



Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses

35. Sitzung (öffentlich)

19. August 1998

Düsseldorf - Haus des Landtags

14.00 Uhr bis 17.45 Uhr

Vorsitz: Peter Bensmann (CDU)

Stenograph/in: Simona Roeßgen (als Gast), Franz-Josef Eilting (Federführung)

Verhandlungspunkt:

Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostenengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/2960

Vorlagen 12/2080 und 12/2124

öffentliche Anhörung

Die Sachverständigen tragen ihre Stellungnahme vor und beantworten jeweils anschließend die Fragen der Ausschußmitglieder (s. Seite II).

Anschließend erörtert der Unterausschuß das weitere Beratungsverfahren.

Die ursprünglich als **TOP 2** in nichtöffentlicher Sitzung vorgesehene Beratung des Siebten Landesbesoldungsänderungsgesetzes - Drucksache 12/2928 - wird **verschoben** auf die nächste Sitzung, die für den **27. August 1998, 10.30 Uhr**, anberaumt wird.

Folgende Sachverständige werden angehört:

Organisation	Zuschriften	Seite
Landkreistag Nordrhein-Westfalen Franz-Josef Schumacher	12/2078	2
Stadtverwaltung Düsseldorf Peter Morschheuser	12/2086	3
Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband NRW Gewerkschaft ÖTV, Bezirke NW Helmut Schneider	12/2077	4
Deutscher Beamtenbund, Landesbund NW Meinolf Guntermann	12/1912 12/2055	7
Deutsche Steuer-Gewerkschaft, Landesverband NW Werner Siggelkow	12/2054 12/2079	11
Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk NRW Ulrich Krüger	12/2066	15
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen Dr. Herbert Kemming	12/2046	19
Fachhochschule Gelsenkirchen Günter Scholz	12/2051	25
Wuppertaler Stadtwerke AG Dr. Peter Hoffmann	12/2069	32
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH Dieter Lippert	12/2050	39
Verkehrsclub Deutschland e. V. Heinz Klewe	12/2070	45
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe NW Thomas Hilpert	12/2049	51
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NW Dr. Werner Reh	12/2083	55

Weitere Zuschriften: 12/2036, 12/2037, 12/2067, 12/2081

Tagesordnungspunkt:

Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2960

öffentliche Anhörung

Vorsitzender Peter Bensmann: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich begrüße Sie zur 35. Sitzung des Unterausschusses "Personal". Sie sind alle vom Präsidenten eingeladen worden. Ich darf Sie im Namen aller Ausschußmitglieder ganz herzlich begrüßen. Wir sind sehr erfreut darüber, daß Sie an dieser Anhörung teilnehmen. Es ist die einzige Chance für die Interessenverbände, aber auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die ich an dieser Stelle ebenfalls begrüße, an diesem Gesetzgebungsverfahren teilzunehmen. Hier haben Sie die Möglichkeit, Anregungen zu geben. Wir werden diese in weiteren Beratungen der Ausschüsse diskutieren, bewerten und dann umsetzen.

Der zuständige Ausschuß für das gesamte Gesetzgebungsverfahren ist der Haushalts- und Finanzausschuß. Er hat uns, dem Unterausschuß "Personal", aus vielerlei Gründen den Auftrag gegeben, diese Anhörung durchzuführen.

Wir hatten Sie angeschrieben und um eine schriftliche Stellungnahme gebeten; das tun wir bei den Beratungen des Haushaltsplans jedes Jahr bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern; die Vertreter der Berufsverbände kennen wir daher gut. Die schriftlichen Stellungnahmen sind allen Abgeordneten zugegangen; davon können Sie ausgehen.

Ich möchte noch einige Vorbemerkungen zum Ablauf dieser Anhörung machen; wir haben das gerade zwischen den Fraktionen abgestimmt. Wir haben insgesamt 27 Teilnehmer eingeladen. Unserer ersten Einladung konnten Sie entnehmen, daß Sie Ihre Argumente innerhalb von zehn Minuten vortragen dürfen. Gleiches Recht für alle: Das bedeutet, daß alle bis zum Schluß dieser öffentlichen Anhörung bleiben müssen. Wenn aber alle diese Redezeit von zehn Minuten ausschöpfen würden, kämen wir auf insgesamt 300 Minuten Redezeit. Egal, welche Bildungseinrichtung des Landes besucht wurde: Es dürfte jedem deutlich werden, wie lange diese Anhörung dann dauern würde. Die Aufnahmefähigkeit läßt nach. Außerdem haben Sie alle wie wir sicher noch viele andere Dinge zu tun.

Weil er sich auch schon in anderen Bereichen bewährt hat, mache ich folgenden Vorschlag: daß Sie die wichtigsten Ansätze thesenartig vortragen, daß Sie sagen, worauf es Ihnen ankommt. Wir haben dann die Gelegenheit, das eine oder andere zu hinterfragen. Dieses Verfahren hat sich bewährt. Die, die schon an solchen Anhörungen teilgenommen haben, wissen das. Ich meine, man kann seine Kernaussagen innerhalb von zwei oder drei Minuten machen. Ich denke, dieser Wunsch ist im Interesse aller. Dann können wir in ungefähr zwei Stunden - das ist die normale Sitzungszeit des Unterausschusses "Personal" - fertig sein. - Die Liste mit der Reihenfolge der Redner wird gerade verteilt.

Ich möchte jetzt Herrn Franz-Josef Schumacher vom Landkreistag bitten zu beginnen.

Franz-Josef Schumacher (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich bin von den beiden anderen Spitzenverbänden gebeten worden, sie hier zu vertreten. Das ist nicht schwierig. Zwar deckt sich nicht der Wortlaut unserer Stellungnahmen, aber der Inhalt.

Ich will auf einen Kernpunkt des Gesetzentwurfs zurückkommen, der die kommunalen Spitzenverbände besonders bewegt. Es geht um die Abschaffung der Anerkennung privateigener Kfz kombiniert mit der Verschlechterung der Leistungen bei der Wegstreckenentschädigung. Wir sehen Probleme bei der Motivation der Bediensteten, ihre privaten Kfz weiterhin zur Verfügung zu stellen, wenn dies durchgesetzt wird. Auf diese Bereitschaft der Bediensteten sind die Kommunen aber angewiesen, weil sich erwiesen hat, daß dies die wirtschaftlichste Form ist. Es mag Einzelfälle geben, in denen das anders ist. Im allgemeinen ist es aber die wirtschaftlichste Form, um das Dienstgeschäft zu erledigen.

Mit der Abschaffung der Anerkennung des privateigenen Kfz fällt auch die Verpflichtung des Bediensteten, dieses Fahrzeug jederzeit für Dienstfahrten zur Verfügung zu stellen. Dies ist nach unserer Auffassung nur vertretbar, wenn die sonstigen Rahmenbedingungen und Anreize, die für Bedienstete bestehen, ihr privates Kfz für dienstliche Zwecke zur Verfügung zu stellen, nicht verschlechtert werden. Aber genau das geschieht in diesem Gesetzentwurf. Insbesondere bei Vielfahrern stellt sich die Situation so dar, daß sie nicht mehr durchweg 52 Pfennig pro Kilometer bekommen, sondern nur noch für die ersten 100 Kilometer.

Gleichzeitig wird den Dienstherrn die Möglichkeit genommen, das Risiko in Deckungsschutz zu geben, das darin besteht, daß durch den Einsatz eines privaten Kfz die private Kaskoversicherung belastet wird. Dadurch steigen natürlich die Kfz-Prämien. Dieses Risiko konnte von den Dienstherrn bisher in Deckungsschutz gegeben werden, mit der Folge, daß die Bediensteten bei einem dienstlichen Unfall so gestellt waren, als wäre dieser Unfall nicht geschehen, obwohl ihre private Vollkaskoversicherung belastet wurde. Diese Möglichkeit soll nun entfallen.

Im Gesetzentwurf kommt zum Ausdruck: Es gibt mannigfache Alternativen, zum Beispiel ein eigener Kfz-Park, Leasing-Modelle oder Mietfahrzeuge. Diese Möglichkeiten bestanden auch in der Vergangenheit, sind aber, und zwar teilweise mit Billigung der Gemeindeprüfungsämter, nicht genutzt worden. Die Kommunen haben Wirtschaftlichkeitsberechnungen angestellt - eigener Kfz-Park, Leasing-Modelle oder auch Mietfahrzeuge - und sind zu dem Ergebnis gekommen, daß das Verfahren, auf private Kfz der Bediensteten zurückzugreifen, in der Regel das wirtschaftlichste ist.

Wir halten es deshalb für zwingend geboten, daß man, wenn man dieses Institut des anerkannten privateigenen Kfz und die hinter diesem Institut stehende Verpflichtung des Bediensteten, sein Kfz zur Verfügung zu stellen, abschafft, zumindest die Rahmenbedingungen nicht verschlechtert. Man kann darüber streiten, ob zwingend 52 Pfennig pro Kilometer gezahlt werden müssen. Dieses Modell favorisieren wir nicht unbedingt, weil es das Land in die Pflicht nehmen würde, überall 52 Pfennig zu zahlen.

Wir schlagen statt dessen vor, eine Obergrenze festzuschreiben, wodurch jedem Dienstherrn die Möglichkeit gegeben wird, bis zu 52 Pfennig zu bezahlen. Jeder Dienstherr kann dann auf Grund einer privaten Wirtschaftlichkeitsberechnung entscheiden, ob es notwendig ist, 52 Pfennig zu bezahlen, oder ob es kostengünstigere Alternativen gibt. Wenn ja, kann er seine Bediensteten gegebenenfalls vor die Alternative stellen, diese zu wählen oder für nur 46 Pfennig zu fahren. Das ist nach meiner Ansicht ein vernünftiger Weg, der einerseits das Kostenbegrenzungsziel des Landes zum Ausdruck bringt, andererseits den Kommunen nicht die Möglichkeit versperrt, die wirtschaftlichste Form der Umsetzung des Reisekostengesetzes zu wählen.

Gleichzeitig sollte die ausdrückliche Bestimmung im Gesetzentwurf gestrichen werden, daß es nicht möglich ist, die Risiken im Zusammenhang mit dem Schadensfreiheitsrabatt in Deckungsschutz zu geben.

Ich möchte auf das Argument eingehen, daß die 46 Pfennig ausreichen, weil die Bediensteten ohnehin nur eine Grenzkostenberechnung machten. Das ist nach meiner Ansicht in vielen Fällen unzutreffend. Es ist auch nicht sachgerecht. Vielfahrer können daher erwarten, daß der Staat nicht als Trittbrettfahrer auftritt und ihnen nur die Grenzkosten erstattet.

Ein spiegelbildliches Problem ist: Was passiert eigentlich, wenn das Land seinen Bediensteten erlaubt, einen Dienstwagen auch privat zu nutzen? Auf welcher Basis werden die Entschädigungssätze berechnet, die der Bedienstete für die private Nutzung eines Dienstwagens an das Land zu zahlen hat? Wird auch da die Grenzkostenrechnung angewandt? Ich glaube, das Beispiel zeigt, daß man gleiche Maßstäbe anwenden muß. Hier werden aber unterschiedliche Maßstäbe zugrunde gelegt. Deshalb ist es falsch, von den Bediensteten zu erwarten, daß sie ihr privates Kfz auf der Basis von Grenzkostenrechnungen zur Verfügung stellen, während das Land diese Grenzkostenrechnung aus verständlichen Gründen nicht anwenden kann, wenn es den Bediensteten seine Fahrzeuge zur Verfügung stellt. - Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank, Herr Schumacher, für Ihre Ausführungen. Das waren knapp fünf Minuten. Dafür bedanke ich mich.

Der nächste Redner ist Herr Peter Morschheuser von der Stadtverwaltung Düsseldorf. Ihr Fax, Herr Morschheuser, habe ich erst heute bekommen. Das ist ein bißchen spät.

Peter Morschheuser (Stadtverwaltung Düsseldorf): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir haben zu der Frage der Parkplatzbewirtschaftung in Verbindung mit Jobtickets Stellung genommen. Ich möchte diese Ausführungen hier kurz zusammenfassen. Bei der Stadtverwaltung Düsseldorf ist das Jobticket am 1. Januar 1994 eingeführt worden. Gleichzeitig sind alle Parkmöglichkeiten auf städtischen Grundstücken kostenpflichtig geworden. Das heißt, ein Parkausweis wird nur dann ausgestellt, wenn ein Jobticket bezogen wird. Das haben wir zum 1. Januar 1994 umgesetzt.

Die Erfahrungen damit sind sehr gut. Die Akzeptanz ist im Laufe der Jahre gestiegen. Man kann sagen, daß im Haushalt mittlerweile eine Kostenneutralität eingetreten ist. Selbstver-

ständig gab es am Anfang Probleme, den Kollegen klarzumachen, daß sie für die Parkplätze künftig zahlen müssen. Dieses Verfahren hat sich aber insgesamt bewährt. Die Inanspruchnahme der dienstlichen Zulassungen ist in diesem Zeitraum um rund 20 Prozent zurückgegangen. Das heißt, daß durch die Einführung des Jobtickets weniger Fahrten mit Fahrzeugen durchgeführt wurden.

Helmut Schneider (DAG): Ich möchte vorab mitteilen, daß ich im Auftrag der Gewerkschaft ÖTV und meiner Organisation eine Stellungnahme abgebe. Der Kollege Vallentin ist dienstlich leider verhindert. Die schriftliche Stellungnahme ist Ihnen, glaube ich, zugeleitet worden.

Wir begrüßen, daß eine langjährige Forderung beider Organisationen in das Landesreisekostengesetz aufgenommen wird. Es wird eine einheitliche Regelung angestrebt, so daß unabhängig von der Vergütungs-, Lohn- oder Einkommensgruppe der oder des Beschäftigten nunmehr ein einheitliches Entgelt bezahlt bzw. daß ausgeglichen wird.

Wir sind aber der Auffassung, daß die angestrebten Ziele der Erleichterung der Verwaltungsabläufe und der verbesserten Anwendbarkeit des Gesetzes mit dem Landesreisekostengesetz nicht erreicht werden. Denn nach wie vor sind umfangreiche Prüfmaßnahmen erforderlich, um die jeweils günstigste Dienstreise durchführen zu können.

Wie der Vorredner halten auch wir das Splittingverfahren - 52 Pfennig bis 100 Kilometer und 42 Pfennig für jeden weiteren Kilometer - für nicht sinnvoll. Wir sprechen uns für eine einheitliche Entschädigung aus, wenn man aus triftigen Gründen mit dem Pkw fährt. Wir vertreten die Auffassung, daß 52 Pfennig zwar nicht immer ausreichen, die Kosten aber annähernd ausgleichen, und zwar bezogen auf die Dienstfahrten.

Ein weiterer Punkt, den wir aus unserer Stellungnahme hervorheben wollen, ist, daß wir große Probleme bei § 4 Abs. 2 des Gesetzes sehen. Dieser Absatz beinhaltet, daß Beschäftigte, die mindestens 30 Kilometer von der Dienststelle entfernt wohnen, erhebliche Fahrleistungen künftig ohne Erstattung erbringen müssen. Unsere Meinung ist folgende: Sie fordern gerade bezogen auf die Strukturveränderung und Modernisierung der Landesverwaltung immer wieder Mobilität ein. Dabei geht es um die Tatsache, daß der Arbeitsplatz nicht immer in der Stadt ist, in der man wohnt. Die Beschäftigten, die mehr als 30 Kilometer von der Dienststelle entfernt wohnen und eine Dienstreise antreten, werden durch das Gesetz aber benachteiligt. Die, die innerhalb dieser Grenze wohnen, sollen hiervon nicht betroffen sein; die Dienstreise würde ab der Wohnung bezahlt. Diese Ungleichbehandlung lehnen wir entschieden ab. Wir sind der Auffassung, daß diese Regelung auch nicht unbedingt zu den Einsparungen führt, die Sie sich davon vielleicht erhoffen.

Es wird künftig schwierig sein, Personal für Außendiensttätigkeiten außerhalb der entsprechenden Kilometerzone zu finden. Auch dazu werden sehr große Bedenken von unserer Seite vorgetragen.

Wir sind der Auffassung, daß das Tagegeld und die Übernachtungskosten zu niedrig angesetzt sind. Bei den angesetzten Übernachtungskosten kann allenfalls in der Peripherie außerhalb der Ballungszentren übernachtet werden. Bis herausgefiltert ist, welche Alternative die günstigste ist, ist ein hoher Verwaltungsaufwand notwendig, der nicht erwünscht ist.

Zu Artikel III, Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes, haben wir gesagt, daß die maßvolle Erhöhung eher zu niedrig angesetzt ist. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf die Empfehlungsvereinbarung von DGB, DAG und Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände für Organmitglieder der Sozialversicherungsträger hin. Hier werden Pauschbeträge zwischen 50 DM und 100 DM empfohlen.

Ich komme jetzt zu Artikel IV, dem Gesetz zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden. Wir begrüßen die Förderung der Verkehrsverbände und des ÖPNV durch verstärkte Inanspruchnahme seitens der Beschäftigten, weil die Umwelt hierdurch mit Sicherheit positiv beeinflusst wird. Wir haben in diesem Bereich schon 1990/91 Vorstöße gemacht und die Auffassung vertreten, daß die Landesregierung dafür Sorge tragen sollte, zu analysieren, ob günstige Tickets angeboten werden können, die von der Landesregierung bzw. von den entsprechenden Verwaltungen bezahlt werden.

Wir sind dagegen, daß mittels Disziplinierung der Beschäftigten durch dieses Gesetz nur den Kolleginnen und Kollegen ein Parkplatz zur Verfügung gestellt wird, die ein entsprechendes Ticket besitzen. Nach unserer Auffassung ist das nicht schlüssig und nicht nachvollziehbar. Die Beschäftigten sind in hohem Maße durch Einkommenskürzungen belastet, Ein weiterer Griff in ihre Kasse ist ihnen unserer Meinung nach nicht zumutbar.

Wir machen den Vorschlag, daß alle Landesbeschäftigten befragt werden, wer freiwillig bereit wäre, mit Bussen, Bahnen oder Zügen zum Arbeitsplatz zu fahren. Wir sind der Auffassung, daß einige bei einem günstigen Ticketpreis mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren würden. Wir meinen, daß die Landesverwaltung das finanzieren kann. Die Länder haben hier seit einiger Zeit Vorstöße unternommen und haben das steuerlich gefördert. Wir sind der Auffassung, daß das besser ist als die angedachte Disziplinierung der Kolleginnen und Kollegen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist natürlich die Frage, wie hoch die Parkgebühr sein sollte. Wir geben zu bedenken, daß nach dem Bundesangestelltentarif bezahlt wird. Von den Betroffenen würden aber abhängig von den örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich hohe Mietgebühren kassiert. Bei gleichem Gehalt müßten manche nur 30 DM, andere dagegen 70 DM zahlen, weil sie in einer Ballungszone tätig sind. Wir halten das für ungerecht und lehnen es ab.

Des weiteren sind folgende Bedenken an uns herangetragen worden: Wenn die Anweisungen zu Ausnahmeregelungen aus dienstlichen, privaten oder in der Einzelperson liegenden Gründen den Ressorts oder Ortsebenen übertragen werden, ist eine Gleichbehandlung nicht sichergestellt. Wir würden es begrüßen, wenn diese Ausnahmeregelungen in das Gesetz eingefügt werden, damit eine Gleichbehandlung möglich wird.

Ich möchte etwas zu den Preisen für Parkplätze sagen. Ich habe in der Stellungnahme beider Organisationen aufgeführt, daß im Jahre 1995 im Rahmen einer Kleinen Anfrage analysiert wurde, wie hoch die Kosten für einen derartigen Platz sind. Ich habe die entsprechende Drucksache in die Stellungnahme einbezogen. Demnach würde ein Stellplatz pro Monat ungefähr 30 DM kosten. Da in NRW viele Stellplätze aber bereits vorhanden sind und die Baukosten entfallen, haben wir den Eindruck, daß die Gebühren unter anderem zur Sanierung des Haushaltes dienen sollen.

Abschließend möchte ich sagen, daß Sie als Parlamentarier und Parlamentarierinnen Vorbild sein und den Beschäftigten der Landesregierung nicht mehr abverlangen sollten als sich selbst.
- Schönen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank, Herr Schneider. Ihre letzten Worte nehmen wir sehr ernst. Sie haben natürlich recht. Darüber wird auch hier im Hause gesprochen. Es sind zwar noch keine Entscheidungen gefallen, aber selbstverständlich gelten sie dann auch für uns Parlamentarier.

Ich habe eben vergessen, die Landesregierung zu begrüßen, was ich an dieser Stelle nachholen möchte. Anwesend sind Vertreter des Finanzministeriums und des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums, die für die Parkraumbewirtschaftung zuständig sind. Das sind die Damen und Herren, die Ihre Anregungen aufnehmen und umsetzen.

Gibt es noch Fragen von den Kolleginnen und Kollegen an Herrn Schneider? - Bitte, Herr Kollege Wittke.

Oliver Wittke (CDU): Herr Schneider, können Sie sich vorstellen, daß die Einführung der Parkraumbewirtschaftung auch ein Eingriff in das Tarifrecht ist? Denn man könnte sich auf den Standpunkt stellen, daß die kostenlose Zurverfügungstellung eines Parkplatzes bisher stillschweigender Bestandteil von Tarifvereinbarungen ist, wie das beispielsweise auch bei großen Unternehmen der Privatwirtschaft üblich ist.

Helmut Schneider (DAG): Wir haben 1990/91 den Versuch gestartet - da ging es unter anderem um eine Ballungsraumzulage -, mit der Landesregierung eine entsprechende tarifvertragliche Regelung herbeizuführen. Das hat leider nicht geklappt. Daß das eine tarifvertragliche Regelung sein soll, die materiell positiv zu bewerten ist, vermag ich jetzt nicht ganz einzusehen. Bei den Recherchen, die die ÖTV und die DAG gemacht haben, haben wir festgestellt, daß in der Privatwirtschaft ganz anders vorgegangen wird. Dort ist, bedingt durch nicht vorhandenen Parkplatzraum, der Versuch gemacht worden, günstige Alternativen zu finden. Hier ist es genau umgekehrt: Man möchte bereits zur Verfügung gestellten Parkraum vermieten und dadurch Einnahmen erzielen.

Man müßte die Frage prüfen, ob die Landesregierung bereit wäre, die von uns aufgezeigten Möglichkeiten zu übernehmen, die Gespräche fortzusetzen und die Verhandlungen wieder aufzunehmen. Das ist 1991 leider nicht geschehen. Ich kann mir aber hier und heute nicht vorstellen, daß man die kostenlose Zurverfügungstellung von Parkraum als materiell positiv bewerten kann; denn die Beschäftigten der Landesverwaltung von Nordrhein-Westfalen müssen auf viele Dinge verzichten, die in der Privatwirtschaft gang und gäbe sind. Ich sehe die von Ihnen vorgesehenen Regelungen als nicht vorteilhafter an als die, die für die Privatwirtschaft gelten.

Meinolf Guntermann (DBB): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Zunächst herzlichen Dank, daß wir noch einmal die Möglichkeit haben, hier zur Parkraumbewirtschaftung und zum Reisekostengesetz unsere Kritik anzubringen. Da wir von dem zeitlich engen Rahmen dieser öffentlichen Anhörung wußten, Herr Vorsitzender, haben wir uns die Redezeit geteilt: Der Deutsche Beamtenbund wird sich hier nur noch schwerpunktmäßig zur Parkraumbewirtschaftung äußern, die Deutsche Steuergewerkschaft wird sich zur Novellierung des Landesreisekostengesetzes äußern. Gehen Sie bitte davon aus, daß das, was die DSTG sagt, auch die Meinung des Beamtenbundes ist und umgekehrt.

Ich komme zum Thema Parkraumbewirtschaftung. Ich möchte darauf hinweisen, daß Gesetze immer mit § 1 und nicht mit § 2 anfangen. Darauf werde ich den Schwerpunkt legen und das Problem Jobticket usw. zunächst weglassen.

Als gesetzliche Grundlage zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung bei Landesbehörden in Nordrhein-Westfalen wird § 52 der Landeshaushaltsordnung angeführt. § 52 stimmt meines Wissens mit allen Haushaltsordnungen des Bundes und der Länder überein. Er wird in Bund und Ländern auch übereinstimmend kommentiert. § 52 soll den Zweck haben, die Integrität des öffentlichen Dienstes zu wahren. Die Vorschrift will nämlich zur Verhinderung von Mißbrauch sicherstellen, daß Angehörigen des öffentlichen Dienstes infolge ihrer amtlichen Funktionen keine unangemessenen Vorteile verschafft werden. Ein anderer Kommentar besagt, § 52 hat den Sinn, unangemessene Vorteile - sprich: Sondervergünstigungen - auszuschließen, die Verwaltungsangehörige auf Grund ihrer Stellung erlangen könnten.

Die Bestimmung ist nach Überzeugung des Deutschen Beamtenbundes bis heute korrekt angewendet worden und hat sichergestellt, daß zum Beispiel bei der Nutzung von Wohnungen oder Fahrzeugen immer das angemessene Entgelt gezahlt worden ist. Die einzige Ausnahme, die mir bekannt ist, betrifft den Mietwert einer Wohnung, die derzeit vom Regierungspräsidenten genutzt wird. Da hat die Bestimmung offensichtlich nicht funktioniert. In den Niederungen der Dienststellen funktioniert sie aber überall.

Vorsitzender Peter Bensmann: Eine noch gerade zulässige Randbemerkung.

Meinolf Guntermann (DBB): Was Nutzungen und Leistungen angeht, gibt es in unserer Gesellschaft gleiche und identische Sachverhalte bei allen abhängig Beschäftigten, also bei Beamten, Angestellten und Arbeitern des öffentlichen Dienstes und bei allen Angestellten und Arbeitern der privaten Wirtschaft. Daraus ergibt sich zwangsläufig, daß die Begriffe "unangemessener Vorteil" und "Sondervergünstigung" im öffentlichen Dienst am Verständnis der gesamten Gesellschaft und hier insbesondere an der Betrachtung und Empfindung der abhängig Beschäftigten der privaten Wirtschaft und deren Arbeitgebern gemessen werden müssen.

Allein in Nordrhein-Westfalen nutzen täglich wahrscheinlich zwei oder drei Millionen, wahrscheinlich sogar vier Millionen Arbeitnehmer oder abhängig Beschäftigte in der privaten Wirtschaft unentgeltlich den Parkraum ihres Arbeitgebers. Wenn man bei Opel in Bochum oder bei großen Unternehmen in Köln oder Leverkusen vorbeifährt, sieht man dort Tausende von Pkw stehen. Für das Parken dort wird keinerlei Entgelt bezahlt.

Insofern stellt sich die Frage: Was will man hier mit § 52? Welche Sondervergünstigung will die Landesregierung mit dem Gesetzentwurf bei den Beschäftigten des öffentlichen Dienstes ausschließen, wenn Millionen andere tagtäglich gleiche Rechte wahrnehmen? Also bleibt nur der Schluß übrig: § 1 kann man so gar nicht gelten lassen.

Infolgedessen kann man auch § 2 nicht gelten lassen. § 52 der Landeshaushaltsordnung ist hier überhaupt nicht anzuwenden - es sei denn, man will eine ganz neue Handhabung und Auslegung des § 52. Wenn der Landtag das will und das Gesetz so verabschiedet, dann empfehle ich - ich sage das ironisch, aber dann wird die Problematik vielleicht deutlich -, daß der Landtag dem Gesetz zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden gleich ein weiteres Gesetz zur Nutzung von Mobiliar in Landesbehörden zum Beispiel als Garderobe oder zur Nutzung von Sanitäranlagen hinterherschickt.

(Beifall)

Soweit der erste Block unserer Kritik. Wir meinen, daß die rechtlichen Konsequenzen so gravierend sind, daß an dieser Stelle das Parkraumbewirtschaftungsgesetz gestoppt werden muß und nicht in zweiter Lesung verabschiedet werden darf.

Wir möchte noch auf eine fatale Nebenwirkung hinweisen, die in dem bisherigen Gesetzgebungsverfahren wahrscheinlich gar nicht bedacht worden ist. Das liegt vielleicht daran, daß der Gesetzentwurf nicht aus dem Finanzministerium stammt. Denn dort hätte mit Sicherheit etwas dazu gesagt werden müssen. Die Steuerabteilung hätte wahrscheinlich die Notbremse gezogen. Der gerade schon von mir angesprochene Sachverhalt der unentgeltlichen Nutzung von Parkraum ist auch steuerrechtlich relevant. Es ist bis auf den heutigen Tag so, daß die Finanzämter die unentgeltliche Nutzung von Parkraum nicht als geldwerten Vorteil ansehen. Infolgedessen ist es nicht gerechtfertigt, § 52 für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes anzuwenden. Vielmehr wird diese unentgeltliche Nutzung als lohnsteuerfreie Annehmlichkeit angesehen. Ich denke, alle Beteiligten hier im Raum wollen, daß das so bleibt.

Sollte das Gesetz zur Parkraumbewirtschaftung allerdings verabschiedet werden, wodurch der Landtag als Gesetzgeber sagt, daß er für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes durch das Zurverfügungstellen von Parkraum einen wirtschaftlichen Vorteil sieht, dann kommen die Finanzämter nicht umhin, die bisherige Praxis zu überprüfen. Ich sage Ihnen voraus, daß dies bei der nächsten Besprechung der Lohnsteuerreferenten auf der Tagesordnung stehen wird.

Fatale Folge könnten zukünftig auch einkommensteuerrechtliche und lohnsteuerrechtliche Konsequenzen sein. Bei einem durchschnittlichen geldwerten Vorteil von 50 DM pro Monat wären das 600 DM im Jahr. Opel in Bochum würde dann für jeden Parkplatz einen geldwerten Vorteil von durchschnittlich 600 DM zu versteuern haben, und zwar mit dem niedrigsten Steuersatz bei einer pauschalen Versteuerung von 150 DM. Das macht bei einer Million Arbeitnehmer in Nordrhein-Westfalen 150 Millionen DM an zusätzlichen Lohnsteuerbelastungen für die Arbeitgeber, und das zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Beteiligten in der gesamten Politik versuchen, die Lohnnebenkosten zu senken.

(Beifall)

Wir möchten sehr deutlich auf diese Problematik hinweisen, damit der Landtag nicht sagen kann, die Entwicklung sei nicht zu erkennen gewesen und er hätte das so nicht bedacht.

Lassen Sie mich noch kurz einen weiteren Block zu dem Thema Entgelt ansprechen. Welches Entgelt soll zukünftig von den Beschäftigten des öffentlichen Dienstes abkassiert werden? Der Begriff Entgelt muß juristisch erläutert werden. Ist es eine Steuer? Wohl kaum. Es wird eine Gebühr sein. Auch bei Gebühren gibt es klare verfassungsrechtliche Vorgaben, die durch das Bundesverfassungsgericht bestimmt sind. Bei einer Gebühr müssen sich Leistung und Gegenleistung gegenüberstehen.

Wir haben in der Steuerverwaltung eine Umfrage gemacht. Da bekommen, wenn überhaupt, maximal 50 Prozent derer, die einen Parkplatz benötigen, einen solchen. Das heißt, es geht nach dem Motto: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Wer im Wege der Gleitzeitregelung eine Viertelstunde später kommt, hat Pech gehabt; der bekommt sowieso keinen Parkplatz mehr. Wo also stehen sich Leistung und Gegenleistung gegenüber? Da gibt es erhebliche rechtliche Bedenken. Ich denke, es ist klar, daß es sich da nicht um Pacht oder Miete handeln kann. Wenn die Beschäftigten einen widerspruchsfähigen Bescheid von ihrem Dienststellenleiter verlangen - sofern das Gesetz verabschiedet wird, was ich nicht hoffe und wovon ich nicht ausgehe -, dann muß definiert sein, ob es sich um eine Gebühr, eine Pacht oder etwas anderes handelt.

Ich meine, daß die Bedenken, die wir vortragen, von manchen Ministerien geteilt werden. Ein maßgebender leitender Beamter des Finanzministeriums hat es auf den Punkt gebracht. Er hat gesagt, es handelt sich nicht um eine Parkraumgebühr, sondern um eine Parkraumsuchgebühr. Genau das ist es. Daran wird deutlich, daß das Gesetz rechtlich in sich überhaupt nicht schlüssig ist.

Ich könnte jetzt natürlich noch ausführlich auf § 2 zu sprechen kommen. Aber, wenn § 1 erledigt ist, dann brauchen wir nach meinem Rechtsverständnis über § 2 überhaupt nicht mehr zu reden. Auch § 2 wird von uns abgelehnt. Wir haben nichts dagegen, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken. Wir meinen aber, daß solche erzieherischen Zwangsmaßnahmen nicht erforderlich und nicht der richtige Stil sind, mit mündigen Bürgerinnen und Bürgern umzugehen. Auch die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes sind mündige Bürgerinnen und Bürger. Sie lassen sich nicht durch finanziellen Druck dazu zwingen, auf den öffentlichen Personennahverkehr zu wechseln. Der ist heute leider noch nicht so attraktiv, wie er sein müßte, damit man diesen Schritt freiwillig tut.

Daß diese Kritik am Zustand des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt ist, zeigt die Tatsache, daß die Landesregierung ihn in den nächsten Jahren mit 18 Milliarden DM bezuschussen will. Dadurch wird deutlich, daß da noch erhebliche Defizite sind. Ich bin der Meinung, diese Defizite sollten erst einmal behoben und die 18 Milliarden DM erst einmal investiert werden. Darüber hinaus können sich die Verkehrsbetriebe jährlich durch eigene Anstrengungen verbessern, damit der öffentliche Dienst freiwillig den öffentlichen Personennahverkehr nutzt. Dann bedarf es nicht solcher gesetzgeberischer Zwangsmaßnahmen, die den Beschäftigten letztendlich entmündigen. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank, Herr Guntermann, für Ihre Ausführungen. Ich möchte Ihnen - Sie wissen das -, aber auch allen anderen Zuhörern und Interessenverbänden sagen, daß die steuerrechtliche Problematik nicht neu ist. Wir haben uns in den letzten Jahren

in den Haushaltsplanberatungen schon mit diesem Thema befaßt. Ich möchte die Landesregierung bereits jetzt bitten, sich darauf einzustellen, daß wir dieses Thema im Ausschuß im Hinblick auf die Ausführungen von Herrn Guntermann ansprechen werden. Herr Steller, wenn Sie uns dann ein entsprechendes Positionspapier geben könnten.

Gibt es weitere Fragen? - Bitte schön, Herr Kollege Eichenseher.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Herr Guntermann, die Ausführungen waren sehr interessant. Sie kamen mir sehr bekannt vor, weil wir im Grunde das gleiche schon bei der Einführung des Semestertickets gehört haben. Auch da gab es ähnliche Begriffe, zum Beispiel "Zwangsticket". Heute ist das Semesterticket ein Renner. Viele, die es nutzen, sind auch der Politik dankbar, daß es eingeführt wurde.

Ihre Ausführungen hoben sehr stark auf die Gleichbehandlung und die Gerechtigkeit ab. Wenn der Arbeitgeber heute einen Zuschuß zum ÖPNV-Ticket zahlt, dann handelt es sich dabei selbstverständlich um einen geldwerten Vorteil, der versteuert werden muß. Das heißt, wer heute den ÖPNV nutzt, zahlt dafür und wird anders behandelt als derjenige, dem man einen Parkplatz stellt und der nichts dafür zahlt. Sehen Sie da ein Gleichbehandlungsproblem? Oder ist das für Sie keines?

Meinolf Guntermann (DBB): Wir haben überhaupt keine Bedenken, wenn Dienststellenleiter mit ihrer Personalvertretung, das heißt mit den Beschäftigten, Wege finden und sagen: Wir überlegen, zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs Firmentickets, Jobtickets einzuführen. Das soll aber bitte in der freien Entscheidung der einzelnen Dienststellen und Beschäftigten liegen. Das ist unser Petikum. Es ist nicht erforderlich, daß solche Bestimmungen und Regelungen zwangsweise für das ganze Land Nordrhein-Westfalen, also von Ostwestfalen bis an die holländische und belgische Grenze, eingeführt werden. Dadurch würde jeder Dienststellenleiter verpflichtet, Schritte, wie sie in § 1 stehen, einzuleiten und zu überlegen: Greift auch § 2? Kann man Jobtickets und ähnliches einführen?

Wir sind dafür, daß das freiwillig geschieht. Das Thema Gleichbehandlung stellt sich nicht. Wir sind für die Gleichbehandlung - ich glaube, das deutlich gemacht zu haben - von allen abhängig Beschäftigten, egal ob aus dem öffentlichen Dienst oder aus der privaten Wirtschaft. Gleichbehandlung kann es dadurch geben, daß sowohl die privaten Arbeitgeber als auch die öffentlichen Arbeitgeber das mit ihren Beschäftigten auf vernünftige Weise regeln.

Wir wissen doch alle, daß die idealen Verhältnisse in Düsseldorf auf keine andere Regierung - vielleicht mit Ausnahme von Köln - übertragen werden können. Schon aus diesem Grunde stellt sich die Frage, ob man ein Jobticket einführen kann, in Borken im Münsterland oder irgendwo im tiefen Sauerland gar nicht. Entweder gibt es das Angebot bei den Verkehrsbetrieben gar nicht, oder die Verhältnisse sind so, daß die Beschäftigten zwangsläufig sagen müßten: Es geht nicht. Es ginge zu Lasten der Familien, wenn die berufstätigen Väter und Mütter jeden Tag zwei Stunden länger unterwegs wären, eine Stunde bei der Hinfahrt und eine Stunde bei der Rückfahrt. Das gilt insbesondere für die Teilzeitbeschäftigten, zumeist Frauen, die mittags heimfahren. Sie alle müßten sich länger in Bussen und Bahnen aufhalten

und blieben länger von ihrer Familie fern. Die Familie soll aber gefördert werden. Wenn berufstätige Mütter und Väter jedoch nicht bei ihrer Familie sein können, widerspricht das der Familienförderung.

Es spricht einiges dafür, daß die Überlegungen, die mit diesem Gesetzesvorhaben verbunden sind, für die nächsten vier oder fünf Jahre in der Schublade verschwinden sollten.

(Beifall)

Werner Siggelkow (DSTG): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe jetzt nur die Aufgabe, die Vorstellungen der Deutschen Steuergewerkschaft zum Landesreisekostengesetz vorzutragen. Ich vertrete hier eine Verwaltung, von der mehrere tausend Kolleginnen und Kollegen durch das Land reisen.

Lassen Sie mich zwei Punkte vorab ansprechen. Die Deutsche Steuergewerkschaft begrüßt ausdrücklich - das ist vorhin schon einmal dargestellt worden -, daß das Landesreisekostengesetz ein einheitliches Tagegeld und eine geringere Wegstreckenentschädigung vorsieht. Bisher war es so: Je niedriger der Dienstgrad, desto weniger Verpflegungsgeld. Das war sehr ungerecht. Die Novellierung ist daher zu begrüßen.

Wir halten aber die Tatsache für nicht besonders glücklich, daß auch im Landesreisekostengesetz, das den Aufwand für dienstlich veranlaßte Reisen abgelten soll, eine politische Linie vertreten wird. Es wird versucht, ein umweltbewußtes Verhalten der Reisenden zu erzeugen. Ich habe starke Bedenken und wehre mich dagegen, daß man nur bestimmte Bürger zwingen will, sich anders zu verhalten. Das gilt für die Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes, für die Reisenden, die in der Finanzverwaltung tätig werden. Sie sollen auf Grund einer politischen Zielvorstellung, nämlich mehr umweltbewußtes Verhalten zu erreichen, zu einem anderen Fahrverhalten bewegt werden. Diesen Punkt sehen wir grundsätzlich als sehr negativ an. Wir lehnen diese Regelung ab.

Der erste Redner hat hier sehr anschaulich zu der Frage der Anerkennung privateigener Pkw gesprochen. Ich will hierzu ein Beispiel aus unserer Verwaltung geben. Die Steuerfahndung Düsseldorf hat den Auftrag, eine schnelle Beschlagnahmung vorzunehmen, und zwar außerhalb von Düsseldorf, vielleicht im Kreis Dinslaken, vielleicht im Kreis Kleve, vielleicht auch im Kreis Geldern. Die erste Aufgabe eines Steuerfahnders nach dem neuen Landesreisekostengesetz wird sein, alle Verkehrspläne zu studieren, um herauszufinden, wie man zu einer bestimmten Zeit auch überraschenderweise gemeinsam am Ziel eintreffen kann. Die Angehörigen der Steuerverwaltung sind dann nämlich nicht mehr bereit, ihren eigenen Pkw zur Verfügung zu stellen. Die vielleicht vorhandenen Leasingfahrzeuge sind unter Umständen in Reparatur, in einem anderen Einsatz oder aus anderen Gründen nicht nutzbar. Dann ist man gezwungen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Sie können sich vorstellen, wie das ablaufen wird. Vielleicht kann man sich telefonisch kurzschließen und versuchen, zur gleichen Zeit wegzukommen. Ein Uhrenvergleich nützt da aber nicht allzuviel, weil die öffentlichen Verkehrsmittel zu so unterschiedlichen Zeiten fahren. Man kann sich mit Sicherheit darauf verlassen, daß eines zutrifft: daß die öffentlichen Verkehrsmittel unpünktlich sind oder ausfallen. Die Fahndungsmaßnahme ist also etwas beschränkt.

Hinzu kommt: Man muß bei diesen Fahndungsmaßnahmen damit rechnen, etwas zu beschlagnahmen. Bisher sind die Fahndungsangehörigen zu zweit, bei größeren Aktionen auch zu zehnt gefahren. Aber wie soll man das, was man eventuell beschlagnahmt, wegschaffen? Es gibt Möglichkeiten: Man kann es auf der Schulter tragen, man kann es auf dem Rücken tragen. Die öffentlichen Verkehrsmittel reichen auf Grund des begrenzten Platzes für die Beförderung des beschlagnahmten Gutes vielleicht nicht aus.

Mir ist eine sehr attraktive Lösung eingefallen: Die Post hat Postkarren. Mit denen kann man sogar PCs und anderes beschlagnahmtes Material zurückführen. Das ist überzeichnet. Ich wollte damit auch nur deutlich machen, welche Auswirkungen sich dadurch ergeben, daß man den Betriebsprüfern und Steuerfahndern die Anerkennung der privateigenen Pkw vorenthalten will. Begründet wird dies damit, es sei aus verwaltungsvereinfachenden oder verwaltungsökonomischen Gründen zwingend erforderlich. Man muß sich im klaren darüber sein, daß die Anerkennung der privateigenen Pkw bisher davon abhängig war, wieviel Kilometer man gefahren ist. Nach dem Gesetzentwurf wäre zu prüfen, ob im Einzelfall überhaupt triftige Gründe für die Nutzung eines privaten Pkw vorliegen. Die DSTG ist der Meinung, daß die Anerkennung der privateigenen Pkw erhalten bleiben muß, um die Funktionsfähigkeit der Steuerverwaltung als Einnahmeverwaltung zu gewährleisten. Wir brauchen sowohl für die Steuerfahndung als auch für die Betriebsprüfung die Möglichkeit, private Pkw zu nutzen.

Nicht alle Betriebsprüfer arbeiten in Ballungsräumen. Eine Kollegin, die in Schleiden wohnt, hat mir erzählt, daß sie über die Eifel fahren muß. Die Busse fahren morgens um 6 Uhr und abends um 8 Uhr. Sie halten nicht überall. Das heißt, dieses Angebot reicht nicht aus, um effektiv prüfen zu können. Wenn wir es solchen Prüfern - das sind etwa 3 000 - nicht mehr ermöglichen, freiwillig ihre eigenen Pkw zu nutzen - das haben sie bisher alle gemacht, was im Interesse einer effektiven Prüfung liegt; das sollte man nicht vergessen -, dann sehen wir als Deutsche Steuergewerkschaft eine große Gefahr für die wichtigen Mehreinnahmen auf Grund von Betriebsprüfungen. Wir bitten daher, die alte Regelung in dem neuen Gesetz beizubehalten.

Ich komme jetzt zu der Frage der Wegstreckenentschädigung. Mein Vorredner hat gesagt, da müßten natürlich 52 Pfennig bezahlt werden. Meine Begründung lautet anders. Das Einkommensteuerrecht, das für alle Bürger gilt, läßt zu, daß Beschäftigte, die Dienstreisen durchführen, eine Erstattung von 52 Pfennig pro Kilometer bekommen - ohne Einschränkungen. Warum sollen Kolleginnen und Kollegen des öffentlichen Dienstes, die Dienstreisen durchführen, die für den Arbeitgeber Staat, die Kommune oder andere öffentliche Arbeitgeber tätig werden, anders behandelt werden als die anderen Bürger dieses Landes? Die 52 Pfennig, die in der privaten Wirtschaft gängig sind und immer erstattet werden, müssen als einheitlicher Maßstab für alle gelten.

Ich als Steuerbeamter war schon etwas überrascht, wie man die 46 Pfennig begründet, nämlich damit, daß ein Pkw in der Regel aus privaten Gründen angeschafft wird. Bei unseren Einkommensbezügen kann ich mir nicht vorstellen, daß jemand aus der Verwaltung in der Lage ist, einen Pkw nicht aus privaten Gründen anzuschaffen. Er wird zunächst privat abklären, ob er einen Pkw braucht. Erst dann wird er ihn dienstlich einsetzen.

Ein Grundsatz im Steuerrecht ist, daß die Nutzung und Abnutzung eines privateigenen Pkw - welcher Art auch immer - selbstverständlich steuerlich anzuerkennen ist. Wenn ein Unter-

nehmer einen Pkw privat nutzt, wird man nicht sagen, er habe den BMW einmal aus privaten Gründen angeschafft. Dann könnte man nicht sagen: Die Abnutzung rechnen wir nicht mehr an. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß ein Arbeitnehmer, der seine Pkw-Kosten detailliert nachweist, die Abnutzung seines Pkw steuerlich gelten machen kann. Das darf für die Angehörigen des öffentlichen Dienstes, die für ihren Arbeitgeber reisen, nicht anders sein. Deshalb sind diese 46 Pfennig für uns völlig unverständlich. Wir fordern und erwarten, daß bei Dienstreisen einheitlich 52 Pfennig angesetzt werden.

Bei den Tagegeldern weist der Gesetzentwurf eindeutig auf die einkommensteuerrechtlichen Regelungen hin. Das ist völlig klar. Aber stellen Sie sich einmal vor, Sie sind mehr als acht Stunden unterwegs und haben nur 10 DM an Tagegeld zur Verfügung. Damit kommt man nicht einmal bei Mc Donald's aus. Abgesehen davon kann man dort nicht jeden Tag essen. Man muß während der Zeit etwas Vernünftiges zu sich nehmen können. Bei einer Abwesenheit von mehr als 14 Stunden von zu Hause - so viele Butterbrote kann man gar nicht mitnehmen - bekommt man pro Tag 20 DM Tagegeld. Das sind einkommensteuerliche Sätze. Die haben nicht Sie entworfen.

Ich bitte Sie, sich als Arbeitgeber zu sehen, die den Mitarbeitern wie in der privaten Wirtschaft durch Zuschüsse zum Verpflegungsmehraufwand Hilfe leisten. Das machen auch Privatunternehmen, weil sie genau wissen, daß ihre Reisenden nicht in der Lage sind, mit 10 DM pro Tag auszukommen. Die darauf entfallenden Zuschüsse versteuern sie selbst. Das kann auch nicht die Welt sein.

Ein kleines Detail, das unsere Finanzverwaltung besonders berührt, möchte ich noch hinzufügen. Im Rahmen der Konzernprüfungen werden Großkonzerne geprüft. Die Prüfer sind in der Regel nicht in der Lage, ihre Prüfungstätigkeit innerhalb von zwei Monaten zu beenden und einen Bericht zu erstellen. Diese Kollegen sitzen sehr lange in den Konzernen. Die neue Regelung würde dazu führen, daß bei einer Prüfung, die mehr als drei Monate dauert, alle Tagegelder zu versteuern wären. Das kann nicht der Sinn der Sache sein. Wir müßten dann alle Prüfungen unterbrechen, damit keine Steuerpflicht eintritt. Das ist für den Prüfungsablauf mit Sicherheit sehr hinderlich. Wenn diese Regelung so durchgesetzt werden sollte, dann muß der Arbeitgeber auch die Steuerlast für die Mehraufwandsentschädigung übernehmen.

Ein letzter Hinweis. Die Verwaltungsvereinfachung, die postuliert wird und neben der Frage der Benutzung anderer Mittel als den Pkw im Vordergrund steht, ist ein Problem. Ich will dazu ein Beispiel nennen; vielleicht überzeugt Sie das. Wenn in größerem Umfang, als finanziell möglich ist, Leasingfahrzeuge angeschafft werden, um die Nutzung der eigenen Pkw auszuschließen, dann wird die Finanzverwaltung auch zu einer Autoverleihfirma und zu einem Versicherungsunternehmen. Sie hat dann nämlich eine Menge Aufgaben: Verwaltung und Überwachung der Leasingfahrzeuge, Reparaturen usw. Wir würden das begrüßen, wenn damit Arbeitsplätze geschaffen werden könnten. Diese Arbeiten sind mit Sicherheit mehraufwendig.

Auch die vorgesehene Regelung, wonach man bei Bahnfahrten erster Klasse fahren darf, wenn man nicht im dem ICE fährt, und zweiter Klasse fahren muß, wenn man mit dem ICE fährt, ist mehraufwendig. Ich persönlich habe das Pech gehabt, zwei- oder dreimal in meinem Leben mit dem ICE fahren zu müssen. Jedesmal ist der Zug mitten auf der Strecke stehen geblieben. Man muß sich einmal die Abrechnungsmodalitäten vorstellen, die auf den Reisenden zu-

kommen, wenn er im ICE in der zweiten Klasse fährt, aus technischen Gründen in einen IC umsteigt, in dem er erster Klasse fahren darf, dann wieder auf den ICE umsteigen muß, wo er zweiter Klasse fährt. Das ist ein riesiger zusätzlicher Aufwand, der fast genauso groß ist wie die Prüfung der triftigen Gründe.

Ich habe eine Bitte, wenn wir auch nicht mit allen unseren Forderungen durchkommen: Es sollte zumindest sichergestellt sein, daß bei einer Wegstrecke bis zu 100 Kilometern immer triftige Gründe vorliegen. Das wäre eine Alternativlösung, die einen Großteil Arbeit verhindern würde, weil sie einen Großteil der Fahrten betrifft. Also: Wenn man unserer Forderung nach genereller Wegstreckenentschädigung nicht folgt, sollte auf jeden Fall sichergestellt sein, daß für die ersten 100 Kilometer 52 Pfennig gezahlt werden. - Ich darf mich sehr herzlich bedanken.

(Beifall)

Vorsitzender Peter Bensmann: Das waren mehr als zehn Minuten, Herr Siggelkow. Sie vertreten aber auch eine besonders betroffene Gruppe. - Herr Walsken, bitte schön.

Ernst-Martin Walsken (SPD): Herr Siggelkow, Sie sind Verwaltungsfachmann, Verwaltungspragmatiker. Sie haben am Anfang Ihrer Ausführungen ein Szenario der Steuerverwaltung geschildert. Im Gesetzentwurf der Landesregierung steht in § 6, Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung, folgende Formulierung:

"Stehen regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel nicht zur Verfügung oder liegen andere triftige Gründe für die Benutzung eines Kraftfahrzeugs vor, kann anstelle des Einsatzes von Dienst- oder Mietwagen auch die Benutzung eines privaten Kraftfahrzeugs genehmigt werden."

Glauben Sie, daß die Kosten, die den Steuerfahndern auf ihrem Weg zu den Personen, die überprüft werden sollen, entstehen, nicht als triftiger Grund anerkannt würden? Oder wo liegen Ihre Befürchtungen?

Werner Siggelkow (DSTG): Ich gehe davon aus, daß dafür triftige Gründe anerkannt werden. Die Ablehnung der Nutzung des privateigenen Pkw liegt darin, daß die Frage der Versicherung in dem Fall bisher anders geregelt war. Jeder Betroffene, der mit seinem Pkw fährt und einen Schaden verursacht, hat diesen Schaden zunächst mit seiner privaten Versicherung zu klären. Viele Kolleginnen und Kollegen weigern sich aus diesem Grunde, ihren eigenen Pkw zu nehmen. Das ist ein zwingender Grund.

Die Anerkennung der Nutzung privateigener Pkw hat außer der Wegstreckenentschädigung zwei Gründe. Erstens gab es durch die Beteiligung des Landes einen Versicherungsschutz bis zu 650 DM. Zweitens gab es die Vorschußgewährung, die mittlerweile gestrichen worden ist. Die Versicherungsfrage soll nach dem neuen Gesetzentwurf anders geregelt werden als bisher. Das schreckt viele Kollegen ab, ihren eigenen Pkw zur Verfügung zu stellen, angesichts der

Tatsache, daß oft etwas passiert. Insofern stimme ich mit Herrn Schumacher völlig überein; das ist die gleiche Intention.

Ulrich Krüger (DGB): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Auch der Deutsche Gewerkschaftsbund begrüßt die angesprochenen Vereinheitlichungen und die Bemühungen, im Gesetz der Verwaltungsvereinfachung und damit dem Umweltschutz Rechnung zu tragen. Mit dem Gesetzentwurf wird sicherlich auch eine Kostenersparnis erreicht. Sie hebt aber im wesentlichen darauf ab, die Dienstreisenden zunächst einmal erheblich schlechterzustellen. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung sollen zusätzliche Einnahmequellen erschlossen werden. So wird das bei uns gesehen. Da sich das Gesetz in erheblichem Maße negativ auf die Beschäftigten auswirkt, kann man ihm so nicht zustimmen.

Ich müßte jetzt eigentlich all das wiederholen, was ein Teil meiner Vorredner gesagt hat. Das möchte ich mir und Ihnen aber ersparen. Ich weise zur Begründung ausdrücklich auf unsere schriftlich vorgelegte Stellungnahme hin.

Ich möchte zwei Punkte kurz ansprechen. Zunächst zu den triftigen Gründen: In § 6 Abs. 1 des Landesreisekostengesetzes wird für die Genehmigung der Nutzung eines privateigenen Kraftfahrzeugs für eine Dienstreise unter anderem das Vorliegen "anderer triftiger Gründe" verlangt. Dieser unbestimmte Rechtsbegriff eröffnet zwar einen großen Ermessensspielraum; wir meinen aber, er darf wegen der zu befürchtenden Prüfungsbeanstandungen durch die Rechnungsprüfungsämter wie auch jetzt schon ausschließlich restriktiv genutzt werden. Die triftigen Gründe, die schon bei der Antragstellung geprüft und genehmigt werden müssen, verlangen die Prüfung von Fragen: zum einen, aus welchen Gründen keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzt werden können, und zum anderen, worin die triftigen Gründe liegen. Von Verwaltungsvereinfachung kann da, glaube ich, nicht mehr die Rede sein.

Mit diesem Verfahren ist ein großer Stab an Mitarbeitern beschäftigt. Außerdem soll die Genehmigung noch vor Fahrtantritt erfolgen. Steuerfahnder haben aber überhaupt keine Chance, eine solche Genehmigung vorher zu bekommen, es sei denn, sie haben von vornherein einen Freibrief, ihr eigenes Fahrzeug zu nutzen. Das müßte durch Erlasse gesondert geregelt werden. Das ist im Bereich der Polizei sicher nicht viel anders, obwohl die Ausstattung mit Dienstkraftfahrzeugen dort wesentlich besser sein dürfte.

Wir sind der Meinung, es sollte den mündigen Bürgern überlassen sein, wie und in welchen Verkehrsmitteln sie auswärtige Dienstgeschäfte erledigen. Wir leiten daraus auch die Forderung ab, diesen unbestimmten Rechtsbegriff zu streichen und eine einheitliche Abfindung zu zahlen, die meinetwegen bei 52 Pfennig pro Kilometer liegen könnte, was auch den Steuergesetzen entspräche.

Zudem dürften sich viele Dienstreisen - das wurde noch gar nicht angesprochen - durch diese Regelung so verkürzen, daß Tagegelder in den wenigsten Fällen gezahlt werden müßten. Mehrkosten würden also gar nicht ins Gewicht fallen. Sie werden sicherlich ausgeglichen.

Ich möchte noch etwas zur Parkraumbewirtschaftung und zur Verwaltungsvereinfachung sagen, die damit sicherlich nicht erreicht wird. Im Gegenteil: Wir sind der Auffassung, daß die Parkraumbewirtschaftung einen großen Verwaltungsaufwand bedeuten würde. Vielleicht

gibt es andere Erfahrungen. Aber wir meinen, daß der Verwaltungsaufwand recht groß und umfangreich sein könnte. Wir haben, ohne böse zu rechnen, ermittelt, daß die entstehenden Verwaltungskosten die Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung übersteigen, es sei denn, man mißbraucht § 52 Landeshaushaltsordnung im Sinne der preußischen Büroordnung, die es einmal gegeben hat. Vielleicht könnte man Klogeld oder Heizungskostenzuschlag einführen, wie das bei den Beschäftigten nach der preußischen Büroordnung durchaus der Fall war.

Abschließend möchte ich sagen: Ich hoffe, daß die Ankündigungen von Frau Ministerin Brusis anläßlich der ersten Lesung dieses Gesetzes im Landtag bezüglich der Beteiligung der Personalvertretungen umgesetzt werden. Nach der Klarstellung des Erfordernisses eines einheitlichen Entgeltes für alle Bereiche führte Ministerin Brusis aus - ich darf sie zitieren -:

"Über alles andere reden die Dienststellen intern, und sie regeln dies auch natürlich unter Wahrung der Mitbestimmungsrechte des Personalrats."

Wir würden uns ganz besonders freuen, wenn das wirklich so gestaltet würde. Das Schreiben, das wir vom Innenministerium erhalten haben, besagt etwas anderes. - Herzlichen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender Peter Bensmann: Das heißt, es geht um die rechtliche Frage: Ist es zustimmungspflichtig oder nicht?

Ulrich Krüger (DGB): Ich gehe davon aus: Es ist zustimmungspflichtig, mitbestimmungspflichtig.

Vorsitzender Peter Bensmann: Zu gegebener Zeit möchten wir dazu auch gern die Auffassung der Landesregierung und des Hauses hören. Das machen wir aber intern.

Gibt es weitere Ausführungen? - Bitte schön, Herr Kollege Diegel.

Helmut Diegel (CDU): Ich habe eine Frage an Herrn Krüger. Sie haben zu Beginn Ihrer Ausführungen gesagt, Sie begrüßen diesen Gesetzentwurf. Nach den Ausführungen, die Sie jetzt im einzelnen gebracht haben, muß ich zu der Erkenntnis kommen, daß Sie ihn nicht begrüßen. Mich interessiert: Zu welchem Ergebnis kommen Sie denn jetzt? Wir Parlamentarier müssen uns demnächst mit der Landesregierung über die Frage auseinandersetzen: Ist der Gesetzentwurf nun notwendig, sinnvoll oder nicht? Ich möchte als CDU-Abgeordneter gern wissen, was ich der Landesregierung von seiten des Deutschen Gewerkschaftsbundes mit auf den Weg geben kann. Ist der Gesetzentwurf zu begrüßen oder nicht? Müssen wir ihn ablehnen oder nicht? Müssen wir ihn einstampfen oder nicht? Darauf hätte ich gern eine Antwort.

Ulrich Krüger (DGB): Wenn Sie am Anfang genau zugehört hätten, dann wüßten Sie, daß ich gesagt habe, daß der Deutsche Gewerkschaftsbund die angesprochene Vereinheitlichung

hinsichtlich der Reisekostenstufen usw. begrüßt, daß er die Bemühungen im Gesetzentwurf zur Verwaltungsvereinfachung begrüßt und daß er den Versuch, dem Umweltschutzgedanken Rechnung zu tragen, begrüßt. Er meint aber, daß das Gesetz nicht greift, wenn es so zustande kommt wie vorgesehen, also ohne daß unsere Forderungen berücksichtigt werden. Dann lehnen wir den Gesetzentwurf ab.

Vorsitzender Peter Bensmann: Bei der internen Beratung werden Sie nicht dabeisein. Deshalb frage ich Sie jetzt: Wenn die Landesregierung der Auffassung sein sollte, daß es nicht zustimmungspflichtig ist, und das Gesetz verabschiedet, unternehmen Sie dann weitere Schritte?

Ulrich Krüger (DGB): Welche Schritte soll der Deutsche Gewerkschaftsbund gegen das Gesetz unternehmen? Wenn das Parlament das Gesetz beschließt, dann beschließt es das Gesetz. So sehe ich das.

(Helmut Diegel [CDU]: Man könnte an eine Kampagne denken!)

Oliver Wittke (CDU): Herr Krüger, ich möchte die Frage wiederholen, die ich schon Herrn Schneider gestellt habe. Können Sie sich vorstellen, daß der Teil dieses Artikelgesetzes, in dem es um die Parkraumbewirtschaftung geht, einen Eingriff in das Tarifrecht darstellt? Dann hätten Sie ja durchaus die Möglichkeit, gegen das Gesetz vorzugehen.

Ulrich Krüger (DGB): Tarifrecht gilt nicht für Beamte.

Oliver Wittke (CDU): Es sind aber nicht nur Beamte betroffen.

Ulrich Krüger (DGB): Doch, von diesem Gesetz sind Beamte betroffen.

Oliver Wittke (CDU): Nein, von der Parkraumbewirtschaftung sind Landesbedienstete betroffen, nicht nur Beamte.

Vorsitzender Peter Bensmann: Herr Krüger, es geht jetzt um das Tarifrecht. Ich denke, das ist eine ganz wichtige Frage, die hier geklärt werden müßte.

(Oliver Wittke [CDU]: Darum haben wir Sie ja eingeladen!)

Herr Wittke, stellen Sie bitte Ihre Frage.

Oliver Wittke (CDU): Ich will das präzisieren; ich habe das vorhin schon einmal dargelegt. Man kann den Standpunkt vertreten, daß die kostenlose Zurverfügungstellung von Parkraum bei Landesbediensteten ein stillschweigender Bestandteil einer tariflichen Vereinbarung ist, auch wenn sie nicht expressis verbis in einem Tarifvertrag festgelegt ist. Wenn man sich auf diesen Standpunkt stellt, wäre dieser Gesetzentwurf in diesem Punkt ein Eingriff in die Tarifautonomie. Warum haben wir die Experten zu dieser heutigen Anhörung eingeladen? Wir wollen ihre Auffassung dazu hören. Es wäre schön, Herr Krüger, wenn Sie dazu Stellung nehmen könnten.

Ulrich Krüger (DGB): Es ist so: In den Tarifverträgen steht nichts darüber. Auch in den Arbeitsverträgen steht darüber nichts. Insofern stellt sich die Frage nicht.

(Michael Breuer [CDU]: Es kann also nicht beantwortet werden? - Weiterer Zuruf: Es ist doch beantwortet!)

- Die Frage ist zur Zeit nicht zu beantworten.

Vorsitzender Peter Bensmann: Die Frage ist von Herrn Krüger beantwortet worden. Das steht allerdings in krassem Widerspruch zu dem, was Herr Guntermann hier vorgetragen hat und wie Herr Siggelkow das Ganze sieht. Dieser Widerspruch bleibt im Raume stehen. Fakt ist, daß diese Frage zur Zeit nicht Teil der Tarifvereinbarung ist. Es gab darüber, wenn ich das richtig mitbekommen habe, Herr Schneider, 1991 oder 1994 Gespräche, die von der Landesregierung abgebrochen worden sind und nicht wiederaufgenommen wurden. Wenn man dieses Thema wieder aufnehmen will, müßte man neue Gespräche führen. Die Frage ist: Wollen Sie das? Würden Sie wieder verhandeln, wenn dieses Gesetz ohne Ihre Vorschläge verabschiedet würde? Das zu wissen ist für uns wichtig.

Helmut Schneider (DAG): Das läßt sich in der Kürze der Zeit nicht beantworten. Wir möchten uns darüber erst noch einmal austauschen.

(Martina Lange [DBB]: Dazu muß der Bundesinnenminister erst einmal bereit sein! Wenn er nicht gesprächsbereit ist, sieht es nicht ganz so gut aus!)

Vorsitzender Peter Bensmann: Mit Blick auf den 27. September wollen wir die Aussagen erst einmal so stehenlassen. Ich akzeptiere, Frau Lange, daß Herr Schneider und Herr Krüger noch einmal darüber nachdenken wollen. Das nehmen wir einfach so zur Kenntnis.

(Martina Lange [DBB]: Wir von der Gewerkschaftsseite sind natürlich zu Gesprächen bereit und würden sie auch anbieten! Der Bundesinnenminister müßte aber bereit sein, sich mit uns an einen Tisch zu setzen! Wir würden das begrüßen!)

- Zu gegebener Zeit fragen wir dann die Landesregierung, ob sie bereit ist, sich an diesen Tisch zu setzen.

(Martina Lange [DBB]: Beim Tarifrecht geht es immer um Bundesrecht!)

Wir kommen dann zur nächsten Gruppe. Herr Dr. Herbert Kemming vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, bitte schön.

Dr. Herbert Kemming (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Stellungnahme liegt vor, so daß ich mich sehr stark auf wenige Punkte konzentrieren kann. Ich vertrete hier keine Interessenposition, sondern meine fachliche Position. Insofern kommen wir zurück zu der Frage, was geht und was nicht. Ich bin Landesbediensteter und damit direkt betroffen.

Zu der Zielsetzung dieses Gesetzes - Priorität für den öffentlichen Verkehr, Vereinfachung sowie direkte Einsparung von Ausgaben; das steht nicht direkt im Gesetz, aber indirekt - kann ich nur sagen: Wenn ich alle Gesichtspunkte abwäge, komme ich zu dem Schluß, daß das Reisekostengesetz zielführend ist. Dabei steht im Augenblick nicht so sehr die Frage im Vordergrund, unter welchen Bedingungen triftige Gründe vorliegen, beispielsweise nicht die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Ich denke, das muß man abgrenzen. Wenn triftige Gründe wie schweres Gepäck oder Zeitvorteile nicht in erheblichem Maße vorliegen, dann kann der Dienstherr den Beschäftigten zumuten, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Ich finde, das ist keine Zwangsmaßnahme, sondern einfach vernünftig.

Insofern könnte man, meine ich, vielleicht auch noch einen Schritt weitergehen, als das Gesetz es vorsieht: Falls keine triftigen Gründe vorliegen, könnte man pauschal den Fahrpreis für ein öffentliches Verkehrsmittel erstatten. In den großen Verkehrsverbänden gibt es da sehr günstige Möglichkeiten. Dann könnte man sich auch komplizierte Regelungen wie zum Beispiel für den Radverkehr sparen. Man würde damit dem öffentlichen Personennahverkehr Priorität einräumen. Wenn jemand trotzdem unbedingt mit dem Pkw fahren will, kann er das zwar tun, es wird aber nicht gefördert.

Die Regelungen sind insgesamt, meine ich, angemessen. Es gibt sehr viele Vereinfachungen. Ich denke, daß die Einschränkungen der Tagegelder durch die Übernahme der einkommensteuerrechtlichen Regelungen zu einer geringeren Kostenerstattung führen, die aber durchaus zumutbar ist. Außerdem geht es darum, den Verpflegungsmehraufwand abzudecken, und nicht darum, den gesamten Verpflegungsaufwand abzudecken.

Neben dem Vorschlag, die Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs pauschal zu ersetzen, möchte ich noch einen anderen Vorschlag machen. Man findet ihn eigentlich schon im Gesetz; das hängt aber noch sehr stark von den Ausführungsbestimmungen ab. Ich würde noch einen Schritt weitergehen und sagen: Es sollte sehr stark den Dienststellen überlassen bleiben, wie die Regelungen konkret aussehen. Ich kann mir vorstellen, daß man sagt: Die gegenwärtig vorgesehenen Regelungen bilden eine Obergrenze für ein Volumen. Der Rechtsanspruch, ab einer Strecke von 150 Kilometern erster Klasse zu fahren, ist aber nicht unbedingt notwendig. Das kann man am besten vor Ort entscheiden. Das kann die Dienststelle entscheiden. Ich halte

es für kein Problem, zu Schwachlastzeiten mit Platzkarte in einem Intercity zu fahren. Ich halte es nur für ein Problem, das zentral vorgeben zu wollen.

Ich denke, daß man durchaus Einsparungen erzielen kann, wenn man den Dienststellen stärker freistellt, darüber zu entscheiden. Dann sollte aber auch die Möglichkeit bestehen, zu sagen: Wenn man zu einem wirklich wichtigen Termin muß, muß man keine triftigen Gründe nachweisen, die in irgendeinem Kommentar stehen und über die die Verwaltung irgendeiner Behörde nicht mit sich reden läßt. Wenn man das klarer regeln würde, wäre das auch glaubwürdiger. Die Beschäftigten könnten ihre Effizienzgesichtspunkte einbringen. Ich denke, daß das insgesamt zu Einsparungen führen könnte. Die wollen wir alle. Es gibt viele Beschäftigte, die auch derzeit nicht die erste Klasse nutzen, obwohl sie es dürften.

Ich komme zu der Frage der Parkflächen. Grundsätzlich, denke ich, ist die Erhebung von Entgelt für die Überlassung von Parkflächen an die Beschäftigten sachgerecht. Vorhin kam die Frage der Gleichbehandlung auf. Ich finde es völlig klar, daß die Nichterhebung faktisch eine Subventionierung ist. Diese Subventionierung haben wir für den öffentlichen Verkehr bisher nicht gehabt. Wir haben sie aber auch beispielsweise für diejenigen nicht gehabt, die in der Nähe ihrer Dienststelle wohnen. Die, die in der Nähe ihrer Dienststelle wohnen - also in Ballungsräumen oder in Innenstädten - und zu Fuß kommen oder mit dem Fahrrad fahren, zahlen normalerweise höhere Mieten. Es ist völlig klar, daß man sowohl Fahrt- als auch Wohnkosten berücksichtigen muß.

Ich kann aus eigener Erfahrung sagen: Wir haben in unserem Institut bis vor sieben oder acht Jahren angemietete Parkplätze gehabt. Da gab es immer wieder Unmut unter den Beschäftigten, die sagten: Wie kann es sein, daß für einen Teil der Beschäftigten der Parkraum vom Institut bezahlt wird, daß die anderen Beschäftigten aber keine vergleichbaren Leistungen erhalten? Ich denke, daß man da Lösungen finden muß.

Politisch erwünscht ist die Kombination von Parkraumentgelten und Jobticket. Ich denke, daß das nicht als Zwangsmaßnahme zu sehen ist. Grundsätzlich ist klar, daß Opportunitätskosten entstehen. Es werden Parkplätze von Landesbehörden angemietet. Auf diese Anmietung könnte man verzichten, wenn man die Parkplätze nicht braucht. Man könnte auch ein Entgelt dafür nehmen.

Ich finde es sachgerecht, zu sagen: Bestimmte Punkte muß man zentral regeln, um Einheitlichkeit zu gewährleisten. Ich finde, die Höhe der Entgelte kann man nicht in Verhandlungen in den einzelnen Behörden regeln. Das ist klar. Allerdings muß man diesen Ansatz auch vermitteln. Das ist die Aufgabe der Landesregierung. Sie muß vermitteln, was sie sich darunter vorstellt, warum sie das macht. Die Gleichbehandlung ist ein Punkt.

Bei der konkreten Umsetzung vor Ort stellt sich die Frage: Wie kann man zu konkreten Verbesserungen kommen? Ich habe in unserem Papier darauf hingewiesen, daß es Erfahrungen damit gibt. Das Problem ist, diese Erfahrungen so zu untersuchen, daß man sagen kann: Das ist direkt anwendbar. Klar ist natürlich, daß Akzeptanz bei den Beschäftigten entsteht, wenn sie erkennen, daß sich die Verkehrssituation entschärft. Natürlich kann es nicht sein, daß trotz eines Entgeltes keine Parkflächen zur Verfügung stehen. Aber das reguliert sich normalerweise. Es entsteht Akzeptanz.

Ich denke, daß diese Regelungen grundsätzlich sinnvoll sind, daß man mit den Beschäftigten und den Personalvertretungen in den einzelnen Geschäftsbereichen aber intensiv darüber sprechen muß, damit die Belange der Beschäftigten sinnvoll berücksichtigt werden können. - Das war es. Vielen Dank.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank, Herr Dr. Kemming. Ich habe gerade mit Interesse festgestellt, daß Sie einem der Institute angehören, die unter 100 Mitarbeiter haben. Wir haben noch gar nicht gewußt, daß es die gibt. Wegen der hohen Identität mit dem Gesetzentwurf frage ich Sie: Waren Sie am Gesetzgebungsverfahren beteiligt?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Nein.

Vorsitzender Peter Bensmann: Sie stehen auf der Pay-List von Herrn Schleußer?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Auf welcher Liste sollen wir stehen?

Vorsitzender Peter Bensmann: Sie sind Landesbediensteter.

Dr. Herbert Kemming (ILS): Ich bin Landesbediensteter.

Vorsitzender Peter Bensmann: Sind Sie am Gesetzgebungsverfahren beteiligt gewesen?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Nein.

Vorsitzender Peter Bensmann: Sind Sie ein unabhängiges Forschungsinstitut?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Nein.

Michael Breuer (CDU): Ich habe mir eine Ihrer Formulierungen, Herr Dr. Kemming, aufgeschrieben und möchte nachfragen, ob ich Sie richtig verstanden habe. Sie sagten, im Prinzip sei das, was wir bisher haben, eine Subventionierung der Arbeitnehmer, die mit dem Auto fahren. Sie haben gesagt, im Prinzip bezahlen wir den Leuten, die auf dem Land wohnen, Geld für Parkplätze; gleichzeitig wohnen sie auf dem Land sehr billig. Dieses Ungleichgewicht, diese Subventionierung, diese Zuschüsse für die Landbevölkerung müßten

ausgeglichen bzw. abgeschafft werden. Habe ich Sie richtig verstanden? Ist das Ihre Auffassung?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Der fachliche Zusammenhang ist ganz klar: Wenn jemand von Dortmund zum Möhnesee zieht und eine Dreiviertelstunde zum Arbeitsplatz fährt, dann ist der Auslöser oft, daß Mobilität, daß Bauland und Bauen auf dem Lande billig sind. Darum beobachten wir ja auch diese Urbanisierungsprozesse.

Michael Breuer (CDU): Ich habe Sie also richtig verstanden. Sie haben mir nicht widersprochen; Sie haben nur anderes Vokabular verwandt. Sie meinen, man sollte von dieser Subventionierung Abstand nehmen, die Landbevölkerung eher stärker belasten?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Nein. Ich finde, Sie drehen das ein bißchen um.

Michael Breuer (CDU): Man muß auch die andere Seite sehen.

Dr. Herbert Kemming (ILS): Vorhin ist sehr stark deutlich gemacht worden: Es ist eine Ungleichbelastung. Ich finde, wenn man Parkraum subventioniert, öffentlichen Verkehr aber nicht, ist das eine Ungleichbehandlung.

Helmut Diegel (CDU): Ich hätte gern von Ihnen die Frage beantwortet, warum diese Regelungen aus Ihrer Sicht nicht in den einzelnen Behörden vorzunehmen sind. Sie haben pauschal gesagt, das gehe nicht in einzelnen Behörden. Dafür hätte ich ganz gern ein paar Gründe genannt, zumal andere Experten in dieser Anhörung genau das Gegenteil gesagt und das auch belegt haben.

Ich habe eine zweite Frage an Sie: Sie haben gerade erklärt, daß Sie ein nicht unabhängiges Institut sind, das sich mit diesen Fragen intensiv beschäftigt. Ich will Ihnen nur zur Kenntnis geben: Uns Parlamentarier hat im Zusammenhang mit der Vorlage dieses Gesetzes eine Flut von Zuschriften erreicht, die uns das Maß der Auswirkungen deutlich gemacht haben. Mich macht das sehr, sehr nachdenklich, ob es richtig ist, einen Gesetzentwurf so pauschal zu verabschieden. Sind auch Ihnen diese Bedenken zur Kenntnis gekommen? Ihr Institut beschäftigt sich mit solchen Fragen. Ist das in Ihren Entscheidungsprozeß eingeflossen? Wollen Sie uns mit Ihrer Stellungnahme darüber aufklären, wie wir mit diesem Gesetzentwurf umzugehen haben?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Diese Bedenken liegen mir nicht generell vor. Ich kenne einiges aus der Presse. Ich bin aber nicht in das Verfahren einbezogen worden. Insofern habe

ich auch nicht das Material, das Ihnen vielleicht vorliegt. Um ins Detail zu gehen, müßte ich wissen, was Ihnen vorliegt. Meine Anmerkungen sind also genereller.

Es ist manchmal ein bißchen kompliziert für ein Institut der Landesregierung, unabhängig zu sein. Ich habe aber keine Einflußnahme gespürt und gemerkt, daß irgend jemand von mir eine bestimmte Stellungnahme haben wollte. Ich hätte ihnen fachlich auch ganz etwas anderes sagen können. Ich glaube nicht, daß das ein Problem gewesen wäre.

Helmut Diegel (CDU): Und zu der ersten Frage, der Frage nach individuellen Lösungen?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Sie wollten wissen, warum das nicht in den einzelnen Behörden geht. Wenn Sie mich fragen würden, ob ich 70 DM für einen Parkplatz zahlen würde, würde ich normalerweise erst einmal nein sagen. Ich denke, man braucht dafür eine generelle Regelung. Diese begründet sich darin, daß der Parkraum ein Vermögenswert ist, daß Kosten entstehen, wenn man Parkplätze erstellt, daß es Opportunitätskosten gibt, daß man Parkplätze gerade in Kernstädten auch anderweitig vermieten könnte, daß viele Parkplätze angemietet werden. Es hat also durchaus einen Sinn, zu sagen: Diese Kosten gibt man weiter.

Oliver Wittke (CDU): Herr Kemming, anschließend an das, was Sie zuletzt ausgeführt haben, möchte ich Sie fragen: Ist Ihnen bekannt, daß es eine ganze Reihe von Landesbehörden gibt, in denen schon heute im Einvernehmen mit der Personalvertretung ein Bedienstetenticket eingeführt worden ist, beispielsweise beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe in Münster, beispielsweise in verschiedenen Landesministerien? Meinen Sie nicht, daß das die Aussage, die Sie gerade gemacht haben, im Grunde widerlegt und daß eine zentrale Maßnahme des Eingriffs durch die schärfste Form, die wir kennen, nämlich durch ein Gesetz, notwendig ist, um den gewünschten Effekt zu erzielen?

Dr. Herbert Kemming (ILS): Es ist mir bekannt, daß es diese Regelung bei den obersten Landesbehörden gibt. Vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe kenne ich das nicht. Insofern müßte ich mir ansehen, wie die konkrete Regelung dort aussieht.

Wenn bestimmte Behörden unterschiedliche Dienststellen in bestimmten Bereichen, in bestimmten Städten haben, halte ich es für durchaus sinnvoll, einheitliche Regelungen zu schaffen.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Es ist klar, daß wir diese Regelung nur für den Bereich erlassen können, für den die Landesregierung zuständig ist. Ich frage ganz bewußt: Welche Auswirkungen hätte es, wenn Parkraumbewirtschaftung und Jobticket auch von vielen Unternehmen umgesetzt würden, und zwar gerade im Hinblick auf Verkehrsbelastung unserer Ballungsräume oder Städte oder auch im Hinblick auf Flächenverbrauch; denn Parkplätze brauchen sehr viel Fläche? Es wurde vorhin angedeutet, daß man sich eigentlich wundern

muß, daß zum Beispiel Opel an einem so zentralen Standort so viel Geld für solche Riesensparkplätze bereitstellen kann. Gibt es Schätzungen, welche prozentualen Entlastungswirkungen das Jobticket in bezug auf Verkehrsströme, auf den Individualverkehr haben könnte?

Wir haben vor allem den ersten Stellungnahmen entnehmen können, daß es hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des heutigen öffentlichen Personennahverkehrs sehr unterschiedliche Wahrnehmungen und Einschätzungen gibt. Wäre Ihr Institut in der Lage, im Sinne der Mobilitätsberatung unterstützend tätig zu werden? Könnten Sie ganz konkret den Prozeß organisieren, um in Unternehmen, in Behörden Dienstleistungen zu organisieren, damit Mobilitätsberatung möglich wird?

Vorsitzender Peter Bensmann: Ich habe den Eindruck, daß der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Landtages das erste Mal davon erfährt. Das gehört noch am Rande zur Anhörung. Bitte schön, Herr Kemming, wenn Sie das beantworten können.

Dr. Herbert Kemming (ILS): Ich habe in meinem Papier zum Ausdruck gebracht, daß man eine Begleitforschung braucht. Wenn man nur wenige Minuten Redezeit hat, kann man nicht sehr weit ausholen. Ich denke, es ist ein komplizierter Prozeß; das ist völlig klar. Dieser Prozeß muß auch begleitet werden. Das, was wir im Rahmen von Mobilitätsentwicklung und Mobilitätsforschung machen, ist ein komplizierter Prozeß, in dem man sehr viel und sehr sorgfältig prüfen muß, wie man damit umgeht, wie die Leute einbezogen werden. Da ist Glaubwürdigkeit ganz wichtig - auch von Arbeitgebern.

Ich denke, daß dieser Vorschlag, den das Land vorgelegt hat, Vorreiterfunktion haben und für die Privatwirtschaft interessant sein kann. Ich denke, auch für Kommunen kann er interessant sein. Zum Beispiel hat die Stadt Aachen etwas in der Richtung gemacht. Dort gibt es Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit dem Jobticket. Ich denke, da gibt es eine ganze Menge Möglichkeiten.

Schwierig ist es heute immer da, wo wir Menschen dazu bringen wollen, ihr Verhalten zu ändern. Die Menschen müssen es im Endeffekt freiwillig machen. Manchmal müssen Sie aber auch erst einmal von den Möglichkeiten erfahren. Die, denen man ein Ticket gibt, können feststellen, daß das eigentlich eine ganz attraktive Alternative ist. Allerdings sehen wir in den Sommermonaten, gerade auch im Augenblick, daß sich da auch ein bißchen etwas tun muß.

Vorsitzender Peter Bensmann: Wenn ich das richtig verstanden habe, sind Sie der Meinung, daß ein solches Element die politischen Zielsetzungen unterstützt.

Dr. Herbert Kemming (ILS): Ja, ich sehe das so. Quantitative Schätzungen kann ich jetzt aber nicht vornehmen.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielleicht könnte sich die Landesregierung darauf einrichten, daß wir dieses in der internen Beratung hinterfragen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, daß es hier kein statistisches Material vom landeseigenen Institut gibt. Die politische Absicht wird unterstützt. Das ist legitim. Die Parteien haben unterschiedliche Programme. Darüber müssen aber die Bürger entscheiden. Wenn das Grundlage ist, muß man das in der plenaren Auseinandersetzung berücksichtigen. Was ist politische Absicht und was ist Fakt? Darum geht es.

Als nächstes steht auf der Liste das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie. Sind die Herren Dr. Petersen, Wilke und Reulter hier im Raum? - Nein.

(Helmut Diegel [CDU]: Die stehen im Stau! - Heiterkeit)

Von dem Institut haben wir auch keine Stellungnahme erhalten.

Dann kommen wir zum nächsten Teilnehmer: Fachhochschule Gelsenkirchen. Herr Günter Scholz, bitte sehr, Sie haben das Wort.

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Ich bedanke mich für die Einladung. Ich bin aber in einer etwas schwierigen Situation, weil ich nicht weiß, für wen ich hier spreche: ob ich für die Hochschulen des Landes oder nur für meine Hochschule spreche.

Vorsitzender Peter Bensmann: Uns liegt eine Stellungnahme der Fachhochschule Gelsenkirchen vor. Unterschrieben hat ein Herr Scholz. Sind Sie das?

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Ja, das bin ich.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Peter Bensmann: Dann setzen Sie sich den Hut auf, den Sie möchten.

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Das, was ich zu diesem Thema sagen werde, habe ich im wesentlichen mit meinen Kollegen abgestimmt. Es ist also nicht so, daß ich nur meine Meinung vortrage.

Zum Landesreisekostengesetz: Im Prinzip begrüßen wir die Vereinheitlichung und Straffung dieser Reisekostenregelung. Einige Schwierigkeiten werden wir mit triftigen Gründen haben; denn wir haben unter unseren Hochschullehrern eine etwas schwierigere Kundschaft. Da kann man natürlich immer diskutieren: Was ist ein triftiger Grund? Das wird sich in der Praxis aber sicher einspielen.

Einige Probleme habe ich mit § 4 Abs. 2, nämlich der Frage, ob Hochschulbedienstete von der Wohnung oder von der Dienststelle abreisen. Da unsere Bediensteten eher selten am Dienort wohnen, kann das natürlich teuer werden. Ich nenne ein Beispiel: Einer muß von

Gelsenkirchen nach Hannover fahren, wohnt aber in Köln. Dann rechnet er die Strecke Köln - Hannover ab, was ein bißchen teurer wird.

Probleme haben wir auch mit den Regelungen zu den Übernachtungskosten, weil wir es für unrealistisch halten, daß man noch ein Hotel für 39 DM die Nacht findet, jedenfalls kein seriöses.

(Heiterkeit)

Die unseriösen sind wahrscheinlich noch teurer!

Ich habe Bedenken bei dem Punkt der Verwaltungsvereinfachung. Die Hotelliste, die in § 8 angesprochen wird, halten wir für sehr problematisch. Dem Gesetz wird eine Liste beigefügt, in der die günstigen Hotels genannt werden. Die liegen wahrscheinlich häufig an der Peripherie der Städte. Man hat aber in der Innenstadt zu tun, das heißt, am anderen Morgen setzt man sich wieder in Bewegung, verliert Zeit, was auch wieder Geld kostet, wenn das bei Beamten auch nicht so wichtig ist. Das sind die drei Punkte der Kritik zum Landesreisekostengesetz.

Zur Parkraumbewirtschaftung hat es an den Hochschulen eine lange Diskussion gegeben. Ich will kurz unsere Kritikpunkte nennen. Wir haben Bedenken gegenüber § 52 Landeshaushaltsordnung als Rechtsgrundlage. Da haben wir dasselbe Problem, das vorhin schon angesprochen wurde. Die Frage ist: Gibt es überhaupt einen Vorteil? Wir haben im Hochschulbereich 500 000 Studenten, 60 000 oder 70 000 Bedienstete und 20 000 Parkplätze. Ich vermute, hierdurch wird die Chance zum Parkplatzsuchen entgeltpflichtig gemacht. Bei der Suche wird man wahrscheinlich nicht sehr erfolgreich sein. Wir werden sehen, wie das ausgeht.

Ein weiterer Punkt sind die Kosten. Die Hochschulen sind auf die Parkraumbewirtschaftung natürlich nicht vorbereitet. Es gibt fast nirgendwo abgesperrte Parkplätze. Bei der Bewirtschaftung muß man den Zu- und Abgang aber kontrollieren. Man wird bauliche Maßnahmen treffen müssen. Wir haben uns bei unserem Bauamt erkundigt: Eine einigermaßen vernünftige Schranke kostet zwischen 120 000 und 150 000 DM. Diese Maßnahmen müssen wir natürlich vorfinanzieren. Da schon jetzt erkennbar ist, daß den Hochschulen zusätzliches Geld nicht zur Verfügung gestellt wird, um diese Schranken oder sonstige technischen Einrichtungen zu schaffen, werden wir das von dem Geld bezahlen müssen, das wir vom Land bekommen. Das sind aber eigentlich Mittel für Forschung und Lehre. Wir tun uns in der Tat etwas schwer, davon Parkraumbewachungseinrichtungen zu finanzieren. Das ist ein Problem. Das geht aber allen Hochschulen so; das ist keine Spezialität unserer Hochschule.

Ein weiterer Punkt ist, daß die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs speziell zu und von meiner Hochschule, die an der Peripherie von Gelsenkirchen, die eigentlich schon in Gladbeck liegt, problematisch ist. Zu unserer Hochschule kommen ungefähr 90 Prozent der Studenten und 100 Prozent der Mitarbeiter nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln, obwohl wir eine Bushaltestelle vor der Tür haben. Das liegt einfach daran, daß die Nord-Süd-Verbindungen im Ruhrgebiet problematisch sind. Man ist sehr lange unterwegs. Ich habe für mich ausgerechnet: Ich wohne am Südrand von Dortmund und wäre in eine Richtung zweieinhalb

Stunden unterwegs, weil ich fünfmal umsteigen müßte. Dadurch verliert der öffentliche Nahverkehr in einem hohen Maße an Attraktivität.

(Ernst-Martin Walsken [SPD]: Von zu Hause zum Arbeitsplatz ist keine Dienstreise!)

- Natürlich nicht. Ich sage nur: Der Zeitfaktor ist problematisch. Ich will vom Land kein Geld dafür haben. Ich will allerdings auch nicht so lange unterwegs sein.

Kommen wir zum Thema Jobticket. Dieses Thema ist bei kleinen Einrichtungen etwas schwierig, weil man nicht genügend Leute zusammenbekommt. Der öffentliche Nahverkehrsträger hat dann kein Interesse, einem ein solches Ticket zu verkaufen. Wir müssen an den Hochschulen die Hochschullehrer und die wissenschaftlichen Mitarbeiter, die ja andere Arbeitszeiten haben, als mögliche Interessenten abziehen. Dann wird die Gruppe der möglichen Interessenten an einem Jobticket sehr klein. Das wird problematisch.

(Beifall)

Oliver Wittke (CDU): Wenn ich das richtig sehe, Herr Scholz, haben wir mit Ihnen heute den einzigen Behördenleiter in der Anhörung präsent. Die anderen Anzuhörenden sind alle Interessenvertreter. Darum will ich ein paar ganz praktische Fragen stellen. Haben Sie für die Fachhochschule Gelsenkirchen einmal berechnet, wie hoch der Aufwand für die Parkraumbewirtschaftung wäre und in welchem Verhältnis dieser Aufwand zum Ertrag stehen würde, soweit man das überhaupt berechnen kann? Wissen Sie, wie die Lücke, die da gegebenenfalls entsteht - ich unterstelle einfach, daß die Bilanz negativ sein wird -, zu finanzieren ist?

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Ausgerechnet habe ich das noch nicht. Das hängt auch damit zusammen, daß die Hochschule noch im Bau ist. Vielleicht kann man die Kosten für eine solche Schranke noch in die Bausumme einbringen. Wir haben, glaube ich, an allen drei Standorten unserer Hochschule, also in Gelsenkirchen, Bocholt und Recklinghausen, insgesamt rund 1 000 Parkplätze, die dann gebührenpflichtig würden, wobei man festlegen müßte, wie viele Parkplätze die Studierenden bekommen und wie viele Parkplätze man für Bedienstete abtrennen könnte, damit auch die eine Chance haben, einen Parkplatz zu finden. Ich glaube nicht, daß wir so viel Entgelt erheben werden - insbesondere, wenn wir die Investitionen vorfinanzieren -, daß wir damit die Kosten decken können. Wir werden sicherlich nichts an der Parkraumbewirtschaftung verdienen.

Hinzu kommt, daß überwacht werden müßte, ob dort Unbefugte parken. Jemand, der bezahlt hat, will zumindest suchen dürfen.

(Heiterkeit)

Ich müßte also irgendwie dafür sorgen, daß die Parkplätze nicht noch von anderen in Anspruch genommen werden. Neben unserer Hochschule in Gelsenkirchen befindet sich eine Schule, für die die Stadt keine Parkplätze gebaut hat. Die Mitarbeiter dieser Schule parken im Moment auf unseren Parkplätzen. Wir können das auch gar nicht richtig überwachen. Das müßte dann jemand tun. Für so etwas braucht man Mitarbeiter oder eine technische Anlage.

Hinzu kommt, daß man eine Berechtigung austeilen müßte. Man müßte den Berechtigten einen Schlüssel für die Schranke geben. Dafür benötigen wir dann Personal. Ich würde am Standort Gelsenkirchen für die Parkraumbewirtschaftung vermutlich mindestens eine halbe Stelle brauchen und an den kleineren Standorten vielleicht eine Viertelstelle. Die Leute muß man aber erst einmal haben. Es ist nicht ganz so einfach, sie zu aktivieren. Ich gehe davon aus: In der Bilanz wird das für die Hochschulen ein Zuschußgeschäft. Wir werden Mitarbeiter aus vorhandenen Aufgaben abziehen müssen, um sie diese Aufgabe wahrnehmen zu lassen.

(Beifall)

Vorsitzender Peter Bensmann: Zu diesem Punkt der Verwaltungsvereinfachung, der ebenfalls im Gesetz steht, möchte ich die Landesregierung bitten, dem Ausschuß mitzuteilen, wie das für alle Betroffenen zu sehen ist.

(Ernst-Martin Walsken [SPD]: Aber doch nicht jetzt?)

- Nein, nicht jetzt. Natürlich nicht, Herr Kollege Walsken. Aber wir müssen das ja auswerten. Das gehört dazu. Das ist Sinn und Zweck der Sache.

Gibt es weitere Fragen an Herrn Scholz? - Bitte schön, Herr Kollege Wittke.

Oliver Wittke (CDU): Die Absicht, Parkraum zu bewirtschaften, hat in Nordrhein-Westfalen schon eine längere Geschichte, insbesondere an den Hochschulen des Landes. Meines Wissens gab es da auch einmal einen Arbeitskreis, der im MSKS oder im Wissenschaftsministerium angesiedelt war, in den auch die betroffenen Hochschulen eingebunden waren und in dem auch deren Vorstellungen gehört wurden. Inwieweit sind die Vorstellungen der Hochschulen in diesen Gesetzentwurf eingeflossen? Vielleicht können Sie noch etwas dazu sagen, wie die Beteiligung bei der Erstellung des Gesetzentwurfs ganz konkret aussah bzw. ob es nur im Vorfeld eine Einbindung gab.

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Es war so, daß im damaligen Wissenschaftsministerium die dafür zuständig gemachte Gruppenleiterin die Kanzler der Fachhochschulen und der Universitäten gebeten hat, mit ihr eine Arbeitsgruppe zu bilden. Dazu gehörten, glaube ich, vier oder fünf Leute. Daran waren auch die Personalvertretungen und die Studierenden beteiligt. Damals sind die Überlegungen des Städtebauministeriums diskutiert worden. Die Frage war: Wie kann man das umsetzen? Dieser Prozeß hat irgendwann geendet. Dann haben wir längere Zeit nichts mehr gehört.

Vorsitzender Peter Bensmann: Wann war das, Herr Scholz?

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Das war 1996. Jetzt stehen wir in einer gewissen Lauerstellung und warten, was auf uns zukommt. Wir sind nicht weiter beteiligt worden.

Vorsitzender Peter Bensmann: Ich denke, es ist wichtig, daß uns die Landesregierung berichtet, wie das da gelaufen ist. - Herr Kollege Walsken, bitte.

Ernst-Martin Walsken (SPD): Herr Scholz, wenn wir vernünftig miteinander umgehen wollen, brauchen wir exakte Zahlen. Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben:

"Diese Einnahmen lassen sich jedoch nicht genau quantifizieren ..."

Weiter schreiben Sie:

"Hinsichtlich des Aufwandes ist auch hier eine exakte Angabe nicht möglich."

Gleichwohl kommen Sie zu dem Schluß, daß es ein Zuschußbetrieb wird. Ich möchte Sie herzlich bitten, einen Modellversuch zu machen und eine exakte Kostenberechnung vorzunehmen, damit wir feststellen können, welche von den Annahmen, die Sie zugrunde gelegt haben, tatsächlich zutrifft und welche nicht. Das, was Sie vorgelegt haben, reicht mir für einen Wissenschaftler einer Hochschule nicht aus.

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Ich bin kein Wissenschaftler. Ich habe studiert; aber ich bin kein Wissenschaftler in dem Sinne. Ich bin Jurist; das sind sowieso keine Wissenschaftler.

(Ernst-Martin Walsken [SPD]: Dann verstehe ich die Stellungnahme!)

Ich wollte dazu nur sagen: Es ist ein bißchen schwierig, das zu quantifizieren, wenn man die Rahmenbedingungen nicht genau kennt. Das war das Problem. Ich kann aber gerne einmal für meine Hochschule ausrechnen, was das einbringen und was das kosten würde. Ich weiß natürlich nicht, wie die Mitglieder der Hochschule reagieren, ob sie sich zum Beispiel alle auf den Parkplatz der Ruhrkohle AG stellen, der bei uns schräg gegenüber der Zeche Hugo liegt, und den Parkraum des Landes nicht in Anspruch nehmen. Aber man kann ja einmal davon ausgehen, wie es ist, wenn alle Parkplätze besetzt wären. Das will ich gern einmal durchrechnen; kein Problem.

Vorsitzender Peter Bensmann: Herr Kollege Walsken, ich denke, das ist für uns alle wichtig: Die Landesregierung sollte uns zu dieser Fragestellung - Einnahmen, Ausgaben, Kosten - eine Vorlage erstellen. Die Frage der Kosten ist bei jedem Gesetzesvorhaben ein zwingender Punkt. Es geht um die Frage: Mehrkosten ja oder nein? Ich denke, wenn man dem Parlament einen Gesetzentwurf zuleitet, muß er korrekt berechnet sein. Das gilt für alle.

Wenn Sie den Wunsch des Kollegen Walsken erfüllen, Herr Scholz, wäre ich Ihnen sehr dankbar. Wir können Ihnen keine Aufgaben übertragen. Aber die Mitglieder dieses Ausschusses - wir werden nachher noch nichtöffentlich tagen - werden der Landesregierung entsprechende Fragen stellen. Wir werden Ihnen, Herr Scholz, die entsprechenden Antworten geben, aber nicht heute, nicht an dieser Stelle. Das kann heute auch gar nicht beantwortet werden; das gehört auch nicht zum Verfahren. - Bitte, Herr Scholz.

Günter Scholz (FH Gelsenkirchen): Vielleicht noch eine Ergänzung: Ein besonders schwerwiegender Punkt an den Hochschulen ist, daß wir nicht wissen, woher wir das Geld für die Investitionen nehmen sollen. Wenn man die Vorinvestitionen nicht in den Raum gestellt hätte, sähe das alles vielleicht ein bißchen anders aus. Wir müssen das aber aus unserem Haushalt finanzieren. Wir haben an der Fachhochschule Gelsenkirchen laufende Mittel für Forschung und Lehre in Höhe von 2,9 Millionen DM. Wenn ich für 400 000 DM Parkbeschränkungen bauen lassen muß, ist das für die Hochschule sehr schmerzlich. Dafür haben wir kein Geld.

Vorsitzender Peter Bensmann: Ich habe die Bitte an die Landesregierung, wer auch immer da zuständig ist, die betroffenen Einrichtungen wissen zu lassen, wer überhaupt betroffen ist und welche Kosten entstehen werden. Das ist zwingende Voraussetzung für die Verabschiedung eines Gesetzes. Ich bitte darum, das kurzfristig zu tun. Wir werden nachher intern die Auswertung dieser Anhörung vornehmen. - Herr Dr. Bajohr, bitte sehr.

Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE): Ich werde jetzt ein bißchen unsicher, was die vorgeblichen Folgen dieses Gesetzes angeht. Sie haben eben gesagt: Das führt zu Mehrkosten. Der Kollege Krüger vom DGB, aber auch der Kollege Guntermann vom Beamtenbund haben gesagt, es seien Mittel, um den Landeshaushalt zu stärken, also um Einnahmen zu erzielen. Ich würde jetzt gern von Ihnen, Herr Krüger und Herr Guntermann, hören: Wie stellen Sie sich dazu? Entstehen Mehrkosten? Es sind keine Mehrkosten für die Hochschulen, sondern es sind Mehrkosten für den Landeshaushalt. Oder ist dieses Gesetz ein Vehikel, um sozusagen durch die Hintertür Mehreinnahmen zu erzielen, also die Beamten bzw. die Beschäftigten des Landes zu schröpfen? Das ist jetzt nicht ganz klar. Hier ist ein offensichtlicher Widerspruch bei den Sachverständigen, den ich gern aufgeklärt wissen möchte.

Ergänzend möchte ich fragen, ob den Kollegen des Gewerkschaftsbundes und des Beamtenbundes klar ist, daß man diese Kosten vermeiden kann, indem man das Auto nicht benutzt. Sie unterstellen immer, daß der Landeshaushalt durch die Hintertür gestärkt werden soll. Wie gesagt: Es gibt Vermeidungsstrategien. Das ist ähnlich wie bei anderen Gebühren. Wenn man wenig Wasser verbraucht, hat man gegenüber einem höheren Wasserverbrauch geringere Kosten. Hier ist es auch so. Das ist keine Einnahme, die das Land in jedem Fall erzielen kann.

(Michael Breuer [CDU]: Zum Verfahren: Herr Bajohr hat jetzt an schon vorgetragene Referate angeknüpft! Jetzt sollten wir erst diese Runde beenden! Vielleicht erledigt sich das aber auch durch andere Vorschläge! - Dr. Stefan Bajohr [GRÜNE]: Das erledigt sich natürlich nicht! - Michael Breuer [CDU]: Vielleicht kommt doch noch ein Beitrag!)

Vorsitzender Peter Bensmann: Herr Guntermann, wenn Sie darauf eingestellt sind, können Sie die Fragen direkt beantworten.

Meinolf Guntermann (DBB): In dem Gesetzentwurf steht unter D Kosten:

"Die mit dem Gesetz zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden ggf. verbundenen Personal- und Sachkosten werden aus den zur Verfügung stehenden Mitteln erbracht."

Es ist bemerkenswert, daß die Expertenrunde jetzt feststellen soll, welche Kosten tatsächlich verursacht werden, obwohl in der offiziellen Vorlage der Landesregierung zu lesen ist: Das kann man locker und leicht aus den zur Verfügung stehenden Mitteln machen.

Ich kann nur sagen, daß die Investitionen zum Beispiel für Beschränkungen beim Landesamt für Besoldung und Versorgung in Düsseldorf vor geraumer Zeit 500 000 DM gekostet haben. Ob das überall 500 000 DM sind, vermag ich nicht zu entscheiden. Ob zum Beispiel bei einer Dienststelle in Minden, in Höxter oder in Kleve ähnlich hohe Kosten anfallen, kann ich nicht sagen. Man müßte das hochrechnen.

Ich komme zu den Einnahmen. Ich sehe § 1 im Vordergrund, nicht so sehr § 2. Wenn die Nutzung von Parkflächen zukünftig entgeltlich erfolgen sollte, und zwar mit den Werten, die in dem Entwurf der Verordnung stehen, kann ich von einem Durchschnittsbetrag pro Monat in Höhe von 50 DM an sogenannten Gebühren ausgehen. 50 DM im Monat sind 600 DM im Jahr. Wenn ich davon ausgehe, daß 100 000 Beschäftigte bei den Landesbehörden betroffen wären, käme ich auf einen Betrag von 60 Millionen DM pro Jahr, der an Parkgebühren von den Beschäftigten des öffentlichen Dienstes aufgebracht würde.

Vorsitzender Peter Bensmann: Wenn ich das richtig sehe, sind das zwei völlig verschiedene Paar Schuhe. Das eine wird aus dem Arbeitnehmerportemonnaie bezahlt. Das andere sind die Investitionen, die aus dem öffentlichen Haushalt der einzelnen Titel der Hochschulen bezahlt werden müssen.

(Peter Eichenseher [GRÜNE]: Das eine wird eingenommen, das andere wird ausgegeben!)

- Ja, die Einnahmen sind aus dem privaten Portemonnaie der Betroffenen und die Ausgaben vom Landeshaushalt. Aber führen wir die Diskussion doch in der internen Beratung.

Ulrich Krüger (DGB): Die Drucksache 8043 aus der 11. Wahlperiode beinhaltet die Antwort auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gisela Nacken. Die sollte man einmal lesen; denn darin kommt man letztlich zu der Überzeugung, daß ein solcher Parkplatz einen monatlichen Kostenanteil von 30 DM beinhaltet. Wenn wir aber 70 DM für einen Parkplatz nehmen, wissen wir, was das bedeutet.

Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE): Ich möchte hier für das Protokoll festhalten, daß die Ausführungen des Kanzlers der Fachhochschule Gelsenkirchen nicht plausibel sind. Es kann nur eines von beidem stimmen: Entweder es ist eine Einnahmegeschichte, oder es verursacht Kosten. Beides zugleich geht nicht. Das möchte ich nur festhalten.

Vorsitzender Peter Bensmann: Die Anhörung hat den Sinn und Zweck, die Meinung von allen Betroffenen zu hören. Es gibt unterschiedliche Positionen. Das Auswerten dieser Positionen und das Streiten machen wir dann unter uns. Die Landesregierung gehört natürlich dazu. Dann entscheiden wir im Parlament, was politisch, inhaltlich und sachlich wie zu gewichten ist. Ich möchte alle Gäste bitten, sich an diese Grundlage unserer Zusammenkunft zu halten. - Herr Diegel, Sie haben das Wort.

Helmut Diegel (CDU): Gerade wurde der Verfahrensvorschlag gemacht, hier eine entsprechende Rechnung offenzulegen. Der Vorsitzende hat das auch in bezug auf eine Vorlage, die die Landesregierung erstellen soll, aufgegriffen. Ich denke, darin sollten drei Positionen enthalten sein: Erstens die investiven Kosten, zweitens die laufenden Kosten und drittens der entsprechende Einnahmebedarf. Dazu wird uns Herr Scholz so schnell wie möglich eine Liste zuleiten. Ich hoffe, das Finanzministerium wird das für die Ausschußsitzung in der nächsten Woche ebenfalls tun.

MD Steller (FM): Wir werden uns dazu des Sachverständes der anderen Ministerien versichern müssen.

Helmut Diegel (CDU): Ich möchte hier etwas coram publico deutlich machen: Der Einwand von Herrn Walsken ist durchaus berechtigt. Wir können nur dann eine Entscheidung treffen, wenn wir über die entsprechenden Kosten - sprich: Einnahmen, Ausgaben - Bescheid wissen. Wenn sich das Finanzministerium nächste Woche nicht in der Lage sieht, eine dementsprechende Vorlage zu erstellen, habe ich schon jetzt die Bitte, über eine Abtrennung nachzudenken, um eine Beschlußfassung nicht ohne diese Grundlage vorzunehmen.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielleicht ist auch das ein Grund für noch schnelleres Zuarbeiten. Gut, die Landesregierung hat den Auftrag angenommen.

Wir kommen zum nächsten Teilnehmer: den Wuppertaler Stadtwerken. Herr Dr. Peter Hoffmann, bitte sehr.

Dr. Peter Hoffmann (Wuppertaler Stadtwerke AG): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Möglichkeit, aus der Sicht eines Verkehrsunternehmens heute zu der Diskussion der Parkraumbewirtschaftung und der Einführung von Jobtickets beitragen zu können. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Jobtickets ist natürlich ein nicht unwichtiger Beitrag zur weiteren Förderung der Akzeptanz und Inanspruchnahme des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Rahmen von Push-and-pull-Strategien ist dieses ein nicht ausschließlicher, aber sicher ein wichtiger Baustein, wenn man die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel steigern möchte.

Unsere Erfahrung zeigt: Wir bringen in Wuppertal monatlich inzwischen über 13 000 Jobtickets an den Mann, an die Frau. Es gibt insgesamt 70 000 Zeitkartenbesitzer. Die Einführung der Tickets erfordert eine sorgfältige Vorarbeit. Die hier heute zum Teil schon deutlich gewordenen Vorurteile über die Qualitäten oder auch nicht vorhandenen Qualitäten des öffentlichen Nahverkehrs lassen sich am besten ausräumen, wenn man vor Ort mit den Betroffenen zusammenarbeitet und die Vorgehensweise abstimmt.

Ich möchte hierzu einige Punkte nennen. Erstens. Der Verwaltungsaufwand ist, was die Jobtickets betrifft, dann gering, wenn es gelingt, mit den entsprechenden Unternehmenspartnern über Datenaustausch zu kommunizieren. Wenn man das zu Fuß macht - die Erstaufnahme der Adressen und die laufenden Änderungen -, dann ist das aufwendig. Wir machen das mit unseren Kunden nur noch per Datenträgeraustausch, so daß zumindest dieser Verwaltungsaufwand denkbar gering ist.

Zweitens. Man muß den Teilnehmerkreis - also wer unter diese Regelungen fällt: seitens der Gesetzgebung, seitens der Ausführungsbestimmungen, aber auch seitens der Tarifbestimmungen - vorher abklären. Das macht man am besten vor Ort zwischen den Beteiligten.

Drittens. Die deutlich gewordenen Vorurteile und Vorbehalte zeigen, daß wir eine umfassende und individuelle Mobilitätsberatung vor Ort brauchen. Unsere Erfahrungen machen deutlich, daß uns - wie bei der Einführung des Semestertickets, aber auch in einigen Firmen, in denen wir Jobtickets erfolgreich akquiriert haben - zunächst sehr viel Skepsis entgegenschlägt, weil das Wissen um die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs nicht immer so vorhanden ist, wie wir uns das wünschen. Insbesondere zeigen sich da Vorbehalte hinsichtlich der Angebotsquantität, aber sicher auch -qualität. Diese schlagen natürlich schon im Vorfeld negativ zu Buche, wenn es um die Frage der Akzeptanz geht.

Hier lassen sich aber viele Dinge korrigieren, indem man eine umfassende Mobilitätsberatung in den betroffenen Dienststellen, Firmen, Ämtern usw. vornimmt. Das machen wir bei jedem Akquisitionsfall. Das bedeutet idealerweise, daß jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter einen individuellen Fahrplan erstellt bekommen, daß wir ihnen zeigen, was schon heute im Angebot ist. Es zeigt sich, daß das oftmals gar nicht so schlecht ist, wie das vorher gesehen wurde.

Wir können solche Erhebungen und solche Analysen auch nutzen, um Angebotsdefizite, die es sicherlich hier und dort gibt - das wollen wir gar nicht schönreden -, zu erkennen und gemeinschaftlich mit den Partnern vor Ort zu prüfen, was man ändern kann.

Damit komme ich zu einem ganz wichtigen Punkt. Wir sollten diese Parkraumbewirtschaftung zusammen mit den Jobtickets nutzen, für die einzelnen Standorte "Mobilitätskonzepte" zu erstellen, in denen alle Fragen, die zur Mobilität gehören, von den Dienstfahrten bis zu den Fahrten von und zum Arbeitsplatz, abgehandelt werden könnten. Da gibt es sicherlich eine Vielfalt von Möglichkeiten vor Ort, die man aufnehmen und abarbeiten könnte.

Ich möchte sie nachfolgend kurz anreißen. Es gibt sicherlich die Möglichkeit, die Arbeitszeiten an vorhandene ÖPNV-Angebote in gewissem Rahmen anzupassen, besonders dann, wenn Gleitzeitregelungen bestehen.

Es gibt sicherlich auch seitens der Verkehrsunternehmen - unseres Unternehmens als Beispiel - die Möglichkeit, hier und dort die Angebote an die Arbeitszeiten anzupassen. Da muß man sich an einen Tisch setzen und darüber sprechen.

Für Dienstfahrten gibt es einen neuen Weg, der vielfach noch gar nicht ausprobiert wurde, der aber Zukunft hat: Carsharing. Wir als Carsharing-Betreiber sind dabei, mit verschiedenen Firmen und Dienststellen diese Angebote vorzubereiten. Wir nutzen Carsharing auch selber. Statt dienstlich anerkannter Kfz und Dienstfahrzeuge nutzen wir als Unternehmen selber Carsharing. Man kann diese Fahrzeuge auch für Dienstfahrten nutzen, und zwar relativ spontan. Warum sollen nicht auch Behörden und Dienststellen Carsharing nutzen können, um ihre Mobilität sicherzustellen? Ähnliche Verhandlungen führen wir zur Zeit mit der Stadt Wuppertal, die eine Parkraumbewirtschaftung erfolgreich eingeführt hat. Dort gibt es Jobtickets. Die Einführung des Carsharings steht als nächster Punkt an.

Wir sind der Meinung, daß Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Jobtickets ein ganz wichtiger Beitrag ist, um die Akzeptanz des Nahverkehrs zu fördern. Die Erfahrung zeigt, daß die Inanspruchnahme des öffentlichen Personennahverkehrs auch außerhalb des Berufsverkehrs steigt. Das heißt, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Jobticket entdecken, nutzen auf einmal auch den öffentlichen Nahverkehr für Freizeit und Einkaufsfahrten - ein nicht unwesentlicher Aspekt.

Wir sind der Meinung, daß - das kam gar nicht richtig zum Zuge - wertvolle Flächen künftig ganz anders genutzt werden können, wenn es uns gelingt, Parkflächen zu reduzieren. Wir können in dem Zusammenhang dann auch städtebauliche Vorteile schaffen.

Unser Angebot geht an alle, die betroffen sind: Wir sind in der Lage, individuelle Angebote zu machen, die Mobilität zu erfassen, zu analysieren und gemeinsam mit den Partnern vor Ort ein Maßpaket zu schneiden. Daß nicht alles klappen wird, wissen auch wir. Ich will hier nichts schönreden; aber ich denke, man sollte eher das Positive suchen und Mittel und Wege finden, wie man es schafft, und nicht so sehr pauschal sagen: Der öffentliche Nahverkehr ist schlecht, und deshalb gibt es keine Parkraumbewirtschaftung mit Jobtickets. - Danke.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank für die präzisen Ausführungen, Herr Dr. Hoffmann. Das habe ich in dieser Runde noch nicht gehört; das werden wir auch im Protokoll nicht nachlesen können. Die Feststellung sei mir als Vorsitzender erlaubt: Dies ist ein Ballungsgebiet. Sie stellen individuelle Lösungen des Anbieters an den Nutzer vor.

Dr. Peter Hoffmann (WSW): Wir haben uns mit den Partnern, also mit den Firmen und den Verkehrsunternehmen, zusammengesetzt. Das heißt, wir akquirieren, wir wollen Kunden gewinnen. Wenn es wie beim Semesterticket über eine allgemeine Regelung möglich ist, einen Push zu bewirken, dann sind wir natürlich als Partner dabei, um die Einführung und Umsetzung erfolgreich zu begleiten.

Vorsitzender Peter Bensmann: Das kann ich mir denken. Dazu muß man nicht einmal Geschäftsmann sein. - Herr Kollege Eichenseher, bitte.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Vorhin ist die Befürchtung geäußert worden, daß manche Behörden oder Einrichtungen zu klein sein könnten, um überhaupt in einen Jobticket-Vertrag aufgenommen zu werden. Können Sie uns sagen, in welcher Größenordnung sich die Jobticket-Verträge bewegen?

Bei der Gelegenheit habe ich eine Nachfrage: Gab es in Wuppertal schon einmal Verhandlungen zwischen der Gesamthochschule Wuppertal und Ihnen über ein Jobticket?

Eine weitere Frage: Aus der Stadtverwaltung Düsseldorf haben wir eingangs gehört, daß die Parkraumbewirtschaftung kostendeckend ist. Es hat ein Praktiker gesprochen, der das schon einige Zeit macht. Gibt es Erfahrungen aus Wuppertal mit Parkraumbewirtschaftung und dem Kostendeckungsgrad solcher Einrichtungen?

Ich weiß nicht, wann Sie die Carsharing-Modelle auch für Dienstreisen eingeführt haben. Sehr interessant wäre natürlich, zu hören: Welches Kostendeckungspotential steckt im Carsharing-Bereich, insbesondere weil man ein Auto dann auch für eine oder drei Stunden mieten kann und es nicht den ganzen Tag - wie bei einem Mietauto - oder ein ganzes Jahr - wie beim Leasing - mieten muß?

Dr. Peter Hoffmann (WSW): Vier Fragen, vier Antworten. Zu Ihrer ersten Frage. Hinsichtlich der Größe der Unternehmen bei der Abnahme der Jobtickets sind wir im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr an gewisse Tarife gebunden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Jobtickets zu bekommen. Unsere Kunden sind sehr klein bis sehr groß. Die Stadtverwaltung Wuppertal mit rund 5 000 bis 6 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist unser größter Kunde. Wir haben aber auch sehr viele kleinere Unternehmungen als Kunden. Beispiele dafür sind der Einzelhandelsverband und die Kreishandwerkerschaft. Ihre angeschlossenen Mitgliedsunternehmen sind bekanntlich sehr viel kleiner. Sie bilden praktisch eine Einkaufsgemeinschaft für Jobtickets. Es sind sehr gute, sehr zufriedene Kunden.

Darüber hinaus haben wir beispielsweise auch ein Inkassounternehmen, das für seine Mitarbeiter Mobilität geordert hat, um die Parkplatzbewirtschaftung, die Parkplatzsuche und andere Parkplatzprobleme zu vermeiden. Das ist vielleicht ein wichtiger Hinweis dafür, wie man Dienstfahrten auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln machen kann.

Zu Ihrer zweiten Frage. Wir führen zur Zeit Gespräche mit der Universität Wuppertal zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Es gibt verschiedene Gedanken, wie man das bewerkstelligen kann. Wir werden nach den Sommerferien die Beratung vornehmen. Wir haben auch mit dem Personalrat Gespräche geführt. Wie ich eben geschildert habe, wollen wir damit die Mitarbeiterberatung vorbereiten, um für den Fall der Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit Jobtickets gerüstet zu sein.

Zu Ihrer dritten Frage. Der Erfolg der Parkraumbewirtschaftung bei der Stadt Wuppertal liegt in ähnlichen Dimensionen, wie der Kollege es für die Stadtverwaltung Düsseldorf gesagt hat.

Die Akzeptanz bei einer Ticketabnahme von 100 Prozent ist von anfangs 40 Prozent auf derzeit 60 Prozent gestiegen. Das hat sich deutlich positiv entwickelt. Wir sind gerade dabei, das Thema Carsharing als nächsten Punkt aufzupflanzen.

Zu Ihrer letzten Frage. Carsharing ist als Mobilitätsangebot zu neu, insbesondere in Verbindung mit öffentlichem Personennahverkehr, als daß ich Ihnen da präzise Daten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit auf seiten der Abnehmer, der Großkunden nennen könnte. Wir selbst sind erst seit Januar im Geschäft und noch dabei, es aufzubauen. Wir haben schon einige kleinere Kunden - Unternehmungen und Genossenschaften - gewonnen, die ihren Fahrzeugpark reduzieren und auf unsere Fahrzeuge setzen, auf die sie im Bedarfsfall nach kurzfristiger vorheriger Buchung immer zurückgreifen können. Wir möchten das in Zukunft auch weiteren Institutionen und Dienststellen anbieten.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Wir sehen eine ganze Reihe an Problemen in der Umsetzung auf uns und die Institutionen zukommen. Wäre es vorstellbar, daß Kommunen oder Stadtwerke, die viel Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung und Parkraumkontrolle haben, in Kooperation mit einer Universität oder einer Finanzverwaltung die gesamte Parkraumbewirtschaftung im Auftrag übernehmen, so daß für das Unternehmen gar kein Personalaufwand entsteht? Die Parkraumbewirtschaftung wird von den Stadtwerken übernommen, das die größte Erfahrung oder die größte Manpower hat.

Anschließend meine zweite Frage: Ich höre immer von der großen Befürchtung, daß die Infrastruktur sehr viel Geld kostet. Zum Beispiel muß man Schranken bauen. Ich glaube, man muß nur eines von beidem machen: Entweder muß man mit Personal kontrollieren, also in der gewohnten Form bei der Bewirtschaftung öffentlichen Parkraums, oder man braucht Infrastruktur in Form von Chipkartensystemen oder Schrankensystemen. Wäre die Infrastruktur, wenn man die Parkraumbewirtschaftung stärker auf Kontrolle und Ausweissysteme ausrichtet, nicht weitgehend gegen null zu bringen? Braucht man unbedingt aufwendige Schrankensysteme?

Dr. Peter Hoffmann (WSW): Zu Ihrer ersten Frage: Denkbar wäre es durchaus, ein Komplettangebot zu machen. Das heißt, Parkraumbewirtschaftung, Parkraumkontrolle und Jobtickets wären in einem Paket. Warum nicht? Wir können uns so etwas sehr gut vorstellen. Wir haben ähnliche Gespräche mit der Universität vor Ort geführt. Die Möglichkeiten dazu muß aber jedes Verkehrsunternehmen vor Ort für sich selbst sehen, und es muß bewerten, ob es solche Kombipakete geben kann. Das muß im Einzelfall betriebswirtschaftlich durchgerechnet werden. Da können wir auch kein Wuppertaler Sozialwerk sein. Da müssen wir als WSW genauso kalkulieren wie andere Anbieter auch.

Zu Ihrer zweiten Frage: Aufwand für die Infrastruktur. Auch das muß man standortspezifisch sehen. Man muß den Parkdruck in der jeweiligen örtlichen Situation beachten. Man muß feststellen, welche anderen Kreise möglicherweise auch betroffen sind, ob auch die Studenten künftig noch parken können oder ob es nur Parkplätze für die Mitarbeiter, für die Bediensteten gibt. All das sind Fragen, die dazu führen: Braucht man ein aufwendiges Kontroll-

system oder nicht? Sinnvoll wäre es, auf diese Dinge möglichst zu verzichten. Meines Erachtens wird man aber nicht ganz darum herumkommen.

Dabei gibt es aber eine ganz wichtige Entwicklung: Meines Erachtens wird man eines Tages eine Mobilcard haben, die Mobilität mit bestimmten Berechtigungen verbindet. Mit dieser Karte hat man ein Ticket 2000 im Verkehrsverbund, die Berechtigung, Carsharing zu nutzen, bekommt man individuelle Abrechnungen, hat man auch eine gewisse Berechtigung, Parkhäuser zu benutzen. Ich gehe davon aus, daß die Reise in nächster Zeit in diese Richtung gehen wird.

Helmut Diegel (CDU): Wir haben jetzt viel aus Wuppertal erfahren, Herr Dr. Hoffmann. Das ist auch sehr interessant gewesen. Die Frage, die sich mir aber stellt, lautet: Können Sie noch weitere Ausführungen zum Gesetzentwurf und zur Beurteilung machen, die uns weiterhelfen? Oder waren Sie nur bestellt, um diese Ausführungen zu machen?

Dr. Peter Hoffmann (WSW): Ich weiß nicht, ob ich mich hier heute als Besteller fühle. Ich danke, daß ich hier sein kann. Die Fragen, die man mir gestellt hat, bezogen sich insbesondere auf den Bereich der Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Jobtickets. Dazu habe ich meine Stellungnahme abgegeben. Ich glaube, daß Ihnen meine Ausführungen zumindest ausreichend kundgetan haben, daß das, was wir in Wuppertal machen, sicher auch auf andere Bereiche übertragbar ist und daß das davon abhängig ist, wie man vor Ort zusammenarbeitet. Damit steht und fällt letzten Endes alles. Das gilt natürlich auch für die anderen Verkehrsunternehmen. Ich kann im wesentlichen nur für die Wuppertaler Stadtwerke sprechen. Im übrigen werden Herr Lippert und meine Kollegin vom VDV noch etwas dazu sagen. Ich meine, daß man mit ein bißchen guten Willen diese Dinge hier sehr wohl mit Erfolg umsetzen kann.

Vorsitzender Peter Bensmann: Ein Beispiel, wie man solche Dinge lösen kann, ist von Ihnen hier vorgetragen worden. Das gilt für ein Ballungsgebiet. Sie können natürlich keine Aussage darüber machen, wie es in der Fläche aussieht. - Herr Eichenseher, bitte.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Die Anhörung dient auch dazu, die Umsetzungsprobleme und die Akzeptanzprobleme zu diskutieren. Deswegen wundert es mich ein bißchen, daß Sie sagen: Das gehört gar nicht zum Thema. Genau deswegen machen wir die Anhörung. Wir wollen sehen: Wo liegen die Probleme, und wo liegen die Lösungsansätze?

Ich habe eine weitere Frage, Herr Dr. Hoffmann. In Wuppertal gibt es auch Mobilitätsberatung. Wenn ich sehe, wie groß die Skepsis vor allen bei den Unternehmen und den Behörden, die betroffen sind, ist, frage ich Sie: Wäre es möglich, eine begleitende Gruppe zu bilden, die den betroffenen Behörden und Unternehmen zuarbeitet, um Umsetzungsprobleme - es wird eine Übergangszeit geben - entweder in Form einer Arbeitsgruppe oder in Form von Bereitstellung von Dienstleistungen zu lösen? Ich denke da an das ILS, das gerade im Bereich

Forschung viele Dienstleistungen für das Land erbringt. Auf die Wuppertaler Stadtwerke haben wir keinen direkten Zugriff. Wären Sie dennoch bereit und könnten Sie sich dennoch vorstellen, eine solche Arbeitsgruppe zu begleiten oder an einer solchen Arbeitsgruppe teilzunehmen?

Dr. Peter Hoffmann (WSW): Die Frage kann ich mit einem Ja beantworten, auch wenn meine Ressourcen sicherlich begrenzt sind. Wir können nicht alle Dienststellen beraten. Mein Vorschlag wäre, im Vorfeld vielleicht einen kleinen Leitfaden zu erstellen, der allen Betroffenen an die Hand gegeben wird, der Schritte aufzeigt, wie man das Thema vor Ort praktisch angehen kann, wo man Erfahrungen einbringt, auf Beispiele verweist. Man kann in einer kleinen Arbeitsgruppe, wie Sie sie vorgeschlagen haben - aus Vertretern von Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und den betroffenen Verbänden, ILS und anderen, die Erfahrungen mit Mobilitätsberatung haben -, sicherlich Lösungsmöglichkeiten vorbereiten und Ansprechpartner vor Ort, beispielsweise die Verkehrsunternehmen, vermitteln.

Helmut Diegel (CDU): Wenn wir da in die Einzelheiten gehen, Herr Kollege Eichenseher, dann möchte ich von Herrn Hoffmann ganz gerne wissen, wie er denkt, in den ganz schwierigen Fällen des Carsharings zu verfahren. Das gilt insbesondere dann, wenn uns nachgewiesen wird - wie zum Beispiel in der Zuschrift 12/2067 -, daß im Fall des Carsharings jeder Ehepartner auch außerhalb der Nutzungszone ein Jobticket zu einem Preis von jeweils 800 DM erstehen muß. Haben Sie irgendwelche Lösungsvorschläge parat, wie wir mit Zuschriften solcher Betroffenen umgehen sollen, die außerhalb der jeweiligen Nutzungszone dieses Tickets wohnen?

Dr. Peter Hoffmann (WSW): Darauf kann ich Ihnen heute keine pauschale Antwort geben. Das müßte man im Einzelfall prüfen. Aber wir kennen solche Fälle. Ich will das nicht verniedlichen. Die Randbereiche und Übergangsbereiche sind ein Problem. Ich weiß das, weil wir selber im Randbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr angesiedelt sind. Wir haben einen Übergang in den VRS.

Es hat sich einfach bewährt, daß man sich zusammensetzt und diese Dinge erarbeitet. Da hilft nichts anderes. Pauschal kann ich Ihnen heute keine Antwort zu diesem Sonderfall geben. Es wird sicherlich eine Vielzahl von anderen Einzelfällen geben. Da muß man sich zusammensetzen und Entscheidungen vor Ort gemeinschaftlich treffen. Anders geht es nicht.

Wir sollten aber nicht die sicherlich berechtigten Interessen in den vielen Einzelfällen nutzen, zu sagen: Pauschal tun wir gar nichts. Davon halte ich nichts. Bei gutem Willen lassen sich auch für solche Fälle Lösungen finden. Es mag Einzelfälle geben - ich betone: Einzelfälle -, für die es keine befriedigende Lösung geben wird. Da bin ich ganz ehrlich.

Helmut Diegel (CDU): Ich stimme Ihnen in der Beurteilung zu, daß man sich neuen oder anderen Lösungen und Wegen sicher nicht von vornherein verschließen sollte. Aber ich

denke, Sie werden hier sicherlich einräumen, daß wir die Lösung für die besondere Situation eines Ballungsraumes nicht auf den ländlichen Bereich übertragen können. Wir haben nicht nur Sonderfälle wie den Wuppertaler Raum und Ballungszentren zu berücksichtigen, sondern wir haben das gesamte Bundesland mit seinen Bürgern zu berücksichtigen.

Dr. Peter Hoffmann (WSW): In Kenntnis dieser Situation und wohlwissend, daß Wuppertal nicht überall ist - leider! -,

(Heiterkeit)

kenne ich die Probleme im ländlichen Raum gut, weil ich mich früher sehr stark damit befaßt habe. Es gibt natürlich auch die rein ländlichen Gebiete, in denen der öffentliche Personennahverkehr nicht immer unbedingt die passenden Angebotsfacetten vorrätig hat. Aber auch da gibt es Möglichkeiten, wenn man einmal über flexible Bedienungsangebote nachdenkt, über Sammeltaxistrukturen oder ähnliches, was durchaus schon vorhanden ist bzw. was man standort- und arbeitsplatzbezogen einführen könnte.

Das geht vielleicht auch im Rahmen von Pilotprojekten. Man sollte sie zumindest einmal aufnehmen, um solche Einzelprobleme einer Lösung zuzuführen. Es gibt keine Patentrezepte; aber es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, die auch im ländlichen Raum nicht bedeuten müssen, überall den Zehn-Minuten-Takt einzuführen - ich übertreibe das jetzt etwas -, damit wirklich jedem die passende Verbindung geboten wird. In Kenntnis dieser Situation habe ich von Anfang an klar gesagt: Man muß sich vor Ort zusammensetzen. Wir können hier nicht beurteilen, wie schwierig es im Raum Düren oder im Raum Kleve ist.

Vorsitzender Peter Bensmann: Das Gesetz, das wir hier verabschieden, reicht von Prüm bis Vlotho.

(Michael Breuer [CDU]: Prüm liegt in Rheinland-Pfalz!)

- Aber es ist eine schöne Gegend! - Dann vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Herr Dieter Lippert.

Dieter Lippert (VRR): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch wir sind aufgefordert worden, uns speziell zu den Themen zu äußern, die sich mit der Kopplung von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket beschäftigen. Wir haben uns auf diese Stellungnahme beschränkt. Sie liegt Ihnen schriftlich vor. Ich will Ihnen wegen der fortgeschrittenen Zeit nicht alles vorbeten, was darin enthalten ist.

Interessant ist aus meiner Sicht folgendes - das ergänzt sehr schön die Ausführungen meines Kollegen Dr. Hoffmann -: Das Jobticket ist im VRR und übrigens auch im VRS das erfolgreichste Ticket der letzten Jahre. Ich kann Ihnen die aktuellen Zahlen nennen: Wir haben im VRR derzeit rund 125 000 Jobticket-Verträge. Das ist eine enorme Zahl. Der VRS, der kleiner ist, hat 91 000 Verträge. Das heißt, die Nutzerquote im VRS ist relativ höher als die

bei uns im VRR. Das liegt unter anderem daran, daß das VRS-Ticket derzeit etwas billiger ist als das unsere.

Aber - und damit komme ich zu der ersten Frage, die mit Recht, Herr Vorsitzender, gestellt wurde - Wuppertal ist nicht überall. Sie hören es vielleicht an meiner Aussprache: Ich war 20 Jahre Geschäftsführer in München. Mein größter Kunde beim Jobticket war interessanterweise die Firma BMW - weil sie mitten im Stadtgebiet sitzt und natürlich weiß, daß Parkplätze in Ballungskernen sehr wertvolles Gut sind. Außerdem ist die Verkehrsanbindung - sprich: der ÖPNV - in Ballungskernen deutlich besser als auf dem flachen Land.

Es gibt eine aktuelle Untersuchung der Uni Köln für das Bundesgebiet. Ein Ergebnis dieser Studie, die erst seit wenigen Tagen vorliegt - ich kenne auch nicht alle Details -, ist: 90 Prozent der Jobtickets - das ist im Bundesgebiet so, aber natürlich besonders deutlich in den Ballungszentren in Nordrhein-Westfalen - werden in den Kernzonen abgenommen und nur 10 Prozent im sogenannten Außenbereich. Vor dem Hintergrund ist die Diskussion, die vorhin geführt wurde, natürlich verständlich.

Ich kann dem Kollegen Dr. Hoffmann nur beipflichten: Entweder muß man nach individuellen Lösungen suchen - es gibt Verkehrsunternehmen, die ihre Fahrpläne ganz gezielt an größeren Kunden ausrichten -, oder man muß tatsächlich die Überlegung anstellen: In welchen Gebieten ist der Parkraum ein wertvolles Gut und in welchen nicht? Wir können nicht immer nur den ÖPNV sehen, der im ländlichen Raum natürlich relativ schwach entwickelt ist. Selbst der Zehn-Minuten-Takt, den Herr Dr. Hoffmann angesprochen hat, würde in Kleve nicht jedermann zufriedenstellen, weil der Bus nicht überall alle zehn Minuten zu allen Zielen fährt. Das ist finanziell nicht machbar.

Ich verstehe auch § 2 des Artikel IV nicht so, daß jetzt jedermann das Jobticket oder die Parkraumbewirtschaftung einführen muß. Wenn ich mir die Situation außerhalb von Dorsten, wo ich wohne, ansehe, muß ich sagen: Da könnten wir die Parkräume bewirtschaften, soviel wir wollen - es sind so viele da, daß jeder ein paar hundert Meter weiter kostenlos parken könnte. Hier muß man die Realitäten sehen.

Andererseits - das ist meiner Ansicht nach ein ganz wesentlicher Punkt - darf man jetzt nicht die Flinte ins Korn werfen und sagen: Jetzt tun wir am besten gar nichts. Was mich an den Beiträgen einiger Kollegen, die sich vorhin zu Wort gemeldet haben, überrascht hat, war der zumindest für mich vorherrschende Eindruck: Vom öffentlichen Dienst wird jetzt eine einseitige Vorleistung erwartet. - Dem ist nicht so.

Meine Damen und Herren, diese 125 000 Jobtickets, die ich vorhin angesprochen habe - ich habe mich selber an einigen Verhandlungen mit Großkunden beteiligt -, werden nicht primär vom öffentlichen Dienst oder von den Düsseldorfer Ministerien in Anspruch genommen. Es hätte mich natürlich gefreut, wenn es mit dem Düsseldorfer Landtag geklappt hätte; das sage ich ganz offen. Der Bayerische Landtag in München hat das Jobticket. Das habe ich dort zu meiner Zeit vereinbart. Es ist vielmehr so, daß die Wirtschaftsunternehmen Jobtickets beziehen. Speziell die Unternehmen des Einzelhandels, die hier sehr aktiv sind, und auch die Verbände haben natürlich längst erkannt, daß es Sinn macht, die knappen und teuren Parkplätze - 70 DM für einen Parkplatz in Düsseldorf, Essen oder Dortmund sind weiß Gott nicht zu hoch gegriffen - der Kundschaft zur Verfügung zu stellen und nicht den eigenen Mit-

arbeiten. Hier sollte man, glaube ich, tatsächlich - das ist die Empfehlung, die ich nach 28 Berufsjahren in diesem Job geben kann - mit Augenmaß herangehen und sich nicht hinter dem Argument verschanzen: Wenn der ÖPNV erst einmal so ist, daß ihn freiwillig alle benutzen, haben wir das Problem von selber gelöst. - Das werden wir nie erreichen.

Damit wären wir bei der zweiten These. Die Preise, die wir heute für das Jobticket ansetzen, sind unendlich niedrig. Angefangen hat es 1991. Da waren die Preise so niedrig - wir mußten gegen kostenlose Parkplätze powern -, daß wir draufbezahlt haben. Ich wiederhole: Ich bin jetzt fünf Jahre hier; in dem Zeitraum haben wir kein anderes Ticket im Preis so stark angehoben wie das Jobticket, wie das Firmenticket. Trotzdem steigt die Nutzerzahl ständig, im letzten Jahr waren es noch einmal 13,7 Prozent. Kunden sind vorwiegend Privatfirmen, die das Jobticket freiwillig nutzen, die dies in Abstimmung mit ihren Mitarbeitern tun und die es sich aus übergeordneten Gründen das Geld kosten lassen. Hier zu sagen, weil es an irgendeiner Stelle in der Peripherie nicht klappt - das ist ja unbestritten -, können wir das nirgendwo tun, halte ich für sehr kurzsichtig und für etwas kleinmütig.

Dritte These. Es gibt immer zwei Einwände. Auf der einen Seite wird gesagt: Ihr könnt das Ding zum Nulltarif anbieten; es fährt ja doch keiner damit, weil es so schlecht ist. - Die Untersuchung, die die Uni Köln jetzt gemacht hat, beweist das Gegenteil: Die Verschiebung weg vom Pkw hin zum ÖPNV - zu 90 Prozent sind das ehemalige Autobenutzer - liegt bei etwa 25 Prozent. Das ist bundesweit ziemlich einheitlich. Diese Verschiebung ist durchaus bemerkenswert.

Auf der anderen Seite wird gesagt: Wenn die Leute dann wirklich alle mit euch fahren, brecht ihr ein. Ihr könnt die Leute im Berufsverkehr gar nicht alle befördern. - Das darf man aber nicht abgekoppelt von der Relation sehen. Wenn tatsächlich ein Viertel der heutigen Autobenutzer - ich beziehe mich jetzt auf öffentliche Dienststellen - bei Einführung eines Jobtickets auf den ÖPNV umsteigen würde - wohlgemerkt während des Berufsverkehrs; das ist nicht unwesentlich: die Leute würden die öffentlichen Verkehrsmittel zu Spitzenzeiten, in denen der Straßenraum kaum ausreicht, benutzen -, dann würde das die Spitzenbelastung im öffentlichen Verkehr zwischen 2 und 4 Prozent erhöhen, wie in Köln empirisch festgestellt wurde; bei uns sind die Zahlen ähnlich. Das heißt, die These, die wir manchmal zu hören bekommen, wir würden einbrechen, wenn die Leute alle auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen würden, ist in der Form nicht richtig.

Vierte These. Die Schweiz hat es bewiesen; sie hat mit Jobtickets angefangen. Natürlich wird der Berufsverkehr entlastet. Natürlich führt dies zu zusätzlichen Einnahmen beim öffentlichen Personennahverkehr. Meine Damen und Herren, das müßte doch eigentlich auch gewollt sein. Wenn das Land NRW zum Beispiel 450 Millionen DM in neue Fahrzeuge investiert, dann tut es das doch sicherlich auch in der Hoffnung, daß diese Fahrzeuge von mehr Leuten benutzt werden. Wir können doch nicht emotional dagegen sein, daß sich die Investitionen, die vom Land, glaube ich, in vorbildlicher Weise gemacht werden, auszahlen.

Man darf aber auch die Gegenposition nicht übersehen. Der Pkw, der zu Hause bleibt, dient der Familie, der Frau zu mehr Mobilität. Diese Erfahrung hat man zum Beispiel in der Schweiz, aber auch an anderer Stelle gemacht. Wenn der Papa in der Früh mit dem Auto ins Geschäft fährt, wo es acht Stunden lang steht, und abends mit ihm nach Hause zurückkehrt, ist der Pkw auch nicht unbedingt sinnvoll genutzt.

Meine schriftlichen Ausführungen liegen Ihnen vor. Ich glaube, das genügt im Augenblick. Ich bin sicher, die Kollegen des Verbandes werden sich zu dem Thema noch äußern. - Vielen Dank.

Michael Breuer (CDU): Schönen Dank für Ihre Ausführungen. Man sollte nicht vergessen, daß keiner in diesem Raum dagegen ist, ein Jobticket freiwillig einzuführen. Sie haben eben auf den Erfolg des Jobtickets auf freiwilliger Basis ohne gesetzliche Vorgaben hingewiesen. In Ihrem Bereich sind 125 000 Tickets abgenommen worden. Warum man das gesetzlich regeln will, ist mir nach Ihren Ausführungen erst recht nicht klargeworden. Auch Sie setzen auf freiwillige Lösungen. Die Firmen haben es freiwillig gemacht, weil es sinnvoll ist. Die, die es nicht gemacht haben, werden dafür ihre Gründe haben.

Sie haben festgehalten - dazu hätte ich gerne noch nähere Erläuterungen -, daß es empirische Messungen gibt. Ich habe empirische Erfahrungen, wie das in Köln ist. Ich will nur sagen: Es mag sein, daß der öffentliche Personennahverkehr durch Jobtickets zugenommen hat, vielleicht sogar stark; vielleicht ist es eine Erfolgsgeschichte. Gleichwohl gab es keine nachhaltige Entlastung des Mobilverkehrs durch den Pkw, im Gegenteil. Wenn Sie die Daten der letzten Jahre vergleichen, dann werden Sie feststellen, daß der Bedarf, sich individuell zu bewegen, eher gestiegen als gesunken ist. Deswegen würde ich dazu gern weitere Ausführungen von Ihnen hören.

Sie haben bestimmte Vorhaben durchgerechnet, wenn Sie als VRR Jobtickets anbieten. Eben haben wir festgestellt: Der Gesetzgeber hat das nicht gemacht. Der Gesetzentwurf liegt seit April vor. Bei der Frage, was das kostet, was das bringt, ist die Landesregierung ratlos. Der Finanzminister wurde wohl nicht gefragt, welche Auswirkungen das hat. Die Behördenleiter sind relativ ratlos, weil sie keine entsprechenden Vorgaben haben, wie man so etwas berechnet. Es gibt von seiten der Arbeitnehmer schon individuelle Berechnungen. Aber eine Gesamtkalkulation hat der Landesgesetzgeber damit überhaupt nicht verbunden.

Sie sind ein Subventionsbetrieb - das muß man klar sagen - und werden von öffentlichen Geldern unterstützt. Wie planen Sie solche Jobtickets? Wollen Sie eine Nullsumme erreichen? Gibt es verlässliche Daten, auf deren Grundlage entschieden wird? Oder ist das bei Ihnen wie hier beim Land gewesen?

Dieter Lippert (VRR): Ich fange mit der letzten Frage an. Sie fragen, ob es so etwas wie eine Kalkulation gibt. Ich habe eingangs erwähnt, daß man bei der Einführung des Jobtickets - das vermute ich, ich war damals noch kein Geschäftsführer - in der Tat versucht hat zu akquirieren. Man hat die Jobtickets extrem billig gemacht, in der Hoffnung, zusätzlich Fahrgäste zu gewinnen. Das ist auch gelungen. Unter dem Strich kam allerdings eine Mindereinnahme gegenüber dem heraus, was vorher da war.

Deshalb sind wir gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen dazu übergegangen, die Kalkulation beim Jobticket so anzulegen, daß zumindest keine Mindereinnahme entsteht. Der Gedanke bei all diesen Solidaransätzen - es gibt zahlreiche solcher Tickets, zum Beispiel Semester-tickets, Kombitickets im Fußballstadion, die nach gleichen Grundsätzen konzipiert sind - ist:

Alle zahlen, aber nur ein Teil nutzt sie. Wir haben in der Tat eine Nutzerquote, die gegenüber der zu jener Zeit steigt, in der jeder den vollen Fahrpreis bezahlen mußte. Die 50 Prozent, die das Glück hatten, einen Parkplatz zu finden, haben überhaupt nichts bezahlt, waren natürlich fein heraus und haben die anderen ausgelacht.

Mittlerweile steigt die Nutzerquote zwar, erreicht aber nicht 100 Prozent. Es wäre völlig unrealistisch, zu sagen: Mehr als 50, maximal 60 Prozent der tatsächlich in einen Vertrag eingebundenen Mitarbeiter fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Nur dadurch sind die Preisnachlässe überhaupt gerechtfertigt. Ein Jobticket für das Stadtgebiet kostet heute bei uns 36,50 DM. Eine entsprechende Monatskarte würde 81 DM kosten. Schon aus dieser Relation können Sie ersehen, daß natürlich davon ausgegangen wird, daß nicht alle, die dem Jobticket "freiwillig" - meistens tut es ja der Arbeitgeber - beitreten, dies auch tatsächlich nutzen.

(Michael Breuer [CDU]: Also 100 Prozent bezahlen und 60 Prozent nutzen!)

- Würden 100 Prozent das Ticket nutzen, müßten wir die 100 Prozent von allen nehmen; das ist ganz klar.

Damit sind wir bei Ihrer ersten Frage, der gesetzlichen Vorgabe. Ich habe es bereits erwähnt: Natürlich findet in den großen Unternehmen oder in den Einzelhandelsverbänden ein Abstimmungsprozeß statt, bevor man ein Jobticket oder Firmenticket einführt. Aber es muß dann einer dasein, der a) die Weisungen gibt, daß man es macht, und b) natürlich auch die finanzielle Verantwortung übernimmt.

Zu Ihrer zweiten Frage. Wenn ich vorhin so verstanden wurde, ich hätte mich gegen eine gesetzliche Vorgabe ausgesprochen, dann bin ich vielleicht mißverstanden worden. Es bleibt einem Land kaum etwas anderes übrig, als so etwas durch ein Gesetz zu regeln. Man kann nicht mit allen möglichen Dienststellen landesweit eine freie Vereinbarung treffen. Ich habe mir das Gesetz genau angesehen. Nach meinem Dafürhalten - ich bin kein Experte auf dem Gebiet - läßt die derzeitige Vorlage den einzelnen Dienststellen genügend Freiräume, aus dienstlichen oder auch aus sachlichen Gründen Ausnahmen zuzulassen. Dafür würde ich mich auch einsetzen. Es hat nämlich überhaupt keinen Sinn, irgendwo auf dem flachen Land, wo gar kein ÖPNV existiert, ein Jobticket einzuführen.

Die dritte Frage ist mehr philosophisch. Natürlich hat der Individualverkehr zugenommen. Ich könnte darauf antworten: der öffentliche Verkehr auch. Wir gehören zu den wenigen Verbänden, die noch immer Zuwächse verzeichnen. Der entscheidende Punkt für mich ist tatsächlich der, daß es mit dem Jobticket nachgewiesenermaßen gelingt, gewisse Fahrten auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, die sonst im Berufsverkehr, wo es am engsten ist, durchgeführt werden. Da gibt es eine Meßgröße, die bundeseinheitlich ziemlich gleich ist: Ungefähr 50 Prozent der Menschen, die in Ballungsräumen leben, können gar nicht anders, als das Auto zu benutzen, sei es aus objektiven, sei es aus subjektiven Gründen. Schon allein um denen das Leben leichterzumachen, lohnt sich die Überlegung, ein Jobticket einzuführen. - Besten Dank.

Helmut Diegel (CDU): Herr Lippert, ich denke, man kann schon nachdenklich werden, wenn man das eine oder andere, was Sie hier ausgeführt haben, versucht objektiv zu greifen. Verstehen Sie uns bitte nicht falsch: Wir handeln hier jetzt nicht aus irgendwelchen Motiven

oder Einzelgelüsten heraus, sondern auf Grund der Zuschriften, die uns Abgeordneten zugegangen sind. Sie werden sicherlich verstehen, daß man die gänzlich zu werten hat und daß sich Fragen anschließen.

Die erste Frage, die sich für mich ergibt, Herr Lippert, lautet: Sie haben vorhin angesprochen, in München sei das von BMW erfolgreich praktiziert worden. Soweit ich mich erinnere, Herr Lippert - da können Sie mich gerne korrigieren -, gibt es in München eine ganz andere Struktur als hier in Nordrhein-Westfalen.

(Ernst-Martin Walsken [SPD]: München ist schließlich kein Land!)

Es gibt dort allerdings auch die Problematik, daß die Arbeitnehmer bei BMW auch außerhalb Münchens wohnen und ihre Fahrzeuge, sprich: ihre BMW, bis zur Stadtgrenze von München verwenden, um dann auf den ÖPNV umzusteigen. Vermissen Sie ein solches Modell möglicherweise in diesem Gesetzentwurf? Möglicherweise führen diese absoluten Lösungen zu der Kritik. So pauschal kann man diese ganze Geschichte nicht betrachten, wie Sie es vorhin getan haben, als Sie den Gesetzentwurf für gut befunden, aber auch eingeräumt haben, daß Sie kein Experte sind.

Zweite Frage, die sich für mich noch ergibt: Wie bewerten Sie - Sie haben hier mit uns fast drei Stunden gegessen - die dementsprechenden Anmerkungen, die wir auch von seiten der Arbeitnehmerschaft bzw. von seiten der Gewerkschaften gehört haben? Hier sind konkrete Probleme von seiten der Steuergewerkschaft, von seiten der Behörden, von seiten der Interessenvertreter vorgestellt worden, die das nicht aus der hohlen Hand heraus machen. Können Sie uns da Lösungen anbieten, auf Grund derer wir sagen können: Wir können alle Bedenken wegwischen und dem Gesetzentwurf vorbehaltlos zustimmen. Ich habe die Bitte, daß Sie uns zugestehen, da nachzuhaken und zu fragen, wie wir mit diesen Bedenken umgehen können.

Dieter Lippert (VRR): Zu Ihrer ersten Frage: Das ist ein Hinweis, den ich immer wieder gebe, den ich geben muß: Es ist in der Tat richtig, daß man die Verhältnisse in München - da kenne ich sie am besten -; in Hamburg, in Stuttgart, in all diesen sogenannten Solitärstädten nicht mit den hiesigen vergleichen kann. Die Situation ist dort eine völlig andere als hier; da gebe ich Ihnen recht. Schon die Verkehrsbeziehungen sind in einem polizentrischen Gebiet wie dem Rhein-Ruhr-Gebiet oder dem südlichen Teil von NRW völlig andere.

Das hat Vor- und Nachteile. Ein Nachteil ist natürlich - ich spreche jetzt aus der Sicht eines Autobenutzers, der ich auch bin -, daß heute bestimmte Entfernungen - das sollte man nicht verschweigen - tatsächlich leichter mit dem Pkw als mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu überwinden sind. Das gleiche gilt umgekehrt für Städte wie Düsseldorf, Essen, Dortmund.

Die Situation in München erlaubt vergleichsweise "leichte" Lösungen. Es gibt dort völlig eindeutige Verkehrsbeziehungen: früh jeder rein, abends jeder raus. Sie können die Verkehrsbeziehungen nicht nur messen, sondern auch steuern. Sie können dort durch Straßenausbau und gleichzeitigen Ausbau von S- und U-Bahnen das Fahrverhalten ganz nachhaltig ändern. Als ich in München 1973 als Geschäftsführer anfang, war im Rhein-Ruhr-Gebiet die Anzahl der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel fast um zwei Drittel höher als die in München. Heute ist es umgekehrt. Heute fahren im Stadtgebiet München weit über 50 Prozent mit öffentlichen

Verkehrsmitteln und weniger mit dem Auto. Warum? Weil es anders keinen Sinn macht, weil das Auto langsamer ist.

Damit sind wir schon bei Ihrer ersten Frage. Das deckt sich genau mit dem, was Dr. Hoffmann gesagt hat. Eine Lösung, die für eine Landesregierung immer nur flächendeckend sein kann - ein Gesetz gilt ja im ganzen Land -, muß sich in der Umsetzung vor Ort an den gegebenen Strukturen orientieren. Es macht sehr wohl Sinn - ich nehme jetzt das Beispiel Wuppertal; dort gibt es die Schwebebahn; dort gibt es dichten Busverkehr -, umzusteigen, was mit dem Jobticket jederzeit möglich ist.

Ich wiederhole: Die Übernahme von Modellen aus anderen Ballungsgebieten hilft nicht weiter. Aber es gibt immer mal wieder Erkenntnisse, die man für den eigenen Bereich abwandeln kann.

Zu Ihrer zweiten Frage: Ich will jetzt keine Negativkritik üben, aber die ganze Diskussion hat sich doch sehr stark nicht nur um die Grundsatzfrage gedreht. Ich habe vorhin gesagt: Es hat mich ein bißchen überrascht, daß hier die fast hoffnungslose Einstellung vorherrscht, mit dem ÖPNV sei ohnehin nichts zu bewegen. Das war mein Eindruck. Der öffentliche Verkehr ist größtenteils öffentlicher Dienst. Ich würde die Qualität des Angebots aus der Erfahrung heraus nicht so niedrig einschätzen. Die Fahrgastzahlen beweisen das auch.

Dahinter steht die Frage: Wie wird mit solchen Problemen künftig auch im Rahmen von Tarifverträgen, von Arbeitsverträgen umgegangen? Diese Frage kann man - das haben wir vorhin schon gesehen - hier nicht entscheiden, heute nicht diskutieren.

Heinz Klewe (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Als Vertreter des VCD möchte ich mich für die Einladung bedanken. Ich glaube, wir sind hier nicht von irgend jemandem einbestellt, sondern nehmen aus wirklichem Interesse an diesem Thema teil.

Vorsitzender Peter Bensmann: Doch! Sie sind schon von jemandem benannt worden. Sonst hätten wir Sie nicht eingeladen.

Heinz Klewe (VCD): Ja, aber ich weiß nicht, von wem.

Wer Privilegien aufhebt, macht sich bekanntlich wenig Freunde. Daß ein Wegfall freien Parkens auf wenig Gegenliebe bei denjenigen stößt, die ihr Fahrzeug seit Jahren auf landeseigenen Flächen kostenlos geparkt haben, verwundert mich nicht. Wenn man bedenkt, wie lange der Diskussionsprozeß in diesem Land schon dauert, nämlich zirka sechs Jahre, ist man fast geneigt, analog der damaligen Forderung zum Planungsbeschleunigungsgesetz ein Parkraumbewirtschaftungsbeschleunigungsgesetz zu fordern.

Die Landesregierung geht mit der Einführung einer landesweiten Parkraumbewirtschaftung, wie ich finde, einen sehr mutigen Weg. Mit ironischen Anführungszeichen möchte ich sagen: Die juristische Beachtung dieses Gesetzes sehe ich als garantiert voraus. Wie ich finde,

verdient das Gesetz auch außerhalb von Anwaltskanzleien und Verwaltungsgerichten Anerkennung; denn das Gesetz schafft ein wichtiges Fundament, die Mobilität in NRW effizienter und zugleich umweltverträglicher zu machen.

Auf die schriftliche Stellungnahme, die ausführlich ist, möchte ich jetzt nicht im einzelnen eingehen. Ich habe mir zwei, drei Punkte herausgesucht.

Notwendig ist - das hat, finde ich, die heutige Diskussion gezeigt -, daß das Gesetzesvorhaben kommunikativ begleitet wird, um die Vorteile und die Probleme hervorzuheben. Bei allem, was gemacht werden soll, sehe ich die große Gefahr, daß das Gesetz als ein Abkassierergesetz, als ein Zwangsgesetz aufgefaßt - dazu kamen schon eindeutige Aussagen - und in den Medien entsprechend vermarktet wird. Deshalb müssen die Chancen sichtbar werden, die mit der praktischen Umsetzung des Gesetzes verbunden sind.

Ein Punkt, der für mich entscheidend ist, ist folgender: Wir haben heute darüber gestritten, ob es Einnahmen gibt oder nicht. Wenn es Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung gibt, muß klar sein, wer sie bekommt. Es ist, glaube ich, nicht strittig, daß die Gelder nicht in den Landeshaushalt gehen dürfen, sondern vor Ort bleiben müssen. Die Gelder sollten zur Weiterentwicklung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements genutzt werden. Da eröffnet sich ein sehr, sehr breites Handlungsfeld; Herr Dr. Hoffmann hat das schon angesprochen.

Ich möchte folgende Forderungen hinzufügen: Fahrgemeinschaften vor Ort, eine nach amerikanischem Vorbild im Zusammenhang mit der Bildung von Fahrgemeinschaften garantierte Heimfahrt, den Aufbau einer online abrufbaren ÖPNV-Auskunft am Arbeitsplatz, Taschenfahrpläne bzw. Pocketpläne für Bedienstete und Besucher, ein Fahrradlotto. Es führt zu weit, dieses Beispiel jetzt zu beschreiben. Es geht darum, auch die emotionale Seite der Mobilität anzusprechen, also gewinnen, attraktivieren.

Ich habe Ihnen als Anlage einen Leitfaden vom Hamburger Verkehrsverbund beigelegt, der zeigt, wie er das gemacht hat, wie er Hilfestellung gegeben hat. Ich finde, das ist ein sehr pragmatischer Vorschlag.

Ich will einige Beispiele aufführen, um das Spektrum klarzumachen. Dazu gehören die Bethelschen Anstalten, die Gesamthochschule Kassel, der Regierungspräsident in Kassel, die Uni Stuttgart, die Landesregierung in Niedersachsen. Alle haben ähnliche Parkraumbewirtschaftung und Jobtickets eingeführt und diese nach meinen Recherchen auch positiv bewertet. Die positive Bewertung zeigt sich darin, daß die Nutzerzahlen steigen und der Streß, der am Anfang bei den Mitarbeitern entstand, abnimmt. Wenn sich im Leben etwas ändert, ist man nicht immer geneigt, gleich zuzustimmen. Das hat sich aber alles gelegt. Es ist alles gelassener geworden. Ich denke, etwas mehr Gelassenheit ist in diesem Falle durchaus angesagt.

Ob die Schrankenlösung wirklich notwendig ist, ob nicht soziale Kontrolle ausreicht, ob High-Tech mit Satelliten eingeführt werden muß, weiß ich nicht. Man sollte vor Ort Möglichkeiten lassen, das zu regeln. Die Beispiele, die es gibt, zeigen, daß es geht.

Unabhängig von den Anregungen und schriftlichen Formulierungen möchte ich eine "Mobilitätsagentur" anregen, und zwar mit dem Schwerpunkt Dienstreisen. Eine solche Agentur - bitte stoßen Sie sich nicht an dem Namen, es ist ein Arbeitsbegriff - kann auch ganz, ganz

anders heißen. Die Aufgabe sollte aber sein, Informationen zu sammeln, auszuwerten und den Landesbehörden gute praktische Beispiele an die Hand zu geben. Nach meinen Erfahrungen sind auch bei Gesetzesvorgaben viele Variationen möglich, viele kostensparende Elemente enthalten, die gar nicht bekannt sind.

Ich hatte gerade einen persönlichen Fall; da ging es um eine Dienstreisekostenabrechnung mit der EU. Ein Flug für 800 oder 900 DM wäre problemlos abgerechnet worden, eine Bahnfahrt für 78 DM plus eine Hotelübernachtung von 125 DM waren nicht abrechnungsfähig, weil Hotelkosten nicht abgerechnet werden. Daran sieht man, daß sowohl ökonomisch als auch ökologisch noch etwas zu machen ist.

Die "Mobilitätsagentur" könnte zum Beispiel Erfahrungen im Bereich neuer Mobilitätsdienstleistungen sammeln: Carsharing, Fahrradkuriere, Erfahrungen mit der praktischen Handhabung des Dienstreiserechtes. Das habe ich eben angesprochen.

Sie könnte für die Bediensteten des Landes eine Möglichkeit bieten, über die Hotels einen kurzen Erfahrungsbericht zu erstellen. Ich will hier jetzt nicht dazu auffordern, daß jeder Reisende fünf Seiten lange Berichte schreibt. Aber, ich glaube, daß die Liste der Hotels, die die Landesregierung erstellt hat, eines Kommentars bedarf. So findet man das auch im Internet: Wenn man in New York oder anderswo ein Hotel bucht, kann man sich per Internet Kommentare ins Haus holen.

Neue Handlungsoptionen werden also erkennbar. Ich denke, man sollte Möglichkeiten einer Feinjustierung des Dienstreisealltags Raum geben.

Wenn man die Informationen, die in der Agentur gesammelt werden könnten, transferiert, könnte nicht nur das Land davon profitieren, sondern auch die Kommunen und die Unternehmen.

Zu § 6, Wegstreckenentschädigung, möchte ich einen konkreten Vorschlag machen. Die vorgeschlagene Möglichkeit eröffnet eine stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Sie eröffnet Möglichkeiten, einen Carpool aufzubauen. Sie eröffnet Möglichkeiten, auch Kurierdienste, Carsharing oder Mietwagenunternehmen einzubeziehen. Unseres Erachtens liegen dort Einsparpotentiale. Das Thema Carsharing ist von Herrn Dr. Hoffmann schon erwähnt worden. Ich denke, daß die Beispiele aus Aachen, Berlin, Hamburg oder Köln, wo sich mittlerweile sieben Ämter an diesem Projekt beteiligen, Anregungen geben könnten, die Mobilität auf dem Lande zu verändern.

Ich möchte einen letzten Punkt herausgreifen. Wir haben sehr viel über Gerechtigkeit und Solidarität gesprochen. Ich möchte einen Fall erwähnen, bei dem vielleicht auch nach dem neuen Gesetz keine Gleichberechtigung stattfinden kann. Jahreskarten für die Bahn oder Netzkarten im ÖPNV bzw. Monatstickets werden nach meiner Kenntnis des geltenden Rechts zugunsten des öffentlichen Arbeitgebers ausgelegt. Das heißt, wenn man eine solche Karte hat, kann man nur ein Minimum an Fahrtkosten abrechnen. Die Anschaffung solcher Tickets wird aber nicht gefördert. Auch werden die Netzkarten nicht angerechnet. Deshalb meine Aufforderung an Sie: Denken Sie vielleicht einmal darüber nach, ob man da nicht etwas ändern kann.

Das neue Gesetz bietet meiner Meinung nach viele Chancen, die Mobilität im neuen Jahrtausend intelligenter zu organisieren. Ich möchte Sie bitten, diese Chance zu nutzen. - Danke.

Michael Breuer (CDU): Sie wohnen in Nordrhein-Westfalen?

(Heinz Klewe [VCD]: Ja.)

Zuerst eine Anmerkung: Sie sehen es als Privileg, daß diejenigen, die jetzt einen Parkraum haben, dafür nicht bezahlen müssen, und wenn man dies abschafft, schafft das eben Ärger. - Ich muß diese Darstellung ziemlich hart zurückweisen. Ich glaube nicht, daß es angemessen ist, von "Privilegien" zu sprechen, wenn zukünftig Angestellte einen Beitrag aus ihrem Gehalt bezahlen müssen. Ich glaube, das ist eine ganz normale Reaktion, wenn man für dieselbe Arbeitsleistung demnächst weniger bekommt. Es hat nichts mit Privilegien zu tun, sondern es ist im Prinzip eine Verschlechterung der Situation der Betroffenen. Das muß man erst einmal akzeptieren. Deswegen wäre ich mit dem Begriff "Privileg", der meiner Meinung nach sehr einseitig besetzt ist, etwas vorsichtiger.

Zweitens: Sie sprechen von einer ökologischen Verbesserung. Das will ich nicht in Abrede stellen; ich kann mir sogar sehr gut vorstellen, daß das möglich ist. Aber Sie sprechen auch von ökonomischen Vorteilen. Wir haben ja schon die ganze Zeit überlegt, wo eigentlich die ökonomischen Vorteile sind, aber niemand konnte uns eine stichhaltige Berechnung vorlegen. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie das jetzt könnten, denn Sie sprechen ja von ökologischer und ökonomischer Notwendigkeit. Haben Sie denn einmal für eine Behörde berechnet - ich weiß jetzt nicht, wo Sie wohnen, aber vielleicht können wir ja die Finanzbehörden nehmen; Teile des Finanzministeriums sitzen ja hinter mir -, was Sie sich für die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung an Kosten vorstellen bzw. wie Sie dann die entsprechenden Einnahmen verwalten? Mich würde das sehr interessieren, wenn Sie so apodiktisch sagen, es sei auch eine ökonomische Verbesserung. Das ist uns bisher jedenfalls so nicht nachgewiesen worden. Mich würde also sehr interessieren, wie Sie zu dieser Aussage kommen.

Heinz Klewe (VCD): Ich bin hier zu einer Anhörung und nicht zu einem großen Boxkampf gekommen. Ich will insofern einmal versuchen, auf Ihre Anmerkung zu den "Privilegien" vielleicht etwas weniger mit den Boxhandschuhen zu parieren.

Vorsitzender Peter Bensmann: Sie müssen uns sonst mal sehen; wir haben sonst ganz andere Boxhandschuhe an.

Heinz Klewe (VCD): Ich könnte schon etwas zu dem Feeling sagen, wenn man hier zu einer Anhörung geladen ist. Wie das hier so abläuft, finde ich auch als Staatsbürger recht interessant; da habe ich heute viel gelernt.

(Meinolf Guntermann [Deutscher Beamtenbund]: Es muß doch kein Privileg sein, was wir im öffentlichen Dienst haben! - Gegenruf: Sie waren doch gar nicht gefragt! - Meinolf Guntermann [DBB]: Aber angesprochen! - Michael Breuer [CDU]: Ich werbe für das Arbeitnehmersverständnis. Es wird uns ja schon mal zum Vorwurf gemacht, daß wir da zu wenig täten!)

Vorsitzender Peter Bensmann: Herr Klewe, bitte.

Heinz Klewe (VCD): Ich habe das gemeint im Verhältnis zu denjenigen, die sich im Umweltverbund, wie es so schön heißt, zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zur Arbeitsstätte bewegen, und denen, die Auto fahren. Die Privilegien bestehen sowohl auf steuerrechtlicher Ebene, bei der Wegstreckenentschädigung, laut Bundesgesetz. Es ist also von der finanziellen Seite her ein Privileg. Und ein weiteres - dazu ein ganz simples Beispiel -: Sie müssen oft zu vielen Behörden als Fußgänger erst einmal über einen großen Parkplatz gehen, um zum Eingang zu kommen. Die Wegstrecken sind also länger, weil Sie durch die Autos hindurchgehen müssen. Gut, es ist vielleicht nicht das beste Beispiel; ich ziehe es direkt zurück. Aber das finanzielle Beispiel ist richtig.

(Michael Breuer [CDU]: Sie wissen, daß der ÖPNV von den Steuerzahlern bezahlt wird, daß der Kilometer teurer ist!)

- Ja, ich weiß, wenn es die Autofahrer nicht gäbe, wäre der ÖPNV platt. Das Argument ist mir bekannt. Aber Sie können nicht sagen, daß man auf der einen Seite nur eine Monatskarte anrechnen kann, und der Autofahrer hat schon --- Wie gesagt, ich will hier keinen Streit sehen. Nur, daß die Vorteile im Moment da sind, ist unbestritten, und daß die Kosten für den Parkraum - jemand sprach von Opportunitätskosten - da sind, das müßte jemand, der ein bißchen mit Volkswirtschaft zu tun hat, vielleicht auch verstehen.

Wie lautete die zweite Frage noch?

Michael Breuer (CDU): Sie sagen: "ökonomische Vorteile". Wir suchen nach den ökonomischen Vorteilen. Sie sagen, es gäbe einen, und ich denke, Sie haben eine Berechnung angestellt.

Heinz Klewe (VCD): Ich denke mir, daß die Reisekostengesetzgebung so, wie sie jetzt aufgeschrieben worden ist, allein durch den Wegfall der Gehaltsstufen eine schnelle Berechnung möglich macht. Ich halte es für verwaltungsvereinfachend, wenn die Wegstreckenentschädigung vereinfacht wird, und sie wird ja wohl vereinfacht. Das heißt nicht, daß sie nicht noch mehr vereinfacht werden könnte; das habe ich auch geschrieben. Die Frage, wie

die "triftigen Gründe" zu definieren sind, ist sicherlich sehr spannend. Ich meine, daß auch ein Konsens gefunden werden muß, wann ein solcher Grund vorliegt, weil wir uns sonst im ganzen Lande nur streiten, was denn ein triftiger Grund ist. Ich habe ja auch ein paar kritische Anmerkungen dazu gemacht.

Zu den ökonomischen Vorteilen behaupte ich einmal, daß niemand hier im Saal diese Berechnung komplett anstellen kann. Auch wenn wir ein Fallbeispiel von der Fachhochschule in Gelsenkirchen haben, wird das nur ein Einzelfall sein. Ich denke, wir sollten da ein bißchen mutiger sein und ein bißchen experimentieren, weil die Beispiele wie Bahncard, Semesterticket, Jobticket und Umweltticket, die alle von vielen Entscheidungsträgern wie auch von vielen Benutzern kritisiert worden sind, nachher nicht so schlecht gelaufen sind. Sie sind auch deshalb nicht so schlecht gelaufen, weil sie ökonomisch so schlecht nicht sind. Daß das Jobticket beim VRR damals so billig war, darüber haben wir ja schon damals gestritten. Jetzt ist es verteuert worden, und ich halte das auch für gut.

Vorsitzender Peter Bensmann: Herr Klewe, erlauben Sie mir den Hinweis: Wenn wir ein Gesetz verabschieden, dann müssen wir als Parlament wissen - das ist ein Eckpunkt eines Gesetzes -, was es kostet. Die Landesregierung oder wer auch immer ein Gesetz einbringt, muß dies zumindest sagen können. Und wenn dies ohne Ergebnisse oder Erfahrungen berechnet wird, dann muß dies glaubhaft sein. Danach suchen wir.

Heinz Klewe (VCD): Den letzten Satz akzeptiere ich auch. Es sind schon viele Gesetze in der Vergangenheit verabschiedet worden, in denen auch nicht bis auf den letzten Pfennig alles ausgerechnet war. Ich wollte nur sagen: Man muß Anhaltspunkte haben.

Vorsitzender Peter Bensmann: Ja, darum geht es.

Heinz Klewe (VCD): Dann besteht Konsens. - Sie können sich vorstellen: Wenn 1 000 Parkplätze vermietet werden, führt das nicht unbedingt dazu, daß die Einnahmen weniger werden.

Michael Breuer (CDU): In Dorsten beispielsweise, oder woher Sie kommen, würde das gar nichts bringen, weil da so viele Parkplätze vorhanden sind.

Heinz Klewe (VCD): Ja gut. Aber sind denn dann auf der anderen Seite die Verluste groß?

Vorsitzender Peter Bensmann: Okay! Ich bedanke mich, Herr Klewe. - Wir kommen zum vorletzten Gast; das ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, Herr Thomas

Hilpert. - Ich bitte um Entschuldigung und um Verständnis, daß der eine oder andere Kollege schon gegangen ist. Ich verspreche Ihnen: Wir alle, die noch da sind, hören aufmerksam zu.

Thomas Hilpert (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich mache es ganz kurz, weil wir erstens schon eine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben und weil zweitens meine Vorredner schon sehr viel gesagt haben, was hundertprozentig in unserem Sinne ist. Ich möchte mich insbesondere auf Herrn Hoffmann und Herrn Lippert beziehen, deren Ausführungen ich mich vollinhaltlich anschließen kann.

Zunächst einmal ganz grundsätzlich: Wir begrüßen die Einführung von Jobtickets und Parkraumbewirtschaftung. Das wird von unserem Verband gutgeheißen.

Nun vier kurze Anmerkungen.

Erstens: Wir begrüßen es deshalb, weil es schon viele positive Erfahrungen gibt. Ich möchte auf das verweisen, was auch Herr Klewe eben gesagt hat, daß es gute Erfahrungen mit dem Semesterticket gibt. Es gibt aber auch viele gute Erfahrungen mit Jobtickets in der Privatwirtschaft. Da gibt es auch die Einführung von "Zwangstickets", nämlich da, wo der Arbeitgeber für alle ein Ticket zur Bedingung gemacht hat. Dort wird dies von den Arbeitnehmern in der Regel sehr positiv gesehen.

Zweiter Punkt ist die Einschätzung des ÖPNV durch die Bevölkerung. Ich habe ja mit unserer Stellungnahme auch eine Broschüre von Socialdata verschickt, die eine Einschätzung enthält, wie der ÖPNV in der Bevölkerung gesehen wird. Man muß feststellen, daß der ÖPNV grundsätzlich schlechter gesehen wird - von den Anschlußbeziehungen, Taktzeiten, Fahrzeiten insgesamt -, als er tatsächlich ist. Wenn man sich dann einmal anschaut, wer den ÖPNV vor allem schlecht sieht, dann stellt man fest, daß die Leute, die den ÖPNV benutzen, ihn deutlich positiver sehen als diejenigen, die ihn nicht benutzen. Und wenn einmal bei den Berufsgruppen schaut, wer den ÖPNV am schlechtesten sieht, stellt man fest: Erstens ist das die Gruppe der Politiker und zweitens die Gruppe der Journalisten. Das ist natürlich auch sehr interessant. Wenn man dann auch noch sieht, wer darüber entscheidet, fügt sich eins und eins zusammen.

Wichtig ist: Der ÖPNV ist nicht so schlecht, wie er immer gemacht wird. Es ist ja auch eine altbekannte Regel, daß sich über drei Dinge immer trefflich meckern läßt: erstens über die Kantine, zweitens über das Wetter und drittens über den ÖPNV. Bei allen drei Dingen hat jeder schon irgendwelche Erfahrungen gemacht, jeder kann also mitreden. Natürlich gibt es auch immer einmal etwas zu kritisieren, und deshalb sind das drei sehr beliebte Gesprächsthemen. Aber unser Petitum - ich wiederhole es -: Der ÖPNV ist besser, als allgemein dargestellt und allgemein bekannt.

Dritter Punkt: geldwerter Vorteil. Natürlich sehen wir die kostenlose Zurverfügungstellung eines Parkplatzes als geldwerten Vorteil an. Der Vergleich mit der Toilette hinkt; ich denke, das war auch mehr Polemik als ein wirklicher Vergleich. Es fängt schon damit an: Der Parkplatz wird zur Verfügung gestellt, bevor die Arbeitszeit beginnt. Sie beginnt nämlich an

der Stechuhr und nicht am Parkplatz. Der Vergleich hinkt natürlich auch deswegen, weil ein Parkplatz nicht von jedem benutzt wird; die Toilette wird von jedem benutzt.

Der vierte Punkt, auf den wir hinweisen möchten, hat mit der ganz aktuellen Beratung vielleicht nicht zwingend zu tun; er ist aber für die Zukunft und auch für den Erfolg des Gesetzes von ganz entscheidender Bedeutung. Es ist der Punkt, daß Verkehrspolitik und Stadtentwicklungspolitik natürlich immer sehr eng zusammenhängen. Dafür sei nur ein Beispiel genannt: Wenn man ein Gebäude errichtet und baut den Parkplatz vor dieses Gebäude, dann muß jeder, der zu dem Gebäude will, erst einmal über diesen Parkplatz gehen. Das sind entscheidende Meter, zum Teil entscheidende hundert Meter, und wenn man den Eingang des Gebäudes so baut, daß er entgegengesetzt zur Haltestelle liegt, dann sind das wiederum entscheidende Meter. Ich denke, daß man auch beim Bau von Landesgebäuden solche Dinge beachten sollte. Wenn ÖPNV-Gesichtspunkte berücksichtigt werden, ist natürlich ein Jobticket um so erfolgreicher.

Ein allgemeiner Hinweis: Verkehrspolitik beginnt immer mit der Stadtentwicklung und dem Bau von Gebäuden. Deshalb sollte man dies beachten.

Noch eine Anmerkung zur Abschaffung von Privilegien; das sei nachteilig für die Leute, die bisher einen Parkplatz hätten. - Natürlich ist das richtig. Wenn man Privilegien abschafft, sind das immer Nachteile. Aber dennoch ist es manchmal notwendig. - Vielen Dank.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank für Ihre Ausführungen. - Die Feststellung bezüglich der Journalisten macht mich nicht so nachdenklich, aber die Feststellung zu den Politikern schon. Haben Sie da auch eine Differenzierung nach Parteien?

(Heiterkeit)

Ich mache Ihre Statistik da völlig kaputt; ich fahre nämlich immer mit dem ÖPNV, obwohl ich auch ein Auto habe.

Thomas Hilpert (VDV): Ich muß Ihnen gestehen, daß mir eine Differenzierung nach Parteien, nicht gegenwärtig ist. Aber sollte Ihre Partei da negativ abschneiden, dann wurden Sie sicherlich in der Stichprobe nicht berücksichtigt.

(Heiterkeit)

Helmut Diegel (CDU): Diese Umfrage kann man natürlich nicht nachprüfen. Ich darf für viele Kollegen, die hier sind, angefangen vom Kollegen Niggeloh bis zu vielen anderen, sagen: Wir fahren täglich und gemeinsam hierher, und das nicht mit dem Auto, sondern mit dem öffentlichen Nahverkehr. Ich weiß nicht, wo die Umfrage angestellt worden ist, aber sehr wahrscheinlich nicht im Bereich des Sauer-/Siegerlandes oder des Ruhrgebietes.

Ich gebe zu, Sie sind ein Interessenvertreter - dem Herrn Lippert und dem Herrn Hoffmann habe ich das ja auch zugestanden -, aber geben Sie mir doch einmal eine vernünftige Begründung dafür, daß Sie einem Gesetzentwurf zureden, der quasi unter Zwang etwas verordnen

will, obwohl Sie doch selber deutlich gemacht haben, daß es sich erstens rechnen muß, daß man es zweitens verhandeln muß und daß man es drittens nicht unter Zwang vornehmen muß, sondern ein gewisses Verständnis, eine gewisse Sympathie, ein bestimmtes Angebot und einen gewissen Konsens herstellen muß.

Mich würde also schon interessieren, wieso Sie dazu kommen zu erklären, ein solcher Gesetzentwurf mit diesen absoluten Vorgaben sei das einzig Richtige, wo Sie doch selber wissen, daß sich in diesem Hause niemand dagegen wehrt, daß ein Jobticket eingeführt wird und daß man auch eine vernünftige Parkraumbewirtschaftung hier durchführt. Insofern habe ich also die herzliche Bitte, uns noch ein bißchen schlauer zu machen, warum das unter Zwang geschehen soll und warum man das nicht auf freiwilliger Basis und möglicherweise auch unter Einzelgesichtspunkten verhandeln kann.

Thomas Hilpert (VDV): Es geht nicht in erster Linie um irgendwelche Zwangsmaßnahmen, sondern es geht um Gerechtigkeitsmaßnahmen. Es ist eben ein Stück Gerechtigkeit, wenn man die Leute, die mit dem Auto kommen, auch an den Kosten beteiligt, die für sie verursacht werden. Die Bereitstellung von Parkplätzen kostet einfach Geld.

Herr Dr. Hoffmann hat ja schon ausgeführt, daß ein ganz wichtiger Punkt bei der Einführung von Jobtickets die Information der Mitarbeiter ist. Die Verkehrsunternehmen sind immer gerne bereit, dafür auch ihren Beitrag zu leisten und sich gegebenenfalls im Einzelfall anzuschauen, wie erstens Relationen optimiert werden können und zweitens die besten Verbindungen für die Benutzer bzw. die potentiellen Benutzer eingerichtet werden können.

Michael Breuer (CDU): Sie sagen, die Bereitstellung von Parkplätzen koste Geld, und Sie fänden es gerecht, die Arbeitnehmer stärker zu beteiligen. Es sind ja Werbungskosten, die da entstehen, wenn die Arbeitnehmer für den Parkplatz bezahlen müßten.

(Widerspruch)

- Natürlich sind das Werbungskosten. Wenn wir die Arbeitnehmer beteiligen, dann sind die 70 Mark Werbungskosten. Das heißt, der Arbeitnehmer kann das ganz normal im Rahmen der Steuererklärung wieder absetzen. Der Effekt für die Staatskasse wäre damit relativiert. Oder stimmen Sie dem nicht zu?

Thomas Hilpert (VDV): Es relativiert sich immer alles. Das ist natürlich klar. Ich würde Ihre Einschätzung durchaus teilen, daß man das als Werbungskosten ansehen muß. Aber ich denke, die Parkraumbewirtschaftung hat erstens die Funktion, auch ein Bewußtsein dafür zu schaffen, daß die Zurverfügungstellung des Parkplatzes ein geldwerter Vorteil ist. Zweitens soll sie einfach eine Gerechtigkeitslücke ausfüllen, und zwar die Gerechtigkeitslücke, daß hier Leistungen für die Autobenutzer erbracht werden, die für ÖPNV-Benutzer eben nicht erbracht werden.

Vorsitzender Peter Bensmann: Im Hintergrund findet ja die spannende Diskussion statt, ob es Werbungskosten sind oder nicht. Die Vertreter der Finanzverwaltung machen sich darüber Gedanken. Wir werden sicherlich dazu etwas von der Landesregierung erfahren, vielleicht nicht heute, sondern beim nächsten Mal.

Helmut Diegel (CDU): Ich denke, daß wir uns schon der spannenden Frage zuwenden sollten, Herr Hilpert: Kostet das nun Geld oder nicht? Ich stelle fest, daß jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt Parkplätze vorhanden sind. Ich stelle auch fest, daß Straßen vorhanden sind. Ich stelle auch fest, daß dann, wenn eine Parkraumbewirtschaftung nach diesem Gesetz erfolgt, zusätzliche Kosten anfallen werden. Dann fängt es erst an, teuer zu werden. Jetzt will ich einmal den ökologischen Aspekt heraushalten. Unter ökonomischen Aspekten rechnet sich das aus meiner Sicht nicht - es sei denn, Sie nennen mir jetzt gute Gründe, warum das durch dieses Gesetz möglicherweise preiswerter wird. Ich stelle bislang nur fest, daß zusätzliche Kosten verursacht werden, zusätzliche Investitionskosten, zusätzliche Folgekosten, und daß sich im Gegenteil die Einnahmen eher gering halten. Haben Sie andere Erkenntnisse?

Thomas Hilpert (VDV): Zunächst einmal ganz grundsätzlich: Ob die Bewirtschaftung Geld kostet oder nicht, dafür bin ich nicht der zu hörende Sachverständige. Aber ich kann Ihnen natürlich folgenden Tip geben: Wenn herauskäme, daß es im Endeffekt Geld kosten würde, zwingt natürlich niemand die Behörde, die Fläche weiterhin als Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Wenn man also zu dem Ergebnis kommt, daß das zuviel Geld kostet, dann muß man eben auf der Fläche Bäume pflanzen oder was auch immer. Ich denke mir, da muß man sehr flexibel sein.

Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE): Ich habe doch richtig verstanden, daß die Landesregierung prüfen soll, ob die Parkgebühren, wenn sie denn erhoben würden, als Werbungskosten geltend gemacht werden können. Ich würde anregen, daß dann mitgeprüft wird, ob Straßennutzungsgebühren, wenn sie denn erhoben würden, auch als Werbungskosten abgesetzt werden könnten. Ich bitte, das in dem Zusammenhang mit zu betrachten.

(Michael Breuer [CDU]: Daran sehen Sie, wie unausgegoren das ist! Wir haben schon so viele Fragen!)

Vorsitzender Peter Bensmann: Herr Hilpert, Ihr letztes Beispiel habe ich nicht verstanden, wie Sie den Bogen gezogen haben, den Parkraum mit Bäumen zu bepflanzen. Ich habe aufmerksam zugehört; vielleicht erklären Sie es noch einmal ganz einfach.

Thomas Hilpert (VDV): Ich will versuchen, es noch einmal zu erklären. Es geht um die Frage: Wenn man zu dem Ergebnis käme, daß die Parkraumbewirtschaftung mehr Geld kosten würde - was ich mit Nichtwissen bestreite -, dann müßte man natürlich überlegen, wie

man weiter vorgeht. Mir fallen jetzt ganz spontan, ohne daß ich über diese Frage mehrere Wochen nachgedacht hätte, drei Optionen ein.

Die erste Option ist: Ich gebe diese Fläche als Parkplatz auf. Dann fallen jedenfalls nicht die Kosten der Bewirtschaftung als Parkplatz an. In dem Zusammenhang kam dann die Überlegung, dort spaßeshalber Bäume zu pflanzen.

Bezüglich der zweiten Option nenne ich als Beispiel das Kind, das ein Spielzeug haben will, das sehr teuer ist. Dann sage ich, dann gibt es eben kein Spielzeug, und dann kommt man möglicherweise zu dem Ergebnis, daß es das Spielzeug auch billiger gibt. Auf diesen Fall hier angewandt: Wenn man dem Leiter der Fachhochschule sagt, was eventuelle Alternativen wären - z. B. daß der Parkplatz dann so nicht mehr als Parkplatz genutzt werden könnte -, müßte man schauen, ob es nicht vielleicht auch Rechnungen gibt, die zu dem Ergebnis kommen, daß man das Ganze billiger durchführen könnte.

Die dritte Option ist, daß es sicherlich auch die Möglichkeit gibt, solch einen Parkplatz privat zu bewirtschaften. Da gab es auch schon Angebote von Herrn Dr. Hoffmann. Ich denke mir, wenn man das Privaten zur Bewirtschaftung anbietet, dann werden die das für sich einmal durchrechnen, was das kostet. Und wenn die dann etwas anbieten, werden sie das nicht deshalb tun, weil sie damit einen Verlust machen.

Vorsitzender Peter Bensmann: Gut. - Gibt es weitere Fragen an Herrn Hilpert? - Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum letzten Vortragenden, nämlich Herrn Dr. Werner Reh vom BUND. Bitte sehr.

Dr. Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NW): Meine Damen und Herren! Ich danke im Namen des Bundes für Umwelt- und Naturschutz für die Einladung. Ich muß mich entschuldigen, daß ich die schriftliche Stellungnahme erst heute morgen faxen konnte. Ich habe durch Urlaubsvakanzen erst Ende letzter Woche erfahren, daß diese Anhörung stattfindet.

Vorweg möchte ich sagen, daß ich die vor allem von Herrn Kemming schon genannte Trinität der Ziele auch sehe: als erstes Vereinheitlichung und Vereinfachung, zweitens ökologische Gedanken hereinbringen, und als drittes sehe ich schon die Möglichkeit, jedenfalls als Ziel, Kosteneinsparungen zu erzielen, auch wenn ich das im einzelnen auf Punkt und Komma nicht belegen kann. Ich glaube, da müßte man auch noch entsprechende Auskünfte von der Verwaltung einholen können.

Wir finden den Gedanken des Gesetzes gut, an einigen Punkten in Richtung auf mehr Effizienz, auch ökonomische Effizienz, und auch in Richtung des Verursacherprinzips zu gehen. Das taucht immer dann auf, wenn die Frage lautet: Wieviel muß man investieren, und was kann man erlösen? - Ich komme gleich darauf zurück.

Mein erster inhaltlicher Punkt ist, daß wir sagen: Die vorgesehene Wegestreckenentschädigung von 52 Pfennig ist uns zu hoch. Dies ist am Vollkostenprinzip für die Autofahrer orientiert, obwohl die Autofahrer, wie schon erwähnt, grenzkostenorientiert denken. Der

Pkw-Fahrer kauft nicht den Pkw, um damit Dienstfahrten zu machen. Wir lügen uns in die Tasche, wenn wir nicht sehen, daß diese 52 Pfennige nach dem neuen Gesetzentwurf weiterhin ein Anreiz für Pkw-Fahrten sind. Wenn ich 50 Kilometer Strecke mit dem Pkw hin- und zurückfahre und 52 DM dafür ersetzt bekomme, ist das weiterhin ein Anreiz. Deswegen ist uns das zu hoch. Man sollte die variablen Kosten plus einen Anteil der Fixkosten nehmen. Wir würden vorschlagen, in der Gegend von 30 bis 35 Pfennig zu liegen.

Das sagen wir aus zwei Gründen: Erstens wäre das an der Werbungskostenpauschale für die Fahrt zum Arbeitsplatz orientiert, also Wegekilometer statt Entfernungskilometer. Zweitens wäre das, weil es auch eine Alternative ist, an den Kosten für Carsharing orientiert. Wenn man effizient organisieren will, ist Carsharing eine interessante Idee. Ich habe bei "Stadtauto Düsseldorf" angerufen und gefragt, was der Kilometer mit einem Opel Astra kostet. Er kostet 31 Pfennige; es kommen noch Nebenkosten hinzu. Als Großeinkäufer könnte die Landesverwaltung oder könnten auch Kommunalverwaltungen, denke ich, interessante Rabattierungen herausholen. Man kann Carpools einrichten und dann schauen, daß die Autos effizient eingesetzt werden und eine Routenplanung gemacht wird. Man kann das auch privat managen lassen. Das sind alles interessante Gedanken. Wir lägen da mit einem Kostensatz von 30 bis 35 Pfennigen sehr gut im Trend.

Dritter Punkt: triftige Gründe für die Wahl. Wir haben einige Negativbeispiele und in der letzten Stunde auch einige Positivbeispiele gehört, woran man sehen kann: Die Abwägung zwischen ÖPNV und Pkw-Nutzung ist klar handhabbar. Wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden ist, kann man es nicht machen; das kann in ländlichen Räumen passieren. Wenn ein Angebot da ist, kann man unter Zumutbarkeitskriterien das Umsteigen fördern.

Wir regen an, daß man dabei das Fahrrad nicht vergißt und auch daran denkt, daß das Fahrrad eine gewisse Infrastruktur braucht. Es sollten Dienstfahrräder und auch Regenkleidung bereitgestellt werden, so daß die Fahrradnutzung auch angereizt wird.

Auch den Vorschlag von Herrn Krüger vom DGB oder von Herrn Kemming könnte man aufgreifen und sagen: Macht eine einheitliche Pauschale von 30 Pfennigen für alle Verkehrsmittel! Das wäre eine Überlegung, die man da hereinbringen könnte.

Vierter Punkt: Parkraumbewirtschaftung. Wir sehen die Orientierung am Verursacherprinzip als das lang- und mittelfristige Ziel, das man verfolgen sollte. Semestertickets, Jobtickets, die als Parkberechtigungsausweis dienen, sind ein Schritt in die richtige Richtung. Ich denke, man muß differenzieren, welche Lage es ist und welche Opportunitätskosten anfallen. Wenn das Grundstück eine Abstandsfläche oder Freifläche oder im Außenbereich ist, ist der Preis nicht zu hoch. Wenn es sich um Bauland handelt, kann man ankündigen, langfristig den vollen Preis zu nehmen. Dann wird auch die ökonomische Logik einsetzen, daß man mit diesen rein ökonomischen Instrumenten durchaus sehr gut Kosteneinsparungen erreichen kann.

Fünfter Punkt: Appell an Landesverwaltung und Landtag. Der Vorbildcharakter ist sehr wichtig. Insofern appelliere ich, auch die eigenen Parkplätze entsprechend zu bewirtschaften.

Sechster Punkt: Man sollte in der Tat Begleitforschung vornehmen, weil wir nicht in die Akten der Landesverwaltung hereingucken können. Was gibt die Landesverwaltung heute für Reisekosten, für Privat-Pkw-Kosten heute aus? Wo liegt das Einsparpotential? Wo liegt das ökologische Umsteuerungspotential? Da sollte man in der Tat Begleitforschung machen und

die auch von Heinz Klewe angemahnte Kommunikationsstrategie von Anfang an verfolgen. - Vielen Dank.

Vorsitzender Peter Bensmann: Vielen Dank, Herr Dr. Reh, für Ihre kurzen und klaren Ausführungen. - Gibt es weitere Fragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann darf ich mich bei allen, die so lange ausgehalten haben, ganz herzlich bedanken. Es ist 17.30 Uhr geworden, aber ich denke, für uns alle war es aus den unterschiedlichsten Gesichtspunkten interessant, einmal dieses Thema zu beleuchten. Ich möchte mich auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen bei Ihnen allen für die, wie ich meine, gute Diskussion bedanken.

Ich möchte jetzt die Kolleginnen und Kollegen und auch die Landesregierung bitten, noch einige Minuten hierzubleiben, damit wir uns über die Auswertung der heutigen Anhörung verständigen können. Wir werden Ihnen die Informationen über die Beschlußlage im Ausschuß und auch darüber, was die im Landtag vertretenen Parteien dazu sagen, zukommen lassen. Dann kann jeder am Ergebnis feststellen, wie erfolgreich er war. Ich darf mich bei allen ganz herzlich bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend. Auf Wiedersehen!

(Die Sachverständigen verlassen den Sitzungssaal.)

In der sich anschließenden internen Beratung des weiteren Vorgehens faßt **Vorsitzender Peter Bensmann** zunächst die Arbeitsaufträge an die Landesregierung zusammen:

Erstens sei die Landesregierung um eine rechtliche Bewertung hinsichtlich § 52 LHO gebeten worden. Zweitens werde eine Berechnung der Einnahmen und Ausgaben nicht nur von der angehörten Fachhochschule, sondern auch von der Landesregierung erwartet. Drittens sei um Auskunft gebeten worden, ob die von den Arbeitnehmern verlangten Entgelte für die Parkraumbenutzung Werbungskosten seien und ob dies gegebenenfalls für etwaige Straßenbenutzungsgebühren genauso gelte. Viertens solle geprüft werden, ob es sich um einen Eingriff in die Tarifautonomie bzw. um einen mitbestimmungspflichtigen Vorgang handele.

Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE) fragt noch, ob der Landesregierung in etwa bekannt sei, welchen Wert die Parkflächen des Landes insgesamt darstellten. Die bei Privatunternehmen angestellte Überlegung, den Beschäftigten lieber ein Jobticket zur Verfügung zu stellen und die Parkfläche dann zu bebauen, könnte ja hier und da auch für das Land von Interesse sein.

MDgt Steller (FM) wird das mit der Liegenschaftsabteilung besprechen, weist aber darauf hin, daß es ein sehr schwieriges Unterfangen sei, die breit gestreuten Parkplatzflächen und die dafür anzusetzenden, sicherlich sehr unterschiedlichen Werte zu ermitteln. - **Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE)** möchte niemandem unsinnige Arbeit aufbürden; es wäre aber vielleicht interessant, sich darüber ein Bild zu machen, was dem Land gehöre.

Vorsitzender Peter Bensmann hält das Anliegen für berechtigt, langfristig an diese Aufgabe heranzugehen, zumal von Sachverständigen heute darauf hingewiesen worden sei, daß dann, wenn man schon diese neuen Instrumente einführe, eigentlich auch ein Immobilienmanagement dazugehöre.

Sodann bittet der Vorsitzende, sich auf den zeitlichen Ablauf der weiteren Beratung zu verständigen.

Ausschußassistentin Silvia Winands (Landtagsverwaltung) teilt mit, daß der Haushalts- und Finanzausschuß für den 2. September, 9 bis 10 Uhr, eine Sondersitzung anberaunt habe, um den Gesetzentwurf abschließend zu beraten.

Angesichts der vielen offenen Fragen hält **Michael Breuer (CDU)** es nicht für machbar, über den Gesetzentwurf am 2. September zu entscheiden.

Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE) macht darauf aufmerksam, daß der Haushalts- und Finanzausschuß nicht neu in die Beratung einsteigen müsse, sondern sicherlich vom Unterausschuß "Personal", der ja die Anhörung durchgeführt habe, auch eine Beschlußempfehlung erwarte.

Wenn die Anhörung keine Farce sein solle, sei der Termin 2. September kaum zu halten, meint **Helmut Diegel (CDU)**. Nach Fertigstellung des Protokolls müsse eine Auswertung stattfinden; es seien Arbeitsaufträge erteilt worden, und es gebe sicherlich noch Nachfragebedarf. Er schlage vor, sich auf einen neuen Termin zu verständigen; ansonsten werde die CDU-Fraktion nicht mitziehen bzw. eine Abtrennung des Parkraumbewirtschaftungsgesetzes beantragen.

Demgegenüber erinnert **Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE)** daran, daß im Frühsommer ein Terminfahrplan vereinbart worden sei, und plädiert sehr dafür, wenigstens den Versuch zu unternehmen, daran festzuhalten. Wenn das Protokoll Ende nächster Woche vorliege, sei an dem Wochenende Zeit, es zu lesen, und am Dienstag könne man sich zusammensetzen und versuchen, eine Entscheidung zu treffen, die dann Grundlage des Beschlusses des Haushalts- und Finanzausschusses am 2. September sein könne.

Nach Meinung des **Vorsitzenden Peter Bensmann** muß aber die rechtzeitige Beantwortung der an die Landesregierung gerichteten Fragen gewährleistet sein. Außerdem hätten die heute gehörten Sachverständigen einen Anspruch darauf, daß ihre Ausführungen mit verwertet würden.

Er stellt außerdem fest, daß der vom Abgeordneten Walsken geäußerten Bitte, den Gutachterdienst mit der kurzfristigen Erstellung einer Synopse zu beauftragen, aus Zeitgründen nicht entsprochen werden könne.

Helmut Diegel (CDU) schlägt vor, in der nächsten Woche zwischen den Fraktionssprechern, dem Vorsitzenden des Unterausschusses und dem Vorsitzenden des Haushalts- und Finanzausschusses eine Abstimmung über das weitere Vorgehen herbeizuführen.

Dem Vorschlag stimmt **Dr. Stefan Bajohr (GRÜNE)** zu. Er bittet aber die Landesregierung, davon auszugehen, daß der Haushalts- und Finanzausschuß am 2. September abschließend berate. - **MDgt Steller (FM)** versichert, zumindest die an das Finanzministerium gerichteten Fragen könnten rechtzeitig beantwortet werden.

Vorsitzender Peter Bensmann bittet, den Entwurf des Protokolls über die heutige Sitzung so schnell wie möglich zu verteilen, und stellt das Einvernehmen des Unterausschusses fest, nach dem Vorschlag von Herrn Diegel zu verfahren.

gez. Bensmann
Vorsitzender

26.08.1998/01.09.1998

430