

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 02.10.2013	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat I Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschluss- fassung Magistrat
Verteiler: I III 66 IV 20	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2013/0334 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 511060 Kostenstelle: 0662201000 Kostenträger: 511061 Investitionsnummer: Sachkonto: 6993000		

Betreff: Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Darmstadt
Einführung des JobTickets

Vorlage vom: 26.09.2013

Beschlussvorschlag:

1. Der Einführung des JobTickets zu den beschriebenen Konditionen wird zugestimmt.
Der Magistrat beauftragt die Verwaltung einen entsprechenden Vertrag mit dem RMV abzuschließen.
2. Einer Anschubfinanzierung wird zugestimmt.
3. Dem Marketing-/Beratungskonzept zur Einführung des JobTickets wird zugestimmt.

Anlagen: Richtlinie zur Bereitstellung und Nutzung des JobTickets

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten:	☒ Ja	☐ Nein
---------------------	--	-------------------------------

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 26. September 2013

1. Einführung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat die Entwicklung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes (siehe Magistratsvorlage 2012/0216) beschlossen, um die Mobilität der städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln. Ziel ist es, durch die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen, umfangreichen Informationen und Beratung die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern.

Hierzu möchte die Wissenschaftsstadt Darmstadt insbesondere das motorisierte Verkehrs- und Parkaufkommen reduzieren und Anreize schaffen, vom Auto auf alternative Fortbewegungsmittel umzusteigen und damit auch den CO₂-Ausstoß verringern.

Die Analyse der verkehrlichen Bestandssituation, die sich aus einer umfassenden Beschäftigten- und Ämterbefragung sowie einer Wohnstandort- sowie Arbeitsstandortbetrachtung zusammensetzt, ist zum wesentlichen Teil abgeschlossen. Die Ergebnisse werden derzeit noch in ein umfassendes Mobilitätskonzept eingearbeitet, das konkrete Maßnahmen zu den Themen Beschäftigten-, Kunden- bzw. Besucher- sowie Dienstwegemobilität (einschl. Fuhrparkmanagement) beinhaltet. Der gesamte Prozess wird durch die Arbeitsgruppe „Betriebliches Mobilitätsmanagement Darmstadt“ (AG BMMDA) begleitet. Folgende Ämter bzw. Institutionen sind in der Arbeitsgruppe vertreten: Hauptamt und Personalamt, Gesamtpersonalrat, Dezernat I und III, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Abteilung Statistik, Datenschutzbeauftragte, EAD und Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, Abt. Verkehrsentwicklung.

Die Beschäftigtenbefragung stellte die vom RMV geforderte Grundlage zur Angebotserstellung eines JobTickets dar. Da ein solches Angebot mittlerweile vorliegt, soll bereits vor Fertigstellung des Gesamtkonzeptes zum betrieblichen Mobilitätsmanagement die Einführung des JobTickets zum 01.01.2014 abgeschlossen werden.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat im Jahr 2011 daran mitgewirkt ein Beratungsprogramm für Unternehmen und Behörden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement zu initiieren, welches im Jahr 2013 bereits in der dritten Runde erfolgreich durchgeführt wird. Partner der Stadt in dem Programm „Süd Hessen effizient mobil“ sind die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain), die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, der Landkreis Darmstadt-Dieburg, der Landkreis Groß-Gerau sowie die DADINA. Fachlich begleitet wird das Programm durch das Planungsbüro Verkehrslösungen aus Darmstadt.

Als bedeutender Arbeitgeber ist die Wissenschaftsstadt mit gutem Beispiel vorangegangen und hat selbst als einer der ersten Arbeitgeber an dem Programm teilgenommen. Mit Einführung des JobTickets als ein wesentlicher Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements übernimmt die Wissenschaftsstadt Darmstadt eine **Vorbildfunktion** für andere Unternehmen und Institutionen in der Region.

2. JobTicket-Kalkulation

RMV-Angebot

Auf Basis der Daten aus der Mitarbeiterbefragung und dem sich daraus ergebenden aktuellen ÖPNV-Anteil der Beschäftigten hat der RMV der Wissenschaftsstadt Darmstadt folgendes attraktive Angebot für ein JobTicket unterbreitet:

14,79 Euro pro Beschäftigten im Monat.

Der Preis ist generell für alle berechtigten Beschäftigten der Wissenschaftsstadt Darmstadt und ihrer Eigenbetriebe zu zahlen, unabhängig davon, ob sie ein JobTicket abnehmen.

Das Jobticket kann ganztägig bzw. ganzjährig auch außerhalb der Arbeitszeit sowie auf Dienstwegen genutzt werden.

Das Angebot beinhaltet eine Mitnahmeregelung entsprechend der gültigen Tarifbedingungen des RMV, d.h. werktags nach 19.00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen können ein Erwachsener und beliebig viele Kinder mitgenommen werden. Bei diesem Angebot handelt es sich um ein Exklusiv-Angebot für die Stadt Darmstadt, da die bisherigen JobTicketregelungen bislang keine Mit-

nahmemöglichkeiten vorsahen. Das Angebot wird bis zum endgültigen Beschluss im RMV-Aufsichtsrat (November 2013) unter Vorbehalt gewährt.

Weitere Details zur Nutzung des JobTickets sind in der Anlage zusammengestellt.

Berechtigter Personenkreis

Für die vertragliche Festlegung zwischen der Wissenschaftsstadt und dem RMV ist der berechtigte Personenkreis festzulegen:

Grundsätzlich können alle Beschäftigten der Wissenschaftsstadt und ihrer Eigenbetriebe ein JobTicket beantragen, soweit sie in einem Arbeits-, Beamten- oder Berufsausbildungsverhältnis stehen. Folgende Personengruppen werden ausgenommen:

- Geringfügig Beschäftigte nach § 8 SGB IV
- Beschäftigte in der Freistellungsphase der Altersteilzeit
- Beurlaubte (ohne Bezüge/Entgelt)
- Personen mit voller Erwerbsminderungsrente auf Zeit
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Elternzeit, soweit sie nicht elterngeldunschädlich beschäftigt sind
- Studentische Hilfskräfte mit Anspruch auf ein RMV-Semesterticket
- Aushilfen mit einer maximalen Vertragsdauer bis zu 3 Monaten
- Personen, die nicht in einem Arbeits-, Beamten oder Berufsausbildungsverhältnis stehen, z.B. Schülerpraktikantinnen/Schülerpraktikanten, Ehrenbeamtinnen/Ehrenbeamte, Ehrenamtlich Tätige, Personen, die aufgrund von Honorarverträgen, Dienst- oder Werkverträgen tätig sind.

Das bedeutet, ca. 85 % aller Beschäftigten können das JobTicket beantragen.

Beschäftigtenstruktur und Wohnortverteilung

Im August 2013 betrug die Anzahl der Beschäftigten in der Stadtverwaltung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 3.360, davon waren 626 beim EAD beschäftigt.

Die Auswertung der Wohnortverteilung der Beschäftigten erfolgte anhand der Auswertung der Personaldaten (anonymisiert). Demnach kommen knapp 50 % aller Beschäftigten aus Darmstadt. Bei ca. 80 % der Beschäftigten liegt eine Wohnortentfernung in den Tarifgebieten von Preisstufe 1 bis 3 vor.

Mobilitätsverhalten

Bei der im August/September 2012 durchgeführten Beschäftigtenbefragung ergab sich ein durchschnittlicher ÖPNV-Nutzungsanteil aller Beschäftigten von ca. 22 %. Betrachtet man die einzelnen Hauptstandorte, so ist die ÖPNV-Nutzung bei den zentral gelegenen Standorten wie Luisenplatz, Grafenstraße und Frankfurter Straße mit jeweils 36 %, 31 % und 24 % am höchsten. Der niedrigste ÖPNV-Anteil (ca. 4%) ist bei den Beschäftigten der Feuerwehr zu verzeichnen, gefolgt von dem Standort Technisches Rathaus mit ca. 8 % ÖPNV-Anteil und dem EAD mit ca. 14 % ÖPNV-Anteil. Die unterschiedlichen ÖPNV-Nutzungsanteile sind größtenteils auf die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle, die am Standort vorhandene Parksituation sowie vorgegebene Arbeitsschichtzeiten zurück zu führen.

Weitere für die Kalkulationsgrundlagen wichtige Ergebnisse sind, dass

- ca. 40 % der Beschäftigten in einem Umkreis von bis 200 m zur nächsten Haltestelle wohnen,
- ca. 73 % der Beschäftigten noch in einem Umkreis von bis 500 m wohnen (bis zu 300 m wird nach aktuellem Nahverkehrsplan als akzeptabel bezeichnet),
- ca. 36 % aller Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit gar nicht, ca. 35 % maximal einmal umsteigen müssen,
- ca. 60 % der Befragten angeben, dass die Nutzung von Bus- und Bahn generell für sie in Frage käme, wenn die Verbindung besser oder die Kosten niedriger seien.

Diese Antworten bzw. Ergebnisse machen deutlich, dass bei den Beschäftigten der Wissenschaftsstadt Darmstadt noch ein erhebliches ÖPNV-Nutzungspotential steckt, das aktiviert werden kann.

Kalkulation

Aufgrund der Haushaltskonsolidierung ist ein Preismodell zu entwickeln, bei dem die Job-Tickets zumindest mittelfristig für die Wissenschaftsstadt Darmstadt kostendeckend an die Beschäftigten abgegeben werden können. Allerdings zeigen Erfahrungen bei anderen Kommunen und Unternehmen, dass zu Beginn der Einführung eines JobTickets eine Anschubfinanzierung durch den Arbeitgeber sinnvoll ist, da die Abnahme des JobTickets nach dessen Einführung noch steigerungsfähig ist.

Auf Basis der Beschäftigtenbefragung und des sich ergebenden ÖPNV-Anteils der Beschäftigten je Standort wird abgeschätzt, welcher ÖPNV-Anteil theoretisch erreicht werden kann. Im Durchschnitt ist dies ein ÖPNV-Anteil von ca. 50 %, was einem Zuwachs von etwa 28 % gegenüber dem Bestand bedeuten würde.

Es wurden verschiedene JobTicket-Angebotsvarianten durchkalkuliert:

- Einheitspreis für alle JobTicketnutzer
- Gestaffelte Preise in Abhängigkeit der RMV-Tarifstufen
- Einheitspreis für die Preisstufen 1 bis 3, gestaffelte Preise für die Preisstufen 4 bis 7

Um das JobTicket für die Beschäftigten attraktiv zu gestalten, wurde eine Ermäßigung gegenüber den regulären Zeitfahrkarten von ca. 50 % angestrebt.

Da etwa 80 % aller Beschäftigten ihren Wohnort in Tarifzone 1 bis 3 haben, wurde die 3. Variante vertiefend weiter betrachtet.

Die Gesamtkosten belaufen sich unter Berücksichtigung aller berechtigten Beschäftigten auf etwa 500.000 EUR pro Jahr.

In Abbildung 1 ist die Preisstaffelung (Tarifzoneneinteilung entsprechend der RMV-Einteilung) für dieses ab 2014 einzuführende Modell dargestellt:

RMV - Preisstufe	Preis JobTicket EUR / Jahr	Preis RMV- Jahreskarte EUR / Jahr	Ersparnis (absolut) EUR / Jahr	Ersparnis (relativ) Prozent	Preis JobTicket EUR / Monat
Preisstufe 1	252,00	410,00	158,00	39%	21,00
Preisstufe 2		650,00	398,00	61%	
Preisstufe 3		840,00	588,00	70%	
Preisstufe 4	630,00	1.260,00	630,00	50%	52,50
Preisstufe 5	840,00	1.680,00	840,00	50%	70,00
Preisstufe 6	1.008,00	2.100,00	1.092,00	52%	84,00
Preisstufe 7	1.200,00	2.520,00	1.320,00	52%	100,00

Abbildung 1: Preisstaffelung für das JobTicket

Abbildung 1 verdeutlicht, dass bei diesem Preismodell für die Beschäftigten mit Ausnahme von den Beschäftigten mit Wohnort in Preisstufe 1 mindestens eine 50 %ige Ermäßigung gegenüber einer regulären Jahreskarte erzielt werden kann. Beschäftigte mit Wohnort in Preisstufe 2 oder 3 erhalten sogar bis zu 70 % Rabatt. **Alle** Nutzer dieser drei Preisstufen können mit diesem Ticket in dem Gebiet aller drei Preisstufen fahren. Dies ist auch für die innerstädtische Dienstwegemobilität von Vorteil.

3. Finanzierung des JobTickets

Das JobTicket soll mittelfristig durch den Eigenanteil der Beschäftigten finanziert werden. Für das Jahr 2014 gelten die in Abbildung 1 genannten Tarife.

Bei der Kalkulation wird deutlich, dass zu einer Kostendeckung **ein zukünftiger ÖPNV-Anteil aller Beschäftigten von ca. 50 %** zu realisieren ist.

Für die Anfangszeit wird die Wissenschaftsstadt Darmstadt die Differenz zwischen den anfallenden Kosten und den Einnahmen aus dem Beschäftigteneigenanteil durch eine Anschubfinanzierung übernehmen.

Nach Einführung des Jobtickets im Jahr 2014 wird man durch weitere Maßnahmen und eine Evaluation die Umsetzung begleiten und die zukünftigen Bedingungen ggf. erneut festlegen.

Auf der Kostenstelle 066-220-1000 „Betriebliches Mobilitätsmanagement Darmstadt“ stehen folgende Mittel zu Verfügung:

- 88.985,00 EUR aus 2012 (Resteübertragung beantragt)
- 100.000,00 EUR sind für 2013 eingestellt (100 % Ansatz ist beantragt)
- 100.000,00 EUR für 2014 sind angemeldet

Dieses Jahr werden für die Marketing- und Informationskonzepte sowie für die Erstellung des Mobilitätsgesamtkonzeptes ca. 16.000 EUR in Anspruch genommen.

Haushaltstechnisch soll die Anschubfinanzierung nicht auf die einzelnen Ämtern bzw. Kostenstellen (analog der Stellplatzzuschüsse) aufgeteilt werden, da dies für ein Konzept zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität kontraproduktiv ist. Die Anschubfinanzierung wird über die o. g. Kostenstelle für die Wissenschaftsstadt Darmstadt einschließlich ihrer Eigenbetriebe abgerechnet.

4. Vertragliche Regelungen:

Der Vertrag für das JobTicket wird zwischen dem RMV und der Wissenschaftsstadt Darmstadt einschließlich aller Eigenbetriebe geschlossen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt zahlt monatliche Pauschalabschläge an den RMV. Im Dezember jeden Jahres erfolgen dann die Spitzabrechnungen mit dem RMV, bei denen die tatsächliche Personalstärke der zurückliegenden Monate berücksichtigt wird. Die monatliche Abrechnung berücksichtigt lediglich den berechtigten Personenkreis. Für nicht berechnete Beschäftigte, z.B. Beurlaubte, fallen keine Zahlungen an den RMV an.

Das Geld wird an das ortsansässige Verkehrsunternehmen (HEAGmobilo) als für den RMV abrechnende Stelle abgeführt.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat für die Beschäftigten eine „Richtlinie zur Bereitstellung und Nutzung des JobTickets“ (siehe Anlage) erstellt. Mit der Unterschrift bei Antragstellung akzeptiert die / der Beschäftigte diese Richtlinie.

5. Ausgabe des JobTickets:

Ziel ist, das JobTicket zum 01.01.2014 einzuführen. Die monatliche Eigenbeteiligung wird von der Lohnabrechnung abgezogen.

Die JobTickets werden beim Personalamt bzw. beim EAD ausgedruckt und ausgegeben.

Für die Erstellung der JobTickets stellt der RMV der Wissenschaftsstadt Darmstadt kostenlos die erforderliche Software („RMV-Tarifauskunft“) zur Verfügung. Die Rohlinge der Tickets werden von HEAGmobilo zu Verfügung gestellt. Die HEAGmobilo steht auch für inhaltliche Fragen zum Tarifsystem zur Verfügung.

Weitere Details können der „Richtlinie zur Bereitstellung und Nutzung des JobTickets“ (siehe Anlage) entnommen werden.

Die Einführung des JobTickets verursacht beim Personalamt einen erhöhten Arbeitsaufwand, der nicht ohne Zusatzpersonal kompensiert werden kann. Für die Implementierung des JobTickets ist von Oktober 2013 bis Januar 2014 eine Zusatzkraft aus der Personalbörse mit ca. 20 – 30 Stunden wöchentlich erforderlich. Darüber hinaus wird bei zwei Teilzeitbeschäftigten im Personalamt die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit ab 1. Oktober 2013 um ca. 20 Stunden zunächst befristet für die Dauer eines Jahres erhöht. Bis zum Sommer 2014 ist der tatsächliche Stundenmehrbedarf zu ermitteln, damit rechtzeitig zu den Etatberatungen 2014 über die Ausweisung der VZÄ-Anteile im Stellenplan entschieden werden kann.

6. Marketing, Information und Beratung der Beschäftigten

Information, Beratung und Kommunikation ist ein elementares Handlungsfeld im Betrieblichen Mobilitätsmanagement. Dies gilt im Besonderen auch für die Beratung zur ÖPNV-Nutzung. Teilweise werden Reisezeiten und Reisekosten im Vergleich zum PKW unterschätzt oder sind nicht ausreichend bekannt. Auch Kombinationen wie Park+Ride oder Bike + Ride können bisher nicht angedachte Alternativen darstellen.

Aufgrund des engen zeitlichen Rahmens bis zur Einführung des JobTickets am 1.1.2014 und dem erforderlichen Vorlauf (Antragsstellung und -bearbeitung) bis zur Ausgabe der JobTickets sowie einem aktuellen ÖPNV-Anteil der Beschäftigten von ca. 22 % und einem anzustrebenden Ziel von ca. 50 % kommt der Marketingkampagne eine bedeutende Rolle zu.

Inhalte sollten eine Erläuterung des JobTickets inklusive Nutzungsmöglichkeiten auf Dienstwegen sowie eine individuelle Verbindungsauskunft sein. Reisezeiten- und Reisekostenvergleiche veranschaulichen die Vorteile einer ÖPNV-Nutzung.

Es muss den Beschäftigten vermittelt werden, dass sich das JobTicket über das Solidaritätsprinzip trägt, d.h. je mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein JobTicket erwerben, desto günstiger bleibt der Abnahmepreis für die / den Einzelnen bzw. desto eher kann der günstige Einführungspreis nächstes Jahr gehalten werden.

Es sind folgende Informationswege geplant:

- Informationsflyer, Plakate
- Infoblatt mit allen wichtigen Details und Fragestellungen (Rundverfügung und Intranet)
- Erstellung einer Mobilitätsseite im Intranet.
Durch exponiert platzierte Mobilitätsinformationen kann die Aufmerksamkeit für effiziente Mobilitätsangebote gesteigert werden. Dies kann später mit der Entwicklung eines allgemeinen Mobilitätsportals auf der Darmstadt Homepage für alle Bürger verknüpft werden.
- Informationstage an den Hauptstandorten mit Unterstützung von HEAG mobilo, DADINA, RMV und ivm GmbH (Justus-Liebig-Haus, Technische Ämter, EAD)
- Entwicklung eines Corporate Design (für das gesamte Mobilitätsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt)

7. Ausblick

Die Einführung des Jobtickets für die Beschäftigten ist die erste Maßnahme in einer Reihe von Maßnahmenbündel, die in einen Mobilitätsplan für die Wissenschaftsstadt Darmstadt münden.

Vornehmliche Ziele im betrieblichen Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung sind:

- die Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für die Beschäftigten
- die Verringerung der Mobilitätskosten für Beschäftigte und Stadtverwaltung
- die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und
- einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten.

Auf Grundlage der Ergebnisse aus der Beschäftigtenbefragung und der weiteren Analysen soll die Mobilität der Beschäftigten neben dem JobTicket auch durch z.B. Verbesserungen beim Fahrradparken am Arbeitsstandort, Fahrgemeinschaftenförderung, u.a. optimiert werden. Dabei werden auch den Anregungen der Beschäftigten zu Verbesserung der Erreichbarkeit, ermittelten Mängeln an den Arbeitsplatzstandorten und erkennbaren Effizienzpotentialen bei der dienstlichen Mobilität zugrunde gelegt. Ebenso gilt es den städtischen Fuhrpark zu optimieren, um Einsparpotentiale frei zu legen.

Der Gesamtpersonalrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat der Einführung des JobTickets in seiner Sitzung am 26.09.2013 bereits zugestimmt.

Darmstadt, den 26. September 2013
III-66/4 saa-br
Nst. 2820

Dezernat I:

Dezernat III:

Dezernat IV:

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Brigitte Lindscheid
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer