



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

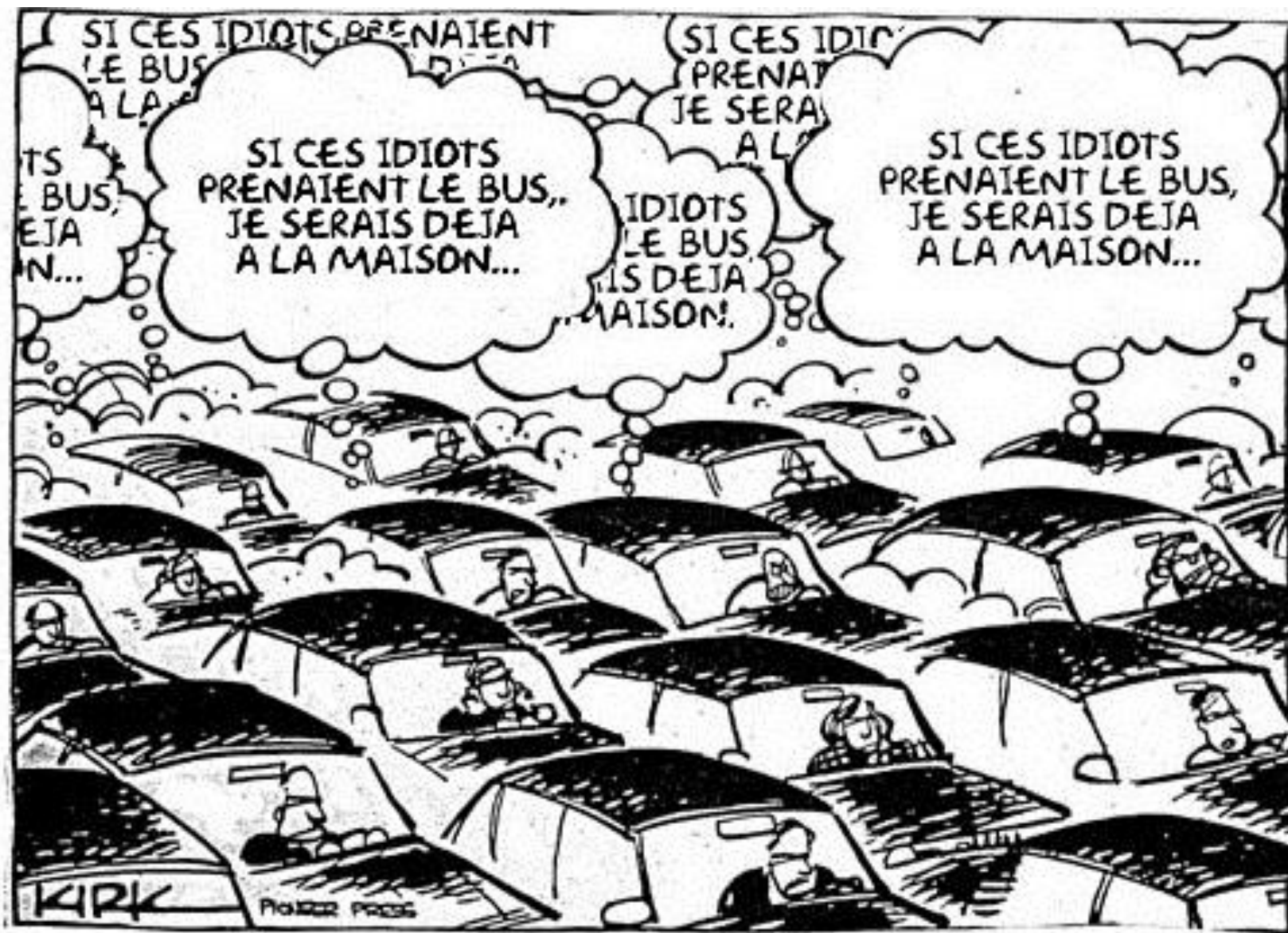
Mobilitätsmanagement für Pendler in Frankreich

www.ttk.de

Ann-Kathrin Bersch

Karlsruhe, 06.09.2018

Das tägliche Hin und Her...



➤ Mobilität in Deutschland 2017

34%



aller Wege sind **beruflich bedingt** :

- zur Arbeit
- Ausbildung
- dienstlich/geschäftlich

42%

bei Betrachtung der **Personenkilometer**

65%

der Berufstätigen mit verfügbarem Pkw nutzen das **Auto als Hauptverkehrsmittel**

- Das Auto als Verkehrsmittel ist Ursache vieler Verkehrs- und Umweltprobleme, an denen **Pendler** einen nicht unwesentlichen Anteil haben.

➤ Mobilitätsmanagement - Definitionsansätze

- **Beeinflussung** des Mobilitätsverhaltens oder der Verkehrsnachfrage durch „**weiche**“ Maßnahmen
- Akteure übernehmen **Verantwortung** für den von ihnen verursachten Verkehr
- **Effizienzsteigerung** von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen

Quellen: FGSV, „effizient mobil“ (ILS),
EPOMM, IVP Studie (TU Berlin)



- In Deutschland (IVP Studie): kein **einheitliches Verständnis**, keine Strategien, ganzheitliche Ansätze
- geprägt von **regionalen Verkehrsfragen** und **wirtschaftlichen Interessen**

Wie kann sich
Mobilitätsmanagement als
Instrument der integrierten
Verkehrsplanung zur Lösung von
Verkehrsproblemen etablieren?



➤ Beispiel: **Mobilitätspläne** für Unternehmen in Frankreich

TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)



- ❖ 1996 gegründet
- ❖ Hauptsitz in Karlsruhe
- ❖ Niederlassung in Lyon
- ❖ Deutsch-Französischer Know-How-Transfer
- ❖ Über 35 Mitarbeiter

- ❖ ... seit über 20 Jahren Experten für nachhaltige Mobilität



➤ Mobilitätspläne in Frankreich - Agenda

1. Verbreitung von Mobilitätsplänen seit 1993:

- Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene
- Parallele regionale Entwicklungen

2. Verpflichtender Mobilitätsplan ab 2018:

- Das Energiewendegesetz 2015: Kontext, Ziele, Inhalte
- Herausforderungen bei der Umsetzung

Fazit

➤ Mobilitätspläne in Frankreich - Agenda

1. Verbreitung von Mobilitätsplänen seit 1993:

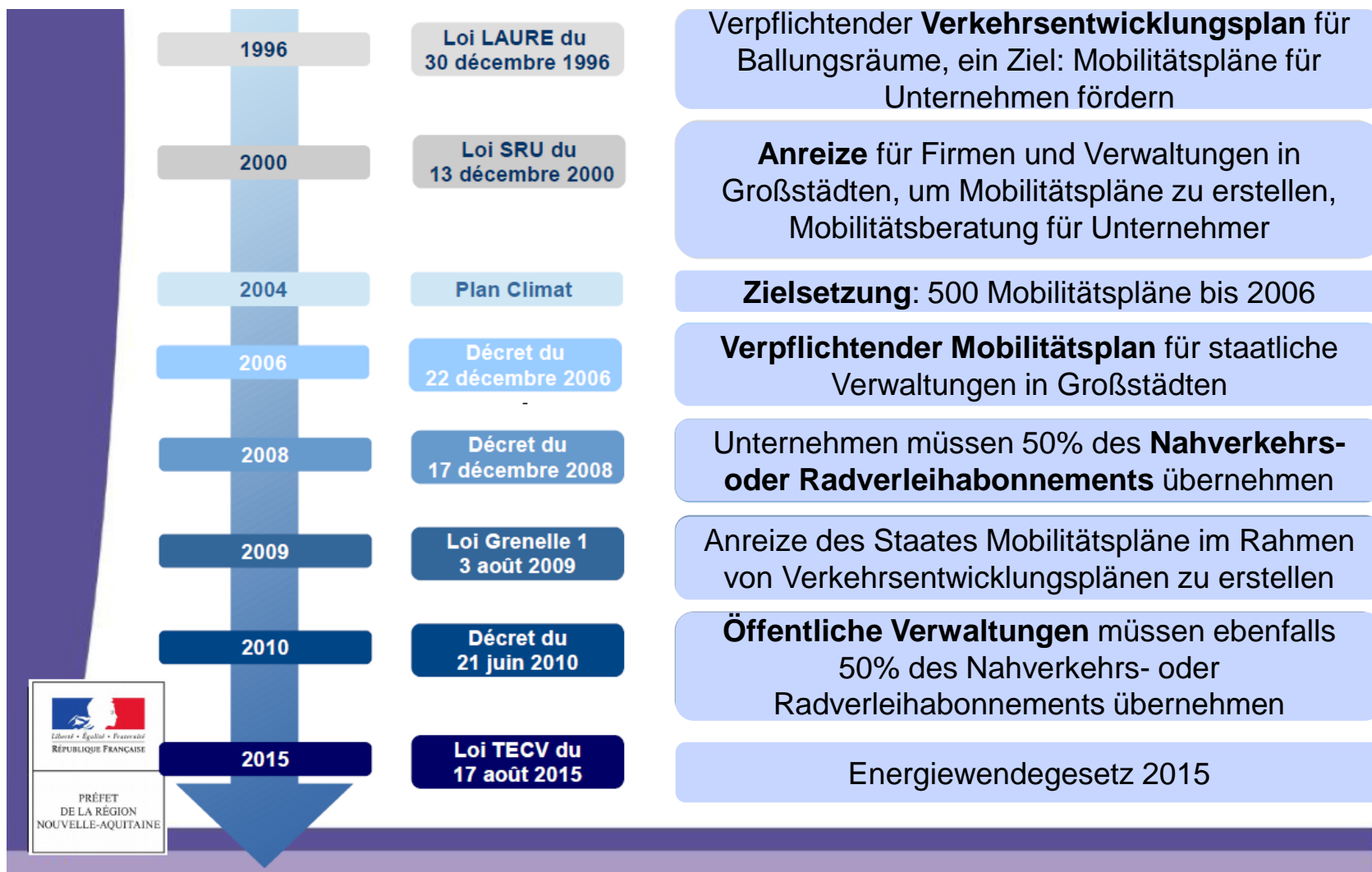
- Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene
- Parallele regionale Entwicklungen

2. Verpflichtender Mobilitätsplan ab 2018*:

- Das Energiewendegesetz 2015: Kontext, Ziele, Inhalte
- Herausforderungen bei der Umsetzung

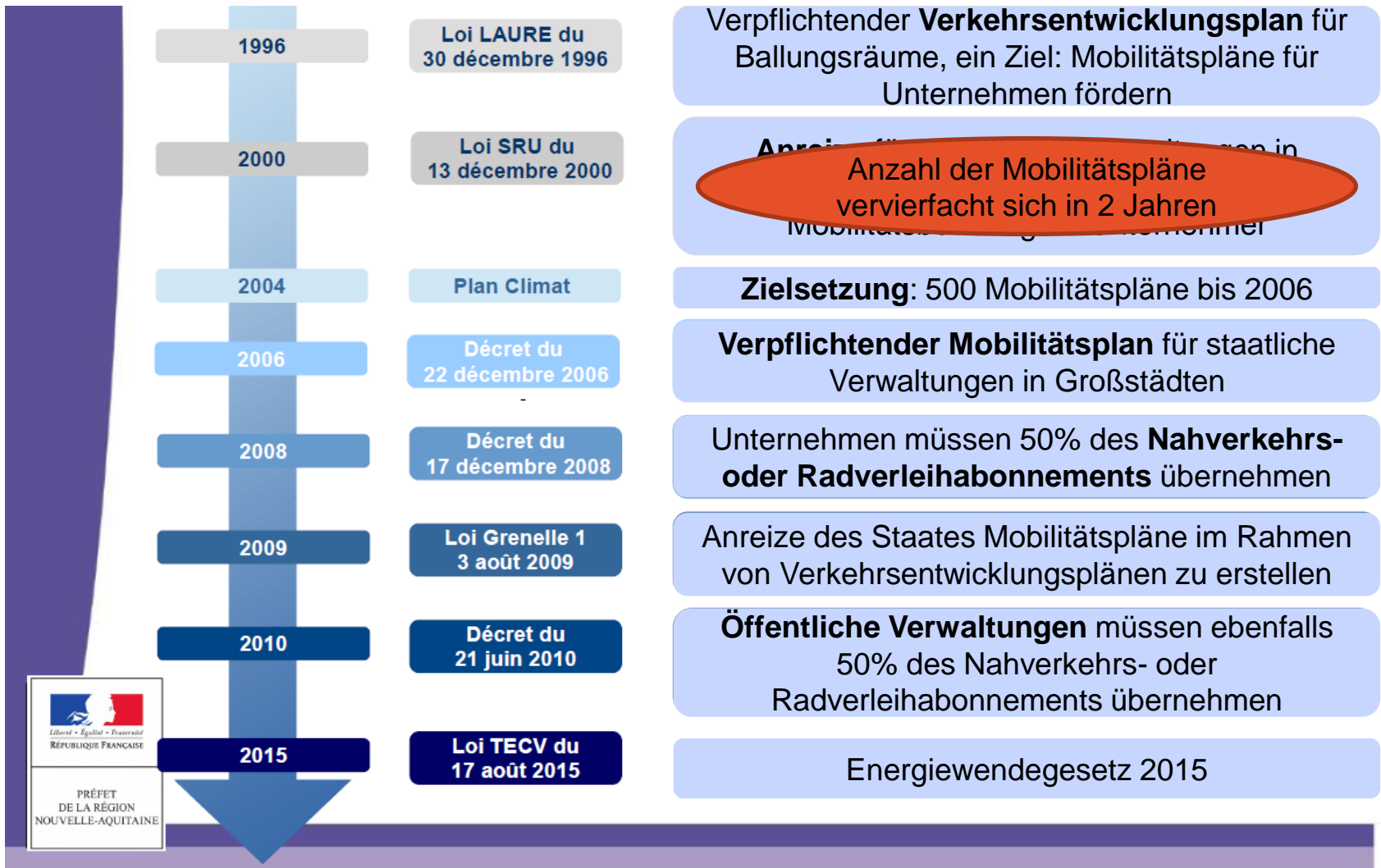
Fazit

1. a) Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen



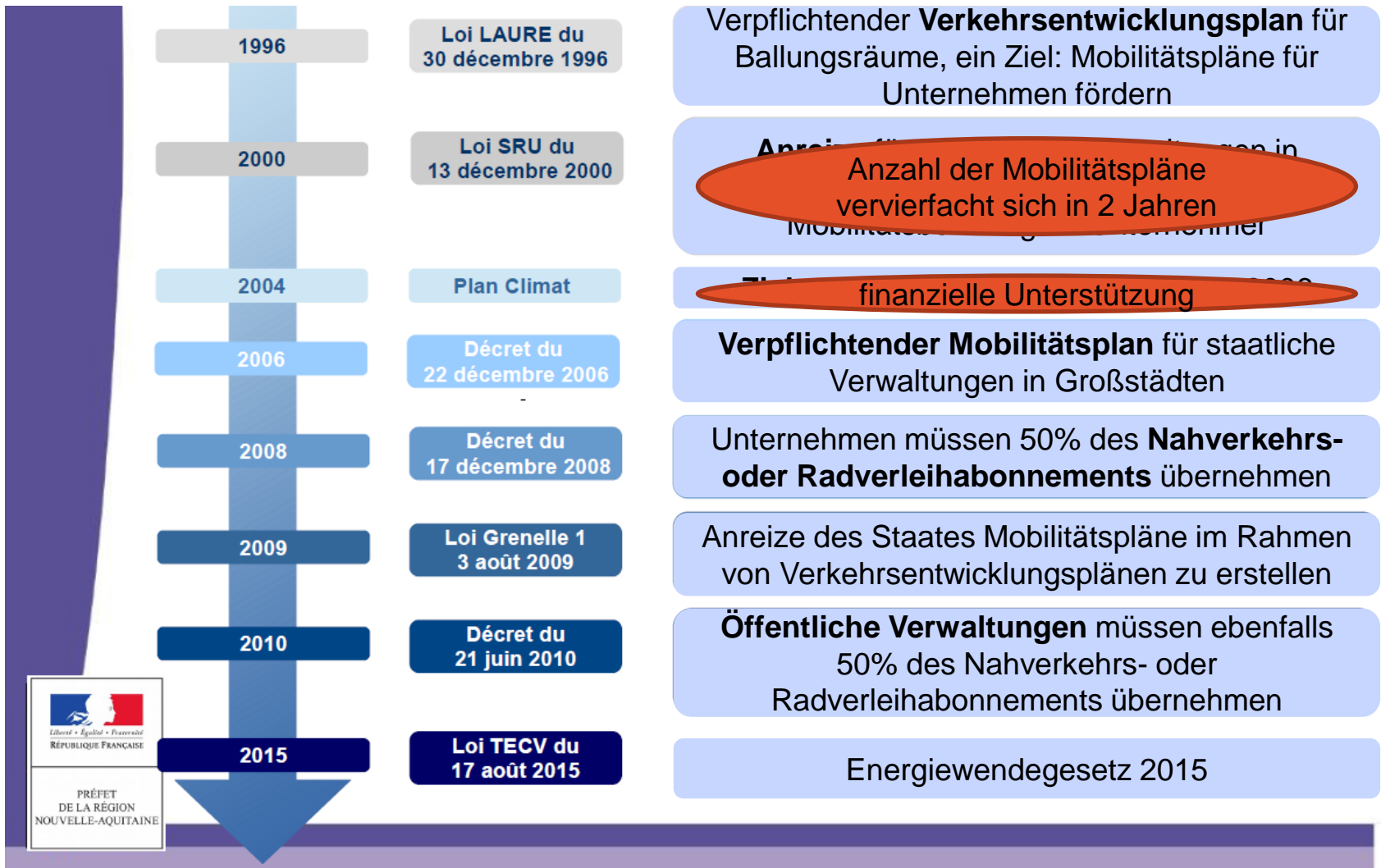
Quelle: DREAL Nouvelle Aquitaine

1. a) Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen



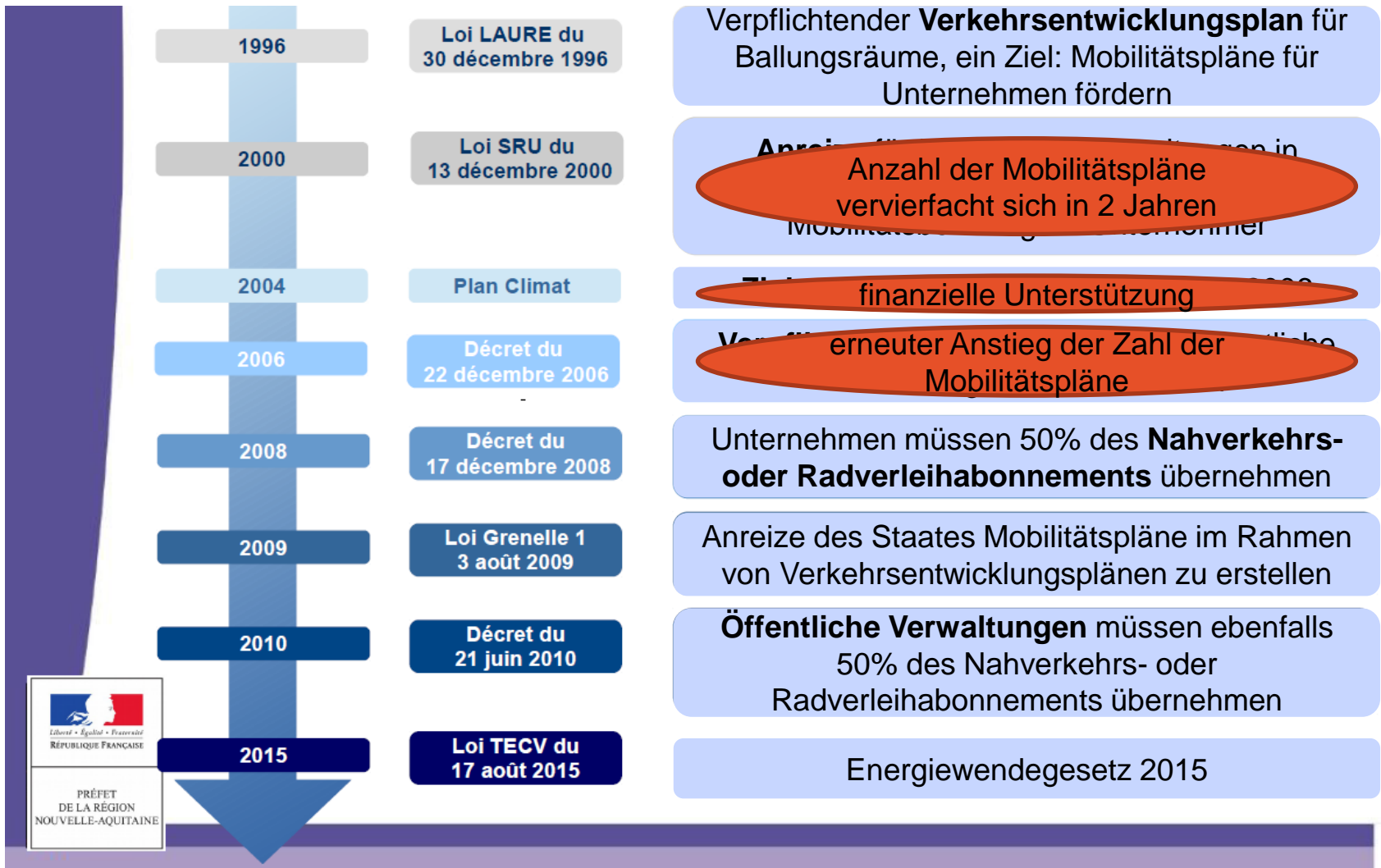
Quelle: DREAL Nouvelle Aquitaine

1. a) Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen



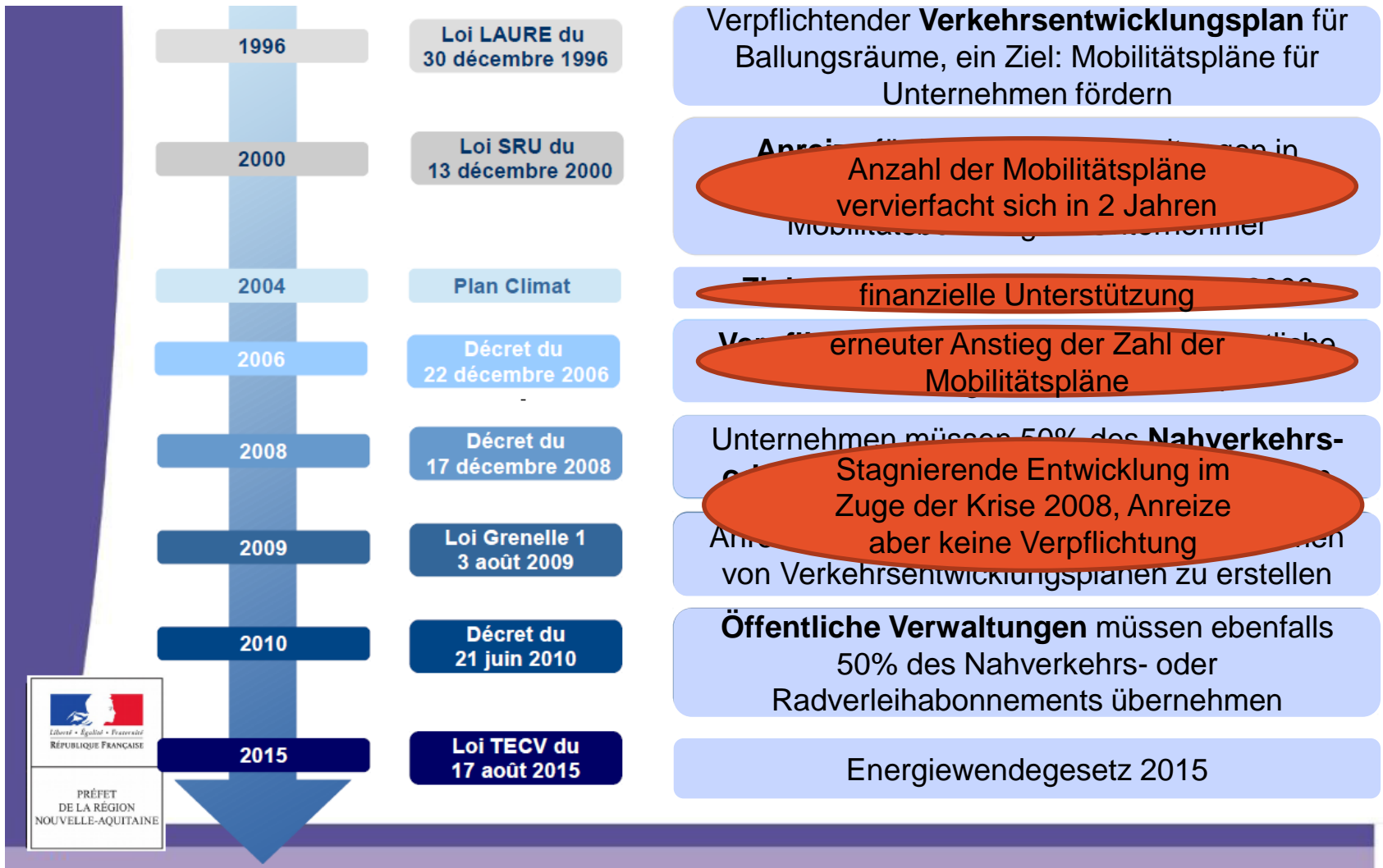
Quelle: DREAL Nouvelle Aquitaine

1. a) Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen



Quelle: DREAL Nouvelle Aquitaine

1. a) Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen

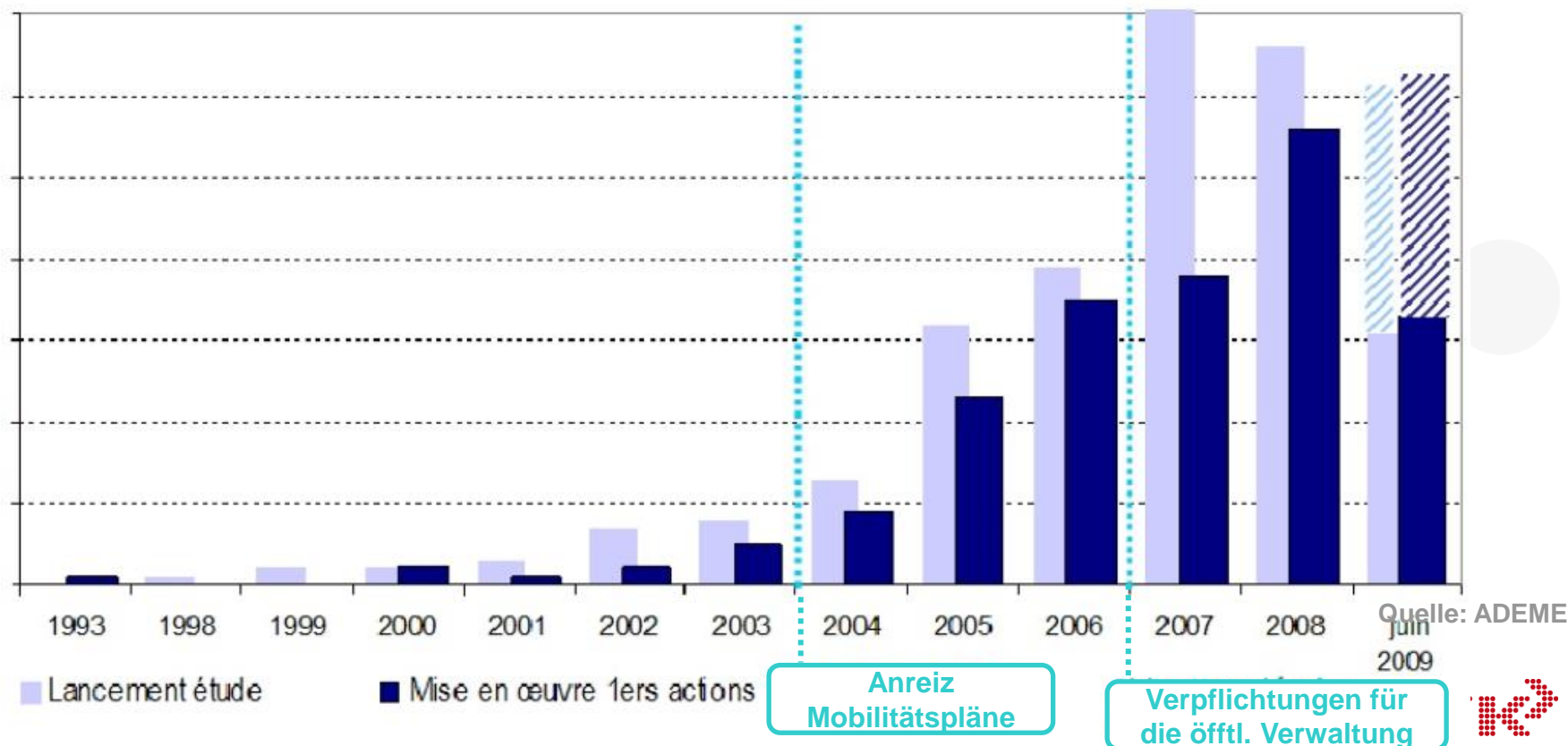


Quelle: DREAL Nouvelle Aquitaine

➤ 1. a) Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen

- Studie ADEME: bis 2009 wurden 1.170 Pläne umgesetzt
- ca. 1 Millionen Arbeitnehmer betroffen

- *Entwicklung der Erstellung (hell) und Umsetzung (dunkel) von Mobilitätsplänen, 1993 bis Juni 2009:*



➤ Beispiel Mobilitätspläne in Frankreich

1. Verbreitung von Mobilitätsplänen seit 1993:

- Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene
- Parallele regionale Entwicklungen

2. Verpflichtender Mobilitätsplan ab 2018:

- Das Energiewendegesetz 2015: Kontext, Ziele, Inhalte
- Herausforderungen bei der Umsetzung

Fazit

1. b) Parallel verlaufende regionale Entwicklungen

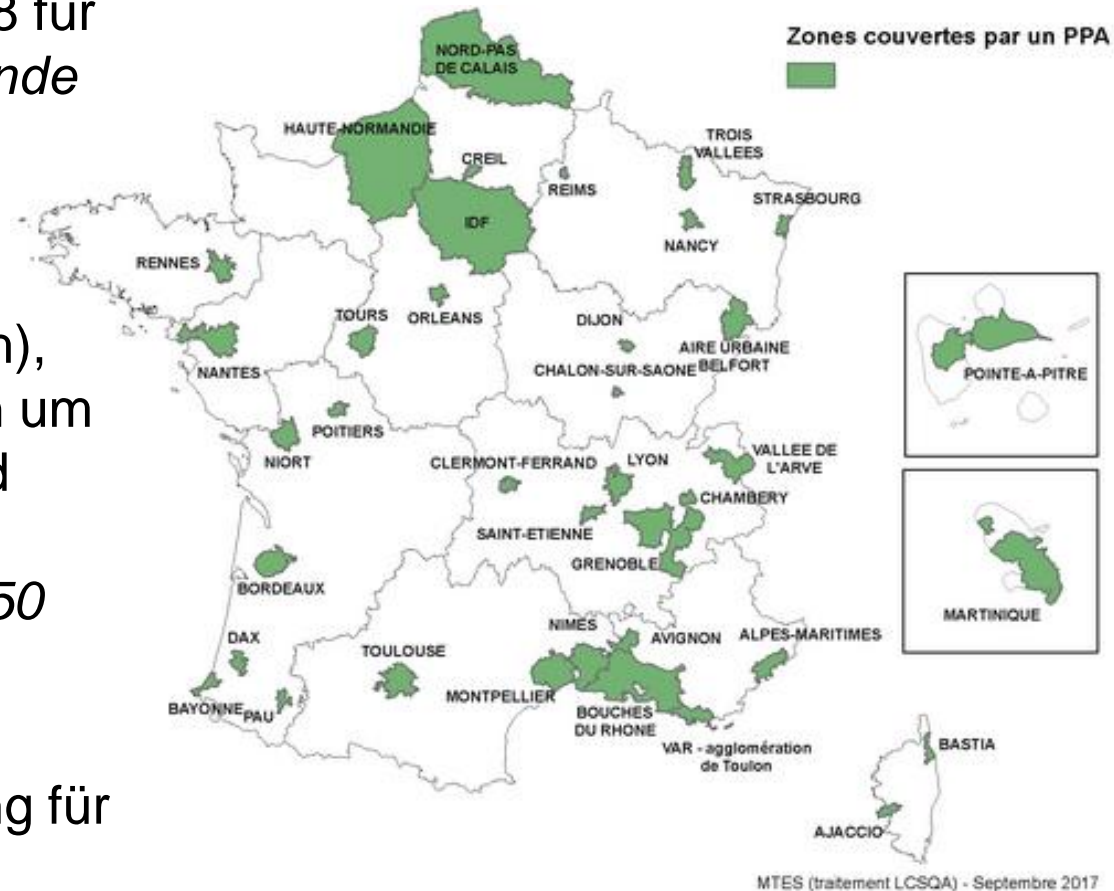
- ❖ regionale Luftreinhaltepläne (PPA)
- ❖ weiterführende Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements
- ❖ **Ballungsräume**, mit mehr als 250.000 Einwohnern oder Gebiete, in denen die Grenzwerte überschritten werden
- ❖ enthalten oft verpflichtende Regelungen zu **Mobilitätsplänen** für bestimmte Unternehmen
- ❖ bei Nichteinhaltung riskieren Firmen bis zu 15.000€ Strafe



Quellen: ADEME, Région Ile-de-France

1. b) Parallel verlaufende regionale Entwicklungen

- ❖ **Région Ile-de-France** (Großraum Paris), Verpflichtung seit 2008 für „*besonders verkehrserzeugende Unternehmen*“ (ca. 300 mit je mehr als 1.000 Angestellten identifiziert)
- ❖ **Région PACA** (Südfrankreich), 2012, in den Ballungsräumen um Nizza, Marseille, Avignon und Toulon, Verpflichtung für Unternehmen mit mehr als 250 Angestellten
- ❖ **Région Nord Pas de Calais** (Nordfrankreich), Verpflichtung für Firmen ab 500 Angestellten, Verwaltungen oder Schulen ab 250 Angestellten/Schülern



Quelle: frz. Umweltministerium
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>

➤ Beispiel Mobilitätspläne in Frankreich

1. Verbreitung von Mobilitätsplänen seit 1993:

- Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene
- Parallele regionale Entwicklungen

2. Verpflichtender Mobilitätsplan ab 2018:

- Das Energiewendegesetz 2015: Kontext, Inhalte, Ziele
- Herausforderungen bei der Umsetzung

Fazit

➤ 2. a) Energiewendegesetz 2015: Kontext

- „*Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte*“, August 2015
- soll staatliche und europäische Klimaziele umsetzen und Arbeitsplätze schaffen
- macht Mobilitätspläne **verpflichtend** für alle Unternehmen ab 100 Mitarbeitern ab dem 1. Januar **2018**
- an den **Standort** gekoppelt: gilt v.a. für Unternehmen in Ballungsräumen, genauer:
 - In Gebieten, in denen die Aufgabenträger lt. Gesetz einen Verkehrsentwicklungsplan erstellen **müssen**, d.h. dort wo Aufgabenträger Ballungsräume mit mind. 100.000 Einwohnern teilweise oder ganz abdecken

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la
CROISSANCE VERTE

Quelle: frz. Umweltministerium

2. a) Energiewendegesetz 2015: Kontext

Verpflichtung zur Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen:

Aufgabenträger A:

- mehr als 100.000 EW
- deckt einen Ballungsraum von mehr als 100.000 EW teilweise ab
- → **muss** einen Verkehrsentwicklungsplan erstellen

Ballungsgebiet mit mehr als 100.000 EW

Aufgabenträger C:

- weniger als 100.000 EW
- deckt einen Ballungsraum von mehr als 100.000 EW teilweise ab
- → **muss** einen Verkehrsentwicklungsplan erstellen

Aufgabenträger B:

- weniger als 100.000 EW
- deckt keinen Ballungsraum von mehr als 100.000 EW ab
- → **muss keinen** Verkehrsentwicklungsplan erstellen

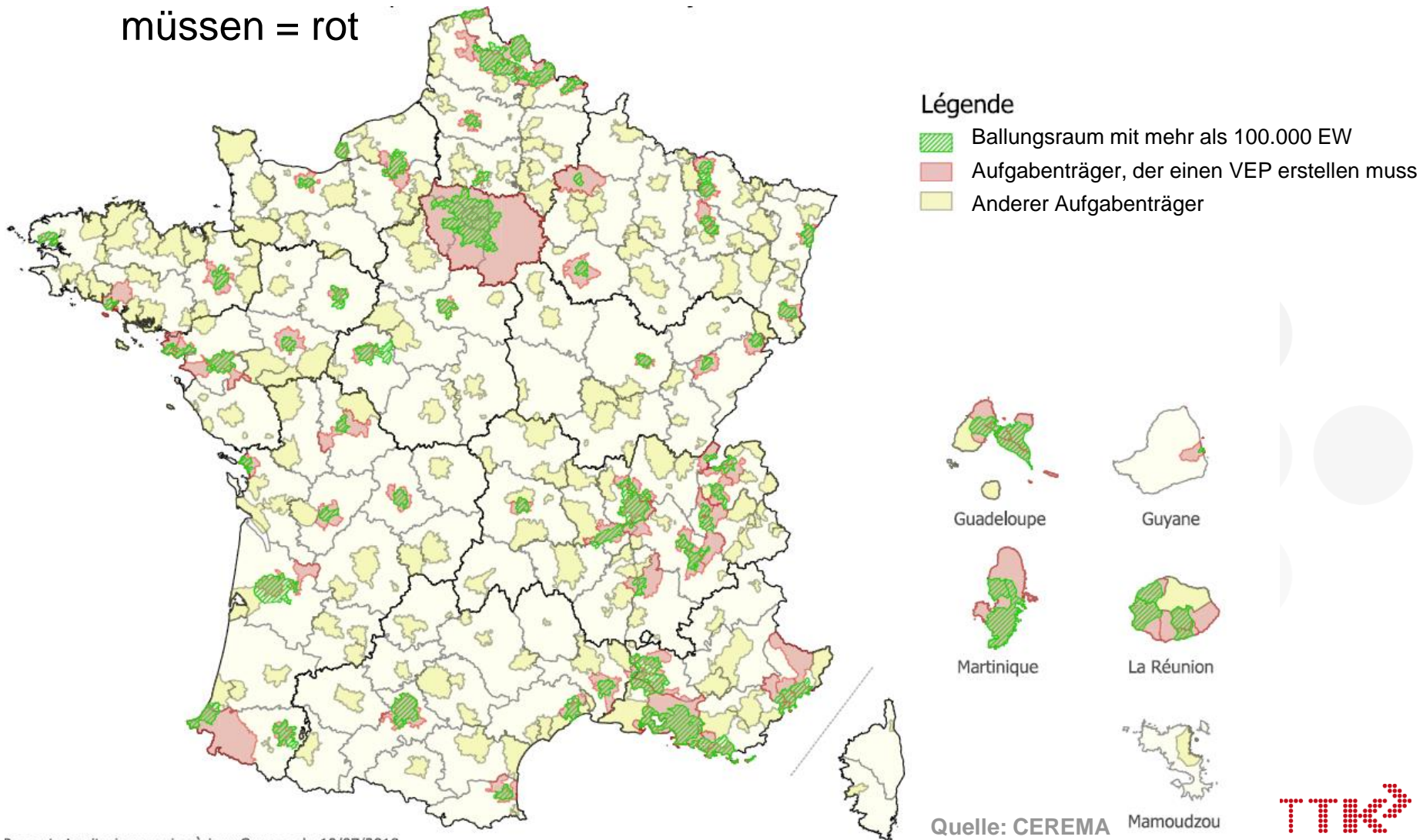
Aufgabenträger D:

- mehr als 100.000 EW
- deckt keinen Ballungsraum von mehr als 100.000 EW ab
- → **muss keinen** Verkehrsentwicklungsplan erstellen

Quelle: CEREMA

2. a) Energiewendegesetz 2015: Kontext

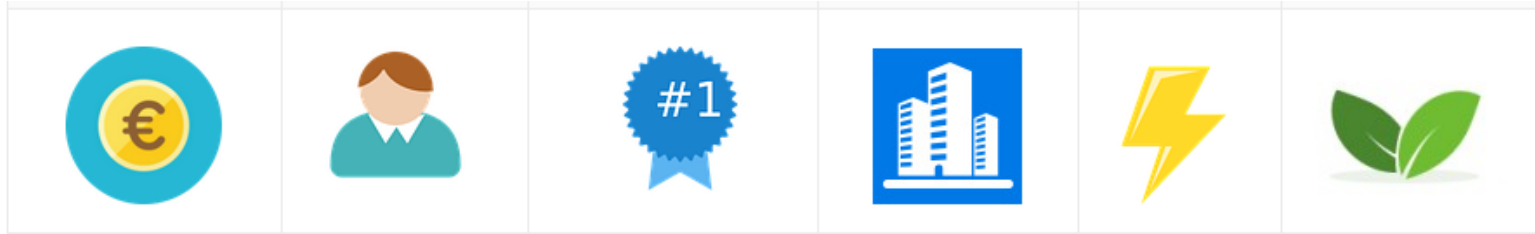
- Gebiete, für die ein VEP erstellt werden muss und in denen Unternehmen ab 100 Mitarbeitern einen Mobilitätsplan erstellen müssen = rot



➤ 2. a) Energiewendegesetz 2015: Kontext

- **betriebsübergreifender** Mobilitätsplan möglich (z.B. Industriegebiete)
 - Plan wird dem **Aufgabenträger** übergeben
 - **Sanktion für Unternehmen** bei Nichteinhaltung: kein Anspruch auf finanzielle Förderprogramme der nationalen Umwelt- und Energieagentur, ADEME
 - keine Verpflichtung für **öffentliche Verwaltungen**, aber Koordinierungs- und Vorbildfunktion
- Beschränkung auf **Unternehmen in Ballungsräumen**, da dort die Probleme meist am dringendsten sind und **Alternativen zum eigenen Auto** zur Verfügung stehen

➤ 2. a) Energiewendegesetz 2015: Ziele



Quelle: EM Services

- It. Gesetz: negativen Einfluss von Pendlerbewegungen auf die Umwelt reduzieren
- **Effizienzsteigerung** der durch wirtschaftliche Aktivität bedingten Wege von Unternehmen
- **Reduktion** von THG-Emissionen und Schadstoffausstoß, Vermeidung von Stau und Überlastung von Infrastruktur und Verkehrsmitteln
- Arbeitnehmer sensibilisieren
- Kosten und Risiken reduzieren
- Arbeitsbedingungen verbessern, Attraktivität als Arbeitgeber steigern, Gesundheitsaspekte,...

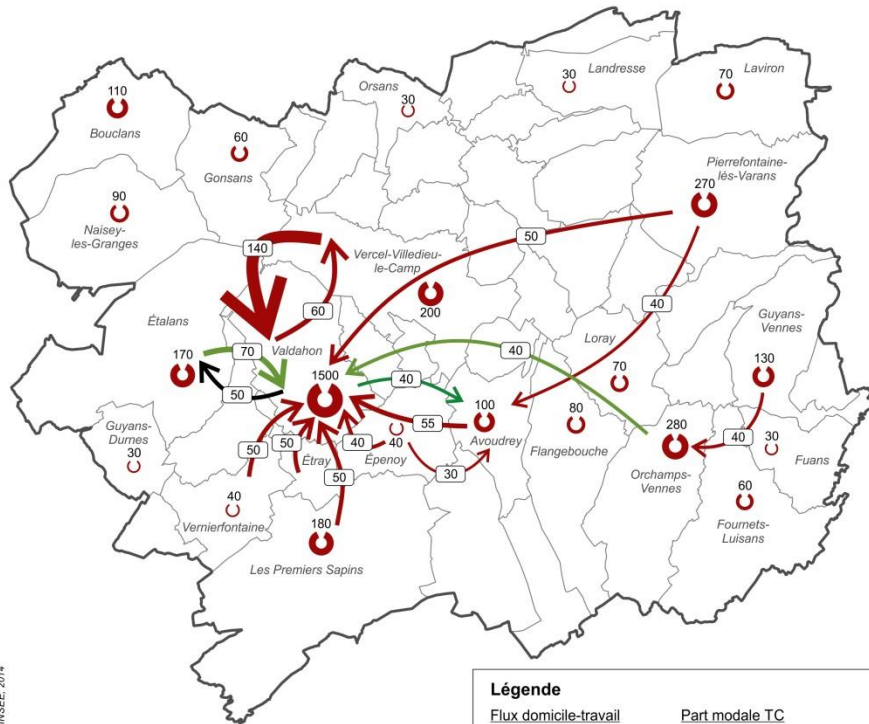
➤ 2. a) Energiewendegesetz 2015: Inhalte

- **Bestandsaufnahme**
- **Maßnahmenprogramm**, das Alternativen zum MIV anbietet
- **Finanz- und Zeitplan**, die Schritte zur Umsetzung definieren
- Regelmäßige **Aktualisierung** und **Evaluierung**

2. a) Energiewendegesetz 2015: Beispiele

- Bestandsaufnahme: Bewertung des aktuellen und zukünftigen Verkehrsangebots, Untersuchung der Verkehrsströme der Pendler, sowie der Dienstwege

Accompagner la mise en place des PDE, PDIE pour la CCPHD
Principaux flux domicile-travail internes à la CCPHD
 (Flux supérieurs à 30 pers./j.)

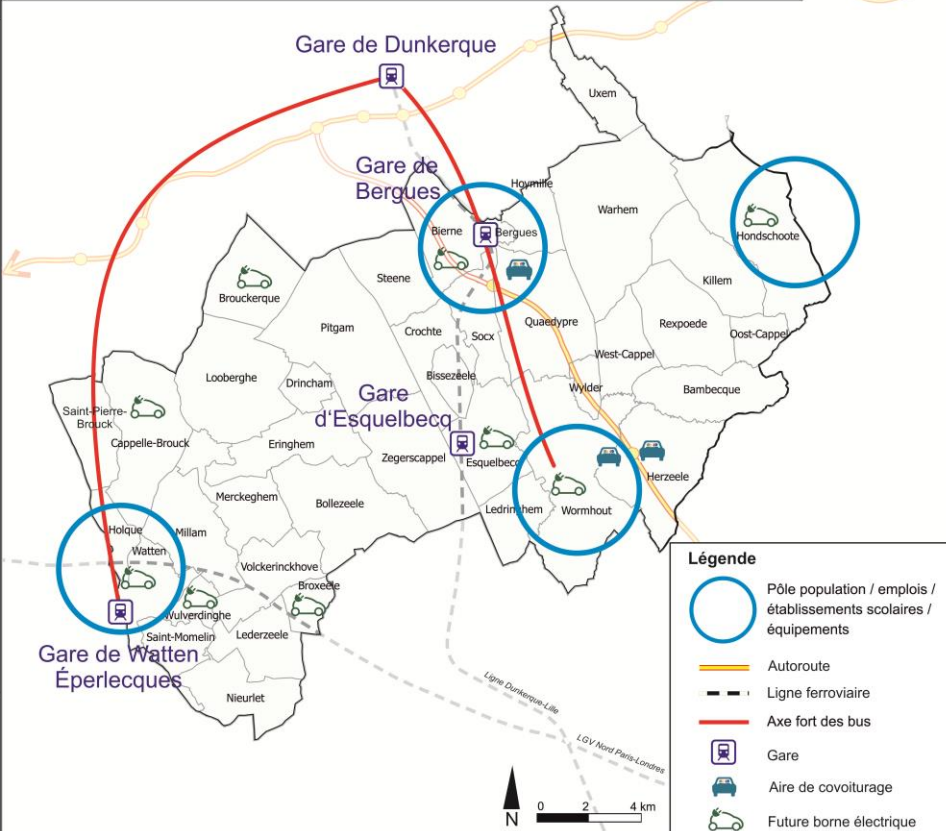


| Légende | |
|---------|--------------------------------|
| | Flux domicile-travail |
| | Flux internes |
| | Flux externes |
| | Part modale TC inférieure à 5% |
| | comprise entre 5% et 10% |
| | comprise entre 10% et 25% |
| | comprise entre 25% et 41% |

Sources : Données INSEE, 2014

Communauté de Communes des Hauts de Flandre

Synthèse de l'offre sur le territoire



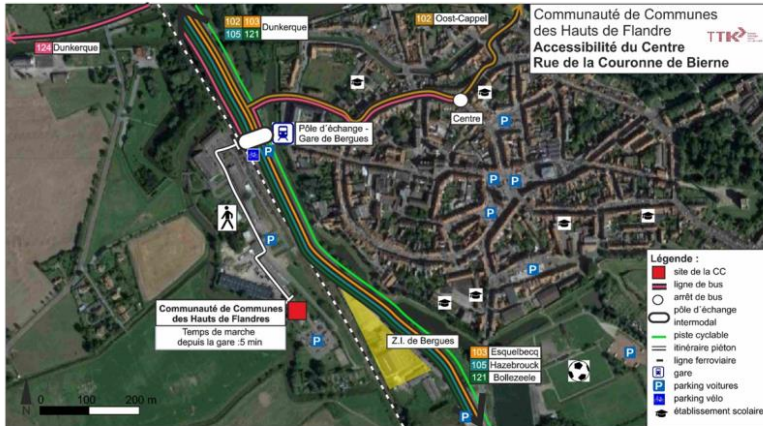
| Légende | |
|---------|--|
| | Pôle population / emplois / établissements scolaires / équipements |
| | Autoroute |
| | Ligne ferroviaire |
| | Axe fort des bus |
| | Gare |
| | Aire de covoiturage |
| | Future borne électrique |



2. a) Energiewendegesetz 2015: Beispiele

Bestandsaufnahme

Fiche d'accessibilité – CCHF Site de Bergues



Description du site



Services présents

RH / juridique / culture /
dév éco / communication /
urbanisme / dév territorial
finances / marchés publics
Secrétariat du président



Nombre d'employés

53



Horaire de travail

8/9h
16h30/17h30

Accessibilité



Stationnement VP

141 places
2 PMR



Stationnement Vélo

3 arceaux



Ligne transport en
commun

Ligne : 102 103
105 121 124
Gare ferroviaire
de Bergues

Détail de l'accessibilité – CCHF Site de Bergues



Accès en train – Gare de Bergues

| Ligne de train | Communes desservies | Aller-retour /jour | Fréquence de passage en heure de pointe |
|-------------------|------------------------------------|--------------------|---|
| Lille – Dunkerque | Armentières – Hazebrouck – Bergues | 23 | toutes les 30 minutes |

- Gare de Bergues à 6 minutes de la Gare de Dunkerque et à 55 minutes de Lille Flandres
- Site de Bergues à 5 minutes à pied via la rue de la Couronne de Bierne.



Accès en car – Arrêt Pôle d'échange/Gare

| Ligne | Terminus | Communes desservies | Aller-retour /jour | Amplitude horaire |
|-------|-------------------------|--|--------------------|-------------------|
| 102 | Dunkerque – Osst Cappel | Bergues – Hoymille – Warthem – Rexpoëde – Killele – Hondschoote | 4,5 | 7h – 19h30 |
| 103 | Dunkerque – Esquelbecq | Bergues – Quaedypre – Wormhout | 4,5 | 7h40 – 19h |
| 105 | Dunkerque – Hazebrouck | Bergues – Quaedypre – Wormhout – Hardifort – Cassel – Ste-Marie-Cappel – St-Sylvestre-Cappel – Hondeghem | 4,5 | 6h25 – 19h20 |
| 121 | Dunkerque – Bergues | Petie-Synthe – Steene – Bierne | 3 | 6h40 – 19h |
| 124 | Dunkerque – Bollezeele | Bergues – Quaedypre – Socx – Bissezele – Zegerscappel | 3 | 7h25 – 19h |



Accès en vélo

Temps de parcours

- 1 minute en vélo depuis la Gare SNCF de Bergues via la rue de la Couronne de Bierne

Stationnements

- 3 arceaux vélos sur le parking du site.
- 1 abris vélo fermé (compatible avec la carte Pass Pass) qui permet de stationner son vélo en toute sécurité et des stationnement en accès libre sur le Place de la Gare.



Accès en voiture

Temps de parcours

- 15 à 20 minutes depuis Dunkerque,
- 40 minutes depuis Calais
- 45 minutes depuis Lille.

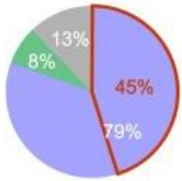
Stationnements

- Le parking du site offre 141 places dont 2 PMR

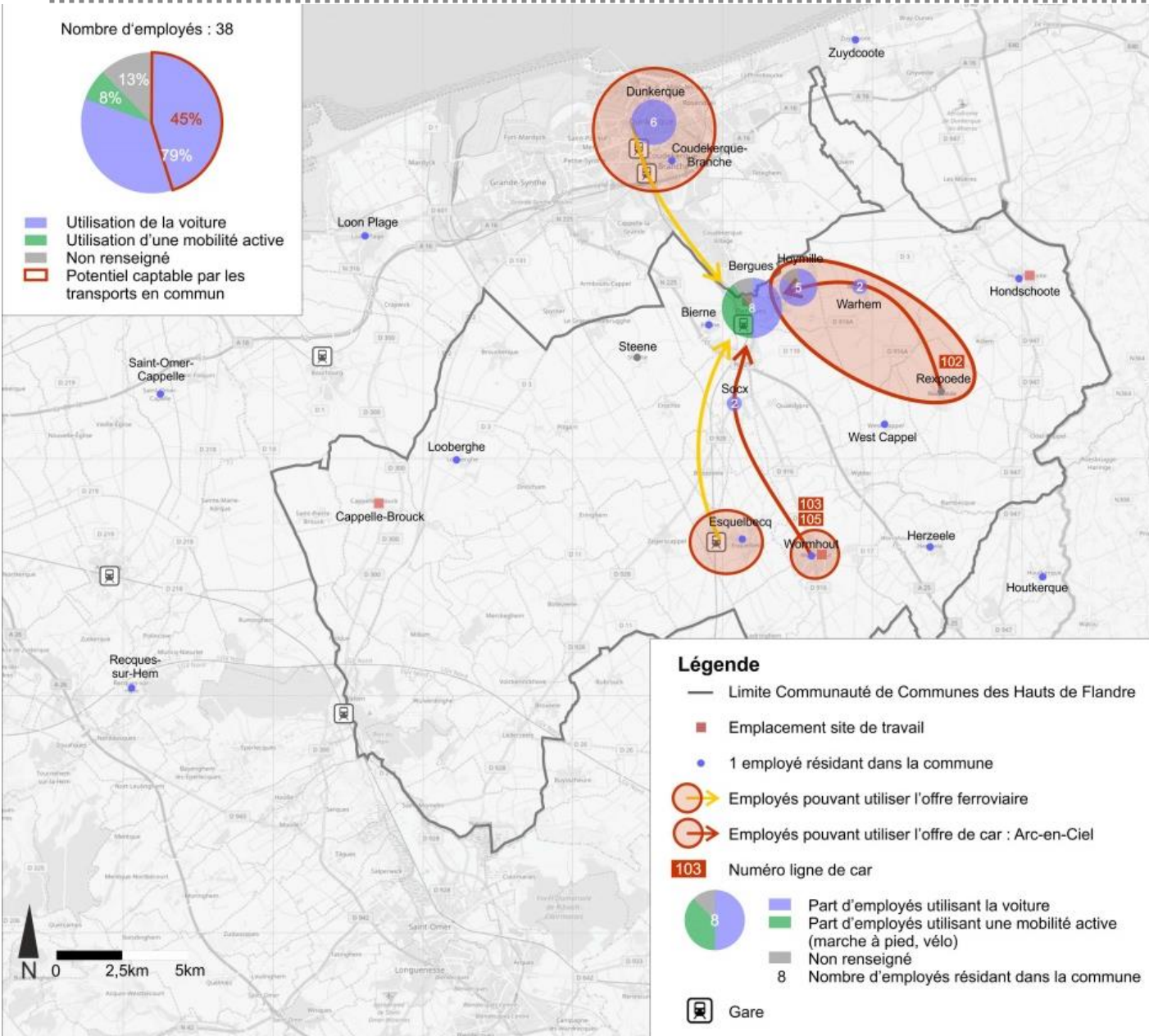
Quelle: TTK

2. a) Energiewendegesetz 2015: Beispiele

Nombre d'employés : 38



- Utilisation de la voiture
- Utilisation d'une mobilité active
- Non renseigné
- Potentiel captable par les transports en commun



Bestandsaufnahme



Quelle: TTK



2. a) Energiewendegesetz 2015: Beispiele

Maßnahmenprogramm, das Alternativen zum MIV anbietet:

- ÖPNV fördern durch Kommunikation, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing, Zufußgehen, Radfahren, Arbeitszeitorganisation, Home-Office, Videokonferenzen, Dienstwagen, Logistik und Anlieferung von Waren, ...

Fiche action n°24 : Développer le covoiturage

Porteur : CC à 10, CCVC,
Partenaires : CG74, CG73, entreprises, communes concernées
Echéancier : 2012-2013
Moyens : communication + réalisation d'aménagements

Objectif

- Favoriser le développement d'une forme de transport solidaire, en complémentarité avec les TC, dans une optique de réduction de la circulation voitures

Actions à mener :

- Identifier des points stratégiques de rendez-vous et y aménager des parkings
- Déployer des outils de mise en relation des usagers (site internet)
- Mettre en place des mesures d'incitation (par les entreprises ou la collectivité) :
 - financière > ex : travaux d'entretien du véhicule avantage « places de parking » > accès avantageux ou places réservées avec badge
 - Cette action exige pour être efficace une formalisation des engagements des deux CC
 - Eviter de multiplier les sites internet > dispersion des usagers potentiels → mutualisation avec Mobisavoie (CG73) à envisager



Fiche action n°23 : Communiquer et informer sur l'offre de transport collectif

Porteurs : 2 CC
Partenaires : Région, Département, transporteurs, communes
Echéancier : dès 2012
Moyens : communication, conception graphique

Objectif

- Permettre à l'utilisateur de trouver facilement toute l'information dont il a besoin tant pour planifier un déplacement à l'avance que pour se repérer sur place afin d'inciter à l'usage des TC

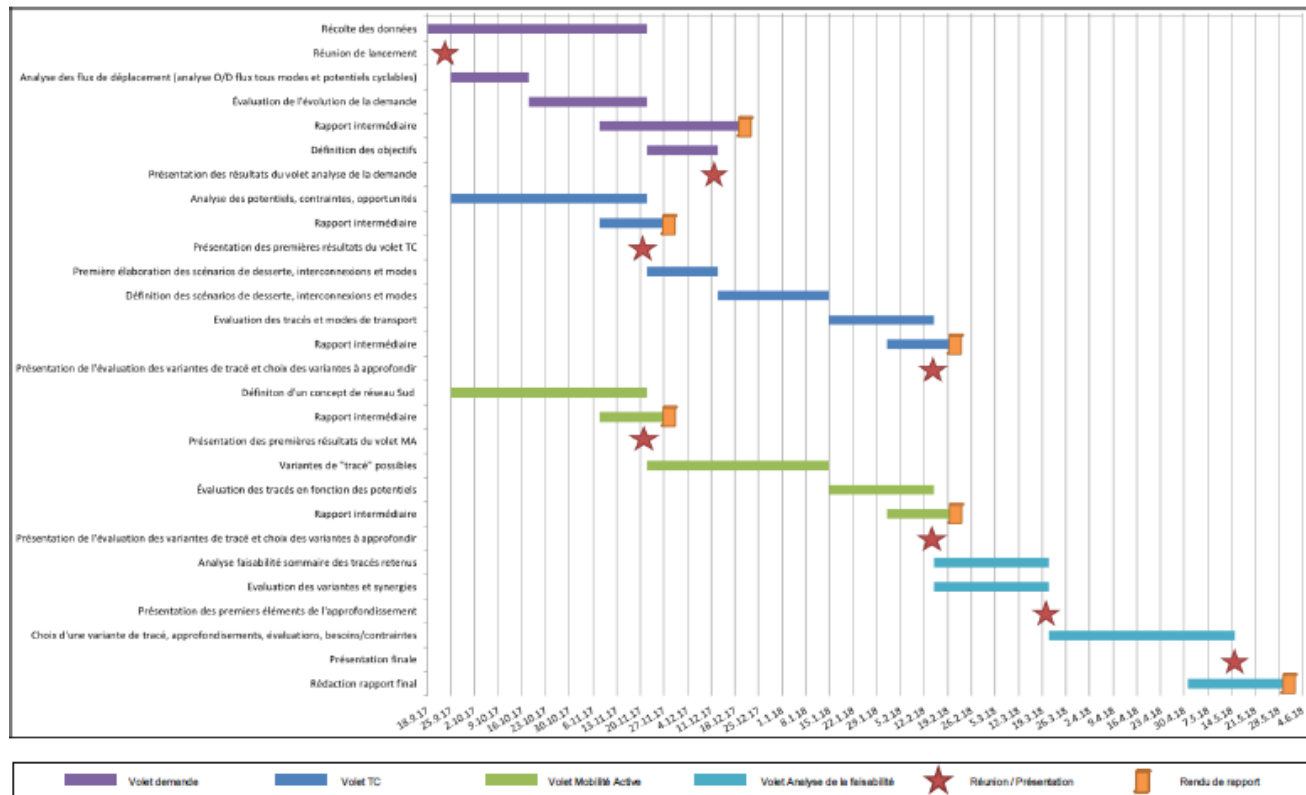
Actions à mener :

- Enrichir, faire connaître et pérenniser la « centrale de mobilité » Via Mont-Blanc : plan global des réseaux TC et détaillé par ligne, horaires, calculateur d'itinéraires, info. sur les tarifs ...
- Mettre à disposition des usagers (en mairies, dans les CC) une brochure sur l'offre de transport en commun disponible
- Assurer à chaque arrêt la présence d'un plan global du réseau et des horaires des lignes
 - Cette action exige pour être efficace une formalisation des engagements des deux CC



2. a) Energiewendegesetz 2015: Beispiele

Finanz- und Zeitplan



Regelmäßige **Aktualisierung** und **Evaluierung** muss festgeschrieben werden (1x pro Jahr)

➤ Beispiel Mobilitätspläne in Frankreich

1. Verbreitung von Mobilitätsplänen seit 1993:

- Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene
- Parallele regionale Entwicklungen

2. Verpflichtender Mobilitätsplan ab 2018:

- Das Energiewendegesetz 2015: Kontext, Ziele, Inhalte
- Herausforderungen bei der Umsetzung

Fazit

2. b) Herausforderungen bei der Umsetzung

- ❖ Am 01.01.18 lediglich **Bekanntgabe**, dass ein Plan erstellt wird – *Christelle Bortolini, Koordinatorin für Mobilität und Stadtplanung der ADEME*
- ❖ Erfüllung nur von wenigen Unternehmen
- ❖ Mehrheit der Firmen nicht von den Förderprogrammen betroffen
- ❖ Selbst für betroffene Firmen: Mangel an Kapazitäten (personell und finanziell) der Umwelt- und Energieagentur ADEME, um die **Sanktionen durchzusetzen**
- ❖ Ein Jahr der „**Übergangszeit**“, keine richtige Anwendung des Gesetzes – *Bruno Renard, Präsident der Föderation der Akteure für Mobilitätspläne in Frankreich (FAPM)*

Quelle: Journal du Net, ADEME, FAPM



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie



2. b) Herausforderungen bei der Umsetzung

- Ohne wirksame Sanktionen keine Priorität für die Firmen, besser : eine **Geldstrafe**, die höher ist als die Kosten für einen Mobilitätsplan (rund 30.000€) – *Julien Honnart, Präsident und Gründer von Klaxit – Mitfahrgelegenheiten auf kurzen Strecken*
- Weitere mögliche Sanktion : **zweckgebundene Abgabe** für Firmen um den ÖV zu finanzieren (*versement transport*) erhöhen
- Oder pädagogischer Ansatz: den Firmen das große **Eigeninteresse** verdeutlichen (Kostenreduzierung, Darstellung als attraktiver AG,...) – *Anne-France Rivière, Beratungsfirma EM Services*



Quelle: Journal du Net,
Klaxit, EM Services

➤ Beispiel Mobilitätspläne in Frankreich

1. Verbreitung von Mobilitätsplänen seit 1993:

- Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf staatlicher Ebene
- Parallele regionale Entwicklungen

2. Verpflichtender Mobilitätsplan ab 2018:

- Das Energiewendegesetz 2015: Kontext, Ziele, Inhalte
- Herausforderungen bei der Umsetzung

Fazit

Fazit

- Definition von Inhalten und Zielen der Mobilitätspläne durch das Energiewendegesetz
- Netzwerk vielfältiger Akteure, die sich für die Verbreitung von Mobilitätsplänen einsetzen
- (noch) Schwierigkeiten bei der **Umsetzung**
- neues **Mobilitätsgesetz**: Klarheit schaffen und Sanktionen verschärfen



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie



Was kann man in Deutschland vom französischen Vorbild lernen?

➤ Diskussion

- Vorgaben auf bundespolitischer Ebene?
 - Verpflichtende Mobilitätspläne für Unternehmen in Ballungsgebieten ?
 - Förderansätze schaffen, bevor Sanktionen in Kraft treten?
 - Sind später Sanktionen wie der Entzug von Fördermitteln, Geldstrafen, Steuererhöhungen,... denkbar?
- Meinungen? Fragen? Anregungen?





**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**