

Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa

Mobilität in Sachsen



Mobilität in Sachsen – 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 Sachsen. Sie muss für Menschen und Güter sichergestellt sein. In Sachsen 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 den Ballungsräumen Dresden, Leipzig und Chemnitz und auf dem Land weiterhin bestehen. Der ACE Auto Club Europa begrüßt ausdrücklich, dass der Landesverkehrsplan 2030 den Wandel von einer klassischen Verkehrspolitik zu einer umfassenden Mobilitätspolitik widerspiegelt.

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 politischen 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 Be-

reich 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 Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen; hierfür muss der Bund die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 zügig fertigstellen;
- 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;
- eine am wachsenden Bedarf orientierte Finan-

zierung 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.

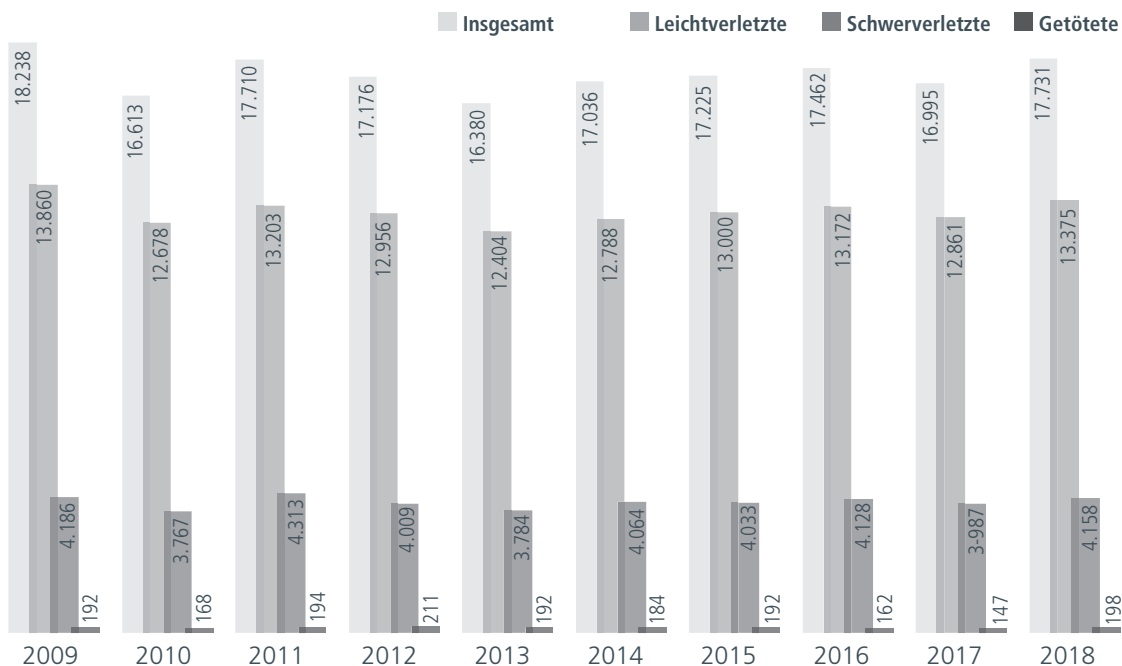
Unsere Forderungen zur Förderung der Verkehrssicherheit in Sachsen:

Auch im Jahr 2018 ist Sachsen 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. Allerdings stiegen die Zahlen der Verletzten und der Verkehrstoten an¹. Es gibt demnach im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit noch etwas zu tun.

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

- Investitionen in die zum Teil veraltete Straßeninfrastruktur; 45 Prozent des sächsischen Staatsstraßennetzes sind in einem schlechten Zustand²;
- Unterstützung der Kommunen bei der Sanierung und beim Bau von Fahrradwegen;
- stärkerer Fokus auf die Förderung von Gehwegsanierung;
- Aufstockung des Personals für Verkehrsüberwachung, Kontrollen und Sanktionen;
- Einführung von Abbiegeassistenten im Fuhrpark der Landesverwaltung durch Nachrüstung bzw. bei Neuanschaffungen;
- 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;

Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2009 bis 2018 in Sachsen



Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, März 2019

¹ Vgl. Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Ergebnisdarstellung, 2019 (https://www.statistik.sachsen.de/download/020_UV-Verkehr/H_I_1_Ergebnis.pdf)

² Vgl. Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Medieninformation „Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030 für sächsische Staatsstraßen“, Februar 2018

- verständliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Durchgangsstraßen, denn ständig wechselnde Beschilderung zwischen 50 km/h und 30 km/h mit wechselnden Zeiten auf kurzen Streckenabschnitten erzielen nicht das gewünschte Ergebnis;
- Unterstützung der Kommunen bei der Prüfung und Neugestaltung innerstädtischer Kreuzungen, damit sie für Fußgänger und Radfahrende sicherer werden;
- Ausbau der Lkw-Stellplätze an Sachsens Autobahnen.

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.³

Unsere Forderungen zur Förderung der Elektromobilität in Sachsen:

Mit dem „Rahmenkonzept zur Automobilität der Zukunft“, dass das sächsische Kabinett im April 2017 beschlossen hat, wurde in der Elektromobilität die Chance zur Standort-Stärkung erkannt. Man wolle bei der zweiten Generation des Automobils – weg vom Verbrennungsmotor hin zum Elektroantrieb – dabei sein⁴. Die Elektrifizierung des landeseigenen Fuhrparks stand damals ganz oben auf der Prioritätenliste.

³ 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>

⁴ Vgl. Sächsische Staatskanzlei: Das Rahmenkonzept zur Automobilität der Zukunft im Freistaat Sachsen, Dresden, 29.08.2017

Anzahl Elektro-Pkw in Sachsen

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
43	51	55	210	213	369	591	735	984	1501	2430



Anzahl Plug-In-Hybrid-Pkw in Sachsen

							2016	2017	2018	2019
							593	580	1174	1640



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

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

- die Landesverwaltung muss die Umstellung der eigenen Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb weiter vorantreiben und an ihren Standorten öffentlich zugängliche Ladepunkte aufbauen;
- die Kommunen müssen bei der Erneuerung kommunaler Fahrzeugflotten unterstützt werden;
- die Ladeinfrastruktur muss weiter flächendeckend 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;
- der Strukturwandel der sächsischen Automobil- und Verkehrsindustrie, der aufgrund der Entwicklung vom Verbrennungs- zum Elektromotor von Statten geht⁵, sollte durch die Förderung von Forschung und Entwicklung begleitet werden, um der Bedeutung der Elektromobilität für Sachsens Wirtschaft gerecht zu werden;
- Schaffung von E-Mobilitätsangeboten im ländlichen Bereich;
- Integration von E-Mobilität bei der Planung von Neubaugebieten.

Anzahl der Ladepunkte in Sachsen

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
140	197	115	128	269	348	509

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

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.

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;

5 VW, BMW und Porsche produzieren in Sachsen Elektroautos.

- 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 technische Entwicklungen angepasst werden; die Experimentierklausel muss abgeschafft und auf die Stärkung der Kommunen und die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans geachtet werden;⁶
- es müssen weitere und bequeme Buchungs- und Zahlungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Unsere Forderungen zur Förderung der neuen Mobilitätsformen in Sachsen:

Seit Anfang 2018 wird an der Fortschreibung des sächsischen Landesverkehrsplanes 2030 gearbeitet. Im Entwurf dafür wird der Wandel von einer klassischen Verkehrspolitik zu einer umfassenden, am Menschen orientierten Mobilitätspolitik deutlich. Der neue Landesverkehrsplan muss Mobilität vernetzt über alle Verkehrsträger hinweg betrachten – das muss das Leitbild der Verkehrspolitik der Zukunft sein.

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

- damit Menschen digitale Technologien für die Nutzung ihrer Mobilitätsoptionen überhaupt nutzen können, ist ein flächendeckender, leistungsfähiger Internetzugang und die Einführung der nächsten Mobilfunkgeneration 5G nötig; der ländliche Raum muss durch Modellprojekte früh erschlossen sein;

- 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;
- durch eine digitale Verknüpfung aller Verkehrsträger in Sachsen könnten Fahrgäste noch umfassender auf Verbindungen, Tickets, Serviceangebote und Echtzeitinformationen zugreifen; hier sollten multimodale Pilotprojekte vorangetrieben werden;
- die Nutzung von Car- und Bikesharing im ländlichen Raum sollte vorangetrieben werden;
- Radschnellwege in den Ballungsräumen Dresden, Leipzig und Chemnitz könnten insbesondere für Pedelec-Fahrer eine Alternative zum Auto sein, insbesondere dann, wenn an den Bahnhöfen gesicherte Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser sind;
- die bestehende Förderung von Fahrradparkhäusern und -abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen jenseits von Bahnhöfen, Haltepunkten oder sonstigen ÖPNV-Verknüpfungsstellen muss ausgeweitet werden;
- 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 Sachsen 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 wirkungsvoll 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

⁶ 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.

„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 Ausbau der Radschnellwege und 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 Datenschutzinformationen 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 Sachsen sieht der ACE hier:

- damit der Anteil des ÖPNV an den zurück gelegten Wegen sachsenweit steigen kann, muss dieser leicht erreichbar sein, funktionieren und regelmäßig, zuverlässig und in kurzen Abständen fahren;
- Sachsen muss eine angebotsorientierte ÖPNV-Politik verfolgen, bei der die Versorgung der Bevölkerung an oberster Stelle steht;
- Sachsen braucht eine einheitliche Landesverkehrsgesellschaft, die auch Mobilitätsdienstleister ist;
- Projekte zur Ausdehnung des Grundnetzes und zur Einbindung möglichst vieler sächsischer Gemeinden müssen gefördert werden;
- Erreichung eines Sachsen-Taktes, also eines Fahrplanes, der die Verkehrslinien in Sachsen aufeinander abstimmt.

Zum Schluss

Sachsen ist 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 Bürgerinnen und Bürger Sachsens klug und zukunftsorientiert weiter zu spinnen.

Impressum

Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V. | Stab Verkehrspolitik | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin
Redaktion: Julia Collingro | Fon: +49 30 278725-19 | julia.collingro@ace.de
Alle Fotos: ACE Auto Club Europa e.V. bzw. Quellenangabe am Foto.
Gestaltung & Prepress: ACE Auto Club Europa e.V. | Kommunikation und Marketing | Stand: Juni 2019



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