



Die 15. Ausgabe der Europäischen Konferenz zum Thema Mobilitätsmanagement, die ECOMM 2011, findet vom 18.-20. Mai 2011 in der aufregenden Stadt Toulouse im Süden Frankreichs statt. Das [zentrale Thema](#) wurde nach aktuellem Anlass gestaltet: „Die Krise als Chance: Mobilitätsmanagement in Zeiten knapper Budgets“ Auf der soeben veröffentlichten [Website](#) finden Sie mehr Informationen über die Themen des Events sowie detaillierte Auskunft über den [„Call for Papers“](#).



Liebe Leserin, lieber Leser,

Städte und Gemeinden wenden eine Reihe von verschiedenen Instrumenten an, um den Modal Split in ihrem Gemeindegebiet zu beeinflussen. Zum Standardinstrumentarium gehört es, Informationen und Ratschläge bereitzustellen, um auf die Vorteile von nachhaltigem Verkehr für Einwohner, Schulen, Unternehmen etc. hinzuweisen. Die Tatsache, dass dieser Ansatz nicht genügt um das Verkehrsverhalten zu ändern, bedarf keiner weiteren Erläuterung. In diesem Newsletter konzentrieren wir uns auf die regulativen und fiskalischen Strategien der öffentlichen Hand, aber auch auf die Frage, in welchem Maße die unterschiedlichen rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen die Möglichkeiten und Grenzen von Mobilitätsmanagement bestimmen.

Dieses komplexe Thema in all seinen Ausprägungen zu beschreiben, ist im Rahmen dieses Newsletters unmöglich. Dennoch hoffen wir, Ihnen einen kurzen und informativen Überblick geben zu können.

## Anreize und Barrieren für Mobilitätsmanagement



Die meisten rechtlichen und fiskalischen Maßnahmen können den sogenannten „push“-Maßnahmen zugeordnet werden, die die Nutzung des Autos unattraktiv machen sollen. Diese oft unbeliebten Maßnahmen werden häufig mit den „pull“-Maßnahmen kombiniert, die die Alternativen zum Auto attraktiver machen sollen (z.B. bessere Koordination von ÖPNV-Angeboten und Integration in die Verkehrsplanung). Lesen Sie mehr über „push“- und „pull“- Maßnahmen auf [der PEP's homepage](#). Da diese Maßnahmen die individuelle Verkehrsmittelwahl am Startpunkt eines Weges beeinflussen, stammen viele der dargestellten Strategien aus dem [e-Atomium training manual on Demand Management](#).

Rechtliche und steuerliche Regelungen können auf lokale Mobilitätsmanagement-Projekte allerdings auch kontraproduktiv wirken. Wenn beispielsweise die Anreize für nachhaltige Verkehrsmittel in Unternehmen als zu versteuerndes Einkommen behandelt werden, wird der individuelle Mehrwert verringert. Infolgedessen können nicht alle MM-Maßnahmen ohne Weiteres auf andere europäische Staaten übertragen werden. Das EU-Projekt [MOST](#) (abgeschlossen in 2002) untersuchte die Barrieren und Erfolgsfaktoren, die sich außerhalb der Reichweite der lokalen Umsetzer von MM-Strategien befinden. Obwohl die Ergebnisse schon ein wenig älter sind, bietet der Abschlussbericht [MOST report on Framework Conditions \(Deliverable 6\)](#) eine interessante Übersicht über die jeweils relevanten Faktoren. MOST fasst die Ergebnisse in dem sogenannten [P.A.I.R.-Schema](#) (Policy – Actors & structures – Integration – Resources) zusammen, einem Modell zur Verbesserung der Rahmenbedingungen von Mobilitätsmanagement.

Die Niederländische Taskforce Mobility Management – ein Zusammenschluss von

### The P.A.I.R. scheme



Unternehmen, Arbeitnehmern, Organisationen und Gemeinden in den Niederlanden – hat diese Idee aufgegriffen und macht eine Bestandsanalyse über die Barrieren für Mobilitätsmanagement in der niederländischen Gesetzgebung. Lesen Sie [hier](#) mehr über die Ziele der Taskforce Mobility Management.

Das Projekt [ADD HOME](#) (2006 – Ende 2009) stellt rechtliche Rahmenbedingungen und Hindernisse in verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten für die Förderung einer energiearmen Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort heraus. (Lesen Sie [hier](#) die Projektdokumentation.)

Um eine Übersicht über die nationalen Rahmenbedingungen in jedem EPOMM Mitgliedsstaat oder EPOMM-PLUS Partner Land zu gewinnen, verweisen wir Sie gerne auf die einzelnen [Länderseiten](#) der EPOMM Internetseite. Lassen Sie uns nun einen Blick auf einige Beispiele von rechtlichen, regulativen und fiskalische Maßnahmen für MM machen.

## Rechtliche Rahmenbedingungen



### Transport- und Mobilitätskonzepte

In den EU Staaten gibt es viele Beispiele für verpflichtende Mobilitätskonzepte für Unternehmen, Bauunternehmer, Städte und Regionen. Zum Beispiel sind alle großen Unternehmen (ab 200 Angestellte) in der Region Brüssel verpflichtet, ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Im letzten Jahr hat die Regierung beschlossen, dieses Gesetz auf Unternehmen ab 100 Angestellten zu erweitern. Eine interessante Analyse über aktuelle und potenzielle Instrumente der öffentlichen Hand, die das Aufstellen von Mobilitätsplänen in Unternehmen in Großbritannien anregen, können Sie in dem [Bericht der Loughborough University](#) finden. In London wurde die Internetseite [New way to plan](#) entwickelt, um Kommunalverwaltungen dabei zu unterstützen, hochwertige Mobilitätspläne für neue Bauvorhaben (Arbeitsplätze, Wohnsiedlungen, Krankenhäuser...) aufzustellen.



Die Beschleunigung der Aufstellung von `sustainable urban transport plans` (SUTP - Nachhaltige Mobilitätskonzepte) durch Regionen und Gemeinden ist eines der zentralen Anliegen des [Aktionsplans für urbane Mobilität](#) (lesen Sie hierzu auch den [Newsletter von Januar 2010](#)). Die EU Generaldirektion Innenpolitik hat für europäische Ballungsräume Anwendungshinweise entwickelt, die Informationen zu dem Konzept von [Sustainable Urban Transport Plans](#) und zu erfolgreichen europäischen Beispielen beinhalten. Ein weiteres Werkzeug für SUTPs ist die [Moving Sustainably website](#) für Verkehrs- und Stadtplaner, die in dem EU Projekt BUSTRIP entwickelt wurde.

Verschiedene europäische Staaten arbeiten im Moment an der Integration von SUTPs in ihre nationale Politik:

- In Spanien ist ein neuer Gesetzesentwurf aufgestellt worden, der empfiehlt, dass alle Fördermittel für den öffentlichen Transport an die Entwicklung eines SUTP geknüpft werden sollen. Lesen Sie mehr über die Geschichte und die Rahmenbedingungen für MM in Spanien im [Miguel Mateos's paper](#) von der ECOMM 2008.

Beispiele von erfolgreich etablierten Gesetze finden Sie unter:

- Frankreich (Urban Mobility Master Plans oder "PDUs"): [EPOMM-partner CERTU's website](#),
- Belgien ([Mobility Convenants](#)),
- Grossbritannien (Local Travel Plans oder "LTPs").

## Zufahrts- und Verkehrseinschränkungen



Es gibt verschiedene Strategien und Maßnahmen, um den Automobilverkehr zu beschränken. Beispiele dafür sind autofreie Gebiete (Fußgängerzonen), autoeingeschränkte Zonen (limitierte Zufahrtsbeschränkungen), Zuordnungen von Straßenfläche (mehr Weegeanteil für Fußgänger, Fahrradfahrer oder ÖPNV) oder kennzeichenbasierte Fahreinschränkungen. Lesen Sie mehr über Verkehrseinschränkungen in dem [e-Atomium training manual on demand management](#). Ein Beispiel für vorübergehende oder dauerhafte Verkehrseinschränkungen sind die sogenannten Spielstraßen (mehr Informationen finden Sie in der belgischen [Fallstudie](#)).

Zufahrtsbeschränkungen sind Maßnahmen, um den innerstädtischen Verkehr zu begrenzen und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. In Deutschland haben beispielsweise bereits 50 Stadtverwaltungen eine [Umweltzone](#) eingeführt. Um die Feinstaubbelastung in diesen Gebieten zu reduzieren, ist die Umweltzone für ältere Fahrzeuge gesperrt. Für die Zufahrt ist eine spezielle Plakette notwendig. Informationen in verschiedenen Sprachen zu diesem Thema finden Sie auf der Homepage der [Londons Low Emission Zone](#). Auf der Internetseite von [CIVITAS](#) finden Sie zudem weitere Beispiele von Zufahrtsbeschränkungen.

## Bauleitplanung



Die Bauleitplanung (LUP - land use planning) beinhaltet Möglichkeiten für MM: sowohl die räumliche Planung und als auch das Baugenehmigungsverfahren können die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In Münster in der [Gartenstadt Weißenburg Siedlung](#) dürfen die Bewohner beispielsweise kein Auto besitzen! Eine der Max-tools auf der EPOMM Homepage, [MaxLupo](#), zeigt an realen Beispielen wie MM in die Bauleitplanung integriert werden kann. Das Max-Projekt führte einen [europäischen Vergleich](#) bezüglich der Integration von nachhaltigem Verkehr, Mobilitätsmanagement und Bauleitplanung durch. Lesen Sie mehr in unserem [e-update MAX: the results](#).

## Gebühren und Abgaben



Über die Preispolitik – Gebühren und Abgaben (pricing) - wird für die umweltschädlichen Aspekte unserer Mobilität ein Preis festgesetzt. Die Konferenz der europäischen Verkehrsminister argumentiert in ihrem Bericht [A Politician's Guide to Efficient Pricing](#) dass eine Steuerreform im Transportwesen, die leistungsfähige pricing-Systeme garantiert, zu den wichtigsten aktuellen Reformen im Transportwesen gehört. Für die drei größten Mitgliedsstaaten der EU wurde kalkuliert, dass effizientes pricing für den gesamten inländischen Verkehr, über 30 Mrd. Euro Zuwachs pro Jahr an Einkünften für das Gemeinwohl und über 100 Mrd. Euro Zuwachs an staatlichen Einnahmen pro Jahr erwirtschaftet werden würden.

## Die Internalisierung externer Kosten



Ein Kernelement von pricing ist die Internalisierung externer Kosten (Verursacherprinzip). Seit mehr als einem Jahrzehnt ist diese Internalisierung ein Anliegen der Europäischen Union. Im Jahr 2000 gab die Kommission DG TREN einen Vergleich von Gebühren und Steuern im Transportwesen in 14 europäischen Staaten heraus. (Lesen Sie den Bericht hier: [Fair and efficient pricing in transport](#)). Im Jahr 2008 hat die Kommission ein Handbuch ([Handbook on estimation of external costs in the transport sector](#)) produziert, dass als Basis für zukünftige Berechnungen von Infrastrukturgebühren dienen soll. Dieses Handbuch wurde von einer [Strategie zur stufenweisen Einführung des Modells für alle Transportarten](#) begleitet (mehrsprachig).

Die kanadische Internetseite des [Victoria Transport Policy Institute \(VTPi\)](#) bietet viele nützliche Quellen für die Berechnung von externen Transportkosten an, wie das [Handbuch zur Quantifizierung der Kosten und Nutzen von verschiedenen Transportarten](#). Werfen Sie



einen Blick in die jüngste [Veröffentlichung](#).

Kürzlich beendete EU-Projekte über Preissysteme schließen [IMPRINT-Net](#) und [GRACE](#) mit ein. In ihrer neusten [wissenschaftlichen Studie](#) prüfte das IMPRINT-Net-Konsortium die [letzten Politikentwicklungen, Forschungen und Erfahrungen](#). Das GRACE Projekt analysiert die Reform von Preissystemen.

Neben der Einführung von Gebühren für umweltschädliche Transportarten ist es zudem möglich, nachhaltige Verkehrsmittel zu subventionieren. [Subventionen](#) können direkt oder in der Form von Steuervorteilen gewährt werden (z.B. [Steuervorteile für das Berufspendeln mit dem Fahrrad](#)).

## Den richtigen Preis finden



Die Internationalisierung externer Kosten kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden. Werfen wir einen Blick auf zwei Beispiele: Parkraumbewirtschaftung und Straßennutzungsgebühren (Maut). Die Parkbewirtschaftung gehört zu den verkehrssteuernden Maßnahmen, die am häufigsten von Gemeinden umgesetzt werden. In Nottingham wird ab 2012 Großbritanniens [erste Firmenparkplatzsteuer](#) eingeführt. Diese Steuer muss von allen Arbeitgebern bezahlt werden, die 11 oder mehr freie oder relativ preiswerte Parkplätze ihren Angestellten zur Verfügung stellen.

Die Straßennutzungsgebühr (Maut) ist eine sehr effektive Maßnahme, um den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Die [London Congestion Charge](#) ist dafür das bekannteste Beispiel. Die niederländische Regierung hat entschieden, die Kfz-Steuern abzuschaffen und eine Kilometer-Steuer einzuführen. Eine englische Version dieses niederländischen Steuer-Modells können Sie [hier](#) nachlesen. Im Jahr 2007 hat die Regierung Maltas eine stundenweise Gebühr für Autos eingeführt, die die Hauptstadt Valletta passieren wollen (Lesen Sie [hier](#) mehr).



Wie effektiv Straßennutzungsgebühren auch sein mögen, gehören sie doch zu den unbeliebten und schwierig umzusetzenden Maßnahmen. Das [CURACAO Projekt](#) (beendet 2006) stellt die Hindernisse für die Umsetzung dieses Ansatzes zusammen und zeigt wie diese Hindernisse überwunden werden können. Lesen Sie mehr in dem [State of the Art Report](#) oder in den [Fallstudien](#) über erfolgreiche Einführungen, aktuelle Pläne und eingestellte Entwürfe.

Andere Beispiele, wie die Integrated pricing strategies, die im Fokus der CIVITAS-Initiative stehen, können auf der [CIVITAS-Internetseite](#) eingesehen werden.



Die folgenden Links liefern weitere Informationen zu Gebühren:

- VTPI's [Online Transportation Demand Management Encyclopedia](#) beinhaltet verschiedene Kapitel über Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsarten und zur Reduzierung von Autofahrten, Benzinsteuern und Gebühren eingeschlossen. Der Bericht [Socially Optimal Transport Prices and Markets](#) (2010) untersucht Art und Umfang einer Mobilität, die optimal für die Gesellschaft ist. Er identifiziert vorhandene Verzerrungen auf dem Transportmarkt und schätzt, wie solche Reformen die Mobilität beeinflussen und untersucht die daraus resultierenden wirtschaftlichen Effekte.
- Eine neue niederländische Studie untersucht die Effekte der Preispolitik im Verkehrs- und Transportwesen ([Bericht in niederländisch – englische Zusammenfassung](#)) (2010).
- COMPETENCE Projekt: Nachschlagewerk [Parking Management and Pricing](#) (2006).
- [The high cost of free parking](#), ein Bericht von Donald C. Shoup - Das `University of California Transportation Center` argumentiert, dass die Abschaffung von Regelungen, die eine Mindestanzahl zu errichtender Parkplätze vorschreiben, die Kosten der Stadtentwicklung und die Kraftfahrzeugabhängigkeit reduzieren, das Stadtbild verbessern und die städtische Zersiedelung aufhalten würde.
- Die Steuerpapiere der Europäischen Kommission:
  - [Company car taxation](#) (2009).
  - [The role of fiscal instruments in environmental policy](#) (2009).
- [Getting prices right](#) (2001), eine ältere, aber präzise Broschüre präsentiert die Ergebnisse des [Transport Research Programme](#) (4th Framework Programme).



Die folgenden Links liefern weitere Informationen über Straßennutzungsgebühren und City-Maut:

- Das [PORTAL course on Pricing](#) (mehrsprachig) ist auf Straßennutzungsgebühren fokussiert.
- Das EU Projekt [DIFFERENT](#) (beendet 2008) fokussiert auf die verschiedenen Gebühren nach Nutzertyp, Autotyp, Zeit, Ort, ... und auf Nutzerreaktionen zu differenzierten Preisen.
- Transport Research Knowledge Center: [Brochure Urban Pricing](#) (2006): Ergebnisse von Forschungsprojekten zu Straßennutzungsgebühren im `Fourth and Fifth Framework Programme`.
- COMPETENCE Projekt (2006): [Nachschlagewerk für Maut-Systeme](#).

## EU Projekt COMMERCE: Ergebnisse



Nach drei Jahren wurde das COMMERCE Projekt beendet. Es wurde im Rahmen des Programms „Intelligent Energy Europe“ von der Europäischen Kommission finanziert und sollte die Qualität und Quantität von Mobilitätsplänen für Betriebe und Arbeitsstätten in der EU und speziell in den neuen Mitgliedstaaten verbessern.

COMMERCE und EPOMM organisierten und finanzierten die [Pan European Workplace Mobility Plan Awards](#), der auf den letzten drei ECOMMS überreicht wurden. Darüber hinaus wurden ein fachlicher Austausch und Foren zum betrieblichen Mobilitätsplan in verschiedenen Ländern aufgebaut und ein [Standard-Mobilitätsplan](#) sowie ein [Handbuch](#) entwickelt. Nähere Informationen erhalten Sie in dem [letzten Newsletter](#) oder auf der [Internetseite](#).

## EPOMM Netzwerk Treffen 2010: MM und saisonale Verkehrsbewegungen



Die diesjährige Herbstkonferenz der EPOMM fand vom 4. bis 5. Oktober in Athen statt. Sie wurde gemeinsam mit dem DELTA-Projekt organisiert und behandelte die Probleme und Bedürfnisse von saisonal bedingten, hohen Verkehrsaufkommen. Gleichzeitig diente die Konferenz als Kick-off Meeting für das griechische Mobilitätsmanagementnetzwerk, unterstützt durch das EPOMM-PLUS Projekt.

Während sich der erste Tag auf die Präsentation der DELTA Ergebnisse konzentrierte, war der zweite Tag explizit für die Vertiefung der internationalen Netzwerkaktivitäten vorgesehen. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, Herausforderungen für MM zu formulieren. Ausgewählte lokale und regionale Probleme im Transport- oder Mobilitätssektor wurden in kleinen Gruppen mit Experten aus ganz Europa diskutiert. Als Ergebnis der Diskussionsgruppen wurden Ideen und Anmerkungen für die zukünftige Handhabung dieser Probleme formuliert.

Im EPOMM Café wählten die Teilnehmer jeweils zwei Oberthemen, die für Sie von besonderem Interesse waren. Wiederum unterteilt in kleine Gruppen, wurde jedes Thema in einer moderierten Diskussion erörtert.

Weitere Informationen zu der Konferenz, z.B. Präsentationen und Fotos, finden Sie auf der [Internetseite](#).



[EPOMM/DELTA Conference](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)