

Liebe LeserInnen!

Ein Großteil der ArbeitnehmerInnen pendelt täglich zur Arbeit und wieder nach Hause. In Großunternehmen treffen innerhalb weniger Stunden hunderte MitarbeiterInnen ein. Der Pendelverkehr stellt somit einen großen Teil des täglichen Verkehrs dar. Ein Bereich, der sich ständig wiederholt und vorhersehbar ist, und daher ein großes Potential zur Verhaltensänderung besitzt. Da die Unternehmen über direkte Kommunikationswege zu ihren MitarbeiterInnen verfügen ist es von entscheidender Bedeutung für Städte und Gemeinden, lokale Unternehmen als Verbündete ihrer nachhaltigen Mobilitätsstrategien zu gewinnen. Seit unserem letzten E- Update über **betriebliche Mobilitätsmanagementpläne**, wurden viele neue Initiativen durchgeführt und neue Ergebnisse veröffentlicht. Zeit für ein (e-) update!

Betriebliche MobilitätsmanagementpläneQuelle: www.eltis.org

Ein zentrales Instrument um nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen in einem Unternehmen zu koordinieren ist ein betrieblicher Mobilitätsmanagementplan. Häufig wird dieser von einem zentralen Mobilitätsmanager bzw. einer Mobilitätsmanagerin des Unternehmens koordiniert und teilweise durch personalisierte Dienstreisepläne für einzelne MitarbeiterInnen vervollständigt (siehe [vorheriges E- Update](#)). Ein gutes Set **Richtlinien** für die Mobilitätsmanagementmaßnahmen wurde im Rahmen des Europäischen COMMERCE Projekts produziert.

Zu oft versuchen Unternehmen, isolierte Maßnahmen umzusetzen, wie beispielsweise lediglich Fahrgemeinschaften, nur um dann zum Schluss zu kommen, dass es nicht funktioniert. Nur eine gute Mischung aus Push- und Pull -Maßnahmen – „Zuckerbrot und Peitsche“ – kann das Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen.

Abbildung mit freundlicher Genehmigung von [Mobiel 21](#)**Zuckerbrot...**

Finanzielle Anreize zählen vermutlich zum „leckersten“ Zuckerbrot. Einen besonders starken Anreiz stellt das steuerfreie Fahrradkilometergeld für den Weg von und zur Arbeit dar, wie es beispielsweise in Belgien, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich besteht. Im vergangenen Jahr führte die französische Regierung ein **Pilotprojekt** durch, um die Einführung eines solchen Zuschusses zu testen. **Vorläufige Ergebnisse** zeigen, dass eine Belohnung von 0,25 € pro Kilometer den Anteil des Radverkehrs um 50% steigert. Am 1. Juli dieses Jahres hat die Regierung eine gesetzliche Verpflichtung für Unternehmen zur (teilweisen) Erstattung der Kosten für das Pendeln mit dem Fahrrad implementiert, doch muss die Höhe des steuerlich abzugsfähigen Betrags noch fixiert werden, der wahrscheinlich lediglich zwischen € 0,12 und € 0,15 pro Kilometer betragen wird. (Quelle: [Le Figaro](#) - auf Französisch).

Das österreichische Unternehmen **Omicron** (Video auf Deutsch mit englischen Untertiteln) hat das „Öko-Meilen-System“ eingeführt. Teilnehmende ArbeitnehmerInnen erhalten Punkte für die nachhaltige Gestaltung ihrer Arbeitswege und für die Nicht-Verwendung von Parkplätzen. Sie können diese Punkte gegen Gutscheine für sport- oder gesundheitsbezogene Einkäufe eintauschen.

Abbildung mit freundlicher Genehmigung von [MOBI project](#)

In den Niederlanden wurde im Rahmen einiger Projekte eine finanzielle Belohnung von bis zu € 100,- pro Monat für jene Personen angeboten, die es vermieden, zu Stoßzeiten mit dem Auto zu fahren, meist im Zusammenhang mit größeren Straßenbauarbeiten. Es hat funktioniert: Das Projekt **Spitsvrij** (Link auf Holländisch) zum Beispiel bewirkte während der Stoßzeiten eine Reduktion von 3.000 Autos pro Arbeitstag. Nachdem das Projekt endete und somit auch die damit einhergehende Belohnung, konnte bei den TeilnehmerInnen des Projekts eine Verhaltensänderung beobachtet werden. Bei rund der Hälfte ihrer Wege vermieden sie weiterhin die Stoßzeiten. Den Schätzungen des Projektteams zufolge wurden in den ersten 1,5 Jahren seit der Umsetzung rund 5,4 Millionen Euro an volkswirtschaftlichen Kosten gespart.

Ein anderes Projekt, **Winnen van de file** („Besiege den Verkehrstau“- Link auf Holländisch) basierte auf dem gleichen Prinzip, mit dem Unterschied, dass es bei diesem Projekt keine finanziellen Anreize gab. Stattdessen baute man spielerische Elemente ein und belohnte die TeilnehmerInnen mit Punkten, Ranglisten und Preisauslosungen. Zusätzliche Bonuspunkte konnten mit dem Online-Spiel **Filevegen** („Bekämpfe den Verkehr“) erzielt werden. Der gleiche spielerische Ansatz wurde im Rahmen des Projekts **MOBI project** entwickelt. Dieses



Foto: [Martina Nolte](#) / Lizenz: [Creative Commons CC-by-sa-3.0 en](#)

Spiel, genannt „Von 5 zu 4“, bietet Unternehmen ihre eigene Spielplattform, auf der KollegInnen Teams bilden und Punkte sammeln können, indem sie das Auto für mindestens eine Woche durch nachhaltigere Mobilitätsformen ersetzen. Ein nettes Maskottchen mit dem Namen „MOBI“ gibt praktische Tipps und Hinweise. ArbeitgeberInnen erhalten durch die Nutzung der Analyseseite der Website einen Einblick in das Mobilitätsverhalten ihrer Angestellten.

Neben der Motivation zur vermehrten Nutzung von nachhaltigen Alternativen, können Unternehmen die Anzahl der notwendigen Fahrten durch **Heimarbeit und Telefonkonferenzen** reduzieren (siehe Link zum [E-Update für die neue Weise zu Arbeiten](#)) und Fahrten während der Hauptverkehrszeit über flexiblere Arbeitszeiten vermeiden. Das **Travel Smart Pilot Programme** (2012-2014) in Singapur beispielsweise erreichte eine Vermeidung bzw. Verschiebung von 12% des Stoßverkehrs durch die Einführung von Heimarbeit und **flexiblere Arbeitszeiten**, Schnuppertickets und Belohnungen für die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel vor den Peak-Zeiten, sowie Veranstaltungen wie Yoga am frühen Morgen und Fitness-Kurse in der Stadt.

... und Peitsche

Neben Anreizsystemen zur Nutzung nachhaltiger Transportarten ist es ratsam, zeitgleich Maßnahmen zu setzen, die von der Verwendung des Pkw für Einzelfahrten abhalten sollen. Im August 2011 führte das norwegische Straßenverkehrsamt (Norwegian Public Roads Administration NPRAs) eine tägliche Parkgebühr von € 3,- für MitarbeiterInnen ein. Im Frühling 2012 fiel der Anteil der AutofahrerInnen von 35 % auf 27 % und die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel stieg von 39 % auf 44 %. Allerdings konnte dafür ein leichter Anstieg der Parkplatznutzung in Gebieten ohne Parkgebühr von 2% auf 6% festgestellt werden ([TØI rapport 1225/2012](#) – auf Norwegisch). Die Gebühreneinnahmen wurden teilweise für kostenlose Monatskarten der Öffentlichen Verkehrsmittel verwendet, die MitarbeiterInnen als Preis in einer monatlich stattfindenden Verlosung gewinnen konnten. Nach einiger Zeit verbesserte sich die zunächst negative Einstellung der MitarbeiterInnen zur Parkgebühr.

Die Reduktion von Parkplatzkapazitäten stellt oftmals einen negativen Anreiz dar. Ein Umzug an einen neuen Standort bietet in diesem Fall die perfekte Möglichkeit, Parkplätze und damit Pkw-Nutzung zu reduzieren. Einige Beispiele:

- **GDF Suez** in Brüssel: Als GDF Suez mehrere Teams von 16 verschiedenen Standorten in ein zentrales Gebäude verlegte, führten Sie das 'Let's Choose' („Lasst uns wählen“) Programm ein. Durch die Einführung eines Mobilitätsbudgets ([mobility budget](#) – in diesem Fall als 'Cafeteria Plan' bezeichnet) für MitarbeiterInnen, die freiwillig auf ihren Parkplatz verzichteten, wurde eine 64 prozentige Reduktion der Pkw-Nutzung erzielt.
- die **Chalmers University Campus-Website** in Göteborg, Schweden: Entwickler planten einen Anstieg von 4.000 auf 8.000 MitarbeiterInnen, die öffentliche Behörde verbot ihnen allerdings die Anzahl der Autoparkplätze zu erhöhen.
- **Zürich Insurance**, in der Schweiz: Das Unternehmen baute das neue SkyKey Gebäude, das 75% weniger Parkplätze zur Verfügung hatte als vorherige Standorte. Das führte zu einem 76 - prozentigen Rückgang der Pkw-Nutzung. Im SkyKey Konzept wird Mobilität nahtlos neben Energieeffizienz und Gesundheit als einer der drei Eckpfeiler eines nachhaltigen Bürogebäudes integriert.

Warum interessieren sich Unternehmen für betriebliche Mobilitätsplanung?

Starke Motivationsfaktoren sind beschränkte Parkplatzkapazitäten oder andere Mobilitätsprobleme, mit dem ein Unternehmen konfrontiert sein kann. Weitere Gründe sind Kostenreduktion, mehr gesunde MitarbeiterInnen und weniger krankheitsbedingtes Fernbleiben vom Arbeitsplatz.

Ein Projekt in Utrecht, in den Niederlanden, fand allerdings heraus, dass die meisten Unternehmen wegen des Nachhaltigkeitsaspektes Interesse zeigen (Quelle: [Jos Hollestelle, &Morgen](#)). Viele Unternehmen bemühen sich um ein verbessertes »grünes« Unternehmens-Image. Sie wollen zeigen, dass sie nicht nur Verkehrsprobleme verursachen, sondern dass sie ein wichtiger Teil der Lösung ebendieser sind. „[Corporate Social Responsibility](#)“ ist zu einem essentiellen Bereich der Unternehmensführungsstrategie geworden.

Dieser Trend hat zu einer starken Verbreitung von Green-Labels, -Zertifikaten und -Standards geführt (z.B.: [Ecolabel Index](#) Verzeichnis). Das Moma.BIZ Projekt (2010-2012) folgte diesem Trend, indem es das „[mobility label](#)“ kreierte, in welchem ein Gewerbegebiet oder ein einzelnes Unternehmen nach den Anfahrtsmöglichkeiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln für Arbeitnehmer bewertet wird. Die Bewertung basiert auf einer Checkliste, die Unternehmen online ausfüllen können.

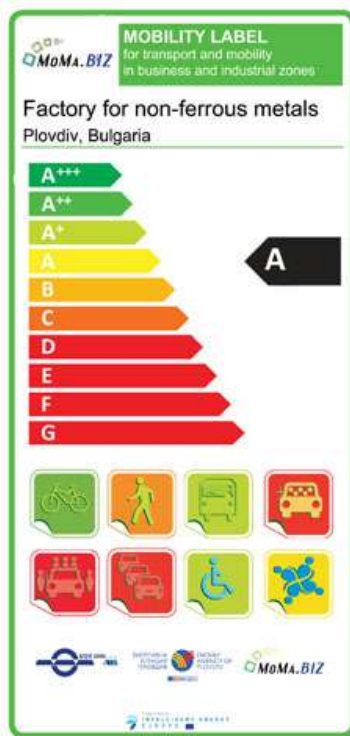


Abbildung mit freundlicher Genehmigung von MoMa.BIZ project

Motivation der Unternehmen durch Regelungen



Quelle: www.eltis.org

Die stärkste Motivation für Unternehmen sich für Mobilitätsmanagement zu engagieren, ist natürlich die gesetzliche Verpflichtung, betriebliche Mobilitätspläne zu erstellen. In Brüssels Stadtregion ([Brussels Capital Region](#)) in Belgien, muss jedes Unternehmen mit mehr als 100 Angestellten einen Mobilitätsplan für 3 Jahre erstellen, der Analyse und Bewertung, einen Aktionsplan, Monitoring und Evaluierung beinhalten muss. Für die Analyse und Bewertung wurde eine [Website](#) (auf Holländisch und Französisch) eingerichtet, auf der Arbeitgeber eine Online-Umfrage zum Thema internes betriebliches Mobilitätsverhalten einfach gestalten und einen Bericht erstellen können, in dem sie die Ergebnisse ihrer Umfrage mit den Ergebnissen anderer Unternehmen (Die Stadt Helsinki erstellte ähnliches mit ihrem [Berufsverkehrskalkulator](#).) vergleichen können. Für den Aktionsplan gibt es einige verpflichtende Tätigkeiten: die Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten, das Kommunizieren des betrieblichen Mobilitätsplans, das Organisieren einer jährliche Sensibilisierungsveranstaltung, die Bereitstellung der aktuellsten Informationen und eines multimodalen Erreichbarkeitsplans, die Förderung zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, die Installierung eines überdachten und sicheren Fahrradunterstellplatzes, das Berücksichtigen des Eco-Scores beim Kauf oder beim Leasen eines Fahrzeugs, sowie die Aufstellung eines Spezifizierungsplans bei Luftverschmutzungshöchstwerten.



Abbildung mit freundlicher Genehmigung von Mobiel 21

In Italien müssen Unternehmen und Institutionen mit mehr als 300 MitarbeiterInnen seit 1998 verpflichtend einen Mobilitätsmanager bzw. eine Mobilitätsmanagerin ernennen und einen betrieblichen Mobilitätsplan erstellen. Im Jahr 2000 wurde die Funktion der Regions-Mobilitätsbereichsmanager/in geschaffen, um die MobilitätsmanagerInnen der Unternehmen zu unterstützen. ([EPOMM mobility management monitor for Italy, 2011](#))

Die meisten Städte haben minimale Anforderungen an den Bau von Autoparkplätzen in neuen Bürogebäuden. Diese Städte sollten allerdings trotzdem eine Obergrenze an Parkplätzen einführen und Bauträgern durch monetäre Abfindungen und das Bereitstellen von Mobilitätsmanagementalternativen das Unterschreiten dieser Obergrenze schmackhaft machen. Als jüngstes Beispiel wären der umstrittene [COBRACE code](#) in Brüssel oder die höheren Standards für Fahrradstellplätze in [London](#) zu nennen. Für weitere Informationen zum Thema Parken und die neuesten Entwicklungen in diesem Bereich folge unseren e-Updates [Flächennutzungsplanung](#) sowie [Parkraumbewirtschaftung](#).

Steuern

Wenn die nationalen Rahmenbedingungen es erlauben, können Städte und Gemeinden einen Nachlass auf lokale Steuern für Unternehmen mit betrieblichem Mobilitätsplan gewähren oder sie können Steuern auf Parkplätze für Mitarbeiter einheben. Erfahrung wie bei der [Parkabgabe in Nottingham UK](#) zeigen aber auch, dass die möglichen Auswirkungen auf benachbarte Wohngebiete bei der Einführung solcher Steuereinhebungen bedacht werden müssen.



Quelle: www.eltis.org

Auf nationaler Ebene ist die Unterbesteuerung von Dienstautos, die vor allem in Europa verbreitet ist, ein wichtiges Hindernis für Verhaltensveränderung bei PendlerInnen (siehe [Studie der Europäischen Kommission \(2010\)](#) oder den [OECD Bericht \(2014\)](#)). Die NutzerInnen von Dienstautos fahren automatisch mehr als andere ArbeitnehmerInnen und neigen weniger dazu, ihre Verhaltensweise zu ändern.

Spezielle Angebote

In [Stuttgart](#), Deutschland, setzten viele Unternehmen den ersten Schritt zum betrieblichen Mobilitätsplan durch die Einführung eines „Jobtickets“, einer Jahreskarte für Angestellte. Steuern MitarbeiterInnen mindesten €10 zum „Jobticket“ bei, ist diese Jahreskarte um 10% günstiger als eine normale Jahreskarte. Ohne Beitrag der MitarbeiterInnen ist das „Jobticket“ lediglich 5% billiger.

Kampagnen und Bewusstseinsbildung



Abbildung mit freundlicher Genehmigung von [Bike2Work project](#)

Natürlich bildet der jährliche europäische Autofreie Tag während der [Europäische Mobilitätswoche](#) eine großartige Möglichkeit, die Bewusstseinsbildung von Unternehmen und Verkehrsteilnehmern zu fördern. Aber viele Städte und Gemeinden haben ihre eigenen Kampagnen entwickelt. Zum Beispiel:

- Das [Pro Motion to Work! Projekt](#) in [Turku](#), [Finnland](#), zur Steigerung der körperlichen Aktivitätslevel
- Die gemeinsame Radfahrkampagne von [Lund und Malmö](#) in Schweden gemeinsam mit den benachbarten Gemeinden
- Die "Mit dem Rad zur Arbeit" Kampagne in [Dänemark](#)
- Der jährliche [Radel-zur-Arbeit-Tag](#) in [Großbritannien](#)
- Viele solche Kampagnen findet man auf der "[bike2work](#)"-Website, erstellt vom gleichnamigen bike2work Projekt, ein EU-Projekt mit dem solche Programme zu bewerben und voneinander lernen zu lassen.



Abbildung mit freundlicher Genehmigung der [Region Brüssel-Hauptstadt](#)

Da sich der Erfolg oft aber nur durch Probieren einstellt, sind speziell im Fahrradbereich Testfahrten ein überzeugendes Mittel (siehe das "[GoPedelec-Manual](#)" S.50). Das ist der Grund, wieso manche Gemeinden einen Fahrradfuhrpark zum Testen und Ausborgen für Unternehmen angeschafft haben. Einige Beispiele:

- Der [Testkaravaan](#) (Link auf [Holländisch](#)) in der belgischen Provinz von Westflandern, beinhaltet Fahrräder, E-Bikes, Cargo Bikes, Falträder, Fahrradanhänger, kostenlose Tickets für Bus und Bahn, Bike-Sharing Tickets und Förderungen für Fahrgemeinschaften.
- Das [Fahrradprojekt](#) (Link auf [Holländisch](#) und [Französisch](#)) in der Stadtregion von Brüssel, das Expertenratschläge für Unternehmen anbietet, die ihre Mitarbeiter für das Radfahren motivieren wollen. Teilnehmende Unternehmen erhalten einen Fahrradfuhrpark zum Testen für 2-3 Wochen, Übungsstunden, wie man sicher in der Stadt mit dem Fahrrad fährt, sowie eine personalisierte Fahrradrouten und einen Bewusstseinsbildungsworkshop.
- Das [Teste ein E-Bike](#) Projekt in [Dänemark](#).

Lies diese [9 Tipps zum Organisieren eines 'Try-a-bike' Events](#) zum raschen Einstieg.

Organisieren und Unterstützung



Foto: [Ralph Hollenstein - Pedal Piraten eU](#) ©

Städte können Unternehmen auch unterstützen, ihre Mobilität »grüner« zu gestalten durch:

- Förderung und Erleichterung von [Aufteilung der Parklücke](#); »Shared parking«
- Förderung und Erleichterung von Fahrradkurierdiensten und Umschlagplätzen für effizientere Lieferungen (zB [Bentobox](#) in [Berlin](#))
- Organisation von Netzwerken benachbarter Unternehmen zum Thema Mobilität oder allgemeiner, z. B. [R10 in Rotterdam](#) (Link auf [Niederländisch](#)) oder "[Wirtschaft MOBIL](#)" (Link auf [Deutsch](#)) in [Vorarlberg](#), [Österreich](#).
- Organisation von Wissensaustausch und Schulungen. Die Stadtregion Brüssel veranstaltet beispielsweise jährlich einen [Mobility-Salon](#), wo Unternehmen Erfahrungen

auszutauschen, Best Practices aus anderen Unternehmen kennenlernen und mehr über das Angebot von Mobilitätsdienstleistungen in der Region erfahren können. Sie organisieren auch eine Sechs-Tages "Mobility-Manager" Ausbildung. In Flandern, Belgien, trifft sich ein **Netzwerk von UnternehmensmobilitätsmanagerInnen** (Link auf Niederländisch) halbjährlich um Wissen in einer LinkedIn Gruppe auszutauschen.

Nationale Programme zum betrieblichen Mobilitätsmanagement



Optimierung der Nutzung in den Niederlanden



Smart Work in Finnland

Ein nationales Programm schafft Kontinuität und mehr systematische Erfolge. Auch hier einige Beispiele:

- In Belgien haben Unternehmen mit mehr als 100 MitarbeiterInnen die gesetzliche Verpflichtung, an der alle drei Jahre stattfindenden Umfrage: »**Bundes Diagnose zum PendlerInnen-Verkehr**« (Link auf Niederländisch und Französisch) teilzunehmen. Dies gibt der Regierung einen sehr guten Einblick in die PendlerInnen-Statistiken, und auch in die Wirksamkeit der Mobilitätsmanagement-maßnahmen (siehe diese **ECOMM 2013 Vortrag von Sarah Martens**).
- Die Regionalregierung von Flandern hat einen »**PendlerInnen Fond**« (Link auf Niederländisch), der Unternehmen für die Realisierung von nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen subventioniert. Die Provinzen haben jeweils eine Mobilitätszentrale, die einen kostenlosen Mobilitäts-Scan für Unternehmen durchführen, die sich zur Umsetzung von mindestens einer der vorgeschlagenen Maßnahmen verpflichten.
- In der **Frankfurt-Rhein-Main-Metropolregion**, Deutschland, gibt es ein Programm, das MitarbeiterInnen von Unternehmen bei der Analyse ihrer spezifischen Mobilitätsbedürfnisse unterstützt und hilft, geeignete Maßnahmen zu definieren. Dies führt zu einem Zertifikat der örtlichen Handelskammer.
- In den vergangenen sieben Jahren hat die niederländische Regierung mit der Idee gespielt, ein Punktesystem einzuführen, um Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten dazu zu zwingen, Mobilitätsmanagement Maßnahmen zu ergreifen. Allerdings wurde diese Entscheidung mehrfach verschoben, da die freiwilligen Bemühungen der Unternehmen ohnehin steigen, unter anderem durch das **Programm „Besser-Ausnutzen“**.
- Im Rahmen des Programms „Besser-Ausnutzen“ bot die niederländische Regierung Unterstützung für kleine und mittlere Unternehmen (25 bis 250 MitarbeiterInnen) durch ein System von Mobility Gutscheinen an: einen Zuschuss von € 1.500,-, für die Unterstützung bei einem Scan der Möglichkeiten für Mobilitätsmanagement und ein zweiter Zuschuss in Höhe von € 4.500,-, um Unterstützung für die Entwicklung und Umsetzung der vielversprechendsten Maßnahmen zu erhalten. (**Evaluierungsbericht** - auf Niederländisch)
- Das **klimaaktiv mobil** Programm in Österreich hat bisher 4.200 Unternehmen dabei unterstützt, umweltfreundliche Mobilitätsprojekte umzusetzen. Unternehmen, die durch ihre Projekte CO2-Emissionen reduzieren, wird der Titel "klimaaktiv mobil Projektpartner" vom Umweltminister verliehen. Siehe auch **mobilitaetsmanagement.at** (Link in deutscher Sprache).
- In Finnland erhöht eine neue Website **www.fiksustitoin.fi** (Link auf Finnisch) die Sensibilisierung von Unternehmen in Bezug auf Mobilitätsmanagement und hilft ihnen bei den ersten Schritten. Es ist eine gemeinsame Initiative der Akteure in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umwelt und Verkehr, sodass aus all diesen Bereichen Sichtweisen und Standpunkte in den Materialien dieser Website enthalten sind.
- "**Smarter Travel workplaces**" ist ein öffentliches Bewusstseinsbildungsprogramm in Irland, welches mit großen Arbeitgebern zusammenarbeitet, um die Arbeitswege und Dienstreisen ihrer MitarbeiterInnen nachhaltiger zu gestalten.

Schlussfolgerungen



Bild mit freundlicher Genehmigung von **Mobiel**
21

Eine gute Fahrradinfrastruktur und öffentliche Verkehrsvorschriften sind notwendige Rahmenbedingungen damit betriebliche Mobilitätspläne effektiv sind. Aber es gibt viele andere Dinge, die Behörden tun können, um Unternehmen in ihrem Streben nach nachhaltiger Mobilität zu fördern und zu unterstützen. Allein die Bewerbung des unternehmerischen Mobilitätsmanagementplanes erfordert keine hohen Investitionskosten oder komplexe Technologien und kann dennoch einen erheblichen Einfluss auf das Dienstreise- und Pendlerverhalten haben.

Nützliche Links

- Bisherige [EPOMM e-updates](#)
- CIVITAS Trainings zum Thema betriebliches Mobilitätsmanagement, 9. Oktober 2015, [Trainingsmaterialien](#)
- [Eltis Fallstudien](#)
- Transport for London (TfL): [Leitfäden für Geschäftsreisen](#)
- [Wie Mobilitätspläne gelingen. Fallbeispiele aus Großbritannien.](#)
- Nationale Verkehrsbehörde Irland: [Betriebliche Mobilitätspläne. Eine Anleitung für UmsetzerInnen](#)
- MoMa.biz: „[Boxed Solutions Guide](#)“ für Unternehmen und Industriegebiete.
- Travel Plan Plus: [Lokale Mobilitätsnetzwerke: ein praktischer Leitfaden für die Umsetzung.](#)
- [Evidence Datenbank für vor-Ort-Mobilitätspläne](#) (Registrierung erforderlich).
- [„Steuerliche Behandlung der Unterstützung für PendlerInnen von Seiten der ArbeitgeberInnen: ein internationaler Vergleich“](#)
- Für Premiummitglieder von Allinx: Web-Seminare
 - [Mobilitätsmanagement für ArbeitgeberInnen](#) von Jesper Johansson (Tyréns AB)
 - [Wie man erfolgreiche Allianzen mit Unternehmen schmiedet](#) von Jos Hollestelle (&Morgen)
- Best Practice Beispiele:
 - GewinnerInnen des [PEWTA Awards 2008-2010](#)
 - YouTube Kanal zum [Alpstar Projekt](#) (Videos auf Deutsch mit englischen Untertiteln)
- Verkehrsforschungsinstitut: [Effektive Verkehrspolitik für betriebliches Mobilitätsmanagement](#) (2010)
- Das [TDM Handbuch des Victoria Transport Policy Institute in Canada](#)
- [Toolbox für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen in Unternehmen](#) (2000)
- Cerema Buch über Telearbeit: [Mobilitätsmanagement und Telearbeit](#)

Anstehende Veranstaltungen

- **INTERStudienReise nach Porto**
10. bis 11. Dezember 2015 - Porto, Portugal
www.intermodes.com/en/European-Club-of-intermodal-regions-and-cities
- **STARS, MOBI und PTP-Cycle-Abschlusskonferenz**
18. Februar 2016 - Brüssel, Belgien
www.eltis.org
- **3. EU-Konferenz über SUMP**
12. -13. April 2016 - Bremen, Deutschland
www.epomm.eu/endorance
- **20. Europäische Konferenz für Mobilitätsmanagement**
01. -03. Juni 2016 - Athen, Griechenland
ecomm2016.com
[call for presentations](#)

