



BBW
Beamtenbund
Tarifunion

BBW – Beamtenbund Tarifunion Postfach 10 06 13 70005 Stuttgart

Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg
Herrn Ministerialdirektor Jörg Krauss

- per E-Mail -

Der Vorsitzende

Am Hohengeren 12
70188 Stuttgart

Telefon 0711/168 76-0

Telefax 0711/168 76-76

Internet: <http://www.bbw.dbb.de>

e-mail: bbw@bbw.dbb.de

13. September 2017

Sv/gru/4401/17

Betr.: Novellierung des Landesreisekostenrechts
Entwurf einer Novelle des Landesreisekostengesetzes (LRKG), der Landestrennungsgeldverordnung (LTGVO) und der Verwaltungsvorschrift (VwV) zum LRKG
Anhörung nach § 89 Absatz 2 und § 90 des Landesbeamtengesetzes

Bezug: Ihr Schreiben vom 1. August 2017; Az.: 1-0371.0-01/20

Sehr geehrter Herr Ministerialdirektor Krauss,
sehr geehrte Damen und Herren,

der BBW – Beamtenbund Tarifunion (BBW) dankt für die Übersendung des Entwurfs einer Neufassung des Landesreisekostengesetzes (LRKG), der Landestrennungsgeldverordnung (LTGVO) und der Verwaltungsvorschrift (VwV) zum LRKG und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Ergänzend zu unserer ersten Stellungnahme vom 16. November 2016 im Nachgang zu der Informationsveranstaltung am 15. November 2016 und unserer zweiten Stellungnahme vom 10. Mai 2017 im Rahmen der frühzeitigen Information, nehmen wir wie folgt Stellung:

Der BBW begrüßt im Allgemeinen die Absicht des Finanzministeriums, das Reisekostenrecht des Landes zum Zweck der Verwaltungsvereinfachung und des Bürokratieabbaus zu novellieren und hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens den Belangen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.

Auch ist positiv zu bewerten, dass einige Anregungen aus den o. g. Stellungnahmen - wie z.B. die Zusammenführung der bisher drei verschiedenen Sätze bei der Benutzung des privateigenen Kraftfahrzeugs und - im aktuellen Anhörungsentwurf - die zwingende Erstattung der Kosten für die nächsthöhere Klasse bei einem Grad der Behinderung von mindestens 50 v. H. in dem Entwurf berücksichtigt wurden.

Nach wie vor wurden jedoch zentrale Forderungen des BBW, wie die Erstattung der Kosten für die 1. Klasse der Bahn, die einheitliche Erstattung von mindestens 35 Cent je Kilometer bei der

Nutzung des privaten PKW und die Aufhebung der Begrenzung auf 50 % bei Beamten auf Widerruf bzw. in Ausbildung in der Novellierung außer Acht gelassen.

Die Rückmeldungen aus unseren Mitgliedsgewerkschaften zeigen deutlich die Enttäuschung darüber, dass die bisherige Beteiligung zum Gesetzentwurf größtenteils keine wesentlichen Auswirkungen auf die aktuelle Entwurfsfassung gehabt hat.

Die Begrenzung der Erstattung der Bahnkosten auf die 2. Klasse lehnen wir erneut entschieden ab. Der Verweis auf die Möglichkeit von Ausnahmen durch die oberste Dienstbehörde reicht bei Weitem nicht zum Ausgleich der dadurch entstehenden Nachteile für die Dienstreisenden aus. Die ohne Weiteres angenommene Bereitschaft der Behörden zur Verwendung des eigenen Budgets zur Schaffung von Ausnahmen entspricht nicht den realen Verhältnissen. Bei der Umsetzung der Ausnahmen zur Erstattung der 1. Klasse-Kosten im Einzelfall sollte eine unbürokratische Abwicklung gewährleistet werden.

Im Nahverkehr und auf einigen Strecken der Deutschen Bahn, wie z. B. Bodensee nach Stuttgart, ist es für Dienstreisende größtenteils unzumutbar, 2. Klasse zu fahren. Die Züge sind oft so überfüllt, dass an ein Arbeiten nicht zu denken ist. Ohne das 1. Klasse-Ticket stehen den betroffenen Beamten und Beamtinnen überwiegend nur noch Stehplätze zur Verfügung. Die oftmals mehrstündige Fahrtzeit kann unter diesen Umständen keinesfalls zur Vorbereitung oder Nachbereitung von Terminen genutzt werden, was sich in Anbetracht der zunehmenden Arbeitsverdichtung negativ auf die Produktivität der Dienstreisenden auswirkt.

Die Streichung der 1. Klasse-Erstattung wird letztendlich einen enormen Anstieg der privaten KFZ-Nutzung nach sich ziehen, wodurch das Ansinnen der Landesregierung, den Belangen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen, ad absurdum geführt wird. Viele Personalräte haben uns bereits signalisiert, dass sie bei vorgeschriebener Nutzung der 2. Klasse wieder auf das Auto umsteigen werden. Dies bleibt bei den finanziellen Auswirkungen bezüglich der geschätzten Mehrkosten aus der Klimaausgleichszahlung für dienstlich veranlasste Flüge in Höhe von 250 Tsd. Euro bisher unberücksichtigt. Außerdem führen längere Abwesenheitszeiten - bei zudem fehlender Möglichkeit zum Arbeiten im Zug - infolge der KFZ-Nutzung zu höheren Tagegeldern.

Der Gesetzentwurf bleibt selbst hinter den Ankündigungen in den Eckpunkten für eine Novellierung des Reisekostenrechts zurück. So wird nun auf die Erstattung der Kosten der 1. Klasse ab einer bestimmten Fahrdauer und/oder bei Vorliegen besonderer dienstlicher Gründe verzichtet. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass der aktuelle Entwurf im Vergleich zu den vorangegangenen Eckpunkten noch in stärkerem Maße auf Einsparungen bei Dienstreisen gerichtet ist, was sich insbesondere durch die Übertragung der Verantwortung für die Erstattung der Kosten der 1. Klasse auf die Ressorts mit dem Hinweis auf die angebliche Selbstregulierung übers jeweilige Budget in der Begründung zeigt.

Weiterhin fehlt es an der Zusammenführung der bisher verbleibenden zwei verschiedenen Sätze (25 und 35 Cent je Kilometer) zu einer einheitlichen Wegstreckenentschädigung von mindestens 35 Cent je Kilometer. Im Hinblick auf die gestiegenen Kosten halten wir eine Anhebung der Wegstreckenentschädigung für erforderlich.

Die unveränderte Beibehaltung der lediglich 50 %-igen-Kostenerstattung für Beamte auf Widerruf oder in Ausbildung verstärkt die ohnehin gravierende Nachwuchsproblematik im öffentlichen Dienst. Statt die Rahmenbedingungen für Dienstanfänger attraktiver zu gestalten, wird dadurch die Abwanderung der jungen Generation in die private Wirtschaft begünstigt. Die eingefügte Ausnahmeregelung durch die oberste Dienstbehörde reicht aus unserer Sicht nicht aus.

Anzumerken ist weiter, dass trotz der Reduktion der Regelungsdichte von 24 auf 14 Paragraphen und Wegfall der Landesauslandsreisekostenverordnung, durch die Möglichkeit zum Erlass von Verwaltungsvorschriften (z.B. in § 4 Abs. 1 LRKG) oder Ausnahmen (z.B. in § 11 Abs. 2 LRKG) das Erreichen von Übersichtlichkeit erschwert wird.

Zu den einzelnen geplanten Veränderungen nehmen wir weiter wie folgt Stellung:

Zu § 2 LRKG: Dienstreisen und Dienstgänge

Nach Ansicht des BBW benachteiligt **Ziff. 2.1.3 LRKGVwV zu § 2 LRKG**, wonach bei Vorliegen mehrerer Wohnungen reisekostenrechtlich die Wohnung maßgebend ist, die der Dienststelle am nächsten liegt, Mitarbeiter, die aufgrund der Nähe zum Dienstort eine zweite Wohnung einrichten müssen, obwohl ihr Lebensschwerpunkt an der Erstwohnung liegt. Maßgebend müsste hier die Wohnung sein, von der die Dienstreise tatsächlich angetreten wird.

Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass im Anhörungsentwurf die Genehmigungsfreiheit für Dienstreisen der oder des Beauftragten der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen zur Wahrnehmung ihrer oder seiner Aufgaben nach dem Landesbehinderten-gleichstellungsgesetz in **§ 2 Abs. 3 LRKG** neu eingeführt wurde.

Für den Lehrerbereich sollte klargestellt werden, dass die Vorbereitung einer außerunterrichtlichen Veranstaltung Dienstreise ist und damit die daraus entstandenen Kosten erstattet werden.

Zu § 3 LRKG: Anspruch auf Reisekostenvergütung

Positiv zu bewerten ist, dass im Anhörungsentwurf in **Ziff. 3.1.1 LRKGVwV zu § 3 LRKG** der Vorschlag des BBW, den Zeitpunkt für das Dienstreiseende zu verkürzen, mit der Rückreise bis 22 Uhr statt bisher 24 Uhr, teilweise umgesetzt wurde. Jedoch halten wir auch im Hinblick auf die Möglichkeit im vorletzten und letzten Satz der Ziff. 3.1.1 LRKGVwV zu § 3 LRKG, eine Kette eintägiger Dienstreisen u. a. unter wirtschaftlichen Aspekten anzuordnen, diese Verkürzung aus

Gründen der Gesundheitsvorsorge für nicht ausreichend. Wir schlagen deshalb vor, das Dienst-
reiseende um weitere Stunden zu verkürzen, z. B. bis 20.00 Uhr. Zu beachten ist in diesem Zu-
sammenhang auch die gesetzliche Regelung über die Mindestruhezeit in § 11 Abs. 1 AzUVO, die
eine Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden nach Beendigung der täglichen
Arbeitszeit verlangt.

Wir begrüßen weiter, dass in **Ziff. 3.2.1 LRKGVwV zu § 3 LRKG** die Forderung des BBW erfüllt
wurde, den Reiseantritt und die Beendigung an der Dienststelle durch den Dienstvorgesetzten
nur dann anzuordnen, wenn die Fahrtstrecke unmittelbar am Dienststellengebäude vorbeiführt.

Zudem ist die grundsätzliche Wahlfreiheit des Beförderungsmittels in **§ 3 Abs. 3 LRKG** nochmals
positiv hervorzuheben. Kritisch zu werten ist jedoch die Einführung des grundsätzlichen Vor-
rangs von öffentlichen Verkehrsmitteln in **Ziff. 3.2.2 LRKGVwV zu § 3 LRKG** des Anhörungsent-
wurfs aus Gründen des Klimaschutzes, wenn keine wirtschaftlichen oder triftigen persönlichen
Gründe (z.B. Schwerbehinderung, Gesundheitszustand) für eine PKW-Nutzung vorliegen. Dies
steht im Widerspruch mit der bereits geregelten grundsätzlichen Wahlfreiheit des Beförde-
rungsmittels durch den Dienstreisenden in § 3 Abs. 3 LRKG und schränkt die in § 3 Abs. 3 Satz 2
LRKG geforderte, selbstverantwortliche Ausrichtung an den Erfordernissen des Klimaschutzes
gänzlich ein. Überdies dauert die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Regel wesentlich
länger und führt dadurch z.B. im Schulbereich zu mehr Unterrichtsausfall.

Ferner ist die Abhängigkeit der Fahrtkostenerstattung in **§ 3 Abs. 3 LRKG** von der Nutzung einer
unentgeltlichen Beförderungsmöglichkeit z.B. in Fällen zu beanstanden, in denen Beschäftigte
eine allgemeine Dienstreisegenehmigung besitzen. Durch die Regelung in **Ziff. 3.2.3 LRKGVwV
zu § 3 LRKG** wäre dieser Personenkreis angehalten, vor jeder Dienstreise die Verfügbarkeit ei-
nes Dienstkraftfahrzeugs zu erfragen, was einen erheblichen Aufwand darstellen würde.

Weiterhin kritisch sehen wir die Ausschlussfrist von sechs Monaten für die Beantragung der Rei-
sekostenvergütung (**§ 3 Abs. 4 LRKG**). Es entsteht bei Kolleginnen und Kollegen, vor allem im
Hochschulbereich, ein unnötiger Aufwand, kurze Fahrtstrecken halbjährlich abrechnen zu müs-
sen.

Nach der Rückmeldung aus unserem Mitgliederkreis bedarf außerdem das elektronische Ver-
fahren DRIVE-BW für die Beantragung und Abrechnung der Reisekosten, auf das **Ziff. 3.4
LRKGBW zu § 3 LRKG** verweist, im Hinblick auf intuitive Bedienung (selbsterklärende Systeme)
und responsives Design (Anpassung einer Website an die Eigenschaften des jeweils benutzten
Endgeräts) einer zeitnahen Überarbeitung.

Bei den letzten beiden Sätzen in **§ 3 Abs. 4 LRKG** möchten wir darauf aufmerksam machen, dass
der Verzicht auf die Reisekostenerstattung auch in § 3 Abs. 7 LRKG geregelt wird. Die Einführung
der Verzichtsmöglichkeit in **§ 3 Abs. 7 LRKG**, die ohne jegliche Begründung erfolgt ist, halten wir

für kritisch. So ist zu befürchten, dass aufgrund fehlender Budgets Druck auf die Dienstreisenden ausgeübt wird, auf Reisekostenvergütung zu verzichten. Insbesondere müssen z. B. die Reisekosten von Lehrkräften im Rahmen von genehmigten Klassenfahrten, Studienfahrten, Betriebserkundungen, Schülerbetreuung in Betriebspraktika, etc. („außerunterrichtliche Veranstaltungen“) vollständig ersetzt werden. Viel zu oft kommt es vor, dass Lehrerinnen und Lehrer zwar gern ihrem gesetzlichen Auftrag nachkommen und außerunterrichtliche Veranstaltungen durchführen, aber die von ihnen dafür verauslagten Kosten nicht oder nur eingeschränkt vom Dienstherrn erstattet werden. Es ist den Lehrerinnen und Lehrern nicht zuzumuten, die entstandenen Kosten privat tragen zu müssen.

Zu § 4 LRKG: Fahrt- und Flugkostenerstattung

Den Wegfall der Erstattung von Kosten der 1. Klasse in **§ 4 Abs. 1 LRKG** lehnen wir nach wie vor ab. Wir betonen nochmals, dass ein angemessenes Arbeiten in oftmals überfüllten Zügen nicht möglich ist. Wie wir den Berichten vieler Kolleginnen und Kollegen, die z. B. in den Personalräten tätig sind, entnehmen können, kann vom „heutigen Reisekomfort“ auch in der 2. Wagenklasse keine Rede sein. Dieser in der Begründung zu § 4 Abs. 1 LRKG verwendete Begriff übersieht die realen Verhältnisse in der 2. Klasse, in der zunehmend nur noch Stehplätze verfügbar sind. In vielen Fällen ist es nicht möglich, Sitzplätze in der 2. Klasse vorab zu reservieren. Insbesondere sind z. B. auf der Bahnstrecke vom Bodensee nach Ulm, der sogenannten Südschiene, und zeitweise in der Folge auch von Ulm nach Stuttgart und zurück die Züge in erschreckender Regelmäßigkeit voll. Es sollte dabei auch berücksichtigt werden, dass eine moderne, ausreichende Zuganbindung nicht überall vorhanden ist. Das Schienennetz wird aktuell eher abgebaut und nicht überall sind moderne Züge im Einsatz. Aus unzähligen Presseberichten lässt sich entnehmen, wie oft es zu Zugausfällen kommt oder wie veraltet die vorhandene Bahnstruktur ist. Es sind schlechtere Verkehrsverbindungen vor allem in Randbezirke (z. B. Bodensee) zu verzeichnen, die das Idealbild von der „komfortablen“ Bahn lediglich auf wenige zentrale Ballungsgebiete beschränken.

Letztlich geht die Streichung der Kostenerstattung für die 1. Klasse zu Lasten derjenigen, die ohnehin einen höheren persönlichen wie wirtschaftlichen Aufwand und längere Reisezeiten aufgrund der zunehmend zentralisierten Dienststellen bzw. Fortbildungsangebote sowie sonst notwendig werdenden dienstlichen Einsatzes vorzuweisen haben.

Der BBW lehnt den Wegfall der 100-Kilometergrenze ab. Wir bedauern, dass die noch in den Eckpunkten vorgesehene Differenzierung nach einer bestimmten Fahrtdauer, die diesen erhöhten Aufwand vieler Beschäftigter des öffentlichen Dienstes hätte ausgleichen können, nicht weiterentwickelt wurde.

Die für die oberste Dienstbehörde oder von ihr ermächtigte nachgeordnete Behörde in § 4 Abs. 1 S. 2 LRKG geschaffene Ausnahmemöglichkeit, die Kosten für die 1. Klasse zu erstatten halten wir für nicht ausreichend, diese Nachteile abzufangen. Die Umsetzung der Ausnahmen muss unbürokratisch möglich sein und im Rahmen der Dienstreisegenehmigung durch den Vorgesetzten erledigt werden können. Dazu fehlt es aber an einer Definition solcher Ausnahmefälle, womit eine unklare Regelung besteht, die letztlich aus Kostengründen kaum verwirklicht werden wird. Der Verweis auf die Selbstregulierung übers jeweilige Budget in der Begründung spricht für sich. Es ist dringend erforderlich, die Ausnahmemöglichkeiten in § 4 LRKG aufzunehmen. Es sollte vor allem möglich sein, Ausnahmen von der niedrigsten Beförderungsklasse auf Strecken aufzunehmen, auf denen die Züge regelmäßig überfüllt sind. Wie in den Eckpunkten noch vorgesehen, sollen Ausnahmen auch bei Vorliegen besonderer dienstlicher Gründe (z. B. Aktenstudium, Besprechung mit anderen Dienstreisenden) geschaffen werden. Der BBW fordert zudem eine Ausnahmeregelung für Reisen von Personalräten.

Auch der Klimaschutz, der in der Zielsetzung des Gesetzentwurfs festgeschrieben ist, erfordert die Erhaltung der Erstattung der Kosten für die 1. Klasse. Gerade durch die Streichung der Kosten für die 1. Klasse würde das Ziel, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu holen, verfehlt werden. Es ist abzusehen, dass Dienstreisende gerade bei längeren Reisen Fahrten in der 2. Klasse in einem überfüllten und lauten Zugabteil vermeiden werden und stattdessen auf den eigenen PKW ausweichen. Ein Anstieg der Kfz-Nutzung würde sich zulasten der Umwelt auswirken. Die dadurch zu erwartende Umweltverschmutzung mit den entgegengewirkenden staatlichen Maßnahmen wird bei den geschätzten Mehrkosten für die öffentlichen Haushalte aus der Klimaausgleichszahlung für dienstlich veranlasste Flüge in Höhe von 250 Tsd. Euro außer Acht gelassen.

Positiv zu werten ist, dass der noch in den Eckpunkten auftauchende, unbestimmte Rechtsbegriff der „persönlichen Gründe“ für die ausnahmsweise Erstattung der Fahrkosten der nächsthöheren Klasse in **§ 4 Abs. 2 LRKG** im Sinne eines Grads der Behinderung von mindestens 50 v. H. bzw. einer Beeinträchtigung des körperlichen oder gesundheitlichen Zustandes definiert wurde. Wir begrüßen, dass nun im Anhörungsentwurf die Erstattung der Kosten für die nächsthöhere Klasse bei einem Grad der Behinderung von mindestens 50 v. H. zwingend vorgeschrieben ist.

Hinsichtlich **§ 4 Abs. 3 LRKG** gehen wir davon aus, dass bei der Erstattung der notwendigen Kosten für die Nutzung von einem Mietwagen auch Carsharing-Modelle erfasst werden. Eine Klarstellung halten wir diesbezüglich aber für sinnvoll.

Einer weiteren Klarstellung bedarf nach unserer Ansicht **Ziff. 4.1.1 b) LRKGVwV zu § 4 LRKG** im Hinblick auf die Erstattung der Zuschläge für ICE-Züge. Durch den Wegfall von Ziff. 1.2 LRKGVwV zu bisherigem § 5 LRKG werden im aktuellen Entwurf die Kosten für ICE-Züge nicht mehr als grundsätzlich notwendig bezeichnet.

Weiter ist die Erstattungsmöglichkeit der Anschaffungskosten für eine Bahncard in **Ziff. 4.1.4 LRKGVwV zu § 4 LRKG** notwendigerweise aufgenommen worden. Es wird jedoch nicht ersichtlich, wie die Wirtschaftlichkeitsberechnung, die zur Genehmigung führen soll, sich darstellt.

Wir lehnen zudem ab, dass für privaterworbene Fahrausweise nach **Ziff. 4.1.3 LRKGVwV zu § 4 LRKG** grundsätzlich kein Anspruch auf anteilige Erstattung bei dienstlicher Nutzung besteht, trotz der vorgeschriebenen Pflicht, diese Vergünstigung in Anspruch zu nehmen. Noch zu regeln ist auch die Erstattung bei einer privat erworbenen Bahncard für die 1. Klasse. Hier ist der anteilige Fahrpreis für die 1. Klasse zu erstatten, der regelmäßig niedriger ist als der volle Fahrpreis für die 2. Klasse.

Ziff. 4.2 LRKGVwV zu § 4 LRKG ist noch unvollständig. Eine Abstimmung mit dem Wissenschaftsministerium bezüglich der Klasseneinteilung bei Flugreisen außerhalb Europas halten wir für sachgerecht, da der größte Teil der Auslandsflüge auf den Hochschulbereich entfällt.

Zu § 5 LRKG: Wegstreckenentschädigung

Der BBW begrüßt die Zusammenführung der bisher drei zur Anwendung kommenden Sätze, fordert jedoch erneut, die Wegstreckenentschädigung aufgrund der gestiegenen Kosten generell anzuheben. Weiter ist negativ zu werten, dass bei der Wegstreckenentschädigung nach **§ 5 Abs. 1 und Abs. 2 LRKG** zwischen einer Entschädigung in Höhe von 25 Cent je Kilometer und 35 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke unterschieden wird, statt, wie vom BBW gefordert, pauschal 35 Cent je Kilometer festzulegen. Selbst die 35 Cent je Kilometer für Dienstreisen mit dem privaten PKW spiegeln bei gestiegenen Verbraucherpreisen u. a. für Benzin, nicht annähernd den tatsächlichen Aufwand wider. Betrachtet man z. B. Kosten für Fahrzeuge der unteren Mittelklasse, so erscheint eine Anpassung um mindestens 3 (bzw. 5) Cent pro Kilometer notwendig. Zur Vermeidung von Verlusten bei den Dienstreisenden sollte außerdem künftig ein Index zur automatischen jährlichen Anpassung entsprechend den von den Automobilclubs festgestellten Kostenentwicklungen eines KFZ-Modells aufgenommen werden.

Wir begrüßen die Beibehaltung des Schlechtwegezuschlags in **§ 5 Abs. 2 LRKG**. Wir fordern aber eine Erhöhung des bisherigen Zuschlags von 5 Cent. Die Höhe von 5 Cent je Kilometer deckt den erhöhten Verschleiß und die erhöhten Reinigungs- und Wartungskosten nicht ab. Eine Erhöhung des Schlechtwegezuschlags auf 8 Cent pro Kilometer erscheint uns als angemessen.

Wir sehen es ferner kritisch, wenn in **Ziff. 5.2.2 LRKGVwV zu § 5 LRKG** die Zahlung eines Zuschlags von dem überwiegenden Anteil der Fahrstrecken auf schlechten Wegen abhängig gemacht wird. Hier sollte jeder Kilometer auf schlechten Wegen mit dem entsprechenden Zuschlag erstattet werden.

Schließlich ist der Wegfall der Mitnahmeentschädigung zu beanstanden. Die Mehrkosten, insbesondere durch das höhere Gewicht des Fahrzeugs, werden nicht mehr berücksichtigt. Zudem

fehlt es nun an einem finanziellen Anreiz, Fahrgemeinschaften zu bilden. Dadurch wird dem Aspekt des Klimaschutzes nicht ausreichend Rechnung getragen.

Der BBW begrüßt demgegenüber die Definition des „erheblichen dienstlichen Interesses“ in **Ziff. 5.2 LRKGVwV zu § 5 LRKG**, wonach eine bestimmte Fahrleistung, die Bildung von Fahrgemeinschaften oder der Grad der Behinderung von mindestens 50 maßgeblich sind. Hier fehlt jedoch nach wie vor die Aufnahme der Reisen von Personalrätinnen und Personalräte. In die Definition des „erheblichen dienstlichen Interesses“ sollte auch die Nutzung des privaten PKW durch Beschäftigte im Außendienst aufgenommen werden.

Praxisgerecht ist weiter der Wegfall des Erfordernisses, dass dem Dienstreisenden das Kraftfahrzeug gehört, in dem neuen **§ 5 Abs. 1 LRKG i. V. m. Ziff. 5.1 LRKGVwV zu § 5 LRKG**.

Zu § 6 LRKG: Tagegeld

Der BBW hält die Anpassung an die steuerrechtlichen Regelungen durch die Kürzung des Tagegelds, wenn Dienstreisende unentgeltliche Verpflegung erhalten oder wenn Verpflegung in „Sammelrechnung“ (Fahrt-, Flug-, Übernachtungs- oder Nebenkosten) enthalten ist, in **§ 6 Abs. 4 LRKG** für eine pragmatische Lösung. Das Tagegeld von 6 Euro für Dienstreisen von mehr als 8 Stunden und 12 Euro für Reisen von mehr als 14 Stunden in **§ 6 Abs. 1 LRKG** gewährleistet angesichts gestiegener Verbraucherpreise keine ausreichende Kostendeckung. Hier halten wir eine Anhebung für notwendig, mindestens entsprechend den steuerrechtlichen Regelungen (12 Euro bei Dienstreisen von mehr als 8 Stunden).

Bezüglich der Regelung beim Vorliegen mehrerer Wohnungen in **§ 6 Abs. 2 LRKG** wird auf die Ausführungen zu § 2 LRKG verwiesen.

Zu § 7 LRKG: Übernachtungsgeld

Wir begrüßen die Erstattung der notwendigen Übernachtungskosten. Allerdings ist die Erhöhung der notwendigen Übernachtungskosten in **Ziff. 7.1 LRKGVwV zu § 7 LRKG** von 80 Euro auf 95 Euro bei Übernachtungen in Großstädten und anderen Orten mit hohen Zimmerpreisen nach unserer Ansicht zu niedrig bemessen. Vergleicht man z. B. sogenannte Messepreise, die deutlich höher ausfallen, so erscheint es als unumgänglich, den Höchstbetrag auf mindestens 110 Euro heraufzusetzen.

Bei Beherbergungsbetrieben, mit denen das Land Baden-Württemberg eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen hat und deren Übernachtungskosten als allgemein notwendig angesehen werden (Ziff. 7.1 LRKGVwV zu § 7 LRKG), ist zu befürchten, dass bei einzelnen Anfragen von Dienstreisenden Zimmer nicht zu den vereinbarten Konditionen angeboten werden, sondern

nur noch reguläre deutlich höhere Preise ausgewiesen werden. Dieser Nachweis wird dem Dienstreisenden nur schwer möglich sein, sodass der Höchstbetrag anzuheben ist.

Zu § 8 LRKG: Auslagenerstattung bei längerem Aufenthalt am Geschäftsort

Der BBW begrüßt den Wegfall des verwaltungsaufwändigen Antragsverfahrens. Allerdings wurde von der bisherigen Möglichkeit in § 11 Abs. 2 LRKG, nach dem die oberste Dienstbehörde das Tage - und Übernachtungsgeld in besonderen Fällen bis zu weiteren 14 Tagen bewilligen konnte, in der Praxis bisher immer wieder Gebrauch gemacht. Für viele Dienstreisende konnten dadurch Kosten in der zweiten Woche, die sich von den Kosten in der ersten Woche nicht unterschieden haben, erstattet werden. Insofern sollte die Sieben-Tage-Frist verlängert werden.

Zu § 9 LRKG: Aufwands- und Pauschvergütung

Die Übernachtungspauschale für Lehrer für außerschulische Veranstaltungen (derzeit 16 Euro), wie z.B. Landschulheime, sollte angesichts der aktuell durchschnittlichen Zimmerpreise von rund 30 Euro selbst für Jugendherbergen, angehoben werden. Wie die aktuelle Rechtsprechung des OVG Lüneburg vom 4. Mai 2017 (Az.: 5 LB 6/16) zum Schulfahrtenerlass des Niedersächsischen Kultusministeriums zeigt, entspricht der dortige Erstattungsbetrag von 16,50 Euro pro Übernachtung nicht mehr dem Gebot der Fürsorge.

Zu § 10 LRKG: Erstattung sonstiger Kosten

Nach Ansicht des BBW bedarf die Regelung in **Ziff. 10.1.2 LRKGVwV zu § 10 LRKG** hinsichtlich der Erstattung notwendiger Auslagen für eine Begleitperson eines schwerbehinderten Dienstreisenden einer Ergänzung für allein reisende Schwerbehinderte mit Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis (Begleitperson notwendig), die am Ort der Dienstreise eine Begleitperson hinzuziehen möchten.

Zu § 12 LRKG: Auslandsdienstreisen

Wir begrüßen die Verortung der Regelungen der bisherigen Landesauslandsreisekostenverordnung in **§ 12 Abs. 2 bis 6 LRKG** aus Gründen der Transparenz. Wie in unserer ersten Stellungnahme bereits ausgeführt, trägt weiter der Verweis auf die Auslandsreisekostenverordnung des Bundes und hierzu ergangenen Verwaltungsvorschrift in **§ 12 Abs. 3 LRKG** zur Verwaltungsökonomie bei.

Zu § 13 Abs. 2 LRKG, § 11 Abs. 2 LRKG: Trennungsgeld, Bemessung der Reisekostenvergütung in besonderen Fällen

Der Gesetzentwurf sieht nach wie vor nur eine 50 %-ige Erstattung des Trennungsgelds für Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst gemäß **§ 13 Abs. 2 LRKG** sowie für Reisen zum Zwecke der Ausbildung oder Fortbildung nach **§ 11 Abs. 2 LRKG** vor. Angesichts des eklatanten Nachwuchsmangels im öffentlichen Dienst sind diese Bestimmungen nicht mehr zeitgemäß. Heutige Dienstanfänger vergleichen genau, wie sich die Rahmenbedingungen in der Landesverwaltung für sie darstellen und entscheiden auf dieser Basis, ob sie eine Zukunft im öffentlichen Dienst für sich sehen oder nicht. Das Ziel sollte sein, die Attraktivität des öffentlichen Dienstes für Neubewerber zu steigern. Wenn man - wie mit der Rücknahme der Absenkung der Eingangsbesoldung - ein positives Signal setzt, sollte nicht an anderer Stelle dieses positive Signal für Dienstanfänger wieder eingetrübt werden.

Nach unserer Ansicht reicht die in § 13 Abs. 2 LRKG und § 11 Abs. 2 LRKG geschaffene Möglichkeit für die oberste Dienstbehörde, von der Kürzung der Erstattung abzusehen, nicht aus, um die Nachwuchsgewinnung voranzutreiben. Dies ergibt sich zusätzlich aus dem Umstand, dass die Ausbildung zunehmend zentralisiert wird und dadurch höhere Fahrtkosten bzw. höheres Trennungsgeld entsteht. So müssen etwa Studenten der Hochschule Schwetzingen (v. a. Rechtspfleger) ihren bisherigen Wohnsitz aufgeben und einen neuen Wohnsitz begründen. Zudem variieren während des praktischen Studienteils die Standorte, sodass auch hier immense Reisekosten anfallen.

Zu § 3 LTGVO: Trennungsgeld beim auswärtigen Verbleiben

Der BBW begrüßt, dass anstelle der bisherigen pauschalierten Abfindung auch der Übernachtungskosten die tatsächlichen notwendigen Unterkunftskosten erstattet werden, und zwar unabhängig vom Familienstand des Trennungsgeldberechtigten. Es fehlt jedoch an einer Regelung, welche Unterkunftskosten als notwendig angesehen werden.

Zu § 5 LTGVO: Trennungsgeld bei täglicher Rückkehr zum Wohnort

Der BBW regt an zu prüfen, ob Abordnungen im Rahmen der Ausbildung, bei denen das Trennungsgeld in § 13 Abs. 2 LRKG ohnehin auf 50 % gekürzt wird, von der Beschränkung der Gewährung des Verpflegungszuschusses in **§ 5 Abs. 2 LTGVO** auf drei Monate ausgenommen werden können.

Sonstige Anmerkungen:

In den Regelungen zu den Reisekosten fehlen weitere Bestimmungen zur durch die Dienstreise veranlassten Mehraufwendungen. So entstehen insbesondere bei Tätigkeiten z. B. der technischen Fachverwaltungen im Außendienst oftmals Verschmutzungen der Kleidung, die einen erhöhten Aufwand für Reinigung und Verschleiß verursachen. In manchen Behörden wird dieser zusätzliche Aufwand durch die Bereitstellung von Dienstkleidung oder Kleidergeld berücksichtigt. Es fehlt jedoch an einer gesetzlichen Verpflichtung des Dienstherrn zur Übernahme dieser nachweislich entstehenden Kosten.

Wir bitten Sie, unsere Anregungen und Bedenken im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und stehen für eine Erörterung gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


V. Stich