

**Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

**Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Behördliches Mobilitätsmanagement –  
Zwischenbilanz des Jobticket BW**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich die Verkaufszahlen des Jobticket BW seit seiner Einführung im Januar 2016 entwickelt haben;
2. wie sich die Verkaufszahlen des Jobticket BW auf die Verkehrsverbünde verteilen;
3. welche Anteile an den Verkaufszahlen durch Umsteigerinnen und Umsteiger und welche durch Neukunden erzielt wurden;
4. welche Anteile an Neukunden des Jobticket BW den öffentlichen Verkehr vorher gar nicht oder nur gelegentlich genutzt haben;
5. welche Wirkung das Jobticket BW auf Klima und Schadstoffbelastung hat;
6. welche Bedeutung sie dem behördlichen Mobilitätsmanagement beimisst und wie sie ihr behördliches Mobilitätsmanagement weiterentwickeln möchte.

04.04.2017

Andreas Schwarz, Katzenstein  
und Fraktion

## Begründung

Wesentliche Verkehrsströme werden durch das tägliche Pendeln an den Arbeitsplatz erzeugt. Dies führt – insbesondere in städtischen Regionen – zu erheblichen Belastungen durch eine große Zahl von Pkw. Je mehr Menschen auf dem Weg zum Arbeitsplatz auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Bus und Bahn) oder auf das Fahrrad umsteigen, desto geringer die Belastungen. Zahlreiche Arbeitgeber setzen hier mit Jobtickets, Entgeltumwandlung durch Radleasing oder Parkraummanagement entsprechende Anreize. Andere Flächenländer (z.B. Hessen) bieten inzwischen ein kostenloses, landesweit gültiges Jobticket für alle Landesbeschäftigten.

Die Regierungskoalition aus Bündnis 90/Die GRÜNEN und CDU hat sich im Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, die Vorbild- und Vorreiterrolle der eigenen Landesverwaltung bei nachhaltigen Mobilitätslösungen weiter auszubauen.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. Mai 2017 Nr. 1-0141.5/112\*1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. wie sich die Verkaufszahlen des Jobticket BW seit seiner Einführung im Januar 2016 entwickelt haben;*

In den ersten Monaten des Jahres 2016 waren nach Angaben der Nahverkehrs- und Tarifverbände sowie der Deutschen Bahn deutliche Steigerungsraten bei den Bestellungen des JobTicket BW zu verzeichnen. In den Sommermonaten stagnierten die Verkaufszahlen. Im Herbst zog die Inanspruchnahme wieder deutlich an. Im Monat Dezember 2016 haben 21.540 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesverwaltung ein JobTicket BW besessen. Bei rund 224.000 Anspruchsberechtigten liegt die Nutzungsquote damit insgesamt bei ca. 10% (vgl. *Abbildung 1*).

*2. wie sich die Verkaufszahlen des Jobticket BW auf die Verkehrsverbände verteilen;*

Die meisten JobTicket BW wurden bislang von den Nahverkehrs- und Tarifverbänden in Verdichtungsräumen abgesetzt, die eine gute bis sehr gute ÖPNV-Infrastruktur und hohe Angebotsqualität (dichtes Streckennetz, hohe Taktfrequenz) aufweisen (vgl. *Abbildung 2*).

Mit 9.228 Tickets wurde im Bereich des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) der weitaus größte Teil der JobTicket BW abgesetzt (vgl. *Abbildung 3*), gefolgt von der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) mit 2.898 Tickets und der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) mit 2.182 Tickets. Das JobTicket BW im Bereich der Deutschen Bahn, das für verbundübergreifende Verbindungen genutzt wird, besitzen 783 Landesbedienstete.

*3. welche Anteile an den Verkaufszahlen durch Umsteigerinnen und Umsteiger und welche durch Neukunden erzielt wurden;*

Der Anteil der Neukundinnen und Neukunden am Gesamtvolumen der verkauften Tickets liegt in den ersten zwölf Verkaufsmonaten im Durchschnitt bei fast 47%. Als „Abo-Neukunden“ werden diejenigen Personen bezeichnet, die vor dem Kauf

des JobTicket BW nicht im Besitz eines Fahrscheins im Jahresabonnement waren. Dieser Personenkreis nutzte den ÖPNV bislang saisonal, gelegentlich oder gar nicht. Die „Umsteiger“ hatten hingegen schon vor dem Kauf des JobTicket BW einen Dauerfahrschein und haben in der Folge nur einen Produktwechsel vorgenommen.

Die Verteilung bei den Nahverkehrs- und Tarifverbänden (vgl. *Abbildung 4*) ist sehr unterschiedlich ausgeprägt (zwischen 76 % und 14 %). Die Attraktivität des Tarif- und Verkehrsangebotes ist demnach offenbar der entscheidende Faktor für den Erwerb eines JobTicket BW. So bietet beispielsweise der Spitzenreiter, die Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH, für lediglich 46,25 Euro (exkl. Landeszuschuss) ein verbundweit gültiges JobTicket BW an, das zusätzlich eine großzügige Mitnahme- und Übertragbarkeitsregelung beinhaltet.

*4. welche Anteile an Neukunden des Jobticket BW den öffentlichen Verkehr vorher gar nicht oder nur gelegentlich genutzt haben;*

Das Verkehrsministerium führt seit Einführung des JobTicket BW eine begleitende, freiwillige Befragung derjenigen durch, die das JobTicket BW bestellen. In den ersten 14 Monaten haben 4.459 Personen an der Online-Befragung teilgenommen. Das sind rund 20 % der JobTicket BW-Kundinnen und -Kunden.

Es wurde die bisherige Verkehrsmittelwahl nach Häufigkeit der Nutzung und getrennt nach Sommer- und Winterhalbjahr abgefragt. Der errechnete Modal Split zeigt, dass mit 63 % im Sommerhalbjahr bzw. 70 % im Winterhalbjahr bereits vor dem Kauf des JobTicket BW viele Bedienstete den ÖPNV für den Weg zum Dienstort genutzt haben. 23 % der JobTicket BW-Kundinnen und -Kunden sind allerdings zuvor mit dem motorisierten Individualverkehr zum Arbeitsplatz gefahren, haben den öffentlichen Verkehr also vorher gar nicht oder nur gelegentlich genutzt (vgl. *Abbildung 5*).

*5. welche Wirkung das Jobticket BW auf Klima und Schadstoffbelastung hat;*

Die Wirkungen des JobTicket BW auf Klima und Luftschadstoffbelastung hat das Verkehrsministerium auf Grundlage der Befragungsergebnisse mithilfe des anerkannten Modells TREMOD (Transport Emission Model) des Umweltbundesamtes errechnen lassen.

Aus den 4.459 Antworten wurde für die Gesamtheit der Nutzerinnen und Nutzer die Umweltwirkung des JobTicket BW hochgerechnet und die Einspareffekte für CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) ermittelt (vgl. *Abbildung 6*). Daraus ergibt sich eine jährliche Reduktion für CO<sub>2</sub> um 1.331 Tonnen. Setzt man den Emissionsfaktor (142 g CO<sub>2</sub>/km) für einen Pkw an und legt man die durchschnittliche Pendelstrecke der Befragten (26,6 km einfach) bei durchschnittlich 220 Arbeitstagen zugrunde, dann werden rechnerisch durch das JobTicket BW 802 Pkw aus dem Berufsverkehr genommen.

Für NO<sub>x</sub> wurde eine durch das JobTicket BW bedingte jährliche Reduktion der Emissionen um 513 kg errechnet. Setzt man hier den Emissionsfaktor (0,31 g NO<sub>x</sub>/km) für einen Pkw an, kommt man rechnerisch auf 141 aus dem Pendlerverkehr genommene Pkw.

Durch das JobTicket BW fallen zudem jährlich 59 kg weniger Feinstaub PM<sub>10</sub>-Emissionen an. Mit dem Emissionsfaktor (0,005 g Feinstaub/km) ergibt sich eine errechnete Reduktion im Berufsverkehr um 1.009 Fahrzeuge.

Die Befragung hat zudem ergeben, dass 87 % der Befragten ihre Wohnung und/oder Dienststelle in einem Gebiet mit Luftreinhalteplan haben. Der weitaus größte Teil entfällt dabei auf Stuttgart. Rund 52 % der Befragten wohnen in der Landeshauptstadt oder fahren dorthin ein, um an den Dienstort zu gelangen (vgl. *Abbildung 7*).

*6. welche Bedeutung sie dem behördlichen Mobilitätsmanagement beimisst und wie sie ihr behördliches Mobilitätsmanagement weiterentwickeln möchte;*

Da die Landesverwaltung gem. § 7 Klimaschutzgesetz (KSG-BW) bis zum Jahr 2040 weitgehend klimaneutral werden soll, der Verkehr mit mehr als einem Drittel zu den Treibhausgasemissionen beiträgt und der Berufsverkehr wiederum erheblich zur Verkehrsleistung beiträgt, sieht die Landesregierung im behördlichen Mobilitätsmanagement eine sehr wichtige Aufgabe.

Mit dem JobTicket BW hat die Landesregierung eine wichtige Maßnahme des behördlichen Mobilitätsmanagements erfolgreich umgesetzt. Eine Nutzerquote von 10 % der zuschussberechtigten Landesbediensteten ist ein Jahr nach Einführung im Flächenland Baden-Württemberg ein Erfolg, auf den aufgebaut werden soll. Der Verlagerungseffekt von bis zu 23 % vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV übertrifft die Erwartungen. Und eine landesdurchschnittliche Abo-Neukundenquote von 47 % zeigt einerseits, dass es mit dem JobTicket BW gelingt, die Landesbeschäftigten zum nachhaltigen Wechsel auf den ÖPNV zu bewegen. Andererseits stärkt es die Nahverkehrs- und Tarifverbände und zeigt ihnen, dass es sich lohnt, mit neuen Angeboten Firmenkunden zu akquirieren. Außerdem konnte nachgewiesen werden, dass das JobTicket BW messbar zum Klimaschutz beiträgt und dort einen Beitrag zur Verringerung der Luftschadstoffe leistet, wo der Handlungsbedarf am größten ist.

Mit dem JobTicket BW und bei der Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte nimmt die Landesverwaltung Baden-Württemberg im Vergleich mit Bund und anderen Ländern im behördlichen Mobilitätsmanagement eine Spitzenstellung ein. Sie kommt auch ihrer Vorbildfunktion gegenüber großen Teilen der Wirtschaft nach (§ 7 Absatz 1 KSG BW).

Diese hervorragende Position im behördlichen Mobilitätsmanagement gilt es nicht nur zu behaupten, sondern angesichts der Herausforderungen von Klimaschutz und Luftschadstoffproblematik weiter auszubauen. Dazu gehört neben der Novellierung des Landesreisekostenrechts, die Förderung der Telearbeit und die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Vor allem aber in der Förderung des Radfahrens ihrer Beschäftigten sieht die Landesregierung eine Aufgabe, bei der mit intelligenten neuen Maßnahmen und überschaubarem Mitteleinsatz in absehbarer Zeit erhebliche Beiträge zu Klimaschutz und Verringerung der Luftschadstoffbelastung erreicht werden können.

Hermann  
Minister für Verkehr

### Anlage 1 – Abbildungen

Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE

Abbildung 1





Abbildung 4

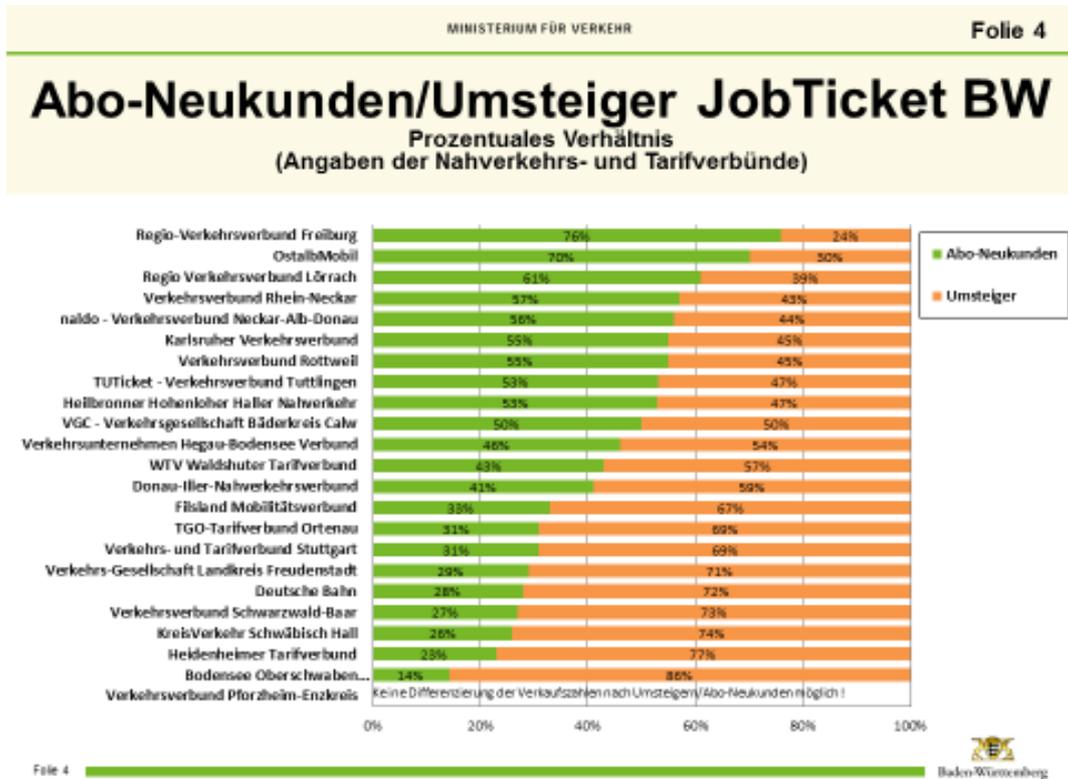


Abbildung 5

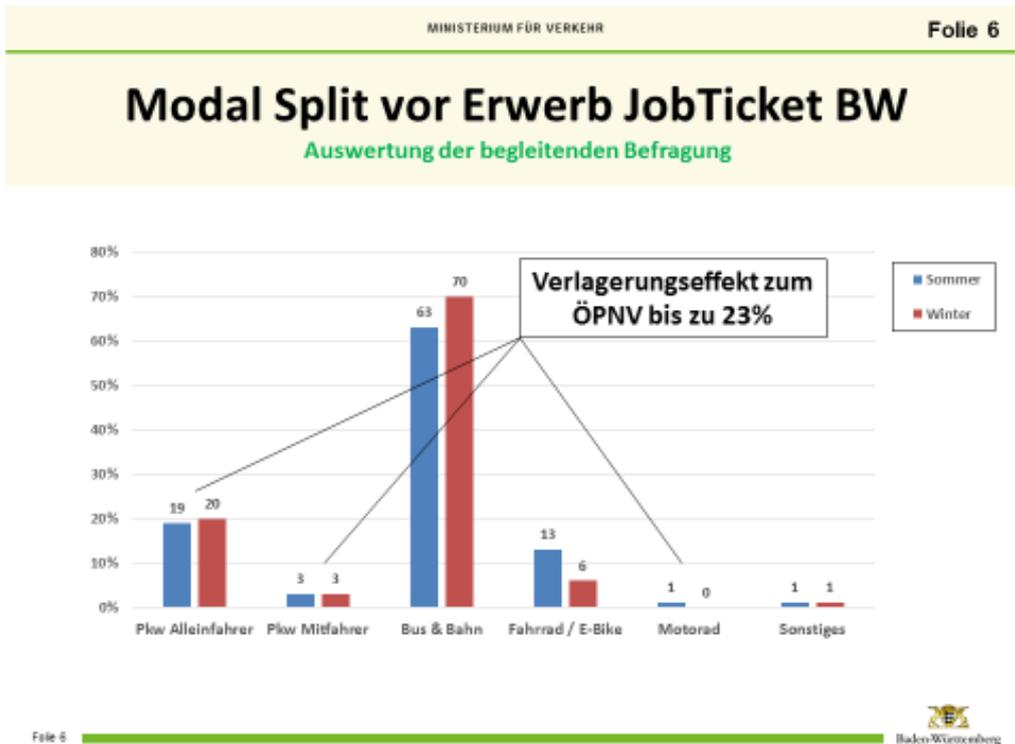


Abbildung 6

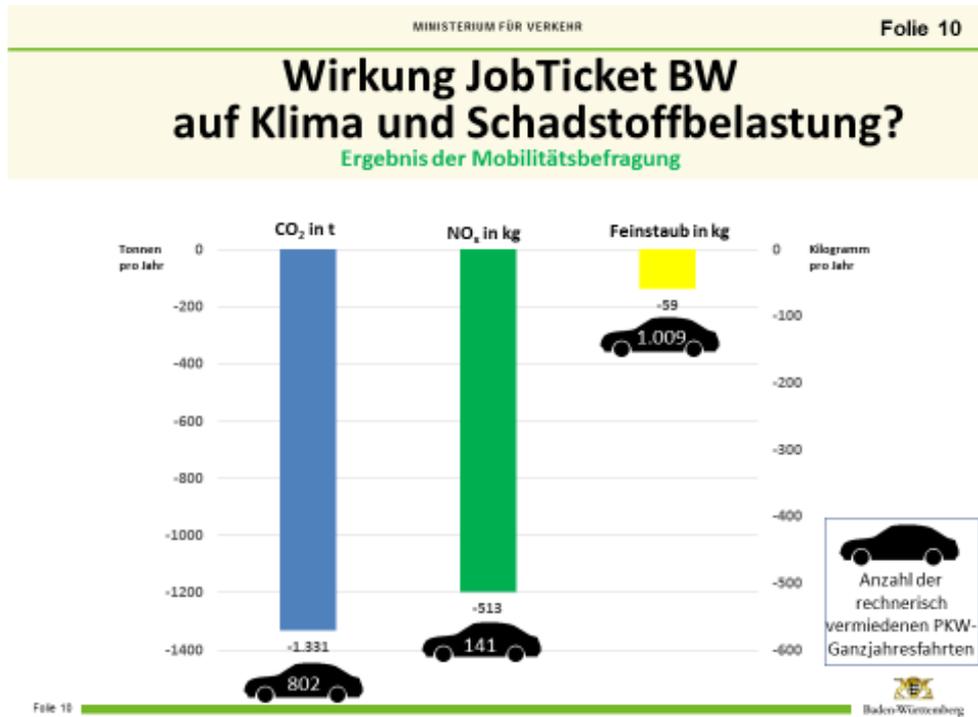


Abbildung 7

