



komba gewerkschaft sh e.V. • Wilhelminenstrasse 51 • 24103 Kiel

**Schleswig-Holsteinischer Landtag**  
Finanzausschuss  
z.Hd. Herrn Vorsitzenden  
Christian Dirschauer  
Düsternbrooker Weg 70

**24105 Kiel**

**per Mail an:**

[finanzausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:finanzausschuss@landtag.ltsh.de)

Fachgewerkschaft  
für den öffentlichen Dienst

Wilhelminenstrasse 51  
24103 Kiel

Telefon: 0431.535579-0  
Fax: 0431.535579-20

Mail: [info@komba-sh.de](mailto:info@komba-sh.de)  
Web: [www.komba-sh.de](http://www.komba-sh.de)

Vereinsregister: VR 7506 KI

07.10.2026

## **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesbeamtengesetzes Drucksache 20/4714 (neu) - Wegstreckenentschädigung**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die komba gewerkschaft sh dankt als Fachgewerkschaft für den öffentlichen Dienst für die Gelegenheit zur Stellungnahme und unterstützt den Gesetzesentwurf. Unser Spitzenverband dbb sh hat in den vorherigen Gesetzgebungsverfahren umfangreich Stellung genommen und wird das auch in dieser Anhörung tun. Die komba gewerkschaft ist jeweils eingebunden und unterstützt diese Positionen uneingeschränkt. Nachstehend untermauern wir die in unserem Organisationsbereich maßgebenden Aspekte. **Wir bitten Sie, die Beratung deutlich über die Streichung von zwölf Wörtern hinaus zu führen.**

Die Sätze des Bundesreisekostengesetzes stammen aus dem Jahr **2005**. Seither haben Finanzkrise, Pandemie, russischer Angriffskrieg und Iran-Konflikt die Kosten der Fahrzeughaltung dauerhaft verschoben. Jede Krise galt als Ausnahme. **Wer aber eine Pauschale zwei Jahrzehnte lang einfriert, verwaltet keine Ausnahme. Er verlagert die Kosten bewusst und dauerhaft auf die Beschäftigten.**

### **Das Wesentliche vorab:**

- Laut Bundesarbeitsgericht soll der erhöhte Satz auch Anschaffung und Vorhaltung des Fahrzeugs anteilig abgelten. 30 Cent verfehlen diesen Zweck deutlich.
- Der Liter Diesel kostete am 16. September 2026 in Kiel 2,559 Euro, 2005 waren es 1,06 Euro. Neun von fünfzehn anderen Ländern zahlen beim erhöhten Satz mehr als Schleswig-Holstein.
- In einem uns vorliegenden Fall aus dem kommunalen Dienst deckt die Erstattung nur **die Hälfte** der Kosten eines Ersatzfahrzeugs der Golfklasse. Die Lücke beträgt **1.120 Euro im Jahr, bei 4.000 dienstlichen Kilometern**.
- Das Land Schleswig-Holstein erstattet an seinen eigenen Gerichten Zeugen 35 Cent je Kilometer, Schöffen und Sachverständigen 42 Cent. **Die eigenen Beschäftigten im Außendienst erhalten nur 20 bzw. 30 Cent?**
- Die Alternative ist deutlich teurer. Ein Dienstfahrzeug der Golfklasse kostet wenigstens 8.000 Euro im Jahr, die Erstattung bei 4.000 Kilometern mit 42 Cent gerade einmal 1.680 Euro.

**Wir fordern die Streichung der Befristung, einen einheitlichen Satz von 42 Cent je Kilometer ohne Prüfung des erheblichen dienstlichen Interesses und eine Dynamisierung der Sätze.**

### **1. Der zweite Anlauf in vier Jahren**

Mit Gesetz vom 24. März 2022 (GVOBl. SH S. 309) hob der Landtag die Sätze befristet auf 30 und 40 Cent an. Den Entwurf von SSW, FDP und SPD zur Entfristung (Drs. 20/490 (neu), 2. Fassung) unterstützten sogar die kommunalen Landesverbände, mit 40 Cent ohne Prüfung des dienstlichen Interesses (Umdruck 20/851). Der dbb sh belegte in einer fundierten Stellungnahme, dass selbst 40 Cent nicht auskömmlich sind, und forderte 42 Cent (Umdruck 20/917). Darauf baut auch diese Stellungnahme. Der Landtag lehnte am 24. November 2023 ab (Drs. 20/1560).

Der Landkreistag hat im Mai 2026 eine Anhebung verlangt, weil gerade Flächenkreise auf private Fahrzeuge angewiesen sind. Die Landesregierung lehnte im Juni und Juli 2026 erneut ab (Drs. 20/4501 und 20/4603). Den aktuellen Entwurf von SSW, SPD und FDP hat der Landtag am 26. August 2026 einstimmig an den Finanzausschuss überwiesen (Plenarprotokoll 20/123). **Es fehlt nicht an Erkenntnissen. Es fehlt allein an politischem Willen. Als es 2018 um die Altlasten der HSH Nordbank ging, brachte das Land binnen weniger Monate einen Nachtragshaushalt in Milliardenhöhe auf den Weg. Die hier strittigen Kosten sind daran gemessen ein Bruchteil davon. Dieselbe Entschlossenheit wünschen wir uns gegenüber den eigenen Beschäftigten.**

### **2. Im Landtag ist die Sache im Kern unstrittig**

In der ersten Lesung hat keine Fraktion bestritten, dass Beschäftigte derzeit draufzahlen. Fünf Befunde halten wir fest:

- **CDU.** Wer sein privates Fahrzeug für dienstliche Zwecke einsetze, setze eigenes Geld für die berufliche Tätigkeit ein. Deshalb sei regelmäßig zu prüfen, ob die Entschädigung noch angemessen ist. Zu den Mehrkosten räumte die Fraktion ein, im Verhältnis zum Gesamthaushalt schienen das machbare Beträge zu sein.
- **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.** Der Abgeordnete Brandt bekräftigte wörtlich seine Position aus dem Jahr 2022: Beschäftigte des öffentlichen Dienstes sollten für jeden Kilometer, den sie in ihrem eigenen Pkw für dienstliche Zwecke fahren, vollständig entschädigt werden. Er warf zudem die Frage eines einheitlichen, deutlich bürokratieärmeren Satzes auf.
- **SPD.** Weder aus dem Arbeitsrecht noch aus dem Beamtenrecht lasse sich ohne Weiteres eine Pflicht ableiten, zur Erledigung von Dienstgeschäften das eigene Fahrzeug einzusetzen. Eine unzureichende Entschädigung könne dazu führen, dass die Bereitschaft sinkt und die Aufgabenerfüllung leidet.
- **FDP.** Ein Kilometer sei ohne einen Vollkostensatz von rund 60 Cent nicht zu fahren. Indem die Beschäftigten den Fuhrpark selbst vorhalten, entlasteten sie den Haushaltsgesetzgeber von immensen Kosten. Faktisch werde die gesamte Infrastruktur privat vorgehalten.
- **SSW.** Wenn die Landesregierung aus Haushaltsgründen ablehne, laute die ehrliche Antwort nicht, 20 Cent seien angemessen, sondern: mehr wäre angemessen, das Land wolle es nicht zahlen.

### **3. Die Einwände der Landesregierung tragen nicht**

Ministerium und Finanzministerin Dr. Silke Schneider begründen die Ablehnung schriftlich (Drs. 20/4501, 20/4603) und in der ersten Lesung. Keines der Argumente trägt.

- **Die Lage.** Die Ministerin räumte in der ersten Lesung selbst ein: Im Flächenland sind Rad und Nahverkehr oft keine Alternative, der Preissprung von 2022 war keine Episode, womöglich gebe es ein „neues Normal“ bei den Kraftstoffpreisen. Der Abgeordnete Brandt hielt die Befristung von 2022 für gerechtfertigt, weil sich die Preise danach dem

Vorkrisenniveau angenähert hätten. Die Koalition hat ihre eigene Lesart damit innerhalb derselben Debatte mehrfach widerlegt, der Kieler Dieselpreis belegt es.

- **„Mittelfeld“ und „Spitze“.** Das Ministerium verweist allein darauf, dass drei Länder beim kleinen Satz weniger zahlen. Beim erhöhten Satz zahlen Bayern 40 Cent, Niedersachsen und Thüringen 38 Cent, Nordrhein-Westfalen und fünf weitere 35 Cent. **Schleswig-Holstein steht mit 30 Cent in der Schlussgruppe.** Mit 30 und 40 Cent käme es nicht „an die Spitze“, sondern würde aufschließen.
- **„Kein Vollkostenersatz“.** Den verlangt auch niemand. Vollkosten lägen bei 58 Cent (Abschnitt 6), wir fordern 42. Der erhöhte Satz soll nach dem Bundesarbeitsgericht aber einen Anteil an den Vorhaltekosten abgeben (Abschnitt 4). **Diesen Anteil zahlt das Land nicht.**
- **Verbrauch und Elektroautos.** Der Durchschnittsverbrauch sank seit 2005 nur von 7,8 auf 7,4 Liter, bei Diesel stieg er. Nach der Rechnung des Ministeriums bleiben beim kleinen Satz nach Abzug des Benzins 3,4 Cent je Kilometer für alles andere. **Ein neues Fahrzeug, auch ein elektrisches, ist genau die Ersatzbeschaffung, die diese Pauschale nicht finanziert.**
- **Steuer und Entfernungspauschale.** Sie gilt nur für den Arbeitsweg, nicht für Dienstfahrten. Auch im Übrigen holt niemand die Differenz über die Steuererklärung zurück. Nicht erstattete berufliche Aufwendungen mindern das zu versteuernde Einkommen. Erstattet werden sie nicht. **Eine Steuerentlastung ist keine Reisekostenerstattung.**
- **Haushalt.** Die Landesregierung beziffert die Mehrkosten des Entwurfs auf rund 666.000 Euro im Jahr (Drs. 20/4603). Das sind 0,003 Prozent der bereinigten Ausgaben von rund 19,4 Milliarden Euro im Haushaltsentwurf 2027. Unsere 42 Cent lägen bei rund 1,2 Millionen Euro. Die kommunalen Mehrkosten tragen die Kommunen selbst, und sie fordern die Anhebung dennoch. Die Deckung nach Art. 62 LV lässt sich im Haushaltsverfahren 2027 darstellen. Dorthin verweist die Koalition selbst. Der Termin steht. **Und die CDU hält die Beträge im Verhältnis zum Gesamthaushalt selbst für machbar.**
- **„Der Bund plant nichts“.** Mit § 84 LBG hat das Land eigene Maßgaben gesetzt und ist 2022 beim Kilometersatz selbst abgewichen. **Aussitzen ist lediglich eine politische Entscheidung, keine rechtliche Bindung.**
- **„Niemand lässt den Wagen stehen“.** Das habe ihr in den Finanzämtern niemand gesagt, so die Ministerin. Zugleich tragen ihr die Beschäftigten die Forderung nach eigener Aussage „immer wieder“ vor. Die Finanzämter sind nicht der Bereich, in dem das größte Problem entsteht. Es entsteht in den kommunalen Außendiensten, etwa von Veterinärwesen, Lebensmittelüberwachung, Gesundheitsschutz, Sozialem Dienst und sämtlichen Formen von Rufbereitschaften, beispielsweise dem Winterdienst. Und dort hat niemand gefragt. **Wer den Wagen stehen lässt, meldet das ganz sicher nicht der Ministerin (Abschnitt 7).**
- **Verwaltungsaufwand.** Die Ministerin fragte selbst, ob die Unterscheidung zwischen kleinem und großem Satz noch zeitgemäß ist. Ihre Ziele: faire Entschädigung, wenig Bürokratie, vertretbare Kosten. **Lösung: Ein einheitlicher Satz von 42 Cent erfüllt alle drei.**
- **Die Aufgabenerfüllung.** Auf die Frage, ob die Landesregierung alles tun müsse, um die Durchführung der Landesgesetze sicherzustellen, antwortete die Ministerin mit einem klaren Ja. Daran hängt die ganze Sachlage. Außendienste, Kontrollen, Hausbesuche oder Fortbildungen finden statt, weil Beschäftigte ihr privates Fahrzeug einsetzen müssen. **Die dienstliche Aufgabenerfüllung beruht damit zu einem Teil auf privatem und versteuertem Vermögen.**

#### 4. Der Maßstab des Bundesarbeitsgerichts

Die Sätze des § 5 BRKG sind nicht auf volle Kostendeckung angelegt. Gerechtfertigt ist der niedrige Satz aber nur, wenn öffentliche Verkehrsmittel zumutbar sind (BVerwG, 6 PB 4.08 und 6 PB 17.09). Wird das Fahrzeug auf Anordnung angeschafft oder überwiegend im dienstlichen Interesse gehalten, ist auch die anteilige Erstattung der festen Kosten gerechtfertigt. So das Bundesverwaltungsgericht schon 1966, das die Ausgestaltung dem Gesetzgeber überließ (VIII C 61.63, DRiZ 1967, 87).

Für den erhöhten Satz hat das Bundesarbeitsgericht den Zweck bestimmt (Urteil vom 15. September 2009, 9 AZR 645/08, BB 2010, 244):

*„Der Satz von 30 Cent soll auch Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie die Abnutzung des Kraftfahrzeugs berücksichtigen. [...] Besteht ein erhebliches dienstliches Interesse [...], sollen auch die sog. Vorhaltekosten anteilig in pauschalierter Form ausgeglichen werden. Der Dienstherr macht sich die Vorteile des Kraftwagens zunutze.“*

Volle Deckung schuldet das Reisekostenrecht nicht, wohl aber genau diesen Anteil. Die 30 Cent decken kaum den laufenden Betrieb (Abschnitt 6). Für die Vorhaltekosten bleibt überhaupt nichts. **Der gesetzliche Zweck läuft damit leer. Kann das Dienstgeschäft nur mit einem Kraftwagen erledigt werden, ist das erhebliche dienstliche Interesse automatisch gegeben.**

## **5. Kiel ist nicht das ganze Land**

Die komba begleitet jährlich über 200 Betriebs- und Personalversammlungen im Land. Von Kiel nach Brunsbüttel ist man mit Bus und Bahn je Richtung zweieinhalb bis drei Stunden unterwegs. **Feste Termine sind mit dem ländlichem ÖPNV nicht wahrnehmbar.**

In Kiel, Lübeck oder Flensburg mag der Lenkungsgedanke greifen. In Nordfriesland, Dithmarschen, Ostholstein, Schleswig-Flensburg und Steinburg greift er nicht. Lebensmittelüberwachung, Veterinärwesen, Gesundheitsamt, Bauaufsicht, Ordnungsamt und Allgemeiner Sozialer Dienst fahren, weil kein Bus sie rechtzeitig zum Einsatzort bringt. Stellen die Beschäftigten ihren Wagen nicht mehr zur Verfügung, bleiben Kontrollen, Hausbesuche und Inobhutnahmen liegen. Der Gesetzentwurf benennt die Defizite des Nahverkehrs selbst. **Wir bitten Sie, das in die Regelung zu übersetzen.**

Hinzu kommt eine Vertragspraxis, die in der Debatte bisher keine Rolle gespielt hat. Die Feststellung der SPD-Fraktion, aus Arbeits- und Beamtenrecht lasse sich ohne Weiteres keine Pflicht zum Einsatz des eigenen Fahrzeugs ableiten, trifft für den Regelfall zu. Sie erfasst aber nicht die Fälle, in denen genau diese Pflicht vertraglich vereinbart ist. **Der komba liegen mehrere Arbeitsverträge aus dem Kommunaldienst in Schleswig-Holstein vor, die Beschäftigte verpflichten, ihr privates Fahrzeug für dienstliche Zwecke zur Verfügung stellen zu müssen.** Zur Gegenleistung enthalten sie nichts außer dem Verweis auf das Reisekostenrecht. Wer so gebunden ist, hat überhaupt keine Wahl. Weder beim Verkehrsmittel noch bei der Höhe der Erstattung.

Wie verbreitet das im Landes- und Kommunaldienst ist, weiß offensichtlich niemand, denn erhoben wird es nicht. Dass sich wenige beschweren, belegt deshalb nicht, dass es in der Breite kein Problem gäbe. **Es belegt lediglich, dass niemand hingesehen hat.**

## **6. Die Rechnung in einem konkreten Fall**

Ein Beschäftigter im Außendienst fährt jährlich rund 3.500 bis 4.000 dienstliche Kilometer mit einem älteren, weitgehend abgeschriebenen Diesel. Nach Feststellung des erheblichen dienstlichen Interesses zahlt der Arbeitgeber auf Antrag 30 Cent, also 1.050 bis 1.200 Euro im Jahr.

Bei 7,5 Litern je 100 Kilometer und dem Kieler Dieselpreis kostet allein der Kraftstoff 19,2 Cent je Kilometer. Für Steuer, Versicherung, Wartung, Reifen, Reparaturen und Wertverlust bleiben 10,8 Cent. Allein Werkstatt und Reifen setzt der ADAC bei einem neuen Golf mit 5,2 Cent an.

Die Ersatzbeschaffung bildet die Pauschale gar nicht ab, obwohl der erhöhte Satz sie nach dem Bundesarbeitsgericht gerade abgelten soll (Abschnitt 4). Ein Ersatzfahrzeug der Golfklasse kostet nach der ADAC-Autokostenübersicht Frühjahr/Sommer 2026 rund 58 Cent je Kilometer: 41,7 Cent für Fixkosten, Werkstatt, Reifen und Wertverlust, 15,9 Cent für Kraftstoff zum Kieler Preis. Dem Dienst rechnen wir nur die dienstlichen Kilometer zu:

|                              | <b>3.500 km</b> | <b>4.000 km</b> |
|------------------------------|-----------------|-----------------|
| Tatsächliche Kosten          | 2.030 €         | 2.320 €         |
| Erstattung bei 30 ct         | 1.050 €         | 1.200 €         |
| <b>Unterdeckung pro Jahr</b> | <b>980 €</b>    | <b>1.120 €</b>  |
| Deckungsgrad                 | 52 %            | 52 %            |

Selbst in der Golfklasse deckt die Erstattung nur die Hälfte. Kleiner fällt sie heute nur aus, weil das Fahrzeug abgeschrieben ist. **Kein einziges der 1.183 Modelle der ADAC-Übersicht kommt auf 30 Cent je Kilometer. Die Lücke wächst mit jedem Kilometer um 28 Cent. Bei 10.000 dienstlichen Kilometern im Jahr sind es 2.800 Euro.**

Nicht eingerechnet sind beruflicher Versicherungsaufschlag, fehlende Vollkasko und Schäden, auf denen Beschäftigte etwa im Außen- oder Winterdienst regelmäßig sitzen bleiben.

Die Entgeltgruppe 6 TVöD-VKA reicht seit dem 1. Mai 2026 von 3.240 bis 3.926 Euro im Monat. Eine Lücke von bis zu 1.120 Euro entspricht damit 29 bis 35 Prozent eines Monatsbruttos, aus versteuertem Einkommen, Jahr für Jahr. **Auf das Stundenentgelt umgerechnet arbeitet ein Beschäftigter der EG 6 Stufe 1 fast 60 Stunden im Jahr allein dafür, sein Auto für den Dienst bereithalten zu müssen. Das entspricht eineinhalb Arbeitswochen.**

Belastbarer als jede Schätzung ist der Maßstab des Bundesgesetzgebers. § 5 Abs. 2 JVEG erstattet Sachverständigen und ehrenamtlichen Richtern 42 Cent je Kilometer, ausdrücklich auch für die Anschaffung, Zeugen 35 Cent. **Das Land zahlt sie selbst, an seinen Gerichten: Eine Zeugin erhält für die Fahrt zum Amtsgericht 35 Cent, eine Schöffin 42 Cent je Kilometer. Die Beschäftigte, die im Außendienst jede Woche mit dem Privatwagen unterwegs ist, erhält aber nur 30 Cent?** Das Bundesarbeitsgericht zieht den JVEG-Satz als Schätzgrundlage für beruflich veranlasste Fahrten heran (8 AZR 125/18). **Warum werden die eigenen Beschäftigten benachteiligt?**

## 7. Warum sich niemand meldet

Wer um Reisekosten streitet, streitet mit einem Arbeitgeber, der die Fahrt anordnet, abrechnet und über Beurteilung und Eingruppierung entscheidet. Im Landesdienst bestimmt er als Gesetzgeber auch über Höhe und Fristen. Wie das wirkt, zeigt der Fall 9 AZR 645/08: Das Land Sachsen-Anhalt stritt mit einer Lehrerin durch drei Instanzen um 20,80 Euro. Sie bekam recht. Aber wer nimmt diesen Ärger von drei Instanzen auf sich?

Dagegen stehen 80 bis 95 Euro im Monat, Ausschlussfristen von sechs Monaten je Einzelfahrt (§ 3 Abs. 2 BRKG) und die Nähe zu Vorgesetzten, die über die eigene Zukunft mitentscheiden. Für 2022 bis 2025 hat die Landesregierung nicht einmal Daten (Drs. 20/4603). **Ausbleibende Beschwerden belegen keine Zufriedenheit, sie belegen Abhängigkeit.**

## 8. Der Landesrechnungshof prüft, ob der Landtag muss. Wir zeigen, warum er soll.

Der Landesrechnungshof hat am 30.09.2026 Stellung genommen (Umdruck 20/7425). Er hält fest, dass ihm eigene Prüferkenntnisse zu den realen Kosten fehlen und ebenso Erkenntnisse dazu, in welchem Maße Beschäftigte mangels Alternative auf ihr Fahrzeug angewiesen sind. Haushaltsrechtliche Einwände gegen die Mehrausgabe erhebt er nicht.

Der Landesrechnungshof prüft, ob das Grundgesetz den Landtag zu einer höheren Erstattung zwingt. Seine Antwort: erst dann, wenn die Belastung für die Beschäftigten unerträglich wird. Das ist die unterste Grenze, die das Verfassungsrecht zieht.

Um diese Frage geht es im Gesetzentwurf aber nicht. Er fragt nicht, wozu der Landtag gezwungen ist, sondern was er für richtig hält. Dieser Spielraum verpflichtet den Landtag nicht zur Anhebung. Er erlaubt sie ihm aber. Für Beschäftigte mit vereinzelt Dienstreisen hält der Landesrechnungshof den Fehlbetrag für gering. Gering heißt korrekt übersetzt: nicht rich-

tig. Für die Gruppe, die ihr Fahrzeug im erheblichen Umfang einsetzt, könne er mangels Erkenntnissen nichts abschätzen. Genau diese Gruppe ist Gegenstand dieser Stellungnahme. Die Abschnitte 5 und 6 liefern die Zahlen: die fehlende Alternative im Flächenland, die arbeitsvertragliche Bindung, schon bei 4.000 Kilometern 1.120 Euro im Jahr, bei 10.000 Kilometern 2.800 Euro. Warum diese Erkenntnisse sonst nirgends entstehen, erklärt Abschnitt 7.

**Hinzu kommt:** Die amtsangemessene Lebensführung wäre Maßstab des Beamtenrechts. Auf Tarifbeschäftigte, die einen großen Teil der Betroffenen stellen, passt er nicht.

## 9. Was der Landtag ändern kann

Der Landtag bestimmt, was die öffentliche Hand zahlt. Über § 44 Abs. 1 TVöD-BT-V und § 23 Abs. 4 TV-L gilt das auch für Tarifbeschäftigte. Die Begründung des Entwurfs sagt selbst: Wer sein Fahrzeug im überwiegenden dienstlichen Interesse einsetzt, darf nicht auf den Kosten sitzenbleiben. **Wir bitten Sie, ihn beim Wort zu nehmen.**

- Die Befristung ist sofort zu streichen. Das ist noch vor den Landtagswahlen umsetzbar und verlangt keine neue Verwaltungspraxis.
- Ein Satz von 42 Cent je Kilometer ist einheitlich anzuwenden, orientiert an § 5 Abs. 2 JVEG. Diesen Maßstab hat der dbb sh schon 2023 vorgeschlagen. Die Prüfung des erheblichen dienstlichen Interesses entfällt. Schon heute laufen rund 60 Prozent der digital abgerechneten Kilometer zum erhöhten Satz (Drs. 20/4603). Bei rund 235.000 Abrechnungen im Jahr erzeugt die Prüfung vor allem Aufwand, entgegen Art. 52 Abs. 2 LV. Nordrhein-Westfalen hat sie deshalb 2022 abgeschafft (LT-Drs. 17/14306). **Das ist unsere Kernforderung.**
- Der Sachschadensersatz muss für jede Dienstreise gelten. Heute hängt er an der Feststellung des erheblichen dienstlichen Interesses.
- Die Entschädigung ist zu dynamisieren, etwa über den Kraftfahrer-Preisindex. **21 Jahre Stillstand dürfen sich keinesfalls wiederholen.**
- Das Land sollte über den Bundesrat die Anhebung von § 5 Abs. 2 BRKG betreiben. An diesem Satz hängt die steuerfreie Pauschale von 30 Cent (§ 3 Nr. 13, § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4a EStG). In dieselbe Initiative gehört die Sechsmonatsfrist des § 3 Abs. 2 BRKG, die für jede Einzelfahrt neu läuft.
- Die Landesregierung sollte erheben und berichten: Fahrten, Kilometer, Kosten, Zahl der betroffenen Beschäftigten und Zahl der Arbeitsverträge im Landes- und Kommunaldienst, die zur Bereitstellung eines privaten Fahrzeugs vertraglich verpflichtet.

Die öffentliche Hand darf ihre Handlungsfähigkeit nicht auf dem versteuerten Vermögen ihrer eigenen Beschäftigten bauen. Die Begründung des Gesetzentwurfs beruft sich auf die Fürsorgepflicht. **Wer die dienstliche Nutzung anordnet, darf die Kosten und das wirtschaftliche Risiko nicht auf die Beschäftigten abwälzen. Das ist mehr als das rechtliche Minimum. Das ist unser Verständnis von Fürsorge.** Wir bitten den Landtag höflich darum, es auch zu seinem zu machen.

Für Rückfragen, weitere Unterlagen und eine mündliche Anhörung stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
gez. Christian Sehleier  
Landesvorsitzender und Leiter der Geschäftsstelle