

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr. TOP:	58 1
	Verhandlung	Drucksache: GZ:	80/2015 OB 0505-03

Sitzungstermin:	04.03.2015
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	EBM Föll
Berichterstattung:	-
Protokollführung:	Frau Faßnacht pö
Betreff:	Jobticket - Finanzierung von überplanmäßigen Ausgaben im Haushaltsjahr 2015

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 20.02.2015, GRDRs 80/2015, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Im THH 100, Haupt und Personalamt, Amtsbereich 1007540 - Sonstige soziale Leistungen für Beschäftigte, Kontengruppe 43100 - Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - wird für das Haushaltsjahr 2015 einem überplanmäßigen Aufwand in Höhe von 1.400.000 EUR zugestimmt.
2. Zur Deckung werden 1.400.000 EUR aus der Deckungsreserve Sachaufwand 2015 herangezogen.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

EBM Föll verweist auf die finanzielle Dimension dieser "Erfolgsgeschichte" und fasst die Beschlussvorlage in kurzen Worten zusammen. Wenngleich die finanzielle Dimension aus Sicht des Kämmerers nicht ganz so erfreulich sei, müssten die im Beschlussantrag dargestellten Mittel bereitgestellt werden. Im Jahr 2016 wäre der Haushaltsansatz um rund 1,5 Mio. € auf dann rund 3,5 Mio. € zu erhöhen.

Ausdrücklich hebt er hervor, dies werde auch der SSB entsprechend dem Einnahmen-Aufteilungsvertrag zugutekommen, denn ein wesentlicher Teil diene der Erlössteigerung bei der SSB und damit der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs insgesamt. Insofern handle es sich ein Stück weit um "kommunizierende Röhren".

StR Kotz (CDU) merkt an, Erfolgsgeschichten in der Wirtschaft hätten meistens positive finanzielle Auswirkungen. Die Vorlage stelle sich je nach Betrachtungsweise ambivalent dar: OB Kuhn habe 10.400 in dieser Form verkaufte Tickets als großen Erfolg dargestellt, und EBM Föll habe zu Recht auf die Kosten für die Stadt in Höhe von nachhaltig mindestens 3,5 Mio. € pro Jahr hingewiesen. Dies sei ein hoher Betrag im nicht investiven Stadthaushalt. Die Beschäftigten seien sicherlich dankbar für diesen Zuschuss für ihre Mobilität.

Beim letzten Haushalt sei dieser Haushaltsposten von OB Kuhn als verkehrssteuernde Maßnahme eingebracht worden. Vor Einführung dieser Art des Jobtickets habe die Zahl der Firmentickets bei 5.450 gelegen. Folglich wurden 4.950 neue Fahrgäste für den öffentlichen Nahverkehr gewonnen. Umgerechnet auf 3,55 Mio. € bedeute dies einen Zuschuss pro neu umgestiegenem Fahrgast in Höhe von 707,08 €. Es stelle sich die Frage nach der Angemessenheit, welche seine Fraktion bereits zu den letzten Haushaltsplanberatungen gestellt habe.

Eine zweite Frage laute: Gibt es Alternativen, um mit dem gleichen Mitteleinsatz mehr zu erreichen bei der gleichen Zielsetzung? So könnte man beispielsweise 10.000 Bürgern ein 2-Zonen-Jahresticket, das rund 700 € kostet, zu 50 % fördern. Angesichts der CO₂-Thematik wäre auch vorstellbar, mit dem Betrag von 3,55 Mio. € die Differenz zwischen Verbrennungsmotor und E-Fahrzeug von ca. 200 € für ca. 1.500 E-Fahrzeuge auszugleichen und damit den CO₂-Ausstoß in Stuttgart deutlich zu reduzieren. Die vorgelegten Zahlen zeigten auch, dass diese Maßnahme etwa zur Hälfte einen reinen Mitnahmeeffekt habe, weil die Hälfte derjenigen, die nun das geförderte Jobticket beziehen, schon zuvor SSB gefahren ist. Dies sei nicht besonders effektiv unter dem Stichwort "verkehrssteuernde Maßnahmen und Feinstaubreduzierung".

Trotzdem werde man der Vorlage heute zustimmen und das Projekt finanziell hinterlegen, weil das Jobticket damals mehrheitlich vom Gemeinderat beschlossen wurde und man der Meinung sei, dass man den Mitarbeitern gegenüber fair sein muss, die sich darauf verlassen haben. Vom Grundsatz her ändere dies jedoch nichts an der Kritik gegenüber der Maßnahme.

StR Stopper (90/GRÜNE) bestätigt, es handle sich um eine große Summe, die man aus der Deckungsreserve nachschießen muss. Seine Fraktion schließe sich der Verwaltung an und sei der Meinung, dass es eine Erfolgsgeschichte ist und dass es gut investiertes Geld ist. Daher werde man der Beschlussvorlage zustimmen. Wenn man preisliche Maßnahmen macht im ÖPNV, so sei klar, dass es dabei auch immer Mitnahmeeffekte gibt in dem Sinne, dass Bestandskunden die günstigeren Angebote nutzen werden. Auch das von StR Kotz angeführte Beispiel mit den 10.000 Nutzern unterschlage, dass es auch dort bereits Bestandskunden gibt, die dann auf das günstigere Ticket umsteigen. Würde man den Vorteil ausschließlich Neukunden anbieten, so würde man diejenigen bestrafen, die sich bereits so

verhalten, wie es für die Luftqualität in Stuttgart gut ist. Er stimmt den Ausführungen von EBM Föll zu, wonach bei der SSB Einnahmen daraus ankommen, die selbstverständlich auch dafür genutzt werden, weiter in die Infrastruktur zu investieren und diese zu erhalten.

Der Stadtrat ergreift die Gelegenheit, auch an alle anderen Arbeitgeber in Stuttgart zu appellieren, dem Beispiel der Landeshauptstadt zu folgen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu bezuschussen beim Jobticket, weil es eine wirksame Maßnahme ist, um Menschen dazu zu bringen, auf den ÖPNV umzusteigen. Selbst die SSB habe sich bei der Berechnung der Preiselastizität diesbezüglich verkalkuliert, weil diese in Stuttgart anders sei, als es VVS und SSB bisher vorgerechnet haben. Daher halte es seine Fraktion für richtig, dass VVS und SSB überlegen, wie sie Kunden weiter entgegenkommen können, wenn diese in einem so großen Umfang, wie es der LHS jetzt gelungen ist, neue Fahrgäste auf den ÖPNV bringen, z. B. indem das Rabattsystem erweitert wird.

Die Erfolgsgeschichte Jobticket empfehle man natürlich auch dem Land. Mit Blick auf die Presseberichterstattung dazu betont er, es gehe nicht darum, allen Landesbeschäftigten in ganz Baden-Württemberg einen solchen Zuschuss zu gewähren. Sondern es sei eine Maßnahme im Kampf gegen Feinstaub und Luftschadstoffbelastung, sodass man durchaus differenzierte Angebote machen könnte. Beispielsweise könnte man Beschäftigten, die in Umweltzonen arbeiten, einen besonderen Zuschuss für das Jobticket geben.

Die SPD-Gemeinderatsfraktion habe das Thema weder bei den Diskussionen zum letzten Haushaltsplan rein fiskalisch gesehen, noch tue man dies jetzt, unterstreicht StR Pfeifer (SPD). Vielmehr betrachte man es ganzheitlich, da auch die SSB Vorteile daraus hat. Auch der psychologische Effekt und die positive Wahrnehmung als Arbeitgeber sprechen für diese Maßnahme. Die SPD-Fraktion freue sich über den Erfolg und spreche der Personalverwaltung und den Beschäftigten dort ein Lob aus, die damit verbundene Arbeit ohne zusätzliche Personalressourcen bewältigt zu haben. Außerdem hoffe man, dass die bisher erlebte Akzeptanz so weitergeht.

In diesem Zusammenhang erinnert StR Pfeifer an den Antrag seiner Fraktion, ein Azubi-Ticket betreffend. Er bedauert, dass hier ein bestimmtes soziales Gefälle vorhanden ist, und würde sich darüber freuen, vonseiten des Gemeinderats hierfür ebenfalls Unterstützung zu erfahren. Außerdem bittet er darum, bei Gelegenheit eine Aufstellung zu erhalten, welche Firmen aus der Privatwirtschaft sich beim Jobticket engagiert haben.

StR Rockenbach (SÖS-LINKE-PluS) stimmt der Vorlage zu und freut sich, "dass nun allen im Saal klar ist, dass es, wenn im ÖPNV die Fahrpreise billiger gemacht werden, auch mehr Kunden gibt". Die Fraktionsgemeinschaft werde im Rahmen der Haushaltsplanberatungen wieder an diesen Zusammenhang erinnern. Dankbar ist er EBM Föll für sein Bild der kommunizierenden Röhren. "Wir haben immer verlangt, dass man mit dem VVS darüber diskutiert, dass man in diesem Umfang der Mehreinnahmen für den VVS durch wirkliche Neukunden einen höheren Reduzierungsbeitrag als in der heutigen Form für ein Jobticket oder ein Sozialticket oder andere Vergünstigungsmaßnahmen gibt." Damit ließen sich die Ausgaben für den Stadtsäckel senken. Gegenüber der Verwaltung regt er weiter an, bei Vorlagen

mit finanziellen Auswirkungen auf die Deckungsreserve "als Dienstleistung an die ehrenamtlichen Stadträte" generell den aktuellen Stand der Deckungsreserve mit anzugeben.

StRin von Stein (FW) erinnert, ihre Fraktion habe in der Vergangenheit das Jobticket abgelehnt. Natürlich respektiere sie die vorhandenen Mehrheiten und werde sich bei der Abstimmung der Stimme enthalten. Tatsächlich gebe es nach ihrer Wahrnehmung mehr Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln, weshalb sie wissen möchte, wie der Ausbau des ÖPNV faktisch vonstattengehen soll. Auch sie stört sich darüber hinaus am Mitnahmeeffekt.

StR Prof. Dr. Maier (AfD) meint, es sei insofern ein Erfolg, "als man diese 10.000 Jobtickets losgeworden ist". Damit habe man 10.000 Leuten ein Geschenk gemacht und feiere sich nun dafür, dass diese es angenommen haben. Er befürchtet, dass die Kosten mittelfristig noch erheblich weiter ansteigen könnten, weshalb er eine Deckelung für notwendig erachtet. Da er dies nicht erkennen könne, werde er sich der Stimme enthalten.

StR Dr. Oechsner (FDP) stimmt der Vorlage gerne zu, da es richtig war, das Jobticket als verkehrspolitische Maßnahme einzuführen. Die Zustimmung zum Nachfinanzierungsbedarf sei zwingend notwendig. Interessant fände er zu erfahren, wie viele der 4.900 neu hinzugekommenen Besitzer das Jobticket tatsächlich exzessiv nutzen. Eine solche verkehrspolitische Maßnahme sei nur dann eine sinnvolle Maßnahme, wenn die Leute den ÖPNV auch tatsächlich nutzen und nicht nur deshalb das Ticket beziehen, weil es so günstig ist. Was den Zusammenhang von Höhe des Fahrpreises und Zahl der Fahrgäste angeht, so bittet er dabei auch zu beachten, dass bei einer Erhöhung der Fahrgastzahlen die Investition erhöht werden muss. Wer also bereit sei, die Fahrgastzahlen zu erhöhen durch geringere Fahrpreise, der müsse auch bereit sein, die Subventionen zu erhöhen. Auch diesbezüglich wäre für eine Entscheidung die Erhebung wichtig, wie intensiv das Jobticket genutzt wird. Darauf aufbauend müsse ein Gesamtkonzept für den zukünftigen ÖPNV entwickelt werden. An StR Kotz gewandt unterstützt er die Auffassung, es dürfen nicht diejenigen bestraft werden, die schon immer mit dem ÖPNV unterwegs sind. Dies wäre eine Ungleichbehandlung der Mitarbeiter innerhalb des "Konstrukts Stadt Stuttgart", die mit seiner Fraktion nicht zu machen wäre.

EBM Föll betont nachdrücklich, es sei nicht so, als ob die Landeshauptstadt Stuttgart ein singuläres Angebot an ihre Mitarbeiter machen würde. Das Jobticket sei ein allgemeines Tarifangebot des Verkehrsverbundes, welches eine Rabattierung in bestimmter Höhe gibt, wenn der Arbeitgeber sich mit einem Zuschuss beteiligt. Dieses Tarifangebot praktizieren neben der Landeshauptstadt viele andere Unternehmen. Die LHS setze dieses Angebot nicht zuletzt deshalb um, weil sie eine gewisse Vorbildfunktion habe: "Wie wollen wir andere Unternehmen gewinnen, noch stärker in dieses allgemeine Tarifangebot einzusteigen, wenn wir selbst als Landeshauptstadt Stuttgart nichts tun?" Es gebe neben dem verkehrlichen Motiv, den Umstieg zu fördern - Stichwort CO₂, Feinstaub und Lärm - außerdem das Motiv der Vorbildfunktion für andere Unternehmen, und es diene außerdem der Personalgewinnung und der Personalerhaltung.

Gegenüber StR Kotz macht er darauf aufmerksam, dass sich dessen Rechnung weiter fortsetzen lasse, weil der Subventionsbetrag pro Kopf sich halbieren würde, wenn noch weitere 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umstiegen. Allerdings erhöhe sich dann der Finanzbedarf um 1,75 Mio. €. Rein rechnerisch würde dann aber der Subventionsbetrag pro Kopf von 700 € auf 350 € sinken. Hätten alle Beschäftigten ein Jobticket, so müsste man weitere 3,55 Mio. € zuschießen und die Pro-Kopf-Subventionierung würde dann nur noch 175 € betragen. Rein rechnerisch sei diese Rechnung zwar richtig, doch glaube er nicht, dass dies die letzte Antwort sei, die man zu dem Thema findet.

Zum Stichwort "Preiselastizität" merkt er an, seines Erachtens könne man nicht aus der Entwicklung des Jobtickets den von StR Rockenbach dargestellten Rückschluss ziehen. Es gebe andere Beispiele in anderen Verkehrsverbänden, wo dies entsprechend dokumentiert sei. Es müsste dann außerdem dargestellt werden, wie die Finanzierung des Nahverkehrs insgesamt sichergestellt wird. Die Verwaltung werde damit im ersten Halbjahr 2015 noch auf den Gemeinderat zukommen. Schon heute könne er sagen, man stehe, was die Finanzierung des künftigen öffentlichen Nahverkehrs anbelangt, vor großen Problemen und Herausforderungen. Die Finanzierung sei keinesfalls gesichert, und auch das Thema "kommunizierende Röhren" sei nur begrenzt richtig, da man in einem Verkehrsverbund sei, in welchem es ein einheitliches Tarifangebot gibt. Aus den Gesamteinnahmen des Verkehrsverbundes erfolge eine Aufteilung entsprechend des Einnahmen-Aufteilungsvertrags. Diesbezüglich sei zu sagen, dass die SSB nur rund 40 % der generierten Mehrerlöse aus dem Verkehrsverbund herausbekommt, der Rest gehe an die anderen Partner im Verbund. Somit könne man nicht sagen, der Euro, den die Stadt im Stadthaushalt fürs Jobticket aufwendet, kommt auf der Einnahmenseite der SSB genauso an, sondern es gebe dazwischen einen kräftigen Schwund.

Die Bitte von StR Rockenbach nach Angabe des Kontostandes der Deckungsreserve zeige, dass dieser ein grundsätzlich falsches und nicht mit dem Gemeindehaushaltsrecht in Einklang stehendes Verständnis der Deckungsreserve hat. EBM Föll stellt klar, es handle sich nicht um ein Guthaben, das am Jahresanfang besteht und von dem man das Jahr über zehren kann. Sinn und Zweck der Deckungsreserve sei es, unvorhersehbare und unabweisliche Ausgaben, die im Haushaltsjahr entstehen, zu finanzieren. Dabei gehe es nicht per se darum, Ausgaben, die durch Beschlüsse des Gemeinderats außerhalb des Haushaltsplans liegen, abzudecken. Diese Vorlage sei ein klassischer Fall der Deckungsreserve, weil das Jobticket deutlich erfolgreicher angenommen wurde, als die damaligen Prognosen angenommen haben, und so ein finanzieller Mehrbedarf bestehe.

BM Wölfle erinnert an den Kontext, in dem das Jobticket für die Stadt Stuttgart entstanden ist, und daran, dass alle Verkehrsträger einen Effekt daraus haben - sowohl die SSB als auch die anderen Partner innerhalb des VVS-Gebiets. Nach dem Stand vom 01.02.2015 besitzen 10.183 LHS-Beschäftigte ein Jobticket, die Nachfrage sei nach wie vor stark. Es handle sich dabei auch um kein Geschenk, sondern um einen Zuschuss, weil die Arbeitnehmer einen erheblichen Beitrag selber zahlen. Entstanden sei es, weil angesichts der verkehrlichen Belastung und der Umweltbelastung nach lenkenden Wirkungen gesucht wurde. Aus seiner Sicht gebe es auch im Vergleich mit vielen anderen Instrumenten kaum ein wirkungsvolleres. Den Experten überlässt er den Vergleich mit dem von StR Kotz ins Spiel gebrachten

Vorschlag, mit dem gleichen Betrag 1.500 E-Fahrzeuge zu subventionieren. Angesichts deren Ausstoß an CO₂ glaubt er, diese müssten rund um die Uhr fahren im Vergleich zu 10.000 Beschäftigten der LHS, die inzwischen mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Auch könne er sich nicht vorstellen, dass die Beschäftigten ein Jobticket beziehen, um es sich als Spar-Trophäe an die Wand zu hängen, wendet er sich an StR Dr. Oechsner. Vielmehr sei es so, dass dann, wenn man das Ticket schon hat, die Nutzungshäufigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach steigt.

Die LHS wollte einen Anreiz geben für andere Arbeitgeber in Stuttgart und in der Umgebung. Er werde die Namen dieser Arbeitgeber nicht nennen, jedoch gebe es - von zuvor 60 - inzwischen 180 zusätzliche Firmenkunden. In Bezug darauf, wie das Firmenticket im VVS-Bereich aus seiner Sicht weiterentwickelt werden müsste, bittet er um Unterstützung: Er fände es richtig, dass dann, wenn ein Arbeitgeber einen deutlich höheren Zuschuss als 10 € gibt, der VVS diesem Arbeitgeber auch eine höhere Rabattierung gewährt. Dies wiederum wäre ein Anreiz für alle anderen Arbeitgeber, ihrerseits einen höheren Zuschuss als das Minimum von 10 € zu geben, sodass am Ende für den VVS ein deutlicher Fahrgastgewinn und damit auch ein Einnahmewachstum daraus resultiert. BM Wölfle bittet darum, in den jeweiligen Gremien darauf hinzuwirken, dass sich der VVS in diese Richtung entwickelt. Damit würde das Jobticket der Landeshauptstadt eine größere lenkende Wirkung haben.

Weiter ruft er in Erinnerung, bei der Entwicklung des Jobtickets habe auch die Frage eine Rolle gespielt: Wie gelingt es uns als Arbeitgeber, Beschäftigte für die Stadt Stuttgart zu gewinnen und zu halten? Von Gewerkschafts- wie von Personalratsseite sei die Forderung nach einer sogenannten Großstadtzulage laut geworden. Mit dem vorliegenden Jobticket habe man aufgrund der Doppel- und Dreifachwirkungen etwas viel Intelligenteres auf den Weg gebracht.

StR Rockenbauch schlägt vor, unabhängig von der Frage der Interpretation von Begriffen sich darauf zu einigen, dass es dennoch wichtig ist zu wissen, ob man das Konto überzieht. Daher bleibt er bei seiner Bitte, im Sinne einer Entscheidungshilfe für den Gemeinderat auf der Vorlage mit anzugeben, wie der Kontostand ist. Ihm sei bewusst, dass es sich um eine Reserve handelt, und er gehe weiter davon aus, dass das Finanzreferat diese Frage geprüft habe. Er verweist in Bezug auf die "kommunizierenden Röhren" auf seinen Wortbeitrag von vorhin und unterstützt BM Wölfle in seinem Vorschlag, über eine stärkere Rabattierung für alle, die das Jobticket anwenden und einen höheren Arbeitgeberbeitrag als das Minimum dazugeben, mit dem VVS zu verhandeln.

EBM Föll bestätigt, die Mitglieder des Gemeinderates dürfen davon ausgehen, dass er eine Vorlage nicht mehr mitzeichnen werde, wenn das Konto überzogen ist. Es gehöre zu den originären Aufgaben des Finanzreferats, den Kontostand zu prüfen. Sollte dieser im Minus sein, erfolge vonseiten des Finanzreferats keine Mitzeichnung. Darüber hinaus berichte man von Zeit zu Zeit zur Finanzsituation. Es sei nicht die Aufgabe der Stadträtinnen und Stadträte, das laufende Geschäft der Verwaltung "tagesscharf" auf Augenhöhe zu begleiten. Der Gemeinderat könne im Rahmen des Jahresabschlusses und anderer Themen prüfen, ob die Verwaltung richtig gerechnet oder sich verrechnet hat, und die entsprechenden Konsequenzen ziehen.

BM Wölfle trägt nach, Herrn Dr. Holzwart, dem er an dieser Stelle für die Durchführung der Arbeiten für das Jobticket dankt, sei es gelungen, beim Finanzamt dafür zu sorgen, dass die steuerliche Behandlung dieses Zuschusses deutlich einfacher abgewickelt werden kann. Damit führe dies weder für die SSB noch für die Arbeitgeber zu einem erheblichen zusätzlichen Aufwand.

Abschließend stellt EBM Föll fest:

Der Verwaltungsausschuss beschließt bei 2 Enthaltungen einstimmig wie beantragt.

zum Seitenanfang