

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Verkehrsverbund Rhein-Sieg: Ausweitung des JobTicket-Modells
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig
Verkehrsausschuss	27.09.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	10.10.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	13.10.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat der Stadt Köln spricht sich gegen eine Hinwirkung auf die Kölner Verkehrs-Betriebe AG und den Verkehrsverbund Rhein-Sieg dahingehend aus, dass künftig auch JobTicket-Verträge mit Unternehmen abgeschlossen werden, bei denen das JobTicket nicht für die gesamte Belegschaft abgenommen werden muss, sondern eine Abnahmequote ab 30% der Mitarbeiter möglich ist.

Alternative:

Der Rat der Stadt Köln weist die Vertreter der Stadt Köln in den Gremien der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Sieg an, auf eine Weiterentwicklung des JobTicket-Modells dahingehend einzuwirken, dass auch für Unternehmen ab 50 Mitarbeiter eine Abnahmequote ab 30% der Mitarbeiter ermöglicht wird.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme _____ €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja _____ €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten _____ € _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Die BV 3 Lindenthal hat folgenden Beschluss gefasst:

„Die Bezirksvertretung Lindenthal bittet den Rat bzw. die zuständigen Gremien, auf die KVB AG einzuwirken mit dem Ziel, das JobTicket nicht erst dann auszugeben, wenn ein Unternehmen Tickets in Höhe der absoluten Zahl seiner Mitarbeiter abnimmt, sondern bereits auch dann, wenn 30% der Mitarbeiter das JobTicket benötigen.“

Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) werden derzeit zwei JobTicket-Modelle angeboten: das Solidarmodell für Unternehmen mit 50 Mitarbeitern und mehr sowie das Fakultativmodell für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern.

a) Solidarmodell für Unternehmen ab 50 Mitarbeiter

Das JobTicket im Solidarmodell ist für Unternehmen mit einer Gesamtbelegschaft von mehr als 50 Mitarbeitern (vor 2008 ab 100 Mitarbeiter) konzipiert, die für alle ihre ständig beschäftigten Mitarbeiter ein JobTicket abnehmen – unabhängig davon, ob diese auch tatsächlich den ÖPNV nutzen. Ausgenommen hiervon sind Personenkreise wie Schwerbehinderte mit Freifahrberechtigung im ÖPNV, Mitarbeiter in Elternzeit oder Altersteilzeit etc.. Durch den niedrigen Grundpreis wird so zum einen der Anreiz für die Nutzung von Bus und Bahn gesteigert, zum anderen werden die Kosten für JobTickets, die nicht genutzt werden, i.d.R. auf die Personen umgelegt, die das JobTicket tatsächlich nutzen. In den Unternehmen kommt es hierdurch zu der Situation, dass die tatsächlichen Kosten eines JobTicket-Kunden näher an den Kosten für andere Kunden liegen (z.B. MonatsTicket im Abonnement zwischen 50,80 €/Monat und 187,60 €/Monat), insbesondere unter Berücksichtigung der Nutzungsmöglichkeiten des JobTickets (erweiterter Geltungsbereich im gesamten VRS-Gebiet, diverse Mitnahmemöglichkeiten) aber immer noch niedriger sind. Dieser Grundgedanke kann jedoch nur eingehalten werden, wenn sich Solidargemeinschaften an der Finanzierung beteiligen.

b) Fakultativmodell für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern

Um auch für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern ein attraktives JobTicket-Angebot unterbreiten zu können, wurde 2007/2008 im VRS ein neues Konzept entwickelt. Dieses JobTicket für kleinere Unternehmen können all diejenigen Betriebe erhalten, die zwischen 2 und 49 Beschäftigte haben und einem Dachverband (z. B. IHK zu Köln) bzw. Federführer angeschlossen sind, der insgesamt mindestens 250 JobTickets für solche kleinen Firmen abnimmt. Das JobTicket-Fakultativmodell enthält die gleichen Berechtigungen wie das bisherige JobTicket, wird aber als Fakultativmodell angeboten: jede Firma innerhalb des teilnehmenden Dachverbandes kann eine gewünschte Anzahl von JobTickets für ihre Beschäftigten abnehmen, mindestens jedoch zwei. Gleichzeitig ist dieses Modell mit einem Preis kalkuliert, der 10% unter dem MonatsTicket im Abonnement für

das Stadtgebiet Köln liegt. Damit ist das JobTicket für den Nutzer im Fakultativmodell in der Regel teurer als für Nutzer im Solidarmodell.

Der VRS ist zentral für alle Tarifangelegenheiten innerhalb des gesamten VRS-Verkehrsgebietes zuständig. Der VRS-Tarif wird auf Basis der Kooperationsverträge zwischen Verkehrsunternehmen und VRS im Auftrag und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen vom VRS bearbeitet. Diese Zuständigkeit umfasst auch die gesamten Rahmenbedingungen des JobTicket-Angebots. Dementsprechend ist eine Änderung dieser Rahmenbedingungen auch nur durch den VRS und somit für das JobTicket-Angebot im gesamten VRS-Verkehrsgebiet möglich.

Generell unterliegen die JobTicket-Modelle – wie das gesamte Tarifangebot im VRS – einer ständigen Prüfung auf Verbesserungsmöglichkeiten. Eine Kosten-Nutzen-Betrachtung hat bisher jedoch ergeben, dass VRS-weit am Beschluss, das Solidarmodell mit einer 100%igen Abnahme zu führen, festgehalten wird. Dazu muss auch erwähnt werden, dass das VRS-JobTicket-Solidarmodell nach Kenntnisstand der KVB bundesweit die höchste tatsächliche Abnahmequote aller etablierten JobTicket-Modelle hat. Eine Kundenzufriedenheitsanalyse bei den Solidarvertragspartnern der KVB in 2010 hat ergeben, dass 97% der Unternehmen, die sich an der Befragung beteiligt haben, das JobTicket im Solidarmodell erneut einführen würden.

Die Aufwendungen der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Erbringung von ÖPNV-Leistungen werden trotz massiver Restrukturierungsmaßnahmen und damit einhergehender Einsparungen derzeit nicht vollständig durch Tarifeinnahmen gedeckt. Zugleich sinken die öffentlichen Zuschüsse für den ÖPNV – insbesondere durch Bund und Land – immer weiter. Aus diesem Grund arbeiten die Verkehrsunternehmen daran, die Tarifeinnahmen im Verhältnis zu den Aufwendungen zu steigern. Gemäß den VRS-Beschlüssen muss als vorrangiges Ziel der Erlössteigerung eine mindestens 50%ige Nutzerfinanzierung erreicht werden. Das JobTicket macht hier generell keine Ausnahme.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen gemäß dem Beschluss der BV Lindenthal und dem hieran orientierten Alternativbeschluss wäre dementsprechend kontraproduktiv und würde sich umgehend negativ auf das Ergebnis der KVB auswirken. Um das JobTicket-Angebot für große Unternehmen auch bei einer Abnahmequote ab 30% umzusetzen bestünden grundsätzlich zwei Alternativen:

Entweder müsste das Solidarmodell insgesamt aufgegeben und grundsätzlich ausschließlich das JobTicket im Fakultativmodell angeboten werden, da das Solidarmodell für große Unternehmen grundsätzlich eine verhältnismäßig hohe tatsächliche Abnahmequote im Unternehmen erfordert, damit es sich für den Endabnehmer im Vergleich zum MonatsTicket im Abonnement rechnet. Der Grundgedanke des Solidarmodells, nämlich die Solidarisierung von Vor- und Nachteilen zwischen allen Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer), würde damit vollständig aufgegeben. Im Endeffekt würde dies dazu führen, dass der Ticketpreis für viele heutigen Kunden mit JobTickets im Solidarmodell steigen wird.

Alternativ könnte das Fakultativmodell unterhalb einer bestimmten tatsächlichen Abnahmequote auch für große Unternehmen geöffnet werden, d.h. für große Unternehmen würden – je nach tatsächlicher Abnahmequote – beide JobTicket-Modelle angeboten. Dies würde jedoch für die Verkehrsunternehmen zu deutlichen wirtschaftlichen Nachteilen führen: Unter der Annahme, dass bei einer Abnahmequote von unter 60% für große Unternehmen das Fakultativmodell geöffnet würde und bei einer unterstellten tatsächlichen Abnahmequote von durchschnittlich 40% in diesem Bereich würde dies bei der KVB allein durch Wanderungen im JobTicket-Segment selbst ohne Preisanpassungen voraussichtlich zu Mindereinnahmen

von ca. 4,8 Mio. € p.a. führen. Des Weiteren wäre mit Mindereinnahmen durch den Wechsel von Kunden vom MonatsTicket zum JobTicket (Fakultativmodell) zu rechnen, die jedoch derzeit nicht bestimmt werden können. Dies hätten direkte Folgen für das Ergebnis der Stadtwerke GmbH und somit auf deren Ausschüttungsmöglichkeiten an die Stadt Köln. Da auch die übrigen Verkehrsunternehmen im VRS von dieser Regelung betroffen wären, gäbe es darüber hinaus auch negative Auswirkungen auf die Einnahmen-Aufteilungssituation im gesamten VRS.

Grundsätzlich ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass es sich bei sämtlichen Mehrfahrten-tickets und Zeitfahrausweisen im ÖPNV um Rabattstufen bezogen auf das Einzelticket als Grundtarif handelt: je enger sich ein Kunde an ein Verkehrsunternehmen bzw. einen Verkehrsverbund als Verkehrsanbieter bindet, desto höher ist der Rabatt. Das JobTicket stellt hierbei die höchste Rabattstufe dar, da es auch die ansässigen Unternehmen als Arbeitgeber und somit als Gewährträger für bestimmte Abnahmemengen in diese Beziehung einbindet. Bei einer Öffnung des JobTickets für große Unternehmen mit deutlich geringeren Abnahmekoten würde diese Kalkulationsgrundlage für die Rabattgewährung deutlich eingeschränkt.