

LVR · Dezernat 1 · 50663 Köln

Datum und Zeichen bitte stets angeben

Vorsitzender des Ausschusses für
Personal und allgemeine Verwaltung

12.30

26.05.2023

Mitglieder und stellvertretende Mitglieder des
Ausschusses für
Personal und allgemeine Verwaltung

Herr Andreas Hilden

Tel 0221 809-2767

Andreas.hilden@lvr.de

nachrichtlich:

Geschäftsführungen der Fraktionen
in der Landschaftsversammlung Rheinland

Mitglieder des Verwaltungsvorstands

über Stabsstelle 00.200

**Beantwortung der Anfrage Nr. 15/68 vom 16.05.23 der Fraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

Die Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Nr. 15/68 vom 16.05.2023 zum
Thema „Arbeitgeberzuschuss zum Deutschlandticket und Parkraumbewirtschaftung“ be-
antwortet die Verwaltung wie folgt:

**1. Sollen die Beschäftigten des LVR künftig einen Arbeitgeberzuschuss zum
Deutschlandticket erhalten? (Bitte getrennt für Tarifbeschäftigte und Beamt*in-
nen beantworten). Wenn ja, ab wann und in welcher Höhe soll dies geschehen?
Wenn nein, aus welchen Gründen ist der LVR nicht bereit, einen Arbeitgeberzu-
schuss zum Deutschlandticket zu bezahlen? (Bitte getrennt für Tarifbeschäftigte
und Beamt*innen beantworten)**

Nach Auffassung der Verwaltung ist die Einführung eines subventionierten, deutschland-
weit nutzbaren Regionaltickets zum Preis von 49 € monatlich eine uneingeschränkt sinn-
volle Maßnahme. Die Erfahrungen im Jahr 2022 mit dem 9 € - Ticket haben gezeigt, dass
eine hohe Nachfrage vorhanden ist und – ein bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfra-
struktur vorausgesetzt – der verstärkte Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV



EMAS
Geprüftes
Umweltmanagement
REG. NR. DE-1-EE-00019



Ihre Meinung ist uns wichtig!

Die LVR-Geschäftsstelle für Anregungen und Beschwerden erreichen Sie hier:
E-Mail: anregungen@lvr.de oder beschwerden@lvr.de, Telefon: 0221 809-2255

dauerhaft unterstützt werden kann. Damit werden die Straßenverkehrswege entlastet und ein Beitrag zum Klimaschutz erbracht.

Die Verwaltung geht davon aus, dass eine (Teil-) Finanzierung des Deutschlandtickets durch die Arbeitgeber die Nachfrage steigern wird. Inwieweit das eine verstärkte Nutzung des ÖPNV für die Strecken zwischen Wohnort und Arbeitsort zur Folge haben wird, bleibt abzuwarten. Relevant ist auch der zunehmend bedeutsame Aspekt der Arbeitgeberattraktivität bei der Personalgewinnung. Sofern die Arbeitgeber bereit sind, das Ticket im Umfang von 25% mit zu finanzieren, gewähren die Verkehrsverbände eine Preisreduzierung in Höhe von weiteren 5%, so dass sich der individuelle Abnahmepreis im Ergebnis auf 34,30 € monatlich reduzieren würde. Eine darüber hinausgehende Bezuschussung durch die Arbeitgeber ist möglich. Somit würde sich dieses Modell als Kombination des Deutschlandtickets mit Elementen des Jobtickets deutlich attraktiver darstellen als das frühere Jobticket zum Preis von zuletzt 84,20 € monatlich zzgl. etwaiger Übergangstarife. Daher steht die Verwaltung der Bezuschussung des Deutschlandtickets durchaus offen gegenüber. Dies bezieht sich aus naheliegenden Gerechtigkeits- und Gleichbehandlungsgründen auf beide Statusgruppen, sowohl Tarifbeschäftigte als auch auf die Beamtinnen und Beamten. Die entsprechende Entscheidung würden die politischen Gremien der Landschaftsversammlung zu treffen haben, da es sich infolge der finanziellen Auswirkungen nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung handelt. Diese Entscheidung könnte unverzüglich getroffen werden. Der Umfang der möglichen Finanzierung durch den LVR bewegt sich zwischen 25 und 95%, was aus Sicht der Mitarbeitenden dann eine Vollfinanzierung bedeuten würde, wie sie bspw. von den Städten München und Stuttgart, aber auch Düsseldorf, in Aussicht gestellt wurde.

Neben der Frage des „Soll“ ist allerdings auch die des „Kann“ in die Bewertung mit einzu-beziehen. Die in der Anfrage wiederholt ausgeführte fehlende Bereitschaft des LVR, aktuell eine Bezuschussung zu leisten, ist indes keineswegs Ausdruck einer Verweigerungshaltung oder der Fehleinschätzung bzw. Verkennung der klimapolitischen und damit gesellschaftlichen Dimension des Deutschlandtickets. Vielmehr sehen weder die (vor wenigen Tagen neu gefassten) tarifvertraglichen Grundlagen des TVÖD noch das Beamtenrecht des Landes oder des Bundes eine Möglichkeit vor, die Tickets zu bezuschussen. Das ist bedauerlich, da die Tarifvertragsparteien es in der Hand hatten, eine entsprechende Option aufzunehmen, die wiederum die Länder bezogen auf eine Änderung der Beamten-gesetze unter einen gewissen politischen Zugzwang gesetzt hätten. Anders formuliert: Eine Bezuschussung ist weder mit dem aktuellen Tarifrecht noch dem Beamtenrecht in Einklang zu bringen und wäre somit rechtswidrig. Aufgrund des Gesetzmäßigkeitsgrundsatzes der Verwaltung scheidet dieser Weg daher aktuell leider aus. Auslegungs- oder Ermessensspielräume bestehen nicht. Hieran würde auch ein anders lautender politischer Beschluss nichts ändern; dieser müsste beanstandet werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die umfassende Überprüfung der Sach- und Rechtslage im Rahmen der Begründung der Vorlage Nr. 14/ 4344 verwiesen werden. An dem Umstand der fehlenden Ermächtigungsgrundlagen für eine Bezuschussung durch den Arbeitgeber hat sich auch durch die Einführung des Deutschlandtickets nichts geändert.

2. Da andere Arbeitgeber der öffentlichen Hand einen solchen Zuschuss übernehmen, stellt sich die Frage, inwieweit sich deren rechtliche und finanzielle Bedingungen von denen des LVR unterscheiden?

Inwieweit sich die finanziellen Bedingungen der kommunalen Arbeitgeber und Dienstherren, die sich in den letzten Wochen für eine Bezuschussung entschieden haben, von denen des LVR unterscheiden, ist der Verwaltung im Detail nicht bekannt. Sicher lässt sich aber feststellen, dass sich die rechtlichen Rahmenbedingungen jedenfalls im gesamten Land NRW nicht von denen des LVR unterscheiden. Dies hat zur Folge, dass die Bezuschussungen auf Basis der aktuellen rechtlichen Grundlagen bezogen auf beide Statusgruppen leider nicht rechtmäßig sind. Dies wird dazu führen, dass diese Entscheidungen revidiert werden müssen (soweit sich nicht sehr zeitnah die Rechtsgrundlagen verändern) und den Mitarbeitenden zwangsläufig mitgeteilt wird, dass sie die Kosten in Höhe von 49 € im Monat selbst werden tragen müssen. Der damit verbundene Glaubwürdigkeits- und Vertrauensverlust und somit das exakte Gegenteil von Arbeitgeberattraktivität liegt auf der Hand. Dieses Risiko hat offensichtlich auch die Stadt Düsseldorf erkannt, deren in einer Pressemeldung vom 16.05.2023 erklärte Rechtsauffassung die Verwaltung des LVR ausdrücklich teilt. Auch die drei kommunalen Spitzenverbände, der Kommunale Arbeitgeberverband und das MHKBD vertreten diese Position. Nach Aussage der Geschäftsstelle des Städtetages NW wird das MHKBD in Kürze einen klarstellenden Erlass an alle Kommunen in NRW richten.

3. Wie beurteilt der LVR die Bedeutung und den Beitrag des Deutschlandtickets für eine nachhaltige und umweltschonendere Mobilität?

Die Einführung des Deutschlandtickets schafft ein flächendeckendes und bezahlbares Angebot für die Nutzung des ÖPNV in Deutschland. Es vereinfacht die Nutzung von Verkehrsangeboten verschiedener Verkehrsverbünde, weil die Kombination verschiedener Verbünde sowie die Buchung von Übergangstarifen entfallen. Da der LVR rheinlandweit und somit in breiter Fläche vertreten ist, sind auch die Mitarbeitenden zuvor häufig auf mehr als nur einen Verkehrsverbund angewiesen gewesen. Zusätzlich war dies mit hohen Kosten verbunden, die mit der Einführung des Deutschlandtickets auf 49,00 EUR gedeckelt werden. Das Deutschlandticket löst somit nicht nur die Komplexität für den Endnutzenden auf, sondern entlastet diese zusätzlich finanziell. In Zeiten von steigenden Preisen durch eine hohe Inflation ist dies ein wichtiges und positives Signal für die Menschen in Deutschland. Dennoch muss auch die Kehrseite der Einführung betrachtet werden, denn durch die Entkopplung des Jobtickets mit der Parkberechtigung entfällt auch ein möglicher Steuerungsimpuls des Verbands zur Nutzung des ÖPNV durch die Mitarbeitenden.

Mit Blick auf das Potenzial zur Schonung von Ressourcen leistet die Einführung des Deutschlandtickets einen guten Beitrag. Durch das kostengünstige Ticket wird ein Umstieg vom eigenen PKW auf den ÖPNV attraktiv, sodass Individualverkehr reduziert und ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden kann. Dadurch kann sowohl der CO₂-Fußabdruck des LVR beim Pendelverkehr reduziert werden und gleichzeitig können Ressourcen geschont werden, bspw. indem weniger Parkflächen beansprucht und Treibhausgasemissionen reduziert werden. Dies ist hinsichtlich des knappen Parkraums, vor allem in Ballungsgebieten, ein wichtiger Schritt zur nachhaltigen und umweltschonenderen Mobilität. Aber neben der Reduktion des Individualverkehrs, der Treibhausgasemissionen und der finanziellen Belastungen für die Bürger*innen gehören auch der Abbau von Zugangsbarrieren für mehr Barrierefreiheit sowie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als wichtige Aspekte zur nachhaltigeren Mobilität. Diese gilt es auch weiterhin in den Fokus der Betrachtungen zu rücken.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der LVR die Einführung des Deutschlandtickets als Beitrag zu einer nachhaltigen und umweltschonenderen Mobilität begrüßt und positiv bewertet.

4. Beim LVR gibt es Überlegungen, dass mit Einführung des Deutschlandtickets die Parkraumbewirtschaftung enden soll. Soll dies dauerhaft erfolgen oder wann und mit welcher Ausgestaltung soll eine erneute Bewirtschaftung der Parkflächen beim LVR eingeführt werden?

Durch die Einführung des Deutschlandtickets ist die Kopplung von Job-Ticket und Parkberechtigung entfallen, da weder eine Reduzierung des Ticketpreises über eine erhöhte Abnahme erreicht (wie es vormals beim Job-Ticket der Fall war), noch nachgehalten werden kann, wer ein Deutschlandticket erwirbt. In der Folge wurden die verfügbaren Mitarbeitendenparkplätze übergangsweise für alle Mitarbeitenden des LVR frei gegeben. Eine dauerhafte Beendigung der Parkraumbewirtschaftung war zu keiner Zeit beabsichtigt.

Perspektivisch plant der LVR eine Bewirtschaftung der verfügbaren Mitarbeitendenparkplätze in der Form, dass für die in Anspruch genommene Parkzeit eine in der Höhe noch festzulegende Abrechnung erfolgt. Zur Erreichung klimapolitischer Ziele soll damit auch die Möglichkeit verbunden werden, den Parksuchverkehr durch eine App deutlich zu reduzieren. Da es deutlich weniger Parkplätze als Mitarbeitende gibt (Gesamtzahl MA-Parkplätze in Deutz Bahnhof und Deutz Hafen ca. 430 und Anzahl Mitarbeitende rund 3.500) ist die Option für die Reservierung von Parkplätzen sehr sensibel zu behandeln. Selbstverständlich werden Mitarbeitende mit Behinderung und entsprechender Parkberechtigung weiterhin einen Stellplatz erhalten. Hinsichtlich der Parkgebühren wird eine enge Abstimmung mit dem Gesamtpersonalrat und der Gesamtschwerbehindertenvertretung erfolgen.

5. Wie sind die bisherige abwartende Haltung zur Bezuschussung des Deutschlandtickets und Überlegungen zur Abschaffung der Parkraumbewirtschaftung vereinbar mit der mehrfach dokumentierten Absicht des LVR, Wege zu einer nachhaltigen Mobilität einschlagen zu wollen?

Die Haltung der Verwaltung in der Frage der Bezuschussung des Deutschlandtickets begründet sich mit der aktuellen Rechtslage in NRW. Sie ist nicht abwartend. Die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung ermöglicht hier keinen Beurteilungsspielraum.

Ein Widerspruch zu den Zielsetzungen einer nachhaltigen Mobilität ergibt sich daraus nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland
In Vertretung



Limbach