

Stellungnahme der VRR AöR zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zur „Mobilität der Landesbediensteten NRW“, Anhörung des Verkehrsausschusses am 6. Februar 2019

Mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn zu bewegen ist ein klares Ziel des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Hierdurch kann ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende und damit zur Entlastung der Innenstädte im Hinblick auf Luftschadstoffe und Lärm geleistet werden. Um zur Erreichung dieses Zieles beizutragen bietet der VRR schon heute zielgruppenspezifische Tarifangebote an.

Um einen nachhaltigen Effekt zu erzielen und um Bürger in NRW zu einer verstärkten Nutzung von Bus und Bahn zu motivieren, ist es unumgänglich, dass parallel Erweiterungen im Leistungsangebot von SPNV und ÖSPV vorgenommen werden, einhergehend mit höheren Taktfrequenzen und erhöhten Beförderungskapazitäten. Aktuell wird in allen Bundesländern mit Metropolen bzw. Ballungsräumen z.T. signifikant das Leistungsangebot ausgebaut!

In den Kommunen sind begleitende Maßnahmen wie eine Parkraumbewirtschaftung oder weitere Elemente des lokalen Mobilitätsmanagements ebenfalls sinnvoll, um einen Umstieg vom IV auf den ÖPNV zu flankieren bzw. zu unterstützen sind.

Das von Ihnen angeführte Beispiel aus Hessen zeigt, dass auch gesetzliche Änderungen im Besoldungsgesetz der Landesbediensteten im Einvernehmen mit der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmerseite im Hinblick auf die Tarifvertragsebene Anreize zum Umstieg auf Bus und Bahn schaffen können.

Auch in NRW könnte, analog zum Modell in Hessen ein „kostenloses“ JobTicket für Landesbedienstete eingeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Hierzu sind die rechtlichen und steuerlichen Voraussetzungen, z.B. kommunal- und beihilferechtliche und Besoldungsfragen, die bereits im Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN benannt wurden, zu schaffen. Erst wenn die Rahmenbedingungen für eine solche Maßnahme festgelegt sind, und zudem eine Einigung der Tarifvertragspartner zustande käme, könnte aus Sicht des VRR eine Einführung eines Modells analog des in Hessen eingeführten Modells in NRW erfolgen.

Zudem müsste der für die Beförderung von Personen mit Bussen und Bahnen vorgesehene gesetzliche Rahmen, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), beachtet werden, dass keine unentgeltliche Beförderung von Personen mit Bussen und Bahnen vorsieht.

Zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit müsste den Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung des „hessischen Modells“ ein adäquates Fahrgeld garantiert werden.

Aufgrund des mit den Verkehrsunternehmen geschlossenen Kooperationsvertrags zum Verbundtarif besteht aber die Möglichkeit, Tarifwünschen Dritter oder eines Antragstellers nachzukommen, sofern die von der VRR AöR mit den betroffenen Verkehrsunternehmen kalkulierten Mindereinnahmen im vollem Umfang vom Antragsteller oder einem Dritten ggü. den Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden.

Zur weiteren Vertiefung des Konzepts ist ebenfalls zu klären, welche Berechtigten solche Tickets nutzen können (z.B. gem. TV – L §1).

Im aktuellen Tarifangebot des VRR bestehen schon seit den 90er Jahren verschiedene JobTicket- und Großkundenmodelle. Die Einführung dieser JobTicket-Zeitkarten wurde im VRR maßgeblich durch die damals vorgesehene und zum Teil eingeführte Parkraumbewirtschaftung bei verschiedenen Ministerien in Düsseldorf begünstigt. Mittlerweile nehmen viele Ministerien in NRW, Landesbetriebe, Gerichte und Finanzverwaltungen im VRR seit dieser Zeit ein verbilligtes JobTicket im Rahmen des Regeltarifs ab. Die auch Firmen angebotenen Modelle reichen von so genannten Solidarmodellen mit einer Mindestabnahme von 30 Tickets pro Monat für alle ordentlichen Mitarbeiter einer Firma bis hin zu Modellen mit Rabatten auf bestehende Regelangebote abhängig von der Abnahmemenge. Voraussetzung für die Abnahme bei allen Angeboten ist jeweils ein Vertrag zwischen Verkehrsunternehmen, Verbund und Firma oder Behörde.

Als weiterer Anreiz für den Abschluss eines JobTicket-Vertrages besteht seit dem 1. Januar 2019 die Möglichkeit, dass die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährten Arbeitgeberleistungen zu den Aufwendungen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Linienverkehr der Arbeitnehmer zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte steuerfrei gestellt worden sind. Zusätzlich wird die Steuerfreiheit auf private Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr gewährt. Hinzu kommt die Sozialversicherungsfreiheit auf die bezuschussten Fahrausweise. Die Neuregelung entlastet auch die Arbeitgeber, die die bisher mögliche Pauschalversteuerung genutzt haben.

Der VRR hat dieser Möglichkeit Rechnung getragen und bietet seit dem 01. Januar 2019 ein sogenanntes JobTicket-Arbeitgeberzuschussmodell an. Bei diesem Modell erhalten die JobTicket-Abnehmer bei einer Mindestabnahme von 30 Tickets sowohl einen steuerfreien Zuschuss durch den Arbeitgeber als auch einen von der Gesamtabnahmemenge unabhängigen absoluten Rabatt durch den VRR. Wie bei bisherigen Rabattmodellen kann der Mitarbeiter unter den Regelzeitkarten Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket und YoungticketPLUS auswählen.

Fazit:

Auf Basis von

- gesetzlichen Änderungen
- Schaffung eines 'Konsens' der Tarifparteien
- des Ausgleichs der Mindereinnahmen für die Finanzierung der Verkehrsunternehmen

ist grundsätzlich die Realisierung eines landesweiten Jobtickets für Landesbediensteten möglich.

Aufgrund der notwendigen erheblichen finanziellen Mitteln für den nachhaltigen Ausbau des Leistungsangebotes (=> Prio) ist eine Umsetzung eines 'Jobtickets für Landesbediensteten' mit ebenfalls erheblichen finanziellen Auswirkungen in den Gesamtprioritäten abzuwägen.