

Sitzungsvorlage öffentlich
Nr. GR/2020/041

Abteilung 220 - Städtebau und
Baurecht

Federführung: Bantzhaff, Thomas
Telefon: +49 7021 502-616

AZ: 041.1/221-Ba
Datum: 11.03.2020

Einführung eines Dienstrad-Leasings bei der Stadtverwaltung
- Grundsatzbeschluss

GREMIUM	BERATUNGSZWECK	STATUS	DATUM
Ausschuss für Infrastruktur, Wirtschaft und Umwelt (IWU)	Vorberatung	nicht öffentlich	22.07.2020
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	29.07.2020

ANLAGEN

BEZUG

BETEILIGUNGEN UND AUSZÜGE

Beglaubigte Auszüge an:
Mitzeichnung von: 210, 320, 330, 340, BM, EBM

Dr. Bader
Oberbürgermeister

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Die Entwicklung der Stadt Kirchheim unter Teck ist nachhaltig. Eine zeitgemäße Infrastruktur und miteinander in Einklang stehende stadtplanerische Entwicklungen, sind Grundlage hierfür. Zentrale Voraussetzung ist die Gestaltung und Sicherung einer zukunftsfähigen Haushalts- und Finanzwirtschaft. Die sich stets ändernden Rahmenbedingungen werden berücksichtigt.

- Wohnen (Priorität 1)
- Bildung (Priorität 2)
- Wirtschaftsförderung (Priorität 3)
- Mobilität, Transportnetze und Sicherheit (Priorität 4)
- Umwelt- und Naturschutz (Priorität 5)
- Gesellschaftliche Teilhabe und Bürgerschaftliches Engagement (Priorität 6)
- Einwohnerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (Priorität 7)
- Sport, Gesundheit und Erholung (Priorität 8)
- Moderne Verwaltung und Gremien (Priorität 9)
- Kultur (Priorität 10)
- Tourismus (Priorität 11)

Strategische Ziele:

- Die Stadt Kirchheim ist eine attraktive Arbeitgeberin
- Der Verkehr in Kirchheim unter Teck ist umwelt- und menschenverträglich organisiert, gestaltet und leistet einen positiven Beitrag zur Stadtqualität.
- Die Stadt setzt sich für den Klimaschutz ein.

Leistungsziele:

- Die Rahmenbedingungen für die Mitarbeiterschaft haben sich verbessert.
- Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr liegt im Jahr 2022 bei 20 %.
- Stärkung des Klimaschutzes bei der Stadtverwaltung bis 31.12.2019.

Maßnahme:

Weiterentwicklung bestehender Kommunikations- und Motivationsprojekte im Radverkehr.

EINMALIGE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

- Einmalige finanzielle Auswirkungen
- Keine einmaligen finanziellen Auswirkungen

Auswirkungen der Anträge: 800 Euro in 2020

Im Ergebnishaushalt

Teilhaushalt	diverse
Produktgruppe	diverse
Kostenstelle	diverse
Sachkonto	diverse

Im Finanzhaushalt

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Ergänzende Ausführungen:

Die Kosten für das Dienstrad-Leasing können in 2020 über das Personalbudget gedeckt werden.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN IN DER FOLGE

- Finanzielle Auswirkungen in der Folge
 Keine finanziellen Auswirkungen in der Folge

Ausführungen:

Im Haushalt 2021	57.600 Euro
Im Haushalt 2022	105.600 Euro
Im Haushalt 2023	153.600 Euro
Im Haushalt 2024	134.400 Euro
Im Haushalt 2025	110.400 Euro

Die Einführung eines Dienstrad-Leasings wäre eine weitere Freiwilligkeitsleistung, die den Ergebnishaushalt zusätzlich belasten würde. Die zusätzlichen Mittel müssten im Nachtragshaushalt 2021 sowie in die folgenden Haushalte aufgenommen werden.

ANTRAG

1. Einführung eines Dienstrad-Leasings mit einem Leasing-Partner für die Beschäftigten der Stadtverwaltung, wie in der Sitzungsvorlage GR/2020/041 dargestellt.
2. Auftrag an die Verwaltung, hierzu eine europaweite Ausschreibung vorzubereiten und den Gremien zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen.
3. In kommenden Haushaltsjahren werden für das Dienstrad-Leasing wie folgt Mittel eingestellt:

Im Haushalt 2021	57.600 Euro
Im Haushalt 2022	105.600 Euro
Im Haushalt 2023	153.600 Euro
Im Haushalt 2024	134.400 Euro
Im Haushalt 2025	110.400 Euro

4. Auftrag an die Verwaltung, das Rundschreiben Nr. 26 vom 23.09.2010 über die „Förderung des öffentlichen Personenverkehrs durch Gewährung von Fahrtkostenzuschüssen an städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ im Punkt 8 wie folgt anzupassen: Es entfällt die Mindestentfernung von 1,5 km zwischen Wohnung und Dienststelle. Alle anderen Regelungen behalten ihre Gültigkeit.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Kirchheim unter Teck möchte als attraktive Arbeitgeberin ein innovatives betriebliches Mobilitätskonzept bieten und auch die Gesundheit aller Beschäftigten aktiv fördern. Dazu trägt regelmäßiges Radfahren maßgeblich bei. Ein hochwertiges Fahrrad oder Pedelec kann dabei ein Anreiz sein, um mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen und Dienstgänge mit dem Fahrrad zu erledigen. Ebenso möchte die Stadt mit diesem Angebot aktiv zum Umweltschutz beitragen. Auch hier leistet das Radfahren einen direkten Beitrag und trägt zudem zu einer verträglicheren Verkehrsentwicklung, der Stärkung des Umweltverbundes und der Verkehrswende bei. Nicht zuletzt tritt die Stadtverwaltung damit auch als innovative und positive Kommune auf.

ERLÄUTERUNGEN ZUM ANTRAG

1. Bisherige Bezuschussung für ÖPNV bzw. Fahrrad

Im Jahr 2019 nutzten insgesamt 163 Mitarbeiter einen Zuschuss der Stadt. 89 Personen bekamen einen Zuschuss zum ÖPNV-Ticket (75 Prozent des Monatspreises), 67 Personen bekamen einen Zuschuss für das Fahrradfahren (10 Euro/Monat), sieben Personen wechselten zwischen ÖPNV und Fahrradfahren ab.

ÖPNV 40.511,55 Euro = 422,00 Euro durchschn. pro Mitarbeiter im Jahr
= 35,17 Euro durchschn. pro Mitarbeiter im Monat

Fahrrad 5.580,00 Euro = 75,41 Euro durchschn. pro Mitarbeiter im Jahr
= 6,28 Euro durchschn. pro Mitarbeiter im Monat

Insgesamt 46.091,55 Euro = 282,77 Euro durchschn. pro Mitarbeiter im Jahr
= 23,56 Euro durchschn. pro Mitarbeiter im Monat

2. Grundmodell

Mit einem Dienstrad-Angebot in der Form eines sogenannten Dienstrad-Leasings ist folgendes Modell gemeint:

Der Arbeitgeber, also die Stadt, schließt mit einer Leasing-Firma einen unbefristet laufenden Leasing-Rahmenvertrag ab, der Grundbedingungen für die Zusammenarbeit festsetzt. Aufgrund dieses Rahmenvertrages werden zwischen diesen beiden Vertragspartnern einzelne Leasingverträge für jedes einzelne Rad geschlossen. Die Leasing-Firma ist also die Leasinggeberin, die Stadt als Arbeitgeberin ist die Leasingnehmerin. Sie hat aus dem Vertragswerk das Recht, das Fahrrad ihren Beschäftigten zu überlassen. Daher schließt die Stadt mit ihren Beschäftigten einen Überlassungsvertrag für das jeweilige Rad. Die Leasinggeberin kauft die durch die Beschäftigten ausgesuchten Räder an, ist also Eigentümerin des jeweiligen Rades.

Mit Ablauf des Einzelleasingvertrages (Laufzeit in der Regel drei Jahre, also 36 Monate) erhält grundsätzlich die Leasingnehmerin, also die Stadt ein Angebot über einen Ankauf des Fahrrads zum Restpreis, welches an den Beschäftigten durchgereicht wird. Sollte das Fahrrad nicht gekauft werden, kann es ggf. gegen Aufzahlung zurückgegeben werden. Je nach Anbieter gibt es hier unterschiedliche Konstellationen. Dem Leasing eigen ist grundsätzlich, dass die Hauptrisiken, z.B. auch Verlust durch Diebstahl oder Untergang durch Totalschaden beim Leasingnehmer liegen. Daher kommt den Versicherungen hier eine entsprechende Bedeutung zu. Diese laufen über den Leasinggeber, können aber auch über einen weiteren Dienstleister laufen, der normalerweise eine Mutter-/ oder Schwesterfirma der Leasing-Firma ist.

Ein Dienstleistungsvertrag ist in jedem Fall zu schließen, denn hierüber werden Abwicklungen wie eine App bzw. ein Portal für die schnelle und unkomplizierte Vertragsverwaltung und Abwicklung, je nach Angebot Abholung, Untersuchung von Rädern, Abwicklung von Versicherungsfällen etc. geregelt. Das Vertragswerk ist ein nicht unkompliziertes Konstrukt, allerdings ist es in sich stimmig und die Stadt hat einheitliche Vertragspartner, welche die Hauptabwicklung übernehmen.

Insofern hat es sich bei anderen Städten schon bewährt, ein Dienstrad-Angebot mit einem Leasing-Partner zusammen durchzuführen. Die Alternative ist, dass die Stadt mit mehreren einzelnen Fahrradhändlern und Versicherungen individuelle Verträge abschließen muss und auch die Durchführung des Leasingvorgangs überwachen muss. Das ist sowohl zeitlich als auch personell nicht möglich.

Im Folgenden erfolgt eine Gegenüberstellung eines Dienstrad-Leasings mit Leasing-Partner und eines Dienstrad-Leasings ohne Leasing-Partner.

	mit Leasing-Partner	ohne Leasing-Partner
Vertragspartner der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> - Leasing-Partner, ggf. aufgeteilt in eine Service- und eine Dienstleistungsgesellschaft - Beschäftigte der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Fahrradhändler, von denen die Beschäftigten Fahrräder/Pedelecs beziehen können sollen. - Versicherungen für die Absicherung der Räder. - Beschäftigte der Stadt
Kosten für die Stadt	<ul style="list-style-type: none"> - Unterschiedlich, je nach Variante - Keine extra Kosten für Leasing-Partner 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterschiedlich, je nach Variante, auch wenn nicht über Leasing-Partner organisiert. - Oder Gesamt-Zuschuss je Rad, wenn der Fahrradhändler kein Leasing anbietet.
Verwaltung / Zeitaufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Leasing-Partner bzw. Dienstleister bietet ein Online-Portal, auf das Fahrradhändler, Beschäftigte und ein zuständiger Mitarbeiter der Stadt Zugriff haben. - Im Wesentlichen muss der Mitarbeiter der Stadt (Personalamt) nur eine eingegangene Bestellung prüfen und freigeben. - Abrechnungsaufwand kann je nach Anbieter variieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Mit jedem Fahrradhändler individuell unterschiedlich. Kein Online-Portal verfügbar. - Passende Versicherung muss selbst gefunden und ggf. angepasst werden. - Vermutlich ist der zeitliche Gesamtaufwand höher als über einen Leasing-Partner. - In jedem Fall höherer Aufwand durch Überwachung der Zahlungsströme, Übergabeprotokolle, Wahrnehmung von Inspektionen, etc.
Nach regulärem Ende der Leasingdauer	<ul style="list-style-type: none"> - Nach den 36 Monaten Leasing ist die Finanzierungsphase beendet, der Leasing-Partner macht ein Übernahmeangebot und das Rad bleibt noch weitere vier Jahre dem Beschäftigten überlassen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzungsdauer müsste mit jedem Händler individuell ausgehandelt werden, ebenso die Modalitäten für das Verfahren nach der Nutzungsdauer.

<p>Möglichkeiten bei vorzeitigem Ausscheiden eines Beschäftigten</p>	<ul style="list-style-type: none">- Je nach Anbieter kann z.B. ein gewisses auszuhandelndes Kontingent an Rädern auch vorzeitig zurückgegeben werden.- Alternativ kann das Rad durch einen anderen Beschäftigten übernommen werden, oder die Stadt übernimmt das Fahrrad in den allgemeinen Fahrzeugpool.- Die Stadt wird im Zweifel aber nicht auf einem Pool von „übriggebliebenen“ Fahrrädern sitzen bleiben.- In jedem Fall wird mit den Beschäftigten vereinbart, dass bei vorzeitigem Ausscheiden die verbleibenden Leasingraten komplett vom Beschäftigten übernommen werden müssen, sofern das Rad nicht zurückgegeben werden kann, es ein anderer Beschäftigter übernimmt oder es in den städtischen Fahrzeugpool übernommen wird.	<ul style="list-style-type: none">- Modalitäten bei Leasing müssten mit den jeweiligen Fahrradhändlern ausgehandelt werden.- Eine Standardisierung ist aufgrund der unterschiedlichen Leasingbedingungen mit den einzelnen Händlern dann nur bedingt möglich.- Modalitäten bei Kauf und Komplettzuschuss müsste mit jedem Beschäftigten vereinbart werden.
<p>Nutzung / Private Nutzung</p>	<ul style="list-style-type: none">- Leasing-Partner erlaubt auch eine private Nutzung.- In der Regel macht der Leasing-Partner keine Vorgaben bezüglich der Anzahl von Leasingrädern pro Beschäftigtem. Die Stadtverwaltung schlägt allerdings vor, die maximale Anzahl von Leasingrädern auf ein Rad pro Beschäftigtem zu begrenzen.	<ul style="list-style-type: none">- Die Stadt kann eigene Vorgaben machen, soweit sie den Regelungen der jeweiligen Vertragspartner (Fahrradhändler, Versicherung) nicht dagegen sprechen.- Vom Grundsatz her sollte die Nutzung und die Anzahl der Räder wie beim Modell mit Leasing-Partner geregelt werden.

3. Bezugsberechtigte

Bezugsberechtigt für ein Dienstrad sollen alle Vollzeit- oder Teilzeitbeschäftigten der Stadtverwaltung Kirchheim unter Teck sein.

Nicht bezugsberechtigt dagegen sollen Beschäftigte in Probezeit, Praktikanten, Auszubildende, Beschäftigte deren voraussichtliche Beschäftigungszeit ab Beginn der Leasingzeit weniger als 36 Monate (Leasingdauer) beträgt sowie Beschäftigte mit Rahmenvereinbarungen sein.

Beim Zuschuss für das Fahrradfahren ist bislang eine Mindestentfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstelle von 1,5 Kilometern gefordert. Um in diesem Zusammenhang sachlich konsequent zu sein, sollten bei Dienstrad-Leasing und Zuschuss zur Fahrradnutzung dieselben sachlichen Voraussetzungen gelten. Die Mindestentfernung beim Zuschuss für die Fahrradnutzung ist aktuell in einem verwaltungsinternen Rundschreiben Nr. 26 vom 23.09.2010 geregelt und wäre bei Einführung eines Dienstrad-Leasings konsequenterweise entsprechend anzupassen. Die Verwaltung schlägt vor, in beiden Fällen auf eine Mindestentfernung zwischen Wohnort und Dienststelle zu verzichten (vgl. Antrag Ziffer 4).

4. Umfang, Kosten, Finanzierung

Angelehnt an die ÖPNV-Förderung soll auch der Zuschuss für das Dienstradleasing 75 Prozent betragen, maximal 40 Euro/Monat (insgesamt 1.440 Euro/Leasingdauer 36 Monate). Wie bei der ÖPNV-Förderung wird auch beim Dienstradleasing ein Mindesteigenanteil von 25 Prozent erwartet. Die Leasingrate je Rad ergibt sich aus dem Preis des Rades und der Laufzeit von 36 Monaten; also monatlich 1/36 des Preises. Je nach Leasing-Partner wird ein Mindestpreis je Rad von 650 Euro - 750 Euro festgelegt. Ausgeschlossen sollen S-Pedelecs und E-Bikes sein, da mit dem Dienstradleasing nicht auch noch die regelmäßige Kontrolle von Führerscheinen der Beschäftigten, Helmpflicht, etc. einhergehen sollte. Pedelecs dagegen sollen im Rahmen des Dienstrad-Leasings möglich sein. Da umgangssprachlich in der Regel immer nur von E-Bikes gesprochen wird folgende Definitionen zur Klarstellung:

Art	Definition
Pedelec (Pedal Electric Cycle)	Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, bei dem die elektrische Unterstützung nur während eigenem Treten zugeschaltet wird und bei dem die elektrische Unterstützung nicht über 25 km/h hinausgeht. Pedelecs sind verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellt.
S-Pedelec (Speed- Pedelec)	Wie Pedelec, nur dass die elektrische Unterstützung bis 45 km/h erbracht wird. S-Pedelecs werden rechtlich nicht als Fahrräder sondern als Kleinkrafträder behandelt. Damit ist ein Führerschein Klasse AM notwendig. S-Pedelecs dürfen nicht auf Radwegen fahren, außer der Radweg ist explizit per Verkehrszeichen dafür freigegeben, und auch keine Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die für Fahrräder freigegeben sind. Anhänger (z.B. Kinderanhänger) sind nicht erlaubt. S-Pedelecs benötigen darüber hinaus, wie andere Kleinkrafträder auch, ein Versicherungskennzeichen.
E-Bike	Alles was kein eigenes Treten voraussetzt ist ein E-Bike. Gefahren wird mit einem Gashebel oder Beschleunigungshebel wie bei Motorrädern, Quads, etc. Wie S-Pedelecs dürfen Radwege nicht benutzt werden, außer sie sind explizit für E-Bikes freigegeben, und auch keine Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Anhänger (z.B. Kinderanhänger) sind nicht erlaubt. Bei Modellen, die schneller als 20 km/h fahren ist ein Führerschein (Mofaprüfbescheinigung) notwendig, bei Modellen über 25 km/h bis 45 km/h die Führerscheinklasse AM. Es besteht Helmpflicht (Fahrradhelm ist nicht ausreichend).

Da die Leasingrate letztlich von den Beschäftigten zu tragen ist, hängen die effektiven monatlichen Kosten für die Stadt im Wesentlichen von der Anzahl der Beschäftigten ab, die ein Dienstrad möchten und genehmigt bekommen.

Verpflichtend abzuschließen ist eine Basis-Versicherung, die je nach Angebot voraussichtlich zwischen 5 Euro und 10 Euro pro Monat kosten wird. Je nach Anbieter fallen ggf. weitere Beträge für die jährliche Inspektion bzw. Wartung mit Kleinreparaturen an. Die Beiträge für die Versicherung und ggf. die Wartungen müssen vom Beschäftigten getragen werden. Falls ein geleastes Rad jedoch vorzeitig zurückgegeben werden muss, könnten auch Beiträge für Versicherungen der Stadt anfallen, die dann ebenfalls der Beschäftigte tragen muss. Je nach Anbieter unterscheiden sich die Inhalte der Basis-Versicherung (verpflichtend, immer Vertragsbestandteil) in Details. Die Mindestanforderungen würden im Rahmen der Ausschreibung geklärt und näher definiert werden.

Da Fahrräder eine Nutzungs- und Abschreibungsdauer von sieben Jahren haben, soll ein erneutes Leasing frühestens nach weiteren vier Jahren erfolgen können. Die ersten 36 Monate stellen dabei die Finanzierungsmonate dar. In den folgenden vier Jahren bleibt das Rad dem Beschäftigten überlassen. Ab dem 37. Monat könnten dafür wieder die weiteren Zuschüsse der Stadt in Anspruch genommen werden.

Um zunächst Erfahrungen mit einem Dienstradleasing zu sammeln, schlägt die Verwaltung vor, die maximale Menge der zu leasenden Rädern wie folgt festzulegen:

- 2020: 20 Räder
- 2021: 120 Räder (2020 +100)
- 2022: 220 Räder (2021 +100)
- 2023: 320 Räder (2022 +100)
- 2024: 400 Räder (2023 +80)

Die Verwaltung geht bei der angenommenen Zahl an Rädern davon aus, dass bis Ende 2024 rund 50 Prozent der Beschäftigten vom Angebot Gebrauch machen werden. Wie hoch die Inanspruchnahme tatsächlich sein wird, ist aktuell nicht vorhersehbar. Um die finanziellen Auswirkungen begrenzen zu können, wird von der Verwaltung vorgeschlagen, den oben genannten Mittelansatz als Kostenobergrenze anzusetzen.

Sollten in einem Jahr mehr Beschäftigte ein Dienstrad beantragen als maximal vorgesehen sind, wird eine Warteliste gebildet. Die Beschäftigten kommen dann direkt im Jahr darauf zum Zuge.

Das hat auch den Vorteil, dass die maximalen Kosten eindeutig kalkulierbar sind. Ebenso muss beachtet werden, dass bei mehr Beschäftigten, die mit dem Rad zur Arbeit kommen, auch mehr Radabstellanlagen an und um die einzelnen Standorte der Verwaltung benötigt werden.

Vom Grundsatz her gibt es zwei Möglichkeiten für die Stadt, das Dienstrad-Leasing zu finanzieren.

- Variante 1 - Gehaltsumwandlung:

Der monatliche Leasingbetrag wird vom auszuzahlenden Gehalt des Beschäftigten abgezogen und als Sachwert zur Verfügung gestellt. Die Gewerkschaft ver.di ist mit einer Gehaltsumwandlung nicht einverstanden, da so nach Ansicht von ver.di auch die Sozialbeiträge und somit die späteren Rentenbezüge verringert werden, wenn auch nur sehr geringfügig.

Als eventuelle Lösung für dieses Problem könnte die Stadt die Sozialbeiträge in voller Höhe abführen, als ob keine Gehaltsumwandlung stattfinden würde. Der Differenzbetrag wäre dann als Gehaltsextra der Stadt an den Beschäftigten zu sehen und die Mittel dafür im Haushalt einzustellen. Dazu hat die Verwaltung beim Kommunalen Arbeitgeberverband (KAV) angefragt, ob diese angedachte Lösung tarifvertragskonform ist. Der KAV ist jedoch der Ansicht, dass auch diese Lösung nicht rechtskonform ist. Somit scheidet Variante 1 aus.

- Variante 2 - Volles Gehaltsextra:

Um die Problematik bei Variante 1 gänzlich auszuräumen, kann die Stadt den Beschäftigten den Leasingbetrag bzw. den Zuschuss zur Leasingrate als volles Gehaltsextra anbieten. Dies wäre dann gleichzustellen mit dem faktischen Gehaltsextra, das den Beschäftigten als Zuschuss für das ÖPNV-Ticket oder bei Fahrradbenutzung bezahlt wird.

In diesem Fall könnten die Beschäftigten wählen:

- a) Zuschuss ÖPNV-Ticket (75 Prozent der Monatskarte). Beim Leasing kann ab dem 37. Monat wieder der Zuschuss zum ÖPNV-Ticket in Anspruch genommen werden. ODER
- b) Dienstrad-Leasing (75 Prozent der Leasingrate, maximal 40 Euro/Monat, unabhängig von Wohnort und Nutzung) ODER
- c) Zuschuss für Fahrradbenutzung wie seither, unabhängig von der Entfernung zum Wohnort (10 Euro/Monat). Beim Leasing kann ab dem 37. Monat wieder der Zuschuss für die Fahrradbenutzung in Anspruch genommen werden.

5. Weitere Vorgehensweise

Aufgrund des EU-Schwellenwertes von 214.000 Euro bei Dienstleistungsverträgen ist eine europaweite Ausschreibung notwendig. Die Verwaltung würde auf Grundlage eines entsprechenden Beschlusses eine europaweite Ausschreibung und Kriterien zur Bewertung der Anbieter ausarbeiten und in die Sitzungsrunde 6 im September 2020 einbringen. Vorausgesetzt das Gremium stimmt zu, würde dann die Ausschreibung durchgeführt. Das Gremium müsste dann einen Anbieter beauftragen. Aufgrund dieser geforderten Verfahrensschritte könnte das Dienstrad-Leasing effektiv im Dezember 2020 oder Januar 2021 starten.