



Der Kanzler

Neidenburger Straße 43
Gelsenkirchen

Fachhochschule Gelsenkirchen D-45877 Gelsenkirchen

An den
Parlamentarischen Beratungs- und
Gutachterdienstes des Unterausschusses
„Personal“ des Haushalts- und
Finanzausschusses
z. Hd. Frau Hemmer
Landtagsverwaltung
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom

Mein Zeichen Lie.
Auskunft erteilt

Telefon - Nr. 02 09 / 9596-561
Fax - Nr. 02 09 / -562



Gelsenkirchen, **30.** Juli 1998

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den mir vorgelegten Fragenkomplexen zum Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes und zur Überlassung von Parkflächen der Landesbehörden nehme ich zur Vorbereitung der Anhörung am 19.08. 1998 wie folgt Stellung:

zu II Art. I:

- Grundsätzlich ist die Vereinheitlichung, Vereinfachung und Straffung der Reisekostenregelung sinnvoll, damit werden Verwaltungsabläufe einfacher handhabbar. Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß insbesondere in §5 bei der Festlegung der Wegstreckenentschädigung der unbestimmte Rechtsbegriff „triftige Gründe“ eingeführt wird. Nach den Erfahrungen mit unbestimmten Rechtsbegriffen ist damit zu rechnen, daß zu ihrer Ausfüllung Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Gesetzes entstehen werden. Dies gilt insbesondere bei Einrichtungen, die nicht an den öffentlichen Nahverkehr oder nur schlecht an ihn angeschlossen sind. In diesen Fällen werden die betreffenden Dienstreisenden bestrebt sein, die großen Wegstreckenentschädigungen zu erhalten.

Hier wäre es sinnvoll dazu ausfüllenden Richtlinien zu erlassen.

Die vorgesehenen Übernachtungsgelder erscheinen bei den üblichen Hotelpreisen unrealistisch. Problematisch und den Verwaltungsablauf erschwerend wird sich die vorgesehene Hotelliste auswirken, da hierbei nicht berücksichtigt wird, in welcher geographischen Lage die Hotels in den jeweiligen Geschäftsorten liegen.

Es nützt wenig, wenn in einer Großstadt ein preisgünstiges Hotel an der Peripherie genutzt werden muß, und dann erhebliche Kosten und Zeitverluste auftreten, um den Ort des Dienstgeschäftes zu erreichen.

Fachhochschule
Gelsenkirchen...

...mit Fachausichten
in Gelsenkirchen,
Bocholt,
Recklinghausen

Zentrale Postanschrift
D-45877 Gelsenkirchen

in Gelsenkirchen
Neidenburger Straße 10

Fachbereiche
• Elektrotechnik
• Maschinenbau
• Versorgungs- und
Entsorgungstechnik

Neidenburger Straße 43

Fachbereiche
• Wirtschaft
• Informatik
• Physikalische Technik

in Bocholt
Stenwerder Weg 14a

Fachbereiche
• Wirtschaft
• Elektrotechnik
• Maschinenbau

in Recklinghausen
Kaiserweg 37

Fachbereiche
• Wirtschaftsrecht
• Wirtschaftsingenieurwesen
• Chemie- und Materialtechnik

Insbesondere ist zu klären, wie die Fahrtkostenerstattung gemäß §5 erfolgen soll, wenn es aufgrund der Reisetätigkeit von Bediensteten, die insbesondere in Hochschulen in einem hohen Maße anfallen, die Dienststelle für einzelne Bedienstete BahnCards beschafft, so daß auch in der ersten Wagenklasse zum Tarif der zweiten Wagenklasse gereist werden kann. Hier wäre eine Differenzierung wie in §5 vorgesehen nicht sinnvoll. Gerade bei Vielreisenden im Wissenschaftsbereich erweist sich die Nutzung einer BahnCard der ersten Klasse als wirtschaftlich. Hier könnte es jetzt aufgrund §5 erforderlich werden zu differenzieren. Dies würde die sinnvolle Möglichkeit der Nutzung einer BahnCard erschweren.

2. Die vorgesehene Wegstreckenentschädigung von 0,52 DM bzw. 0,46 DM scheint angemessen. Allerdings ist die vorgesehene gesetzliche Regelung unklar formuliert, da nicht geklärt ist, ob in §6 Abs.2 in den 0,28 DM je Kilometer auch die Fahrzeugvollversicherung abgegolten ist oder zusätzlich zu entrichten ist.
3. Der Wegfall des Instituts der Anerkennung privateigener Kraftfahrzeuge erschwert die Situation für Vielfahrer. Hier könnte es möglicherweise erforderlich werden, daß die Dienststellen eine größere Anzahl von Dienstwagen einsetzen müssen, wenn die Bediensteten nicht bereit sind ihre eigenen Fahrzeuge zu benutzen.
4. Die Nutzung eines Mietwagens in der ein Betrag von 75,- DM pro Tag kostete ist ab einer Strecke von 150 km kostengünstiger als die Nutzung eines Privatfahrzeugs. Dies ergibt folgendes Beispiel:

$$100 \text{ km} \times 0,52 \text{ DM} = 52, \text{ DM}$$

$$50 \text{ km} \times 0,46 \text{ DM} = 23,- \text{ DM}$$

$$75,- \text{ DM}$$

so daß für ein privat genutztes Fahrzeug die Kosten nach 150 km steigen würden.

5. Grundsätzlich wird die Neuregelung in §4 Abs.2 positiv bewertet, sowohl zu Buchstabe a als auch zu Buchstabe b. Hinsichtlich Buchstabe b ist es fraglich, ob Einsparungen zu erwarten sind, da in vielen Fällen bei Hochschulbediensteten Wohnung und Dienststätte deutlich auseinanderfallen. Erfolgt die Abrechnung in dem in §4 Abs.2 genannten Fall immer von der Dienststätte, so könnten die Kosten höher ausfallen, wenn der betroffene Bedienstete seinen Wohnort näher am Ort des Dienstgeschäftes hat.
6. Die Wegstreckenentschädigungssätze sind als auskömmlich anzusehen.
7. Die Tagegelder sind auskömmlich festgelegt, um den zusätzlichen Aufwand zu erstatten, die Übernachtungskostenregelung ist wirklichkeitsfremd, da für 39,-DM eine angemessene Hotelübernachtung nicht erreichbar ist.

Hinsichtlich der vorgesehenen Liste gem. §8 habe ich bereits zu einer früheren Frage Ausführungen gemacht.

Zu Art. 4

3. Es handelt sich beim Parkraumtgelt nicht um eine Gebühr. Eine Gebühr setzt voraus, daß mit ihr eine Gegenleistung, die im Vorteil des Betroffenen liegt, abgegolten wird. Bei dem Entgelt für den Parkraum handelt es sich jedoch nicht um die Leistung für die sichere Zurverfügungstellung eines Parkplatzes, sondern gerade im Bereich der Hochschulen wird dieses Entgelt entrichtet werden müssen, für die Möglichkeit sich auf den vorhandenen landeseigenen Parkflächen einen Parkplatz suchen zu dürfen. Dies resultiert daraus, daß die Anzahl der Parkplätze und die Anzahl der Nutzer im Hochschulbereich in einem Mißverhältnis stehen. In soweit handelt es sich bei dem Parkraumtgelt eher um eine Abgabe, da dem Zahlungspflichtigen keine zusätzliche, vorteilhafte Leistung gegenüber steht, sondern lediglich die -zumeist unsichere- Option einen Parkplatz suchen zu können.
4. Die Regelung der Parkraumbewirtschaftung führt nicht zu dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung. Vielmehr käme dann, wenn ein Jobticket an einer Hochschule eingeführt werden kann, noch eine zusätzliche Aufgabe auf die Hochschulverwaltung hinzu, nämlich die Abonnementsverwaltung. Diese hat sich insgesamt als sehr aufwendig erwiesen, da Abonnementsunterbrechungen zu verzeichnen sind und auch die Abrechnungstätigkeit für den Träger des öffentlichen Nahverkehrs durchzuführen ist. Zusätzlich wird es erforderlich, die bewirtschafteten Parkflächen zu überwachen. Für beide Aufgaben, die auf die Hochschulverwaltung zusätzlich zukämen, steht – zumindest an Fachhochschulen- kein Personal zur Verfügung.
5. Nach dem Wortlaut des §52 LHO „dürfen“ Nutzungen und Sachbezüge nur gegen ein angemessenes Entgelt an Bedienstete gewährt werden. Als Beispiel für Nutzungen werden in der Literatur Wohnungen oder Kraftfahrzeuge genannt, sowie auch weitere „rechtliche und wirtschaftliche Vorteile“.

Wie bereits oben dargelegt, wird sich der „Vorteil“ der Bediensteten und der Studierenden lediglich in der Berechtigung einen Parkplatz zu suchen darstellen, so daß der wirtschaftliche Vorteil nicht jederzeit konkretisiert werden kann, wie es beispielsweise bei der Überlassung einer Dienstwohnung der Fall ist. Ob lediglich die Chance in einer günstigen Fallkonstellation eine Nutzung zu realisieren, bereits zu einem wirtschaftlichen Vorteil führt, halte ich für fraglich. Damit scheint mir eine Nutzung im Sinne von §52 LHO bei der Parkplatzbewirtschaftung zumindest an Hochschulen nicht vorzuliegen. Da es sich lediglich um eine Chance handelt, ergibt sich schon daraus, daß ca. 70.000 Bedienstete und ca. 500.000 Studierende im Hochschulbereich des Landes NRW um 20.000 Parkplätze konkurrieren. Daher scheint auch schon die vorgelegte Fragestellung unzutreffend, da es sich im Hochschulbereich nicht um eine „Bereitstellung“ von Parkraum handelt, sondern lediglich um die Möglichkeit einen Parkplatz zu suchen.

Darüber hinaus halte ich es auch für beachtenswert, daß die Parkplätze nicht „zum Vorteil“ der Bediensteten angelegt wurden, sondern aufgrund zwingender baurechtlicher Vorschriften, die davon ausgehen, daß bei dem Tätigwerden oder dem Wohnen einer bestimmten Anzahl von Personen in einem Gebäude unmittelbar eine entsprechende Parkfläche zur Verfügung gestellt werden muß, um den ruhenden Verkehr zu ordnen.

6. Entsprechende Regelungen bei Wirtschaftsunternehmen sind mir nicht bekannt.

8. Die zu erwartenden Einnahmen sollen nach den bisherigen Aussagen der Landesregierung bei den Hochschulen verbleiben und nicht in den allgemeinen Landeshaushalt fließen. Diese Einnahmen lassen sich jedoch nicht genau quantifizieren, da sie auch davon abhängig sind, wieviel Bedienstete und Studierende künftig parken wollen, bzw. ob an der jeweiligen Hochschule ein Jobticket eingeführt werden kann. Die Einführung hängt bekanntlich nicht immer nur von den Wünschen der Bediensteten ab, sondern insbesondere auch von einer wirtschaftlichen Lösung, für die Nahverkehrsunternehmen.

Hinsichtlich des Aufwandes ist auch hier eine exakte Angabe nicht möglich. Allerdings sind Überwachungs- und Kontrollmechanismen zu installieren und zu betreiben. Diese sind in ihrem Aufwand je nach örtlicher Situation der Hochschulen sehr unterschiedlich.

Eine Schrankenanlage, die klare Zu- bzw. Abgangskontrollen ermöglichen, erfordert etwa einen Aufwand von 150.000,- DM pro Anlage. Je nach örtlichen Bedingungen könnte hier ein erheblicher Investitionsaufwand entstehen. Ebenso sind die Aufwendungen für den laufenden Unterhalt und Wartung der Anlagen zu berücksichtigen. Da es sich hierbei um investive Vorleistungen handelt, können sie erst über Jahre - wenn überhaupt- durch Entgelteinnahmen kompensiert werden, zumal auch die laufenden Kosten aus den Entgelten zu bestreiten wären.

Für diese Vorleistungen stehen den Hochschulen Investitionsmitteln nicht zur Verfügung, da die Überwachung und Bewirtschaftung von Parkraum bis jetzt nicht zu den Hochschulaufgaben zählen. Die Hochschulen werden diese Maßnahmen aus Mitteln der Titelgruppe 94, also zu Lasten der Ausgaben für Forschung und Lehre, zumindest vorfinanzieren müssen.

Zu den Investitionen treten Personalkosten hinzu, da insbesondere die Fachhochschulen im Verwaltungsbereich über keine Personalüberhänge verfügen. Hier wird zu Wahrnehmung dieser neuen Aufgabe eine Personalumschichtung zu Lasten der bisher wahrgenommen Aufgaben folgen müssen. Neueinstellungen werden durch die Hochschule nicht zu finanzieren sein.

Im Hinblick auf die Studierenden stellte sich die Schwierigkeit, daß die im Lande zur Datenverarbeitung verwendeten Studentenverwaltungssysteme der HIS GmbH entsprechende Programmierfordernisse nicht aufweisen, so daß zunächst eine manuelle Bearbeitung erforderlich würde bzw. die Programme umgestellt werden müssen.

Insgesamt meine ich - ohne bedauerlicherweise genaue Daten nennen zu können-, daß den Einnahmen unverhältnismäßig große Investitionen und Daueraufwendungen gegenüberstehen, die besonders kleine Hochschulen treffen.

13. Ausnahmeregelungen sind immer problematisch, weil es immer Sachverhalte gibt, die diesen ähnlich sind und von ihnen nicht erfaßt werden. Auch hier sind die örtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, eine Hochschule mit mehreren Standorten benötigt sicherlich Ausnahmeregelungen. So verfügt die Fachhochschule Gelsenkirchen beispielsweise über ein Sprachenzentrum, das Lehrveranstaltungen an allen drei Standorten anbietet und daher die Bediensteten mit ihren Privatwagen die verschiedenen

Hochschulstandorte anfahren müssen, um dort ihre Lehrveranstaltungen abzuhalten. Solchen Mitarbeitern kann nicht zugemutet werden, daß sie erst noch lange auf die Suche nach einem Parkplatz gehen. Hier sind also Aufnahmebedingungen zu schaffen. Sinnvoll sind auch Regelungen wie die in den Erläuterungen des Städtebauministeriums vorgesehen sind.

14. Die meisten Fachhochschulen in NRW verfügen über Nebenstandorte, die in ländlichen Gebieten liegen. Hier fehlt es an einer Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr, so daß die Bediensteten auch in den öffentlichen Nahverkehr nicht ohne weiteres umsteigen können. Dies liegt insbesondere auch an den Taktzeiten. Insofern sind die Bediensteten in einem höheren Maße auf die Nutzung ihrer privaten Fahrzeuge angewiesen, um ihre Mobilität zu erhalten. Gerade in ländlichen Gebieten gibt es eine Vielzahl von Gründen, weshalb man nicht unmittelbar am Dienstort wohnt. In Hochschulbereich tritt an ländlichen Standorten hinzu, daß Hochschulbedienstete häufig nicht an den Dienstorten wohnen, sondern täglich einpendeln. Restriktionen bei der Parkraumnutzung könnten dazu führen, daß entsprechende Bedienstete, die nicht in der ländlichen Region leben wollen, nicht gewonnen werden können. Dies gilt bei den Fachhochschulen besonders für die Gewinnung von Hochschullehrern.

Mit freundlichem Gruß



Scholz