

Deutscher Beamtenbund · Postfach 32 02 46 · 40417 Düsseldorf

Bund der Gewerkschaften
des öffentlichen Dienstes

An den
Parlamentarischen Beratungs- und
Gutachterdienst des Unterausschusses
„Personal“ des Haushalts- und Finanzaus-
schusses
Frau Hemmer / Landtagsverwaltung
Postfach 10 11 43

Gartenstraße 22
40479 Düsseldorf
Telefon (02 11) 4915 83-0
Durchwahl (02 11) 4915 83-
Telefax (02 11) 4915 83-10

40002 Düsseldorf



06. August 1998

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

Hier: Fragebogen zum Thema Reisekosten und Parkraumbewirtschaftung

Ihr Schreiben vom 01.07.1998

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Übersendung des o.a. Fragebogens und nehmen dazu wie folgt Stellung:

I. Zum gesamten Gesetzesentwurf:

Zu 1:

Mit den neuen Reisekostenregelungen wird eine Vereinfachung und Straffung der bisherigen Vorschriften und damit eine Verbesserung von Verwaltungsabläufen angestrebt. Dieses Ziel wird jedoch nur geringfügig erreicht. Bei zahlreichen Vorschriften, wie beispielsweise der Anerkennung von triftigen Gründen, die die Benutzung von eigenen Fahrzeugen gestatten, muß nunmehr jeweils eine Einzelfallprüfung stattfinden, was mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden sein wird.

Darüber hinaus enthalten die Neuregelungen drastische Sparmaßnahmen zu Gunsten des Dienstherrn und zu Lasten der Beschäftigten. Die Absicht des Dienstherrn, wieder einmal Sparmaßnahmen auf dem Rücken der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes auszutragen, wird vom DBB-Landesbund entschieden abgelehnt. Es darf nicht übersehen werden, daß es sich bei der Regelungsmaterie um Sachverhalte handelt, die durch die Veranlassung und das Interesse des Dienstherrn geprägt sind. Dieser kann sich daher seiner finanziellen Verantwortung für die von ihm ausgelöste Tätigkeit und den für die Beschäftigten dadurch entstehenden Kosten nicht entziehen. Auch darf nicht übersehen werden, daß die beabsichtigten Regelungen keinesfalls im Gleichklang stehen mit der gängigen Praxis für Arbeitnehmer in der freien Wirtschaft bzw. Mitgliedern in Gremien, die oftmals von der Politik besetzt werden.

Die angestrebte Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird sich für einen Großteil der Bediensteten des öffentlichen Dienstes problematisch gestalten. Zwar trägt die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich zum Umweltschutz bei; auch gehört es in der heutigen Zeit zum Selbstverständnis des Bürgers, die Erhaltung der Umwelt als eine wichtige Angelegenheit zu betrachten. Jedoch sind z. Zt. die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen für die Benutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes nicht vorhanden. Es ist bereits heute eine Überlastung des Personennahverkehrs in Stoßzeiten zu verzeichnen. Soweit das öffentliche Verkehrsnetz nicht verbessert wird, wird auch kein Anreiz zur Benutzung von Bussen und Bahnen geschaffen werden können.

II. Zu Artikel 1 :

Zu 1:

Hierzu verweisen wir auf I. 1..

Zu 2:

Die vorgesehene Wegstreckenentschädigung für Fahrten, die aus triftigen Gründen mit einem Privatfahrzeug durchgeführt werden müssen, ist nicht ausreichend. Die Begrenzung des Kilometersatzes von 52 Pfennig auf die ersten 100 Kilometer ist nicht nachvollziehbar. Auch bei Dienstfahrten, die über eine Entfernung von 100 Kilometer hinausgehen, sind sämtliche damit verbundenen Betriebskosten zu erstat-

ten. Bezieht man bei der Berechnung der Betriebskosten des Pkw die Abschreibung mit ein, so ist zur Kostendeckung ein Mindestersatzbetrag von 52 Pfennig für jeden gefahrenen Kilometer - entsprechend den steuerlichen Sätzen - erforderlich. Die Betriebskosten sind stets gleichbleibend und sinken nicht mit der gefahrenen Kilometerzahl.

Mit dem über 100 Kilometer hinausgehenden Kilometersatz von 46 Pfennig sollen die dienstlich verursachten Betriebskosten ohne Abschreibungsanteil abgegolten werden, da das Land NW davon ausgeht, dass Fahrzeuge generell aus privaten Gründen und nicht im Interesse des Dienstherrn angeschafft und gehalten werden. In dieser Entschädigung soll ein Betrag von 2 Pfennig je Kilometer zur Abgeltung der Kosten einer Dienstreisevollkaskoversicherung enthalten sein, so daß faktisch von 0,44 DM Wegstreckenentschädigung pro Kilometer auszugehen ist. Aus der aktuellen ADAC-Tabelle (ADAC-Motorwelt, Heft 4/98, S. 36 ff) kann ersehen werden, daß von den 275 aufgeführten Kraftfahrzeugmodellen lediglich 17 - allesamt Kleinstfahrzeuge - eine Kilometerpauschale von 0,44 DM erreichen.

Zu 3:

Der Annahme, Fahrzeuge würden generell aus privaten Gründen angeschafft werden, kann nicht gefolgt werden. Viele Dienstherrn haben ein großes Interesse daran, daß die Bediensteten ihre privaten Fahrzeuge für dienstliche Zwecke einsetzen. Oftmals hängt gerade der Erfolg der Arbeit von der Mobilität der Beschäftigten ab. Genannt werden sollen hier beispielhaft die staatlichen Umweltämter und die staatlichen Ämter für Arbeitsschutz, bei denen die Wahrnehmung der Aufgaben neben den normalen Außendienstgeschäften auch die sofortige Präsenz der Beschäftigten vor Ort, insbesondere bei Störfällen, Unfällen und Nachbarbeschwerden umfaßt. Dies ist allein mit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu bewerkstelligen. Auch im Bereich der Sozialarbeit einschließlich der Bewährungshilfe ist die ständige Bereithaltung eines Fahrzeugs notwendig, um eine sofortige Einsatzmöglichkeit vor Ort zu erreichen.

Außerdem dürfte unstrittig sein, daß in Behörden, die zu einem großen Teil mit Außendienstmitarbeitern besetzt sind (z.B. Landesrechnungshof, geologisches Landesamt, Steuerfahndung, staatliche Umweltämter und staatliche Ämter für Arbeitsschutz), die zur Verfügungstellung des eigenen Pkw durch die Mitarbeiter von gro-

ßem Nutzen für den Dienstherrn ist. Häufig ist die Benutzung eines privaten Pkws unumgänglich, da die Mitnahme von Arbeitsmaterial für die Ausübung der Tätigkeit erforderlich ist. So benötigen z.B. Steuerfahnder/ Betriebsprüfer für ihre Arbeit umfangreiches Aktenmaterial, dessen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr beschwerlich oder gar unmöglich ist. Es wäre für diese Berufsgruppen kaum möglich, die bei Durchsichtung einer Bank beschlagnahmten Unterlagen per Bahn zu transportieren.

Aus dem überwiegend dienstlichen Nutzungsanteil des Pkw ergibt sich in der Regel auch die Modellwahl bei privaten zur dienstlichen Verwendung bereitgestellten Fahrzeugen. So werden beispielsweise in den Bereichen Umweltschutz, geologische und bodenkundliche Grundlagenarbeit Kombis oder Geländewagen gekauft. Häufig werden zusätzlich noch ein bis zwei Mitarbeiter zur Erledigung der Arbeiten (Bohrarbeiten, Probeentnahmen) im privaten PKW mitgenommen werden.

Für eine einheitliche Wegstreckenentschädigung für Fahrten aus triftigen Gründen spricht allein schon der Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung. Darüber hinaus kann der Dienstherr den Einsatz von privaten PKW nur gegen vollständige Kostenerstattung verlangen. Dafür muß aber mindestens eine Kilometerpauschale von 52 Pfennig einheitlich gezahlt werden. Sollte die Kilometerpauschale so niedrig bemessen sein, daß bei dienstlich veranlaßten Fahrten mit dem privaten PKW an dem einzelnen Mitarbeiter Fahrtkosten "hängen bleiben", wird dies dazu führen, daß private PKW nicht mehr eingesetzt werden. In vielen Bereichen würde dadurch die Effektivität der Arbeit leiden.

Darüber hinaus merken wir an, daß bisher mit der Anerkennung privateigener PKW auch die Gewährung von Gehaltsvorschüssen zur Anschaffung von Fahrzeugen verbunden war. Diese Möglichkeit muß dringend erhalten bleiben.

Zu 4 : ./.

Zu 5 :

a) ./.

b) Die Einführung des § 4 Abs. 2 LRKG führt zu einer unzumutbaren Belastung für die Bediensteten mit hoher Außendiensttätigkeit (z.B. Prüfer der Finanzkontrollbe-

hörden oder des Landesrechnungshofes). Die Regelung gilt nämlich nicht nur für die Wegstreckenentschädigung, sondern ebenfalls für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Die Entfernung zwischen Dienststätte und Wohnung beruht nicht immer auf einer privaten Entscheidung des Dienstreisenden. So sind u.a. zahlreiche Angehörige der Finanzämter, der Oberfinanzdirektion, Aus- und Fortbildungseinrichtungen sowie des Finanzministeriums vorwiegend aus dienstlichen Gründen versetzt worden. Der Dienstherr erwartet dabei ein hohes Maß an Flexibilität und regelt die Personalzuführungen nicht nach den privaten Wohnsitzen. Nunmehr werden diejenigen bestraft, die in der Vergangenheit bereit waren, auch für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätten einen erheblich höheren Aufwand in Kauf zu nehmen. Bei den oftmals sehr großen Entfernungen in den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen können unmöglich alle Beschäftigten - womöglich nur für jeweils einige Jahre - ihren privaten Wohnsitz aus reisekostenrechtlichen Gründen in die unmittelbare Umgebung der Dienststelle verlegen.

Die Verwaltung spart bereits durch die Schaffung abweichender dienstlicher Wohnsitze und die Einsatzplanung in den Prüfungs- und Fahndungsdiensten einen ganz erheblichen Teil an Reisekosten. Es ist deshalb nicht hinnehmbar, wenn darüber hinaus eine fiktive Berechnung der Fahrtstrecke immer nur zu Ungunsten der Dienstreisenden vorgenommen wird.

c) /.

Zu 6.:

Hierzu verweisen wir auf II. 2.

Zu 7. :

Die Orientierung der Tagegelder an den Sätzen des Einkommensteuergesetzes sowie der Wegfall der bisherigen Reisekostenstufen ist sachgerecht. Außerdem wird durch die zukünftige Handhabung der Verwaltungsvereinfachung Rechnung getragen.

Allerdings ist ein Tagegeldsatz von 10 DM bei einer Abwesenheit von mindestens 8 Stunden und 20 DM bei einer Abwesenheit von mindestens 14 Stunden deutlich zu

gering angesetzt. Mit diesen Beträgen ist es angesichts der Preisentwicklung unmöglich, während der Dienstreise ohne den Einsatz eigener finanzieller Mittel die Verpflegung zu sichern. Um dies annähernd erreichen zu können, ist nach unserer Auffassung zumindest der bisherige Tagegeldsatz auf der mittleren Stufe von 28 DM für alle dienstlichen Fahrten unter 24 Stunden zu zahlen.

Auch die Pauschalkostenerstattung von 39 DM pro Übernachtung ist nach hiesiger Auffassung zu gering bemessen. Insbesondere in Großstädten ist dieser Preis für eine Hotelübernachtung realitätsfern. Daher müßte vom Dienstherrn fast in jedem Einzelfall überprüft werden, ob die Übernachtungskosten, die nachgewiesen den Pauschalbetrag von 39 DM übersteigen, im Einzelfall unvermeidbar und daher erstattungsfähig sind. Dies ist mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden, der gerade durch das Gesetz eingeschränkt werden sollte. Bereits in der Vergangenheit hat sich gezeigt, daß das bisher in Reisekostenstufe C gezahlte Übernachtungsgeld in Höhe von 39 DM keinesfalls ausreichend ist, um eine angemessene Hotelübernachtung finanzieren zu können. Es wird daher gefordert, die Übernachtungskostenpauschale angemessen (mindestens um 50 %) zu erhöhen.

Zu 8.:

Wie oben bereits dargestellt, werden die vorgesehenen Tagegelder und Übernachtungskosten die tatsächlichen Aufwendungen unterschreiten (siehe Änderung auf S. 6). Es sollte daher eine Regelung angestrebt werden, die zumindest die Kosten deckt, die dem Dienstreisenden tatsächlich entstehen.

Zu 9.:

a) Das Umsteigen vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel setzt ein umfassendes und auch in Randbereichen intaktes Verkehrssystem voraus. Leider legen die Verkehrsbetriebe konsequent nicht profitable Strecken still. Das bedeutet in ländlichen Gebieten oftmals Fahrtzeiten, die in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zu der dann noch verbleibenden Arbeitszeit stehen. Vor dem Hintergrund der besonders im Außendienst geforderten Effizienz und der zu erfüllenden Zielvorgaben wirkt sich ein solcher Zwang zur Benutzung eines zeitaufwendigen Verkehrsmittels geradezu kontraproduktiv aus.

Der ÖPNV im Ballungsraum der Rhein-Ruhr-Schiene steht täglich vor dem Kollaps. Modernes Wagenmaterial wird vorwiegend nur auf den langen Strecken oder in zuschlagpflichtigen Zügen eingesetzt. Gerade auf den kürzeren Strecken befinden sich regelmäßig veraltete und häufig nur notdürftig gewartete und gereinigte Waggon im Einsatz, die vor allem in den Hauptverkehrszeiten stets überfüllt sind. Die Ausfälle aufgrund von Betriebsstörungen verursachen Verspätungen und führen zu verpaßten Anschlüssen. Die fahrplanmäßigen Fahrtzeiten sind daher oftmals rein theoretisch. Bei den heutigen Verhältnissen des öffentlichen Verkehrssystems wird die Akzeptanz durch die Betroffenen eher gering sein. Daher muß sich der Dienstherr verstärkt für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems einsetzen.

b) Zwar sind durch knapp bemessene Wegstreckenentschädigungen, geringe Tagegeld- und Übernachtungssätze zunächst Einsparungen zu erwarten. Der mit den Einsparregelungen verbundene Verwaltungsaufwand ist jedoch unverhältnismäßig hoch. Daher ist zu befürchten, daß sich die auf den ersten Blick ergebenden Einsparungen langfristig aufgrund des hohen Verwaltungsaufwandes als unwirtschaftlich erweisen.

Zu 10 : ./.

III. Zu Artikel IV.:

Zu 1:

Grundsätzliche Bedenken gegen die Einführung eines Entgelts für die Überlassung von Parkflächen an die Bediensteten der Landesbehörden bestehen insoweit, als bereits heute abzusehen ist, daß weniger Parkraum zur Verfügung gestellt werden kann, als Beschäftigte mit Ihrem eigenen PKW zur Arbeitsstelle anreisen werden. So hat eine Überprüfung in der Finanzverwaltung ergeben, daß allenfalls jedem zweiten der 30.000 Beschäftigten ein Parkplatz zur Verfügung gestellt werden kann.

Zu 2.:

a) Verkehrspolitische Potentiale: Sinn und Zweck der Regelung hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftung soll nach der Begründung des Gesetzesentwurfes ein verstärkter Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sein. Ob das öffentliche Verkehrsmittel einem Ansturm weiterer Fahrgäste standhalten würde, ist indes fraglich (siehe S. 6 Ziffer 9).

b) Haushaltspolitische Potentiale: Die zur Umsetzung des Gesetzes erforderlichen Investitionskosten für Schranken und sonstige Vorrichtungen zur Zugangsberechtigung sowie die Aufwendungen für die Überwachung, Erhebung der Entgelte bzw. Ausstellung von Befreiungen für bestimmte Personengruppen würden in keinem Verhältnis zu den tatsächlichen Einnahmen des Landeshaushaltes stehen. Daher sollte die Einführung des Gesetzes auch unter haushaltsrechtlichen Gesichtspunkten überdacht werden.

Zu 3:

Bei der Erhebung eines Entgelts für die Überlassung von Parkflächen an Beschäftigte des öffentlichen Dienstes kann es sich begrifflich nur um eine sogenannte Benutzungsgebühr handeln. Nach der ständigen Rechtsprechung ist die Benutzungsgebühr eine auferlegte Geldleistung zu Gunsten der Verwaltung, die eine Gegenleistung für die Nutzbarmachung einer öffentlichen Einrichtung darstellt (BverfG E 50, 217, 226; BverfG NJW 84, 1871; BGH BVBl. 1986, 1055). Benutzungsgebühren für die zur Verfügungstellung einer öffentlichen Einrichtung dürfen danach nur erhoben werden, wenn die Verwaltung die Gegenleistung für den Einzelnen sicherstellen kann. Anders als bei einem Beitrag oder einer Steuer besteht eine unmittelbare Verknüpfung zwischen Leistung und Gegenleistung. Die bloße Möglichkeit der Inanspruchnahme genügt nicht (Bay VGH, VerwRspr. 10 (1958), 100; OVG NW, KstZ 1960, 32; BverfG E 50, 217, 226; BverfG DÖV 1986, 655). Nach den vorstehenden Gerichtsentscheidungen dürfen Gebühren nur erhoben werden, wenn der Gebührenschuldner eine garantierte Gegenleistung erhält. Bereits zum heutigen Zeitpunkt steht jedoch fest, daß die Landesverwaltung NW die Gegenleistung für das Entgelt, nämlich einen Parkplatz für jeden Beschäftigten, nicht garantieren kann.

Aus dem oben genannten Gründen muß davon ausgegangen werden, daß eine Verknüpfung zwischen Leistung (Entgelt für einen Parkplatz) und Gegenleistung (zur Verfügungstellung eines Parkplatzes) nicht gegeben ist. Somit sind auch die Voraussetzungen nicht erfüllt, die zwingend vorliegen müssen, um eine Gebühr erheben zu können.

Zu 4:

Der vorliegende Gesetzesentwurf läuft dem erklärten Ziel der Vereinfachung von Verwaltungsabläufen entgegen und baut darüber hinaus überflüssigen Bürokratismus auf. Die zur Umsetzung des Gesetzes erforderlichen Investitionskosten für Schranken und sonstige Vorrichtungen zur Zugangsberechtigung sowie die Aufwendungen für die Überwachung, Erhebung der Entgelte bzw. Ausstellung von Befreiungen für bestimmte Personengruppen bedürfen eines unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwandes.

Zu 5:

Gemäß § 52 LHO NW sind Nutzungen und Sachbezüge den Angehörigen des öffentlichen Dienstes gegen ein angemessenes Entgelt zur gewähren, soweit nicht durch Gesetz, Tarifvertrag oder im Haushaltsplan etwas anderes bestimmt ist.

Nutzungen sind in erster Linie die tatsächlichen Vorteile aus dem außerdienstlichen Gebrauch von Vermögensgegenständen (z.B. private Mitbenutzung dienstlicher Fernsprecheinrichtungen oder Kopiergeräte, die Benutzung von Dienstfahrzeugen für andere als dienstliche Fahrten, die Nutzung von Wohnungen, Klinikeinrichtungen, aber auch die Inanspruchnahme von Personal für außerdienstliche Betätigungen von Amtsträgern). Zu den Sachbezügen rechnen Naturalleistungen zum Ge- oder Verbrauch (z.B. der Bezug von Deputaten, Bekleidung, Verpflegung oder Sachleistungen im Rahmen der ärztlichen Versorgung oder beim Erwerb ausgesonderter Vermögensgegenstände) (Piduch: Bundeshaushaltsrecht, § 52 Rn. 1; Giesen/Fricke: Landeshaushaltsordnung, § 52 Rn. 4).

Die Regelung zeigt, daß der Dienstherr einen Ausgleich schaffen will, wenn Bedienstete der öffentlichen Verwaltung dienstlich erworbene Vorteile privat nutzen. In diesen Fällen sollen die Vergünstigungen nur gegen ein angemessenes Entgelt zur Verfügung gestellt werden.

Im vorliegenden Fall soll ein Entgelt für die Möglichkeit der Nutzung eines Dienstparkplatzes erhoben werden. Diese Regelung begegnet in zweifacher Hinsicht Bedenken:

a) Sinn und Zweck der Regelung ist es, unangemessene - private - Vorteile (Sondervergünstigungen) auszuschließen, die der Verwaltungsangehörige aufgrund seiner Stellung erlangen könnte. Dabei soll die Vorschrift zur Verhinderung von Mißbrauch sicherstellen, daß sich der Angehörige des öffentlichen Dienstes infolge seiner amtlichen oder sonstigen Funktionen keine unangemessenen Vorteile verschafft (Piduch, Bundeshaushaltsrecht, Rn. 1).

Die Möglichkeit zur Benutzung von öffentlichem Parkraum erfolgt lediglich während der Dienstzeit. Eine Benutzung für private Zwecke, außerhalb des Dienstes, ist nicht vorgesehen und damit von vornherein ausgeschlossen. Damit ist der Zweck der Regelung - Verschaffung unangemessener Vorteile im privaten Bereich - durch die Benutzung des Parkraumes nicht tangiert.

Außerdem stellen Nutzungen und Sachbezüge nur dann einen wirtschaftlichen Vorteil dar, wenn sie in der Gesellschaft als solcher angesehen werden. Die Nutzung von Dienstparkplätzen während der Arbeitszeit wird in der Bevölkerung allgemein nicht als wirtschaftlicher Vorteil angesehen. Dies ergibt sich allein schon aus der steuerlichen Betrachtungsweise.

b) Die Nutzung oder der Bezug einer Sache im Sinne des § 52 LHO setzt desweiteren einen konkreten Anspruch des Bediensteten gegenüber dem öffentlichen Dienstherrn/ Arbeitgeber voraus. Wie bereits oben dargestellt, besteht hinsichtlich des Gesetzes zur Parkraumbewirtschaftung lediglich die Möglichkeit einer Inanspruchnahme. Eine garantierte Gegenleistung erhält der Bedienstete schon allein deshalb nicht, weil nicht für jeden einzelnen Beschäftigten ein Parkplatz zur Verfügung gestellt werden kann.

c) Somit gebietet § 52 im Hinblick auf die Parkraumbewirtschaftung nicht zwingend die Erhebung eines Entgelts, vielmehr trifft die Erhebung des Entgelts hinsichtlich der Geringfügigkeit der zur Verfügung gestellten Nutzung und lediglich der Möglichkeit der Inanspruchnahme auf starke Bedenken.

Zu 6.: /.

Zu 7.: /.

Zu 8.: /.

Zu 9 : ./.

Zu 10:

Wie bereits oben angesprochen, setzt die Verlagerung des Berufsverkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Personennahverkehr ein umfassendes und auch in Randbereichen intaktes Verkehrssystem voraus (vgl. S.6 Ziff. 9.a). Da das Verkehrssystem allerdings schon heute völlig überlastet ist und Verbesserungen in naher Zukunft nicht zu erwarten sind, sollte sich der Dienstherr zunächst für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems einsetzen.

Zu 11: ./.

Zu 12: ./.

Zu 13:

Soweit eine Parkraumbewirtschaftung aus rechtlichen und praktischen Erwägungen eingeführt werden kann - wogegen der DBB-Landesbund erhebliche Bedenken hat - sind Ausnahmeregelungen unbedingt erforderlich. Insbesondere für Bedienstete mit unregelmäßigen Arbeitszeiten (Polizeibeamte, Justizvollzugsbeamte, Sozialarbeiter, Bewährungshelfer) ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel häufig nicht möglich. Auch weitere Beschäftigtenkreise sind darauf angewiesen, den privaten PKW für Dienstfahrten zu benutzen. Beispielhaft genannt werden sollen hier die staatlichen Umweltämter und die staatlichen Ämter für Arbeitsschutz, bei denen die Wahrnehmung der Aufgaben neben den normalen Außendienstgeschäften auch die sofortige Präsenz der Beschäftigten vor Ort, insbesondere bei Störfällen, Unfällen und Nachbarbeschwerden umfaßt. Darüber hinaus müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einbezogen werden, die aus familiären Gründen beweglich sein müssen (z.B. berufstätige Mütter). Schließlich müssen sämtliche Schwerbehinderte eine Ausnahmegenehmigung zur unentgeltlichen Benutzung von Behördenparkplätzen erhalten.

Zu 14:

Bedienstete, die in ländlichen Wohngebieten leben, sind von der zukünftigen Regelung besonders betroffen. In diesen Gebieten besteht lediglich ein dürftig ausgebauten Verkehrsnetz, so daß die Benutzung des eigenen PKW oft unumgänglich ist. Außerdem wird das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel dadurch erschwert, daß diese hinsichtlich Pünktlichkeit, Sauberkeit und vor allem Sicherheit nicht be-

anstandungsfrei sind. Durch Haushaltseinsparungen, die auch zukünftig anhalten werden, ist eine Verbesserung in diesem Bereich nicht abzusehen.

Zu 15: J.

Zu 16: J.

Mit freundlichen Grüßen



Steffen
Vorsitzender