

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ausschuss für Wirtschaft, Finanzen, Verwaltung, Energie und Umwelt**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Jobticket am Klinikum der Universität**

Bezug:

Anlagen: 0

Beschlussantrag:

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, die Verhandlungen mit dem Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (NALDO) und dem Universitätsklinikum Tübingen (UKT) über ein erweitertes, für die Gesamtbelegschaft attraktives Jobticket-Modell zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen. Hierfür können auf drei Jahre verteilt 600.000 Euro zur Verfügung gestellt werden, die für den P&R-Verkehr zum Klinikum nicht mehr benötigt werden.
- 2) Im Fall der erfolgreichen Einführung dieses erweiterten Jobtickets als Modellversuch am UKT wird die Stadtverwaltung beauftragt, für die Beschäftigten der Stadt und aller Tochtergesellschaften ein vergleichbares Angebot mit dem NALDO zu verhandeln.

Finanzielle Auswirkungen		Jahr.	Folgej.:
Investitionskosten:	€	€	€
Bei HHStelle veranschlagt:			
Aufwand/Ertrag jährlich	€	ab:	

Ziel:

Einführung eines attraktiven Jobtickets zunächst für die Beschäftigten des UKT.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Auf dem Gelände des Klinikums Berg sind nach dem Umzug zahlreicher Kliniken und der Ansiedlung neuer Forschungseinrichtungen die Beschäftigten- und Besucherzahlen deutlich angestiegen. Dies führt zu einer Verknappung von Parkraum. Zur Sicherung der Erreichbarkeit des Klinikums muss daher Autoverkehr auf den ÖPNV verlagert und / oder neuer Parkraum errichtet werden. Die Stadtwerke und die Stadtverwaltung haben deshalb zunächst mit dem NALDO und dem UKT ein innovatives Jobticket-Modell entwickelt.

2. Sachstand

Das „reguläre“ Jobticket-Modell des Stadtverkehr Tübingen resp. seit 2012 des NALDOs am Universitätsklinikum existiert seit dem Jahr 1997. Für die Beschäftigten lag der Zuschuss bei einem Wohnort im Stadtgebiet Tübingen im Jahr 2012 bei 105 Euro Brutto, bei einem Wohnort außerhalb des Stadtgebietes bei 210 Euro. Die Nutzung lag mit zuletzt rund 950 monatlich verkauften Tickets im Stadtverkehr und 400 Tickets im weiteren Naldo-Gebiet deutlich unterhalb früher erreichter Werte. Von rund 8500 Beschäftigten am UKT besitzen heute damit nur etwa 20% ein Jobticket.

Für Beschäftigte mit einem Wohnort in Tübingen betrug der umgerechnete monatliche Fahrpreis abzüglich Jobticketrabatt und Arbeitgeberzuschuss zuzüglich der pauschalen Besteuerung des geldwerten Vorteils 23,40 € (übertragbar) bzw. 21,00 € (persönlich).

Angeregt durch die Konzepterstellung „Mobilität 2030 Tübingen“ finden auf Initiative des Personalrats des UKT seit mehr als zwei Jahren intensive Verhandlungen zwischen NALDO, UKT, SWT und Stadt über ein deutlich attraktiveres Job-Ticket-Modell statt. Mittlerweile liegt ein konkretes Modell mit nachfolgenden Eckpunkten vor, auf das sich alle Beteiligten verständigen konnten:

- Der NALDO ist bereit, ein neues Tarifmodell zu etablieren, das sich an das Frankfurter Jobticket anlehnt: Ein großer Arbeitgeber erhält dabei das Angebot, seine Beschäftigten zu besonders vergünstigten Konditionen mit Jobtickets auszustatten, wenn der NALDO sämtliche bisher von diesen Beschäftigten erzielten Fahrgeldeinnahmen und sämtliche Kosten für Kapazitätsmehrung aufgrund des neuen Jobtickets ersetzt bekommt.
- Nach den vorliegenden Berechnungen entstehen durch ein erweitertes und attraktives Jobticket am UKT Mehrkosten von rund 700.000 Euro im Jahr beim NALDO durch zusätzliche Busverkehrsleistungen.
- Den Beschäftigten kann das Monatsticket im Stadtverkehr voraussichtlich für 15 Euro monatlich angeboten werden. Der Preis für 2 und mehr Waben im Naldo-Gebiet soll 18,50 Euro betragen.
- Zur Finanzierung sind die Beschäftigten bereit, einer Erhöhung der monatlichen Gebühren für offene/überdachte Parkplätze am UKT um 13 bis 20 Euro monatlich zuzustimmen. Dadurch können voraussichtlich 400.000 Euro zur Verfügung gestellt werden.

- Das UKT ist bereit, die bisher gezahlten Zuschüsse von 200.000 Euro jährlich fortzuschreiben und zusätzlich befristet auf drei Jahre 100.000 jährlich zur Verfügung zu stellen, die ansonsten für die Bereitstellung zusätzlichen Parkraums aufgewendet werden müssten.
- Das Land Baden-Württemberg ist bereit, die notwendigen Kapazitäten auf der Zollernbahn zu finanzieren und für das Modellprojekt 150.000 Euro jährlich befristet auf 2-3 Jahre unter bestimmten Bedingungen als Anschubfinanzierung einzubringen.

Unter der Annahme, dass insgesamt 2700 Jobtickets monatlich verkauft werden, verbleibt in dieser Modellrechnung noch eine Deckungslücke von 200.000 Euro pro Jahr. In den Verhandlungen hat der Oberbürgermeister in Aussicht gestellt, dass die Stadt diesen Betrag für drei Jahre zur Erprobung des Modells zur Verfügung stellt. Hierfür könnten die für den Park&Ride-Verkehr zu den Kliniken eingeplanten und nicht mehr benötigten Restmittel von rund 600.000 Euro eingesetzt werden:

Erstattung bisheriger Fahrgeldeinnahmen an den naldo	950.000 €
Mehrkosten durch zusätzliche Busverkehrsleistungen	700.000 €
Summe Kosten	1.650.000 €
Einnahmen aus Verkauf Jobticket	600.000 €
Einnahmen durch Erhöhung der Parkgebühren	400.000 €
Zuschuss des UKT	300.000 €
Zuschuss des Landes Baden-Württemberg	150.000 €
Zuschuss der Stadt	200.000 €
Summe der Einnahmen und Zuschüsse	1.650.000 €

Zur Fortsetzung der Verhandlungen soll nun eine grundsätzliche Genehmigung des Gemeinderats eingeholt werden. Die formelle Umsetzung ist im Haushalt 2014 vorgesehen. Ziel ist ein Start des Jobtickets zum 1. Januar 2014.

Für ein solches finanzielles Engagement der Stadt sprechen folgende Gründe:

Die Zielsetzung, den Steinenberg von Bebauung freizuhalten, wird sich angesichts des Wachstums am UKT Standort Berg nicht halten lassen, wenn dort in großem Umfang zusätzlicher Parkraum hergestellt werden muss. Durch das Jobticket fließen dem SVT zusätzliche Mittel zur Finanzierung von Busleistungen zu, die zur Finanzierung der zusätzlich durch den SVT zu erbringenden Beförderungsleistungen für die zusätzlichen Nutzer des Job Tickets verwendet werden. Damit wird es möglich, erstmals eine Non-Stop-Verbindung zwischen Bahnhof und Klinikum einzurichten, die einen Mehrwert auch für die Stadt darstellt.

Im Projekt Mobilität 2030 ist eindeutig identifiziert worden, dass die größten Potenziale zur CO₂-Minderung im Verkehr im Einpendelverkehr und hier besonders zum Klinikum liegen. Mit dem Jobticket wird naldoweit ein starker Anreiz zur Verlagerung dieses Verkehrs auf Schiene und Bus gesetzt. Eine Reduktion des Berufspendelverkehrs in der Stadt entspannt die Stausituation in der Spitzenzeit und leistet einen Beitrag zu Luftreinhaltung und Anwohnerschutz in der Kernstadt.

Der NALDO hat grundsätzlich Bereitschaft signalisiert, dass hier zu Erprobung kommende Modell auch auf andere Arbeitgeber zu übertragen. So hat beispielsweise die BG Unfallklinik mit rund 1.000 Beschäftigten, die ebenfalls seit 1997 für ihre Beschäftigten ein Jobticket mit

Arbeitgeberzuschuss anbietet, Interesse an einem solchen Jobticketmodell signalisiert.

Da auch viele städtische Beschäftigten einpendeln müssen, strebt die Stadt an, auf dieser Basis ebenfalls ein Jobticket einzuführen. Vergleichbare Überlegungen stellt derzeit die Landeshauptstadt Stuttgart an. Angesichts des Drucks auf den Mietwohnungsmarkt und der veränderten Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt, kann ein günstiges Jobticket ein sinnvoller Beitrag zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit und zur Gewinnung von Personal sein.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung beabsichtigt, die Verhandlungen mit dem NALDO und dem UKT über ein Jobticket zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen. Hierfür können auf drei Jahre verteilt 600.000 Euro zur Verfügung gestellt werden, die für den P&R-Verkehr zum Klinikum nicht mehr benötigt werden.

Im Fall der erfolgreichen Einführung eines Jobtickets als Modellversuch am UKT plant die Stadtverwaltung, für die Beschäftigten der Stadt und aller Tochtergesellschaften ein vergleichbares Angebot mit dem NALDO zu verhandeln.

4. Lösungsvarianten

Die Stadt stellt für die auf drei Jahre angelegte Erprobungsphase kein Geld zur Verfügung. Ein erweitertes, für die Gesamtbelegschaft attraktives Jobticket wird in Folge dessen am UKT höchstwahrscheinlich nicht eingeführt werden.

5. Finanzielle Auswirkung

Die Kosten für die Stadt belaufen sich befristet auf drei Jahre auf jährlich 200.000 €. Dies entspricht in etwa den nicht mehr benötigten Restmitteln von rund 600.000, die ursprünglich für den Park&Ride-Verkehr zu den Kliniken eingeplant waren. Die Stadt wird die entsprechenden Summen in die Haushaltsentwürfe 2014, 2015 und 2016 aufnehmen.

Nach der Modellphase müssen die finanziellen Rahmenbedingungen neu zwischen den Partnern verhandelt werden.

Bei der Einführung eines Jobticket für die Beschäftigten der Stadt und aller Tochtergesellschaften werden voraussichtlich weitere Kosten auf die Stadt zukommen, die derzeit noch nicht beziffert werden können.

6. Anlagen

