nach Möglichkeit auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Der verbliebene motorisierte Verkehr soll auf umweltfreundliche Antriebstechniken umgestellt werden.

Um die Ziele zu erreichen, ermöglicht dieses Gesetz Experimentierräume für die Frage, inwieweit innovative Mobilitätsformen und eine integrative Vernetzung von Verkehrsangeboten die Wende hin zu einer nachhaltigen Mobilität unterstützen können.

Das Land Schleswig-Holstein erkennt die Klimaziele des Pariser Abkommens von 2015 als verbindlich an. Es verpflichtet sich auf den Erhalt der Biodiversität und auf die vorrangige Förderung von Mobilitätsangeboten, die möglichst wenig Flächen verbrauchen und ihren Lärm- und Schadstoffemissionen minimiert werden.

§ 2 Ziele

Um den in § 1 genannten Zweck zu erreichen, verfolgt dieses Gesetz insbesondere folgende Ziele:

1. Die klimaschädlichen Emissionen der Schleswig-Holsteinischen Mobilität sind gegenüber 1990 bis 2030 um 70 Prozent zu reduzieren. Bis 2035 ist Klimaneutralität durch weitere Reduzierung und Kompensation zu erreichen

2. Verkehrsvermeidung: Die notwendigen Personen- und Tonnenkilometer sind so weit wie möglich zu reduzieren

3. Verkehrsverlagerung: Der verbleibende Verkehr ist soweit möglich auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern. Insbesondere sind die nichtmotorisierte Mobilität und die Nahmobilität bei Finanzierung und Planung zu priorisieren.
    1. Der Anteil des Öffentlichen Personenverkehrs an der Verkehrsleistung ist bis 2030 auf 30 Prozent zu steigern, bis 2035 auf 35 Prozent.

    2. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist bis 2025 auf 25 Prozent zu steigern, auf 30 Prozent bis 2030 und auf 35 Prozent bis 2035.

    3. Der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung ist bis 2025 auf 12 Prozent zu steigern auf 15 Prozent bis 2030, auf 17 Prozent bis 2035.

    4. Der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split ist bis 2030 auf 30 Prozent und bis 2035 auf 40 Prozent zu steigern.

4. Antriebsarten: Bis 2035 müssen sämtliche Antriebe klimaneutral arbeiten. Öffentliche Verkehrsmittel sind entsprechend umzurüsten.

5. Verkehrssicherheit: Die Zahl der durch den Verkehr Getöteten und Schwerverletzten ist auf ein Minimum zu reduzieren.

Es sind konkrete Pläne zu erstellen, in denen die in § 2 enthaltenen Ziele aufgegriffen und durch Ziele für die Zwischenjahre ergänzt werden. Soweit Schleswig-Holstein mehr CO2-Äquivalente emittiert, als diesem Land in Hinblick auf die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius Modifizierte Version einfügen zustehen, haben Maßnahmen zur Kompensation zu erfolgen.

Dieses Gesetz ist alle fünf Jahre zu evaluieren. Darüber hinaus hat die Landesregierung dem Landtag jährlich über den Zwischenstand der Zielerreichung zu berichten. Sofern die Zwischenziele nicht erreicht worden sind, hat die Landesregierung dem Landtag Maßnahmen zur Kompensation vorzuschlagen.

§3 Querschnittsaufgaben

- Verpflichtende Einführung eines betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements für Einrichtungen ab 50 Mitarbeitenden bis 2023
- Beratung von Betrieben zum Management der Mobilität
- Aufbau einer Strategie, wie das Land als Vorreiter des Mobilitätsmanagements fungieren kann
- Förderung von umweltfreundlich zurückgelegten Dienstwegen
- Bei Stadtentwicklungsmaßnahmen ist ein ÖPNV-Konzept vorzulegen
- Siedlungsentwicklung soll bevorzugt im Umfeld von Bahnstationen erfolgen
- Anpassung anderer Rechts- & Gesetzesbereiche wie z.B. dem Baurecht & der Raumordnung im Sinne der Mobilitätswende
- Lokale Angebote für Einkaufen, Behördengänge oder Bargeldversorgung zur Verfügung

stellen („Stadt der kurzen Wege“)

- ◦ Landesplanung erarbeitet entsprechende Vorgaben
- ◦ Förderung der Digitalisierung der Verwaltung
- Planung der Struktur eines umfassenden Mobilitätswendeministeriums
- LBV.SH weiterentwickeln zu einem Landesbetrieb Mobilität à Beteiligung bei Planung als Träger öffentlicher Belange
- Vereinheitlichung der Verwaltungsstrukturen und Förderungen in Richtung einer integrierten Planung für die Mobilität aus einer Hand
  - ◦ Landesbetrieb für Verkehr (LBV) zu einem Landesbetrieb für Mobilitätswende umstrukturieren, Rechts- und Rahmenbedingungen anpassen

    - Sicherstellung der Vernetzung des ÖV
- Aufbau einer Ausbildungsoffensive in den mobilitätswenderelevanten Berufen
- Etablierung verbesserter Beteiligungsformen bei Planungsverfahren
- Einschränkung des Flächenverbrauchs durch den motorisierten Individualverkehr
- Einhaltung der Lärm- und Schadstoffgrenzwerte der WHO bei allen Mobilitätsarten
- Lärmschutz: Betriebszeitbegrenzung für Flughäfen in Stadtnähe von 6 auf 22 Uhr
    - Bei der Benutzung der An- und Abflugrouten muss die Bevölkerungsdichte ein entscheidendes Kriterium sein

§4 Nahmobilität

- Unterstützung des klimafreundlichen Fußverkehrs durch attraktive Wegeführung/Gestaltung (Verbreiterung der Gehwege, Barrierefreiheit)
- Dauerhaftes Verankern der RAD.SH in der Radverkehrsplanung
    - Einrichten einer Planungsgesellschaft in Kooperation mit Hamburg für eine integrierte Radverkehrsplanung
    - Metropol-Radschnellwege von Hamburg ausgehend schaffen
- Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein in das Mobilitätsgesetz integrieren
- Verankerung einer Fußverkehrsstrategie nach Empfehlung/Maßgabe des UBA
- Planung und Errichtung von 25 km Radschnellwegen pro Jahr im städtischen Raum in Kooperation mit den Kommunen. Finanzierung durch das Land
- Planung und Errichtung von 25 km Radschnellwegen pro Jahr im ländlichen Raum in Kooperation mit den Kommunen. Finanzierung durch das Land

§5 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personenverkehr im Sinne dieses Gesetzes umfasst alle öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel mit Ausnahme des Luftverkehrs.

- Sicherstellung einer flächendeckenden Bedienung durch:
    - Verdichtung des Taktes auf den zentralen Verkehrsachsen
    - Einen integrierten Taktfahrplan und eine Verminderung der Umsteigezeiten
    - Durch die Einführung des Deutschlandtaktes und Anschlussgarantien
    - Eine gute Erreichbarkeit des Haltestellennetzes zu Fuß und per Rad

    - Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (inter- und multimodale Mobilität)
    - Förderung flexibler Mobilitätsformen
- Förderung von Stadtbahnsystemen
- großteilige Elektrifizierung des Schienennetzes
- Reaktivierung von Strecken
- Planung von neuen Strecken
- Einführung eines Landesbusnetzes als Ergänzung des Schienennetzes mit vergleichbaren Bedienstandards
- Integration aller Fährverbindungen in den Nahverkehr
- Prüfung innovativer Verkehre wie z.B. Sharing, Seilbahnen,....
- Park- und Ride
- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs ohne Behinderung des direkten Zugangs
- Ausgestaltung einer auskömmlichen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auch durch City-Maut, Parkgebühren, Parkraumbewirtschaftung und allgemeine Abgaben (Steuern, Arbeitgeberabgaben) soweit Landeskompetenz
- Definition von Angebotsstandards
- Regeln und Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr durch integrierte Verkehrsplanung harmonisieren
- Einführung einer Tarifreform in Kooperation mit unseren Nachbarn
- Digitalisierung der Angebote, fahrscheinloser Nahverkehr
- Verdichtung von Takten und Abstimmung der Pläne aufeinander
- Förderung von Mobilitätsstationen
- Umstellung des öffentlichen Verkehrs auf emissionsfreie Antriebe

§6 MIV

- Erhalt der bestehenden Verkehrswege durch folgende Maßnahmen:
    - Die jährliche kalkulatorische Wertminderung der Verkehrsanlagen muss erkennbar sein. Dieser Betrag soll jährlich von den Baulastträgern mindestens wieder in die Verkehrsanlagen investiert werden
    - Im kommunalen Finanzausgleich wird diese Vorgehensweise künftig berücksichtigt. In der doppischen Haushaltsführung findet sich dieser Betrag als Abschreibung auf die Verkehrswege. Ggf. kann

dieses Konzept ergänzt werden durch spezielle Sondervermögen des Landes, wie z.B. MOIN.SH.

- Moratorium Straßenneu- & ausbau für den Kfz-Verkehr
- Sicherstellung einer gleichberechtigten Nutzung von Straßenraum
- Aufbau einer Planung von Straßen von außen nach innen
- Die Digitalisierung und das Autonome Fahren dürfen nicht zu mehr Verkehr führen
- Sicherstellung des Vorrangs des Umweltverbundes vor dem MIV, insbesondere bei Finanzen und Planungskapazitäten
- Definition von Maßnahmen für das Ziel einer “Vision Zero”
- Zielgerichtetes Management des öffentlichen Raumes und des Parkraumes
- Parkraumbewirtschaftung
- Bereitstellung von genügend Raum für Elektrokleinstmobile

§7 Wirtschafts- / Lieferverkehr

- Stärkung der Regionalität und Saisonalität
- Maßnahmen zur Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene
- Stärkung des Schienengüterverkehrs, insbesondere des Kombinierten Verkehrs
- An den bestehenden Bahnstrecken müssen etwa vier KV-Terminals im Land vorhanden sein, z.B. in Neumünster, Flensburg, Lübeck und Brunsbüttel, über die alle Gewerbegebiete schnell von Elektro-LKW erreicht werden können
- Aufbau von City-Logistikkonzepten im Güternahverkehr
- Förderung Lastenfahrräder und Infrastruktur dazu
- Förderung der eMobilität im Güterverkehr und Infrastruktur dazu

§8 Schifffahrt

- Klimaneutrale Häfen bis 2030
- Gewährung von Vorteilen für Schiffe mit besseren Klimastandards
- Ausbau von Fährverbindungen als Ergänzung des Nahverkehrs
- Landstromanschlüsse in allen Häfen bis 2025

§9 Antriebstechnologien

- Land beschafft nur Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotoren soweit für den Einsatzzweck möglich
- Förderung der Elektromobilität durch eine Förderung der Infrastruktur (Ladesäulen), hierbei sollen vor allem die Verkehrsmittel gefördert werden, die wenig zusätzlichen Platz im öffentlichen Raum verbrauchen oder besetzen
- In jedem zentralen Ort im Land sollen Hochleistungs-Gleichstrom-Ladestationen eingerichtet werden, aus denen der Ladestrom zu fairen Preisen bezogen werden kann. Auch in den P+R-Anlagen wollen wir Ladestationen für E-Autos, E-Bikes und Pedelecs vorsehen
- Sicherstellung der elektrischen Energieversorgung durch regenerative Energien
- Förderung von klimafreundlichen Antriebssystemen auch in der Luftfahrt

Bundesratsinitiativen

Die Landtagsfraktion wird darüber hinaus gebeten, die folgenden Ansätze für Bundesinitiativenzu prüfen und zu verfolgen:

- Forderung eines Mobilitätswendegesetzes auf Bundesebene
- Initiative für einen Verkaufsstopp von PKW mit Verbrennungsmotoren ab 2028
- Forderung einer „Vision Zero“ auf Bundesebene
- Anpassung und Optimierung der Antriebsart für den jeweiligen Arbeitszweck
- Anlastung aller Kosten der jeweiligen Verkehrsart
- Bundesinitiative für KFZ-Steuer in exponentieller Abhängigkeit von der Leistung
- Erhöhung der CO_2-Steuer und Dieselsteuer
- Die Werbung für Autos nur noch sachbezogen erfolgt, mit realistischen Verbrauchswerten und Warnhinweisen: Durch den Kauf/Gebrauch dieses

Fahrzeuges schädigen Sie ihre Mitmenschen und die Umwelt über ein vertretbares Maß hinaus.
    - Die Preise für alle Dienstleistungen müssen zukünftig die Wahrheit sagen, auch im Hinblick auf die Nachhaltigkeit und die ökologischen Folgen

- Ausgestaltung einer auskömmlichen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auch durch City-Maut, Parkgebühren und allgemeine Abgaben (Steuern, Arbeitgeberabgaben)

- Regulierung von Elektrokleinstmobilen, dass sie Rad- und Fußverkehr nicht behindern

- Begrenzung der Größe, Lärm und des Gewichtes von Fahrzeugen

- Zertifizierung von Pkw unter Berücksichtigung des ganzheitlichen Lebenszyklus

- Reduzierung der Zahl und Größe der Autos durch Steuern und Zulassungsbeschränkungen

- Reduzierung der Auswirkungen des Flugverkehrs unter der besonderen Berücksichtigung der Auswirkungen von Klimagasen in größeren Höhen

Begründung

Insbesondere der Klimawandel, aber auch ein immer rasanter werdendes Artensterben sowie übergroßer Ressourcenverbrauch machen eine sofortige und grundlegende Wende in unserem Mobilitätsverhalten notwendig. 2015 gelang es 197 Staaten, sich auf ein neues Klimaschutzabkommen zu einigen. Dieses sieht vor, dass die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen ist, mit Anstrengungen für eine Beschränkung auf 1,5 Grad Celsius.

2018 erklärte der Weltklimarat, dass eine Erderwärmung über 1,5 Grad Celsius dringlich zu vermeiden sei, weil die Folgen sonst unkontrollierbar werden könnten. Eine Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius sei auch wirtschaftlich klar von Vorteil. Die Umstellung in eine klimaneutrale Gesellschaft müsse auf Grund der hohen Dringlichkeit nun sehr schnell erfolgen.

Schleswig-Holstein bekennt sich klar zu der sich hieraus ergebenden Verpflichtung, seinen Beitrag zur Einhaltung der international vereinbarten Grenze zu leisten. Überdies hat Schleswig-Holstein als Land zwischen den Meeren ein enormes Eigeninteresse an der Einhaltung der 1,5 Grad-Grenze.

Darf das Klima um nicht mehr als 1,5 Grad Celsius erwärmt werden, so darf Deutschland

insgesamt nicht mehr als 4.200 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente ab 2018, ausstoßen. Für

Schleswig-Holstein bedeutet dies entsprechend seiner Einwohnerzahl, dass seit 2018

maximal noch 150 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente emittiert werden dürfen. Aus dem Verkehrssektor kommt aktuell knapp ein Viertel der klimaschädlichen Emissionen. Geht man davon aus, dass dieses Verhältnis beibehalten wird, so darf der schleswig-holsteinische Verkehr noch maximal 37,5 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente ausstoßen. Soweit weitere Emissionen erfolgen, sind diese zu kompensieren.

Auch auf Grund der hohen Kosten, die durch eine Kompensation entstehen, ist der Einsparung klarer Vorrang einzuräumen.

Die Mobilitätswende ist eine große gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die es gemeinsam zu meistern gilt. Zugleich bietet sie eine ebenso große Chance, ein Mehr an sozialer Gerechtigkeit zu erzielen. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, weshalb sie nicht Vermögenden vorbehalten werden darf, sondern Konzepte zu erarbeiten sind, die es den Menschen eine Teilhabe unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit ermöglichen.

Wir sind davon überzeugt, dass die Mobilitätswende den Menschen dieses Landes nicht nur durch die Abmilderung des Klimawandels dient, sondern auch direkt eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität bedeutet.

Die Mobilitätswende ist zwingend erforderlich, um den Klimawandel zu stoppen.

Unterstützer*innen

Michael Hegger (KV Dithmarschen); Gerd Weichelt (KV Dithmarschen); Sina Clorius (KV Schleswig-Flensburg); Lars Bergmann (KV Rendsburg-Eckernförde); Susan de Vrée (KV Segeberg); Christof Martin (KV Rendsburg-Eckernförde); Kerstin Hanert-Möller (KV Dithmarschen); Ian Arne Winkler (KV Flensburg); Nadine Mai (KV Pinneberg); Wiebke Garling-Witt; Lutz Baastrup; Franziska Eggers (KV Herzogtum Lauenburg); Stephanie Matthes; Klaus-Christian Kalkhoff (KV Rendsburg-Eckernförde); Pamela Masou (KV Pinneberg); Petra Kärgel (KV Pinneberg); Bianka Ewald (KV Pinneberg); Philipp Diepmans (KV Flensburg); Sven Gebhardt (KV Flensburg); Lennart Stahl (KV Segeberg); Gerhard Boll; Lorenz Paul Burghardt (KV Kiel); Peter Schüler; Lothar Koch (KV Nordfriesland); Manfred Sallach (KV Steinburg); Andreas Tietze; Benita v. Brackel-Schmidt (KV Flensburg); Arne Langniß (KV Kiel); Ulrike Täck; Mathias Schmitz (KV Pinneberg); Hans-Peter Hopp (KV Ostholstein)