



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 20.09.2017

ÖPNV-Ticket für Landesbedienstete

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Wie viele Landesbedienstete, Beamte, Tarifbeschäftigte und Auszubildende gibt es aktuell im öffentlichen Dienst Bayerns?
- 1.2 Wie beurteilt die Staatsregierung die bayernweite Einführung eines kostenlosen Tickets im ÖPNV für alle Landesbediensteten?
- 1.3 Welche Kosten würden dem Freistaat Bayern durch die bayernweite Einführung eines kostenlosen Tickets im ÖPNV für alle Landesbediensteten entstehen?
- 2.1 Wie bewertet die Staatsregierung das eingeführte Modell des kostenfreien ÖPNV-Tickets für Landesbedienstete im Bundesland Hessen mit Versteuerung des geldwerten Vorteils durch den Dienstherrn selbst?
- 2.2 In welchem Zeitraum ließe sich eine analoge Einführung eines Tickets im ÖPNV für alle Landesbediensteten Bayerns umsetzen?
- 2.3 Sieht die Staatsregierung in einem kostenfreien Ticket für Landesbedienstete einen Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des Landesdienstes?
- 3.1 Wie bewertet die Staatsregierung die hessische Regelung, wonach auch Familienangehörige der Landesbediensteten von dem kostenfreien Ticket profitieren und unter der Woche nach 19 Uhr sowie an Wochenenden kostenlos mitgenommen werden können?
- 3.2 Liegen der Staatsregierung mit Hessen vergleichbare Statistiken vor, wonach in diesem Bundesland 16 Prozent der Landesbediensteten öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit nutzen?
- 4.1 Ließe sich nach den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich ein kostenloses Ticket für Landesbedienstete nach dem hessischen Vorbild auch in Bayern realisieren?
- 4.2 Welche Vorteile gewährt der Freistaat Bayern bisher seinen Bediensteten mit Blick auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel?
- 4.3 Bietet die Staatsregierung den Beschäftigten im öffentlichen Dienst bereits heute Anreize, um auf dem Weg zum Arbeitsort umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bevorzugen?
5. Inwieweit gibt es Bestrebungen der Staatsregierung, in Abstimmung mit der Deutschen Bahn, den großen Verkehrsverbänden in Bayern und weiteren Nahverkehrsunternehmen verstärkt Pendler für den ÖPNV zu

gewinnen und das bestehende Tarifsysteem attraktiver zu machen?

Antwort

des Staatsministeriums der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat (bei den Fragen 3.2 und 5 durch Beiträge des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr)

vom 24.10.2017

1.1 Wie viele Landesbedienstete, Beamte, Tarifbeschäftigte und Auszubildende gibt es aktuell im öffentlichen Dienst Bayerns?

Der Freistaat Bayern beschäftigt aktuell rd. 335.000 Personen; davon rd. 215.000 Beamte und rd. 120.000 Arbeitnehmer. Der Anteil des Personals in Ausbildung (Anwärter, Auszubildende, Referendare) daran liegt bei rd. 22.000 Personen.

1.2 Wie beurteilt die Staatsregierung die bayernweite Einführung eines kostenlosen Tickets im ÖPNV für alle Landesbediensteten?

1.3 Welche Kosten würden dem Freistaat Bayern durch die bayernweite Einführung eines kostenlosen Tickets im ÖPNV für alle Landesbediensteten entstehen?

2.1 Wie bewertet die Staatsregierung das eingeführte Modell des kostenfreien ÖPNV-Tickets für Landesbedienstete im Bundesland Hessen mit Versteuerung des geldwerten Vorteils durch den Dienstherrn selbst?

2.2 In welchem Zeitraum ließe sich eine analoge Einführung eines Tickets im ÖPNV für alle Landesbediensteten Bayerns umsetzen?

2.3 Sieht die Staatsregierung in einem kostenfreien Ticket für Landesbedienstete einen Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des Landesdienstes?

3.1 Wie bewertet die Staatsregierung die hessische Regelung, wonach auch Familienangehörige der Landesbediensteten von dem kostenfreien Ticket profitieren und unter der Woche nach 19 Uhr sowie an Wochenenden kostenlos mitgenommen werden können?

Das in Hessen für die Landesbediensteten eingeführte „LandesTicket-Hessen“ ist Bestandteil des hessischen Tarifabschlusses und somit im Gesamtzusammenhang mit den Rahmenbedingungen im hessischen Landesdienst zu sehen und zu beurteilen.

Die durch das „LandesTicket-Hessen“ im Rahmen des Tarifabschlusses gewährte kostenlose ÖPNV-Nutzung geht

zulasten eines höheren Tarifabschlusses bzw. einer höheren Bezahlung/Besoldung. Im Prinzip handelt es sich um einen zweckgebundenen Lohn-/Gehaltsanteil zum Erwerb eines Jobtickets, der nicht ausbezahlt wird, sondern als Sachleistung erfolgt.

Problematisch erscheint dies vor dem Hintergrund, dass nicht alle Beschäftigten in Hessen (wie auch in Bayern) das LandesTicket nutzen können oder wollen. Insbesondere in Gebieten mit geringer ÖPNV-Anbindung dürfte das LandesTicket für die Fahrten Wohnung – Arbeitsstelle/Dienststelle wenig genutzt werden. So haben auch die beteiligten Verkehrsverbände in Hessen mit einer nicht unerheblichen Anzahl an „Nichtnutzern“ kalkuliert, die im Ergebnis die Nutzer mitfinanzieren. Somit profitiert ein erheblicher Teil der Beschäftigten nicht von dem kostenlosen ÖPNV-Ticket und hat zudem durch einen geringeren Lohn-/Gehaltsanstieg (aufgrund der in den Tarifverhandlungen berücksichtigten Kosten für das LandesTicket) einen finanziellen Nachteil zu tragen. Dies widerspricht dem Ziel bayernweit gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Bayern hat in den letzten Jahren die Ergebnisse der bundesweiten Tarifverhandlungen wiederholt zeit- und inhaltsgleich auf die Beamtinnen und Beamten übertragen. Dies garantiert, dass die bayerische Besoldung im Bundesländer-Vergleich nach wie vor eine Spitzenposition einnimmt. Ein bayerischer Beamter der Besoldungsgruppe A 12 verdient rund 2.800 Euro mehr im Jahr als sein hessischer Kollege (Endgrundgehalt; Stand 09/2017). Dieser Gehaltsvorsprung dürfte im Schnitt deutlich höher sein als die durchschnittlichen Fahrtkosten für den Weg zur Arbeits-/Dienststelle, unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels.

Außerdem gewährt der Freistaat Bayern seinen in München beschäftigten Beamtinnen und Beamten sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in den Besoldungsgruppen bis A 8 bzw. vergleichbaren Entgeltgruppen auf Antrag einen Fahrkostenzuschuss in Höhe von aktuell bis zu 73 Euro monatlich. Durch den Fahrkostenzuschuss werden Pendler (mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln oder eigenem Kraftfahrzeug) in den unteren und mittleren Besoldungs- und Entgeltbereichen finanziell spürbar entlastet und den besonderen strukturellen Verhältnissen in München Rechnung getragen. Die Versteuerung des Fahrkostenzuschusses erfolgt pauschal durch den Dienstherrn. Die Höhe des Fahrkostenzuschusses wird regelmäßig an die Entwicklung der Fahrpreise des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes angepasst.

Für uniformierte Polizeibeamte der bayerischen Landespolizei und der Bundespolizei besteht bereits die sog. Freifahrtregelung, wonach sie alle öffentlichen Verkehrsmittel in Bayern kostenlos benutzen dürfen, auch außerhalb des Dienstes. Hintergrund für diese Freifahrtregelung ist, dass die Präsenz der uniformierten Beamtinnen und Beamten für Sicherheit sorgt und auch das allgemeine Sicherheitsgefühl der Fahrgäste stärkt. Ein vergleichbarer Nutzen kann aus einem kostenlosen ÖPNV-Freifahrtticket für alle Landesbediensteten nicht abgeleitet werden.

Das LandesTicket-Hessen wurde auch eingeführt, um die Attraktivität des hessischen Landesdienstes zu steigern und gegenüber anderen Ländern aufzuholen. Hierzu wurde auch die wöchentliche Arbeitszeit im hessischen Landesdienst zum 01.08.2017 von 42 auf 41 Stunden reduziert. Im Vergleich dazu liegt die wöchentliche Arbeitszeit der bayerischen Beamten bereits seit 01.08.2013 wieder

bei 40 Stunden. Auch gegenüber dem Beihilferecht in Hessen bietet das bayerische Beihilferecht „bessere“ Leistungen für seine Beamten an. Hierunter fallen beispielsweise ein Beihilfebemessungssatz in Höhe von 70 Prozent für alle Beihilfeberechtigten in Elternzeit, feste, personenbezogene Bemessungssätze (für Ehegatten 70 Prozent, für Kinder 80 Prozent, für Versorgungsempfänger 70 Prozent), ein Wegfall der Beihilfe für Ehegatten erst ab einem Gesamtbetrag der Einkünfte von 18.000 Euro (Hessen: 8.820 Euro) und auch die Beihilfefähigkeit aller verordneten Arzneimittel im Sinn des Arzneimittelgesetzes (es bestehen keine Einschränkungen vergleichbar dem Kassenrecht). Die Attraktivität des bayerischen Staatsdienstes ist insgesamt außerordentlich hoch, was sich auch in dauerhaft hohen Bewerberzahlen widerspiegelt.

Die Kosten für die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Tickets für alle Beschäftigten des Freistaates Bayern würden sich nach den Ergebnissen der Verhandlungen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und -verbänden, deren Anzahl in Bayern höher ist als in Hessen, richten. Auch die konkrete Ausgestaltung der Nutzungsmöglichkeiten (insbesondere hinsichtlich von Mitnahmeregelungen) bliebe den Verhandlungen vorbehalten. Konkrete Angaben zur Dauer der Verhandlungen und zu den zu erwartenden Kosten sind daher nicht möglich. In Anbetracht der vom Land Hessen aufzuwendenden Kosten für die kostenfreien ÖPNV-Tickets für seine Landesbediensteten ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten für den Freistaat Bayern im dreistelligen Millionenbereich liegen dürften.

Die Einführung eines entsprechenden ÖPNV-Tickets für die Beschäftigten des Freistaates Bayern, das als Kompensation für einen Teil der Lohn- bzw. Gehaltssteigerung anzusehen ist, ist zugunsten einer weiterhin attraktiven und leistungsgerechten Bezahlung daher nicht geplant.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass das LandesTicket-Hessen – wie sich aus der Berichterstattung der Presse zeigt – bereits zu einer Diskussion um sogenannte Privilegien des öffentlichen Dienstes geführt hat. Bei der Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Tickets für alle Landesbediensteten in Bayern ist eine ebensolche Diskussion zu erwarten. Die kostenlose Fahrkarte mit den Privilegien, wie das Land Hessen sie vorsieht, dürfte den nicht im Landesdienst Beschäftigten nur schwer zu vermitteln sein. Ein „Mehrwert“, wie er bei der Freifahrtregelung für Polizeibeamte gegeben ist, wird hier für den Bürger nicht erkennbar sein, insbesondere bei einer Ausweitung auf Familienangehörige.

3.2 Liegen der Staatsregierung mit Hessen vergleichbare Statistiken vor, wonach in diesem Bundesland 16 Prozent der Landesbediensteten öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit nutzen?

Nach Angaben des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) liegen keine vergleichbaren Statistiken vor.

4.1 Ließe sich nach den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich ein kostenloses Ticket für Landesbedienstete nach dem hessischen Vorbild auch in Bayern realisieren?

Der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder sieht ein kostenloses Ticket für den ÖPNV nicht vor. Dies ließe sich nur im Rahmen künftiger Tarifverhandlungen auf Ebene

der Tarifgemeinschaft deutscher Länder (TdL) realisieren. Hessen ist nicht Mitglied der TdL. Eine Ermächtigung der Mitgliederversammlung der TdL zur Führung diesbezüglicher Tarifverhandlungen auf landesbezirklicher Ebene liegt nicht vor und wird aus Gründen der Einheitlichkeit der Arbeitsbedingungen auch nicht erreichbar sein.

4.2 Welche Vorteile gewährt der Freistaat Bayern bisher seinen Bediensteten mit Blick auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel?

4.3 Bietet die Staatsregierung den Beschäftigten im öffentlichen Dienst bereits heute Anreize, um auf dem Weg zum Arbeitsort umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bevorzugen?

Das Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat hat für alle Beschäftigten des Freistaates Bayern Jobticket-Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn (DB), dem Münchner Verkehrsverbund (MVG) und der Bayerischen Oberlandbahn (BOB und MERIDIAN) abgeschlossen, sodass grundsätzlich die Beschäftigten aller Dienststellen des Freistaates Bayern ein Jobticket-Angebot nutzen können. Darüber hinaus bestehen auch Jobticket-Vereinbarungen einzelner Dienststellen mit örtlichen Verkehrsunternehmen. Insofern wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Markus Ganserer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) auf Drs. 17/3272 verwiesen. Die im Rahmen der Jobticket-Vereinbarungen von den Verkehrsunternehmen gewährten Rabatte auf die regulären Abopreise mit bis zu 13 Prozent stellen einen hohen Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dar und werden von den Beschäftigten in großer Zahl in Anspruch genommen.

Zudem wurde die bereits oben erwähnte „Freifahrtregelung“ für uniformierte Polizeibeamtinnen und -beamte im Jahr 2010 auf alle öffentlichen Verkehrsmittel in Bayern ausgeweitet.

5. Inwieweit gibt es Bestrebungen der Staatsregierung, in Abstimmung mit der Deutschen Bahn, den großen Verkehrsverbänden in Bayern und weiteren Nahverkehrsunternehmen verstärkt Pendler für den ÖPNV zu gewinnen und das bestehende Tarifsystem attraktiver zu machen?

Das StMI hat hierzu mitgeteilt, dass der Freistaat seit Jahren konsequent die Strategie verfolgt, den ÖPNV und den SPNV für Pendler hochattraktiv zu gestalten. Maßgeblicher Erfolgsfaktor hierfür ist ein attraktives Angebot. Die Zuwachsraten vor allem im Bereich SPNV belegen, dass die Strategie der Staatsregierung aufgegangen ist.

Der Freistaat ist Aufgabenträger des SPNV in Bayern, hat allerdings nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf die Fahrpreisgestaltung. Er vergibt die Verkehrsleistungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der überwiegenden Mehrheit das wirtschaftliche Risiko tragen. Die von den Verkehrsunternehmen festgesetzten Fahrtgelte bedürfen zwar der Genehmigung durch den Freistaat Bayern. Im Rahmen der vertraglichen Verpflichtungen des Freistaates

in Nettoverträgen sind bei der Genehmigung jedoch die wirtschaftlichen Interessen des Verkehrsunternehmens zu berücksichtigen, das das Einnahmerisiko trägt.

Der allgemeine ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis unter Berücksichtigung der Ziele des jeweiligen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgers. Die Erbringung der Verkehrsleistung erfolgt durch die Verkehrsunternehmen entweder im Rahmen von bestellten Verkehren des kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgers oder durch unternehmerische eigenwirtschaftliche Verkehre ohne Bestellung des Aufgabenträgers. Im Bereich des ÖPNV müssen die Verkehrsunternehmen für ihren jeweiligen selbst festgesetzten Haustarif eine Genehmigung bei der zuständigen Bezirksregierung beantragen. Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Wenn die Beförderungsentgelte von einer kreisfreien Stadt oder einem Landkreis als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorgegeben oder akzeptiert wurden, besteht nur noch eine Anzeigepflicht. Im Bereich eines Verkehrsverbundes wird der Einheitstarif in der Regel von der Verbundgesellschaft mit Wirkung für alle Verkehrsunternehmen gemeinsam zur Genehmigung beantragt.

Der Freistaat finanziert den SPNV durch die Bestellentgelte in erheblichem Maße mit und trägt so zu günstigen Tarifen bei. Zudem werden die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV durch staatliche Mittel in Höhe von über 200 Mio. Euro bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützt. Maßnahmen zur weiteren Absenkung des Tarifniveaus führen letztlich zu geringeren Einnahmen der Verkehrsunternehmen und damit zu einem schlechteren Angebot. Dies ist nicht primäres Ziel der Staatsregierung.

Weiter stehen den Pendlern in den Verkehrsverbänden attraktive Abonnements zur Verfügung. Hinzu kommt die Möglichkeit zur steuerlichen Berücksichtigung der Ausgaben für den Weg zur Arbeit als Werbungskosten.

Im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) ist der Freistaat Bayern selbst Gesellschafter und vertritt die Interessen des SPNV bei der Tarifbestimmung. Gemäß des Beschlusses der Staatsregierung von Ende Juni dieses Jahres finanziert der Freistaat im Rahmen des Maßnahmenpakets für die Luftreinhaltung für Neukunden des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, die ein Jahresabonnement erwerben, einen zusätzlichen Gratismonat. Dadurch sollen vor allem Pendler zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden.

Im Bereich des MVV wird zudem derzeit mit der Beteiligung der Gesellschafter des MVV, der Landeshauptstadt München, den Verbundlandkreisen und dem Freistaat Bayern, gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Vertretern der Busunternehmen an einer Reform der Tarifstruktur gearbeitet.