

Motion

1934 Grimm, Burgdorf (Grüne)

Weitere Unterschriften: 11

Eingereicht am: 13.06.2007

Ökologische Aspekte auch bei Dienstreisen

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Gestaltung der Kilometerentschädigung für Dienstreisen mit privaten Motorfahrzeugen neu zu gestalten.
2. Die Kilometerentschädigungen sind nicht länger nach Hubraum des Fahrzeugs zu gestalten.
3. Bei der Umgestaltung soll geprüft werden, ob diese Entschädigungen nach ökologischen Aspekten – wie zum Beispiel: je grösser der Hubraum, desto kleiner die Kilometerentschädigung – umgesetzt werden können.

Begründung

In der Personalverordnung des Kantons Bern werden die Grundlagen über die Erstattung von Spesenentschädigungen für Dienstfahrten mit privaten Motorfahrzeugen beschrieben. Artikel 113 Absatz 2 gibt dem Regierungsrat die Kompetenz, die Kilometerentschädigungen festzulegen.

Die ordentlichen Kilometerentschädigungen sind momentan wie folgt festgelegt:

Bis 9000 km/Jahr

Bis 800 ccm	55 Rp/Km
Von 801 –1200 ccm	60 Rp/Km
Von 1201 – 1600 ccm	65 Rp/Km
Über 1601 ccm	70 Rp/Km

Diese Daten sind unter folgender Internetseite abrufbar:

<http://www.erz.be.ch/site/index/fachportal-bildung/fb-anstellung-index/fb-anstellung-gehalt/fb-anstellung-gehalt-fahrspesenentschaedigung.htm>

Heute werden den obigen Angaben entsprechend diejenigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein „starkes“ Fahrzeug fahren gegenüber denjenigen, die bewusst ein ökologisches Fahrzeug fahren bevorzugt behandelt. Es besteht keinerlei Anreiz zur Fahrt mit einem Treibstoff sparenderen Motorfahrzeug oder sogar zur Benützung des Öffentlichen Verkehrs.

Diese Handhabung widerspricht dem erklärten Grundsatz zur angestrebten Energieeffizienz. Sowohl die Regierung als auch der Grosse Rat haben sich dazu in der Energiestrategie bekennt.

Der Regierungsrat muss diese Entschädigungspraxis so rasch als möglich überdenken und entsprechend anpassen.

Antwort des Regierungsrates

Die Festlegung der Entschädigungsansätze für Spesen liegt im Kompetenzbereich des Regierungsrats (Art. 76 des Personalgesetzes vom 16. September 2004 (PG); BSG 153.01). Bei der vorliegenden Motion handelt es sich deshalb um eine so genannte Richtlinienmotion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates gemäss Art. 53 Abs. 3 Grossratsgesetz (GRG). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel sowie der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Die Entscheidungsverantwortung bleibt im Regierungsrat. Dieser nimmt zu den Ausführungen des Motionärs wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat kann sich den ökologischen Überlegungen des Motionärs anschliessen. Ein bewusster Umgang mit den verschiedenen Energieträgern ist heute bereits in der Regierungsstrategie verankert: So hat sich der Regierungsrat in den Richtlinien der Regierungspolitik 2007–2010 verpflichtet, die Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien – auch im Interesse eines wirksamen Klimaschutzes – mit geeigneten Massnahmen zu verstärken. Ferner ist in der Energiestrategie 2006 seine Absicht festgehalten, mit einer gezielten Energiepolitik den Wirtschaftsstandort Bern zu stärken und die Umwelt zu schonen. Nach wie vor Gültigkeit hat auch der 3. Energiebericht, den der Grosse Rat im März 2003 zur Kenntnis genommen hat und der unter anderem zum Ziel hat, den Verbrauch fossiler Energieträger zu reduzieren.

Auch bei der Behandlung von früheren parlamentarischen Vorstössen hat sich der Regierungsrat als umweltbewusster Arbeitgeber positioniert. So hat er sich beispielsweise in seiner Antwort auf die Motion „Weniger Dreck in der Luft“ von Grossrätin Wasserfallen am 28. Juni 2006 dafür ausgesprochen, nur noch dieselbetriebene Fahrzeuge und Maschinen anzuschaffen, die mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind. Er hat zugleich auch die Gemeinden im Kanton aufgefordert, sich dieser Haltung anzuschliessen.

Auch hinsichtlich des Anliegens der vorliegenden Motion, Dienstreisen nach ökologischen Kriterien zu gestalten und die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, bestehen heute bereits entsprechende Grundlagen: So haben Dienstreisen des Kantonspersonals gemäss Art. 109 der Personalverordnung vom 18. Mai 2005 (PV) in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr zu erfolgen. Die Benützung privater Motorfahrzeuge kann nur dann bewilligt werden, wenn dies aus dienstlichen Gründen zweckmässiger ist oder erheblich Zeit oder Kosten eingespart werden können.

Zu beachten ist allerdings auch, dass die Entschädigung für die Verwendung privater Fahrzeuge generell kostengünstiger ist als die Beschaffung und Bewirtschaftung eines eigenen Fahrzeugparks. Der Kanton kann als Arbeitgeber seine Mitarbeitenden nicht dazu verpflichten, ihre Fahrzeuge für dienstliche Zwecke zur Verfügung zu stellen. Deshalb muss diese Bereitschaft der Mitarbeitenden möglichst kostendeckend entschädigt werden. Als Beispiel hierfür können die Kantonspolizei und der Wildhüterdienst genannt werden, wo zahlreiche Mitarbeitende ihr Fahrzeug dem Arbeitgeber häufig täglich zur Verfügung stellen. Diese beiden Personalkategorien erhalten zwar zusätzlich zur Kilometerentschädigung fixe Entschädigungen für die Bereithaltung (500 Franken pro Jahr) sowie für die Garagierung (360 Franken pro Jahr). Trotzdem kommt diese Lösung den Kanton wesentlich günstiger zu stehen als der Unterhalt einer eigenen Fahrzeugflotte.

Im Einklang mit seiner dargestellten Grundhaltung und den bereits getroffenen Massnahmen nimmt der Regierungsrat zu den einzelnen Forderungen des Motionärs wie folgt Stellung:

Ziffern 1 und 2:

Bereits im März 1996 wurden zwei Postulate eingereicht, die eine Vereinheitlichung der nach Hubraum abgestuften Entschädigungssätze forderten (P 084/96, Strecker, Ligerz, und P 110/96, Pfister, Zweisimmen). Die beiden Vorstösse verlangten eine einheitliche Entschädigung von 60 Rappen (Strecker) bzw. 55 Rappen (Pfister) pro gefahrenen Kilometer und wurden vom Grossen Rat angenommen. In den anschliessenden Abklärungen kam die Finanzdirektion zum Schluss, dass der Wegfall unterschiedlicher Kilometersätze einige Vorteile mit sich bringen würde: So würden administrative Abläufe bei der Spesenverarbeitung erleichtert, die Gleichstellung aller Kantonsangestellten hergestellt sowie der von den Postulanten geforderte ökologische Aspekt berücksichtigt.

Die Spesenentschädigung wurde damals anhand einer Datenerhebung innerhalb der Verwaltung geprüft sowie mit Daten anderer öffentlicher Verwaltungen, privatwirtschaftlicher Unternehmen und fahrzeugtechnischen Fachdiensten verglichen. Diese Vergleiche zeigten auf, dass der Kanton Bern mit seiner Regelung zwar im Bereich der tatsächlich anfallenden Kosten für Personenwagen liegt, im Quervergleich mit der Privatwirtschaft jedoch im oberen Bereich bzw. mit anderen öffentlichen Verwaltungen sogar an der Spitze lag. Ein Mitberichtsverfahren zu den Vergleichsergebnissen und verschiedenen Lösungsansätzen führte in der Folge insbesondere von Seiten der Personalverbände, teilweise aber auch aus der Verwaltung, zu erheblichen Vorbehalten gegenüber einer Neuregelung, welche eine Vereinheitlichung der bisher nach Motorengrösse variierenden Ansätze auf einem leicht tieferen Niveau anstrebte: Die Mehrheit der befragten Parteien war beispielsweise der Meinung, dass eine Reduktion der damaligen Ansätze vom Kantonspersonal als eine weitere Sparmassnahme verstanden werden könnte. Aus diesen Gründen kam die Finanzdirektion im Jahr 2000 zum Schluss, dass die bisherigen Ansätze bis auf weiteres ihre Gültigkeit behalten sollen.

Der Regierungsrat ist zum heutigen Zeitpunkt bereit, das Anliegen umzusetzen. Er begrüsst grundsätzlich eine einheitliche Kilometerentschädigung und beurteilt die damals aufgezeigten Vorteile nach wie vor gleich. Zudem dürften die damals als relativ grosszügig erachteten Kilometeransätze aufgrund der Teuerung sowie des in der Zwischenzeit stark gestiegenen Benzinpreises mehr denn je im Bereich der effektiven Kosten liegen.

Antrag: Annahme als Motion

Ziffer 3

Mit der vom Motionär vorgeschlagenen Umkehr der heute bestehenden Abstufung nach dem ökologisch motivierten Prinzip „je kleiner der Motor, desto höher der Ansatz“ würden die oben geschilderten Vorteile einer einheitlichen Entschädigung hinfällig. Dem Anliegen, kleinvolumig motorisierte Fahrzeuge zu privilegieren, würde zudem mit einer einheitlichen Kilometerentschädigung bereits genügend entsprochen.

Weiter ist zu beachten, dass Mitarbeitende mit grossvolumigen Autos mit einer solchen Lösung keine kostendeckende Entschädigung mehr erhielten. Wenn aber beispielsweise im Forst- und Wildhüterbereich vornehmlich grössere Autos zum Einsatz kommen, ist der Arbeitgeber Kanton gerade hier besonders stark auf die Bereitschaft dieser Mitarbeitenden angewiesen, ihr Privatfahrzeug für dienstliche Fahrten einzusetzen. Mit der vom Motionär vorgeschlagenen Regelung könnte diese Bereitschaft jedoch fraglich werden. Die Wahl des eigenen Fahrzeugtyps erachtet der Regierungsrat grundsätzlich als rein privaten Entscheid. Die Absicht, die Bereitschaft des Personals zur Verwendung des Privatfahrzeugs für dienstliche Zwecke möglichst kostendeckend zu entschädigen sowie die privaten Entscheidungen der Mitarbeitenden zu respektieren, wäre mit der vorgeschlagenen Lösung nicht mehr gegeben.

Antrag: Ablehnung

An den Grossen Rat