Die BAG Mobilität/Verkehr stellt mit dem vorliegenden Teil II des Kasseler Appells wesentliche inhaltliche Forderungen, die im verkehrspolitischen Sektor auch bei einer Regierungsbeteiligung als Zielstellung angestrebt werden sollten:

**A Mobilitätskonzept**

1. Wir brauchen ein Mobilitätsgesetz für die Anforderungen an Mobilität des 21. Jahrhunderts. Orientierungsmaßstab ist das Klimaschutzabkommen von Paris. Das Mobilitätsgesetz soll sowohl Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie setzen, als auch die Länder, Kommunen und Landkreise in die Lage versetzen, die Verkehrswende in den Städten und dem ländlichen Raum aktiv zu gestalten.
2. Die Straßenverkehrsordnung soll grundlegend reformiert und auf die Veränderungen auf eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Infrastruktur hin zugeschnitten werden.
3. Straßenbaubehörden sollen ihren bisherigen Arbeitsschwerpunkt Straßenbau und –sanierung erweitern um den Bereich der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Straßeninfrastruktur an Bundesstraßen. Dies gilt insbesondere für die neue Gesellschaft des Bundes, welche insofern eine Vorbildfunktion für die Länder

ausüben kann.

1. Wir fordern einen Fördergeldkatalog zur Unterstützung der Kommunen zur Umsetzung aller Maßnahmen hin zur postfossilen Mobilität. Diese Maßnahmen beinhalten sowohl die rad- und fußgängerfreundliche Umgestaltungen des Verkehrsraums, als auch die qualitative Verbesserung des ÖPNV und ihrer Vernetzung.
2. Für die ländlichen Räume sind Fördermittel für individuelle und regional spezifische Notwendigkeiten im vernetzten ÖPNV bereitzustellen.

**B Straße**

1. Eine neue Koalition im Bund bietet die Möglichkeit der Überarbeitung der bisherigen Politikansätze. Anstelle des straßenlastigen Bundesverkehrswegeplans fordern wir einen Bundesnetzplan, der auf die Prinzipien Erhalt vor Neubau, Schiene und Wasser vor Straße und mehr Geld für Radwege und ihre Infrastruktur setzt. Projekte mit einem niedrigen Nutzen-Kosten-Faktor und hohem umweltrelevanten Schaden sind aus dem vordringlichen Bedarf oder vordringlichen Bedarf plus zu entfernen.
2. Personelle Planungskapazitäten sind auf bestehende Aufgaben wie Sanierung und Ausbau zu fokussieren, nicht auf geplante, aber nicht gebaute Projekte.
3. Straßenbaubehörden sollen ihren bisherigen Arbeitsschwerpunkt Straßenbau und –sanierung erweitern um den Bereich der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Straßeninfrastruktur an Bundesstraßen. Dies gilt insbesondere für die neue Gesellschaft des Bundes, welche insofern eine Vorbildfunktion für die Länder ausüben kann.
4. Der bisher zulässige abschnittweise Bau von Autobahnen ist in der bisherigen Form zu unterbinden. Eine Freigabe der Mittel im Bundeshaushalt darf erst dann erteilt werden, wenn das gesamte Projekt, ergo alle Abschnitte planfestgestellt sind bzw. realistische, verkehrlich sinnvoll zusammenhängende Abschnitte planfestgestellt sind.
5. Unsere Verkehrsinfrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge darf nicht privatisiert werden, auch nicht indirekt durch ÖPP oder durch die Bundesfernstraßengesellschaft. Die europafeindliche und bürokratisch aufwändige Ausländermaut muss gestoppt werden.
6. Wir benötigen einen neuen Ansatz im Fernstraßenverkehr. Kapazitätsausbau durch Neu- und Ausbau kann nur das letzte Mittel sein. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind deutlich stärker als bisher zu nutzen, um die meist nur temporären Staus auf Bundesfernstraßen zu reduzieren.
7. Ab 2030 nur noch Neuzulassung abgasfreier Autos.
8. Kfz-Steuerreform mit Bonus-Malus-System für Neuwagen. Wer viel C02, NOx und Feinstaubemissionen verursacht, zahlt mehr. Abschaffung der Dieselsteuervorteile und des Dienstwagenprivilegs.
9. Die Autoindustrie muss auf ihre Kosten Fahrzeuge nachbessern, sowohl die schon im Betrieb befindlichen als auch entsprechende Neufahrzeuge wie zum Beispiel die der Euro-6-Norm, die nicht ihre Grenzwerte auf der Straße einhalten. Wir wollen, dass unabhängige Institutionen, auch auf EU-Ebene, wirksame Kontrollen schaffen. Kommunen brauchen jetzt Unterstützung, um Grenzwerte für bessere Luft durchzusetzen mit Umweltzonen und durch die Einführung einer blauen Plakette.
10. Tempolimits müssen innerorts eigenständig und unbürokratisch umgesetzt werden können, wenn Kommunen oder Landkreise dies beantragen.
11. Alle Lkw ab 3,5 Tonnen und schrittweise das gesamte Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen sind in die Lkw-Maut einzubeziehen.

**C Flugverkehr**

1. Die Steuerprivilegien für Fluggesellschaften müssen abgeschafft werden bei Erhalt der Luftverkehrssteuer.
2. Neben dem Nachtflugverbot fordern wir eine nachhaltige Bedarfsplanung für das Flughafennetz die dafür sorgt, Überkapazitäten abzubauen und die Lärm- und Klimaschutz konsequent einhält.

**D Häfen und Schifffahrt**

1. Wir bestehen auf die Erarbeitung und Umsetzung eines bundesweiten umweltfreundlichen Hafenkonzepts, das eine Förderung für die Umrüstung auf umweltfreundliche Energieträger im Schifffahrts- und Hafenbereich bei drastischer Eindämmung billigen Schweröls für Fracht- und Kreuzfahrschiffe ebenso enthält wie eine europaweite Initiative Deutschlands zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimaschutzabkommens von Paris im maritimen Aufgabenbereich der Häfen und Schifffahrt.

**E Schiene**

1. Wir wollen endlich eine Bahnreform II umsetzen. Die Transportunternehmen des DB Konzerns sollen von der Infrastruktursparte abgetrennt werden (Trennung Fahrweg und Verkehrsunternehmen), die Kontrolle der staatlichen Infrastruktur ist effizienter und wirkungsvoller auszugestalten.
2. Das Schienennetz darf nicht privatisiert werden.
3. Wir erwarten entscheidende Schritte zum Ausbau der Infrastruktur, um den Deutschland-Takt realisieren zu können.
4. Wir fordern, die Unterstützung aus den Ländern zu nutzen, um auf Bundesebene ein Fernverkehrsangebots- und sicherstellungsgesetz mit angemessenenen Standards einzuführen. -
5. Die Verlagerung von Straße auf Schiene gelingt nur in einem fairen Wettbewerb. Daher sind für alle Verkehrsarten die Trassenpreise zu senken.
6. Der Masterplan Schienengüterverkehr muss umgesetzt werden.
7. Entscheidende Schritte für die Einführung des Deutschland-Taktes sind anzugehen.

**F ÖPNV/SPNV**

1. Die politischen Weichen für einheitliche Tarifregelungen im ÖPNV in Deutschland müssen gestellt werden. Wir setzen auf den grünen MobilPass, mit dem jeder Mensch die eigene Reise durch ganz Deutschland genauso wie das Pendeln zur Arbeit mit einer einzigen Smartcard oder App buchen und bezahlen kann. Fahrgäste sollen überall in Deutschland verschiedene Verkehrsmittel vernetzt nutzen und kombinieren können: Busse, Bahnen, Fähren, Taxis, Carsharing, Leihräder u.a. Wir wollen den MobilPass langfristig so gestalten, dass andere Länder sich daran beteiligen können. Wir setzen uns dafür ein, dass es möglich wird, europäische Zugtickets über mehrere Länder hinweg einfach und bezahlbar zu buchen.
2. Wir fordern kostengünstige Tarife für Schüler\*innen, Bezieher\*innen von Transferleistungen, Auszubildende und Senior\*innen.
3. Umlagefinanzierter ÖPNV mit Modellkommunen: Wir wollen die rechtlichen Hürden für Kommunen abbauen und mit Modellprojekten in der nächsten Legislatur bundesweit zehn Kommunen fördern, die auf einen umlagefinanzierten ÖPNV umsteigen wollen.
4. Ein „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ muss erarbeitet und umgesetzt werden.
5. Wir fordern die Realisierung notwendiger Infrastruktur (Zugsicherungssystem, Elektrifizierung einschl. alternativer Antriebe, ERTMS).
6. Beim Ausbau von Bahnstationen soll die Barrierefreiheit im Vordergrund stehen, der Bund darf das Engagement von Ländern und Kommunen nicht durch unflexible Vorgaben behindern.
7. Die Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen erfordert ein neues Design und Ausgestaltung der Triebwagen und Fahrzeuge.

Beschlossen im Rahmen der Sitzung der BAG Mobilität und Verkehr am 08. Oktober 2017 in Kassel