

**Deutscher
Gewerkschaftsbund****Landesbezirk NRW**

DGB Landesbezirk NRW • Postfach 10 19 55 • 40010 Düsseldorf

An den
Präsidenten
des Landtags NW
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

Friedrich-Ebert-Str. 34-38
40210 DüsseldorfTelefon: 0211/3683-0
Telefax: 0211/3683-159
Internet: www.nrw.dgb.deTelefon-Durchwahl
0211/3683-152/137Abteilung
Öffentlicher DienstUnsere Zeichen
ÖD-Bo/LoDatum
12.08.98**Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur
Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung
des Ausschußmitglieder-Entscheidungsgesetzes und zur
Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden
- Öffentliche Anhörung im Landtag -**LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE**ZUSCHRIFT
12/ 2066**

A061A, A20

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den übersandten Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Als positiv wird angesehen, daß der Gesetzestext z. B. durch Straffung, Komprimierung, Wegfall einer Rechtsverordnung und Aufnahme von Definitionen klarer werden soll. Auch dem Laien wird es dadurch leichter, sich im Landesreisekostengesetz zurechtzufinden.

Inhaltlich werden insbesondere

- der Wegfall der unterschiedlichen Reisekostenstufen (§ 7),
- die Gewährung von Tagegeldern auch bei Dienstgängen (§ 10) und
- die Erhöhung der "großen Wegstreckenentschädigung" (§ 6), begrüßt.

Dagegen bewerten wir

- die Gewährung von Tagegeldern erst ab acht Stunden,
- die Verkürzung der Antragsfrist auf sechs Monate,
- den Wegfall von § 23 Abs. 3 LKGG,
- den Wegfall der Fahrkostenerstattung bei der Anreise von der Wohnung für den Fall, daß die Entfernung mehr als 30 km

DGBBfG-Bank AG Düsseldorf
(BLZ 300 101 11)
Konto 1650 210 800Postbank Köln
(BLZ 370 100 50)
Konto 480 14-505Sie erreichen uns ab
Hauptbahnhof Düsseldorf
Ausgang "Innenstadt" 5 Minuten Fußweg

beträgt – unklar ist überdies, welche Regelung greift, wenn diese Entfernung z. B. 29 km beträgt – (§ 4 Abs. 2), und

- die Reduzierung der "kleinen Wegstreckenentschädigung" (§ 6 Abs. 2)

als negativ.

Insgesamt werden die Dienstreisenden erheblich schlechter gestellt. Dafür ist das Ziel der Verwaltungsvereinfachung erreicht. Dem Umweltschutzgedanken wird Rechnung getragen.

2. Nach diesen grundsätzlichen Ausführungen konkretisieren wir unsere Auffassung in den nachfolgenden Punkten:

Zu § 5 Abs. 1 LRKG

Nach einer uns vorliegenden Pressemitteilung vom 27. Juli 1998 (s. Anlage) wird die Bundesbahn voraussichtlich bei der Berechnung der Fahrpreise künftig nicht mehr von Tariffkilometern ausgehen. Insoweit dürfte diese Vorschrift vielleicht schon bald überholt sein.

Zu § 5 Abs. 2 LRKG

Hier besteht Klärungsbedarf. die Vorschrift *könnte*, sofern wir gute Absichten unterstellen, für Schwerbehinderte gedacht sein, die unentgeltlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen dürfen. Bei der aktuellen Beutelschneiderei weiß man aber nie, was aus derartigen Formulierungen später abgeleitet werden wird.

Unser dringender Verdacht:

Soll durch diesen Winkelzug letztendlich für Polizeivollzugsbeamte, die in einigen Verkehrsverbänden eine unentgeltliche Beförderungsmöglichkeit in Anspruch nehmen *können*, die Ablehnung von künftigen Erstattungsansprüchen vorbereitet werden?

Zu § 6 Abs. 1 LRKG

Da Problem der "triftigen Gründe" stellte bereits in der Vergangenheit einen ständigen Streitpunkt dar, da wegen des unbestimmten Rechtsbegriffs ein großer Ermessensspielraum zwar möglich ist, der aber wegen zu befürchtender Prüfungsbeanstandungen der Rechnungsprüfungsämter voraussichtlich absolut restriktiv genutzt werden wird bzw. durch Druck der Rechnungsprüfungsämter dahin gebracht wird.

So verfügen wir über die Information, ein Prüfer habe gesagt, man könne grundsätzlich in Deutschland jeden Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Es sei eben nur eine Frage der Zeit ...

Dies macht die Einstellung von Prüfern deutlich.

Die triftigen Gründe müssen schon bei der Antragstellung geprüft und genehmigt werden, d. h. der/die Dienstreisende muß dar-

**Deutscher
Gewerkschaftsbund
Landesbezirk NRW**12.08.98
Seite 3

legen, aus welchen Gründen keine öffentlichen Verkehrsmittel genutzt werden und worin die *triftigen* Gründe liegen.

Wir plädieren ausdrücklich dafür, es mündigen Eürgern zu überlassen, wie und mit welchen Verkehrsmitteln sie auswärtige Dienstgeschäfte erledigen.

Daraus leiten wir die Forderung ab, den Begriff der "triftigen Gründe" in § 6 zu streichen und eine einheitliche Abfindung von 0,52 DM/km zu zahlen. Diese Erstattung gilt auch für Dienstreisende von privaten Firmen, zumal sie von den Firmen steuerlich in dieser Höhe abgesetzt werden kann. Große und kleine Wegstreckenentschädigung sollte es künftig nicht mehr geben. Etwaige Mehrkosten dürften durch die Verlängerung der Dienstreisezeiten ausgeglichen werden. Schließlich soll bei vielen "Kurzreisen", die innerhalb der täglichen Arbeitszeit durchgeführt werden, künftig kein Tagegeld mehr anfallen.

3. Die im vorgelegten Fragebogen markierten Punkte beantworten wir wie folgt:

Zu II. Nr. 2

1. U. E. ist nicht von Mehrkosten, sondern von "durch die dienstliche Nutzung entstehenden Kosten" auszugehen, denn mit den Entschädigungssätzen müssen nicht allein die für die Dienstreise anfallenden Benzin- und Ölverbrauchskosten, sondern auch die durch die Mehrnutzung anfallenden sonstigen Kosten abgedeckt werden.
2. Die von verschiedenen Automobilklubs veröffentlichten Kostentabellen weisen aus, daß 0,52 DM/km bzw. 0,46 DM/km auch für Fahrzeuge der unteren Mittelklasse nicht kostendeckend sind. Die Kürzung des km-Satzes bei Entfernungen über 100 km ist willkürlich (keine Kostenrechnung dürfte nachweisen können, daß der km 100 = 0,52 DM kostet, der km 101 aber nur 0,46 DM). Diese Regelung sollte auch deshalb entfallen, damit Steuerrecht und Reisekostenrecht deckungsgleich sind.

Zu II. Nr. 3

1. Die Aussage im letzten Satz ist nach dem vorliegenden Entwurf nicht korrekt, denn ab 100 km Entfernung ist eine Kürzung auf 0,46 DM/km vorgesehen.
2. Grundsätzlich halten wird das Institut der Anerkennung für überholt, da dies sehr verwaltungsaufwendig ist. Bei einem durchgängigen Entschädigungssatz von 0,52 DM je km – wie oben vorgeschlagen – dürfte auch für Vielfahrer zwar kein kostendeckendes, aber doch akzeptables "Nutzungsentgelt" gezahlt werden, so daß auf ein "anerkannt privateigenes Kfz" verzichtet werden kann.

Zu II. Nr. 4**Zu Absatz 1**

U. E. ab keiner Fahrstrecke.

Begründung:

Zu den Mietkosten von 75,00 DM/Tag kommen noch die Benzin-
kosten. Außerdem ist nach unseren Informationen mit dem Miet-
preis nur eine Fahrleistung bis zu 100 km abgegolten. Jeder zu-
sätzliche Kilometer muß gesondert bezahlt werden.

Legt man das o. a. Beispiel zugrunde und geht von einem Kraft-
stoffverbrauch von 10 l pro 100 km = 0,1 l pro km à 1,60 DM/l
aus, so wären an Kraftstoffkosten 0,16 DM je km hinzuzurechnen.

In diesem Falle wären bei einer Strecke von 230 km
die zu zahlende Wegstreckenentschädigung
(100 km = 52 DM + 130 km = 59,80 DM = 111,80 DM)
und die Mietwagenkosten
(75,00 DM + 230 x 0,16 DM = 36,80 DM = 111,80 DM)
gleich.

Allerdings muß das Mietfahrzeug bei der nächsten Niederlassung
des Vermieters abgeholt und aufgetankt abgegeben werden,
wodurch weitere Kosten entstehen. Es erhebt sich die Frage, wie
der/die Dienstreisende zur Mietwagenfirma kommt. Soll ggf. ein
teures Taxi benutzt werden?

Hinzu kommen üblicherweise bei Entfernungen über 100 km weitere
Kosten, die nach Fahrzeugtyp unterschiedlich hoch sind, jedoch in
jedem Falle über dem Entschädigungssatz von 0,52 DM/km liegen
dürften.

Zu Absatz 2

Der Entschädigungssatz – selbst ein genereller Satz von
0,52 DM/km – dürfte in jedem Falle kostengünstiger sein als
ein Miet- oder Leasingfahrzeug. Die Begründung läßt sich aus
unseren vorstehenden Ausführungen ableiten.

Zu III. Nr. 8

Die Regelung wird immer dort angenommen, wo die Dienststelle
gut und kostengünstig mit dem ÖPNV erreicht werden kann;
insofern *könnte* die Koppelung mit einem Fahrausweis des ÖPNV
Vorteile bieten.

Allerdings kann das auch dazu führen, daß bei nicht ausreichendem
Parkraum die wenigen Plätze von denjenigen belegt werden,
die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen könnten, aber
dennoch den Pkw benutzen, während Bedienstete aus dem
Umland ohne ÖPNV-Anbindung weiterhin trotz Zahlung des
Ticketpreises ohne Parkraum dastehen.

Die Alternative – reine Entgeltlösung – dürfte vermutlich das Rennen machen, geht es in Wahrheit doch hauptsächlich bei der Parkraumbewirtschaftung um die Erschließung neuer Einnahmequellen.

U. E. ist § 52 LHO nur deshalb als Rechtsgrundlage herangezogen worden, um im Haushaltsrecht eine – unangreifbare ? – Begründung für die gesetzliche Einführung zu finden, weil man auf örtlicher Ebene unter Beteiligung der Personalvertretungen nicht in der gewünschten Weise zum Ziel kam.

Wir fragen uns, warum die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zunächst ohne Rückgriff auf das Haushaltsrecht versucht wurde und warum das Finanzministerium fast 30 Jahre lang (die geltende Landeshaushaltsordnung ist am 1. Januar 1972 in Kraft getreten) eine Haushaltsvorschrift ignoriert hat.

Bei einer derart weiten Auslegung des Haushaltsrechts dürften als entgeltpflichtige Nutzung demnächst auch die Büronutzung (mit Heizungszuschlag im Winter) und die Toilettenbenutzung entgeltpflichtig werden (... es gab doch eine Bureauordnung aus dem 19. Jahrhundert, in der derartige Klauseln bereits enthalten waren ...).

Zu III. Nr. 10, 11, 12

Keine Anmerkungen.

Zu III. Nr. 13

Die Parkraumbewirtschaftung selbst dürfte bereits einen gehörigen Verwaltungsaufwand erfordern. Jede – noch so gut gemeinte oder begründete – Ausnahme wird diesen Aufwand erheblich erhöhen. Sozialverträglich wäre ein Verzicht auf die Maßnahme.

Zu III Nr. 15

Die Antwort hängt sehr von der Art der jeweils angestrebten Parkraumbewirtschaftung ab:

- Sofern alle Bediensteten gezwungen werden, das Entgelt zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob Parkraum beansprucht wird oder das Ticket überhaupt benutzt werden kann, dürfte keine Benachteiligung eintreten, weil das Entgelt fast steuerlichen Charakter hätte.
- Würde die Parkberechtigung an ein Ticket gebunden, das im ÖPNV wegen fehlender Verkehrsanbindung im ländlichen Raum nicht genutzt werden kann, und müßten ländlich wohnende Bedienstete deshalb trotzdem mit dem eigenen Fahrzeug fahren, wären sie benachteiligt.

**Deutscher
Gewerkschaftsbund
Landesbezirk NRW**12.08.98
Seite 6**Zu III. Nr. 16****Zu Frage 1**

Keine Anmerkungen.

Zu Frage 2Spür- und meßbare Verbesserungen der Klimawerte sind u. E.
kaum zu erwarten.

Dort, wo eine verkehrs- und kostengünstige Anbindung der Dienststelle an den ÖPNV vorhanden ist, wurde dessen Angebot auch bislang schon akzeptiert (ggf. mit Unterstützung durch Job-Ticket o. ä.), ohne daß es dazu einer Zwangsmaßnahme mit dem beschönigenden Namen "Parkraumbewirtschaftung" bedurfte.

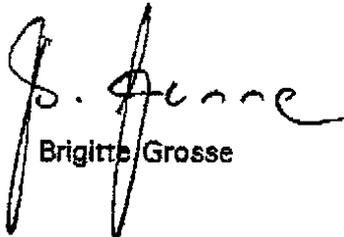
Pendler aus dem durch den ÖPNV nicht erschlossenen Umland werden zwar einen finanziellen Beitrag für den ÖPNV (Job-Ticket) oder das Finanzministerium leisten, aber weiterhin mit dem privaten Pkw anreisen (müssen), zumindest bis zu einem Punkt, an dem der Übergang zum ÖPNV möglich ist und (von anderer Seite finanziert?) gute Parkmöglichkeiten vorhanden sind (park & ride). Das ökologische Argument hat unserer Meinung nach lediglich Symbolcharakter und soll offensichtlich nur dazu dienen, dem leidigen Problem einen unverdienten naturfreundlichen Anstrich zu geben.

4. Zum Thema "Parkraumbewirtschaftung" übersenden wir zur Kenntnisnahme das Schreiben der Gewerkschaft der Polizei an den Innenminister vom 28. Januar 1998 und dessen Antwortschreiben vom 31. April 1998.

Mit freundlichen Grüßen

Der Landesbezirksvorstand

Abteilung Öffentlicher Dienst



Brigitte Grosse



Kurt Bodewig

Anlagen

An den
Innenminister
des Landes Nordrhein. Westfalen
Haroldstr. 5

23/24

40213 Düsseldorf

II Go/Ha R 5

28. Januar 1998

Parkraumbewirtschaftung

Sehr geehrter Herr Minister,

nach unseren Erkenntnissen ist eine an das Bedienstetenticket gekoppelte Bewirtschaftung von Parkraum in einigen Kreispolizeibehörden bereits umgesetzt. Dabei wurden die Personalvertretungen höchst unterschiedlich beteiligt.

Dem Betreiben der Behörden liegt ein Beschluß der Landesregierung vom 17.8.1997 zugrunde, nachdem alle Parkplätze an Landesbehörden zu bewirtschaften sind.

Die Behauptung, daß die Parkraumbewirtschaftung auf eine große Akzeptanz bei den Beschäftigten treffen soll, ist uns bekannt.

Insofern halten wir es für erforderlich, den für uns zuständigen Minister darauf aufmerksam zu machen, daß wir über gegenteilige Erkenntnisse verfügen. In diesem Zusammenhang weisen wir auf ein sicherlich auch Ihnen vorliegendes Ergebnis einer Umfrage hin.

Wir möchten noch einmal klarstellen, daß sich die Gewerkschaft der Polizei entschieden gegen die Absicht der Landesregierung, das Bedienstetenticket flächendeckend einzuführen, ausspricht. Wir halten es für bedenklich, wenn zwar von den Beschäftigten ein Entgelt für eine Parkberechtigung erhoben wird, der Anspruch auf einen Parkplatz bei vielen Behörden aber nicht erfüllt werden kann.

Im übrigen muß den Besonderheiten des polizeilichen Dienstes (zu nennen sind u.a. Bereitschaftspolizei, Schicht- und Ermittlungsdienst) aller Beschäftigtengruppen Rechnung getragen werden. Insofern wäre die Gewerkschaft der Polizei ausschließlich dazu bereit, standortbezogene Lösungen unter Einbeziehung der Personalräte, deren Mitbestimmungsrecht sich eindeutig aus § 72 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 LPVG ergibt, zu unterstützen.

- 2 -

Als für das Landespersonalvertretungsgesetz zuständigen Minister bitten wir Sie darüber hinaus nachdrücklich, sich dafür einzusetzen, daß ein Artikelgesetz, das die Umgehung von Beteiligungsrechten der Personalräte ermöglichen würde, abgewendet wird.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns über das Ergebnis Ihrer Überlegungen unterrichten würden.

Mit freundlichen Grüßen


Werner Swienty
Vorsitzender



Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen

Postanschrift: Innenministerium NRW, 40190 Düsseldorf

Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Nordrhein-Westfalen
z.Hd. Herrn Swienty
Gudastr. 5 - 7
40625 Düsseldorf

Haroldstraße 5,
40213 Düsseldorf
Telefon
(0211) 871 01
Durchwahl
(0211) 871 3335
Aktenzeichen
IV B 5 -
5103/5104 -

D. Goertz *f. 23/04*

21.08.1998

Betr.: Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Bezug: Ihr Schreiben vom 28.01.1998

Sehr geehrter Herr Swienty,

Ihr o.a. Schreiben hat Herrn Minister Kniola vorgelegen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Nach derzeitiger Rechtslage ist eine Parkraumbewirtschaftung auf der Grundlage des § 6 Abs. 15 Haushaltsgesetz 1998 (entspricht § 6 Abs. 15 Haushaltsgesetz 1996 und § 6 Abs. 15 Haushaltsgesetz 1997) möglich. Danach wird gemäß § 52 LHO zugelassen, daß Parkflächen, die im Eigentum oder Besitz des Landes stehen und von Angehörigen des öffentlichen Dienstes genutzt werden, nur aus funktionalen oder fürsorgerischen Gründen oder bei Verknüpfung der Parkberechtigung mit einem Bediensteten-ticket für den öffentlichen Nahverkehr oder einem vergleichbaren Fahrausweis unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Gemäß § 52 LHO ist für vermögenswerte Leistungen an Beschäftigte des Landes ein angemessenes Entgelt zu erheben. Hierzu ist innerhalb der Landesverwaltung bislang die Auffassung vertreten worden, daß die haushaltsgesetzliche Regelung

*Koll. Senkouski, Kirschall, Bodewig u. R.H. Neuberger z.K.
2574 98/11a*

gemäß der Eingangsformulierung in § 72 Abs. 4 LPVG die personalvertretungsgerechtlche Beteiligung ausschließt und die Prüfung, ob Beschäftigte unter die in der haushaltsgesetzlichen Vorschrift genannte erst bzw. zweite Ausnahmegruppe fallen, bezogen auf jeden Einzelfall erfolgt. In der einzelfallbezogenen Entscheidung liegt, selbst wenn der Gesetzesvorbehalt nicht greifen würde, keine Regelung im Sinne des § 72 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 LPVG.

Ob diese Rechtsauffassung zur derzeitigen Rechtslage aufrechterhalten werden kann, hängt von dem Ausgang eines in dieser Frage zwischenzeitlich beim OVG Münster anhängigen Beschlußverfahrens ab. Nach derzeitigem Verfahrensstand sehe ich allerdings keinen Anlaß für eine Beanstandung der Behörden, die auf der Basis der haushaltsgesetzlichen Regelung die Parkraumbewirtschaftung ohne Beteiligung ihrer Personalräte eingeführt haben.

Für die Zukunft wird sich voraussichtlich eine neue Sach- und Rechtslage ergeben.

Die Überlegungen der Landesregierung unter Federführung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung haben bislang noch nicht zu einer gesetzlichen Regelung geführt.

Die Parkraumbewirtschaftung soll jedoch in Kürze in der Novelle des Landesreisekosten- und Landesumzugskostengesetzes geregelt werden.

Die Verpflichtung des Landes, für die Bereitstellung von Parkraum ein Entgelt zu erheben, ergibt sich wie oben dargestellt aus § 52 der Landeshaushaltsordnung NW. Danach ist für vermögenswerte Leistungen an Beschäftigte des Landes ein angemessenes Entgelt zu erheben.

Dieser Grundsatz ist für die Parkraumbewirtschaftung insbesondere hinsichtlich der Festsetzung der ortsbezogenen Entgelte zu konkretisieren.

Bei einer Einzelregelung in den jeweiligen Geschäftsbereichen wären Ungleichbehandlungen voraussichtlich nicht zu vermeiden. Beispielsweise sind in jeder Stadt oder Gemeinde Behörden un-

tergebracht, die verschiedenen Geschäftsbereichen angehören, aber im selben Gebäude oder in benachbarten Gebäuden untergebracht sind.

Die Beschäftigten dieser verschiedenen Behörden könnten nicht hinsichtlich desselben Sachverhaltes (Nutzung von Parkplätzen) unterschiedlich behandelt werden.

Daher bedarf es vor allem hinsichtlich der Festsetzung der ortsbezogenen Entgelte der einheitlichen Regelung durch Gesetz.

Gemäß § 72 Abs. 4 des Landespersonalvertretungsgesetzes wird die geplante gesetzliche Regelung das Mitbestimmungsrecht der Personalvertretungen hinsichtlich der Festsetzung der ortsbezogenen Entgelte ausschließen.

Dabei geht der Gesetzgeber davon aus, daß die Abwägung der Interessen der Beteiligten im Gesetzgebungsverfahren stattfindet. Insofern liegt keine Umgehung von Beteiligungsrechten der Personalräte vor.

Die Ausgestaltung der Parkraumregelungen, insbesondere

- die Inhaltsbeschreibung der Parkberechtigungen,
- die Definition von persönlichen oder allgemeinen Ausnahmetatbeständen,
- die Festlegung der ÖPNV-Tarifangebote, die von der Entgeltspflicht befreien,

werden dagegen nicht gesetzlich geregelt, sondern bedürfen der Ausgestaltung durch Runderlaß.

Diese Ausgestaltung unterliegt naturgemäß der Mitbestimmungspflicht i.S. des § 72 Abs. 4 S. 1 Nr. 9 LPVG.

Im Rahmen der Ausgestaltung der Parkraumregelungen wird auch die Fragestellung zu diskutieren sein, ob Dienststellen ggfs. ganz oder teilweise von der Parkraumbewirtschaftung ausgenommen werden.

Dies käme vor allem dann in Betracht, wenn keine oder nur eine unzureichende ÖPNV-Anbindung vorhanden ist.

Auch aus dienstlichen Gründen können Ausnahmen sinnvoll sein, z.B. für Schichtdienstleistende, zu deren Dienstzeiten kein oder nur ein unzumutbares ÖPNV-Angebot besteht.

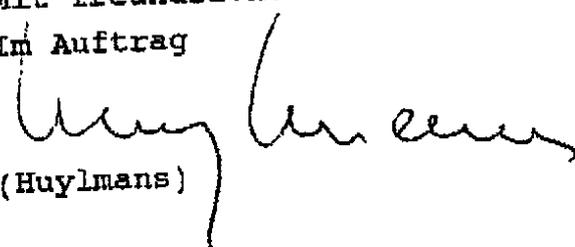
Zur Vermeidung persönlicher Härten könnte eine soziale Härte-

fallklausel vorgesehen werden.

Insgesamt ist daher davon auszugehen, daß im Rahmen der Ausgestaltung der Parkraumregelungen die Möglichkeit bestehen wird, eine den Interessen aller Beteiligten gerecht werdende Lösung zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Huylmans)

Noch kein Termin für die Umstellung

Kilometertarif bei der Bahn soll fallen

Frankfurt/Main (dpa) - Die Deutsche Bahn AG will ihr Preissystem stark vereinfachen und den einheitlichen Kilometertarif abschaffen. Eine Entscheidung darüber sei aber noch nicht gefallen, berichtet Bahn-Sprecherin Anfried Baier-Fuchs am Wochenende in Frankfurt.

Ein Nachrichtenmagazin hatte zuvor gemeldet, die Fahrpreise sollten sich besser an der Nachfrage auf den einzelnen Strecken, den Fahrzeiten und der Konkurrenzsituation zu Auto und Flugzeug orientieren. Die bisher gültigen Kilometertarife würden dann bis Herbst 1999 aufgehoben. Baier-Fuchs sagt

dazu, innerhalb des Unternehmens sei unabhängig, das das Preissystem vereinfacht werden müsse. Der Vorstand habe sich aber noch nicht mit Einzelheiten befaßt, es gebe derzeit auch keine Vorlage. Bei den Umlegungen gehe es nicht um Preiserhöhungen, betonte sie.

Das Magazin rief sich auf den Mndlungs-Chef der Bahn, Ingo Brechtbauer. Nach dessen Angaben soll der Bahn-Vorstand bereits im Frühjahr gründliches Licht r eine „umsatzneutrale Umstellung der Tarife“ gegeben haben. Einen Termin nennt Brechtbauer nicht.

27. Juli 1998