



Düsseldorf/Bochum, den 13.08.1998

Stellungnahme der Gewerkschaften DAG und ÖTV zu den Themen

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

Öffentliche Anhörung am 19. August 1998 vor dem Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

die Gewerkschaften DAG und ÖTV nehmen aus ihrer Sicht zu den Gesetzesvorhaben wie folgt Stellung:

**Artikel I
Neufassung des Landesreisekostengesetzes**

Grundsätzliches:

DAG und ÖTV sind der Auffassung, daß die angestrebten Veränderungen,

- a) Erleichterung von Verwaltungsabläufen,
- b) verbesserter Anwendbarkeit des Gesetzes,

durch diesen Gesetzesentwurf nicht erreicht werden. Die Inhalte werden nach wie vor durch Feststellung und Prüfung der Gegebenheiten Personal binden und demzufolge nicht unbedingt zur Verwaltungsvereinfachung führen. Desweiteren sind wir der Auffassung, daß die im Entwurf enthaltenen Beträge bei der Wegstreckenentschädigung, dem Tagegeld und den Übernachtungskosten zu gering angesetzt sind.

Wir begrüßen, daß unserer langjährigen Forderung nach einheitlichen Reisekosten, unbeschadet in welcher Vergütungs-/Besoldungs- oder Lohngruppe die Betroffenen eingruppiert sind, nunmehr Rechnung getragen wird.



Zum Fragenkatalog:

1.) Die erhofften Einsparungsmaßnahmen werden nicht erreicht. Zeitaufwendige Prüf-, Kontroll- und Vergleichsmaßnahmen (z.B. 150 km, Zugart) sind erforderlich, um die "preiswerteste Dienstreise" durchführen zu können. Der Entwurf beinhaltet aus der Sicht von DAG und ÖTV ausschließlich eine Kostenminimierung zu Lasten der Beschäftigten, es ist nicht zwingend vorgeschrieben, die Tagegelder auf das steuerliche Maß zurückzuschrauben. Übersteigende Beträge müssen durch Versteuerung des/der Betroffenen selbst bzw. durch den Arbeitgeber vorgenommen werden. Dies ist in der Privatwirtschaft gängige Praxis.

2.) Für uns ist es unverständlich, warum bei der Wegstreckenentschädigung im Vergleich zum Tagegeld vom Einkommenssteuergesetz (ESTG) abgewichen werden soll.

Hier ist ein Splitting für mehr als 100 km Fahrtstrecke vorgesehen. Generell werden 0,52 DM anerkannt. Für DAG/ÖTV ist desweiteren nicht erklärbar, daß ein PKW ab 100 km weniger Kosten verursacht, als unter 100 km. Hier dürfen keine Unterschiede gemacht werden. DAG und ÖTV sprechen sich für ein einheitliches Kilometergeld aus, daß die entstandenen Kosten für den dienstlichen Einsatz des Privat PKW's berücksichtigt. In der Privatwirtschaft werden deutlich höhere Entschädigungen gezahlt. Wir befürchten, daß die beabsichtigte Regelung dazu führt, daß zukünftig Privat PKW's nicht mehr zur Verfügung gestellt werden. Die daraus resultierenden Probleme sind schon jetzt absehbar.

3a.) DAG/ÖTV halten einen Wegfall nicht für sinnvoll, z.B. Beschäftigte in den Bereichen der Steuerfahndung, Betriebsprüfung, Gerichtsvollzieher, Arbeits-/Umweltschutz, Schulaufsicht und Bewährungshelfer dürften erst nach Prüfung des triftigen Grundes mit ihrem Privat-PKW eine Dienstreise durchführen, soweit sie damit einverstanden sind (Einzelfallentscheidung). Wie eingangs erwähnt, erwarten wir unnötigen Verwaltungsaufwand, Verschwendung von Arbeitszeit und steigende Personalkosten.

Grundsätzlich halten wird das Institut der Anerkennung für überholt, da dies sehr verwaltungsaufwendig ist. Bei einem durchgängigen Entschädigungsgesetz von 0,52 DM je km - dürfte auch für Vielfahrer - zwar kein kostendeckendes aber doch akzeptables Nutzungsentgelt gezahlt werden, so daß auf ein "anerkannt privat eigenes Kfz" verzichtet werden kann.

4.) Ist durch das FM zu beantworten.

5.) Die beabsichtigte Neuregelung in § 4 Abs. 2 beinhaltet, daß Beschäftigte die mindestens 30 km von der Dienststelle entfernt wohnen, erhebliche Fahrleistungen zukünftig ohne Erstattung erbringen müssen.

Für Beschäftigte die weniger als 30 km entfernt wohnen, ist die Neuregelung günstiger, da die Dienstfahrten aus triftigen Gründen erstattet werden. Diese Ungleichbehandlung wird von DAG/ÖTV entschieden abgelehnt, zumal die Einsparungen wahrscheinlich sehr gering ausfallen.

Es dürfte zukünftig bei überregional tätigen Behörden (z. B. Groß-Betriebsprüfung, Konzern-Betriebsprüfung) schwierig sein, Personal außerhalb der 30 km-Grenze zu finden.

Die von der Landesregierung immer wieder eingeforderte Mobilität der Beschäftigten (Arbeitsplatz, Wohnort) wird mit dieser Veränderung nicht honoriert, sondern bestraft.

Folgendes Beispiel macht das deutlich:

Wohnort: Geldern

Dienststelle: Düsseldorf , Wohnung 30 km von der Dienststelle entfernt

	Km-Geld bisher	KM-Geld neu	Km ohne Erstattung täglich
Fahrt nach Essen	61,36	36,40	48
Fahrt nach M'Gladbach	60,32	42,64	34

6.u. 7.) Nach unserer Auffassung sind die Entschädigungen zu niedrig angesetzt. Es wird zukünftig durch die beabsichtigte Regelung schwierig und mit hohem Zeitaufwand verbunden sein, sich mit diesen Beträgen angemessen zu verpflegen. Dies gilt gleichermaßen für die Übernachtungsgelder. Hier würde der/die Betroffene nur außerhalb von Ballungszonen eine "Schlafstätte" finden.

Auf die entstehenden zusätzlichen Kontroll- bzw. Prüfmaßnahmen und ihre negativen Auswirkungen haben wir bereits hingewiesen.

8.) Die Vereinheitlichung haben wir eingangs begrüßt, wenngleich die Inhalte des Entwurfes mit dieser nicht in Einklang stehen. Beschäftigte mit geringem Einkommen werden bei Dienstreisen nach wie vor benachteiligt, da die Entschädigungsbeträge zu gering angesetzt sind.

9.) Ist durch FM und MWMTV zu beantworten.

10.) Ist durch das FM zu beantworten.

Im § 17 des Entwurfes ist der (-alt -§ 23 Abs. 3) nicht mehr enthalten. Dadurch sind Fahrten im Rahmen einer Rufbereitschaft nicht mehr erstattungsfähig. Hierdurch werden Schwierigkeiten entstehen, da Betroffene sich nicht mehr ohne weiteres bereit erklären, Rufbereitschaft zu übernehmen (z.B. Umweltverwaltung).

Artikel III

Änderung des Ausschußmitglied-Entschädigungsgesetzes

DAG und ÖTV sind der Auffassung, daß die im Entwurf vorgesehene Erhöhung (28.-- DM auf 30.-- DM) zu gering angesetzt ist. Das ehrenamtliche Engagement wird hierdurch nicht gefördert.

Artikel IV

Gesetz zur Überlassung von Parkflächen von Landesbehörden (Parkraumbewirtschaftungsgesetz-PBewG).

Grundsätzliches:

Die Gewerkschaften DAG und ÖTV begrüßen die Förderung der Verkehrsverbünde und des ÖPNV durch eine verstärkte Inanspruchnahme der Beschäftigten. Die daraus resultierende Entlastung besonders der Rush-hour in Ballungszentren, kommt der Umwelt positiv zu Gute.

In den Jahren 1990/1991 haben die Gewerkschaften die Landesregierung aufgefordert, durch Übernahme der anfallenden Kosten für Fahrten zur Arbeitsstätte, den Beschäftigten ein entsprechendes Ticket zur Verfügung zu stellen.

Die Auffassung von DAG und ÖTV ist der Landesregierung bekannt. Für die Tarifierung stehen wir nach wie vor zur Verfügung.

Die Disziplinierung der Beschäftigten durch diesen Gesetzesentwurf, lehnen DAG und ÖTV ab. Nur den Kolleginnen und Kollegen, die ein entsprechendes Ticket besitzen, die Berechtigung auf einen Parkplatz zu erteilen, ist weder schlüssig noch nachvollziehbar.

DAG und ÖTV sind der Auffassung, daß durch den gesetzlichen Zwang die Beteiligungsrechte der Personalvertretungen nach LPVG NW und der Gewerkschaften nach dem Tarifvertragsgesetz, umgangen werden sollen.

Die Beschäftigten der Landesverwaltung werden im hohen Maß im Rahmen ihrer Einkommensverhältnisse von seiten der öffentlichen Arbeitgeber zur Kasse gebeten. Die bekannt gewordene Absicht, die Beihilfen zu verschlechtern, ist ein weiterer Griff in die Tasche der Beschäftigten. Das Ende der Fahnenstange ist seit langem erreicht.

DAG und ÖTV meinen, daß die Kolleginnen und Kollegen in der Landesverwaltung mündige Bürgerinnen und Bürger sind.

Wir schlagen vor, daß die Landesregierung eine Umfrage bei den Beschäftigten mit folgender Zielsetzung durchführt:

"Wer ist freiwillig bereit, mit Zug/Bus/Bahn zum Arbeitsplatz zu fahren?"

Nur so läßt sich gesichert ermitteln, ob eine ausreichende Zahl ein Ticket in Anspruch nehmen will.

Zum Fragenkatalog:

1.) Die "Zwangskassierung" ist sozial unausgewogen und zielt nur darauf ab, in die Geldbörse der Kolleginnen und Kollegen zu greifen.

Unbeschadet der Einkommensverhältnisse ist eine örtlich unterschiedliche Mietgebühr beabsichtigt. Diese an örtliche Gegebenheiten angepaßte Staffelung der Parkgebühr berücksichtigt nicht, daß Beschäftigte in einem "Billigpreisbezirk" ebenso viel/wenig verdienen wie Beschäftigte in einem "Hochpreisbezirk". Bei identischem Gehalt (z.B. BAT=Bundestarifvertrag) sollen jedoch unterschiedliche Anteile hierfür vom Nettogehalt aufgewendet werden.

Die Ticketpreise sind zudem durch die Vielfältigkeit der Verkehrsverbünde unterschiedlich. Wir vermissen im Gesetzentwurf Ausnahmeregelungen z.B.

- für dienstliche,
- für private
- und für in der Einzelperson liegende Gründe.

Selbst Fahrgemeinschaften sind benachteiligt. Diese Anweisungen den Ressorts bzw. Ortsebenen zu übertragen, stellen keine Gleichbehandlung sicher.

Nach Auffassung von DAG und ÖTV ist der Taktplan der Verbände, bezogen auf Ballungszentren und ländliche Bereiche, nach wie vor höchst unterschiedlich. Die Einführung des integralen Taktplanes ab Sommer 1998 verbessert die Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn AG und den neun Nahverkehrszweckverbänden. Eine wesentliche Verbesserung erwarten DAG und ÖTV für die Beschäftigten aber erst ab 2001/02.

- 2.) Ist durch FM und MWMTV zu beantworten.
 - 3.) Wie eingangs erwähnt besteht kein Recht auf einen Stellplatz, auch wenn der/die Betroffene eine entsprechende Zahlung hierfür leistet. Die aktuelle Rechtsprechung der Gerichte über Anwohnerparkgebühren durch die Kommunen lassen erwarten, daß auch das Land NRW mit gerichtlichen Auseinandersetzungen rechnen muß.
 - 4.) DAG und ÖTV sind der Auffassung, daß der benötigte Verwaltungsaufwand mit der beabsichtigten und angestrebten Verwaltungsvereinfachung nicht in Einklang steht.
 - 5.) Es handelt sich um eine Entscheidung der Landesregierung, die nach unseren Erkenntnissen nicht zwingend erforderlich ist.
 - 6.) Positive Beispiele sind durch die Landesregierung bekannt zu geben.
 - 7.) Diese Frage ist durch das MWMTV zu beantworten.
 - 8.) DAG und ÖTV lehnen eine Zwangsabgabe ab. Sie befürworten wie eingangs erwähnt, die freiwillige Inanspruchnahme. Sie ist der richtige Weg.
 - 9.) Da viele Beschäftigte durch die Auswirkungen der Verwaltungsreform innerhalb der Landesverwaltung eine hohe Mobilität (Arbeitsstätte/Wohnort) auf sich nehmen müssen, um ihren Arbeitsplatz nicht zu verlieren, entstehen Mehrausgaben. Durch die noch nicht ausreichend vorhandenen ÖPNV-Strukturen ist nach wie vor für viele Beschäftigte der Einsatz ihrer PKW's notwendig.
- DAG und ÖTV verweisen auf die Antwort der Landesregierung (Drucksache 11/8349) zur kleinen Anfrage (Drucksache 11/7982) vom 19.01.1995. Hier wurde von seiten der Landesregierung mitgeteilt, daß ein zu schaffender Stellplatz bei einer Nutzungszeit von 30 Jahren (ohne Verzinsung des Kapitals), mit rd. 30.-- DM pro Monat veranschlagt wird. Davon ausgehend, daß in NRW eine Vielzahl von Stellplätzen vorhanden sind, vertreten wir die Auffassung, daß Kostenanteile über diesen Betrag hinaus auch zur Sanierung des Haushaltes des Landes herangezogen werden sollen.
- 10.) DAG und ÖTV erwarten weniger verstopfte Innenstädte, Rückgang der Blechlawinen auf Autobahnen und Fernstraßen, Rückgang der volkswirtschaftlichen Schäden durch Verkehrsunfälle, Abnahme der Zerstörung der Umwelt durch Autoabgase.
 - 11.) Ist von MWMTV und der DB AG sowie den neun Nahverkehrszweckverbänden zu beantworten.
 - 12.) Siehe Nr. 11.
 - 13.) Ausnahmeregelungen sind unverzichtbar, aber im Gesetzentwurf jedoch nicht enthalten (s. Nr. 1). Sie müssen somit in das Gesetz eingearbeitet werden.

14.) Eine Benachteiligung ist nach Auffassung von DAG und ÖTV schon allein aufgrund der fehlenden Verkehrsanbindungen innerhalb des ÖPNV gegeben. Die durch uns geforderte Befragungsaktion ergäbe detaillierte Erkenntnisse.

15.) Durch die Zwangsbewirtschaftung läßt sich nichts positives erreichen. Sie führt nach unserer Auffassung zu weiteren Motivationsverlusten der Beschäftigten.

16.) Siehe Frage 10.

Schlußbemerkung zur Parkplatzraumbewirtschaftung:

DAG und ÖTV fordern die Parlamentarier/innen und die Landesregierung auf, mit Vorbildfunktion einen eigenen Beitrag zu leisten und von den Beschäftigten nicht mehr zu verlangen, wie sie selber bereit sind einzubringen.

Helmut Schneider
Abteilungsleiter ÖD, LV NRW

Bernd Vallentin
Leiter Verbindungsbüro der ÖTV Bezirke NW

V.i.S.d.P.
DAG-Landesverband NRW; Abteilung Öffentlicher Dienst
Bastionstr. 18, 40213 Düsseldorf

Tel.: 0211/8645638

Gewerkschaft ÖTV Bezirke NW I und II,
Willi Becker-Allee 10, 40227 Düsseldorf
Universitätsstr. 76, 44789 Bochum

Tel.: 0211/7209-127 bzw. 370 904
Tel.: 0234/333 0878