



Mobilität für morgen

Verkehrspolitische Leitlinien des ACE Auto Club Europa

Stand: Sommer 2008

MOBILITÄT FÜR MORGEN

Die Verkehrspolitik steht vor wachsenden Herausforderungen. Ihre Kernaufgabe ist es, angesichts einer stetig steigenden Verkehrsmenge die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, Mobilität sicher, sozial, umweltschonend und effizient zu gestalten.

Mobilität hat einen ungebrochen hohen gesellschaftlichen Stellenwert. Individuelle Mobilität zu erschwinglichen Preisen ist eine Grundvoraussetzung für eine umfassende gesellschaftliche Teilhabe. Ohne eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist erfolgreiches Wirtschaften nicht möglich.

Die zentrale Erwartung an eine zukunftstaugliche Verkehrs- und Umweltpolitik besteht darin, den vermeintlichen Konflikt zwischen gesellschaftlich erforderlicher Mobilität und ihrer umweltverträglichen Gestaltung zu lösen. In der dazu geführten Debatte spielen Themen rund um Klimawandel, Lärm, Schadstoffemissionen, Landschaftsverbrauch sowie Aus- und Neubau von Verkehrswegen eine wesentliche Rolle.

- Gestiegenes Verkehrsaufkommen und Staus beeinträchtigen die Mobilität. Besonders der Straßengüterverkehr und die Logistikbranche wachsen mit zweistelligen Raten pro Jahr. Damit nehmen die Beanspruchung der Straßen und die negativen Folgen für die Umwelt zu.
- Verschärfte Umweltgesetze haben einschränkende Wirkungen auf den Verkehr, besonders den Autoverkehr in Ballungsräumen (Umweltzonen)⁽¹⁾ – beispielhaft stehen hier Grenzwerte für Emissionen und Umgebungslärm.
- Das Straßennetz in Deutschland muss in großen Teilen dringend saniert werden. Die Finanzmittel für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene reichen nicht aus, den Bestand des Straßennetzes langfristig zu sichern.

In Anbetracht von neuen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen auf nationaler und europäischer Ebene ergeben sich weitere Herausforderungen:

- Die soziodemografischen Bedingungen ändern sich. Bis 2030 wird mit über 28 Millionen Menschen über ein Drittel der Bevölke-

rung in Deutschland 60 Jahre und älter sein. Mit einer älter werdenden Gesellschaft ändern sich auch die Erwartungen an die Mobilität und ihre Sicherstellung. Die Verkehrspolitik muss dazu Perspektiven entwickeln.

- Bevölkerungsrückgang und Wanderungsbewegungen stellen die herkömmliche Aufgabenteilung zwischen öffentlichem Verkehr und Autoverkehr infrage. In bestimmten Regionen zeichnen sich Probleme bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ab. Das erfordert tragfähige Konzepte, damit Mobilität überall gewährleistet bleibt.
- Knapper werdende Ölreserven und eine weltweit steigende Nachfrage führen schon heute zu stetig steigenden Preisen für Kraftstoffe. Das verteuert Mobilität. Deshalb ist es so wichtig, mehr Unabhängigkeit vom Erdöl zu erlangen und die Umsetzung neuer Energiestrategien auch im Verkehr voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund darf es aus unserer Sicht ein „Weiter so“ in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik nicht geben. Wir werben dafür, die Verkehrspolitik im Miteinander aller gesellschaftlichen Gruppen neu auszurichten. Politik, Verbände, Wirtschaft und Verkehrsteilnehmer müssen gleichermaßen ihren Beitrag dazu leisten.

- Wir sehen uns in der Verantwortung für unsere Mitglieder und alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig davon, ob sie selbst am Verkehr teilnehmen oder von seinen negativen Folgen betroffen sind.
- Wir stehen für eine Verkehrspolitik, in der jedes Verkehrsmittel über einen angemessenen Platz verfügt. Mobilität in einer intakten Umwelt muss auch für künftige Generationen erschwinglich bleiben.
- Für uns gehören Automobilität und nachhaltige Entwicklung zusammen. Das Auto hat seinen Platz in der modernen Verkehrswelt und wird gerade im Freizeitverkehr in seiner Bedeutung weiter zunehmen. Umso wichtiger ist es, im Interesse geringerer Verbräuche und des Umweltschutzes den motorisierten Individualverkehr effizienter zu gestalten. Dazu gehören die Entwicklung neuer Antriebe, die Reduzie-

rung des Lärms, die bessere Auslastung von Pkw und die Vernetzung aller Verkehrsträger.

- In der europäischen Union müssen Herausforderungen des Verkehrs über Grenzen hinweg angenommen werden, dabei sind die Belange der Nutzer stärker als bisher zu beachten. Anzustreben sind allgemein verbindliche Standards auf dem jeweils höchsten Niveau. Das gilt gleichermaßen etwa im Verkehrsrecht, auf dem Gebiet der Sicherheit und im Bereich der Verkehrssysteme- und -technologien. Bei alledem gilt das Prinzip der Nachhaltigkeit.

Leitlinie nachhaltige Mobilität

Nachhaltige Mobilität braucht tragfähige Leitbilder. Dazu bedarf es einer gesellschaftlich konsensfähigen Modernisierungsstrategie für den gesamten Verkehrssektor. Wir benötigen Gesamtverkehrskonzepte zur Gestaltung eines integrierten Verkehrssystems mit sozialverträglicher, wirtschaftlicher und umweltschonender Orientierung. Für die Gestaltung von Gesamtverkehrskonzepten ist Kommunikation und abgestimmtes Handeln zwischen allen Verkehrsträgern auf allen Ebenen notwendig. Um den Zielen einer nachhaltigen Mobilität gerecht zu werden, fehlt es nicht an politischen Konzepten.

Als positive Beispiele dafür stehen der Masterplan Güterverkehr und Logistik ^(2a) sowie das Forschungsprojekt „Mobilität in Ballungsräumen“ ^(2b). Beide Konzepte bieten sich zur politischen/praktischen Umsetzung an.

Wünschenswert ist ein bundesweiter „Masterplan Mobilität“. Er sollte ein Rahmenkonzept für die Neuausrichtung des Verkehrs unter Einbeziehung aller Verkehrsträger enthalten. Eine Bundesverkehrswegeplanung, in der wie bisher Straßenprojekte nach Wunschzettel der Länder eingestellt werden und in der kaum eine Abstimmung der Planungen verschiedener Verkehrsträger erfolgt, ist weder für den Personenverkehr noch für den Güterverkehr ein Zukunftsmodell. Es ist bereits im Planungsstadium darüber zu befinden, ob eine parallele Erschließung von Räumen für den Bau von Autobahnen, Schienenstrecken oder Wasserstraßen tatsächlich sinnvoll erscheint. Hierbei zu berücksichtigen sind unter anderem auch demografische Entwicklungen, die sich auf die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur auswirken. Straßen werden nicht nur für das Jetzt, sondern besonders für

das Morgen gebaut. Die Frage, ob in einer Region heute noch eine neue Autobahn gebaut werden muss, in der in 20 Jahren deutlich weniger Menschen leben werden, erscheint politisch unbequem. Sie ist aber zwingend zu beantworten, bevor nachfolgende Generationen mit Betriebskosten für dann möglicherweise überdimensionierte Verkehrswege belastet werden. Bei der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Regionalpläne sehen wir uns in den ACE-Kreisen und Regionen als konstruktiver Begleiter und aufgeschlossener Interessenvertreter der Nutzer.

Nachhaltigkeit bedeutet auch, Unabhängigkeit vom Erdöl zu erreichen^(2c). Deshalb ist es wichtig, zukunftsfähige alternative Kraftstoffe und Antriebe zu entwickeln. Die Idee der Biospritbeimischung ist einer nüchternen globalen Folgeabschätzung zu unterwerfen.

Die Wirtschaft als Partner der öffentlichen Hand braucht zur Gestaltung langfristiger Investitionen Planungssicherheit und verlässliche Rahmenvorgaben. Es ist kontraproduktiv, wenn langfristig gemachte Förderzusagen, wie beispielsweise Steuerbefreiungen für neue Kraftstoffe, aufgrund kurzfristiger (finanz)politischer Erwägungen geändert werden. Eine staatliche Förderung kann helfen, neue Ideen marktfähig zu machen. Sie muss jedoch so gestaltet sein, dass sie einerseits ein langfristiges Engagement der Wirtschaft fördert, aber andererseits Mitnahmeeffekte vermeidet.

Die Verstetigung der bisherigen Forschung und die Weiterentwicklung moderner Energiestrategien einschließlich der Förderung von mehr Energieeffizienz sind eine wichtige Aufgabe von Wirtschaft und Politik.

Leitlinie soziale Mobilität

Wir setzen uns dafür ein, Mobilität sicher, sozial, umweltverträglich und wirtschaftlich zu gestalten. Wir engagieren uns dafür, Mobilität für alle Gruppen der Bevölkerung zu gewährleisten, und wollen zu einer humanen Verkehrswelt beitragen. In ihr dominiert das Miteinander und nicht das Gegeneinander. Das gilt für Menschen und ihre Verkehrsmittel gleichermaßen.

Mobilität ist kein Privileg für wenige, sondern ein Grundbedürfnis aller. Verkehr und Mobilität sozialverträglich zu ermöglichen ist vor allem eine staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge und darf

deshalb in ihren Kernbereichen nicht den Mechanismen des Marktes unterworfen werden. Mobilität mit sozialem Anspruch ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck: Sie schafft Antrieb für Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung und trägt so wesentlich zur Standortsicherung bei.

Die gesellschaftliche Teilhabe an Mobilität findet insbesondere Ausdruck in den Bereichen Beruf, Freizeit, Wirtschaft und Bildung. Der Anspruch auf individuelle Mobilität und die Erfüllung moderner Verkehrsbedürfnisse sind eng verknüpft mit dem Gebrauch des Automobils. Seine unverzichtbare Nutzung muss für alle Gruppen der Gesellschaft erschwinglich bleiben. Steigende Kraftstoffpreise, Preiserhöhungen bei Bussen und Bahnen sowie spezielle Steuern und Gebühren sowie andere Kosten im Verkehrssektor strapazieren zunehmend die Budgets vieler privater Haushalte. Daher halten wir wirtschaftliche und politische Maßnahmen für unsozial und falsch, in deren Folge Mobilitätskosten beziehungsweise Verkehrspreise zwangsläufig weiter überdurchschnittlich steigen. Höhere Preise im Verkehrssektor sowie steigende Verkehrssteuern und Abgaben sind vor ihrer Umsetzung einer sozialen Folgeabschätzung zu unterziehen; sie dürfen sich nicht allein an privaten Gewinninteressen und finanzpolitischen Erwägungen orientieren.⁽³⁾

Zu unserem Verständnis von sozialer Mobilität gehört auch die soziale Ausgestaltung der Verkehrsberufe. Anspruchsvolle moderne Verkehrsleistungen vertragen sich nicht mit Dumping-Löhnen und mangelhaften sozialen Standards. Verkehrsnutzer stehen auch in der Verantwortung für humane Arbeitsbedingungen bei jenen, die Mobilität von Menschen, Waren und Dienstleistungen ermöglichen. Dem Staat kommt die Aufgabe zu, soziale Standards auch in Form einer flächendeckenden und gezielten Verkehrsüberwachung zu sichern. Dies gilt insbesondere für Kontrollen zur Einhaltung von Sozialvorschriften einschließlich der Lenk- und Ruhezeit für die Beschäftigten im Straßengütertransport und in der gewerblichen Personenbeförderung.⁽⁴⁾

Leitlinie Infrastrukturfinanzierung und Verkehrssteuern

Deutschland braucht sichere und funktionstüchtige Verkehrswege. Auch hier gilt das Prinzip der Nachhaltigkeit: Wir müssen künftigen Generationen eine intakte auf deren Bedürfnisse zuge-

schnittene Infrastruktur hinterlassen. Dazu ist zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme des Straßen- und Brückenzustandes notwendig, um den Investitionsbedarf zu erfassen und um Prioritäten zu setzen. Öffentliche Infrastrukturmittel müssen verstetigt und vorwiegend auf den Bestandserhalt konzentriert werden.⁽⁵⁾ Neubaumaßnahmen, die wiederum Unterhaltungsmittel binden, müssen sorgfältig geprüft werden.

Gerade für den Neubau gilt es, alternative Finanzierungsformen zu finden. Viele Neubauminvestitionen werden mit dem zunehmenden Güterverkehr begründet, ergeben sich also aus Anforderungen der Wirtschaft. Die Modelle einer sogenannten Öffentlichen Privaten Partnerschaft (ÖPP d. h. PPP = Private Public Partnership) zur Verkehrswegefinanzierung sind im Lichte der Ergebnisse einer kritischen Überprüfung weiterzuentwickeln. Die jeweiligen politischen Entscheider müssen jedenfalls vor Umsetzung von PPP-Konzepten unter anderem die Fragen beantworten: Wer ist dabei Gewinner, gibt es Verlierer, wo liegen Chancen und Vorteile, wer trägt die Risiken? An der öffentlichen Verantwortung für Verkehrswege ist unabdingbar festzuhalten. Dient der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorwiegend Einzelinteressen der Wirtschaft, ist eine Mitfinanzierung auch durch diese Nutznießer geboten.

Steuern im Verkehrssystem dürfen nicht nur als Einnahmequelle für den Staat gesehen werden, sondern sind auch ein Steuerungsinstrument für die Verkehrsentwicklung und die Zukunft der Mobilität. Deshalb ist eine umfassende Verkehrssteuerreform zu entwickeln. Es geht dabei nicht nur darum, das Nebeneinander von Kfz-, Mineralöl- und Ökosteuer zu beenden. Eine isolierte Diskussion über steuerliche Ent- oder Belastung von Autofahrern führt nicht weiter. Das Auto ist in der modernen Gesellschaft schließlich so breit verankert, dass Kraftfahrzeug- und/oder am Spritverbrauch orientierte Steuern keine Spezialsteuern für eine Minderheit darstellen. Ändern sich hier Konditionen, tragen sie folglich den Charakter von allgemeinen Steuererhöhungen bzw. Steuersenkungen in sich. Notwendig ist ein Steuerkonzept, das verkehrsträgerübergreifend auf ein integriertes Verkehrssystem anwendbar ist und das nicht an nationalen Grenzen endet.⁽⁶⁾ Die Umstellung der Kfz-Steuer von der Hubraumbemessung auf CO₂-Bemessung kann ein Weg in diese Richtung sein.

Wir sind offen für konstruktive Diskussionen über neue Formen einer tragfähigen Verkehrs-

wegefinanzierung. Die dabei gelegentlich ins Feld geführte Straßennutzungsgebühr („Pkw-Maut“) ist für uns aber nur denkbar unter der Voraussetzung einer strengen Zweckbindung und einer vorherigen tief greifenden und möglichst aufkommensneutralen Verkehrssteuerreform. Steuern und Gebühren dürfen inländische Kraftfahrer nicht zusätzlich belasten.

Leitlinie moderne Verkehrssysteme

Wir sehen einen hohen Handlungsbedarf in der Effizienzsteigerung des Verkehrssystems durch moderne Telematikanwendungen.⁽⁷⁾ Verkehrslematik ist Grundlage für Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und kann den Verkehr sinnvoll verlagern, verteilen und vermeiden. Möglich sind beispielsweise:

- automatische Gefahrenwarnungen und Notrufsysteme;
- moderne Parkleitsysteme zur Vermeidung von Parksuchverkehren;
- Lkw-Mauttarife in Abhängigkeit beispielsweise von Tageszeiten und Sicherheitsfeatures (Fahrerassistenzsysteme).

In Ergänzung zum dargestellten Verkehrsmanagement ist ein Mobilitätsmanagement notwendig, das über technische Lösungen hinausgeht. Das Mobilitätsmanagement setzt beim Verkehrsteilnehmer an und bietet beispielsweise Informationen über alle Verkehrsmittel – insbesondere den öffentlichen Verkehr – um dem Verkehrsteilnehmer eine optimale Wahl seines Verkehrsmittels zu ermöglichen. In der traditionellen Verkehrspolitik sind Neu- und Ausbaumaßnahmen als Lösungen etabliert, während verkehrssteuernde und verkehrsvermeidende Maßnahmen immer noch ein Schattendasein führen. Sowohl die gängige Haushaltspraxis, in der Straßenbau-Investitionen pauschal als positiv bewertet werden, als auch die grundsätzliche Ausrichtung der derzeitigen Verkehrspolitik führen diese Tradition fort. Ein Umlenken ist aber dringend notwendig, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement muss in das Zentrum einer modernen Verkehrspolitik rücken, da eine infrastrukturorientierte Politik allein den heutigen und zukünftigen Herausforderungen nicht mehr gerecht werden kann. Unsere Aufgabe ist hier, Öffentlichkeitsarbeit und Lobbyarbeit für neue Lösungen zu leisten.

Leitlinie Stadtverkehr und Verkehr in ländlichen Räumen

Städte sind Wirtschaftsräume, Lebensräume und Verkehrsräume zugleich. Diese Nutzungsmischung auf engem Raum erfordert eine Verkehrsgestaltung, in der der motorisierte Individualverkehr nicht dominieren kann und darf. Wir stimmen dem Deutschen Städtetag zu, der klare Regeln für den Stadtverkehr formuliert hat. Eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung ist in den Städten am besten konkret umsetzbar, sie ist dort aber auch am dringendsten, da nur so heutige und zukünftige Verkehrsprobleme bewältigt werden können. Wichtig ist aus unserer Sicht:

- Verknüpfung des Autos mit dem öffentlichen Verkehr durch gute Park&Ride-Lösungen;
- Vorrang für den Umweltverbund – Busse, Bahnen, Fahrräder sowie Rad- und Fußwege – in den Zentren der Großstädte;
- Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr und Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen;
- modernes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement;
- moderne Güterverkehrslogistik in den Städten.

Notwendig für die Entwicklung des Stadtverkehrs ist ein umfassendes und langfristiges Verkehrskonzept, da isolierte Maßnahmen wie Straßensperrungen – beispielsweise zur Lösung der Feinstaubproblematik – in der Regel zur Verkehrsverlagerung in Wohngebiete führen und damit schädliche Folgen für die Stadtentwicklung entstehen.

Auch Mobilitätsmanagement hilft gerade in Städten, die Alltagsmobilität ohne Qualitätseinbußen zu gewährleisten: Dabei reicht die Spanne von sicheren Schulwegen für die Kinder – besonders auch zu Fuß und mit dem Fahrrad – bis hin zu einer intelligenten Gestaltung des Berufsverkehrs.^{(8a) + (8b)} In den ländlichen Räumen sehen wir mit Sorge, dass hier nur wenige tragfähige Konzepte des öffentlichen Verkehrs existieren. Diese Probleme wachsen im Zuge der demografischen Entwicklung, beispielsweise durch eine älter werdende Gesellschaft und die Abnahme der Bevölkerungsdichte. Das Auto wird gerade im ländlichen Bereich immer wichtiger werden. Daher sind Konzepte notwendig, wie sich Pkw und öffentlicher Verkehr ergänzen und wie gerade

für die älter werdende Gesellschaft die Mobilität gesichert werden kann. Wir möchten zusammen mit gesellschaftlichen Akteuren regional die Probleme analysieren und Lösungen erarbeiten.

Leitlinie Verkehrssicherheit

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die zu einer verbesserten Unfallverhütung und Risikominimierung beitragen, haben für uns Priorität.

Wir engagieren uns dafür, dass die Zahl der Verkehrstoten weiter sinkt und sehen in der auch vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) getragenen „Vision Zero“ einen wichtigen Beitrag dafür, bei der Zahl der Verkehrstoten auf null zu kommen.⁽⁹⁾

Wir leisten durch unsere Verkehrssicherheitsarbeit einen Beitrag, das Verkehrsklima zu verbessern, aggressives Verhalten abzubauen und schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen.⁽¹⁰⁾

Der persönliche Fahrstil ist immer den Erfordernissen der Verkehrssicherheit anzupassen, nicht umgekehrt. Wir befürworten sinnvolle Maßnahmen, um den Verkehr zu entschleunigen. In der Debatte über ein Tempolimit auf Autobahnen werben wir für den Einsatz dynamischer Verkehrsbeeinflussungsanlagen anstelle einer generellen statischen Geschwindigkeitsbegrenzung.⁽¹¹⁾

Wir befürworten die Erprobung und Einführung neuer verkehrspädagogischer Konzepte⁽¹²⁾ und Methoden, beispielsweise eine Weiterentwicklung der traditionellen Verkehrserziehung zu einer modernen Mobilitätserziehung, das begleitete Fahren ab 17 sowie auch die freiwillige zweite Phase der Fahrausbildung. Wir fordern eine umfassende Reform des Fahrschulwesens mit dem Ziel, die Qualität der Ausbildung auf hohem Niveau zu sichern und auszubauen.⁽¹³⁾

Bei der Planung und baulichen Gestaltung der Straßeninfrastruktur sind die jeweils neuesten Erkenntnisse der Verkehrsunfallforschung einzubeziehen. Die öffentlichen Träger der Verkehrssicherungspflicht sind aufgefordert, bei Straßen, Brücken und Tunnel Bestandsaufnahmen und Sicherheitsanalysen regelmäßig und lückenlos durchzuführen. Mängel, die die Verkehrssicherheit gefährden, müssen unverzüglich behoben werden. Nachhaltige Substanzsicherung hat grundsätzlich Vorrang vor sonstigen baulichen Maßnahmen.

Das von Lkw und Transportern ausgehende Gefahrenpotenzial muss gemindert werden. Dazu sind insbesondere die Einhaltung der Sozialvorschriften, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Sicherheitsabstände, Überholverbote und Ladungssicherheit besser als heute zu überwachen. Unternehmen des Güter- und Personentransportgewerbes tragen besondere Verantwortung und sind daher stärker als bisher in Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit einzubinden. Die Sicherheit in Schul- und Reisebussen ist zu erhöhen.

Innovationen auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit in Kraftfahrzeugen haben zur Reduzierung von Unfällen und Unfallfolgen geführt. Bei diesen Sicherheitseinrichtungen handelt es sich nicht um Komfort, sondern um einen Beitrag zum Schutz der Gesundheit und des Lebens der Insassen. Daher sind alle lebensrettenden Bestandteile der Kfz-Sicherheitstechnik in jeder Fahrzeugklasse anzubieten.^{(14a) + (14b)}

Das im „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ (2001) angekündigte Vorhaben, die Straßenverkehrsordnung (StVO) verständlicher zu formulieren, muss unverzüglich umgesetzt werden.⁽¹⁵⁾

Die Themen Höchstgeschwindigkeit und Verkehrssicherheit sind im Rahmen der neuesten Ergebnisse der Unfallforschung zu analysieren und es sind daraus Konsequenzen zu ziehen.⁽¹¹⁾

(1) ACE-Argumentationspapier „Feinstaub“

(2a) Masterplan Güterverkehr und Logistik
http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1034280/Masterplan-Gueterverkehr-und-Logistik-barrierefreies-PDF-Dokument.pdf

(2b) Konzept „Mobilität in Ballungsräumen“
<http://www.tuvpt.de/abgeschlossene-projekte/mobilitaet-in-ballungsraeumen.html>

(2c) Dossier „Mobile Zukunft“ auf ace-online.de unter
www.ace-online.de/mobilezukunft

(3) Aufsatz in: „werden 2008“ Jahrbuch für die Gewerkschaften:
Wolfgang Rose „Die mobile Gesellschaft im Klimawandel“

(4) Stellungnahme des ACE zum Masterplan Güterverkehr & Logistik des Bundesverkehrsministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
http://www.bmvbs.de/static/Masterplan_Stellungnahmen/20080124/ace.pdf

(5) ACE-/IGBAU-Studie „Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur“

(6) Stellungnahme des EAC vom 6. Juni 2008: Kraftstoffpreise – Brutto-Netto-Vergleich in Europa

(7) Projekt „aktiv“ zu Verkehrsmanagement/Sicherheit/Coop.Cars

(8a) ACE-Projekt: www.clever-pendeln.de

(8b) ACE-Projekt: www.ace-proficard.de

(9) DVR-Argumentarium pro Vision Zero

(10) ACE-Literaturstudie zur Geschwindigkeitsbegrenzung im innerstädtischen Bereich

(11) ACE-Studie „Geschwindigkeitsmanagement statt Tempolimit“

(12) ACE-Projekt „Mobililli zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern im Vorschulalter“ www.mobililli-unterwegs.de

(13) ACE-Stellungnahme zum 44. Deutschen Verkehrstag 2006 / AK IV: Reform des Fahrlehrerrechts

(14a) Projekt „aktiv“ zu Verkehrsmanagement/Sicherheit/Coop.Cars

(14b) 14. Ordentliche Hauptversammlung des ACE (19. / 20. Oktober 2007, Erfurt)
Vortrag: Prof. Dr. Klaus Langwieder, Unfallforscher

(15) ACE-Vorschlag für eine bürgernahe und verständliche Straßenverkehrsordnung (StVO); ACE-Verkehrsjurist, Sonderausgabe August 2002



ACE Auto Club Europa
Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 0711 5303-266, Fax: 0711 5303-288
E-Mail: presse@ace-online.de, www.ace-online.de

Parlamentarisches Verbindungsbüro Berlin
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5
E-Mail: matthias.knobloch@ace-online.de