



*beamtinnen + beamte*

aktiv\_fortschrittlich\_kompetent\_

# STELLUNGNAHME

[Geben Sie den Untertitel des Dokuments ein]

**Novellierung der Landesreisekostenregelungen**

**Az: 1-0371.0-01/20**

November 17

**ver.di** Baden-Württemberg

Bereich Beamtinnen und Beamte

## **ver.di** Baden-Württemberg nimmt wie folgt Stellung:

Der Ansatz das Reisekostenrecht des Landes unter dem Aspekt der Verwaltungsvereinfachung und des Bürokratieabbaus zu novellieren ist grundsätzlich richtig. Die Senkung des Verfahrensaufwandes und die Vereinfachung des Gesetzes sind ganz im Sinne der Beschäftigten. Dabei sollten jedoch nicht nur Einspareffekte im Vordergrund stehen, sondern es geht darum pragmatische und sachgerechte Lösungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Besonders befürwortet **ver.di**, dass Alternativen zum Privat-PKW, wie Carsharing oder die Nutzung des Fahrrads, nun ebenfalls berücksichtigt werden.

Der Entwurf wird diesem Ziel nicht immer gerecht. In wichtigen Teilen wurden zwar Änderungen zur Verwaltungsvereinfachung aufgenommen, kritisch wird aber die Ermächtigung für die obersten Dienstbehörden bewertet, die für ihren Geschäftsbereich Ausnahmen zulassen können. Eine solche Regelung führt nach Ansicht von **ver.di** weder zur Verwaltungsvereinfachung noch zum Bürokratieabbau. **ver.di** merkt kritisch an, dass in der Vergangenheit durch politische Entscheidungen deutlichen Kürzungen der Reisekostenbudgets in Ressorts gegeben hat.

**ver.di** kritisiert außerdem, dass dringend erforderliche Anpassungen von einzelnen Kostensätzen im Gesetz nicht angemessen umgesetzt wurden.

### Zu den Regelungen im Einzelnen:

#### **Zu § 3 Abs. 3**

Grundsätzlich gibt es gegen die zusätzlich verstärkte klimaschützende Fokussierung nichts einzuwenden. Allerdings wirft dies Frage bzgl. der Praktikabilität auf. Die vorgesehene Regelung in Verbindung mit dem VwV-Entwurf 3.2.2. legt fest, dass ein anderes Verkehrsmittel nur genutzt werden kann, wenn ein öffentlicher Verkehrsträger nicht wirtschaftlich erscheint. In der weiteren Prüfung sollte dann das zur Verfügung gestellte Dienstfahrzeug genutzt werden. Die Nutzung eines privaten PKW kann aber wirtschaftlicher sein, wenn man die aufgewendete Zeit mit ins Kalkül zieht. Diese gewonnenen Zeitersparnis käme dann der tatsächlichen zu erledigenden Arbeit, die ja der Anlass der Dienstreise ist, zugute. Und nicht in allen Tätigkeitsfeldern bspw. der Landesverwaltung stehen öffentliche Verkehrsträger bis zum Erreichen des Ortes für die dienstliche Tätigkeit zur Verfügung (z.B. Einsatz der Naturschutzbehörden, Landesbetrieb Gewässer, Vermessungs- und Flurneuordnung...).

#### **Zu § 3 Abs. 4 und Abs. 7**

Im Gegensatz zum Entwurf der Ressortanhörung wurde eine „Verzichtsmöglichkeit“ nun in Absatz 4 des Gesetzentwurfes geschaffen. **ver.di** lehnt eine solche Regelung in einem Gesetz grundlegend ab.

In der Begründung wird gar nicht erklärt, warum ein solche neue Regel Einzug in das Gesetz hält. Die Reisekostenentscheidungen fallen an aufgrund dienstlicher Notwendigkeiten (siehe § 1 abs. 1 Satz 1). Schnell kann unter kollegialen „Gruppenzwang“ eine Situation entstehen, in der erwartet wird, dass auf die Kostenerstattung verzichtet wird. Dies kann sicherlich kein Vorbild für eine öffentliche Verwaltung sein. Der Verzicht auf Reisekosten kann eingeschränkt bei Beamtinnen und Beamten rechtswirksam möglich sein. Angestellte können grundsätzlich nicht rechtswirksam auf Reisekosten verzichten (BAG 6 AZR 323/02). Wer die aufgewendeten Gelder nicht für sich verwenden will, der kann diese an caritative Einrichtung spenden. Erstattet müssen sie aber werden.

Warum auch in Absatz 7 die Formulierung nochmals aufgegriffen wird, erklärt sich nicht.

#### **Zu § 4 Fahrkostenerstattung**

Der Gesetzentwurf sieht vor, aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und aus Kostengründen grundsätzlich nur noch die Kosten der 2. Klasse erstattet werden, weil im Falle von Bahnreisen es beim heutigen Reisekomfort zumutbar sei, auch über weitere Entfernungen die zweite Wagenklasse zu benutzen. Was unter „Reisekomfort“ gedacht ist, lässt sich aus der Begründung nicht weiter herauslesen.

**ver.di** sieht diese Regelung skeptisch, insbesondere wenn Reisezeit auch Arbeitszeit sein soll, wie sie in der VwV unter 4.1.2. angedacht ist. Verlangt der Arbeitgeber/Dienstherr keine Arbeitsleistung auf der Reise, können die Beschäftigten also selbst entscheiden, ob sie während der Bahnfahrt schlafen, Romane lesen, Filme auf dem PC anschauen oder nette Gespräche mit Mitreisenden führen, ist das Freizeit und zählt nach Auffassung des BAG nicht als Arbeitszeit. Dies lässt sich sicherlich auch gut in der 2. Klasse bewältigen.

Anders sieht es aus, wenn der Arbeitgeber/Dienstherr verlangt/erwartet, dass der/die Beschäftigte auf der Dienstreise arbeitet um beispielsweise Akten zu lesen, miteinander zu konferieren, Mails zu beantworten, Telefonate zu führen etc.. Dann handelt es sich um Arbeitszeit und nicht um Freizeit oder Ruhezeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes und der EU-Arbeitszeitrichtlinie. Dann muss auch der Arbeitsschutz greifen. D.h. dem Beschäftigten müssen dann auch Arbeitsmöglichkeiten (auch ergonomisch) zur Verfügung stehen. Der Arbeitsschutz kann deshalb besser auf Plätzen der 1. Klasse erfolgen. Es ist also nicht die Kilometerdistanz entscheiden, sondern der vorliegende Arbeitsauftrag.

#### **Zu § 5 Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung**

**ver.di** begrüßt, dass durch die Erweiterung des Fahrzeugbegriffs auch für das Nutzen von Carsharingangeboten oder der Nutzung von privaten Fahrrädern für Dienstfahrten, die Gewährung einer Wegstreckenentschädigung möglich wird. Kritisch ist allerdings zu sehen, dass mit den zur Zeit gezahlten "Entschädigungen" erhebliche Gehaltsverluste verbunden sind. Entschädigungen, die nicht kostendeckend sind, nötigen den Beschäftigten die Hinnahme finanzieller Verluste ab und konterkarieren damit auch das zu Grunde liegende Ziel, umweltfreundliche Verkehre zu fördern.

Die vorgenommene Unterscheidung zwischen einer Dienstreise und einer Dienstreise mit erheblichem dienstlichen Interesse ist abzulehnen. Eine solche Regelung führt in der Praxis automatisch zu Konflikten und vor allem nicht dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung. Die Unterscheidung lediglich anhand von quantitativen Merkmalen, wie Häufigkeit einer Dienstreise oder Länge einer Dienstreise vorzunehmen, ob ein erhebliches dienstliches Interesse vorliegt, erscheint wenig praxistauglich und hilfreich. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass nach Ansicht des Dienstherrn schon heute und in der Zukunft Bedienstete in nennenswerter Zahl während der Dienstzeit ohne dienstlichen Auftrag in der Gegend herumfahren. Dieses Misstrauen ist für **ver.di** nicht nachvollziehbar.

**ver.di** geht darüber hinaus davon aus, dass Fahrzeuge nur dann dienstlich genutzt werden, wenn die Nutzung anderer Alternativen (öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad/E-Bike) ausscheiden, weil sie entweder nicht vorhanden sind (ÖPNV im ländlichen Raum) oder durch deren Nutzung die Arbeitserledigung beeinträchtigt wird (schlechte ÖPNV-Vernetzung oder Taktung). Die Fahrradnutzung, die im städtischen Bereich bei gutem Wetter durchaus möglich ist, dürfte im ländlichen Bereich für lange Strecken oder bei ungünstiger Topographie wohl nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden.

Dienstreise ist Dienstreise, ganz gleich, weshalb sie stattfindet und welches Verkehrsmittel dafür genutzt wird. Deshalb ist eine Differenzierung nach genutztem Verkehrsmittel, Fahrzeug oder Grund der Dienstreise abzulehnen.

**ver.di** fordert 35ct je Kilometer für jede Dienstreise. Somit wird gewährleistet, dass es in der Praxis auch tatsächlich zu einer Verwaltungsvereinfachung kommt.

Damit die Entschädigungsbeträge zukunftsicher gegenüber weiterer Preisentwicklungen sind, fordert **ver.di** eine entsprechende Koppelung an den Kraftfahrerpreisindex des Statistischen Landesamt analog § 6 Abs. 2a AbgG BW notwendig.

Der in **Absatz 2** aufgeführte Zuschlag ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings birgt auch dieser bei Detailbetrachtung Tücken. Die Dienststellen werden zunehmend zentraler zusammengefasst. Die Wegstrecken zum Einsatzort länger, die Chance aber, die Zulage für schwer befahrbare Wege zu bekommen, immer geringer. Im Verhältnis zur gesamten Strecke ist der Anteil der unwegsamen Straßen zurückgelegten Wegstrecke fast immer der kleinere. Das entsprechende Fahrzeug muss jedoch von Beginn der Dienstreise mitgenommen werden. Es ist unrealistisch, vor Ort oder unterwegs auf ein geländegängiges Fahrzeug umzusteigen.

### **Zu § 6 Tagegeld**

Durch den vorliegenden Entwurf fällt das Tagegeld bei Dienstreisen unter acht Stunden vollständig weg. Mit Blick auf die aktuelle Rechtslage ist dies eine Verschlechterung für die Beschäftigten. Daher lehnt **ver.di** diese Streichung ab. **ver.di** fordert, die Sätze für das Tagegeld bei der Ziffer 1 bei mehr als 8 Stunden auf 12 Euro und bei der Ziffer 2 bei mehr als 14 Stunden auf 24 Euro zu erhöhen.

Die Unterscheidung zwischen Dienstreisen und Dienstgängen beim Tagegeld führt in der Praxis zu Ungerechtigkeiten. Der Dienstort ist die politische Gemeinde. Beispielsweise ist die Entfernung von Stuttgart –Hoffeld nach Stuttgart –Stammheim drei Mal so lang, wie vom Dienstort Fellbach zum Dienstort Bad Cannstatt. Ein Beschäftigter, der in Stuttgart wohnt, hat keinen Anspruch auf Tagegeld, obwohl er u.U. länger unterwegs ist, als ein Beschäftigter, der in einem angrenzenden Kreis wohnt. Beide können gleichermaßen über Mittag nicht nach Hause fahren und müssen sich vor Ort irgendwie verpflegen.

Auch die Zeitgrenze von 14 Stunden stellt eine Verschlechterung. Dienstreisen im Rahmen von Bundesländer-Arbeitsgruppen sind oftmals mit einer längeren An- und Abreise verbunden. In manchen Fällen überschreitet die gesamte Dienstreisezeit kaum die 14 Stunden. Die Folge ist, dass Beschäftigte in der Regel nur den niedrigeren Satz von 6 € erhielten, obwohl er oder sie sich unterwegs verpflegen muss. Je nach Zugverbindungen muss die Verpflegung im Zug erfolgen. Dort sind 6 € keinesfalls ausreichend. Die Tagessätze sollten deshalb generell angehoben werden.

### **Zu § 7 Übernachtungsgeld**

**ver.di** fordert den pauschalen Betrag des Übernachtungsgeldes (20 €) zu dynamisieren.

Eine Übernachtung in Höhe des pauschalen Grunderstattungsbetrages (20 €) ist heutzutage kaum mehr zu finden. Dies hat zur Folge, dass die tatsächlich angefallenen Übernachtungskosten im Einzelfall zu prüfen sind. Der zum Ausdruck gebrachte Wille, durch ein modernes Reisemanagement eine Verwaltungsvereinfachung und damit verbundene Beschleunigung zu erreichen, wird durch diese Regelung konterkariert. **ver.di** regt deshalb an, den pauschalen Grunderstattungsbetrag an den realen Kosten zu orientieren. Damit würde die Regelung auch dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung Rechnung tragen. Der Betrag muss mindestens 25 Euro erhöht werden.

### **Zu § 13 Trennungsgeld**

Die in Abs. 2 Satz 4 aufgeführte Regelung ist nach Ansicht von **ver.di** ein Armutszeugnis der Landesregierung.

Wenn der Landesregierung tatsächlich an der Steigerung der Attraktivität der Ausbildung im öffentlichen Dienst gelegen wäre, wie sie es auf S. 21 zur Begründung dieses Gesetzentwurfes dargestellt, dann wäre eine gänzliche Streichung des Absatzes 2 angemessen. Denn die Preise und Aufwendungen von Beamtinnen und Beamten auf Widerruf im Falle einer Abordnung im Rahmen der Ausbildung halbieren sich auch nicht.

### **Zur LRKGVwV**

Die in der **Regelung 3.1.1.** getroffenen Zeiten kollidieren ggf. wieder mit dem auch bei Dienstreisen zu beachtenden Arbeitsschutz und der möglichen Überschreitung von Höchstarbeitszeiten. Wer nicht nur Kosten sparen will und Verwaltungsvereinfachungen vorantreiben will, sondern auch den Arbeitsschutz in seiner gebotenen Form ernst nehmen will, der sollte diese auch in Verwaltungsvorschriften einfließen lassen.

**ver.di** regt deshalb folgende Ergänzung an: *„Die Rückreise ist nur zumutbar, wenn die Arbeitszeit- und Arbeitsschutzvorgaben eingehalten werden“.*

Die in **Ziffer 3.3.3** beabsichtigte Grenze der Abschlagszahlungen ist unangemessen. Die VwV vervierfacht die Höhe einer möglichen Abschlagszahlung, ohne darzulegen worauf sich eine solche Erhöhung begründet. Nicht nur Beschäftigte in höheren Entgelt- und Besoldungsgruppen müssen auf Dienstreisen gehen, sondern auch Beschäftigte in unteren Einkommensgruppen. Es gibt sowohl in der Landesverwaltung als auch den Kommunen eine hohe Zahl von Teilzeitbeschäftigten und Geringverdienenden, für die diese Grenze eine Benachteiligung darstellt. Der erforderliche Nachweis über die wirtschaftlichen Belange des/der Beschäftigten ist zu streichen. Er ist nicht nur bürokratisch, sondern auch diskriminierend. Unklar bleibt zudem, gegenüber wem und in welcher Form dieser Nachweis zu erbringen ist.

**ver.di** regt deshalb folgende Regelung an:

*„Dienstreisende können auf Antrag einen Abschlag auf die zu erwartende Reisekostenvergütung erhalten. Der Abschlag sollte grundsätzlich 80 v. H. der zu erwartenden Reisekostenvergütung nicht übersteigen; Abschlagsauszahlungen von weniger als 50 Euro sollten unterbleiben. Wird eine Dienstreise, für die ein Abschlag beantragt und ausbezahlt worden ist, nicht abgerechnet, so ist der Abschlag zurück zu zahlen.“*