

Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa

Mobilität in Brandenburg



Mobilität in Brandenburg – verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Eine der großen Herausforderungen für die Legislaturperiode 2019 bis 2024 wird das facettenreiche Thema Mobilität sein. Sie ist Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Sie ist Voraussetzung für die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Brandenburg. Sie muss für Menschen und Güter sichergestellt sein. In Brandenburg haben die politischen Entscheider verstanden, dass Mobilität ein viele Politikfelder übergreifendes Thema ist und nicht allein Sache der Verkehrspolitik sein kann. Nur so können Lösungen für neue Entwicklungen und Technologien und deren Chancen und Risiken gefunden werden. Dies muss geschehen, während „alte“ Herausforderungen wie der demografische Wandel, ungleich wachsende Regionen und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Metropolregion Berlin-Brandenburg und auf dem Land weiterhin bestehen. Der ACE Auto Club Europa begrüßt ausdrücklich, dass sich die amtierende Landesregierung¹ mit der Mobilitätsstrategie ein Leitbild für die Mobilitätspolitik bis zum Jahr 2030 gegeben hat.

Der ACE Auto Club Europa ist Mobilitätsbegleiter aller modernen mobilen Menschen. Der ACE bietet seinen mehr als 630.000 Mitgliedern klare Orientierung, sichere Hilfe und zuverlässige Lösungen. Die Kernthemen des Clubs sind die klassische Pannen- und Unfallhilfe sowie Verkehrssicherheit, Elektromobilität, neue Mobilitätsformen und Verbraucherschutz. Dies alles ist möglich aus der Kraft einer engagierten Gemeinschaft.

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein zentraler Baustein nachhaltiger Verkehrspolitik. Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit ist eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 („Vision Zero“): „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Die Bundesregierung betreibt seit vielen Jahren eine intensive Straßenverkehrssicherheitsarbeit. Wichtige Partner dieser Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen sind der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW). Auch für den ACE hat der Schutz aller Verkehrsteilnehmer Priorität auf der politi-

schen Agenda. Das Ziel von „Vision Zero“ muss im Rahmen der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur und des Straßenbaus, im Rahmen der Gesetzgebung und der Verkehrsüberwachung und im Bereich der Mobilitätsbildung mit konkreten Maßnahmen erreicht werden.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen durch die verstärkte Nutzung der Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten;
- den Ausbau von Radwegen, mehr Platz für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und Umbauten an gefährlichen Kreuzungen;
- Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben, weil sie sicherer und übersichtlicher sind, die Fahrzeuge mit einer niedrigeren Geschwindigkeit fahren und Unfälle vermieden werden oder zumindest glimpflicher verlaufen;
- Ampelanlagen mit intelligenten Softwarelösungen auszustatten, um einen an die Tageszeit und den Bedarf angepassten Verkehrsfluss zu ermöglichen;
- das Potenzial der Assistenzsystemtechnik vor allem für die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer vollumfänglich auszunutzen; dass die Bundesregierung in den internationalen Gremien weiterhin darauf einwirkt, dass die Notbremsassistenten von Lkw und Bussen vor einer Kollision hundertprozentig zum Stillstand führen und nicht dauerhaft abschaltbar sind; dass in alle neuen Lkw und Busse akustisch und visuell warnende Abbiegeassistenten eingebaut werden; dass auch die Bestandsflotte mit Abbiegeassistenten nachgerüstet wird;
- die Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen (AIP) als Ergänzung zum bestehenden Maßnahmenpektrum für alkoholauffällige Kraftfahrer zur Verhinderung von Alkoholfahrten, wobei die Kombination aus Alkohol-Wegfahrsperre (Alkolock) und einem begleitenden verkehrspsychologischen Programm essentiell sind;
- die Einführung einer 1,1 Alkoholpromillegrenze für Radfahrer;

¹ Sechste Wahlperiode (2014 bis 2019)

- eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung der o.g. etablierten Träger der Verkehrssicherheitsarbeit;
- die Verkehrsteilnehmer unermüdlich dazu aufzurufen, für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr die Regeln ernst zu nehmen und dem Straßenverkehr zu jeder Zeit die volle Aufmerksamkeit zu schenken.

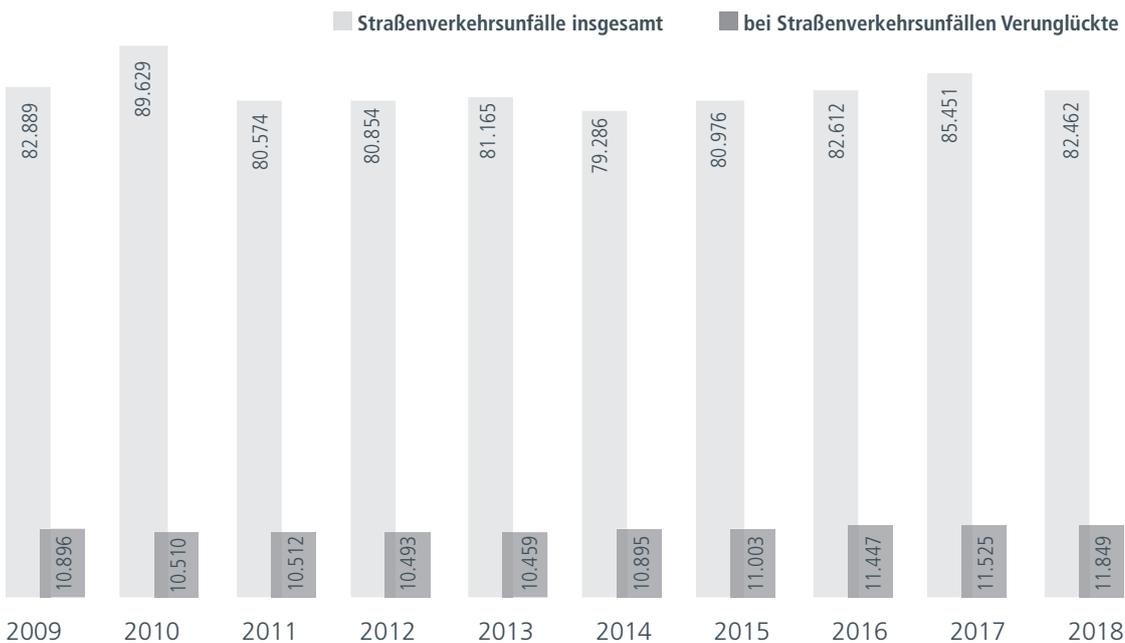
Unsere Forderungen zur Förderung der Verkehrssicherheit in Brandenburg

Auch im Jahr 2018 ist Brandenburg weit davon entfernt gewesen, das Ziel von „Vision Zero“ zu erreichen und die Zahl der Verkehrstoten auf ein Minimum zu reduzieren. Immerhin war in 2018 ein leichter Rückgang der Verkehrsunfallzahlen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Und auch die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten war zumindest leicht rückläufig. Dahingegen ist die Zahl der Verletzten leicht gestiegen.² Es gibt demnach im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit noch etwas zu tun.

Handlungsfelder zur Unterstützung der Verkehrssicherheit in Brandenburg sieht der ACE hier:

- Investitionen in die durch mangelnde Instandhaltung vermehrt unsicheren Straßen, denn nur 36 Prozent davon erfüllen die gesetzlichen Standards; die getätigten Aufwendungen für Instandhaltung und Investitionen liegen deutlich unter den benötigten Mitteln, es wird auf Verschleiß gefahren³;
- Unterstützung der Kommunen bei der Sanierung von Fahrradwegen;
- Einführung von Abbiegeassistenten im Fuhrpark der Landesverwaltung;
- Ausbau der Lkw-Stellplätze an Brandenburgs Autobahnen;
- wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollte die Einführung eines Tempolimits von 30 Stundenkilometern unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort erfolgen;
- verständliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Durchgangsstraßen, denn ständig wechselnde Beschilderung zwischen 50 km/h und 30 km/h mit wechselnden

Straßenverkehr Brandenburg



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistiken, Verkehr, Straßenverkehr, Zeitreihen (<http://bit.ly/unfallstatistik-brandenburg>)

² Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Pressemitteilung „Verkehrsunfallbilanz 2018 – Etwas weniger Verkehrstote, leicht sinkende Unfallzahlen“, 21.02.2019

³ Vgl. difu (Deutsches Institut für Urbanistik): Kurzstudie „Bestand und Zustand des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg: Mittel- und langfristige Investitionsbedarfe“, Berlin, November 2018

Zeiten auf kurzen Streckenabschnitten erzielen nicht das gewünschte Ergebnis;

- Allein mit signifikant vielen Baum-Unfällen müssen mit Leitplanken ausgestattet werden; dabei ist wichtig, dass Radfahrer und Fußgänger dennoch ausreichend Platz und eigene Wege haben.

Elektromobilität

Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu senken und noch im Jahr 2019 ein Klimaschutzgesetz mit den dafür notwendigen Maßnahmen vorzulegen. In den letzten Jahren sind die CO₂-Emissionen jedoch nicht gesunken, sondern angestiegen, und liegen nun über denen des Vergleichsjahrs. Um das Klimaschutzziel zu erreichen, braucht es eine Verkehrs- und eine Antriebswende. Dafür muss der Anteil elektrischer Fahrzeuge im Verkehr deutlich erhöht werden, denn sie sind der Schlüssel der Energiewende im Verkehr. Schon heute sind sie Verbrennern gegenüber teilweise im Vorteil. Es ist davon auszugehen, dass dieser Vorsprung wachsen wird, je schneller die Potenziale zur CO₂-Minderung ausgeschöpft werden. Diese gibt es im Bereich des Fahrstromes und bei der Batterieherstellung. Für einen weiteren Markthochlauf der Elektromobilität, der nach unserer Ansicht auch die Zukunftsfähigkeit des stärksten Wirtschaftszweigs in Deutschland, die Automobilindustrie, sichern würde, gibt es noch Einiges zu tun.

Damit die Menschen Lust auf den Umstieg bekommen, fordert der ACE, dass mittel- bzw. kurzfristig

- der Anteil der Elektrofahrzeuge in den öffentlichen Flotten erhöht und im Bereich der privaten Flotten die Kaufprämie für Elektro-Taxen und leichte Elektronutzfahrzeuge verdoppelt wird;
- die Verbraucher besser aufgeklärt und hierbei die gesamten Kosten während der Lebensdauer

eines Elektro-Fahrzeugs stärker in den Blickpunkt gerückt werden;

- die Kaufprämie langfristig, zumindest bis zur vollständigen Ausschöpfung der Fördermittel, verlängert, für batterieelektrische Fahrzeuge erhöht (8TEuro) und gleichzeitig die Fördergrenze beim Kaufpreis abgesenkt (40TEuro plus MwSt.) wird;
- eine Kfz-Besteuerung, die saubere Antriebe fördert;
- die Fortsetzung und Aufstockung des Förderprogramms des Bundes für den schnelleren Ausbau der elektrischen Ladeinfrastruktur;
- die Anforderungen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Baurecht, Wohnungseigentumsrecht und Mietrecht deutlich zu erleichtern, so dass der Einbau privater Ladepunkte in gemeinschaftlich genutzten Garagen einfacher wird;
- die Abrechnungssysteme für Ladesäulen bundesweit vereinheitlicht, kundenfreundlicher und transparenter gestaltet werden;
- die Stellplätze an Ladesäulen für Elektroautos bundesweit einheitlich gekennzeichnet werden und rechtlich bindend sind, damit Falschparker sanktioniert werden können;
- die bundeseinheitliche Kennzeichnung „sauberer“ Fahrzeuge zur Schaffung von Rechtssicherheit in der aktuellen Phase des Umbruchs und zur Sicherung der individuellen Mobilität der Menschen.

Langfristig fordern wir eine verbindliche Verabredung zwischen Unternehmen und Politik zum langfristigen Ausstieg aus der Zulassungspraxis von Fahrzeugen mit fossiler Verbrennungstechnologie. Damit Elektromobilität tatsächlich zum Klimaschutz beiträgt, muss der Strom für die Produktion und den Antrieb langfristig ausschließlich aus erneuerbaren Quellen stammen und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen. Der Erfolg der Energiewende und der Verkehrswende bedingen sich gegenseitig.⁴



Anzahl Elektro-Pkw in Brandenburg

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
38	37	39	47	107	177	303	426	568	967	1699

Anzahl Plug-In-Hybrid-Pkw in Brandenburg



							2016	2017	2018	2019
							405	359	782	1268

Quelle: föderal erneuerbar, Bundesländer mit neuer Energie, Datenblatt Mobilität, Zeilen 44ff. und 62ff.

⁴ Detailliertere Ausführungen zu den politischen Forderungen des ACE im Bereich der Elektromobilität sind in unserem Positionspapier „Elektrisch mobil in die Zukunft“ zu finden: <http://bit.ly/ace-elektrisch-mobil>

Elektromobilität – Ladepunkte in Brandenburg

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
23	32	16	23	42	86	202

Anmerkung: Eine Ladestation kann mehrere Ladepunkte enthalten, der Datensatz zeigt also nicht die Anzahl der Ladestationen.

Quelle: föderal erneuerbar, Bundesländer mit neuer Energie, Datenblatt Mobilität, Zeile 233

Unsere Forderungen zur Förderung der Elektromobilität in Brandenburg

Der Koalitionsvertrag vom November 2014 bekennt sich mit genau einem kurzen Satz („Die Koalition wird den Ausbau der Elektromobilität unterstützen.“) zum Thema. Hier darf man von der künftigen Landesregierung mehr Engagement erwarten, auch wenn Brandenburg im Vergleich der neuen Länder bei Kraftfahrzeugen den höchsten Anteil an Elektro- und Hybridautos hat. Dennoch liegt es weit unter dem Bundesdurchschnitt.

Über Förderprogramme wie *RENplus* zur Förderung von öffentlicher Ladeinfrastruktur und über die *Landesrichtlinie Mobilität* des Landes Brandenburg wird die Entwicklung der Elektromobilität förderpolitisch unterstützt. Auch die Einrichtung der *Anlauf- und Koordinierungsstelle e-mobiles Brandenburg (AK EMO)* als zentraler Ansprechpartner zu Fach- und Förderfragen ist eine Hilfestellung für Unternehmen und Kommunen.

Weitere Handlungsfelder zur Unterstützung der Elektromobilität in Brandenburg sieht der ACE hier:

- die Landesverwaltung muss Vorreiter werden, indem sie ihre Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb umstellt und an ihren Standorten öffentlich zugängliche Ladepunkte aufbaut;
- die Ladeinfrastruktur muss weiter ausgebaut werden; hierbei ist es wichtig, dass sich die Kommunen als zentrale Akteure bei der Verortung und beim Betrieb von Ladeinfrastruktur rechtzeitig mit dem konzeptionellen Aufbau von Ladeinfrastruktur, geeigneten Standorten und dem benötigten Umfang von Ladeinfrastruktur auseinandersetzen;
- Schaffung von E-Mobilitätsangeboten im ländlichen Bereich;
- Integration von E-Mobilität bei der Planung von Neubaugebieten.

Neue Mobilitätsformen

Die Art, wie sich Menschen in Städten bewegen, verändert sich durch Trends wie die Elektrifizierung der Mobilität, das autonome Fahren, die Verbreitung des Car-, Roller- und Bikesharings und

durch den multimodalen und vernetzten Mobilitätsansatz. Mobilität entwickelt sich weg von autozentrierten Reisegewohnheiten hin zu einem plattformzentrierten Modell, bei dem Mobilität zu einem (weiteren) Versorgungsgut wird. Und angesichts der gesellschaftlichen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts ist die Neuorganisation des Verkehrs auch dringend nötig (*siehe Tabelle auf der nachfolgende Seite oben*).

Diese Neuorganisation des Verkehrs und der individuellen Mobilität darf jedoch nicht nur ein Metropolen- und Stadtthema sein. Gerade in den Außenbezirken der Städte und in den ländlichen Regionen, wo nicht zwischen einer Vielzahl an Fortbewegungsmöglichkeiten gewählt werden kann, müssen intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung stehen, die den klassischen ÖPNV ergänzen und somit attraktive Komplettangebote schaffen. Der ländliche Raum muss mobil bleiben und darf nicht abgehängt werden. Der Pkw soll dabei nicht das alleinige Rückgrat der ländlichen Mobilität sein.

Die Forderungen des ACE im Themenbereich der neuen Mobilitätsformen sind:

- die Teilhabe an der Multimodalität muss auch Stadtbewohnern außerhalb der Innenstädte zugänglich gemacht werden;
- gerade auf dem Land sollte sich der ÖPNV mit alternativen Verkehrsangeboten vernetzen, um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen in dünn besiedelten Räumen gerecht zu werden und so Alternativen zum eigenen Pkw anzubieten;
- es müssen mehr intelligente Mobilitätsdienstleistungen für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen entwickelt werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten;
- möglichst alle Mobilitätsangebote sollen für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar sein;
- ein umfassender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Car-, Roller- und Bikesharing, Mitfahrgelegenheiten, Taxen, u.a. Dienstleistungen muss aufgrund des hohen Nutzerpotenzials auch preislich für alle Verkehrsteilnehmer erschwinglich sein;
- hierfür muss das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) modernisiert und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und neuartige Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) und digitaler „on demand“-Verkehre an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und neue technischen Entwicklungen angepasst werden; die Experimentierklausel muss abgeschafft und auf die Stärkung der Kommunen und die Wei-

versus

Wachstum	steigende Mobilitätsnachfrage	starre Verkehrsinfrastruktur
Klimaschutz	diverser und flexibler werdende Mobilitätsansprüche	Auflagen zur Reduzierung der Luftverschmutzung und Umweltbelastung
Lärm	steigende Lärmbelästigung durch mehr Verkehr	sinkende Akzeptanz für Verkehrslärm in der Bevölkerung
Verstädterung	steigende Erwartungen an die Qualität des Lebensraumes Stadt	zunehmende Konzentration des Verkehrsaufkommens in Ballungsräumen durch Urbanisierung
Stadtflucht	Wegzug aus dem Innenstadtbereich	schlechte ÖV-Anbindung des Umlands
Landflucht	sinkende Einwohnerzahlen	funktionierender ÖV
Demographischer Wandel	Mobilitätsbedürfnisse junger Menschen	Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden älteren Bevölkerung
Wertewandel	das Auto als Statussymbol	das Auto als Nutzgegenstand (Nutzen statt Besitzen)
Individualisierung	Set individualisierter nutzer- und bedarfsgerechter Beförderungsmöglichkeiten	klassischer ÖV und Individualverkehr
Gesellschaftliche Teilhabe	Mobilität als Instrument gesellschaftlicher Teilhabe	flexible Mobilität als Privileg der Wohlhabenden
„Sharing Economy“	neue Formen der geteilten Mobilität	„klassische“ Mobilitätsanbieter
Haushalt & Finanzierung	steigende Mobilitätsnachfrage	knapper werdende Mittel zur Finanzierung von öffentlichem Verkehr und Verkehrsinfrastruktur
Akzeptanz	Pläne zum Bau neuer Verkehrsinfrastruktur	Bedürfnisse/verkehrliche Schwerpunktsetzung der Bevölkerung

terentwicklung des Nahverkehrsplans geachtet werden;⁵

- es müssen weitere und bequeme Buchung- und Zahlungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Handlungsfelder zur Unterstützung der neuen Mobilitätsformen in Brandenburg sieht der ACE hier:

- durch eine digitale Verknüpfung aller Verkehrsträger in Brandenburg könnten Fahrgäste noch umfassender auf Verbindungen, Tickets, Serviceangebote und Echtzeitinformationen zugreifen;
- es braucht eine noch intensivere Erschließung des ländlichen Raumes durch neue und innovative Mobilitätsangebote; auch das Potenzial für autonomes Fahren in diesem Bereich sollte durch Pilotprojekte erforscht werden;
- Radschnellwege zwischen Berlin und dem Berliner Umland könnten insbesondere für Pedelec-Fahrer eine Alternative zum Auto sein, insbe-

sondere dann, wenn an den Bahnhöfen gesicherte Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser sind;

- generell muss der Ausbau von Park-and-ride-Parkplätzen an den Bahnhöfen gefördert werden, so dass umsteigewillige Pkw-Fahrer ihr Auto stehen lassen können; die Deutsche Bahn sollte dafür freie Flächen zur Verfügung stellen;
- in den Betrieben in Brandenburg sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Verbraucherschutz

Mobilität muss sicher, sauber und für alle bezahlbar sein. Dafür setzt sich der ACE ein. Weil die Sicherung der individuellen Mobilität und des Gesundheitsschutzes zusammengehören, muss die Schadstoffbelastung der Luft dauerhaft und wir-

⁵ Eine Übersicht der Forderungen des ACE zur Modernisierung des PBefG ist in der Pressemitteilung vom 28.02.2019 („ACE: Für modernes Mobilitätssystem muss Personenbeförderungsgesetz zügig reformiert werden“) zu finden.

kungsvoll gesenkt werden. Dann bedarf es auch keiner Fahrverbote.

Der ACE fordert die Bundesregierung auf, sich eindeutig auf die Seite der Menschen zu stellen. Sowohl für Autofahrende als auch für die Bewohnerinnen und Bewohner in wachsenden Ballungsräumen generell gilt, dass ihre Atemluft sauberer werden muss. Gerade auch diejenigen, die in den „günstigeren“ Wohnquartieren entlang der stark frequentierten Verkehrsachsen leben, profitieren von CO₂-Grenzwerten. **Auf nationaler Ebene müssen diese von weiteren Maßnahmen flankiert werden, die die Emissionen senken und ggf. die Schaffung effektiver, schnell wirksamer politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen erfordern:**

- rasche und effektive Erarbeitung des angekündigten Klimaschutzgesetzes;
- einen für die Verbraucher gerechten Plan zur Hardware-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen auf Herstellerkosten und eine Frist für saubere Autos;
- eine Verbesserung der Testverfahren;
- Unterstützung einer schnellen Marktdurchdringung alternativer Antriebe, insbesondere von Fahrzeugen mit elektrischem und brennstoffzellenbasiertem Antrieb und dem damit einhergehenden Ausbau regenerativer Energien, um den zu erwartenden Mehrbedarf im Verkehrssektor abzudecken;
- eine zukunftsfähige Ausgestaltung des ÖPNV – mit mehr Kapazitäten, kürzeren Taktfrequenzen, attraktiven Tarifsystemen und insgesamt einem einfacheren Zugang;
- den Ausbau des Radverkehrsnetzes mit Bau von Radschnellwegen und die Schaffung sicherer Abstellanlagen;
- den Ausbau von Park-and-ride-Parkplätzen für Pendler mit direktem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr, inklusive Schaffung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und Fahrräder; diese Parkplätze gilt es auch an den Knotenpunkten von Autobahnen auszubauen, um z.B. Mitfahrgelegenheiten zu erleichtern;
- Verkehrsvermeidung durch Verlagerung;
- die Digitalisierung für eine intelligente Verkehrsführung und Vernetzung nutzen, denn insbesondere im städtischen Verkehr steckt hier viel Potenzial zur CO₂-Vermeidung;
- die Sicherstellung des Datenschutzes, denn ein intelligentes Verkehrsnetz beruht auf den persönlichen Daten der Verkehrsteilnehmer: Anbieter sollten verpflichtet werden, immer transparent und verständlich zentrale Datenschutzin-

formationen und -optionen zu kommunizieren; beim Sammeln von Kundendaten müssen für Mobilitätsanbieter die Prinzipien der Datensparsamkeit, Datenvermeidung, Zweckbindung, der fristgerechten Löschung und der Zugangs- und Zugriffskontrolle gelten; die Daten müssen geschützt werden, ihre Nutzung muss anonymisiert und im Sinne der Datenschutzinteressen der Bürger erfolgen; der Datenschutz sollte kontrolliert und eine Verletzung spürbar sanktioniert werden können.

Weitere Handlungsfelder zur Unterstützung des Verbraucherschutzes in Brandenburg sieht der ACE hier:

- Investitionen in den ÖPNV zur Verbesserung der Infrastruktur und der Mobilitätsangebote für die Verbraucher;
- Erreichung eines Brandenburg-Taktes, also eines Fahrplanes, der die Verkehrslinien in Brandenburg aufeinander abstimmt;
- Weiterentwicklung des VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) zu einem Mobilitätsdienstleister;
- eine Reform der Tarifstruktur des VBB;
- eine bessere Verzahnung der Verkehrsströme in der Metropolregion Berlin- Brandenburg und die Weiterentwicklung eines strategischen und operativen Verkehrsmanagements;
- eine bessere Abstimmung der zuständigen Behörden der Länder Berlin und Brandenburg im Bereich des Baustellenmanagements in der Metropolregion.

Zum Schluss

Brandenburg ist heute ein wirtschaftlich starkes Land. Es wächst, was bedeutet, dass auch die Infrastruktur und die Mobilitätsvielfalt wachsen müssen. Die amtierende Landesregierung hat nach diesem Grundsatz bereits viele Projekte realisiert und viele weitere geplant. Die künftige Landesregierung fordern wir auf, diesen Faden aufzunehmen und im Sinne der Brandenburgerinnen und Brandenburger klug und zukunftsorientiert weiter zu spinnen.



UND WEITER GEHT'S

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart
Club- und Mitglieder-Service
Tel.: 0711 5303-0, Fax 0711 5303-259
E-Mail: club@ace.de
www.ace.de