

Beschlussvorlagefür den
öffentlichen Sitzungsteil

| Gremium | Datum | Zuständigkeit |
|----------------|------------|---------------|
| Kreisausschuss | 07.10.2019 | Vorberatung |
| Kreistag | 08.10.2019 | Entscheidung |

| Tagesordnungs-Punkt | |
|---------------------|--|
| | Antrag der Kreistagsfraktionen CDU/GRÜNE: „Fahrradnutzung bei Beschäftigten steigern – mit dem Dienstfahrrad zur Arbeit,, |

Beschlussvorschlag:

Der Beschluss ergibt sich aus den Beratungen

Vorbemerkungen:

Mit Antrag vom 22.07.2019 (**Anhang 1**), eingegangen bei der Verwaltung am 10.09.2019, beantragen die Fraktionen CDU/GRÜNE, dass der Kreistag beschließen möge:

1. Ziel des Rhein-Sieg-Kreises ist es, die Beschäftigten zu motivieren noch mehr als bisher, das Fahrrad für die Anfahrt zur Arbeit und die Heimfahrt zu nutzen
2. Die Verwaltung wird ein Konzept erstellen, wie den Beschäftigten (Angestellten und Beamt*innen) des Rhein-Sieg-Kreises und seiner Gesellschaften die Möglichkeit der Nutzung eines Dienstrades für die Arbeit und nach Hause ermöglicht werden kann. Dabei sind die steuer- und arbeitsrechtlichen Fragen mit ihren Auswirkungen auf die Beschäftigten darzustellen.
3. Der Rhein-Sieg-Kreis wird eine Abfrage (Interessensabfrage) bei möglichen Leasing-Rahmenvertragspartnern/innen durchführen, ob und mit welchen Konditionen Verträge geschlossen werden können.
4. Der Rhein-Sieg-Kreis wird beauftragt, für das potentielle Angebot des Dienstfahrrades eine Kosten/Nutzen-Schätzung anzustellen.

Mit der Dienstrad-Idee sollen die Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis die Möglichkeit erhalten, über ihren Arbeitgeber ein Wunschrad zu beziehen und dieses bequem per monatlicher Gehaltsabrechnung zu bezahlen.

I. Ausgangslage

1. Rhein-Sieg-Kreis

a. Status quo

Der Rhein-Sieg-Kreis verfügt derzeit über 6 Pedelecs sowie 4 „normale“ Fahrräder, die den Mitarbeiter*innen im Rahmen der dienstlichen Tätigkeit zur Verfügung stehen. Für die private Nutzung stehen keine Räder zur Verfügung ebenfalls nicht die Möglichkeit des sogenannten „Dienstradleasing“. Für die Mitarbeiter*innen der Kreisverwaltung, die bereits mit dem Fahrrad zu Arbeit kommen, stehen in der Dienstgarage überdachte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Als besonderen Service für die Radfahrer gibt es eine Pumpstation zum Aufpumpen der Reifen. Außerdem steht Flickzeug kostenlos zur Verfügung.

Im Rahmen der Sanierung des Kreishauses wird der Bereich des Fitnessraums grundlegend saniert, so dass dort zukünftig (mehr) Duschkmöglichkeiten als auch Spinde für Radfahrer zur Verfügung gestellt werden. Der Rhein-Sieg-Kreis unterstützt das Radfahren innerhalb der Kreisverwaltung und führt hierzu auch einen hausinternen Wettbewerb durch. Prämiiert werden die Mitarbeiter*innen, die besonders häufig mit dem Rad zur Arbeit fahren. Während von 2010 – 2018 diese innerbetriebliche Aktion mit der Kampagne der AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“ kombiniert wurde, findet ab diesem Jahr eine Verknüpfung mit dem „STADTRADELN“ (Aktionszeitraum: 3 Wochen) – eine europaweite Kampagne des Klima-Bündnisses - statt. Der Rhein-Sieg-Kreis ist außerdem Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft der Fußgänger- und Fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS).

b. Dienstradleasing

Die Dienstrad-Idee beinhaltet, dass Arbeitnehmer*innen die Möglichkeit erhalten, über ihren Arbeitgeber ein Wunschrad zu beziehen und dieses über die monatliche Gehaltsabrechnung zu bezahlen.

Aktuell werden hierzu weit verbreitet Leasing-Modelle beworben, bei denen die Beschäftigten die Finanzierung der vollen monatlichen Leasing-Raten aus ihrem Bruttoeinkommen übernehmen (Gehalts- oder Entgeltumwandlung) und das Rad nach Ablauf des Leasingzeitraumes käuflich erwerben können.

Der Arbeitgeber schließt in diesen Fällen mit dem Anbieter einen Rahmenvertrag ab, die Raten werden von den Bruttogehältern der Beschäftigten einbehalten und an den Anbieter weitergeleitet. Die Beschäftigten haben hier die Möglichkeit, ein individuelles Wunschrad zu

erhalten und zu nutzen.

Wird ein Fahrrad bzw. Pedelec im Rahmen einer Gehaltsumwandlung Arbeitnehmer*innen für private Fahrten zur Nutzung überlassen, handelt es sich um einen lohnsteuerpflichtigen geldwerten Vorteil. Hierbei wird von dem Bruttoarbeitslohn Barlohn in Sachlohn umgewandelt. Gem. dem Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder vom 13.03.2019 wird als monatlicher Durchschnittswert für die Privatnutzung für erstmals nach dem 31.12.2018 und vor dem 01.01.2022 überlassenen betrieblichen Fahrräder 1% der auf volle 100 Euro abgerundeten halbierten unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers festgesetzt.

Voraussetzung ist, dass dem Arbeitgeber das Fahrrad wirtschaftlich als Leasingnehmer mit allen wesentlichen Rechten und Pflichten, wie z.B. Instandhaltung oder Versicherungsschutz, zuzurechnen ist.

Dieses Modell ist jedoch aus rechtlichen Gründen derzeit nicht umsetzbar, da die hierbei zu Grunde liegende Umwandlung des Bruttolohnes zu diesem Zweck nicht zulässig ist.

Es wäre daher insoweit zunächst eine Änderung des tarifvertraglichen und des besoldungsrechtlichen Rahmens erforderlich, vgl. auch Sachstandsbericht des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages 2018, **Anhang 2**, insbesondere S. 9f). Im Einzelnen:

- Aufgrund der Tarifgebundenheit im öffentlichen Dienst kann für **Tarifangestellte** ein E-Bike-Leasing in Form einer Entgeltumwandlung nicht angeboten werden. Für diese Art der Entgeltumwandlung fehlt es an einer tarifvertraglichen Öffnung. Aus dem KAV NW Newsletter 44/18 vom 19.06.2018 geht hervor, dass die Gewerkschaft ver.di sich gegen eine tarifvertragliche Öffnungsklausel für Entgeltumwandlungsmodelle zum E-Bike-Leasing ausspricht (siehe **Anhang 3**). Eine Entgeltumwandlung ist für Tarifbeschäftigte aktuell allein für den Bereich der Altersvorsorge zulässig, für ein Dienstfahrradleasing ist dies nicht zulässig.
- Für die Beamten fehlt es ebenfalls an einer rechtlichen Grundlage, die eine Umwandlung der Bruttobesoldung zulässt. Das Ministerium der Finanzen des Landes NRW hat hierzu den kommunalen Spitzenverbänden mitgeteilt **Anhang 4**, dass eine solche Anpassung des Besoldungsrechtes nicht beabsichtigt ist, da zum einen eine entsprechende tarifliche Öffnung nicht erkennbar ist und sich ohne Arbeitgeberzuschüsse keine wirtschaftlichen Vorteile ergeben. Eine Ungleichbehandlung der Bediensteten des öffentlichen Dienstes soll insoweit vermieden werden.

Aus vorgenannten Gründen ist es dem Rhein-Sieg-Kreis daher nicht möglich, dieses Modell eines Dienstradleasings umzusetzen.

2. Beteiligungsgesellschaften

Bei den Beteiligungsgesellschaften des Rhein-Sieg-Kreises stellt sich die Ausgangslage unterschiedlich dar:

- Die Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH (RSAG) sowie die Regionalverkehr Köln GmbH (ab Herbst 2019) bieten ein Dienstradleasing an.
- Der Wahnbachtalsperrenverband kann aus denselben Gründen wie der Rhein-Sieg-Kreis ein Dienstradleasing nicht anbieten. Die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) und die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft für den Rhein-Sieg-Kreis (GWG) bieten ebenfalls kein Leasing an.

II. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Rhein-Sieg-Kreis hat zusammen mit der Stadt Bonn und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) das Projekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM) im Rahmen der Leadcity-Maßnahmen der Stadt Bonn (Modellstadt zur Verbesserung der Luftqualität) erarbeitet. Ziel des BMM ist es, eine nachhaltige und funktionierende Mobilitätsentwicklung zu fördern und den Modal Split in der Region Bonn/Rhein-Sieg in den Verkehrsspitzenzeiten um mindestens 5-10% zugunsten des Umweltverbundes zu verändern oder im Idealfall 10% der Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (miV) zu vermeiden. Im Fokus stehen dabei ausschließlich die Mobilität und Wege der Berufspendler. In der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 06.02.2019 wurde die Intention und die Funktion des BMM in der Region Bonn/Rhein-Sieg vorgestellt.

Beim BMM werden verschiedenste, auf die Belange der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis abgestimmte konkrete Maßnahmen angeboten und realisiert, wie z.B.

- Mobilitätsanalysen der Belegschaft
- Mobilitäts-Testwochen, u.a. mit kostenlosen Testangeboten z.B. Pedelec-Leihe, ÖPNV-Ticket oder Zugang zu Car- oder Bike-Sharing.
- Kaufprämien und Rabatte für Mitarbeiter, wenn sie sich ein Pedelec anschaffen.
- Kaufrabatte für Mitarbeiter, wenn sie zum ersten Mal ein ÖPNV-Jahresticket kaufen
- Rabatte für Mitarbeiter, wenn sie sich an Car- oder Bike-Sharing beteiligen
- Beratung mit den Arbeitgebern und Konzeption von Initiativen über die Möglichkeiten von Mobile Working
- Beratung mit den Arbeitgebern und Konzeption von Initiativen über die Möglichkeiten eines Parkraummanagements

Der Rhein-Sieg-Kreis wird sich deshalb mit der als **Anhang 5** beigefügten Teilnahmevereinbarung nebst Kooperationsvereinbarung für Arbeitgeber an dem Projekt – in seiner Rolle als Arbeitgeber am BMM beteiligen unabhängig von seiner Rolle als „Initialpartner“ (gemeinsam mit den weiteren Initialpartnern Bundesstadt Bonn und Zukunftsnetz Mobilität NRW beim VRS). Kosten fallen hierfür in Höhe von maximal 2.500 € im Jahr 2019 und 5.000 € im Jahr 2020 an und stehen beim (Teil-)Produkt 0.90.30.05 „ÖPNV-Planung zur Verfügung. Durch seine Teilnahme wird der Rhein-Sieg-Kreis dann als Arbeitgeber in die Lage versetzt von dem Beratungsangebot und Maßnahmenpaketen zu profitieren indem alle Facetten des BMM hinsichtlich der Mitarbeitermobilität untersucht und beurteilt werden. Die dem **Anhang 5** beigefügte Kooperationserklärung bietet einen guten Überblick zur beabsichtigten Vorgehensweise und die Erwartungen an die beteiligten Akteure.

Damit ist der Grundstein gelegt, um auch das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter des Rhein-Sieg-Kreises grundlegend analysieren zu lassen und innerhalb der derzeit gültigen (auch rechtlichen) Rahmenbedingungen gezielte Maßnahmen auch für den Rhein-Sieg-Kreis zu entwickeln.

Die Verwaltung schlägt daher folgenden Beschluss vor,

Der Rhein-Sieg-Kreis nimmt in der Rolle als Arbeitgeber an dem Programm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ teil, insbesondere auch, um durch eine systematische Analyse zu ermitteln, welche Maßnahmen für den Rhein-Sieg-Kreis als Arbeitgeber geeignet wären, die Mitarbeiter zur Radnutzung für die Fahrten von und zur Arbeitsstätte zu motivieren.

Die Verwaltung wird dem Kreisausschuss über die Ergebnisse zu gegebener Zeit berichten.

Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Kreisausschusses am 07.10.2019 wird mündlich berichtet.



(Schuster)
Landrat

- Anhang 1 Antrag der CDU/GRÜNE vom 22.07.2019
- Anhang 2 Sachstandsbericht des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, 2018
- Anhang 3 KAV NW Newsletter 44/18 vom 19.06.2018
- Anhang 4 Schreiben des Finanzministeriums NRW vom 09.07.2018
- Anhang 5 Teilnahmevereinbarung nebst Kooperationsvereinbarung



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg



DIE GRÜNEN

An den
Landrat des Rhein-Sieg-Kreises
Herrn Sebastian Schuster
Kreishaus



22.07.2019

VCCg/0053/19

53721 Siegburg

nachrichtlich:

Fraktionen/Gruppen

Antrag

Fahrradnutzung bei Beschäftigten steigern - mit dem Dienstfahrrad zur Arbeit

Sehr geehrter Herr Landrat,

die Fraktionen von CDU und GRÜNEN stellen folgenden Antrag zur Sitzung des Kreisausschusses am 7. und des Kreistags am 8. Oktober 2019:

Der Kreistag möge beschließen:

1. Ziel des Rhein-Sieg-Kreises ist es, die Beschäftigten zu motivieren noch mehr als bisher, das Fahrrad für die Anfahrt zur Arbeit und die Heimfahrt zu nutzen.
2. Die Verwaltung wird ein Konzept erstellen, wie den Beschäftigten (Angestellten und Beamt*innen) des Rhein-Sieg-Kreises und seiner Gesellschaften die Möglichkeit der Nutzung eines Dienstrades für die Fahrt zur Arbeit und nach Hause ermöglicht werden kann. Dabei sind die steuer- und arbeitsrechtlichen Fragen mit ihren Auswirkungen auf die Beschäftigten darzustellen.
3. Der Rhein-Sieg-Kreis wird eine Abfrage (Interessensabfrage) bei möglichen Leasing-Rahmenvertragspartner*innen durchführen, ob und mit welchen Konditionen Verträge geschlossen werden können.
4. Der Rhein-Sieg-Kreis wird beauftragt, für das potentielle Angebot des Dienstfahrrades für die Beschäftigten eine Kosten/Nutzen-Schätzung zu erstellen.

Begründung:

Mit der Dienstrad-Idee erhalten die Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis die Möglichkeit, über ihren Arbeitgeber ein Wunschrad zu beziehen und dieses bequem per monatlicher Gehaltsabrechnung zu bezahlen.

Seit dem Jahr 2012 werden Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes wie ein Dienstwagen steuerlich nach § 8 Abs. 2 EStG behandelt. Damit haben öffentliche Verwaltung ebenso wie Unternehmen die Möglichkeit ihren Beschäftigten Dienstfahrräder zur Verfügung zu stellen.

Der Rhein-Sieg-Kreis würde mit diesem Angebot das vorhandene betriebliche Mobilitätsmanagement weiterentwickeln und eine Vorbildfunktion wahrnehmen.

Das Ziel der Steigerung der Nutzung des Fahrrads kommt zudem der Mitarbeiter*innengesundheit zu Gute.

Der Fachhandel bietet mittlerweile an vielfältiges Angebot an, so dass mit einer Interessensabfrage ermittelt werden kann, wie die Angebote konkret aussehen.

Einzelne Fachhandel geben als Referenz an, dass sie bereits Rahmenverträge mit einer sehr großen Anzahl von Arbeitgeber*innen in ganz Deutschland abgeschlossen haben, vom kleinen Handwerksmeister über Mittelständler bis zu Großkonzernen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Torsten Bieber

Jürgen Becker

Ingo Steiner

Wilhelm Windhuis

f.d.R. July Konrad



Sachstand

Dienstfahräder

Dienstfahrräder

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 120/18
Abschluss der Arbeit: 13. September 2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|-------------------------------|-----------|
| 1. | Einleitung | 4 |
| 2. | Programme des Bundes | 4 |
| 3. | Steuerliche Behandlung | 6 |
| 4. | Dienstradleasing | 7 |
| 5. | Statistik | 10 |

1. Einleitung

Gefragt wird, wie sich in Deutschland das System der „Dienstfahräder“ darstellt, wie dieses für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter funktioniert und ob es statistische Angaben zu Reformergebnissen, Entwicklung, Anzahl der verfügbaren Fahrräder gibt. Dienstfahräder sind Fahrräder, die der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zur Verfügung stellt, wobei die nachfolgende Darstellungen Informationen zu Dienstfahrädern im Allgemeinen und zu solchen im engeren Sinne im Bereich des öffentlichen Dienstes aufbereitet. Bei Letzteren liegt gemäß den Zuständigkeiten der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages der Fokus auf der Bundesebene.

2. Programme des Bundes

Deutschland besitzt eine nationale Strategie zur Radverkehrsförderung. Erstmals 2002 hat der **Bund** einen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2002-2012)** als strategisches Grundsatzdokument seiner Radverkehrspolitik vorgelegt, um damit eine lenkende Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung einzunehmen. Seit 1. Januar 2013 gilt der "**Nationale Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln**", der sich an den ersten NRVP anschließt und diesen weiterentwickelt.

Der NRVP beinhaltet die **grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre** mit Blick auf neue verkehrspolitische Herausforderungen. Er gibt neun Handlungsfelder vor (Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Fahrradtourismus, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung, Qualitäten schaffen und sichern) und beschreibt die wesentlichen Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung des Radverkehrs. Dabei erläutert bzw. empfiehlt der NRVP - innerhalb der jeweiligen Zuständigkeiten - die konkreten Schritte und Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen.¹

Auszugsweise heißt es zum **Thema „Dienstfahräder“ im NRVP 2020**:

„Die Arbeitgeber sind schließlich aufgerufen, im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements nicht zuletzt die Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die notwendige Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf Dienstwegen verbessert sowie effizient und nachhaltig organisiert werden. Entsprechende Konzepte wurden nicht zuletzt durch das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderte Aktionsprogramm „effizient mobil“ gefördert. Der Bund wird ergänzend zu den vorgeschlagenen Aktivitäten hinsichtlich des betrieblichen Mobilitätsmanagements die steuerrechtlichen Regelungen zu Dienstfahrädern überprüfen.“

¹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020> (letzter Abruf: 12. September 2018).

Ergänzend wird auf die **Informationen zu den aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten** des Bundes und der Länder zum Radverkehr unter <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderprogramm> (letzter Abruf: 12. September 2018) verwiesen.

Der Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung (bestehend aus jeweils einem Staatssekretär bzw. einer Staatssekretärin pro Bundesministerium sowie dem Chef des Kanzleramtes)² beschloss am 30. März 2015 die Neuauflage des **"Maßnahmenprogramms Nachhaltige Bundesregierung"** vom 6. Dezember 2010. Mit dem Programm verfolgt die Bundesregierung das Ziel, ihrer eigenen Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung Rechnung zu tragen. Es wird jedes Jahr überprüft (Monitoringberichte) und alle vier Jahre weiterentwickelt.

Im ursprünglichen **Programm von 2010 „Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen - Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit“**³ hieß es zu Dienstfahrrädern wie folgt:

„9. Zur weiteren Reduzierung verkehrsbedingter und standortbezogener CO₂-Emissionen (insbesondere bei Arbeitswegen, Dienstreisen) tragen folgende Maßnahmen bei:

...

b) Die Ressorts beteiligen sich an der Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ und weiteren geeigneten Aktivitäten zur Minderung verkehrsbedingter Emissionen. Die Anzahl der Dienstfahrräder pro Dienststelle der Ressorts (Ministeriumsstandort) wird bis zum 30. Juni 2011 um jeweils ein Drittel erhöht; bis zu diesem Zeitpunkt werden für jedes Ressort Elektrofahrräder beschafft. Darüber hinaus sollen geeignete Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl für Beschäftigte bereitgestellt werden, die mit dem eigenen Fahrrad zur Arbeit kommen.“

In der **überarbeiteten Fassung** (Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung, Beschluss vom 30. März 2015, Änderungsfassung vom 24. April 2017)⁴ wird zu Dienstfahrrädern wie folgt ausgeführt:

„8. Zur weiteren Vermeidung, Reduzierung und Kompensation verkehrsbedingter und standortbezogener CO₂-Emissionen (insbesondere bei Arbeitswegen, Dienstreisen) tragen folgende Maßnahmen bei:

² <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/der-staatssekretarsausschuss> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018).

³ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/423420/65f4e3000206cfffcbf9530dfa067f1/2010-12-06-massnahmenprogramm-nachhaltigkeit-der-bundesregierung-data.pdf?download=1> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018)

⁴ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/426424/ce303cc4bf64c43e7775dc20f031fb2b/2015-03-30-massnahmenprogramm-nachhaltigkeit-data.pdf?download=1> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018)

...

e) Alle Behörden und Einrichtungen des Bundes stellen ihren Beschäftigten für Dienstgänge eine ausreichende Anzahl (ggf. Bedarfsabfrage) an Dienstfahrrädern und Elektrofahrrädern sowie Beschäftigten und Besuchern eingangsnah, sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Die Nutzung von Fahrrädern/Elektrofahrrädern für kurze und mittlere Strecken wird in geeigneter Form behördenintern beworben.“

Im **neuesten Monitorbericht 2017**⁵ heißt es zur Umsetzung der Maßnahmen:

„Mehr als die Hälfte der Behörden stellen Dienstfahrräder für Dienstgänge der Beschäftigten zur Verfügung, viele davon auch Elektrodienstfahrräder. Einige Behörden planen noch Beschaffungen von Dienstfahrrädern und bei fast allen Behörden, die Dienstfahrräder zu Verfügung stellen, werden diese regelmäßig gewartet. Die Bedarfe und die Nutzung von Dienstfahrrädern unterscheiden sich je nach Behördenstandort sowie Art und Häufigkeit der anfallenden Dienstgänge. Im Durchschnitt ist die aktuelle Auslastung der Räder eher gering, jedoch haben einige Behörden auch eine sehr hohe Auslastung der Diensträder gemeldet. Es sind in nahezu allen Behörden eingangsnah, sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden, einige Behörden planen hierzu aktuell bauliche Erweiterungen oder Verbesserungen. Bei einer Mehrzahl der Behörden sind auch Umkleiden und Duschkmöglichkeiten vorhanden. Viele Behörden informieren aktiv über die vorhandenen Angebote (Intranet, Email, Einführungsveranstaltungen, Aktionstage). Aufmerksamkeit erzeugen sicher auch zusätzliche Angebote wie Bikesharing und Fahrradsicherheitstrainings oder Zertifizierungen des eigenen Mobilitätsmanagements bzw. als fahradfreundlicher Arbeitgeber.“

3. Steuerliche Behandlung

Seit 2012 gelten für Dienstfahrräder ähnliche steuerliche Regeln wie für Dienstwagen. In einem Erlass der obersten Finanzbehörden der (Bundes-)Länder vom 23. November 2012⁶ wurde die **steuerliche Behandlung der Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern zur privaten Nutzung** – d.h. zur Bewertung dieses zum Arbeitslohn zählenden geldwerten Vorteils – wie folgt erläutert:

„...Nach § 8 Absatz 2 Satz 8 EStG⁷ wird hiermit als monatlicher Durchschnittswert der privaten Nutzung (einschließlich Privatfahrten, Fahrten zur Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte und Heimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung) 1 % der auf volle 100 Euro abgerun-

⁵ Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen- Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit - Beschluss der Bundesregierung vom 30. März 2015, Monitoringbericht 2017, 5. Juni 2018, S. 30 f., <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/1142096/cba9d29cdb4b67c2c3b6249ffa884ea1/monitoringbericht-data.pdf?download=1> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018).

⁶ Bundessteuerblatt (BStBl) 2012 Teil I Nr. 19 vom 23. November 2012, S. 1224.

⁷ Fußnote ergänzt durch Verfasser: Einkommensteuergesetz (EStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/estg/> (letzter Abruf: 12. September 2018).

deten unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers, Importeurs oder Großhändlers im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrrads einschließlich der Umsatzsteuer festgesetzt. Die Freigrenze für Sachbezüge nach § 8 Absatz 2 Satz 9 EStG ist nicht anzuwenden.

Gehört die Nutzungsüberlassung von Fahrrädern zur Angebotspalette des Arbeitgebers an fremde Dritte (z.B. Fahrradverleihfirmen), ist der geldwerte Vorteil nach § 8 Absatz 3 EStG zu ermitteln, wenn die Lohnsteuer nicht nach § 40 EStG pauschal erhoben wird. Bei Personalrabatten ist der Rabattfreibetrag von 1080 Euro zu berücksichtigen.

Die vorstehenden Regelungen gelten auch für Elektrofahrräder, wenn diese verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen (u.a. keine Kennzeichen- und Versicherungspflicht) sind.

Ist ein Elektrofahrrad verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen (z.B. gelten Elektrofahrräder, deren Motor Geschwindigkeiten über 25 Kilometer pro Stunde unterstützt, als Kraftfahrzeuge), ist für die Bewertung des geldwerten Vorteils § 8 Absatz 2 Sätze 2 bis 5 i.V.m. § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG anzuwenden...“

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung auf ihrer Kabinettsitzung am 1. August 2018 beschlossen hat, die monatliche Besteuerung von Dienstwagen von 1 Prozent des Listenpreises durch den Arbeitnehmer bei zwischen 2019 und 2021 angeschafften oder geleasteten Elektro- und Hybridfahrzeugen auf 0,5 Prozent herabzusetzen.⁸ Die steuerliche Förderung von Diensträdern, speziell von E-Bikes, ist von dieser Regelung allerdings ausgenommen.⁹ Ziel der Neuregelung ist es, die Anschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen in Deutschland zu beschleunigen.

4. Dienstradleasing

Vor dem Hintergrund der steuerlichen Vergünstigungen bieten viele **Unternehmen** inzwischen ihren Mitarbeitern das **Leasing von Dienstfahrrädern** an.¹⁰

Zur **lohnsteuerlichen Behandlung der Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern an Arbeitnehmer in Leasingfällen** wird auf ein Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 17. November 2017 verwiesen, das unter folgendem Link abzurufen ist: <http://www.bundesfinanzministe->

⁸ <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Mitschrift/Pressekonferenzen/2018/08/2018-08-01-regpk.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).

⁹ Pressemitteilung des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) vom 2. August 2018 „Zweirad-Industrie-Verband fordert Absenkung der Dienstwagensteuer auch für E-Bikes“: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/zweirad-industrie-verband-fordert-absenkung-der> (letzter Abruf: 12. September 2018 ; siehe zu dieser Thematik auch die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), BT-Drs. 19/2083, S. 8 <http://dipbt.bundes-tag.de/doc/btd/19/020/1902083.pdf> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁰ Siehe hierzu etwa den Online-Artikel des „Spiegels“, „Arbeitnehmer steigen aufs Dienstfahrrad um“ vom 9. April 2018 unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/dienstfahrrad-werden-immer-beliebter-a-1201877.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).

[rium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2017-11-17-lohnsteuerliche-behandlung-der-ueberlassung-von-elektro-fahrraedern-an-arbeitnehmer-in-leasingfaellen.pdf? blob=publicationFile&v=1](http://www.wissenschaftliche-dienste.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2017-11-17-lohnsteuerliche-behandlung-der-ueberlassung-von-elektro-fahrraedern-an-arbeitnehmer-in-leasingfaellen.pdf?blob=publicationFile&v=1)

In diesem Schreiben werden einleitend auch die in der Praxis **üblichen Vertragsgestaltungen** des Leasings von Dienstfahrrädern wie folgt skizziert:

- „1. ein Rahmenvertrag zwischen dem Arbeitgeber und einem Anbieter, der regelmäßig die gesamte Abwicklung betreut,
2. Einzelleasingverträge zwischen dem Arbeitgeber (Leasingnehmer) und einem Leasinggeber über die (Elektro-)Fahrräder mit einer festen Laufzeit von zumeist 36 Monaten,
3. ein Nutzungsüberlassungsvertrag zwischen dem Arbeitgeber und dem Arbeitnehmer hinsichtlich des einzelnen (Elektro-)Fahrrads für ebendiese Dauer, der auch eine private Nutzung zulässt,
4. eine Änderung des Arbeitsvertrags, in dem einvernehmlich das künftige Gehalt des Arbeitnehmers für die Dauer der Nutzungsüberlassung um einen festgelegten Betrag (in der Regel in Höhe der Leasingrate des Arbeitgebers) herabgesetzt wird (sog. Gehaltsumwandlung).

Zudem sehen die Vertragsgestaltungen regelmäßig vor, dass ein Dritter (z. B. Leasing-geber, Dienstleister oder Verwertungsgesellschaft) dem Arbeitnehmer das von ihm genutzte (Elektro-)Fahrrad bei Beendigung der Überlassung durch den Arbeitgeber zu einem Restwert von z. B. 10 % des ursprünglichen Kaufpreises zum Erwerb anbieten kann.“

Zum Fahrradleasing finden sich z.B. unter der Überschrift „Bikeleasing - Vorteile mit Einschränkungen“, abzurufen unter: <https://www.radfahren.de/service/fahrradleasing-vorteile/> (letzter Abruf: 12. September 2018), weitere Informationen u.a. auch über Förderprogramme der Kommunen und Fahrradleasinganbieter.

Die Einführung eines **Dienstradleasings im behördlichen Bereich** wird zum Teil im politischen Raum befürwortet.¹¹ Kritisch haben sich z.T. Gewerkschaften und Interessenverbände der Beschäftigten im öffentlichen Dienst zu einer mit dem Leasing verbundenen **Entgeltumwandlung** positioniert. Die Gewerkschaft Ver.di begrüßt laut einem Informationspapier vom April 2017 „FAQ zum Thema „Jobrad“ nur Modelle, bei denen der Arbeitgeber den Beschäftigten „on top“,

¹¹ Vgl. Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 14. November 2016 eingegangenen Antworten der Bundesregierung, Frage 75. des Abgeordneten Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN), BT-Drs. 18/10358, S. 53, <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/103/1810358.pdf> (letzter Abruf: 12. September 2018).

also ohne Eingriffe in Lohn- oder Gehalt, etwas zugutekommen lässt.¹² Der Deutsche Beamtenbund (dbb) äußert sich im Rahmen einer Mitgliederinformation zu diesem Thema am 14. August 2018¹³ wie folgt:

„Seit einiger Zeit ist die Anschaffung eines JobRades, finanziert durch das Modell der Entgeltumwandlung, vermehrt im Gespräch. Oftmals wird für entsprechende Modelle von Arbeitgebern - auch im öffentlichen Dienst - geworben. Bei der Entgeltumwandlung wird auf einen Teil des Bruttoeinkommens verzichtet. Im öffentlichen Dienst existieren Tarifverträge zur Entgeltumwandlung zum Zweck des Aufbaus einer zusätzlichen betrieblichen Altersvorsorge. Nur dafür sind die mit der Entgeltumwandlung verbundenen Nachteile zu akzeptieren, weil das umgewandelte Einkommen effizient dabei hilft, den Lebensstandard im Alter zu sichern. Das ist bei einer Entgeltumwandlung zur Finanzierung eines JobRades nicht der Fall. Da die Entgeltumwandlung im öffentlichen Dienst nur möglich ist, wenn eine entsprechende tarifvertragliche Regelung existiert, ist die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) mit dieser Forderung an die Gewerkschaften herangetreten.“

Während für die **Angestellten** im öffentlichen Dienst Regelungen zur Entgeltumwandlung im Kontext des Jobradleasings **tarifvertraglich verankert** werden müssen, sind bei der Gruppe der **Beamten Änderungen des Beamtenbesoldungsrechts** erforderlich. Die entsprechende beamtenrechtliche Anpassung existiert auf Bundesebene bislang nicht. Auf Landesebene hat etwa das Land **Baden-Württemberg 2017** sein Landesbesoldungsgesetz zur Ermöglichung des Dienstradleasings mit Entgeltumwandlung wie folgt ergänzt:¹⁴

§ 3 Landesbesoldungsgesetz Baden-Württemberg (LBesGBW)¹⁵

„ (1) Die Besoldung der Beamten und Richter wird durch Gesetz geregelt. Andere als die in diesem Gesetz geregelten Besoldungsbestandteile dürfen nicht gewährt werden.

(2) Zusicherungen, Vereinbarungen und Vergleiche, die dem Beamten oder Richter eine höhere als die ihm gesetzlich zustehende Besoldung verschaffen sollen, sind unwirksam. Das Gleiche gilt für sonstige Rechtsgeschäfte, die zu diesem Zweck getätigt werden.

¹² https://bund-laender-nrw.verdi.de/++file++594b6ce0e58deb67cd559bc6/download/2017_FAQ%20Jobrad_verdi.pdf (letzter Abruf: 12. September 2018); siehe auch Onlineartikel der ZEIT „Radleasing über den Arbeitgeber boomt – ver.di hat was dagegen“ vom 12. Juni 2018, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-06/dienstfahrrad-arbeitnehmer-verdi-oeffentlicher-dienst> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹³ https://www.dbb.de/fileadmin/pdfs/2018/180814_mi_jobrad.pdf (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁴ Siehe hierzu auch <https://www.n-tv.de/ratgeber/Auch-Beamte-koennen-Dienstrad-fahren-article19936269.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁵ Landesbesoldungsgesetz Baden-Württemberg (LBesGBW) vom 9. November 2010 in der Fassung vom 18.07.2017, letzte berücksichtigte Änderung: Anlage 2 geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Juni 2018 (GBl. S. 173, 185); <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/jportal.jsessionid=0C2D83D80DD151ABBF192CCE847C154B.jp90?quelle=jlink&query=BesG+BW&psml=bsbawue-prod.psml&max=true&aiz=true#jlr-BesGBW2010V43P3> (letzter Abruf: 12. September 2018).

(3) Der Beamte oder Richter kann auf die ihm gesetzlich zustehende Besoldung weder ganz noch teilweise verzichten. Ausgenommen hiervon sind die vermögenswirksamen Leistungen, Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung zum Aufbau einer privaten Altersvorsorge und Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahräder, die den Beamten und Richtern auch zur privaten Nutzung überlassen werden, wenn es sich um Fahrräder im verkehrsrechtlichen Sinne handelt. Eine Entgeltumwandlung nach Satz 2 setzt außerdem voraus, dass sie für eine Maßnahme erfolgt, die vom Dienstherrn den Beamten und Richtern angeboten wird und es diesen freigestellt ist, ob sie das Angebot annehmen¹⁶.“

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass Tarif- und Besoldungsrecht aber nur Rahmenbedingungen eines – **durch anderweitige organisationsrechtliche Regelungen zuzulassenden** – Leasings näher ausgestalten.¹⁷

5. Statistik

Eine **Gesamtstatistik** über die Anzahl von Dienstfahrädern in Unternehmen und im behördlichen Bereich konnte nicht recherchiert werden. Das „manager magazin“ hat in einem Online-Artikel „Dienstfahrrad statt Dienstwagen“ vom 12. Juli 2017 unter Berufung auf Schätzungen des Bundesverbandes der mittelständischen Wirtschaft die Anzahl der Dienstfahräder mit 200.000 angegeben.¹⁸

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 18/9886 – Nachhaltige betriebliche Mobilität und Dienstfahräder, BT-Drs. 18/10085 vom 20. Oktober 2016 enthält als Anlage eine **tabellarische Übersicht u.a. mit Angaben zur Anzahl der Dienstfahräder der Bundesministerien und deren nachgeordneten Behörden**, S. 3 ff. (abrufbar unter: <http://dip21.bundestag.btg/dip21/btd/18/100/1810085.pdf>, letzter Abruf: 12. September 2018).

* * *

¹⁶ Hervorhebung durch Verfasser.

¹⁷ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Kers-tin Andreae, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 18/9886 – Nachhaltige betriebliche Mobilität und Dienstfahräder, S. 3; <http://dip21.bundestag.btg/dip21/btd/18/100/1810085.pdf> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁸ Online-Artikel, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/dienstfahrrad-statt-dienstwagen-neuer-trend-in-leasing-branche-a-1157356-2.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).



Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen

NEWSLETTER

Stichworte:

- ◆ Arbeitgebervorschlag für Entgeltumwandlungsmodelle zur Förderung von Nachhaltigkeit, Ökologie, Gesundheitsschutz und Arbeitgeberattraktivität (z.B. für E-Bike-Leasing-Modelle) in der Tarifrunde 2018 von ver.di abgelehnt
- ◆ Erfordernis einer tarifvertraglichen Öffnungsklausel für Entgeltumwandlungsmodelle für Beschäftigte ergibt sich aus § 4 Abs. 3 TVG
- ◆ VKA bestätigt nochmals gegenüber den KAVen, dass ohne tarifliche Öffnungsklausel die Umwandlung von tarifvertraglich geregelten Entgelten zugunsten von Leasingverträgen z.B. für E-Bikes weiterhin nicht zulässig ist

Gewerkschaft ver.di spricht sich gegen eine tarifvertragliche Öffnungsklausel für Entgeltumwandlungsmodelle zum E-Bike-Leasing etc. aus

Arbeitgebervorschlag für eine Öffnungsklausel zur Ermöglichung von Entgeltumwandlungsmodellen zur Förderung der Nachhaltigkeit, der Ökologie, des Gesundheitsschutzes und der Arbeitgeberattraktivität (insbesondere Entgeltumwandlungsmodelle zum E-Bike-Leasing) von ver.di nachhaltig abgelehnt

Sehr geehrte Damen und Herren,

fast täglich ist in der Presse zu lesen, dass bereits mehrere tausend Arbeitgeber in Deutschland Entgeltumwandlungsmodelle zum Zweck des E-Bike-Leasings etc. durchführen. Bei diesen Modellen wird z.B. bei einem vom Arbeitgeber geleasteten E-Bike, welches dem Beschäftigten zur Verfügung gestellt wird, die Leasingrate über den Weg der Entgeltumwandlung finanziert, was dazu führt, dass die Beschäftigten in dieser Höhe auch Steuern und Sozialversicherungsbeiträge einsparen können.

Gerade unter den Aspekten der Ökologie, der Nachhaltigkeit, der Förderung des Gesundheitsschutzes und der Arbeitgeberattraktivität würden solche Entgeltumwandlungsmodelle zum E-Bike-Leasing oder für andere Gebrauchsgüter eine positive Handlungs- und Gestaltungsvariante bieten. Im Vorfeld der Tarifrunde 2018 sind durch zahlreiche entsprechende Aufforderungsschreiben kommunaler Verwaltungen und Unternehmen (vielfach auch in Gestalt gemeinsamer Initiativschreiben von Arbeitgebern und Personal-/Betriebsräten) die kommunalen Arbeitgeberverbände angemahnt worden, eine tarifvertragliche Öffnungsklausel zur Entgeltumwandlung gemäß § 4 Abs. 3 TVG zur Ermöglichung solcher Entgeltumwandlungsmodelle zu schaffen.

Da im Bereich des öffentlichen Dienstes die Entgelte auf tarifvertraglicher Grundlage beruhen und insofern als Grundvoraussetzung für die Durchführung einer Entgeltumwandlung eine tarifvertragliche Öffnungsklausel erforderlich ist (vgl. § 4 Abs. 3 TVG), haben sich die Geschäftsführer der kommunalen Arbeitgeberverbände bereits im Vorfeld der Tarifrunde 2018 für die Schaffung einer solchen tarifvertraglichen Öffnungsklausel eingesetzt.

Vor diesem Hintergrund hat der Präsident der VKA, Herr Dr. Böhle, in der Tarifrunde 2018 gegenüber ver.di mit großem Nachdruck den Vorschlag zur Schaffung einer entsprechenden tarifvertraglichen Öffnungsklausel, die solche Entgeltumwandlungsmodelle zur Förderung der Aspekte der Ökologie, der Nachhaltigkeit, des Gesundheitsschutzes und der Arbeitgeberattraktivität (insbesondere Entgeltumwandlungsmodelle zum E-Bike-Leasing) ermöglicht, eingebracht.

Dieser ist von der Gewerkschaft ver.di leider kategorisch abgelehnt worden.

Zur Begründung der Ablehnung des Arbeitgebervorschlags, Entgeltumwandlungsmodelle zum Zwecke der Förderung der Nachhaltigkeit, der Ökologie, des Gesundheitsschutzes und der Arbeitgeberattraktivität durch eine tarifvertragliche Öffnungsklausel zu fördern, wird gewerkschaftsseitig angeführt, dass der Entgeltverzicht in Höhe der Leasingrate zwar dazu führt, dass der Beschäftigte insofern auch Steuern und Sozialversicherungsbeiträge spart; allerdings könnte ein solcher Entgeltverzicht später nach einer entsprechend langen Rentendauer dazu führen, dass diese wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit wegen einer ggf. geminderten Rentenleistung verloren gehen könnte.

Auch die Argumentation der Arbeitgeberseite, dass man die Beschäftigten als Tarifvertragspartei nicht bevormunden solle und doch **zumindest für diejenigen Beschäftigten**, die **dennoch** ein hohes Interesse haben, zum jetzigen Zeitpunkt eine Entgeltumwandlung zum Zwecke des E-Bike-Leasings etc. durchzuführen, eine entsprechende Öffnungsklausel zu ermöglichen, hat ver.di abschlägig beschieden.

Selbst der Hinweis der Arbeitgeberseite, dass auch von Seiten vieler Betriebs- und Personalräte sowie aufgrund der Nachfrage von einzelnen Beschäftigten ein erhebliches Interesse aus der Arbeitnehmerschaft selbst deutlich geworden sei, zumindest die tarifvertragliche Möglichkeit für solche Entgeltumwandlungsmodelle zu schaffen, hat ver.di nicht zu einer Zustimmung zu dem Arbeitgebervorschlag bewegen können.

Zur rechtlichen Situation hat unser Bundesverband, die **VKA**, vor diesem Hintergrund gegenüber den Kommunalen Arbeitgeberverbänden nochmals **aktuell darauf hingewiesen**, dass bei Fehlen einer Öffnungsklausel für die Beschäftigten die Entgeltumwandlung zu Gunsten von Leasingverträgen z.B. für E-Bikes u.a. auch weiterhin nicht zulässig ist.

Gerade angesichts von Debatten über Gesundheitsschutz und Gesundheitsprävention, aktuell geführten Diskussionen zur Optimierung von Personalentwicklungskonzepten oder auch umweltschutzorientiert geführten Debatten zum Thema Abgas- und Feinstaubbelastung hätte **aus Arbeitgebersicht eine Öffnungsklausel für Entgeltumwandlungsmodelle zur Förderung der Aspekte der Nachhaltigkeit, der Ökologie, des Gesundheitsschutzes und der Arbeitgeberattraktivität (z.B. für E-Bike-Leasing-Modelle) Sinn gemacht**. Selbst im Wege einer „Gesamtpaketeinigung“ im Rahmen der Tarifrunde 2018 war ver.di aber nicht bereit, hier eine tarifvertragliche Lösungsoption mitzugehen.

Mit freundlichen Grüßen

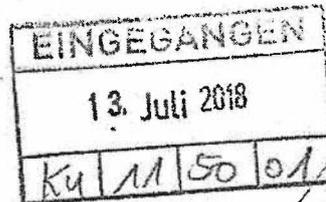
Dr. Bernhard Langenbrinck

Ministerium der Finanzen
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium der Finanzen Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Landkreistag NRW
Kavallierstraße 8
40213 Düsseldorf



09.07.2018

Seite 1 von 2

Aktenzeichen
B 2711 - 3.5 - IV A 3
Bei Antwort bitte angeben

Herr Schlüter
Referat IV A 3
Telefon 0211 4972-2360
Fax: 0211 4972-1217
E-Mail:
joerg.schlueter@fm.nrw.de

Leasing von E-Bikes für Beamtinnen und Beamte

Ihr Schreiben 11.50.01 Ku/cp vom 25.06.2018

Sehr geehrter Herr Dr. Kuhn,

die von Ihnen angeregte rechtliche Prüfung ist bereits erfolgt. Gegenstand der Prüfung war die Umsetzbarkeit eines Fahrradleasings durch den Arbeitgeber Land NRW und die anschließende Nutzungsüberlassung an die Beschäftigten. Die Leasingraten tragen bei dem geprüften Modell die Beschäftigten im Wege der Gehaltsumwandlung.

Die Prüfung führte zu folgendem Ergebnis:

Eine Umsetzung wäre für die Beamten des Landes nach Anpassung des Landesbesoldungsgesetzes möglich. Eine erforderliche Änderung des Ländertarifrechts für die Tarifbeschäftigten erscheint derzeit in der Tarifgemeinschaft deutscher Länder nicht durchsetzbar.

Der ökologische Nutzen dürfte gering ausfallen, da sich für die Beschäftigten im Regelfall ohne Arbeitgeberzuschüsse keine wirtschaftlichen Vorteile ergeben, und daher keine große Resonanz auf ein entsprechendes Angebot erwartet wird. Nachteilig wurden die notwendige Ungleichbehandlung der Beschäftigten (Angebot nur für Beamte möglich) und der zusätzliche, nicht unerhebliche Verwaltungsaufwand bewertet.

Aus vorgenannten Gründen wird die Einführung des Fahrradleasing durch die Landesverwaltung abgelehnt.

Der Minister der Finanzen NRW hat eine Berichts-anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum gleichen Thema für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.06.2018 entsprechend beantwortet. Der Verkehrsminister trägt die Antwort mit. Die Abgeordneten der

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jägerhofstraße 6
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4972-0
Telefax
Poststelle@fm.nrw.de
<http://www.finanzverwaltung.nrw.de/>

Öffentliche Verkehrsmittel:
U70, U77, U76 und U79
Haltestelle: Heinrich-Heine-Allé
U71 und U83 Haltestelle:
Schadowstraße



Regierungsfractionen sprachen sich im Rahmen der Sitzung ebenfalls gegen das Modell des Fahrradleasings aus.

09.07.2018

Seite 2 von 2

Diese Antwort erfolgt in Abstimmung mit dem Ministerium des Innern NRW. Das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW wurde entsprechend informiert.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Krähler', written over a horizontal line.

Kräher

Teilnahmevereinbarung für Arbeitgeber

Betriebliches Mobilitätsmanagement Bonn/Rhein-Sieg

zwischen

Bundesstadt Bonn

Berliner Platz 2

53111 Bonn

(nachfolgend „Bundesstadt Bonn“ genannt)

und

[Name Arbeitgeber]

[Anschrift Arbeitgeber]

[PLZ und Standort Arbeitgeber]

(nachfolgend „[Name Arbeitgeber]“ genannt)

1

Ausgangslage:

- Als Oberzentrum für die Region, weist die Bundesstadt Bonn eine hohe Konzentration von Arbeitsplätzen auf. Die verkehrlichen Verflechtungen mit den Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sind außerordentlich stark ausgeprägt.
- Immer mehr Menschen pendeln zu ihrem Arbeitsplatz, die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsstelle werden größer und die Pendlerströme komplexer. Von insgesamt rund 136.000 Berufseinpendlern fahren etwa 62.000 Menschen täglich alleine aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu ihrer Arbeitsstelle nach Bonn (Quelle: Pendleratlas NRW 2017).
- Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ wählen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis 55% der Menschen das Auto, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen, 23% benutzen Bus und Bahn, 14% das Fahrrad und 8% gehen zu Fuß.
- Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, wenn die Berufspendler unterwegs sind, bilden sich auf den zentralen Verkehrsachsen in der Region Bonn/Rhein-Sieg Staus.
- Die hohe Anzahl an Kraftfahrzeugen hat negative Auswirkungen auf die Luftreinhaltung und die Erreichung der Klimaschutzziele.
- Die anstehenden infrastrukturellen Großbaumaßnahmen in der Region werden die Belastungen verschärfen und den Handlungsbedarf weiter erhöhen.

- Die bereits bestehenden und sich zukünftig verstärkenden Verkehrs- und Umweltprobleme können nicht mehr alleine durch eine beständige Anpassung der Infrastrukturplanung an den wachsenden motorisierten Individualverkehr gelöst werden.
- Die Arbeitgeber können eine bedeutende Rolle bei der Beeinflussung des Pendlerverhaltens spielen, indem sie die eigenen Mitarbeiter bei einer nachhaltigen und dauerhaft funktionierenden Mobilitätsentwicklung unterstützen.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage vereinbaren die Parteien folgendes:

1.

[Name Arbeitgeber] nimmt am Programm „Betriebliches Mobilitätsmanagement Bonn/Rhein-Sieg“ teil und stimmt der Kooperationserklärung (Anlage 1) zu.

[Name Arbeitgeber] nimmt in der Rolle als Arbeitgeber teil und stimmt den in der Kooperationserklärung aufgelisteten Rollen und Aufgaben zu.

2.

Der jährliche Zuschuss beträgt € 10,-- pro Mitarbeiter je Standort in der Region. Im Startjahr 2019 beträgt der Maximalbetrag € 2.500,-- netto und für 2020 beträgt der Maximalbetrag € 5.000,-- netto, zzgl. der ggfs. anfallenden gesetzlichen Umsatzsteuer. Auf Grund der Mitarbeiterzahl beträgt der jährliche Zuschuss für 2019 [Betrag errechnen] und für 2020 [Betrag errechnen]. Der Betrag ist zahlbar und fällig 30 Tage nach ordnungsgemäßer Zahlungsaufforderung, die frühestens am 01.10. des jeweiligen Jahres erfolgen darf. Empfänger ist die Bundesstadt Bonn. Die Parteien sind sich ferner darüber einig, dass für [Name Arbeitgeber] keine weiteren Kosten, Beiträge oder ähnliches aus diesem Vertrag entstehen werden.

Die Bundesstadt Bonn sichert zu, dass der Abschluss dieses Vertrages einschließlich der Annahme des obengenannten Zuschusses zulässig ist und dass alle seitens der Bundesstadt Bonn für die den Abschluss dieses Vertrages bzw. die Annahme des obengenannten Zuschusses geltenden internen Verfahrensvorschriften eingehalten wurden und ggf. erforderliche Genehmigungen vorab eingeholt wurden oder unverzüglich eingeholt werden.

3.

Jegliche Haftung der [Name Arbeitgeber] für Schäden, die im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Vertrages entstehen, ist ausgeschlossen, es sei denn, der betreffende Schaden beruht auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Vertragsverletzung durch [Name Arbeitgeber]. Diese Beschränkung gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit.

4.

Der Vertrag tritt mit seiner Unterzeichnung in Kraft und hat eine Mindestlaufzeit bis zum 31.12.2020.

5.

Mündliche Nebenabreden sind nicht getroffen. Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis. Schriftliche Mitteilungen gelten nach dem gewöhnlichen Postweg als zugegangen, wenn sie an die letzte der absendenden Vertragspartei bekannt gewordenen Anschrift abgesandt worden sind.

6.

Gerichtsstand ist Bonn. Es gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

..... am 2019, am 2019,

Bundestadt Bonn

Herr Ashok-Alexander Sridharan

Oberbürgermeister

.....

[Name Arbeitgeber]

[Herr / Frau Vorname + Nachname]

[Funktion]

.....

3 _____

Anlage:

Kooperationserklärung „Betriebliches Mobilitätsmanagement Bonn/Rhein-Sieg“

Kooperationserklärung

„Betriebliches Mobilitätsmanagement Bonn/Rhein-Sieg“

1. Anlass

Die Bundesstadt Bonn mit zirka 330.000 Einwohnern wird nahezu vollständig vom Rhein-Sieg-Kreis umschlossen. Insgesamt leben in dieser Region über 900.000 Menschen. Die Bundesstadt Bonn, als Sitz global tätiger Unternehmen, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Bundes und der Vereinten Nationen, ist neben der Stadt Köln das Oberzentrum für den Rhein-Sieg-Kreis.

Im Rhein-Sieg-Kreis findet man sowohl stark verdichtete Räume, zu denen die Städte und Gemeinden der Ballungsrandzone um die Stadt Bonn herum zählen, als auch deutlich dünner besiedelte Gebiete mit dispersen Siedlungsstrukturen. Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den 19 Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn sind außerordentlich stark ausgeprägt.

Immer mehr Menschen pendeln zu ihrem Arbeitsplatz, die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsstelle werden größer und die Pendlerströme komplexer. Von insgesamt rund 136.000 Berufseinpendlern fahren etwa 62.000 Menschen täglich alleine aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu ihrer Arbeitsstelle nach Bonn (Quelle: Pendleratlas NRW 2017).

Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ wählen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis 55% der Menschen das Auto, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen, 23% benutzen Bus und Bahn, 14% das Fahrrad und 8% gehen zu Fuß.

Dies spiegelt sich in der Verkehrslage in der Region wider. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, wenn die Berufspendler unterwegs sind, bilden sich auf den zentralen Verkehrsachsen Staus. Die hohe Anzahl an Kraftfahrzeugen hat negative Auswirkungen auf Umwelt, die Erreichung der Klimaschutzziele und besonders die Luftreinhaltung. Die Region steht zudem aufgrund umfangreicher Baumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur vor immensen Herausforderungen.

Aufgrund der beschriebenen Problemlage besteht unmittelbarer Handlungsdruck. Die bereits bestehenden und sich zukünftig verstärkenden Verkehrs- und Umweltprobleme können, aufgrund der ökonomischen und ökologischen Grenzen, nicht mehr alleine durch eine Anpassung der Infrastrukturplanung an den wachsenden Straßenverkehr gelöst werden.

2. Betriebliches Mobilitätsmanagement als Lösungsansatz

Die Initialpartner Bundesstadt Bonn, der Rhein-Sieg Kreis und das Zukunftsnetz Mobilität NRW bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH haben aufgrund dessen gemeinsam das Programm „Betriebliches Mobilitätsmanagement Bonn/Rhein-Sieg“ (BMM) entwickelt.

Der Fokus des BMM-Programms liegt darauf, eine nachhaltige und funktionierende Mobilitätsentwicklung in der Region zu fördern und die Verkehrsbelastung in den Verkehrsspitzenzeiten zu reduzieren.

Die Initialpartner sind sich bewusst, dass diese Ziele nur gemeinsam und in enger Zusammenarbeit mit Partnern in der Region erreicht werden können. Darum baut das Programm auf eine langjährige Zusammenarbeit zwischen diesen Initialpartnern, den Arbeitgebern und anderen regionalen Stakeholdern.

Im Rahmen des Lead City-Programms haben die Initialpartner eine Förderzusage des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit für den Aufbau des BMM-Programms bis Ende 2020 erhalten. Die Initialpartner werden sich dafür einsetzen, dass für das Programm auch nach 2020 Mittel zur Verfügung stehen.

Um dies zu ermöglichen, müssen bis Ende 2020 erste konkrete Ergebnisse in der Einführung und in der tatsächlichen Wirkung (z.B. „Umsteiger“ vom Auto zum Umweltverbund) erzielt werden.

3. Ziele des BMM-Programms

Die Hauptzielgruppe des BMM-Programms sind die Mitarbeiter der teilnehmenden Arbeitgeber. Diese sollen durch eine intelligente Kombination von Anreizen motiviert werden, Fahrten zu vermeiden, auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen oder außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten zu pendeln.

Die Ziele des BMM-Programms in der Region Bonn | Rhein Sieg sind:

- Eine nachhaltige und funktionierende Mobilitätsentwicklung zu fördern.
- Im Idealfall 10 Prozent der Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr zu vermeiden.
- Den Modal Split in der Region in den Verkehrsspitzenzeiten um mindestens 5 bis 10 Prozent zugunsten des Umweltverbundes zu verändern.

Die Initialpartner werden diese Ziele gemeinsam mit den oben erwähnten Arbeitgebern und anderen regionalen Stakeholdern verfolgen und anhand eines Monitoring- und Evaluationssystems jährlich auf die Wirkung im Vergleich zum Programmstart beurteilen.

4. Rollen und Aufgaben der Initialpartner

Eine wichtige Voraussetzung für die unten aufgelisteten Rollen und Aufgaben der Initialpartner ist die Beachtung des Datenschutzes und die Abstimmung und Zustimmung mit den Betriebsräten / Sozialpartnern der Arbeitgeber.

Die Rollen und Aufgaben der Initialpartner sind:

- Aufbau einer Programmstruktur (u.a. Lenkungskreis und ein Programmbüro). Diese Programmstruktur beinhaltet keine formale Rechtsform sondern eine projektähnliche Zusammenarbeit.
- Finanzielle Verantwortung für die im Zusammenhang mit dem BMM-Programm entstehenden Kosten. Alle Kosten und Beiträge laufen über die Bundesstadt Bonn. Die Bundesstadt Bonn ist somit einziger bilateraler Vertragspartner für jeden individuellen Arbeitgeber oder Stakeholder.
- Vorbereitung eines jährlichen Umsetzungsprogramms inkl. Budget- und Finanzierungsvorschlag und eine regelmäßige Berichterstattung.
- Ziele des BMM-Programms gemeinsam mit den Kooperationspartnern abstimmen und festlegen.
- Bis Ende 2020 konkrete Ergebnisse hinsichtlich der Einführung und tatsächlichen Wirkung von BMM-Maßnahmen zu erzielen.
- Sich dafür einzusetzen, dass auch langfristig Mittel für das BMM-Programm zur Verfügung stehen werden.
- Akquise von weiteren Arbeitgebern aus der Region zur Teilnahme am BMM-Programm.
- Einbeziehung und Abstimmung mit allen für das BMM-Programm relevanten Akteuren aus der Region.
- Erstellung und Koordinierung einer Kommunikationsstrategie in Abstimmung mit den Stakeholdern und den Arbeitgebern.
- Erarbeitung eines BMM-Maßnahmenpaketes, in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Stakeholdern und Arbeitgebern, das den teilnehmenden Arbeitgebern als Leistung zur Verfügung gestellt wird. Das Maßnahmenpaket kann unter anderem folgende Bausteine beinhalten:
 - Durchführung von aggregierten Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen für die Betriebsstandorte der teilnehmenden Arbeitgeber, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und innerbetrieblichen Vereinbarungen.
 - Ausarbeitung konkreter Anreize und Angebote für die Mitarbeiter der teilnehmenden Arbeitgeber (z.B. Pedelec-Testwochen und Challenges).
 - Vernetzung der teilnehmenden Arbeitgeber untereinander mit dem Ziel „Best Practices“ im Betrieblichen Mobilitätsmanagement auszutauschen und diese miteinander zu vergleichen (Benchmarking).
 - Erarbeitung eines Monitorings und Evaluationssystems.
- Jährliche Bewertung der Ergebnisse verbunden mit einer gegebenenfalls erforderlichen Nachjustierung des BMM-Maßnahmenpaketes.
- Koordinierung der Medien- und Öffentlichkeitsarbeit rund um das BMM-Programm.
- Aktive Zusammenarbeit mit den Medien- und Kooperationspartnern.

5. Rollen und Aufgaben der teilnehmenden Arbeitgeber

Eine wichtige Voraussetzung für die unten aufgelisteten Rollen und Aufgaben der Arbeitgeber ist die Beachtung des Datenschutzes und die Abstimmung und Zustimmung mit dem Betriebsrat / Sozialpartnern.

Die Rollen und Aufgaben der Arbeitgeber sind:

- Vertretung der Arbeitgeber in einem Lenkungskreis. Der Lenkungskreis wird zusammengestellt aus Mitarbeitern der Arbeitsebenen der drei Initialpartner, der vier Vorreiter Deutsche Post/DHL, Deutsche Telekom, Universitätsklinikum Bonn und Universität Bonn, der IHK und der drei Verkehrsunternehmen SWB, RSVG und RVK. Der Lenkungskreis wird zirka vier Mal im Jahr zusammenkommen, um strategische Themen in Bezug zum BMM-Programm zu diskutieren und entsprechende Entscheidungen zu treffen.
- Einbringen der eigenen Erfahrungen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement und Co-Kreation bei der weiteren Ausgestaltung und Weiterentwicklung des BMM-Programms.
- Mitdenken und Co-Kreation eines effektiven und kosteneffizienten BMM-Maßnahmenpakets für die Arbeitgeber und deren Mitarbeiter.
- Teilnahme an der Durchführung einer Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse der Betriebsstandorte in der Region, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz und von innerbetrieblichen Vereinbarungen. Das Analysetool wird von den Initialpartnern gemeinsam mit den Arbeitgebern entwickelt. Es werden weitere Verabredungen getroffen über die für die Analyse benötigte Daten, sowie über Art und Umfang, wie die Analyseergebnisse miteinander geteilt werden.
- Identifizierung der wirkungsstärksten Mobilitätsthemen und Handlungsfelder für die eigenen Betriebsstandorte und – wo sinnvoll – auch für firmenübergreifende Ansätze, sowie die Formulierung von konkreten Zielsetzungen.
- Erzielen von "Quick Wins" mit ersten konkreten Ergebnissen bis Ende 2020.
- Jährliche Erstellung eines kompakten Maßnahmenkatalogs mit konkreten Anreizen und Mobilitätsangeboten für die eigenen Mitarbeiter
- Teilnahme am Monitoring und Evaluationssystem, zur jährlichen Wirkungsmessung der Maßnahmen.
- Aktive Vernetzung der teilnehmenden Arbeitgeber untereinander mit dem Ziel „Best Practices“ auszutauschen und diese miteinander zu vergleichen (Benchmarking).
- Beteiligung an der gemeinsamen Medien- und Öffentlichkeitsarbeit zum BMM-Programm.
- Einnehmen einer aktiven Vorreiterrolle für andere Arbeitgeber, um diese für den Ansatz des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zu gewinnen.

6. Rollen und Aufgaben der Stakeholder

Zu den Stakeholdern gehören zum Beispiel die Mobilitätsdienstleister aus der Region, Interessenverbände der Arbeitgeber sowie alle weiteren Institutionen, die sich mit den Zielen des BMM-Programms identifizieren und einen Beitrag zur Zielerreichung in der Region Bonn/Rhein Sieg leisten möchten.

Die Rollen und Aufgaben der Stakeholder sind:

- Vertretung der Stakeholder in einem Lenkungskreis.
- Einbringen der Erfahrungen und Co-Kreation bei der Ausgestaltung und konstanten Weiterentwicklung des BMM-Programms.
- Mitdenken und Co-Kreation eines effektiven und kosteneffizienten BMM-Maßnahmenpakets für die Arbeitgeber und deren Mitarbeiter.
- Beteiligung an der gemeinsamen Medien- und Öffentlichkeitsarbeit zum BMM-Programm.
- Einnehmen einer aktiven Vorreiterrolle für andere Stakeholder, um diese für den Ansatz des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zu gewinnen.

7. Finanzielle Mittel und Zuschüsse

Die Initialpartner haben für den Aufbau des BMM-Programms im Rahmen des Lead City-Programms eine Förderzusage des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bis Ende 2020 erhalten.

Die Initialpartner werden sich bereits während des laufenden Förderzeitraums dafür einsetzen, dass für das BMM-Programm auch nach 2020 Mittel zur Verfügung stehen.

Die teilnehmenden Arbeitgeber bezuschussen das Programm (u.a. das BMM-Maßnahmenpaket mit darin enthalten die Durchführung von aggregierten Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen für die teilnehmenden Arbeitgeber | die Erstellung von konkreten Anreizen und Angeboten für die Mitarbeiter der teilnehmenden Arbeitgeber | die Vernetzung der teilnehmenden Arbeitgeber untereinander mit dem Ziel „Best Practices“ auszutauschen und diese miteinander zu vergleichen (Benchmarking) | die Erarbeitung eines Monitoring und Evaluationssystems) mit einer jährlichen Zahlung in Höhe von € 10,-- pro Mitarbeiter je Standort in der Region.

Der vorgesehene Maximalbetrag für das Jahr 2020 beträgt € 5.000,-- netto, zzgl. der ggfs. anfallenden gesetzlichen Umsatzsteuer. Im Startjahr 2019 beträgt der Maximalbetrag € 2.500,-- netto, zzgl. der ggfs. anfallenden gesetzlichen Umsatzsteuer. Der Betrag ist zahlbar und fällig 30 Tage nach ordnungsgemäßer Zahlungsaufforderung an, die frühestens am 01.10. des jeweiligen Jahres erfolgen darf. Empfänger ist die Bundesstadt Bonn. Für die teilnehmenden Arbeitgeber werden im Rahmen dieser Kooperation keine weiteren Kosten, Beiträge oder ähnliches entstehen.

Eine finanzielle Beteiligung der Stakeholder im BMM-Programm ist wünschenswert, aber keine Voraussetzung für die Teilnahme der Stakeholder und wird gegebenenfalls im Rahmen des Programmbeitrittes individuell abgestimmt.

8. Laufzeit

Die Initialpartner beabsichtigen mit dieser Kooperationserklärung eine Mindestlaufzeit bis zum 31.12.2020.

Arbeitgeber und Stakeholder können zu jeder Zeit Kooperationspartner werden, indem sie die zur Kooperationserklärung gehörende Teilnahmevereinbarung unterzeichnen.