

Liebe LeserInnen,

Die City- oder Stau-Maut (bzw. Stauegebühren) gibt es schon seit einiger Zeit, seit sie in [Singapur](#) erstmals im Jahr 1975 eingeführt wurden. In der EU treten Staus vor allem im städtischen Raum und dessen Umgebung auf, was jährlich Kosten von circa 100 Milliarden Euro verursacht. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt, dass etwa 1,3 Millionen Menschen jährlich infolge von Luftverschmutzung sterben, die in entscheidendem Maße auf Emissionen im Straßenverkehr zurückzuführen ist. Dennoch hat die City-Maut keinen vergleichbaren Boom erlebt wie Bikesharing oder Carsharing. In den vergangenen Jahren scheint es aber wieder ein [gestiegenes Interesse](#) an diesem viel diskutierten System der Preisgestaltung zu geben.

Haben sich bestehende Konzepte bewährt? Was sind die Hindernisse bei der Einführung von Stauegebühren? Wie lässt sich die öffentliche Akzeptanz steigern? Antworten finden Sie in diesem e-update!

Erinnerung: Verpassen Sie nicht die ECOMM 2015, die vom 20. bis zum 22. Mai in Utrecht stattfindet! Hier finden Sie einen kurzen [Überblick](#) zum geplanten Programm sowie Informationen zur [Anmeldung!](#)

City-Maut in Europa



Eine Stauegebühr (engl. congestion charge) ist eine Gebühr, die für das Fahren eines KfZ im städtischen Raum entrichtet wird, meist begrenzt auf übliche Geschäftszeiten. Sie gehört zur Kategorie der Straßengebühren, die auch Maut, zeit- oder distanzgebundene Gebühren sowie Abgaben für Fahrzeuge mit hohen Emissionen umfasst. Üblicherweise werden Straßengebühren erhoben, um die Kosten einer mit Krediten finanzierten Straße zu decken, dagegen zielt eine City-Maut darauf ab, die Verkehrsnachfrage zu beeinflussen, indem sich die Höhe der Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen an der jeweiligen Belastung bemisst. So wird ein Anreiz geschaffen, hochbelastete Netzabschnitte eher außerhalb der „teuren“ Stoßzeiten zu nutzen was in der Folge die Gefahr von Stauereignissen und ihren negativen Folgen mindert.

Verschiedene Städte haben die Einführung einer Stau-Maut erwogen (Beispiele finden Sie auf [dieser Liste](#)) und diverse Studien legen nahe, dass diese vorteilhaft wäre, z.B. für Graz und Wien in Österreich ([VCÖ fact sheet](#)), und für Helsinki in Finnland (Studien von [2009](#) und [2011](#)).

Dennoch haben nur wenige europäische Städte sie tatsächlich implementiert:

- Durham, GB: kleinräumige City-Maut (2002)
- London, GB: die "Congestion Charge" (2003)
- Stockholm, Schweden: die Stau-Steuer (2006)
- Valletta, Malta (2007)
- Mailand, Italien: Area C (2012) entwickelt aus dem Emissionsabgabenmodell Ecopass (2008)
- Göteborg, Schweden (2013; Fortführung abgelehnt im September 2014)
- In Norwegen gibt es zwar keine Beispiele für „echte“ belastungsabhängige City-Maut-Systeme, es existieren jedoch Gebührensysteme, die einer City-Maut ähneln

Unterschiedliche Modelle, unterschiedliche Ziele



The former pay booth at exit for the congestion charge in Durham. The system now uses Automatic number plate recognition.

Die zentrale Überlegung hinter der Stau-Maut ist die **Internalisierung externer Kosten**. Das British Department for Transport schätzt, dass beinahe die Hälfte der in Großbritannien zurückgelegten Kilometer marginale externe Kosten von unter 5 pence haben, während selbige Kosten beim Befahren von staureichen Straßen mit fast 2.50£ pro Kilometer extrem hoch sind. Herkömmliche Fahrzeug- und Mineralölsteuern berücksichtigen diese Externalitäten nur unzureichend (Institute for Fiscal Studies: **Fuel for Thought**).

Es gibt eine große Bandbreite an **planerischen Optionen**, die es ermöglichen, eine City-Maut für viele unterschiedliche politische Ziele nutzbar zu machen. Wir werden die am häufigsten zitierten politischen Ziele nun näher betrachten, sowie die Resultate, die existierende Mautsysteme auf diesen Feldern erbracht haben.

Reduktion von Staus und Optimierung des Verkehrssystems

In vielen europäischen Städten führen Staus zu Zeitverschwendung und daraus resultierenden ökonomischen Kosten (siehe **TomTom Traffic Index Europa 2013 Jahresreport**). In London war der effiziente Betrieb des Verkehrssystems das Hauptziel bei der Einführung der City-Maut: weniger Stau, verbessertes Busangebot, mehr Reliabilität von Fahrzeiten für Pkw-FahrerInnen und eine effizientere City-Logistik.

Europäische Mautsysteme haben folgende Effekte erzielt:

- Verringerung von Staus: 30% in London (**ex-post Evaluation 2007**)
- Verringerte Anzahl von Fahrzeugen in der mautpflichtigen Zone: 21% in London, 28.5% in Mailand, und 29% in **Stockholm**; um 85% verringertes Verkehrsaufkommen in **Durham**. In **Valletta** reduzierte sich die Zahl der Langzeitaufenthalte von PKWs um 60%, dafür stiegen die Kurzaufenthalte um 34% an.
- Beschleunigung des ÖPNV während der Spitzenzeiten: 7% bei Bussen und 4% für Trams in Mailand;

In **Göteborg** nahm das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten im ersten Monat nach der Einführung der Maut um 20% ab, lag jedoch nach zehn Monaten nur noch zwischen 8% und 11% niedriger als vor der Einführung. In London ist das Stauaufkommen wieder bis fast auf das vorherige Niveau angestiegen. Eine mögliche Erklärung dafür ist die generelle Zunahme der Verkehrsnachfrage, jedoch auch die Zunahme von Baustellen im Stadtzentrum sowie die Umwandlung von mehr Straßenraum in Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur (Quellen: **TfL's 6th annual impacts monitoring report** und **roadpricing blogspot**). In jedem Fall wäre das Stauaufkommen in London ohne die Maut deutlich höher.



Entrance of the Congestion Charge zone in London. Photo by **Mariordo / CC BY-SA 3.0**



Verbesserung der Luftqualität und Reduktion von Verschmutzung

In Mailand war die Reduktion von Verschmutzung der ursprüngliche Fokus. Die Stadt führte ECOPASS ein, eine Emissionsgebühr, die einen Wechsel zu saubereren Fahrzeugen auslöste, jedoch keine Auswirkungen auf das Stauaufkommen hatte. Im Jahr 2012 wurde es durch **Area C** ersetzt, einer Kombination aus City-Maut und einer Umweltzone, die von besonders umweltschädlichen Fahrzeugen nicht befahren werden darf.

Studien, die die Effekte von Staugebühren auf die Umwelt untersuchen, zeichnen ein **gemischtes Bild**, nichtsdestotrotz wurde ein signifikanter Rückgang von Schadstoffen in Mailand (CO₂ -35% und PM₁₀ -18%), London (CO₂ und PM₁₀ -12%) und Stockholm (PM₁₀ -18%) gemessen (Quelle: Rupperecht Consult, 2014)*. Implementierung einer City-Maut, erarbeitet zur Unterstützung der Entwicklung eine EMAS sektoralen Referenzpapiers zu **Best Environmental Management Practice für den öffentlichen Sektor**.



Einnahmen generieren und den Umstieg auf den Umweltverbund (modal shift) unterstützen

Eine City-Maut kann genutzt werden, um in nachhaltige Verkehrsträger zu investieren. Entsprechend finanzieren die vier größten norwegischen Städte ihren SUMP oder "City Package of Measures" ("Bypakke") mit den Einnahmen aus Mautsystemen. Mithilfe dieser Investitionen und dem negativen ökonomischen Anreiz durch die Maut können Staugebühren den sog. modal shift im Sinne eines Umstiegs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) unterstützen. In Mailand nahmen die Fahrgastzahlen des ÖPNV um 17% bei der Metro und um 12% bei sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln zu. Ungeachtet der schwindenden Wirkung auf den Autoverkehr in **Göteborg** hat die Anzahl der Passagiere im öffentlichen Nahverkehr im ersten Jahr weiterhin stetig zugenommen. Die Anzahl multimodaler Wege nahm um 10% zu und die Belegung bei Park & Ride – Anlagen stieg von weniger als 70% auf 85%. Interessanterweise weist eine **Studie in Stockholm** darauf hin, dass Stau-Mautgebühren das Umweltbewusstsein von VerkehrsteilnehmerInnen insgesamt steigern können.



Mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit



Children cycling in Hyde Park in London

Weniger Verkehrsaufkommen und Staus machen Räume frei für andere Nutzungsarten. Wie bereits erwähnt, hat London mehr Straßenraum zugunsten nachhaltiger Verkehrsmodi umverteilt. Zu Fuß gehen und Fahrrad fahren wird zudem sicherer, sobald weniger Staus auftreten. Ein wichtiger Nebeneffekt der Londoner Maut war ein Rückgang von **Unfällen** und **Fahrradunfällen**. In Mailand ging die Zahl der Unfälle um 24% zurück.



In 2006, the majority of surrounding municipalities were against the Stockholm congestion tax (marked in red). Map by [Slarre](#) / CC BY-SA 3.0



Congestion charging in Gothenburg - Photo by [Erik Lundin](#) / CC BY-SA 3.0

Ein sensibles Thema

In manchen Staaten, wie der Slowakischen Republik, existiert keine rechtliche Grundlage für die Einführung einer City-Maut. Aber selbst wenn diese gegeben ist, sind Staugebühren noch immer ein sehr sensibles Thema für PolitikerInnen und BürgerInnen. Diverse in Planung befindliche Mautsysteme haben die politische Debatte nicht überlebt, z.B. in **New York**, oder sind in öffentlichen Abstimmungen gescheitert, z.B. in **Edinburgh** und **Manchester**; sowie **Göteborg** 1 ½ Jahre nach der Einführung. Selbst in Staaten, wo Straßenbenutzungsgebühren Mautgebühren eine lange Tradition haben, wie in Norwegen, zögern Städte nach wie vor, eine City-Maut im Sinne von Staugebühren einzuführen. Von den bisher acht Städten in denen bisher statische Straßenbenutzungsgebühren erhoben wurden, haben jedoch die Städte Trondheim und Kristiansand eine Art „City-Maut light“ eingeführt, indem die Gebühren tageszeitabhängig differenziert wurden. **dieser Karte** City-Maut-Systeme im eigentlichen Sinne existieren jedoch in Norwegen nicht, obwohl die die rechtliche Grundlage hierfür mit dem Straßenverkehrsgesetz 2011 (Road Traffic Act 2011) geschaffen wurde.

GegnerInnen empfinden die Maut häufig als eine weitere Gebühr, die die ohnehin hohe Belastung von AutofahrerInnen mit Abgaben erhöhen. In Norwegen legen diverse Studien nahe, dass die Gebühren während der Stoßzeiten in Oslo NOK 30-40 (ca. 3.50-4.60€) betragen müssten, um das Verkehrsaufkommen zu beeinflussen.

Andere Einwände beinhalten:

- Die Verschiebung des Verkehrs in angrenzende Räume. In vielen Fällen konnte ein solcher Effekt nicht nachgewiesen werden, in **Göteborg** trat er jedoch auf;
- Kundenverlust für Unternehmen in betroffenen Gebieten. Viel diskutiert in London, aber **eine Studie** legt nahe, dass die Auswirkungen überwiegend neutral sind;
- Die Kosten bei der Installation von Bezahlungssystemen und höhere Verwaltungskosten als bei traditioneller Besteuerung;
- Ungleichheit: eine City-Maut ist eine regressive Steuer, d.h. Menschen mit niedrigem Einkommen zahlen einen viel höheren Anteil ihres Einkommens als Wohlhabendere. Diese Diskussion wird zurzeit in **China** geführt.

In jedem Fall benötigt eine Stadt attraktive und bezahlbare Alternativen zum Auto, wenn eine Stau-Maut eingeführt wird. Die meisten Städte, die eine Maut erfolgreich eingeführt haben, haben in beachtlichem Umfang in die Verbesserung öffentlichen Nahverkehrs sowie der Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur investiert. Tatsächlich ist die unzureichende Leistungsfähigkeit des ÖPNV einer der Hauptgründe, warum Helsinki nach wie vor zögert, eine City-Maut einzuführen (lesen Sie **hier** mehr).

Wie gewinnt man Unterstützung?



The centre of Valletta in 2005 - Photo by [Jens Reimann](#) / CC BY-SA 1.0

Selbstverständlich müssen Stau oder Luftverschmutzung in einer Stadt als ernsthafte Probleme erkannt werden, wenn eine City-Maut von der Öffentlichkeit akzeptiert werden soll. Das erklärt möglicherweise, warum in der kleineren Stadt Göteborg die Maut nach 1 ½ Jahren wieder abgeschafft wurde, während im deutlich größeren Mailand eine überwältigende Mehrheit von 79% der WählerInnen für die Area C stimmte, und die öffentliche Unterstützung in Stockholm nach der Einführung von 36% auf 74% stieg.

Stockholm nahm die Hürde öffentlicher Opposition, indem es eine temporäre **7-monatige Testphase** vorschlug, die von einer dünnen Mehrheit (51%) akzeptiert wurde. In Kombination mit einer massiven und kostspieligen Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs konnte durch den Test die permanente Unterstützung der BürgerInnen für das Projekt gewonnen werden. Ein weiteres Beispiel, mit dem sich BürgerInnen ein erster Eindruck der möglichen positiven Effekte einer Stau-Maut vermitteln lässt, ist, im Rahmen eines Events ein bestimmtes Stadtgebiet für einen Monat fast vollständig autofrei zu machen, wie im **ersten EcoMobility World Festival** in Suwon in Süd-Korea.



Die Interessen von Unternehmen in den betreffenden Räumen können mithilfe spezieller Maßnahmen berücksichtigt werden. In Mailand endet der kostenpflichtige Zeitraum donnerstags früher, sodass Pendler die Möglichkeit haben, nach der Arbeit Einkäufe zu erledigen (Quelle: ec.europa.eu). In Valetta können Unternehmen, Restaurants und Geschäfte Mautgutscheine erwerben, um ihren Kunden oder Beschäftigten freies Parken anbieten zu können. In der Area C sind die ersten 40 Fahrten für BewohnerInnen der betroffenen Zone jedes Jahr umsonst.

Die exklusive Verwendung von Einnahmen zur Verbesserung mobilitätsrelevanter Infrastruktur und um die Erreichbarkeit und Lebensqualität in der mautpflichtigen Zone zu stärken, kann dabei helfen, öffentliche Akzeptanz für Staugebühren zu gewinnen. Die Londoner congestion charge hat die **explizite Unterstützung** des Unternehmensverbandes London First, denn Staus stellen für Unternehmen einen wichtigen Kostenfaktor dar.

Alternativen zur City-Maut



Photo by [Holger.Ellgaard](#) / CC BY-SA 3.0

Dem **Economist** zufolge kann Stau nicht wirksam bekämpft werden ohne irgendeine Form von Straßengebühren. „Für mich ist es schwer nachzuvollziehen, wieso wir in kapitalistischen Gesellschaften, wo wir den Markt zur Distribution von fast allen Gütern nutzen, immer noch Schlangen und Staus nutzen, um Straßenraum zu verteilen“, sagt Björn Abelsson von der Stadt Sundsvalls auf [LinkedIn](#). Aber natürlich muss jede Stadt für sich evaluieren, ob eine Stau-Maut für ihr Verkehrssystem und das politische Klima die beste Lösung ist. Im Folgenden werden daher einiger Alternativen betrachtet.



Photo by [Andrew Hill](#) / CC BY-SA 2.0

Ungeachtet des erfolgreichen Beispiels einer kleinräumigen Staugebühr in **Durham** kann es für kleinere Städte mit einem kompakten, begehbbaren Zentrum interessanter sein, in die Umwandlung von Straßen in **Fußgängerzonen** zu investieren und mehr Straßenraum zugunsten von Fuß- und Radverkehr umzunutzen (Rupprecht Consult 2014).

Nach der Anzahl von Maßnahmen zu urteilen, scheinen **Zugangsbeschränkungen** weniger kontrovers und kostengünstiger in der Umsetzung zu sein. Manche davon enthalten bestimmte Elemente einer Staugebühr, wie zum Beispiel die **Verkehrsberuhigten Zonen** in Italien (z.B. Rom, Genua, Florenz), wo der Zugang auf bestimmte Nutzergruppen wie z.B. AnwohnerInnen, Taxis oder Menschen mit Behinderungen begrenzt ist, von denen manche eine jährliche Gebühr für ihre Berechtigung zahlen müssen.



Photo by [Psychonaut/Markus Baumer](#) / CC BY-SA 2.0

Zufahrtsbeschränkungen oder Gebühren für Fahrzeuge mit hohen Emissionen in **Umweltzonen** sind in Deutschland, Italien, Dänemark und der Niederlanden recht verbreitet. In Deutschland wurden Kommunen zu deren Einführung eher gezwungen, z.B. durch Klagen von Umweltorganisationen. Die Debatte darüber dauert an und eine Studie kam zu dem Ergebnis, dass weitaus größere Effekte in der Luftreinhaltung erzielt werden können durch Maßnahmen wie temporäre Tempo- oder Zugangslimits in etwa 25% der Zeit, verglichen mit permanenten Maßnahmen. In Österreich schaffte es die erste geplante Umweltzone in Graz nie durch das Referendum. Umweltzonen können erfolgreich mit Staugebühren kombiniert werden, wie Area C in Mailand oder die Zone im größten Teil von **Greater London** zeigen. Zusätzlich soll die bestehende Mautzone im Jahr 2020 in eine **ultra low-emission zone** konvertiert werden, für die zusätzlich zur Stau-Maut eine Extragebühr fällig wird.

Zu einem gewissen Grad kann **Parkraummanagement** und die Erhöhung von Parkgebühren dieselben Ziele erreichen wie eine Staugebühr. 2012 führte Nottingham eine **Arbeitsplatz-Parkgebühr** als Alternative zur City-Maut ein und diese Option wird nun von diversen anderen britischen Gemeinden erwogen, als politisch weniger heikles Mittel, um Staus zu vermindern und Verbesserungen im Nahverkehr zu finanzieren. Jedoch sind die verkehrlichen Effekte von Parkgebühren begrenzt, da sie nicht den Durchgangsverkehr beeinflussen und zudem viele AutofahrerInnen über kostenlose Parkmöglichkeiten in der Innenstadt verfügen. Kombiniert, im Sinne einer umfassenden Strategie, können Parkraummanagement und Staugebühren jedoch bedeutende Synergien entfalten. Alternativ können Parkgebühren bei der Einführung der City-Maut reduziert werden, um den Gebühren mehr politische Akzeptanz zu verschaffen, wie z.B. in Singapur.



In Jakarta in Indonesien und Peking in China sind aktuell dabei, alternative Maßnahmen zur Nachfragesteuerung durch Staugebühren zu ersetzen. In **Jakarta** würde die Maut das bestehende „drei-in-eins“ **Mitfahrgelegenheits-Modell** ersetzen, das auf bestimmten Straßen in Jakarta zur Rush Hour an Wochentagen morgens und abends mindestens drei Personen pro Auto vorschreibt. In Peking gibt es zurzeit eine **Nummernschild-Endziffer-Regelung**, die Fahrzeugen, deren Kennzeichen auf einer bestimmten Zahl endet, an bestimmten Tagen die Zufahrt zum Stadtzentrum verbietet. Es gibt außerdem eine **Nummernschild - Lotterie**, die monatlich die Anzahl neuregistrierter Kennzeichen begrenzt.

In den Niederlanden gab es viele Experimente mit **freiwilligen Maßnahmen**, um Staus während der Hauptverkehrszeiten zu vermeiden, mit vielen sog. **peak avoidance projects**, überwiegend auf Autobahnen.

Photo by Certo Xornal / CC BY 2.0

Belgien, ein sehr dicht besiedeltes Land mit hoher Verkehrsbelastung, erwägt hingegen die Einführung einer nationalen **Kilometer-Steuer**. Eine entsprechende Maßnahme für LKW soll 2016 umgesetzt werden (sehen Sie dieses [video](#)), während der Vorschlag, eine Kilometergebühr für private Fahrzeuge einzuführen eine hitzige Debatte ausgelöst hat und bisher noch nicht weiter konkretisiert wurde. 2011 zeigte ein [Versuchsprojekt](#) mit einer fiktiven Kilometergebühr, dass VerkehrsteilnehmerInnen ihr Verhalten zum Besseren ändern und dass Staubildung durch kilometerbasierte Gebühren vermindert werden kann. Das finnische Ministerium für Verkehr und Kommunikation untersuchte ebenfalls die Vorteile einer möglichen Umstellung auf kilometerbasierte Besteuerung (2014).

Maßnahmen kombinieren



Photo by Neville / CC BY-SA 3.0

Es ist wichtig, Staugebühren als einen Bestandteil eines SUMP im Zusammenhang mit einer ganzen Reihe von anderen Maßnahmen für nachhaltige Mobilität zu betrachten. Eine City-Maut kann manche FahrerInnen abschrecken, aber sobald sich das Verkehrsaufkommen reduziert, kann wiederum für andere die Fahrt ins Stadtzentrum mit dem PKW attraktiver werden. Mobilitätsmanagement kann eine bedeutende Rolle dabei spielen, die negativen Effekte einer Maut in den umliegenden Gebieten zu entschärfen und kann dabei helfen, das Mobilitätsverhalten der Menschen langfristig zu verändern.

In London wird die City-Maut in Verbindung mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eingesetzt, wie Aufklärungskampagnen und schulischem und betrieblichem [Mobilitätsplänen](#). In ähnlicher Weise kombiniert Nottingham die Arbeitsplatz-Parkgebühr mit Instrumenten des Mobilitätsmanagement, um die Verkehrsoptionen in der Stadt zu verbessern.



The HentMEG car-pooling app in Bergen, Norway. <http://2pluss.info/>

Eine weitere wirkungsvolle Kombination ist, Fahrgemeinschaften parallel zur Einführung einer Stau-Maut zu fördern. Apps für sofortige Mitfahrgelegenheiten könnten eine Alternative zum privaten Auto darstellen, mit einer Flexibilität, die der öffentliche Nahverkehr niemals erreichen könnte. Die Norwegische Nationale Straßenverkehrsbehörde betreibt ein [Pilotprojekt](#) in Bergen und der Stadtrat will einen Rabatt für Fahrgemeinschaften bei der City-Maut prüfen lassen. Wenn man jedoch die [Debatte um die App Uber](#), verfolgt, wird klar, dass einige rechtliche Fragen geklärt werden müssen, bevor Fahrgemeinschaften zu einem festen Bestandteil des Verkehrsangebots werden können.

Was bringt die Zukunft?



Es ist offensichtlich, dass die City-Maut ein wirkungsvolles Instrument sein kann, wenn die notwendige rechtliche Grundlage und alternative Verkehrsträger vorhanden sind. Es ist schwer abzuschätzen, wie weit sie sich verbreiten wird und es liegt an lokalen Behörden und den BürgerInnen zu entscheiden, ob sie diesen mutigen Schritt wagen wollen.

Entdecken Sie mehr



Source: openstreetmap.org / CC BY-SA 2.0

In den letzten Jahren sind einige Ressourcen zum Thema Staugebühr und Maut entwickelt worden:

- Übersicht zu City-Maut und Umweltzonen: www.urbanaccessregulations.eu
- Eine [Übersicht zur EU-Gesetzgebung](#)
- <http://roadpricing.blogspot.com>
- TIDE e-learning Kurs: [Road user charging: how it works, the challenges and the benefits](#). (Rupprecht Academy, 2014)
- Paper Nordic Communications Corporation: [Road pricing by tradable slots](#) (2013)
- Thesis Universität Lund: [Congestion pricing in urban areas – Theory and case studies](#). (Jarl, 2009)
- [COMPETENCE Reference material 'Congestion and road pricing'](#) (2006)
- [CURACAO project](#) – Wissensbasis zu urbane Mautsystemen und Fallstudien

*im Erscheinen: Rupprecht Consult, 2014. Implementing a congestion charge, prepared in support of the development of an EMAS Sectoral Reference Document on [Best Environmental Management Practice for the Public Administration sector](#)

Anstehende Veranstaltungen



- **PUMAS Final Conference**
12. Mai 2015 – Venedig, Italien
www.eltis.org
- **CIVITAS training on company mobility management**
20. Mai 2015 – Utrecht, Niederlande (auf der ECOMM)
www.civitas.eu
- **ECOMM – European Conference on Mobility Management**
20.-22. Mai 2015, Utrecht, Niederlande
siehe [website](#), kurze [Übersicht](#) und [Registrierung](#)
- **2nd European conference on SUMP**
16.-17. Juni 2015 – Bukarest, Rumänien
www.eltis.org
- **3rd World Collaborative Mobility Congress (Wocomoco)**
25.-26. Juni 2015, Innsbruck, Österreich
siehe [website](#)

Für mehr Veranstaltungen werfen Sie einen Blick in den [EPOMM Kalender](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

 ECOMM 2015

 allinx

 feedback

 subscribe

 unsubscribe

 fullscreen

 news archive