

Dienstrad für Lehrer (Baden-Württemberg und anderswo)

Beitrag von „Zauberwald“ vom 30. September 2020 21:08

Ich weiß, es passt überhaupt nicht dazu, aber weil es euch vllt. interessiert:

Dienstrad für Arbeitnehmer, Selbstständige - und in Baden-Württemberg ab sofort auch für Beamte/Lehrer

Bisher war die Inanspruchnahme eines Dienstrades nur für Arbeitnehmer/innen und Selbstständige möglich, nicht aber für Beschäftigte im öffentlichen Dienst, da hier das Tarifrecht im Wege steht. In Baden-Württemberg gibt es ab 20. Oktober 2020 eine Regelung für Beamte/innen und Richter/innen, allerdings weiterhin **nicht** für Tarifbeschäftigte im öffentlichen Dienst (und damit auch nicht für im öffentlichen Dienst angestellte Lehrer/innen).

Ist das in anderen BL auch so?

Beitrag von „Diokeles“ vom 30. September 2020 21:14

Da soll mir mal einer erklären, warum das wieder für Angestellte Lehrer nicht gilt. Könnte man diese Zweiklassengesellschaft im Lehrerzimmer mal irgendwann beenden.

Beitrag von „Websheriff“ vom 30. September 2020 21:27

Dann ist ja auch absehbar, dass Pensionäre bald Wasserstoff-Bullis für umme bekommen können.

Man muss sich dazu aber einloggen.

Beitrag von „Kiggie“ vom 30. September 2020 23:04

[Zitat von Diokeles](#)

Da soll mir mal einer erklären, warum das wieder für Angestellte Lehrer nicht gilt. Könnte man diese Zweiklassengesellschaft im Lehrerzimmer mal irgendwann beenden.

Ist ein absolutes Unding, da stimme ich dir zu.

Finde es aber auch blöd, dass es Bundesländer gibt, wo man als Beamter auch was bei der GKV dazu bekommt und wo es Diensträder gibt.

Beitrag von „BlackandGold“ vom 30. September 2020 23:06

[Zitat von Diokeles](#)

Da soll mir mal einer erklären, warum das wieder für Angestellte Lehrer nicht gilt. Könnte man diese Zweiklassengesellschaft im Lehrerzimmer mal irgendwann beenden.

"Für Tarifbeschäftigte ist eine Entgeltumwandlung in den Tarifverträgen bislang nicht vorgesehen, weil die Gewerkschaften das Modell ablehnen."

Quelle: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/pre...mit-jobbike-bw/>

Beitrag von „Conni“ vom 30. September 2020 23:17

Die meisten Bundesländer setzen auf das Hamsterrad.

Beitrag von „Plattenspieler“ vom 1. Oktober 2020 00:18

Wir hatten das Thema schon einmal: [Dienstrad Baden-Württemberg](#)

Beitrag von „O. Meier“ vom 1. Oktober 2020 11:36

Es scheint tatsächlich auch ein Fahrrad möglich, nicht nur Strommofas.

Wenn bezüglich der letzteren der Herr Minister "null CO₂-Emmissionen" konstatiert, frage ich mich, ob es in BW eine Regelung gibt, die Menschen mit auch nur rudimentären Physik-Kenntnissen von Ministerämtern ausschließt.

ich habe ja keine Ahnung, was das kosten soll, aber irgendwie kann ich mir nicht vorstellen, dass es sich lohnt. Immerhin erwirbt man kein Eigentum an dem Gerät. Wenn ich bedenke, dass ich eines meiner Räder seit mittlerweile 26 Jahren in Betrieb habe, frage ich mich, wie gering die Leasingrate sein soll. Aber Leasing habe ich noch nie so ganz verstanden.

Auch wird nicht klar, aus welchem Modell-Angebot man da wählen kann.

Im verlinkten Artikel ist übrigens vom "JoBbIkE" die Rede, nicht von einem Dienstrad. Was das, außer dem Steuertrick, mit der dienstlichen Tätigkeit zu tun haben soll, ist unklar.

Beitrag von „Websheriff“ vom 1. Oktober 2020 11:45

Es könnte zumindest ein profitables Geschäftsmodell sein.

Beitrag von „O. Meier“ vom 1. Oktober 2020 11:56

[Zitat von Websheriff](#)

Es könnte zumindest ein profitables Geschäftsmodell sein.

Naja, so eine Job-Bike-GmbH-whatever-Firma macht das nicht seit Jahren, ohne etwas daran zu verdienen. Für mich ist das 'ne Rechenaufgabe. Ist das, was die Firma daran verdient, was ich also mehr zahle, als wenn ich in den Fahrradladen ginge, mehr oder weniger als das, was ich an Steuern spare.

Beitrag von „gingergirl“ vom 1. Oktober 2020 13:19

Der Lehrerfreund hat nachgerechnet:

<https://www.lehrerfreund.de/schule/1s/dienstrad-beamte/4851>

Beitrag von „O. Meier“ vom 1. Oktober 2020 13:34

[Zitat von gingergirl](#)

Der Lehrerfreund hat nachgerechnet:

<https://www.lehrerfreund.de/schule/1s/dienstrad-beamte/4851>

Da interessant:

Zitat

Das Dienstrad kann von Anfang an von der Arbeitnehmer/in uneingeschränkt genutzt werden (auch für private Fahrten);

Auch für private Fahrten. Soso. Das eigentlich ist es für Dienstfahrten gedacht. Warum sollte ich dann mit der Beschaffung etwas zu tun haben? Warum sollte ich ein Dienstrad mitfinanzieren?

Wenn ich privat ein Fahrrad brauche, kaufe ich eines. Das geht schon seit Jahrzehnten. Allerdings ohne medienwirksamen Zinnober und unklare Finanzierung und Eigentumsverhältnisse.

Beitrag von „Zauberwald“ vom 1. Oktober 2020 14:53

<https://www.lehrerfreund.de/schule/1s/dienstrad-beamte/4851>

Beitrag von „pepe“ vom 1. Oktober 2020 15:57

Das den Artikel illustrierende Bildchen ist schön - [Lehrer für Sachunterricht auf dem Weg zur Schule?](#)

Beitrag von „O. Meier“ vom 1. Oktober 2020 19:38

[Zitat von pepe](#)

Lehrer für Sachunterricht auf dem Weg zur Schule?

Wohl eher Lehrer mit Verwaltungsunterlagen auf dem Weg nach Hause.

Beitrag von „Seph“ vom 1. Oktober 2020 20:45

[Zitat von O. Meier](#)

Das eigentlich ist es für Dienstfahrten gedacht. Warum sollte ich dann mit der Beschaffung etwas zu tun haben? Warum sollte ich ein Dienstrad mitfinanzieren? Wenn ich privat ein Fahrrad brauche, kaufe ich eines. Das geht schon seit Jahrzehnten. Allerdings ohne medienwirksamen Zinnober und unklare Finanzierung und Eigentumsverhältnisse.

Mir fallen wenige Varianten für Dienstreisen ein, bei denen ich ein Fahrrad bräuchte. Die private Nutzung, insbesondere der Arbeitsweg, steht da klar im Vordergrund, sodass die steuerlichen Vorteile gegenüber dem privaten Kauf durchaus attraktiv sein können. Der Link von Lehrerfreund ist sehr interessant, da dort alles gut aufgeschlüsselt wird. Leider geht er nicht darauf ein, dass bei (von vorneherein einkalkulierter) Übernahme des Fahrzeugs die Sachzuwendung als geldwerter Vorteil zu versteuern ist, was die vorher erzielte Steuererleichterung de facto zu nichts macht.

Die Anbieter haben darauf reagiert, dass sie diese Steuer als Pauschalsteuer übernehmen.....und die Kaufpreise entsprechend erhöht.

Beitrag von „O. Meier“ vom 2. Oktober 2020 14:58

Zitat von Seph

Mir fallen wenige Varianten für Dienstreisen ein, bei denen ich ein Fahrrad bräuchte.

Mir fällt wenig ein, das man nicht mit dem Fahrrad erledigen könnte. Bei uns fallen z. B. viele Praktikumsbesuche an. Da ist die Entfernung häufig unter 25 km. Einiges liegt sogar auf dem Heimweg. Was soll ich denn da mit der Bahn fahren, wenn ich eh mit dem Rad unterwegs bin?

Zitat von Seph

Die private Nutzung, insbesondere der Arbeitsweg, steht da klar im Vordergrund,

Passt halt nicht zu der Formulierung eines Dienstrades, das auch privat genutzt werden kann. Aber es geht auch gar nicht darum, was das nun genau ist.

Die Leute, die zur Arbeit radeln, haben doch alle ein Rad (oder mehrere). Die Idee, dass das Menschen bisher nicht gemacht haben, weil Sie dafür ein Rad im Laden, wo sie's kaufen, auch bezahlen, sondern statt dessen ein System mit Zwischenhändler und Leasing und Kram bräuchten, bei dem sie eventuell ein paar Steuern sparen, ist genau so absurd, wie die Annahme, man bräuchte Radwege oder gar eine "Radverkehrsinfrastruktur", damit man Rad fahren kann.

Die Leute, die radeln wollen, machen das. Die die zu faul sind, kriegt man mit so etwas auch nicht überredet.

Unabhängig davon, würde ich nicht für ein Rad bezahlen wollen, das mir nicht gehört. Für mich sind Fahrräder Anschaffung für Jahrzehnte, nicht für Jahre.

Wobei die Logik, dass es alle drei Jahre ein neues gibt, weil man den Akku ja eh wegschmeißt, mit ihrer Nachhaltigkeit und ökologischen Weitsicht besticht.

Achja, neben allem, was ich zum Radfahren nicht brauche, brauche ich insbesondere keinen Zusatzballast in Form eines Motors. Dann lade ich mir doch lieber 'ne Kiste kalten Hopfenblütentee in den Hänger.

Womöglich ist das für den einen oder anderen, der gerade mit dem Gedanken spielt, sich ein Strommofo zu kaufen, wirtschaftlich attraktiv. Von einem Baustein in der "Verkehrswende" ist das aber weiter weg, als der Akku hält.

Beitrag von „UrlaubVomUrlaub“ vom 2. Oktober 2020 15:30

[Zitat von O. Meier](#)

Mir fällt wenig ein, das man nicht mit dem Fahrrad erledigen könnte. Bei uns fallen z. B. viele Praktikumsbesuche an. Da ist die Entfernung häufig unter 25 km. Einiges liegt sogar auf dem Heimweg. Was soll ich denn da mit der Bahn fahren, wenn ich eh mit dem Rad unterwegs bin?

Wieso nimmst du dann nicht einfach das Rad? Ich besuche übrigens immer mal dienstlich Schulen, die weiteste war bisher 200km entfernt.

[Zitat von O. Meier](#)

... ist genau so absurd, wie die Annahme, man bräuchte Radwege oder gar eine "Radverkehrsinfrastruktur", damit man Rad fahren kann.

Die Leute, die radeln wollen, machen das. Die die zu faul sind, kriegt man mit so etwas auch nicht überredet.

Sowohl in der Stadt als auch auf Landstraßen ist das Radfahren oft lebensgefährlich. Wieso bist du gegen eine Radinfrastruktur?

Beitrag von „O. Meier“ vom 2. Oktober 2020 15:52

[Zitat von samu](#)

Wieso nimmst du dann nicht einfach das Rad?

Ich nehme das Rad. Ich habe nämlich eins.

[Zitat von samu](#)

Sowohl in der Stadt als auch auf Landstraßen ist das Radfahren oft lebensgefährlich.

Das ist so erstmal zwischen Stammtisch und Bildzeitung. Viele Tätigkeiten bergen Gefahren, manche sind sogar gefährlich. Radfahren würde ich da als nicht besonders herausragend einstufen. Oder hast du da Zahlen zu? Wie hoch ist denn die Wahrscheinlichkeit, beim Radeln tödlich zu verunglücken? Ist die höher als bei anderen Verkehrsmitteln? Vergleichen wir da

nach Expositionszeit oder nach zurückgelegter Strecke? Und auf welchen Teilen des Verkehrsraums finden denn die Unfälle zu Lasten der Radelnden statt?

Zitat von samu

Wieso bist du gegen eine Radinfrastruktur?

Das schrieb ich nicht. Es ging mir zunächst darum, dass man so etwas nicht braucht. Aber! Radverkehrsinfrastruktur ist zunächst mal politisches Geschwurbel. Gegen die Radwege, die sich dahinter in der Regel verbergen, bin ich aus mehrerlei Gründen.

Allen voran wegen der Risiken. Die Idee Fahrzeuge nach Antriebsart zu trennen statt nach designierter Fahrtrichtung ist dabei das größte Problem. Da droht nämlich der Rechtsabbiegetod, wo wir gerade bei "lebensgefährlich" waren.

Dazu kommt dann noch die schlechte Qualität der Wege, zu schmal, schlechte Oberfläche, schlechte Wegführung, Verschwenkungen, kein Licht. Was nicht noch alles.

Beitrag von „Humblebee“ vom 2. Oktober 2020 16:40

Zitat von O. Meier

Mir fällt wenig ein, das man nicht mit dem Fahrrad erledigen könnte.

"Man" passt in diesem Zusammenhang nicht. Vielleicht kannst du persönlich vieles mit dem Rad erledigen. Ich könnte es nicht.

Mein Wohnort ist vom Schulort fast 50 km entfernt, mit dem Fahrrad könnte ich diesen Weg also nicht bewältigen. Aber selbst, wenn ich mir ein Dienstrad in der Schule deponieren könnte, könnte ich es kaum für dienstliche Tätigkeiten nutzen: Fortbildungen finden so gut wie nie an meinem Schulort statt (außer direkt in unserer Schule) sondern in mind. 40-50 km Entfernung - meist sogar noch weiter entfernt - und Praktika machen nur wenige SuS am Schulort, da es sich um eine Kleinstadt handelt und dementsprechend wenige Praktikumsplätze zur Verfügung stehen, d. h. ich benötige für 80-90% der Praktikumsbesuche mein Auto (die SuS sind auf Betriebe im kompletten Landkreis und in den umliegenden größeren Städten verteilt). Außerdem vergeben wir die Praktikumsbetreuungen am Schulort zumeist an KuK, die auch dort wohnen.

Andere dienstliche Tätigkeiten, für die ich überhaupt einen fahrbaren Untersatz benötigen würde, fallen bei mir nicht an.

Beitrag von „DFU“ vom 8. Oktober 2020 00:36

Zitat von O. Meier

Die Leute, die zur Arbeit radeln, haben doch alle ein Rad (oder mehrere). Die Idee, dass das Menschen bisher nicht gemacht haben, weil Sie dafür ein Rad im Laden, wo sie's kaufen, auch bezahlen, sondern statt dessen ein System mit Zwischenhändler und Leasing und Kram bräuchten, bei dem sie eventuell ein paar Steuern sparen, ist genau so absurd, wie die Annahme, man bräuchte Radwege oder gar eine "Radverkehrsinfrastruktur", damit man Rad fahren kann.

Vor drei Jahren waren die Steuervorteil noch größer, da hat es sich eher gelohnt. Allerdings ist niemand daran gehindert, sich ein Fahrrad, dass er sowieso kaufen wollte als Jobbike anzuschaffen. Ich kenne jemanden, der hat sich so ein tolles Rennrad geleast, fährt aber trotzdem mit seinem normalen Fahrrad (mit Radtasche) zur Arbeit.

Radverkehrsinfrastruktur brauche ich dann, wenn auch Kinder bereits alleine auf dem Fahrrad unterwegs sein sollen. Mit 10 machen sie in der Schule die Fahrradprüfung und sollten dann bei ihren ersten Fahrten alleine definitiv nicht mit PKWs, Bussen und LKWs die Straßen teilen und noch in den Abgasen im Stadtverkehr im Stau stehen. Auf den Gehweg gehören sie dann aber auch nicht mehr. In allen Fällen verlieren sie möglicherweise ganz schnell wieder die Lust am Radfahren.

Also ja, ich finde, wir brauchen Radwege, die von den anderen Fahrzeugen getrennt verlaufen. Allerdings richtig getrennt. Weder sollten sie parallel zu parkenden Autos, deren Türen beim Öffnen den Radweg blockieren, noch durch den toten Winkel von abbiegenden Fahrzeugen verlaufen. Am besten eine Straße nur für Radfahrer und dann erst wieder die Parallelstraße für motorisierte Fahrzeuge.

LG DFU

Beitrag von „O. Meier“ vom 8. Oktober 2020 10:21

Zitat von DFU

Ich kenne jemanden, der hat sich so ein tolles Rennrad geleast, fährt aber trotzdem mit seinem normalen Fahrrad (mit Radtasche) zur Arbeit.

Sach ich doch. Wer zur Arbeit radelt, hat schon ein Fahrrad und wartet nicht auf ein windiges Steuersparmodell, um sich eines zu kaufen. Apropos, wenn der Staat den Kauf von Fahrrädern fördern möchte, kann er das auch einfacher haben, z. B. eine geringere Mehrwertsteuer auf solche.

Beitrag von „O. Meier“ vom 8. Oktober 2020 12:22

Zitat von DFU

Radverkehrsinfrastruktur brauche ich dann, wenn auch Kinder bereits alleine auf dem Fahrrad unterwegs sein sollen. Mit 10 machen sie in der Schule die Fahrradprüfung und sollten dann bei ihren ersten Fahrten alleine definitiv nicht mit PKWs, Bussen und LKWs die Straßen teilen und noch in den Abgasen im Stadtverkehr im Stau stehen.

Also, wenn die Kraftfahrzeuge das Problem sind, sollte man sich womöglich vorrangig darum kümmern, dass diese weg kommen. Aber das will man mehrheitlich nicht. Insofern wird's immer Fahrrad-Feigenblatt-Politik werden.

Zitat von DFU

Auf den Gehweg gehören sie dann aber auch nicht mehr.

Auf den Gehweg gehören sie als jüngere auch nur formal. Die Sicherheit, die man dort vermutet, kommt bekommt man auch bei geringem Alter nicht. Stichwort Rechtsabbiegetod. Nichts, was man Kindern wünscht. Viele Gehwege sind auch einfach zu schmal für den Mischverkehr. Schlechte Oberflächen, ungünstige Wegführung, Bäume und Schilder und was da sonst noch so 'rumsteht.

Zitat von DFU

Also ja, ich finde, wir brauchen Radwege, die von den anderen Fahrzeugen getrennt verlaufen. Allerdings richtig getrennt. Weder sollten sie parallel zu parkenden Autos, deren Türen beim Öffnen den Radweg blockieren, noch durch den toten Winkel von abbiegenden Fahrzeugen verlaufen.

Ja? Und wo gibt's das? Und wie soll das physikalisch möglich sein? Wie sieht so Straßenverkehr ohne Kreuzungen aus, so dass eine vollständige Trennung möglich wäre?

Man experimentiert seit Jahrzehnten daran 'rum, ohne so etwas auch nur annähernd hinzubekommen. Erst waren Hochbordradwege der Renner. Aufgrund der Rechtsabbiege-Toter-Winkel-Problematik waren die aber kein Sicherheitsgewinn. Sondern das Gegenteil. Dann kamen Radfahr-, Angebots- und Schmutzstreifen. Die hat man zwar auf die Fahrbahn gelegt, aber auf keinen Fall durfte dadurch den Blechdosen ein Fahrstreifen wegfallen. Also macht man die Streifen schön schmal, die Fahrrad-Untertanen quetschen sich an den Rand, gerne auch mal bis in den Rinnstein. Und die automobilen Herrenfahrer quetschen sich mit wenig Abstand vorbei. Wozu denn vorschriftsmäßig überholen, wenn der Radler doch durch die Farbe auf der Fahrbahn geschützt ist?

Auch wenn die Radler dann schon mehr in die Wahrnehmung der Kraftfahrer kommen ist, so ist das grundsätzliche Rechtsabbiegeproblem nicht gelöst. Die Anordnung der Fahrstreifen ist immer noch so, dass eine Geradeauspur rechts von einer Rechtsabbiegespur verläuft.

Dann kamen die "Protected Bikelanes". Wohlgermerkt "protected" nicht "protecting". Die Sprache bringt es an den Tag. Ich frage mich, wovor man diese Streifen schützen muss.

Ja, im Längsverkehr, der eh kein großes Risiko bietet, ist dann Blech oder Beton zwischen Radlern und Kraftwägeln. Nur an den Kreuzungen, also da, wo's gefährlich wird, wird dieser "Schutz" dann unterbrochen. Und das die physische Trennung die Sichtbarkeit erhöht, kann man ja auch nicht behaupten. Da sind wir wieder beim toten Winkel.

Zitat von DFU

Am besten eine Straße nur für Radfahrer und dann erst wieder die Parallelstraße für motorisierte Fahrzeuge.

Und die verlaufen dann am besten alle in Nord-Süd-Richtung, Querstraßen bedeuten Kreuzungen. Da ist die Trennung dann wieder dahin.

Und dann muss man nur noch dafür sorgen, dass in den ungeraden Straßen die Radler wohnen, arbeiten und einkaufen, in den geraden denn die Kraftwagenfahrer. Ja, dann ist jegliche Begegnung ausgeschlossen. Wenn man eine derart strikte Trennung nach Antriebsart durchziehen will, dann kommt nicht mehr jeder überall hin. Es geht halt nicht, dass ich Verkehrsteilnehmer nicht im Verkehr begegnen.

Nochmal. Wenn die Kraftfahrzeuge das Problem sind, muss man sich um die Kraftfahrzeuge kümmern, oder vielmehr um deren Beseitigung. Die Radler an den Rand zu drängen, nützt da überhaupt nichts. Und. Es trägt auch nicht zu deren Sicherheit bei.