

Dr. Werner Reh

42781 Haan, den 18.08.98

Robert-Koch-Straße 15

Tel./Fax 02129/8479

- i.A. BUND Landes-AK Verkehr -

An die
Landtagsverwaltung
zHv Frau Mareile Hemmer
Fax 0211/884-2495

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
12/ 2083

A 06/1 + A 20

BUND Landesverband NW
Arbeitskreis Verkehr
Prof. Dieter Haubold
Wagenfeldstr. 39
48565 Steinfurt

Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Unterausschusses „Personal“ des Haushalts- und Finanzausschusses über die Neufassung des **Landesreisekostengesetzes** im Landtag NW am 19.8.1998

Sehr geehrte Frau Hemmer,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zur geplanten Änderung des Landesreisekostengesetzes und damit verbundener Materien Stellung nehmen zu können:

1. Zum Landesreisekostengesetz insgesamt und zu Art. 1:

Gravierende Umsetzungsprobleme der Neufassungsvorschläge werden nicht gesehen. Auch dann nicht, wenn den hier gemachten zusätzlichen Anregungen gefolgt wird.

Eine Vereinfachung und Straffung der Reisekostenerstattung ist begrüßenswert. Einige der alten Regelungen sind aus heutiger Sicht in der Tat nicht mehr nachvollziehbar. Durch die Neuregelung könnte - über die vorliegenden Änderungsvorschläge hinausgehend - die Orientierung am Effizienzprinzip (Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit) und am Verursacherprinzip noch schärfer herausgestellt werden:

Nach dem Effizienzprinzip sollten die Dienstreisen mit dem geringsten finanziellen Aufwand und dem geringsten Ressourcenaufwand betrieben werden, nach dem Verursacherprinzip sollten dem Nutzer von Vorteilen - z.B. bei den Parkplätzen - jeweils die vollen Kosten angerechnet werden unter Einbeziehung alternativer Nutzungen für die betroffenen Ressourcen. Das Prinzip sparsamer und wirtschaftlicher Verwaltung gebietet es, unnötige Ausgaben (z.B. bei der Wahl der Verkehrsmittel für Dienstreisen) zu vermeiden und daß das Land sich die Einnahmen verschafft, die ihm zustehen.

Die Wegstreckenentschädigung für Dienstfahrten in Höhe von **0,52 DM** bzw. 0,46 pro Streckenkilometer halten wir **für deutlich zu hoch**. Sie ist am Vollkostensatz für Pkw der unteren Mittelklasse orientiert und geht gedanklich davon aus, daß der Arbeitnehmer den Pkw eigens für den Zweck der Dienstfahrten anschafft. Die Pkw-Halter rechnen dagegen grenzkostenorientiert im

- 2 -

wesentlichen allein mit den Benzinkosten (variablen Kosten). Bei einem 8 Liter verbrauchenden Mittelklasse-Pkw (Otto-Motor) liegen diese bei rund 12 Pf pro Kilometer. Die Differenz von 40 Pf je Kilometer (bei Diesel-Pkw sogar 45 Pf je km) stellt einen verkehrs- und umweltpolitisch nicht zu rechtfertigenden finanziellen Anreiz für Pkw-Fahrten dar. Die Prüfung der - zu Recht in den Landesvorschriften verlangten - „triftigen Gründe“ für den Pkw-Gebrauch werden durch diesen massiven Anreiz konterkariert.

Der Zeitgewinn durch die Pkw-Fahrten ist zumindest in Großstädten nicht sehr erheblich. Andererseits fallen für die Behörden erhebliche Folgekosten der Pkw-Nutzung durch die Bereitstellung von Parkflächen an.

Eine realistische und vertretbare Größenordnung für die Pkw-Nutzung läge - wenn triftige Gründe vorliegen und wenn die Parkplätze verursachergerecht bepreist werden - bei 30-35 Pf je Streckenkilometer. Zu den Benzinkosten von gut 10 Pf je Kilometer kämen 20 Pf. für die fixen Kosten der Pkw-Haltung hinzu. Das entspräche auch der Höhe, die im Rahmen des Steuerausgleichs für die Fahrt zur Arbeitsstätte abgesetzt werden kann (70 Pf je Entfernungskilometer).

Voraussetzung für die - gegenüber einer ÖPNV-Nutzung - den Arbeitgeber erheblich teurer kommenden Kilometerkosten der privaten Pkw-Nutzung muß das nachweisliche Fehlen einer ÖPNV-Alternative und einer verkehrsvermeidenden Lösung (z.B. mit Hilfe von Telekommunikation - Tele-Conferencing) sowie die Nicht-Zumutbarkeit der Nutzung des Fahrrads sein. Um die Nutzung der Fahrräder anzureizen, sollten Dienstfahrräder, Regenkleidung und weitere Einrichtungen für Dienst-Radfahrer zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sollte die Landesverwaltung - schon aus finanziellen Gründen - die Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung bei der räumlichen Zusammenlegung der Ministerien oder Behörden ausschöpfen.

Statt private Pkw zu nutzen oder Leihwagen zu mieten käme als Systemlösung für den nicht zu vermeidenden oder verlagernden Dienstreiseverkehr eine **Car Sharing-Lösung** in Betracht. Schon die gängigen Car Sharing-Preise für Normalkunden, die pro gefahrenem Kilometer 31 Pf. einschließlich der Benzinkosten bezahlen und zusätzlich 3 DM pro Stunde bzw. 35 DM pro Tag (z.B. bei Stadtauto e.V. in Düsseldorf) weisen auf das Sparpotential dieser Lösung hin. Rabattierungen, die größere Behörden bei Car Sharing-Firmen erreichen würden oder die Einrichtung von **carpools** kämen noch hinzu. Möglich wäre dann auch ein optimales „Flotten-“ oder „Mobilitätsmanagement“ seitens der Arbeitgeber, das auf optimale Ausnutzung der verfügbaren Kapazitäten von Car Sharing-Autos abzielt (geringe Standzeiten, hohe Besetzungsgrade durch Mitnahme und optimale Routenplanung). Dadurch würde gleichzeitig die Umwelt und die Staatskasse geschont.

Zu § 4.2: Eine Streichung von § 4 Abs. 2 (30-Km-Regel) wird empfohlen. Stattdessen sollten Dienstreisen immer bis zum Dienort abgerechnet werden. Der Verwaltungsaufwand einer Differenzierung erscheint nicht gerechtfertigt, zumal die Arbeitnehmerin/der Arbeitnehmer im Normalfall täglich zum Dienort kommen muß.

Die Haushaltswirkungen der hier vorgeschlagenen Änderungen wären durchweg positiv; soziale Unverträglichkeiten sind nicht erkennbar.

Auch bei der Gewährung von Tagegeldern und Übernachtung sollte strikt geprüft werden, ob es Einsparmöglichkeiten durch Telekommunikation gibt. Es ist paradox, daß Deutschland die beste Infrastruktur zur Datenfernübertragung hat und im internationalen Vergleich Teleconferencing und Teleworking nur recht wenig genutzt wird.



- 3 -

2. Zu Art. IV: Parkraumbewirtschaftung:

Über gegebenenfalls vorhandene Umsetzungsprobleme der Parkraumbewirtschaftung, die Anwendung der Landesvorschriften „vor Ort“, die Akzeptanz bei den Nutzern und die verkehrspolitischen Wirkungen der Maßnahmen sollte seitens der Landesregierung ein Bericht unter Hinzuziehung externen Sachverständigen vorgelegt werden.

Auf jeden Fall sollte die Motivation der Landesbehörden (z.B. Universitäten) zur vollen Anwendung der Parkraumbewirtschaftung dadurch verbessert werden, daß die Mehreinnahmen zu einem erheblichen Teil an die betreffenden Behörden und Einrichtungen des Landes, die die Vorschriften anwenden, zurückfließen. Damit wäre ein Anreiz zu einer raschen und vollen Anwendung gegeben. Auch eine größere Akzeptanz vor Ort würde dadurch begünstigt.

Auch der Landtag muß im Bereich der Parkraumbewirtschaftung seine Vorbildfunktion wahrnehmen und die eigenen Vorschriften anwenden.

Die haushaltspolitischen Potentiale der Parkraumbewirtschaftung hängen von der gewählten Bemessungsgrundlage ab. Zu empfehlen wäre eine schrittweise Annäherung an das Verursacherprinzip, das den Parkraum mit den durchschnittlichen Boden- und ggf. Baulandpreisen der betreffenden Lage für alternative Nutzungen sowie den Einrichtungs- und Unterhaltskosten bepreist. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sollten Typisierungen für die Nutzungen und ortsbezogene Klassen für die Bodenpreise gebildet werden. Als Abweichungsgrund vom Verursacherprinzip sollten lediglich das Fehlen einer ÖPNV-Alternative und körperliche Behinderungen von ArbeitnehmerInnen gelten können.

Die Anwendung des Semesterticketmodells (Monatticket als Parkausweis; analoges gilt für die Jobtickets) wird vom BUND als erster Schritt in die richtige Richtung, nämlich die Einführung des Verursacherprinzips gewertet. Die verkehrspolitische Lenkungswirkung wird aufgrund der relativ niedrigen Ticketpreise für die genannten ÖPNV-Kategorien eher gering sein. Aber auch hier sollte Begleitforschung näheren Aufschluß geben. Die mittelfristige Zielperspektive des Verursacherprinzips ist für die Lenkungswirkung ebenfalls wichtig. Heute wird das Verursacherprinzip und Sozialstaatsprinzip auf den Kopf gestellt, weil Parkplätze aus dem Steueraufkommen aller, auch der Nicht-Autobesitzer finanziert werden.

Auch wenn flächendeckende Umweltwirkungen oder verkehrspolitische Effekte von den Vorschriften der Parkraumbewirtschaftung nicht zu erwarten sind: Es handelt sich um einen der vielen wichtigen und richtigen Schritte zu einem umweltverträglichen und zukunftsfähigen Verkehr. Die öffentlichen Verwaltungen und die Landespolitik haben hier eine nicht zu unterschätzende, in ihrer Wirkung aber (noch) nicht quantifizierbare Vorbildfunktion. Auch für die politische Glaubwürdigkeit der Landespolitik ist ein zielgerichtetes Handeln entscheidend.