



Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Frau
Angela Freimuth, MdL
Herrn
Christoph Rasche, MdL
FDP-Fraktion im Landtag
Nordrhein-Westfalen

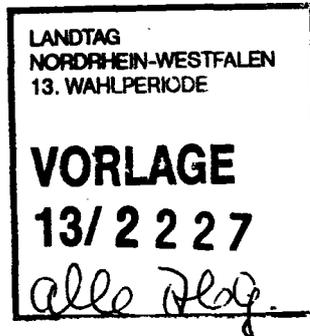
40002 Düsseldorf

Haroldstraße 4
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 2467
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum
17. Juni 2003

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
I B



nachrichtlich:

Herrn Volkmar Klein, Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses

Herrn Manfred Hemmer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses

Herrn Klaus-Dieter Stallmann, Vorsitzender des Ausschusses für Innere Verwaltung
und Verwaltungsstrukturreform

Gesetzentwurf der Landesregierung
Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Überleitung der bisher von den Land-
schaftsverbänden wahrgenommenen Aufgaben im Bereich der Straßenbau-
verwaltung (Drucksache 13/3818)
Ihr Schreiben vom 27. Mai 2003

Sehr geehrte Frau Kollegin,
sehr geehrter Herr Kollege,

gerne komme ich Ihrer Bitte nach, Ihnen für die weitere Beratung zum vorgenannten
Gesetzentwurf ergänzende Informationen zukommen zu lassen.

Die von Ihnen gestellten Fragen beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Um Ihre Frage nach den Kosten zu beantworten, die dem Land durch die Aufgaben-
übernahme im Vergleich zu den Kosten der Straßenbauverwaltung während der Zeit

der Zuständigkeit der Landschaftsverbände entstanden sind, möchte ich auf die Ist-Ergebnisse des Jahres 2001, dem Gründungsjahr des Landesbetriebes Straßenbau, verweisen:

Die Landesregierung hat laut Ausschussprotokoll 13/264 bereits am 05.04.2001 im Unterausschuss „Landesbetriebe und Sondervermögen“ des Haushalts- und Finanzausschusses dargelegt, dass die Landschaftsverbände zur Finanzierung der Straßenbauverwaltung zusätzlich zu den zweckgebundenen Zuwendungen von Bund und Land im Durchschnitt der letzten 10 Jahre jährlich ca. 310 Mio. DM aus allgemeinen Deckungs- und Umlagemitteln aufgebracht haben. Diese aus den Straßenbauhaushalten der Landschaftsverbände abgeleitete „Unterdeckung“ spiegelte allerdings nicht die tatsächliche Gesamtbelastung im Bereich der Straßenbauverwaltung wider, da hierin nicht die sogenannten Overhead-Kosten in geschätzter Höhe von 100 Mio. DM jährlich enthalten waren. Insgesamt konnte daher von einer geschätzten Belastung der Landschaftsverbände in der Größenordnung von 410 Mio. DM ausgegangen werden.

Im Jahr 2001 beliefen sich die tatsächlichen Zuführungen für den laufenden Betrieb und die betrieblichen Investitionen des Landesbetriebes Straßenbau auf 521 Mio. DM (dem entspricht das Ist-Ergebnis 2001 im Haushaltsplan 2003 von 266 Mio. €). Zieht man von diesem Betrag die auch schon zuvor als zweckgebundene Zuwendungen den Landschaftsverbänden zugegangenen UA III-Mittel von 130 Mio. DM ab, verbleibt ein Zuführungsbetrag von 391 Mio. DM. Dieser Betrag ist allerdings nur eingeschränkt vergleichbar mit den zuletzt bei den Landschaftsverbänden entstandenen Kosten, weil der Zuführungsbetrag im Landeshaushalt u.a. auch zusätzliche Belastungen aus der neuen Organisationsform Landesbetrieb enthält, die an anderer Stelle des Landeshaushalts vereinnahmt werden (u.a. rd. 29 Mio. DM Versorgungszuschlag).

Insgesamt ist die Straßenbauverwaltung somit durch die neue Organisationsform zumindest nicht teurer geworden. Es ist davon auszugehen, dass sie mittelfristig noch effizienter und kostengünstiger werden wird.

Zu Fragen 2 und 3:

Die Begründung des Gesetzentwurfs macht bereits deutlich, dass vorrangiges Ziel der Zusammenlegung der Betriebssitze nicht die Einsparung von Kosten insbesondere im Personalbereich ist. Im Vordergrund stehen Effizienzgewinne, die sich durch Optimierung von Verfahrensabläufen, durch die Vermeidung von Rücksichtnahmen auf Ausgewogenheit und Gleichgewichtigkeit zweier nebeneinander existierender Zentralen, durch Verbesserungen bei der Wahrnehmung von Führungsfunktionen und durch die Beseitigung von Hemmnissen bei der Entwicklung einer gemeinsamen Unternehmenskultur ergeben.

Auch wenn demnach Kosteneinsparungen nicht das Hauptanliegen des beabsichtigten Vorhabens sind; mittel- und langfristig werden sich gleichwohl Einsparungen ergeben.

Einsparungen entstehen durch geringere Mieten am neuen Standort im Vergleich zu den zur Zeit an den Standorten Münster und Köln gezahlten Mieten. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der geringere Mietflächenbedarf (durch den Wegfall von Doppelanmietungen von gemeinsam zu nutzenden Räumlichkeiten und Verkehrsflächen) und durch das im Vergleich zu den bisherigen Standorten bestehende niedrigere Mietpreisniveau am von der Landesregierung vorgesehenen neuen Standort Gelsenkirchen. Einsparungen ergeben sich zudem aus dem Wegfall von Reisekosten.

In geringerem Umfang werden sich auch Synergiegewinne bei den Personalausgaben ergeben; die Zusammenlegung der Betriebssitze eröffnet zudem die Möglichkeit, die Struktur des Vorstandes zu überdenken – auch mit dem Ziel einer Reduzierung der Zahl der Vorstände.

Eine konkrete Bezifferung der Höhe des Einsparungseffekts ist insbesondere mit Blick auf die noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen über die Bedingungen, zu denen am neuen gemeinsamen Standort ein zu errichtendes Gebäude angemietet werden kann, noch nicht möglich.

Geht man von der Annahme aus, dass ein Mietflächenbedarf von rd. 11.000 m² besteht, und berücksichtigt man die Mietpreisunterschiede durch Vergleich der jeweiligen aktuellen Mietspiegel, dann sind jährliche Einsparungen gegenüber den jetzigen Kosten für Mietzahlungen in einer Größenordnung von 250.000 € zu erwarten. Die Landesregierung geht davon aus, dass diese Einsparung zusammen mit der Kostenreduzierung aus dem zu erwartenden Stellenwegfall eine Größenordnung haben wird, mit der die einmaligen bzw. vorübergehenden Kosten, die innerhalb eines Zeitrahmens von drei Jahren anfallen (siehe Antwort zu Frage 8), ab dem 4. bis 5. Jahr kompensiert werden können. Von da an kann von jährlichen Einsparungen ausgegangen werden, die oberhalb von 500.000 € pro Jahr liegen.

Der über die bei den Betriebssitzen bisher bereits erfolgten Stelleneinsparungen hinausgehende Personalabbau wird sich auf Bereiche beschränken, in denen nach Zusammenlegung der Betriebssitze noch bestehende Doppelstrukturen entfallen können. Außerdem werden sich – wie bereits angesprochen – Personalreduzierungen aus den veränderten Strukturen im Vorstandsbereich ergeben.

Zu Frage 4:

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Zusammenlegung der Betriebssitze wird der frühere Ministerpräsident Clement häufig mit der Aussage zitiert, die zum Land wechselnden Beschäftigten könnten an den bisherigen Standorten Münster und Köln verbleiben. Das Zitat ist richtig; aber Ministerpräsident Clement hat bereits 1999 in einem Brief an die Beschäftigten der Landschaftsverbände auch gesagt:

"Eine Ewigkeitsgarantie für Standorte gab es in der Vergangenheit nicht, sie kann es auch in Zukunft nicht geben."

Des Weiteren hat er ausgesagt, dass es an den Standorten zu keinen bruchhaften Veränderungen kommen soll. Dies wird weder in Köln noch in Münster geschehen. An beiden Standorten wird die Straßenbauverwaltung auch künftig präsent sein.

Zu Frage 5:

Die früheren Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände haben sich aufgrund ihrer organisatorischen Einbindung in zwei selbständige kommunale Behörden in Teilbereichen unabhängig voneinander entwickelt, so dass mit der Zusammenführung zum 01.01.2001 ein erheblicher Harmonisierungsbedarf entstanden ist. Dies gilt für interne Regelwerke wie z.B. Dienstanweisungen, aber auch für die Binnenorganisation, für Verfahrensabläufe, Leitbilder, das Rollenverständnis von Funktionsträgern und für ungeschriebene Regeln, die zusammen mit der Corporate Identity die Behörden- beziehungsweise Betriebs- oder „Unternehmenskultur“ prägen. Die Zusammenführung der Betriebssitze soll durch eine enge Verzahnung der zur Zeit auf zwei Standorte verteilten Aufgaben und durch das tägliche Miteinander der Beschäftigten die Harmonisierung beschleunigen und bestärken. Ziel ist auch die Identifikation der Beschäftigten nicht nur mit einem Standort beziehungsweise Landesteil, sondern die Ausrichtung auf den landesweit tätigen Landesbetrieb und das Land Nordrhein-Westfalen.

Zu Frage 6:

Die Landesregierung hat von Anfang an in der Zusammenführung der Betriebssitze auch eine Chance gesehen, eine strukturpolitisch benachteiligte Region des Landes zu stärken. Da der gemeinsame Betriebssitz nach Möglichkeit in der geografischen Mitte des Landes liegen und von den bisherigen Standorten in annähernd gleicher Zeit erreichbar sein sollte, kam insoweit nur das Ruhrgebiet in Betracht. Alle nach einer Vorauswahl in Frage kommenden Ruhrgebietsstädte waren nach dem Ergebnis einer umfassenden Recherche in der Lage, ein bestehendes Gebäude und/oder ein entwicklungsfähiges Grundstück anzubieten. Unter strukturpolitischen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung des auch im Vergleich zu den übrigen in Frage kommenden Städten günstigen Mietpreisniveaus ist der Beschluss der SPD-Landtagsfraktion zugunsten des Standortes Gelsenkirchen nachvollziehbar.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die Unterbringung am Standort Gelsenkirchen kostengünstiger als an einem Standort Essen und zumindest nicht kostenintensiver als an einem Standort Bochum sein wird.

Am Standort Gelsenkirchen steht auf dem Wildenburgplatz für den Landesbetrieb Straßenbau ein ausreichend großes Grundstück zur Errichtung eines neuen Dienstgebäudes zur Verfügung. Das Gebäude soll von einem privaten Investor gebaut und vom Land angemietet werden; geprüft wird zur Zeit noch, ob – unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten – eine Einbeziehung des BLB möglich und sinnvoll ist. Der Landesbetrieb Straßenbau wird in jedem Fall lediglich als Mieter der Liegenschaft auftreten. Das Land wird sich an den Entstehungskosten nicht beteiligen.

Umzüge in die neue Liegenschaft sind gemeinsam für alle Beschäftigten im Herbst 2004 vorgesehen.

Zu Frage 7:

Die Landesregierung verhandelt gegenwärtig mit dem LWL und LVR mit dem Ziel, durch eine flexible Anschlussregelung an den bis zum 31.03.2004 befristeten Mietvertrag (LWL) bzw. durch Vereinbarung einer Klausel über einen vorzeitigen Ausstieg aus dem bestehenden Mietvertrag (LVR) sowohl Zwischenumzüge für die Beschäftigten des Standortes Münster als auch Kosten für das Vorhalten bzw. eine Doppelanmietung von Büroflächen zu vermeiden. Nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen ist davon auszugehen, dass es zu einvernehmlichen Regelungen kommen wird, die den Landeshaushalt nicht belasten werden.

Käme es nicht zu der beabsichtigten Zusammenlegung der Betriebssitze, müsste für die Beschäftigten des Betriebssitzes Münster vor Ort eine neue Liegenschaft angemietet werden. Ein Auszug aus den Räumen des LWL ist entsprechend einer der Landesregierung vorliegenden Ankündigung des LWL unausweislich. Es ist davon auszugehen, dass die Kosten bei einem Verbleib in Münster höher sein werden als die durch Mietzahlungen am Standort Gelsenkirchen anfallenden Kosten.

Zu Fragen 8 und 9:

Das MVEL hat mit dem Vorstand des Landesbetriebes, den Personal- und Schwerbehindertenvertretungen sowie der Gleichstellungsbeauftragten eine gemeinsame Arbeitsgruppe gebildet, in der über Maßnahmen beraten wird, wie die Beeinträchtigungen für die Beschäftigten möglichst gering gehalten werden können. Der verfügbare Zeitrahmen ermöglicht die Erarbeitung eines umfassenden Personalentwicklungskonzepts, mit dem insbesondere Unterbringungs- und Rekrutierungsmaßnahmen rechtzeitig geplant und vollzogen und damit besonders betroffenen Beschäftigten (insbesondere Teilzeitkräften) Hilfen angeboten werden können. Durch zusätzliche Angebote wie z.B. Tele- und Heimarbeit, Home-Office und die Einführung flexibler Arbeitszeitformen sollen entstehende Beeinträchtigungen gemildert werden.

Kosten werden in erster Linie durch die Gewährung von Trennungsentschädigung, Auslagenersatz und Umzugskostenvergütung sowie die Notwendigkeit von Bürorumzügen entstehen. Der Aufwand hierfür lässt sich gegenwärtig nur schätzen, er wird vermutlich eine Größenordnung von 2,9 Mio. € (verteilt über drei Jahre) ausmachen. Dem stehen Einsparungen gegenüber, die durch den Wegfall eines ansonsten notwendigen Umzugs in Münster entstehen würden.

Die Zahl der Teilzeitkräfte bei den Betriebssitzen Münster und Köln beläuft sich zur Zeit auf rd. 60. Unterbringungsmöglichkeiten bei den Fachcentern, aber auch bei den Niederlassungen in Köln und Münster, sollen vor allem besonders beeinträchtigten Beschäftigten vorbehalten werden. Hierzu gehört sicherlich auch ein großer Teil der Teilzeitkräfte.

Zu Frage 10:

Bei allem Verständnis für die Einzelbelange der Beschäftigten steht für die Landesregierung außer Frage, dass es vorrangiges Ziel sein muss, die Funktionsfähigkeit

des Landesbetriebes auch während der Übergangszeit der Zusammenlegung der Betriebssitze zu erhalten. Die Umzugssituation wird – so wie sie sich darstellt – ausreichend Zeit bieten, Abgänge zu kompensieren. Es bietet sich zudem die Chance, Rekrutierungsmaßnahmen in einer Region vorzunehmen, in der bisher nicht die durch eine Ballung von Landesbehörden bedingten Engpässe bei der Gewinnung qualifizierten Personals entstanden sind.

Zu Frage 11:

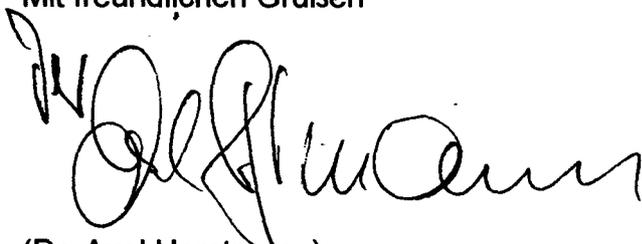
Die Vorschrift des § 121 Abs. 4 SGB III regelt Sachverhalte, die mit dem der räumlichen Veränderung von Betriebssitzen und der damit verbundenen „betriebsbedingten“ Verlagerung von Personal nicht vergleichbar sind. Unabhängig davon hält die Landesregierung tägliche Pendelzeiten von *deutlich* mehr als 2 ½ Stunden für unverhältnismäßig lang. Sie wird deshalb – wie dargelegt – versuchen, für Härtefälle so weit wie möglich Lösungen zu finden.

Im Übrigen ist nicht jeder Fall einer Beschäftigten / eines Beschäftigten als Härtefall einzustufen, die bzw. der entsprechend weite Fahrten zum Dienstort zurücklegen muss. Das geltende Umzugskostenrecht bietet gerade für diese Fälle Lösungsmöglichkeiten an.

Zu Frage 12:

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat in der Plenarsitzung am 14.05.2003 Informationsbedarf zu Fragen der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit der Zusammenlegung der Betriebssitze geäußert. Dem ist seitens der Landesregierung inzwischen entsprochen worden. Die Landesregierung geht davon aus, dass der Gesetzentwurf in den parlamentarischen Beratungen eine Mehrheit finden wird. Die Landesregierung hat sich – von einer solchen parlamentarischen Mehrheit ausgehend – inzwischen folgerichtig für den Standort Gelsenkirchen als künftigen gemeinsamen Sitz der Zentrale des Landesbetriebes Straßenbau ausgesprochen.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Axel Horstmann)

Landtag Nordrhein-Westfalen

Angela Freimuth MdL

**Haushalts- und finanzpolitische
Sprecherin der FDP-Fraktion**



Christof Rasche MdL

**Stellv. Fraktionsvorsitzender
Verkehrspolitischer Sprecher
der FDP-Fraktion**

Landtag NRW FDP-Fraktion Postfach 10 11 43 40002 Düsseldorf

An den
Minister für Verkehr, Energie und Landes-
planung des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn Dr. Axel Horstmann
Haroldstraße 4

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Telefon (0211) 884 – 2368
Telefax (0211) 884 – 3626

40190 Düsseldorf

Düsseldorf, 27. Mai 2003

nachrichtlich:

- Herrn Volkmar Klein, Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses
- Herrn Manfred Hemmer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses
- Herrn Klaus-Dieter Stallmann, Vorsitzender des Ausschusses für Innere Verwaltung und Verwaltungsstrukturreform

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Überleitung der bisher von den Landschaftsverbänden wahrgenommenen Aufgaben im Bereich der Straßenbauverwaltung (Drucksache 13/3818)

Sehr geehrter Herr Minister,

im Hinblick auf die weiteren Beratungen des oben genannten Gesetzentwurfs bitten wir Sie freundlichst, uns kurzfristig die nachfolgenden Fragen zu beantworten. Zugleich dürfen wir Sie bitten, Ihre Antworten als Beratungsunterlage an die beteiligten Ausschüsse verteilen zu lassen.

1. *Seit 2001 werden die Aufgaben der Straßenbauverwaltung nicht mehr von den Landschaftsverbänden, sondern von einem Landesbetrieb Straßenbau wahrgenommen. Dieser belastet heute den Haushalt des Landes NRW.*

Welche Kosten sind dem Land seit 2001 für den Landesbetrieb Straßenbau entstanden?

Auf welchen Betrag belaufen sich die Mehrkosten gegenüber früher, als die Landschaftsverbände noch für die Straßenbauverwaltung zuständig waren?

Wie hoch waren seinerzeit die finanziellen Aufwendungen der Landschaftsverbände für den Straßenbau, die nicht durch Mittelbereitstellungen des Landes und des Bundes gedeckt waren?

- 2. In den Jahren 2001 und 2002 sind die Sitze des Landesbetriebes durch die BSL Managementberatung GmbH neu organisiert worden. Dabei ist auch der Personalbestand restriktiv bemessen worden, wobei methodisch von einem Standort ausgegangen worden ist. An diesem Projekt war die Landesregierung zur jeder Zeit beteiligt und hat die Ergebnisse der Unternehmensberatungsgesellschaft in der vorliegenden Form abgenommen.*

Wo sieht die Landesregierung jetzt noch weitere Einsparmöglichkeiten und Effizienzgewinne durch eine Zusammenlegung?

- 3. Die Landesregierung unterstellt durch die Zusammenlegung der Betriebssitze Kosteneinsparungen.*

Wie, durch was, wann und in welcher Höhe sind diese Kosteneinsparungen zu erwarten?

Ist ein weiterer Personalabbau vorgesehen, und wenn ja, in welchem Umfang und in welchen Bereichen des Landesbetriebes?

- 4. Den Beschäftigten wurde seitens des damaligen Ministerpräsidenten Clement und der Fraktionen im Landtag NRW die Beibehaltung der beiden Standorte versprochen.*

Aus welchen Gründen fühlt sich die Landesregierung an diese Versprechen nicht mehr gebunden?

Wie bewertet die Landesregierung den damit verbundenen Verlust an politischer Glaubwürdigkeit?

- 5. Die Landesregierung beklagt eine fehlende Unternehmenskultur im Landesbetrieb und begründet damit die beabsichtigte Zusammenlegung der Betriebssitze.*

Wie definiert die Landesregierung den Begriff Unternehmenskultur und mit welchen Maßnahmen soll die angeblich fehlende Unternehmenskultur geschaffen werden?

- 6. Nach einem Beschluss der SPD-Landtagsfraktion vom 13. Mai 2003 soll die Zentralverwaltung des Landesbetriebes Straßenbau ihren Sitz künftig in Gelsenkirchen haben. Als weitere Standortkandidaten standen die Städte Bochum und Essen zur Abstimmung.*

Ist der Landesregierung bekannt, auf welcher Grundlage der Beschluss gefasst wurde, und hält sie diese Grundlage im Hinblick auf die Tragweite der Standortentscheidung für ausreichend?

Ist gewährleistet, dass die Unterbringung der Zentralverwaltung am Standort Gelsenkirchen kostengünstiger und wirtschaftlicher ist als an den Standorten Bochum und Essen?

Welches Unterbringungskonzept gibt es für den Standort Gelsenkirchen und ist darin sichergestellt, dass alle Beschäftigten in einem Haus mit ausreichender Bürofläche untergebracht werden können?

Welche Investitionen im Einzelnen und in welcher Höhe sind erforderlich, um die benötigte Bürofläche zur Verfügung stellen zu können?

Für wann hat die Landesregierung die Umzüge nach Gelsenkirchen vorgesehen?

7. *Der Standort Köln ist durch einen langfristigen Mietvertrag gesichert. Für den Standort Münster laufen ab März 2004 die Mietverträge mit dem LWL aus.*

Welche Kosten entstehen dem Land durch das Vorhalten der Büroflächen in Köln und Münster und welche Kosten entstehen dafür an dem Standort Gelsenkirchen?

Ist ein Auszug aus den Räumen des LWL tatsächlich unausweichlich?

Sind Zwischenlösungen mit dem LWL angedacht bzw. verhandelt worden?

Wären Ersatz-Büroflächen in Münster anzumieten gewesen, und wenn ja, welche und zu welchen Kosten?

Entstehen Kosten durch die vorzeitige Mietvertragskündigung der Büroflächen in Köln, und wenn ja, in welcher Höhe?

8. *Für den Großteil der Beschäftigten des Landesbetriebes in Köln und Münster ergeben sich durch einen möglichen Umzug nach Gelsenkirchen erhebliche Beeinträchtigungen.*

Hat die Landesregierung einen Überblick über Art und Umfang der persönlichen Betroffenheit der Beschäftigten?

Mit welchen konkreten Maßnahmen gedenkt die Landesregierung den Beeinträchtigungen für die Beschäftigten zu begegnen?

In welchem Kostenrahmen werden sich diese Maßnahmen nach derzeitigem Kenntnisstand bewegen?

9. *Die Folgen eines möglichen Umzugs des Landesbetriebes nach Gelsenkirchen sind für Teilzeitkräfte besonders gravierend.*

Wie viel Teilzeitbeschäftigte hat die Zentralverwaltung des Landesbetriebes an den Standorten Köln und Münster?

Welche Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen, um soziale Härten speziell für Teilzeitbeschäftigte zu vermeiden?

Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, die vom Umzug der Zentralverwaltung betroffenen Teilzeitkräfte in den in Köln und Münster verbleibenden Fachcentern des Landesbetriebes zu beschäftigen?

10. Infolge der erheblichen Beeinträchtigungen ist davon auszugehen, dass eine große Zahl von Beschäftigten in Gelsenkirchen nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Es ist auch davon auszugehen, dass viele den Landesbetrieb kurz- bis mittelfristig verlassen werden. Da es sich in diesen Fällen im wesentlichen um hochspezialisierte Fachkräfte handeln wird, sind Probleme bei der Personalgewinnung zu erwarten.

Durch welche Maßnahmen will die Landesregierung sicherstellen, dass die Arbeit des Landesbetriebes auf gleich hohem Niveau fortgesetzt werden kann und keine Qualitätsverluste eintreten?

11. Gemäß § 121 Abs. 4 SGB III gelten tägliche Pendelzeiten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von insgesamt mehr als zweieinhalb Stunden als unverhältnismäßig lang und damit nicht zumutbar. Bei Schaffung eines zentralen Dienstsitzes in Gelsenkirchen müssten insbesondere die Beschäftigten aus Köln Pendelzeiten von vier Stunden und mehr in Kauf nehmen.

Hält die Landesregierung tägliche Pendelzeiten von vier Stunden für zumutbar, und wenn ja, wie begründet sie den Unterschied zu der Zumutbarkeitsgrenze im Bereich des Sozialrechts?

12. In der Plenarsitzung des Landtags am 14. Mai 2003 zeichnete sich ab, dass eine parlamentarische Mehrheit für den Gesetzentwurf der Landesregierung keinesfalls gesichert ist. Uneingeschränkte Zustimmung gab es lediglich von der SPD-Fraktion. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen machte eine mögliche Zustimmung davon abhängig, dass die Sozialverträglichkeit gewährleistet bleibt, es Akzeptanz unter den Mitarbeitern gibt und nachweislich Einsparungen und eine effektivere Arbeit gewährleistet werden.

Geht die Landesregierung davon aus, dass die genannten Vorbehalte der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vollständig ausgeräumt werden können?

Wie wahrscheinlich ist es nach Ansicht der Landesregierung, dass die betroffenen Mitarbeiter die Verlagerung ihres Dienstsitzes akzeptieren werden?

Welche Konsequenzen ergeben sich für die Landesregierung, wenn der Gesetzentwurf keine parlamentarische Mehrheit findet?

Mit freundlichen Grüßen

Angela Frei'wirth 