

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 17.09.2014	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. Be- schlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2014/0292 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 5110-60 Kostenstelle: 066-220-1000 / 066-200-1000 Kostenträger: 511061		
Investitionsnummer: Sachkonto: 699300 / 6779300		

**Betreff: Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Darmstadt
Mobilitätsplan und nächste Schritte**

Vorlage vom: 15.09.2014

Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätsplan einschließlich des Maßnahmenkonzeptes für die Stadtverwaltung Darmstadt wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Durchführung der Analyse zur Dienstwegemobilität und zum Fuhrpark wird zugestimmt.
3. Der Anschubfinanzierung zum Job Ticket für das Jahr 2015 wird zugestimmt.
4. Der Entwicklung eines gesamtheitlichen Konzeptes für die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung wird zugestimmt.

Anlagen:	Mobilitätsplan_BMM-DA Muster_Fuhrparkerhebung Beschluss zum BMM
-----------------	---

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

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

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 15.09.2014

Einführung und Zielsetzung

Die Wissenschaftsstadt hat im Jahr 2011 daran mitgewirkt ein Beratungsprogramm für Unternehmen und Behörden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement zu initiieren, welches im Jahr 2014 bereits in der vierten Runde erfolgreich durchgeführt wird. Partner der Wissenschaftsstadt in dem Programm „Südhessen 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.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt möchte als bedeutender Arbeitgeber in der Stadt mit gutem Beispiel voran gehen und nimmt selbst als einer der ersten Arbeitgeber an dem Programm teil. Vornehmliche Ziele sind die Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für die Beschäftigten, die Reduzierung verkehrlicher Umweltbelastungen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, Klimaschutzkonzept), Reduzierung von Kosten für Dienstreisen inkl. dienstlichen Fuhrpark und einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten.

Inzwischen gewinnt das Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ über Südhessen hinaus zunehmend an Bedeutung. Die erfolgreiche Arbeit des Netzwerks ist damit positives Beispiel für andere Projekte in der Region bzw. deutschlandweit. An dem Programm „Südhessen effizient mobil“ haben bisher ca. 30 Arbeitgeber mit insgesamt über 20.000 Beschäftigten teilgenommen.

Vorbildcharakter hat auch das Audit „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ der IHK Darmstadt. Im Rahmen des Audits zeichnet die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar in Kooperation mit den Netzwerkpartnern Arbeitgeber aus, die sich vorbildlich im Bereich des Mobilitätsmanagements engagieren. Das Zertifikat signalisiert Beschäftigten, Kunden und der Öffentlichkeit einen vorbildhaften Umgang mit der betrieblich erforderlichen Mobilität.

Alle Schritte im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung Darmstadt werden in der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (AG BMM DA) diskutiert und abgestimmt.

Zu 1. Mobilitätsplan und Maßnahmenkonzept für die Stadtverwaltung Darmstadt

Aufbauend auf den durchgeführten Analysen (Wohn- bzw. Arbeitsstandortbetrachtung sowie Beschäftigtenbefragung) ist ein umfassendes Mobilitätskonzept für die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung Darmstadt entwickelt worden. Die Vorgehensweise, Analysedokumentation sowie die Maßnahmenentwicklung sind im vorliegenden Mobilitätsplan (siehe Anlage) dokumentiert. Die ausführlichen Steckbriefe der sechs Hauptstandorte sind in Kapitel 4 dargestellt. Die Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung und der weiteren Analysen aufgreifend soll mit dem Maßnahmenkonzept die Mobilität von Beschäftigten vor allem in fünf zentralen Bereichen gefördert und verbessert werden:

- ÖPNV-Förderung,
- Fahrradparken am Arbeitsstandort,
- Fahrgemeinschaftenförderung,

- Fuhrparkmanagement und
- Koordination, Information und Kommunikation.

Die Einzelmaßnahmen sind im Mobilitätsplan in Kapitel 5 ausführlich beschrieben. Hier wird nach Maßnahmentyp unterschieden, die Maßnahme beschrieben, hinsichtlich der Umsetzbarkeit beurteilt, der Kostenaufwand qualitativ abgeschätzt sowie die erforderlichen Akteure der Stadtverwaltung benannt sowie eine Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung gegeben.

Die im Mobilitätsplan ausführlich beschriebenen Maßnahmen wurden in drei Prioritätengruppen in Bezug auf den Realisierungshorizont unterteilt.

Maßnahmenkonzept: Erste Priorität – Realisierung 2014/2015

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Empfehlung
1	 Öffentlicher Verkehr	Jobticket	weiter so
2	 Öffentlicher Verkehr	Innerbetriebliche Informationen zum ÖV-Angebot	weiter so
3	 Öffentlicher Verkehr	Anreiseinformationen für Besucher	weiter so
4	 Öffentlicher Verkehr	Betriebsausflug mit öff. Verkehrsmitteln	weiter so
5	 Fahrrad	Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Umfeld	weiter so
6	 Fahrrad	Interne Radverkehrswettbewerbe /-kampagnen	weiter so
7	 Kfz-Verkehr	Umweltstandards für Dienstfahrzeuge	weiter so
8	 Information, Motivation	Mobilitätskostenrechner im Intranet	weiter so
9	 Information, Motivation	Informationen im Intranet	weiter so
10	 Information, Motivation	Informationsveranstaltungen/Aktionstage	weiter so
11	 Information, Motivation	Individuelle Mobilitätsberatung neuer Beschäftigten (dauerhaft)	kurzfristig anpacken
12	 Organisation	Kommunikation	weiter so

Das JobTicket wurde im Vorfeld bereits zum 1.1.2014 eingeführt. Es gilt die bereits eingeführten Maßnahmen fortzuführen.

Maßnahmenkonzept: Zweite Priorität – Realisierung ab 2016

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Empfehlung	
13	 Organisation	Mobilitätskoordinator/-in	kurzfristig	anpacken
14	 Fahrrad	Fahrradleasing für Beschäftigte (z.B. Rad & Tat)	kurzfristig	anpacken
15	 Fahrrad	Dienstfahrräder/Dienstpedelec	kurzfristig	anpacken
16	 Fahrrad	Einbindung in öff. Fahrradvermietsystem	kurzfristig	anpacken
17	 Fahrrad	Informationen zur Fahrradausstattung	kurzfristig	anpacken
18	 Fahrrad	Unterstützung bei Fahrradreparaturen	kurzfristig	anpacken
19	 Fahrrad	Qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen für Beschäftigte	weiter so	kurzfristig anpacken
20	 Fahrrad	Qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen für Besucher	weiter so	kurzfristig anpacken
21	 Kfz-Verkehr	Fahrgemeinschaftenförderung	kurzfristig	anpacken
22	 Kfz-Verkehr	Fuhrparkmanagement	kurzfristig	anpacken
23	 Kfz-Verkehr	Abbau von Vergünstigungen beim Parken	kurzfristig	anpacken
24	 Kfz-Verkehr	Einführung von Stellplatzbewirtschaftung	kurzfristig	anpacken
25	 Kfz-Verkehr	Schulungen zu effizienter Kfz-Nutzung (Spritsparkurs)	kurzfristig	anpacken
26	 Information, Motivation	Individuelle Mobilitätsberatung aller Beschäftigten (einmalig)	kurzfristig	anpacken

Die Konzeptentwicklung zu Dienstwegemobilität und Fuhrparkmanagement als letzter Baustein des Programms und Pilotprojekt im Rahmen des Programms „Südhessen effizient mobil“ ist derzeit in Vorbereitung (siehe Punkt 2 der Magistratsvorlage). Im Rahmen des Gesamtkonzeptes soll auch für 2016 geprüft werden, welche Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden können.

Maßnahmenkonzept: Dritte Priorität – Langfristige Realisierung

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Empfehlung	
27	 Öffentlicher Verkehr	Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit durch Bike+Ride	mittelfristig	anpacken
28	 Fahrrad	Duschen / Umkleiden	mittelfristig	anpacken
29	 Organisation	Interne Mobilitätskostenrechnung	mittelfristig	anpacken
30	 Öffentlicher Verkehr	Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit durch Angebotsanpassung	langfristig	anpacken

Zu 2. Analyse der Dienstwegemobilität und des dienstlichen Fuhrparks

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Darmstadt hat sich zunächst auf die Mobilität auf dem Arbeitsweg fokussiert. Eine wichtige Maßnahme war hierbei die Einführung des JobTickets. In einem nächsten Schritt muss es nun darum gehen, auch die dienstliche Mobilität einzubeziehen. Damit wird auch berücksichtigt, dass Arbeits- und Dienstwege häufig zusammenhängen: wer beispielsweise darauf angewiesen ist, seinen privaten Pkw auf Dienstfahrten zu nutzen, ist gleichsam gezwungen, mit dem Pkw zur Arbeit zu kommen.

Die im Zuge des Betrieblichen Mobilitätsmanagement-Prozesses bereits durchgeführten Erhebungen und Analysen zeigen, dass die dienstliche Mobilität der Beschäftigten der Stadtverwaltung Darmstadt einen erheblichen Umfang einnimmt und die Vorhaltung entsprechender Ressourcen erfordert:

Immerhin knapp die Hälfte (48 %) aller Teilnehmenden an der Beschäftigtenbefragung unternimmt regelmäßig (mindestens ein Mal pro Monat) dienstliche Wege, 13 % sind sogar täglich dienstlich unterwegs. Für diese Dienstwege werden am häufigsten Dienst-Kraftfahrzeuge genutzt (28 %), dicht gefolgt vom öffentlichen Nahverkehr (26 %) und von privaten Kraftfahrzeugen (25 %); Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad spielen eine nachgeordnete Rolle (8 % bzw. 9 %).

Für die dienstliche Mobilität werden bei den Ämtern insgesamt knapp 100 Pkw vorgehalten, mit denen jährlich zwischen 800.000 und 1 Mio. Kilometer zurückgelegt werden. Die für die Dienst-Pkw aufgewendeten Kosten belaufen sich nach den Ergebnissen der Ämterbefragung in der Summe auf über 330.000 Euro pro Jahr; die große Spannbreite der aus der Ämterbefragung sich ergebenden Durchschnittskosten je Fahrzeug von rund 1.000 Euro bis rund 8.000 Euro legt jedoch den Schluss nahe, dass die realen Kosten nicht von allen Ämtern vollständig erfasst werden.

Zusätzlich werden jährlich Fahrten mit Privat-Pkws im Umfang von rund 200.000 km abgerechnet, was unter der Annahme des Vorliegens triftiger Gründe für diese Fahrten Kosten in Höhe von 70.000 Euro entspricht.

Für die Anmietung von 230 Stellplätzen in Tiefgaragen und Parkhäusern wendet die Stadt Darmstadt jährlich etwa 190.000 Euro auf, wovon auf die Beschäftigten bei Nutzung aller für sie verfügbaren Stellplätze ein Eigenanteil von rund 86.000 Euro entfällt.

Die bisherigen Erhebungen und Analysen der dienstlichen Mobilität zeigen die Bedeutung dieses Themas sowie grundlegende Verbesserungspotenziale auf. Sie reichen aber in Umfang und Tiefe noch nicht aus, um konkrete Maßnahmen zu konzipieren. Es ist daher erforderlich, die dienstliche Mobilität vertieft zu untersuchen. Damit sind die Ziele verbunden, Potenziale für eine nachhaltigere und effizientere Mobilität im Bereich der Dienstwege zu identifizieren (Zielfelder Gesundheit, Verkehrssicherheit, Umwelt und Kosten) und ein Gesamt-Maßnahmenpaket zum Mobilitätsmanagement unter Integration von Arbeits- und Dienstwegen zu schnüren. Bei der Maßnahmenkonzeption ist stets die Randbedingung zu wahren, dass eine effiziente Erledigung der Dienstgeschäfte gewährleistet sein muss.

Gegenstand und Ablauf der Analyse

Zur Analyse der Dienstwege ist es erforderlich, die nachfolgend genannten Daten und Informationen zu erheben und auszuwerten:

- Fahrtenbücher aller Dienst-Pkw und aller privaten Pkw, für die eine dauerhafte Nutzungsgenehmigung im Sinne der Rundverfügung Nr. 36 vom 4.12.2008 besteht.
- Jahreslaufleistung und Treibstoffverbräuche der einzelnen Dienst-Pkw.
- Wegstreckenentschädigungen mit privaten Fahrzeugen, für die keine Fahrtenbücher geführt werden, sowie Kostenerstattungen für ÖPNV-Einzelfahrscheine.
- Angaben zu Dienstreisen (Ziele, Verkehrsmittel, Kosten, ...).
- Anzahl ÖPNV-Jahreskarten der Ämter.

Im Sinne der Dateneffizienz und eines raschen Projektergebnisses wird soweit als möglich auf bereits vorliegende Daten und Informationen zurückgegriffen bzw. auf Daten, die ohnehin erfasst werden müssen.

Für einen Acht-Wochen-Zeitraum zwischen September und November 2014 werden gesonderte Fahrtenbücher geführt und anschließend ausgewertet; damit wird sichergestellt, dass die Fahrtenbucheinträge die für die Analysen erforderliche Qualität haben, und es können zusätzliche Daten zu mitgeführtem Gepäck, Material etc. erhoben werden. Die übrigen Daten und Informationen (Pos. 2 bis 5) werden direkt bei den Ämtern bzw. beim EAD abgefragt (Fragebogen und/oder persönliche Gespräche).

Die Verarbeitung der Daten ist mit der Datenschutzbeauftragten abgestimmt. Insbesondere werden alle personenbezogenen Angaben (Namen, exakte Ziele der Dienstwege) vollständig pseudonymisiert und die Analyseergebnisse werden so aggregiert, dass kein Rückschluss auf einzelne Personen möglich ist.

Um eventuelle Informationslücken zu schließen und Verwaltungsabläufe sowie Rahmenbedingungen (Anlässe, dienstliche Sachzwänge) von Dienstwegen zu erfassen, werden ergänzend Interviews mit Vertretern der Ämter geführt. Hierbei werden auch die Nutzung von Dienstfahrzeugen bzw. –Pedelecs berücksichtigt. Ferner wird mit fachlicher Unterstützung der Kämmerei der städtische Haushalt im Hinblick auf die dienstliche Mobilität betreffende Positionen systematisch analysiert.

Mit Hilfe der Erhebungen lässt sich zusammen mit den bereits vorliegenden Informationen ein differenziertes Bild der Nutzung von Dienst- und Privat-Pkw sowie sonstigen Verkehrsmitteln auf Dienstwegen sowie deren Kostenstrukturen entwickeln.

Bei einem Start der Erhebungsvorbereitung im September können die Analysen vsl. bis Ende Januar 2015 abgeschlossen werden. Mit der Vorlage eines verwaltungsintern abgestimmten Maßnahmenkonzepts ist dann bis Mitte 2015 zu rechnen.

Erwartete Ergebnisse

Im Ergebnis der Analysen sind belastbare Aufschlüsse darüber zu erwarten, ob der Fuhrpark effizient genutzt wird, welche Maßnahmen in Organisation und Beschaffung ggf. die Effizienz des Fuhrparks und der Dienstwege steigern können, ohne dass dienstliche Obliegenheiten beeinträchtigt werden, und welche Beiträge Fuhrpark und Dienstwege zur Wirtschaftlichkeit des gesamten Betrieblichen Mobilitätsmanagements bei der Stadtverwaltung leisten können.

Die Analyse und Konzeptentwicklung erfolgt unter Federführung der Abteilung Verkehrsentwicklung beim Straßenverkehrs- und Tiefbauamt und wird begleitet durch die stadtinterne Arbeitsgruppe Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Die Durchführung erfolgt im Rahmen eines Pilotprojektes durch das von der ivm GmbH beauftragte Büro Verkehrslösungen. Die Stadt wird mit der ivm GmbH einen Kooperationsvertrag über die Hälfte der **Kosten in Höhe von 18.147,50 Euro** abschließen.

(Kostenstelle: 066-200-1000, Sachkonto: 6779300)

Zu 3. Anschubfinanzierung JobTicket für das Jahr 2015

Seit acht Monaten hat die Stadt Darmstadt für ihre Beschäftigten das JobTicket eingeführt. Obwohl von Monat zu Monat ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen ist, haben bisher nur rund. 28 % aller Berechtigten, d.h. 830 Beschäftigte (Stand August 2014) ein JobTicket beantragt, Tendenz steigend.

Ein Vergleich mit anderen Unternehmen, die ebenfalls ein JobTicket eingeführt haben, zeigt, dass die Einführungsphase im üblichen Rahmen liegt und mindestens eine Zeit von ca. 2 Jahren benötigt wird, bis ein JobTicket sich etabliert hat.

Unter diesen Randbedingungen wird die Kostendeckung Ende des Jahres bei ca. 45 % der an den RMV zu entrichtenden Kosten in Höhe von 530.000,- Euro liegen, was einem Defizit von rund 290.000,- Euro entspricht. Die Anschubfinanzierung kann inkl. der übertragenen Reste aus den Jahren 2012 und 2013 u. U. ein Defizit von bis zu 8.000,- Euro aufweisen, in Abhängigkeit der noch möglichen Nutzungssteigerung zum Winter hin.

Um bei unveränderten Randbedingungen eine kostendeckende Ausgabe des JobTickets erreichen zu können, wäre eine JobTicketnutzung von ca. 50 % der Beschäftigten erforderlich, was zeitnah als eher unrealistisch zu bewerten ist. Bei einer Erhöhung des JobTicket-Ausgabepreises an die Beschäftigten und evtl. Nachverhandlungen mit dem RMV zwecks einer Reduzierung des Einkaufspreises könnte eine Kostendeckung bei einer Nutzungssteigerung auf ca. 40 % erreicht werden.

Somit wird deutlich, dass das JobTicket im Jahr 2015 mit einer Anschubfinanzierung von 100.000,-Euro bei unveränderten Randbedingungen nicht kostendeckend sein wird. Folgende Maßnahmen zur unterstützenden Refinanzierung sind prinzipiell möglich:

- Steigerung der JobTicket-Nutzung durch weitere Beratung, Marketing.
- Einführung eines „Wintertickets“ (z.B. für Radfahrer) bzw. eine zeitlich flexible Nutzungsmöglichkeit.

Dieses Angebot ist ohne die Änderung der bestehenden Nutzungsrichtlinien möglich, da nur im 1. Jahr der Jobticketeinführung (2014) der Vertrag nicht gekündigt werden darf. Danach ist eine Kündigung bei Einbehaltung einer 2-monatigen Kündigungsfrist jederzeit möglich. Dies gilt es zeitnah entsprechend zu bewerben.

- Nachverhandlungen mit dem RMV zur Senkung des Einkaufspreises
- Preiserhöhung oder / und Verzicht auf die Mitnahmeregelung

Es wird deutlich, dass die zuvor beschriebenen Maßnahmen sowohl als Einzelmaßnahmen als auch kombiniert zeitnah nicht zu einer kostendeckenden JobTicket-Finanzierung führen, es sei denn der Preis würde erheblich angehoben werden. Daher soll das JobTicket nicht isoliert sondern als Bestandteil eines gesamtheitlichen betrieblichen Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung Darmstadt gesehen werden.

Es wird vorgeschlagen neben weiterer Bewerbung bzw. Beratung zum JobTicket inkl. der Möglichkeit ein befristetes JobTicket („Winterticket“) und einer ggf. durchzuführenden Nachverhandlung mit dem RMV von einer Preiserhöhung für das Jahr 2015 zunächst abzusehen und insgesamt 290.000,- Euro als weitere Anschubfinanzierung bereitzustellen (bisher sind 100.000,- Euro im Haushalt angemeldet).

Somit sind für das Jahr 2015 weitere 190.000,- Euro einzustellen. Für das Jahr 2014 sind für eine Unterdeckung 8.000,- Euro einzustellen.

(Kostenstelle: 066-220-1000, Sachkonto: 699300)

Im Jahr 2015 soll dann die Aufstellung eines Gesamtkonzepts zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (siehe Punkt 4) erfolgen, in dem für das Jahr 2016 auch die Bedingungen für das JobTicket evtl. neu definiert werden müssen.

Weiterhin ist beabsichtigt Anfang 2015 in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Statistik eine Stichprobenbefragung der Beschäftigten zum Thema Nutzung bzw. Nicht-Nutzung des JobTickets durchzuführen. Hierzu wird es eine gesonderte Magistratsvorlage geben.

Zu 4. Gesamtheitliches Konzept für die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung

Für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Mobilität ist zunächst die Analyse und Konzepterstellung zur Dienstwegemobilität einschl. Fuhrparkmanagement erforderlich. Da das JobTicket ein zentraler aber nicht isoliert zu betrachtender Baustein eines gesamtheitlichen betrieblichen Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung Darmstadt ist, ist es nicht durch Einzelmaßnahmen zu refinanzieren. Somit ist die Entwicklung eines Gesamtpaketes zum betrieblichen Mobilitätsmanagement anzugehen, über das das JobTicket auch mitfinanziert werden kann.

Zum zu entwickelnden Gesamtpaket gehören zu den unter Punkt 3 aufgeführten Maßnahmen noch folgende Maßnahmen:

- Erhebliche Reduzierung der Stellplatzbezuschussung für Beschäftigte in der Innenstadt (max. ca. 80.000,- Euro/Jahr):
Gemäß Dienstvereinbarung Nr. 14 können bestimmte Beschäftigtengruppen für die Tiefgaragen in Stadtmitte und in der Frankfurter Straße Zuschüsse von 34,20 Euro beantragen. Eine Abschaffung dieser Zuschussung setzt zunächst eine Änderung der Dienst-

vereinbarung voraus.

- Einführung von Parkraumbewirtschaftung an anderen Standorten
An den Hauptstandorten Bessunger Straße, EAD und Feuerwehr stehen derzeit Stellplätze in unterschiedlicher Anzahl den Im Sinne einer Mobilitätskarte erhalten alle Beschäftigte, die einen Stellplatz mieten auch ein JobTicket. Beschäftigten kostenlos zu Verfügung. Eine Bewirtschaftung dieser Stellplätze, z.B. in der Bessunger Straße, könnte eine Einnahmequelle von ca. 50.000,- Euro pro Jahr bedeuten. Im Sinne einer Mobilitätskarte könnten alle Beschäftigte, die einen Stellplatz mieten auch ein JobTicket erhalten.

Eine kurzfristige Realisierung erscheint allerdings nicht zielführend, da durch eine solche Maßnahme zunächst Verdrängungseffekte in die angrenzenden Wohnquartiere zu erwarten sind; um dort Engpässe zu vermeiden sollte vorher eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken eingeführt werden.

- Einsparungen bei der dienstlichen Mobilität und beim Fuhrpark
(siehe Punkt 2)

Eine bereits im Vorfeld teilweise sukzessive Umsetzung einzelner Maßnahmen, wie z.B. Preiserhöhung des JobTickets oder eine kurzfristige Einführung von Stellplatzbewirtschaftung wird voraussichtlich für Unmut bzw. zu geringer Akzeptanz bei den Beschäftigten führen. Ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen betrieblichen Mobilität, bei dem allen Beteiligten sowohl die Vorteile als auch die evtl. Einschränkungen präsentiert werden, verspricht eine angemessene Akzeptanz.

Die Konzeptentwicklung soll bis Mitte 2015 erfolgen, so dass eine Umsetzung des Gesamtkonzepts für 2016 entwickelt und beschlossen werden kann. Zu den Kosten der Konzeptentwicklung siehe Punkt 2.

Der Gesamtpersonalrat hat bei einer ersten Vorstellung vorbehaltlich Punkt 4, für den noch Klärungsbedarf besteht, den Punkten 1 bis 3 zugestimmt (siehe beigefügtes Schreiben vom Gesamtpersonalrat).

Darmstadt, 15.09.2014
III-66/4 Saa-Wg
Nst. 2820

Der Dezernent I

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Cornelia Zuschke
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer