

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 08.02.2007	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Agenda-Büro	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Tagesordnung: ☒ I ☐ II	Vorlage-Nr. 2007/0096 Magistratsbeschluss-Nr.

Betreff: Jobticket für die Wissenschaftsstadt Darmstadt

Vorlage vom: 06.02.2007

Beschlussvorschlag:

- a) Der Bericht des Agenda-Büros zu den bisherigen Aktivitäten der verwaltungsinternen AG Jobticket und die bisherigen Erkenntnisse aus dem Projekt werden zur Kenntnis genommen.
- b) Der Magistrat befürwortet die Implementierung eines Jobticket-Angebotes für die Stadtverwaltung Darmstadt grundsätzlich.
- c) Die AG Jobticket wird mit der Fortsetzung der Arbeiten zur Prüfung der Umsetzbarkeit eines finanzierbaren Jobticket-Angebotes für MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung Darmstadt unter Federführung des Agenda-Büros beauftragt.

Anlagen:

Beschluss des Magistrats vom

Begründungsseite zur MV vom 06.02.2007 (Jobticket)

Unternehmen und Organisationen (zum Beispiel Vereine, Behörden, Verbände, öffentliche Verwaltungen etc), die im RMV-Gebiet über 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigen, können nach einer entsprechenden Vereinbarung mit dem RMV ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sogenannte JobTickets ausstellen.

Das sind persönliche Zeitkarten, die an das Arbeits- oder Dienstverhältnis gebunden sind und in den für den Arbeitsweg notwendigen Tarifgebieten gelten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten das JobTicket über ihr Unternehmen oder ihre Organisation.

Der vom Unternehmen beziehungsweise der Organisation zu entrichtende Pauschalpreis wird individuell kalkuliert. JobTickets sind personengebunden, also nicht übertragbar und beinhalten keine Mitnahmeregelung.

Auf Initiative des Dezernates III/Agenda-Büro hat sich am 25.07.2006 eine verwaltungsinterne „AG Jobticket“ gegründet, mit dem ehrgeizigen Ziel, für die MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung Darmstadt die Realisierbarkeit eines finanzierbaren Jobtickets zu prüfen.

Der AG gehören mittlerweile an: der Dezernent III, Agenda-Büro, Hauptamt, Kämmerei, Straßenverkehrsamt, Vermessungsamt, Personalabteilung (Gehaltsabrechnung), Gesamtpersonalrat, ÖPNV-Koordination, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung / Abteilung Statistik und Stadtforschung.

Job-Tickets gibt es für die Mitarbeiter der Stadt Darmstadt derzeit nicht.

Es gibt lediglich ein Programm für vergünstigte Jahreskarten, welches vom Gesamtpersonalrat verwaltet wird. Der Rabatt von 6 % wird derzeit von knapp 300 städtischen MitarbeiterInnen genutzt. Das Klinikum Darmstadt hat ein eigenes Programm.

In Darmstadt existieren Job-Tickets für die Firmen Merck und T-Com.

In den vergangenen 12 Jahren hat der Gesamtpersonalrat mehrere Anläufe gestartet, ein Job-Ticket in Darmstadt einzuführen. Mitarbeiter der Stadtverwaltung haben dies immer wieder als soziale Leistungen des Arbeitgebers eingefordert.

Es gab zwei Umfragen bei der Mitarbeiterschaft, die den Bedarf ermitteln sollten (1993, 1999). Auf Basis der zweiten Umfrage legte der RMV 1999 ein Angebot vor (knapp 30 DM pro Monat und Mitarbeiter, entsprechend bei 5.400 Mitarbeitern ein Wert von etwa 960.000 €).

Auch nach einem seinerzeit auf 21 DM reduzierten Angebot wurde - angesichts der Größenordnung dieser Summen - das Thema von der Stadtverwaltung nicht weiter verfolgt. Eine Gegenrechnung bezüglich möglicher Einnahmen erfolgte nicht.

Am 11.10.2006 fand ein **Erfahrungsaustausch** mit der Stadt Offenbach und den in Darmstadt ansässigen Unternehmen Merck und T-Com statt.

Merck hat eine eigene telefonische Erhebung unter seinen MitarbeiterInnen durchgeführt.

Es wird für das Jobticket geworben – mit einem „Benzinkostenrechner“ und einer Fahrwegsberatung. Die Kombination von Öffentlichem Personennahverkehr (RMV) und Fahrrad erscheint wichtig. Während der Preis für das Jobticket, den Merck dem RMV zahlt, fest ist, ist der Preis, mit dem Merck das Jobticket an die Nutzer weitergibt, variabel. Dies ermöglicht es, den Zuschussbedarf zu reduzieren.

Das Jobticket ist nicht übertragbar und enthält keine Mitnahmeregelungen. Es wird auf Tarifgebiete (z.B. Tarifzone 40 = Darmstadt und angrenzende Gemeinden) ausgestellt.

Die Preise für die Nutzer sind nach Stufen gestaffelt (zweistellige Tarifzonen), es gibt keinen Pauschalpreis.

Wichtig bei den Verhandlungen mit dem RMV war die Teilnahme der Geschäftsleitung.

Die Rohlinge für die Tickets kommen vom RMV; sie werden von Merck bedruckt.

T-Com verzeichnet durch die Einführung des Jobtickets massive Einsparungen bei den individuellen Kosten der Nutzer für Fahrscheine (zwischen 25 und 80 %).

Der Nutzerkreis sollte zu Beginn realistisch eingegrenzt werden. Der Nutzerkreis lässt sich zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls erweitern.

In der **Stadt Offenbach** gilt das Jobticket jeweils für ein Jahr. Die Städtischen Kliniken (eine GmbH) bieten ihren MitarbeiterInnen ebenso wie die städtischen Kindertagesstätten ein eigenes Jobticket an.

Die Verhandlungen mit dem RMV wurden auf hoher Ebene durchgeführt (Oberbürgermeister der Stadt mit dem Geschäftsführer des RMV). Die Stadtverwaltung Offenbach übernimmt die pauschale Besteuerung.

Angesichts der gescheiterten Anläufe der Vergangenheit und der hohen Hürden ist die Einführung eines Job-Tickets in Darmstadt kein „Selbstläufer“.

Es bedarf einer koordinierten Arbeit aller beteiligten städtischen Stellen, ggf. unterstützt durch externe gutachterliche Arbeit, und einer koordinierten Kommunikation, um ein Klima zu schaffen, das der Einführung des Job-Tickets günstiger ist, als in der Vergangenheit.

Die präsentierten Best-Practise-Beispiele T-Com Darmstadt, Merck Darmstadt und Stadt Offenbach haben wertvolle Hinweise zur Wirkung und Umsetzung gegeben. Sie zeigen, dass die Probleme auf dem Weg zur Umsetzung eines Jobtickets in Darmstadt lösbar sind, wenn

- ein positives politisches Signal zum Jobticket erfolgt
- der Nutzerkreis eines städtischen Jobtickets möglichst genau und praxisnah beschrieben wird (nicht zu umfassend definieren, realistisch bleiben und keine 100%-Lösung anstreben)
- die Parkraumbewirtschaftung als Finanzierungsinstrument geprüft wird.
- das Jobticket in ein betriebliches Mobilitätsmanagement implementiert wird (Pilotprojekt Bessunger Str. läuft derzeit an!)
- das Jobticket angesichts bestehender Umweltprobleme (v.a. Feinstaub) und zur Verminderung von Unfällen auf dem Weg von und zur Arbeit positiv kommuniziert wird
- die Resonanz bei den Beschäftigten positiv ist
- der zusätzliche Arbeitsaufwand in der Verwaltung überschaubar bleibt.

FAZIT:

Die bisherigen stadtinternen Befragungen erscheinen ausreichend. Der Erfahrungsaustausch am 11.10.2006 hat gezeigt, dass es genügt, als Tarifbezirk den RMV-Bezirk „4000“ (= Darmstadt und umliegende Gemeinden) zu wählen. Eine neue Befragung erscheint damit nicht angezeigt.

Pendlern aus ungünstig gelegenen Wohnorten entsteht beim Wechsel auf ÖPNV ein Zeitverlust.

Die Förderung von Pkw-Nutzern (Bereitstellung von Parkplätzen) und ÖPNV-Nutzern (bisher keine) muss unter Gerechtigkeitsaspekten modifiziert werden.

Bei der Veränderung der Parkplatz-Bereitstellung könnten u.U. arbeitsrechtliche Fragen tangiert werden.

Das Jobticket und dessen Finanzierung kann nicht pauschal zu Lasten der bisherigen kostenlosen Parkplätze gehen – zumindest städtische Mitarbeiter, die sehr ungünstig wohnen, sollten weiterhin die Möglichkeit haben, Parkplätze zu bekommen.

Das bisherige Engagement des Gesamtpersonalrates für das Jobticket geht über seine eigentliche Aufgabe hinaus, was zu organisatorischen Problemen in der Abwicklung führen könnte.

Zur Vermeidung einer steuerrechtlichen Relevanz muss ein Jobticket in voller Höhe der entstehenden Kosten an die Mitarbeiter weiter gegeben werden.¹ Dadurch entfallen die ansonsten notwendige pauschale Besteuerung mit 15 % sowie die Berücksichtigung bei der Berechnung der Sozialversicherungsbeiträge.

Diese Vorgehensweise ist ein wichtiger Schritt für eine effiziente Abwicklung des Jobtickets im Hauptamt / Personalabrechnung

¹ Gibt der Arbeitgeber die Tickets verbilligt oder kostenlos an seine Mitarbeiter weiter, entsteht wie bei allen anderen Ersatzleistungen des Arbeitgebers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ein steuer- und sozialversicherungspflichtiger geldwerter Vorteil.

Die auf den geldwerten Vorteil entfallende Lohnsteuer kann vom Arbeitgeber mit 15 % pauschal versteuert werden. Hierdurch tritt Beitragsfreiheit in der Sozialversicherung ein. Die pauschale Steuer kann auch auf den Arbeitnehmer abgewälzt werden.

Ein Jobticket entfaltet unbestritten positive Auswirkungen auf Klimaschutz, Gesundheit, Budget, Mitarbeiterzufriedenheit und die Verkehrssituation.

Die Abwicklung im Rahmen bestimmter Vorgaben innerhalb der Verwaltung erscheint leistbar.

Damit die Umsetzungschancen eines Jobtickets steigen, ist es ratsam, den Kreis der potenziellen Nutzer einzuschränken. Eine grobe Schätzung ergibt etwa 800 tatsächliche Jobticket-Nutzer.

Zeitlich ließe sich eine Pilotphase definieren, um über eine Befristung das „unternehmerische Risiko“ der Stadt zu begrenzen.

Weitere Vorgehensweise

Nach Beschlussfassung durch den Magistrat werden Sondierungsgespräche mit dem RMV zwecks Einführung eines Jobtickets geführt.

Dazu wird im Vorfeld die AG „Jobticket“ eine Verhandlungsposition bezüglich Nutzergruppe und Preis (möglichst konkrete Zahlen) erarbeiten.

Ziel des Sondierungsgespräches soll u.a. auch sein, dass keine neue Mitarbeiterbefragung erforderlich wird.

Darmstadt, den 06.02.2007
III - 561 - CleverMobil – Jobticket

Der Dezernent III

Klaus Feuchtinger
Stadtrat