

## **BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT**

**des Finanzausschusses (4. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung  
- Drucksache 7/5863 -**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesreisekostengesetzes und des Landesumzugskostengesetzes**

### **A Problem**

Die Überarbeitung des Landesreisekostenrechtes in Verbindung mit der Optimierung der digitalen Antragstellung und Abrechnung von Dienstreisen ist unter anderem Inhalt des Kabinettsbeschlusses vom 7. Mai 2019, der Maßnahmen zur Erhaltung der Zukunftsfähigkeit der Landesverwaltung aufzeigt. Das bisherige Reisekostenrecht bedarf der Aktualisierung und Rechtsvereinfachung, um die Durchführung und verwaltungsmäßige Abwicklung von Dienstreisen zu erleichtern, zu beschleunigen und hinsichtlich des Bearbeitungsaufwandes zu verringern. Die Änderungen im Landesreisekostenrecht tragen dazu bei, das elektronische Beantragen, Genehmigen und Abrechnen von Dienstreisen anwenderfreundlicher zu gestalten und den Verwaltungsaufwand spürbar zu reduzieren. Zudem wird der Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel Vorrang eingeräumt. Weiterhin sollen Dienstreisen nur durchgeführt werden, wenn das Dienstgeschäft nicht durch andere Maßnahmen wie zum Beispiel durch Telefon- oder Videokonferenzen erledigt werden kann.

## B Lösung

Bisher war eine Differenzierung zwischen Dienstreise und Dienstgang erforderlich, da die Reisekostenvergütung bei Fahrten am oder zum Dienst- oder Wohnort (Dienstgang) um die Ausgaben für den üblichen Arbeitsweg/Pendelaufwand der Beschäftigten gekürzt wurde. Bei Dienstreisen hingegen erfolgte diese Gegenrechnung nicht. Diese bisherige unterschiedliche Handhabung ist rechtlich jedoch nicht begründbar und stößt auch bei den Beschäftigten auf Unverständnis. Die Ermittlung des innerörtlichen Mehraufwandes (Kürzung des üblichen Arbeitsweges) ist darüber hinaus für die Reisestelle verwaltungsaufwendig. Deshalb wird nunmehr auf die Gegenrechnung verzichtet. Durch die Festlegung des Ortes des Dienstantritts und der Dienstbeendigung ist wie bisher der übliche Arbeitsweg nur unter Berücksichtigung des Sparsamkeits- und Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes erstattungsfähig. Hierzu zählt, dass die mit der Dienstreise verbundenen Unterbrechungen (Reisezeit) so gering wie möglich gehalten werden. Allgemein bestimmt sich der reisekostenrechtlich maßgebende Ausgangs- und Endpunkt der Dienstreise danach, zwischen welchen dieser Punkte (Wohnung oder Dienststelle) die Dienstreise mit dem geringsten Aufwand an Zeit und Kosten durchgeführt werden kann. Diese Wirtschaftlichkeitsgrundsätze werden in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften konkretisiert. Neue Prüfpflichten ergeben sich durch diese Regelung nicht. Mit der Genehmigung der Dienstreise entscheidet der Genehmigende wie bisher über den Ort des Beginns und des Endes der Dienstreise.

Die Tagegeldsätze im Landesreisekostengesetz (LRKG M-V) wurden seit circa 20 Jahren nicht erhöht. Da die Verpflegungskosten seit dieser Zeit gestiegen sind, wird eine Anpassung der Beträge - mithin bei mehr als acht Stunden von 5 Euro auf 8 Euro und bei mehr als 14 Stunden von 10 Euro auf 12 Euro sowie bei einem vollen Kalendertag von 20 Euro auf 24 Euro - vorgenommen. Eine dynamische Verweisung auf die steuerlichen Sätze wurde aufgrund der damit verbundenen jährlichen Mehrkosten nicht eingeführt. Ein Tagegeldanspruch entsteht hingegen nicht, wenn der oder die Berechtigte eine Dienstreise am Dienst- oder Wohnort oder zum Dienst- oder Wohnort oder zum vorübergehenden Aufenthaltsort durchführt. An diesen Orten kann unterstellt werden, dass die Dienstreisenden sich auskennen und auf günstige Verpflegungsangebote zurückgreifen und daher die Gründe für die Gewährung von Tagegeld für den Mehraufwand für Verpflegung nicht vorliegen.

Der oder die Dienstreisende hat bei entsprechender Abwesenheit Anspruch auf Tagegeld. Von dem Tagegeld werden nach dem LRKG M-V für ein Frühstück 4,60 Euro und für ein Mittag- oder Abendessen je 6,70 Euro einbehalten, wenn er oder sie unentgeltliche Mahlzeiten erhält. Steuerrechtlich ist ebenfalls eine Kürzung der Verpflegungspauschale vorzunehmen, wenn dem Arbeitnehmer oder der Arbeitnehmerin eine Mahlzeit von seinem oder ihrem Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird. Die Verpflegungspauschale ist für ein Frühstück um 4,80 Euro und für ein Mittag- oder Abendessen um je 9,60 Euro zu kürzen. Ist das ausgezahlte Tagegeld nach dem LRKG M-V höher als die um die unentgeltliche Mahlzeit gekürzte steuerliche Verpflegungspauschale, ist die Differenz zu versteuern. Bei einer Vielzahl von Fällen mussten bisher Kleinstbeträge versteuert werden.

Da die Bediensteten aufgrund mangelnder Angebote kaum noch zumutbare Übernachtungen für einen Preis von maximal 65 Euro buchen können, ist eine Aktualisierung der entsprechenden Regelung notwendig. Eine Regelung der Nichtbeanstandungsgrenze im Gesetz ist jedoch weder flexibel noch kann sie den unterschiedlichen Gegebenheiten Rechnung tragen und ist daher nicht zweckmäßig. Deshalb sollen in der zu überarbeitenden Verwaltungsvorschrift zum LRKG M-V Nichtbeanstandungsgrenzen für bestimmte Sachverhalte aufgenommen werden, die leichter den gegebenen Marktverhältnissen angepasst werden können.

Das Frühstück als Verpflegungsbestandteil wird künftig beim Tagegeld mit der Einbehaltung der 20 Prozent vom vollen Tagegeld berücksichtigt.

Im Sinne des Klimaschutzes soll eine Dienstreise nur noch durchgeführt werden, wenn eine kostengünstigere Art der Erledigung des Dienstgeschäftes, beispielsweise telefonisch oder durch Videokonferenz, nicht möglich ist. Telefon- und Videokonferenzen prägen aufgrund der stetig wachsenden Termindichte den beruflichen Alltag immer stärker und stellen daher nicht nur aus Umweltgesichtspunkten eine gute Besprechungsalternative dar. Durch den Wegfall von An- und Abreisezeiten sowie eventuellen Übernachtungskosten entsteht ein maßgeblicher wirtschaftlicher Vorteil, eine wesentliche Zeit- und dadurch auch finanzielle Kostenersparnis. In der Regel bieten die in der Landesverwaltung eingesetzten Telefonanlagen bereits grundlegende Telefonkonferenzfunktionalitäten an. Ferner sollen als weitere Maßnahme zum Klimaschutz regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel, wie die Bahn, vorrangig genutzt werden, auch wenn sie nicht die wirtschaftlichste Beförderungsmöglichkeit darstellen. Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung kann in diesen Fällen unterbleiben. Daraus folgt zum Beispiel, dass nunmehr auch trotz eines vorhandenen Dienstfahrzeuges ein regelmäßiges Beförderungsmittel verwendet werden kann. Die vorrangige Nutzung der regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittel wird außerdem durch die Nichterhöhung der kleinen Wegstreckenentschädigung - mithin der Nutzung des privaten PKWs ohne triftige Gründe - begünstigt. Da bei der kleinen Wegstreckenentschädigung nur noch geringe Kosten gedeckt werden, entsteht ein höherer Anreiz, mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln zu fahren. Neben der vorrangigen Nutzung öffentlicher Beförderungsmittel besteht weiterhin die Möglichkeit, mit dem privaten Kraftfahrzeug zu fahren. Diese freie Wahl der Beförderungsmittel wird beibehalten, damit die Berechtigten in erster Linie zwingende familiäre Verpflichtungen wahrnehmen können. Ein weiterer Aspekt des Klimaschutzes ist, dass grundsätzlich keine Flugzeuge mehr im Inland genutzt werden sollen. Da Flugzeuge einen besonders hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursachen, berücksichtigt das LRKG M-V dieses Reisemittel grundsätzlich nicht mehr für Inlandsdienstreisen. Durch die grundsätzliche Nichterstattung der Kosten von Inlandsflügen wird die Bevorzugung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel erleichtert. In besonderen organisatorisch unabweisbaren Fällen ist die Nutzung des Flugzeuges mit Zustimmung der obersten Dienstbehörde möglich. Diese Ausnahme würde beispielsweise bei zeitlich aufeinanderfolgenden Dienstgeschäften an weit voneinander entfernten Orten vorliegen. Für Auslandsdienstreisen gilt das Verbot der Flugzeugnutzung nicht, die Erstattung richtet sich dann nach § 14 LRKG M-V.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit soll nunmehr unter Berücksichtigung des zusätzlichen Zeitaufwandes Anwendung finden. Fahrpreisermäßigungen sind unter reinen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten bei der Nutzung von Verkehrsmitteln zu berücksichtigen. Hierbei konnte bisher ein geringerer Zeitaufwand im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung jedoch nicht in Ansatz gebracht werden. Berechtigte können nunmehr nicht mehr ohne Berücksichtigung des Zeitaufwandes auf ein bestimmtes preiswerteres Beförderungsmittel verwiesen werden. Wie bisher liegt es in der Verantwortung der oder des hierfür zuständigen Vorgesetzten, zugleich über die Notwendigkeit und die wirtschaftliche Durchführung der Dienstreise zu entscheiden.

Die Wegstreckenentschädigung für die Nutzung eines privaten PKWs aus triftigen Gründen wird aufgrund zwischenzeitlich höherer Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für Kraftfahrzeuge um 5 Cent je Kilometer erhöht. Bei der Ermittlung des Kilometersatzes wurden alle Kosten aufgrund der nur geringfügigen dienstlichen Benutzung anteilig berücksichtigt. Ohne eine Erhöhung des Kilometersatzes würde sich der Widerspruch des Sparsamkeitsprinzips des Reisekostenrechts gegenüber der vorrangigen Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs aufgrund dessen Preissteigerungen verschärfen. Zudem wird ein gesonderter Wegstreckenentschädigungssatz für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge eingeführt. Nach derzeitigem Stand sind die Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen wesentlich höher. Diese Mehrkosten, die sich über die Abschreibung auf den Kilometersatz auswirken, werden mit einer gesonderten zusätzlichen Wegstreckenentschädigung in Höhe von 3 Cent für elektrisch betriebene Fahrzeuge abgegolten. Der neue Entschädigungssatz trägt außerdem zur Förderung umwelt- und klimafreundlicherer Mobilität bei. Darüber hinaus soll auch die Mitnahmeentschädigung von derzeit 2 Cent auf 10 Cent erhöht werden. Grundsätzlich ist es den Bediensteten zuzumuten, bei Fahrten mit dem privaten PKW andere Beschäftigte mitzunehmen und damit Fahrgemeinschaften zu bilden. Um diese Bereitschaft zu erhöhen, wird die Mitnahmeentschädigung auf 10 Cent aufgestockt. Mit der Bildung von Fahrgemeinschaften entstehen dem Dienstherrn regelmäßig weniger Kosten für weitere Bahnfahrkarten und Wegstreckenentschädigungen. Die Nutzung eines statt mehrerer Kraftfahrzeuge ist zudem klimafreundlicher.

Eine Verknüpfung einer Dienstreise mit einer Privatreise soll auch mit dem geänderten LRKG M-V nach wie vor möglich bleiben, die entsprechende Vorschrift wird aber klarer definiert:

Wird eine Dienstreise um einen privaten Aufenthalt von weniger als sechs Arbeitstagen verlängert, so bemisst sich die Reisevergütung so, als hätte nur die Dienstreise stattgefunden. Wird dagegen eine Dienstreise mit einer privaten Reise von mehr als fünf Arbeitstagen durchgeführt, werden nur die zusätzlich für die Erledigung des Dienstgeschäftes entstehenden Kosten - mithin der dienstliche Mehraufwand - erstattet. In diesen Fällen ist das erhebliche private Interesse an der Reise vorrangig. Die hieraus resultierenden theoretisch anfallenden Kosten bilden die erstattungsfähige Höchstgrenze. Bei dem Kostenvergleich sind auch Preisermäßigungen, die die Dienstreisenden in Anspruch nehmen könnten, zum Beispiel, wenn regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel benutzt worden wären, zu berücksichtigen. Daher müssen die Dienstreisenden mit der Beantragung der Reise einen Nachweis über die Höhe der fiktiven Reisekosten auf Grundlage des Sparsamkeitsgebotes des Reisekostenrechts beifügen, als hätte nur die Dienstreise stattgefunden. Der private Aufenthalt steht immer im Vordergrund, wenn eine Dienstreise am vorübergehenden Aufenthaltsort angetreten oder beendet wird.

Vorübergehender Aufenthaltsort ist der Ort, an dem Berechtigte ihren Urlaub verbringen oder an dem sie sich am Wochenende aufhalten. Hierzu zählt beispielsweise die Familienwohnung eines Trennungsgeldempfängers. Aus organisatorischen Gründen ist der Antritt oder die Beendigung der Dienstreise am vorübergehenden Aufenthaltsort sinnvoll. Zu der geplanten privaten Reise tritt ein Dienstgeschäft hinzu. Die Reisekostenvergütung ist auf die Erledigung des Dienstgeschäftes und dadurch zusätzlich entstandener Kosten begrenzt. Zusätzliche Fahrkosten sind die, die ohne das Dienstgeschäft nicht angefallen wären. Muss dagegen aus dienstlichen Gründen eine Urlaubsreise vorzeitig beendet werden, erhalten die Berechtigten die volle Reisekostenvergütung. Hierfür ist es erforderlich, dass die Anwesenheit in der Dienststätte angeordnet ist. Haben Bedienstete zwar Urlaub, aber eine Urlaubsreise noch nicht angetreten, fehlt es an den Erstattungsvoraussetzungen. Soweit eine Urlaubsreise bereits gebucht worden ist und aus dienstlichen Gründen gegen Entgelt storniert werden muss, werden die Stornokosten nach § 9 Absatz 2 LRKG M-V erstattet.

Bei Auslandsdienstreisen gelten nun wie auch bei Auslandsumzügen und der Auslandsbesoldung die entsprechenden Bundesvorschriften. Hinsichtlich der Erstattungshöhe regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel bestehen abweichende Regelungen. Aus Gründen der Kostenersparnis wird die Fahr- und Flugkostenerstattung auf die niedrigste Beförderungsklasse begrenzt. Hiervon kann beim Benutzen der Touristen- oder Economy-Class im Flugzeug in der Regel ausgegangen werden. Beträgt die ununterbrochene Flugzeit mehr als acht Stunden, ist eine Kostenerstattung in der Business- oder einer vergleichbaren Klasse möglich. Dies gilt auch in besonderen Ausnahmesituationen, wenn sich das Dienstgeschäft unmittelbar an die Ankunft anschließt, auf dienstliche Weisung eine Person begleitet werden muss, die die höhere Klasse nutzt, oder durch körperliche oder gesundheitliche Beeinträchtigung eine Reiseerschwerung besteht, die eine Nutzung der höheren Klasse rechtfertigt. In diesen Fällen ist die Zustimmung der obersten Dienstbehörde einzuholen.

Dauert der Aufenthalt an demselben auswärtigen Geschäftsort länger als sieben Tage, wird vom achten Tag an Trennungsgeld nach der Trennungsgeldverordnung gezahlt. Bisher zählten zu den Aufenthaltstagen alle Tage, einschließlich der Sonn- und Feiertage und der allgemeinen dienstfreien Tage ohne Urlaubs- und Krankheitstage sowie Dienstbefreiung. Weiterhin musste beachtet werden, ob eine dienstlich notwendige Unterbrechung von weniger als sieben aufeinanderfolgenden Kalendertagen besteht. Gegebenenfalls wurde dann der Fristablauf gehemmt. Um die Vorschrift zu vereinfachen und für den Rechtsanwender klarer zu gestalten, zählen nun zum Aufenthalt am Geschäftsort alle Tage zwischen dem Anreise- und dem Abreisetag einer Maßnahme. Nach Beendigung der Reise beginnt die Frist von Neuem, auch wenn die neue angeordnete oder genehmigte Maßnahme am darauffolgenden Tag zum selben Geschäftsort führt. Nur wenn sich die Berechtigten länger als sieben Tage ununterbrochen an demselben auswärtigen Geschäftsort aufhalten, wird statt Tagegeld nach dem LRKG M-V Trennungsgeld nach der Landestrennungsgeldverordnung gezahlt. Eine Verlängerung der Bewilligung der Reisekostenvergütung auf weitere sieben Tage nach den §§ 7 und 8 ist durch die oberste Dienstbehörde nicht mehr möglich. Die Bestimmung unterstellt, dass es Dienstreisenden nach Ablauf einer gewissen Zeit durch bessere Kenntnis der örtlichen Situation möglich ist, die Mehraufwendungen für Verpflegung zu verringern.

Die Landesbediensteten sollen ferner zukünftig zur elektronischen Beantragung von Dienstreisen verpflichtet werden. Dem Landesrechnungshof Mecklenburg-Vorpommern als unabhängigem Organ der Finanzkontrolle sowie dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern, dem Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Mecklenburg-Vorpommern und dem Bürgerbeauftragten des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden die Nutzung eines elektronischen Dienstreisesystems freigestellt. Eine weitere Ausnahme greift, wenn die technischen Voraussetzungen noch nicht vorliegen.

Zur besseren Übersicht und Klarheit sollen die Erstattungsansprüche der Beamtinnen und Beamten auf Widerruf im Vorbereitungsdienst nicht mehr im Abfindungserlass, sondern in der Trennungsgeldverordnung geregelt werden. Dazu bedarf es einer Ermächtigungsgrundlage, die mit § 16 Absatz 3 LRKG M-V geschaffen wird. Auch das Landesumzugskostengesetz wird um die Regelungen des Abfindungserlasses ergänzt. Durch § 17 Absatz 1 LRKG M-V wird das Finanzministerium ermächtigt, eine Trennungsgeldverordnung und eine Rechtsverordnung für den Einsatz eines elektronischen Dienstreisesystems zu erlassen.

Der Finanzausschuss empfiehlt, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5863 mit Änderungen in den Artikeln 1 und 2 anzunehmen.

### **Mehrheitsentscheidung im Ausschuss**

#### **C Alternativen**

Keine.

#### **D Kosten**

##### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Es entstehen Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand in Höhe von mindestens 407 000 Euro jährlich. Diese Kostensteigerungen sind durch die Erhöhungen der Wegstreckenentschädigung bei Nutzung eines PKWs mit triftigen Gründen in Höhe von mindestens 102 000 Euro und der Tagegeldbeträge in Höhe von mindestens 305 000 Euro zu erwarten. Diese Mehrausgaben sind nicht mit den zu erwartenden Effizienzsteigerungen durch vermehrte Nutzung eines elektronischen Dienstreisesystems verbunden. Mehrausgaben in den Ressorts sind innerhalb des im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 bestimmten Gesamtansatzes im Einzelplan zu decken. Sofern diese Mittel nicht auskömmlich sind, können beim Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern Verstärkungsmittel beantragt werden.

Die Erhöhung der Mitnahmeentschädigung von 2 Cent auf 10 Cent dürfte zu keiner Steigerung der Haushaltsausgaben führen, da im Gegenzug die Kosten für ein weiteres Fahrzeug eingespart werden. Eine seriöse Schätzung, in welchem Umfang Fahrgemeinschaften genutzt werden, kann nicht vorgenommen werden. In welcher Höhe Mehrausgaben durch die Einführung einer zusätzlichen Wegstreckenentschädigung für Elektrokraftfahrzeuge entstehen werden, kann ebenfalls nicht seriös geschätzt werden. Dies hängt vom zukünftigen Kaufverhalten der Bediensteten ab.

Für das IT-Verfahren „Travel Management System (TMS)“ als Voraussetzung zur elektronischen Beantragung der Dienstreisen durch die Bediensteten sind im Kapitel 0501 insgesamt Ausgaben in Höhe von 635 000 Euro für das Jahr 2020 und 596 000 Euro für das Jahr 2021 eingestellt. Darin sind allein für die Weiterentwicklung des Systems für die Jahre 2020/2021 insgesamt Ausgaben in Höhe von 180 000 Euro veranschlagt.

Die Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die Haushalte der Kommunen kann mangels Kenntnis der dortigen Anwenderfälle und -zahlen nicht beziffert werden.

## **2. Vollzugaufwand**

Mit der Reduzierung der Anzahl der Einbehaltungsbeträge für unentgeltliche Mahlzeiten und dem Verzicht der Anrechnung des Pendelaufwandes der Beschäftigten wird der Vollzugaufwand bei den Reisestellen reduziert.

Für die Bediensteten wird sich der Verwaltungsaufwand bei der Beantragung von Übernachtungskosten reduzieren, da die bisherige Nichtbeanstandungsgrenze von 65 Euro nicht mehr im Gesetz fest vorgeschrieben ist. In der Verwaltungsvorschrift werden flexible Nichtbeanstandungsgrenzen aufgenommen. Dadurch reduziert sich auch der Prüfaufwand der Reisestelle.

## Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5863 mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

I. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach dem Buchstaben b wird folgender neuer Buchstabe c eingefügt:

„c) In der Angabe zu § 15 wird das Wort ‚Anlaß‘ durch das Wort ‚Anlass‘ ersetzt.“

b) Die bisherigen Buchstaben c bis e werden zu den Buchstaben d bis f.

2. In Nummer 4 Buchstabe a werden die Wörter „§ 3 Anspruch auf Reisekostenvergütung, Verordnungsermächtigung“ durch die Wörter „**§ 3 Anspruch auf Reisekostenvergütung, Verordnungsermächtigung**“ ersetzt.

3. Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die entstandenen notwendigen Übernachtungskosten werden erstattet. Das Übernachtungsgeld für eine notwendige Übernachtung ohne belegmäßigen Nachweis beträgt 20 Euro.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe ‚(auch im Ausland)‘ gestrichen.“

4. Nach der Nummer 8 werden folgende neue Nummern 9 und 10 eingefügt:

„9. In § 10 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe ‚§ 8 Abs. 1 Satz 4‘ durch die Angabe ‚§ 8 Abs. 1 Satz 2‘ ersetzt.

10. In § 11 Satz 3 wird die Angabe ‚§ 5 Abs. 3 und 4‘ durch die Angabe ‚§ 5 Abs. 1‘ ersetzt.“

5. Die bisherigen Nummern 9 bis 14 werden die Nummern 11 bis 16.

6. Die bisherige Nummer 15 wird die Nummer 17 und wie folgt geändert:

In § 19 Absatz 2 werden nach dem Wort „Reisekosten“ die Wörter „sowie von Trennungsgeld nach diesem Gesetz“ eingefügt.



II. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

1. Im Eingangssatz wird die Angabe „554;“ durch die Angabe „554, 559;“ ersetzt.
2. Nummer 2 Buchstabe e wird wie folgt geändert:
  - a) Die Angabe „Absatz 2“ wird durch die Angabe „Abs. 2“ ersetzt.
  - b) Vor dem Wort „durch“ wird das Wort „wird“ eingefügt.
3. Nummer 4 wird wie folgt geändert:

In § 15 Absatz 2 werden nach dem Wort „Umzugskostenvergütung“ die Wörter „sowie von Trennungsgeld nach diesem Gesetz“ eingefügt.

Schwerin, den 22. April 2021

**Der Finanzausschuss**

**Tilo Gundlack**  
Stellv. Vorsitzender und Berichterstatter

## **Bericht des Abgeordneten Tilo Gundlack**

### **I. Allgemeines**

Der Landtag hat den Gesetzentwurf der Landesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesreisekostengesetzes und des Landesumzugskostengesetzes“ auf Drucksache 7/5863 in seiner 114. Sitzung am 10. März 2021 beraten und federführend an den Finanzausschuss sowie zur Mitberatung an den Innen- und Europaausschuss und den Rechtsausschuss überwiesen.

Gemäß § 46 Absatz 2a der Geschäftsordnung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern (GO LT) hat die Landesregierung dem Landtag die Liste der im Rahmen der Verbandsanhörung durch die Landesregierung angehörten Institutionen vorgelegt. Danach seien an der Verbandsanhörung der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern, der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V., der Kommunale Arbeitgeberverband Mecklenburg-Vorpommern e. V., der Kommunale Versorgungsverband Mecklenburg-Vorpommern, der dbb beamtenbund und tarifunion - Landesbund Mecklenburg-Vorpommern, der Deutsche Gewerkschaftsbund - Bezirk Nord, der Richterbund Mecklenburg-Vorpommern, die Arbeitsgemeinschaft der Hauptpersonalräte Mecklenburg-Vorpommern, die Arbeitsgemeinschaft der Personalräte der obersten Landesbehörden Mecklenburg-Vorpommern, die Arbeitsgemeinschaft der Gleichstellungsbeauftragten der Landesverwaltung Mecklenburg-Vorpommern, die Arbeitsgemeinschaft der Hauptschwerbehinderten- und Schwerbehindertenvertretungen der obersten Landesbehörden Mecklenburg-Vorpommern, der Integrationsförrat Mecklenburg-Vorpommern und der Landesbeamtenausschuss Mecklenburg-Vorpommern beteiligt worden.

Der Finanzausschuss hat diese Liste zur Kenntnis genommen.

Der Finanzausschuss hat den vorliegenden Gesetzentwurf in seiner 109. Sitzung am 18. März 2021 und abschließend in seiner 112. Sitzung am 22. April 2021 beraten.

Ferner hat der Finanzausschuss eine schriftliche Anhörung zu diesem Gesetzentwurf durchgeführt.

### **II. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse**

#### **1. Innen- und Europaausschuss**

Der Innen- und Europaausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 7/5863 in seiner 106. Sitzung am 25. März 2021 abschließend beraten und, soweit seine Zuständigkeit betroffen ist, mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU, bei Gegenstimmen der Fraktion der AfD und Stimmenthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE mehrheitlich empfohlen, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen.

## **2. Rechtsausschuss**

Der Rechtsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 7/5863 in seiner 86. Sitzung am 24. März 2021 abschließend beraten.

Im Ergebnis seiner Beratung hat der Rechtsausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU, bei Gegenstimmen der Fraktion der AfD und Stimmenthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE mehrheitlich empfohlen, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen.

## **III. Wesentliche Ergebnisse der schriftlichen Anhörung**

Der Finanzausschuss hat auf Antrag der Fraktion der AfD sowie auf Antrag der Fraktion DIE LINKE zu dem Gesetzentwurf eine schriftliche Anhörung durchgeführt und den Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern, den Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V., die Landesrektorenkonferenz Mecklenburg-Vorpommern, den Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern, den Kommunalen Arbeitgeberverband Mecklenburg-Vorpommern (KAV M-V) sowie die Arbeitsgemeinschaft der Hauptpersonalräte Mecklenburg-Vorpommern und der Personalräte der obersten Landesbehörden Mecklenburg-Vorpommern (AG ÖPR) um ihre Einschätzungen zum vorliegenden Gesetzentwurf gebeten.

Ferner hat die BTB-Gewerkschaft Technik und Naturwissenschaften Mecklenburg-Vorpommern (BTB M-V) dem Finanzausschuss für dessen Beratungen unaufgefordert eine schriftliche Stellungnahme zugesandt.

Der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat die Änderungen am LRKG M-V ausdrücklich begrüßt und erklärt, dass er in vielen Änderungen deutliche Vorteile für die Handhabung des Gesetzes im kommunalen Bereich sehe. Unabhängig davon, dass beispielsweise die erhöhte Wegstrecken- oder Mitnahmeentschädigung im Sinne der Fürsorgepflicht für die Mitarbeiter zu begrüßen seien, müsse aber auch berücksichtigt werden, dass die Umsetzung des geänderten LRKG M-V auch mit höheren Aufwendungen in den kommunalen Haushalten verbunden sei. Damit werde es den Kommunen erschwert, den Haushaltsausgleich zu erreichen. Da im kommunalen Bereich aber weniger aufwendige Dienstreisen anfielen, dürften die Gesetzesänderungen die Haushalte der Städte und Gemeinden nach Ansicht des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e. V. nicht überfordern. In Bezug auf den neuen § 1 Absatz 1 LRKG M-V wurde angemerkt, dass die bisherige Regelung zum Anwendungsbereich des Gesetzes überzeugender gewesen sei. Die Reisekostenvergütung finde sich nunmehr nur noch bei der Erstattung für Reisen aus besonderem Anlass und das Trennungsgeld könnte dahingehend verstanden werden, dass dies nur noch für Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst gelte. Diese Unklarheit sei der Tatsache geschuldet, dass sich der Klammerzusatz jeweils auf zwei Gruppen von Fällen beziehe, wobei jedoch nicht immer eindeutig sei, welche Tatbestandsmerkmale vorliegen müssten. Insofern sollte nach Einschätzung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e. V. noch im Gesetz klar gestellt werden, dass die Reisekostenvergütung sowohl die Erstattung von Auslagen für Dienstreisen, als auch die Erstattung für Reisen aus besonderem Anlass abdecke. Ferner sollte klar definiert werden, dass das Trennungsgeld aus Anlass der Abordnung und Zuweisung den Beamten und den Beamten auf Widerruf gewährt werde.

Darüber hinaus hat der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. empfohlen, in § 4 Absatz 2 LRKG M-V noch folgenden Satz aufzunehmen: „In kommunalen Körperschaften entscheidet der Dienstvorgesetzte und für Dienstreisen der Bürgermeister der Hauptausschuss und für die der Landräte der Kreisausschuss.“ Begründet wurde diese Änderungsempfehlung damit, dass die oberste Dienstbehörde in den Kommunen die Gemeindevertretung beziehungsweise der Kreistag sei. Einerseits würden diese Gremien aber zu selten tagen und andererseits würde die bloße Genehmigung einer Flugreise durch die im Gesetzentwurf enthaltene Formulierung unnötig politisiert. Hinsichtlich des § 3 Absatz 1 LRKG M-V hat der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. erklärt, dass die Gesetzesbegründung für den Wegfall des Ersatzes der Mehraufwandsentschädigung überzeuge und auch keine Fallbeispiele bekannt seien, wonach dieser Wegfall zu ungerechten Ergebnissen führen würde. Die erhöhte Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung gemäß § 5 LRKG M-V wurde als angemessen bewertet. In Bezug auf die Höhe des Tagegeldes, welche sich an den entsprechenden Beträgen des Steuerrechts orientiere, hat der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. festgestellt, dass die Dienstherren im öffentlichen Dienst gefordert seien, sich am Steuerrecht zu orientieren, um ein Auseinanderfallen von Entschädigung und steuerlicher Anerkennung zu vermeiden. In Bezug auf die in verschiedenen Paragraphen verwendeten unbestimmten Rechtsbegriffe „triftige Gründe“, „dienstliche oder persönliche Gründe“ und „notwendig“ hat der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. betont, dass diese sehr wichtig und unverzichtbar seien, um auf die verschiedenen Sachverhalte flexibel reagieren zu können. Der Gesetzgeber wäre schlichtweg überfordert, sollte er diese bewährten Begriffe durch konkrete Fallgruppen ersetzen. Zudem würde dies die Reisekostenabrechnung unnötig verkomplizieren.

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern hat sich der schriftlichen Stellungnahme des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e. V. inhaltlich angeschlossen und ergänzend unter anderem ausgeführt, dass die Definition „dienstlich veranlasste Mehraufwendungen“ sehr schwammig sei. Bei einer Pauschalgenehmigung für ein bestimmtes Gebiet über einen bestimmten Zeitraum könne der Genehmigende nicht vorab bestimmen, wie die Reiseroute vorzunehmen sei. Dienstlich veranlasster Mehraufwand seien die Reisekosten, die über den üblichen Reiseweg von der Wohnung über den Geschäftsort zum Dienstort oder umgekehrt entstanden seien. Die Wirtschaftlichkeitsprüfung würde zudem einen erheblichen Mehraufwand für die Abrechnungsstelle bedeuten, da hierzu Vergleichsrechnungen erstellt werden müssten. Auch sei zu berücksichtigen, dass Beschäftigte oft auf dem Weg zur Dienststätte oder von der Dienststätte auf dem Weg nach Hause Dienstgeschäfte erledigen würden. Aufgrund der neuen Formulierung würden die Beschäftigten nunmehr die gefahrenen Kilometer mit dem privaten PKW erstattet bekommen. Der Weg vom Wohnort zur Dienststätte oder umgekehrt werde nicht mehr abgezogen und verursache dadurch höhere Fahrkosten. Dies betreffe beispielsweise Lebensmittelkontrolleure, Tierärzte, Beschäftigte im Umwelt- oder Bauordnungsbereich sowie Sozialarbeiterinnen. Des Weiteren wurde zu bedenken gegeben, dass der vorliegende Gesetzentwurf größtenteils nicht die großen Landkreise berücksichtige, in denen der öffentliche Personennahverkehr nicht so ausgebaut sei, dass die einzelnen Gemeinden gut zu erreichen seien. Vor diesem Hintergrund würden bereits jetzt verschiedenste „triftige Gründe“ anerkannt. Hierzu zählten etwa die Nicht-Kompatibilität der Fahrzeiten des ÖPNV, die Verbindung von mehreren Geschäftsorten, ein erheblicher Arbeitszeitgewinn oder auch die Mitnahme von Akten oder Gegenständen mit größerem Gewicht. Die Erhöhung der Wegstrecken- und der Mitnahmeentschädigung nach § 5 LRKG M-V sei aufgrund der gestiegenen Benzin- und Dieselpreise angebracht.

Allerdings erscheine unter dem Aspekt der Gleichbehandlung die beabsichtigte Regelung einer Erstattung von 33 Cent je Kilometer für Dienstreisen mit Elektrofahrzeugen und von lediglich 30 Cent je Kilometer bei Benzin- und Dieselmotoren fragwürdig.

Die BTB M-V hat die Novellierung des LRKG M-V grundsätzlich begrüßt. Darüber hinaus wurde aber auch darauf aufmerksam gemacht, dass im Rahmen der Anwärter- und Referendar- ausbildung der Aufsichtsbeamten im technischen Dienst der Arbeitsschutzaufsicht beim LAGuS nach wie vor ein besonderer Regelungsbedarf beim Trennungsgeld bestehe, den der vorliegende Gesetzentwurf noch nicht berücksichtige. Bekanntlich würden in den kommenden Jahren vermehrt neue Anwärter und Referendare beim LAGuS eingestellt, um den unstrittig gewachsenen Aufgaben gerecht zu werden. In der Regel handele es sich dabei um berufserfahrene Ingenieurinnen und Ingenieure im Alter von mehr als dreißig Jahren. Für den Zeitraum des Referendariats werde ihnen jedoch nicht die volle Vergütung, sondern lediglich die Anwärtervergütung gewährt. Die Qualifizierung der Anwärter und Referendare erfolge stets länderübergreifend, wobei es sich um achtzehn 5-tägige Lehrgänge innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren handele. Bisher würden die Anwärter und Referendare für den An- und den Abreisetag der Lehrgänge nur ein gekürztes Tagegeld erhalten. Für die dazwischenliegenden Tage werde im Gegensatz zu anderen Bundesländern, die sich an der Ausbildung beteiligten, kein Tagegeld, sondern nur ein gekürztes Trennungsgeld gewährt. Soweit das Argument vorgetragen werden sollte, dass die Dienststellen für die Anwärter und Referendare auch einen Zuschlag beantragen könnten, sei zu berücksichtigen, dass das LAGuS von dieser Möglichkeit bislang noch keinen Gebrauch gemacht habe. Deshalb sei ein Rechtsanspruch für die Betroffenen zu schaffen. Vor diesem Hintergrund hat die BTB M-V gefordert, in § 16 LRKG M-V folgenden neuen Absatz 1a aufzunehmen: „(1a) Das Tagegeld und das Trennungsgeld für technische Anwärter und Referendare beläuft sich auf 75 Prozent der den aktiven Beamtinnen und Beamten jeweils zustehenden Tage- und Trennungsgelder.“ Mit dieser Änderung würde nach Ansicht der BTB M-V für die Zukunft eine finanzielle Basis für die uneingeschränkte Inklusion der Landeskinder am Lehrgangsgeschehen geschaffen werden.

Der KAV M-V hat seine Bedenken hinsichtlich der Abkehr vom Prinzip der Mehraufwandsentschädigung des § 3 Absatz 1 Satz 1 LRKG M-V bekräftigt. Diese Abkehr werde im kommunalen Bereich nicht nur zu Gerechtigkeitsproblemen führen, sondern stelle zudem auch keine Verwaltungsvereinfachung dar, da die Prüfungen lediglich in die Lohnabrechnung verschoben würden. Auch wäre damit eine Erhöhung der Personalkosten verbunden. Die bisherige Begrenzung auf die Erstattung des Mehraufwandes stelle hingegen weitestgehend sicher, dass für die Leistungen des Arbeitgebers beziehungsweise des Dienstherrn eine Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 12 und 13 Einkommensteuergesetz vorliege. Diese Sicherheit würde für die Zukunft infolge der Nichtanrechnung ersparter Aufwendungen nicht mehr vorliegen. Demzufolge müsste eine im Wesentlichen bisher nicht erforderliche Prüfung zukünftig in der Lohnabrechnenden Stelle erfolgen. Insoweit seien auch die Ausführungen in der Gesetzesbegründung nach Ansicht des KAV M-V nicht in Gänze zutreffend. Gemäß der Entscheidung des Landesarbeitsgerichtes Mecklenburg-Vorpommern vom 3. September 2019 (AZ: 5 Sa 162/18) wären die ersparten Aufwendungen für den Weg vom Wohnort zur Dienststelle unabhängig von der Einstufung als Dienstreise oder Dienstgang anzurechnen. Es entstünden zudem gerade im Ämterbereich Gerechtigkeitsprobleme. In den Ämtern habe eine Vielzahl von Beschäftigten auch in den Abendstunden an Sitzungen der Gemeindevertretungen und ihrer Ausschüsse außerhalb ihres Dienstortes teilzunehmen. Die Beschäftigten würden die hierfür nötigen Dienstreisen jedoch regelmäßig von ihrem Wohnort aus antreten.

Des Weiteren hat sich der KAV M-V ausdrücklich für die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe ausgesprochen, da nur hierdurch die vielfältigen Fallkonstellationen der Praxis gelöst werden könnten. Darüber hinaus hat sich der KAV M-V im Ergebnis gegen eine Dynamisierung der Verpflegungskosten und der Tagegeldsätze ausgesprochen, da diese zwar grundsätzlich auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex denkbar wäre, dann allerdings auch gewährleistet sein müsste, dass die steuerrechtlichen Regelungen hiermit synchron gingen, was derzeit nicht der Fall sei. Die Wegstreckenentschädigung würde sich zudem aufgrund der hohen Volatilität einzelner Berechnungsgrundlagen nicht für eine abstrakte Dynamisierung eignen.

Die AG ÖPR hat in ihrer schriftlichen Stellungnahme in Bezug auf den § 3 Absatz 1 LRKG M-V ausgeführt, dass nach dem erklärten politischen Willen der Landesregierung regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel zu Land und zu Wasser zukünftig vorrangig genutzt werden sollten. Dies könne aber dazu führen, dass Dienstreisen künftig im Einzelfall länger andauerten, ohne dass diese längere zeitliche Beanspruchung der Dienstreisenden finanziell adäquat ausgeglichen werde. Da dies aus Sicht der AG ÖPR ungerecht sei, wurde die Aufnahme folgender Formulierung in den Gesetzentwurf empfohlen: „Dienstreisezeit ist Arbeitszeit.“ Hinsichtlich der beabsichtigten Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems wurde erläutert, dass man dem technischen Fortschritt grundsätzlich aufgeschlossen gegenüberstehe. Die Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems könnte zudem, wie im Falle von DOMEA, durch eine Dienstvereinbarung erfolgen. Die von der Landesregierung angestrebte Realisierung auf dem gesetzlichen Wege verhindere hingegen letztlich jedoch die Mitbestimmungsmöglichkeit. Zudem sei das neue elektronische Dienstreisesystem der AG ÖPR bislang nicht vorgestellt worden. Daher könne noch nicht bewertet werden, ob und inwieweit dieses IT-Programm ordnungsgemäß ausgeschrieben worden sei und wie es um dessen Wirtschaftlichkeit bestellt sei. In diesem Zusammenhang hat die AG ÖPR zudem mit Verweis auf eine Landtagsentschließung aus dem Jahre 2020 die Sicherstellung der Barrierefreiheit sowie die Einhaltung der Vorgaben des gesetzlichen Arbeitsschutzes für die beim Land eingesetzten IT-Programme gefordert. Darüber hinaus wurde die Beachtung des Bestimmtheitsgrundsatzes nach Artikel 57 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Bezug auf die vorgesehene Verordnungsermächtigung angemahnt. In diesem Zusammenhang wurde seitens der AG ÖPR in großer Sorge um den Mitarbeiterdatenschutz gefordert, die von den Beschäftigten zu erhebenden Daten gesetzlich abschließend zu spezifizieren, die Zweckbindung der so erhobenen Daten ausdrücklich nur für Reisekostenzwecke vorzusehen und dies zu normieren sowie mitarbeiterbezogene Auswertungen - mithin das Profiling - gesetzlich auszuschließen. Darüber hinaus hat die AG ÖPR ausgeführt, dass nach dem geänderten LRKG M-V die Kosten für Fahrten mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln zu Land und zu Wasser bis zur Höhe der niedrigsten Beförderungsklasse des jeweiligen Beförderungsmittels erstattet werden sollen. Bei dem im Gesetzentwurf insoweit verwendeten Begriff der „triftigen Gründe“ handele es sich im Ergebnis um eine Art Ermessensregelung, die noch nicht abschließend eingeschätzt werden könne. Allerdings sei insoweit die Gesetzesbegründung zu berücksichtigen, wonach die Betreuung von Kindern und Pflegebedürftigen keine Berücksichtigung bei den „triftigen Gründen“ finden solle. Es sei aus Sicht der AG ÖPR befremdlich, dass die hehren familien- und altenpolitischen Grundsätze der Landesregierung gegenüber den eigenen Beschäftigten nicht gelten sollen. Nach Auffassung der Landesregierung solle die Betreuung von Kindern und Pflegebedürftigen überraschenderweise zu den Kosten der privaten Lebensführung zählen.

Vor diesem Hintergrund wurde folgende Ergänzung des Gesetzestextes angeregt: „Zu den triftigen Gründen zählen insbesondere auch die Berücksichtigung der Betreuung von Kindern und Familienangehörigen.“ In Bezug auf den § 5 LRKG M-V hat die AG ÖPR moniert, dass die von der Landesregierung angestrebte Erhöhung der Wegstreckenentschädigung der Lebenswirklichkeit in keinsten Weise gerecht werde. Vielmehr müsse die Wegstreckenentschädigung für die Nutzung eines privaten PKW über das durch die Landesregierung angestrebte Maß hinaus unter Berücksichtigung der derzeit dynamisch steigenden CO<sub>2</sub>-Steuer sowie auch einer Neuanschaffungsrücklage jährlich angehoben werden. Zu berücksichtigen sei dabei auch, dass die Beschäftigten und nicht das Land für den Fall eines Unfalls mit dem Privat-PKW auch das Haftungs- sowie das Versicherungsrisiko tragen würden. Diese Punkte seien durch die Wegstreckenentschädigung auszugleichen. Hinsichtlich der geplanten Erhöhung der Tagegeldsätze in § 7 LRKG M-V hat die AG ÖPR angemerkt, dass diese bekanntlich seit circa 20 Jahren nicht erhöht worden seien. Vor diesem Hintergrund wurde die beabsichtigte Anpassung der Beträge bei mehr als acht Stunden von 5 Euro auf 8 Euro, bei mehr als vierzehn Stunden von 10 Euro auf 12 Euro und bei einem vollen Kalendertag von 20 Euro auf 24 Euro als deutlich zu gering ausfallend zurückgewiesen. Die AG ÖPR hat stattdessen gefordert, die Tagegeldsätze des LRKG M-V aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung eins zu eins an die Sätze des Steuerrechts anzupassen. Auf die Frage, wann Übernachtungskosten gemäß § 8 LRKG M-V notwendig seien und welche Gründe nach den praktischen Erfahrungen regelmäßig als notwendig anerkannt würden, hat die AG ÖPR erläutert, dass es sich bei dem Begriff der „notwendigen Übernachtungskosten“ letztlich um eine Art Ermessensregelung handele. Grundsätzlich seien Übernachtungskosten immer dann unvermeidlich, wenn den Dienstreisenden auf Grund der Art beziehungsweise des Ausmaßes der Dienstreise ein Dienstantritt zur Unzeit oder eine Rückkehr zum Wohnort zur Unzeit nicht zugemutet werden könne. Bei der Beurteilung, ob das Maß des Notwendigen hinsichtlich der Unterbringung nicht überschritten werde, werde künftig auch weiterhin zu berücksichtigen sein, ob bei der Durchführung einer Dienstreise zur Messezeit auch Messepreise anfallen könnten, ob die Unterbringung sinnvollerweise in der Nähe des Dienstgeschäftes erfolge oder ob es sich bei einer Arbeitstagung oder Schulung um das zentrale Tagungs- oder Schulungshotel handele, bei dem Kontakte geknüpft werden könnten, die für die Sacharbeit im Landesdienst nützlich sein könnten. Zudem sei es nach Ansicht der AG ÖPR erforderlich, dass das Land dem Landtag die neue Verwaltungsvorschrift nach § 7 LRKG M-V bereits jetzt zeitgleich mit dem Gesetzentwurf vorlege, damit der Landtag sich Klarheit darüber verschaffen könne und damit das Land mit der Verwaltungsvorschrift keine unsachgemäßen Kriterien einführe. Aus Sicht der AG ÖPR sei es zudem erforderlich, dass die Landesregierung dem Landtag sämtliche auf dem geänderten LRKG M-V basierende Landesverordnungen bereits jetzt zeitgleich mit dem Gesetzentwurf vorlegt, damit dieser sich hierüber insgesamt einen Überblick verschaffen könne. Ferner sei die Trennungsgeldverordnung zuletzt im Jahr 2006 geändert worden, weshalb die AG ÖPR gefordert hat, dass die Landesregierung die Trennungsgeldverordnung und die Auslandstrennungsgeldverordnung ebenfalls aktualisiere, die Erstattungssätze erhöhe und diese Verordnungen dann dem Landtag zusammen mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zuleite. Darüber hinaus hat die AG ÖPR das Land zugunsten der Anwärter und Referendare zu einer Änderung der Trennungsgeldverordnung aufgefordert, um den Anwärtern und Referendaren an den Tagen, die zwischen dem Anreise- und dem Abreisetag lägen, über den bisherigen sogenannten Abfindungserlass Mecklenburg-Vorpommern hinaus ein Tagegeld zu gewähren. In Bezug auf die Neuregelung des Landesumzugsgesetzes hat die AG ÖPR erklärt, dass diese keinen grundsätzlichen Bedenken begegnen würde.

Der Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern hat die Änderungen am LRKG M-V als weitgehend sinnvoll begrüßt. Zudem seien sie in vielen Punkten, insbesondere die Erhöhung der Tagesgeldsätze und die Aktualisierung der Regelung zu zumutbaren Übernachtungskosten, auch dringend notwendig. Die geplanten gesetzlichen Änderungen, welche die Verringerung des Verwaltungsaufwandes für die Abrechnung von Reisekosten betreffen würden, seien aus Sicht des Landeshochschulverbandes Mecklenburg-Vorpommern sinnvoll. Darüber hinaus seien die vorgesehenen technischen Veränderungen der Reisekostenabrechnung hin zu einem elektronischen Reisekostenabrechnungssystem vor dem Hintergrund einer modernen Verwaltung auch unvermeidbar. Ein elektronisches Reisekostenabrechnungssystem könne, wenn es bedienerfreundlich und gut verständlich konzipiert sei, die Abrechnung der Reisekosten deutlich erleichtern. Die beabsichtigten Erhöhungen der Tagessätze für Reisekosten, der Wegstrecken- und der Mitnahmeentschädigung sowie die Aktualisierung des bisherigen Höchstsatzes für die notwendigen Übernachtungskosten seien nach Ansicht des Landeshochschulverbandes Mecklenburg-Vorpommern notwendig und dringend angezeigt. Eine dem bisherigen Höchstsatz von 65 Euro für Übernachtungskosten entsprechende Hotelbuchung sei an vielen Zielorten von Dienstreisen kaum noch möglich gewesen. Darüber hinaus wurde das Ziel des Gesetzgebers, den Klimaschutz bei Dienstreisen stärker in den Fokus zu nehmen, grundsätzlich befürwortet. Allerdings enthalte der Gesetzentwurf hinsichtlich der Klimaschutzziele auch mehrere Aspekte, die für das wissenschaftliche Personal an Hochschulen, insbesondere die Hochschullehrerinnen und Hochschullehrer, kritisch zu beurteilen seien. In Bezug auf die Maßnahmen zur Dienstreisevermeidung im Sinne des § 3 Absatz 2 LRKG M-V hat der Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern angemerkt, dass sich in der Corona-Krise gezeigt habe, dass Videokonferenzen grundsätzlich eine gute Möglichkeit seien, um Besprechungen mit an anderen Orten befindlichen Kooperationspartnern oder Kolleginnen und Kollegen durchzuführen. Gleichwohl lebe gute Forschung und auch die Lehre in vielen Fällen vom persönlichen Kontakt. Das gelte nicht nur für die Anbahnung von Drittmittelprojekten und die hierfür notwendige Kontaktaufnahme und -pflege zu potentiellen Drittmittelgebern, sondern auch für die Etablierung und Durchführung einer gemeinsamen Forschungstätigkeit mit Forscherinnen und Forschern anderer Standorte, beispielsweise in Verbundprojekten und Forschungsk Kooperationen. Auch die Planung und Erbringung von Lehre in gemeinsam mit mehreren Hochschulen konzeptionierten Studiengängen könnten Dienstreisen erforderlich machen. Vor diesem Hintergrund hat der Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern für den Hochschulbereich empfohlen, den § 3 LRKG M-V um einen wissenschaftsspezifischen Grund zu erweitern, der in die Erwägung der Notwendigkeit einer Dienstreise mit einfließen solle. Ein entsprechender neuer § 3 Absatz 2a LRKG M-V könnte wie folgt lauten: „(2a) An den Hochschulen des Landes können auch Erwägungen zu einer gegenüber einer Videokonferenz verbesserten Möglichkeit zur Anbahnung und Durchführung von Kooperationen in Wissenschaft und Forschung, insbesondere in Drittmittelprojekten, Forschungs- und Lehrkooperationen und Verbundprojekten, sowie sonstige Gründe, die sich aus den Besonderheiten des Wissenschaftsbereichs ergeben, die Notwendigkeit einer Dienstreise begründen.“ Des Weiteren hat der Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern darauf verwiesen, dass der Gesetzentwurf einen Verzicht auf eine Wirtschaftlichkeitsprüfung der Aufwendungen für die Dienstreise bei Nutzung regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel zu Land oder zu Wasser vorsehe. Danach sollen die Kosten selbst dann erstattet werden, wenn sie höher wären als bei Nutzung einer anderen Beförderungsmöglichkeit, wie beispielsweise die Nutzung eines eigenen Fahrzeugs oder eines Dienstwagens. Verbunden werde dies mit der Nichterhöhung der kleinen Wegstreckenentschädigung bei Nutzung des privaten PKW ohne triftige Gründe.



Hierzu hat der Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen von Drittmittelgebern für wissenschaftliche Vorhaben häufig klare Vorgaben enthielten, wonach die wirtschaftlich günstigste Reisemöglichkeit genutzt werden müsse, ohne dass ein Verzicht hierauf aus Umweltgesichtspunkten möglich sei. Grundsätzlich seien zudem auch die Hochschullehrerinnen und Hochschullehrer als Grundrechtsträger angehalten, ihre Forschungsmittel möglichst effizient einzusetzen. Der Verzicht auf eine Wirtschaftlichkeitsprüfung bei regelmäßig verkehrenden Verkehrsmitteln könne daher nur insoweit gelten, als nicht entsprechende Einschränkungen, etwa aufgrund von Vorgaben von Drittmittelgebern, vorlägen. Vor diesem Hintergrund hat der Landeshochschulverband empfohlen, in § 3 Absatz 2 LRKG M-V folgenden neuen Satz 4 einzufügen: „Soweit im Rahmen von Drittmittelvorhaben an den Hochschulen des Landes die Vorgaben der Drittmittelgeber zwingend die Nutzung des jeweils günstigsten Verkehrsmittels vorsehen, findet abweichend von Satz 3 kein Verzicht auf eine Wirtschaftlichkeitsprüfung bei der Nutzung von regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln zu Land oder zu Wasser statt; es ist in diesem Falle das günstigste Verkehrsmittel zu nutzen.“ In Bezug auf das Verbot der Nutzung eines Flugzeugs im Inland gemäß § 4 Absatz 2 LRKG M-V hat der Landeshochschulverband Mecklenburg-Vorpommern die Zielrichtung des Gesetzentwurfs, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch Dienstreisen möglichst niedrig zu halten, ausdrücklich begrüßt. Der Gesetzentwurf enthalte zudem für organisatorisch unabweisbare Fälle eine Ausnahme von diesem grundsätzlichen Verbot. Da sich die Verpflichtung zur Durchführung einer Dienstreise in der Wissenschaft aber häufig auch sehr kurzfristig ergeben würde, sollte anstatt der zwingenden Einbeziehung der obersten Dienstbehörde zur Erwirkung einer Ausnahme die Entscheidung über die Flugzeugnutzung im Inland für Dienstreisen an den Hochschulen in Mecklenburg-Vorpommern durch die Hochschulen selbst erfolgen. Vor diesem Hintergrund wurde angeregt, den § 4 Absatz 2 LRKG M-V um folgenden neuen Satz 2 zu ergänzen: „An den Hochschulen des Landes entscheidet die Hochschulleitung über die Nutzung eines Flugzeugs für Inlandsdienstreisen in besonderen organisatorisch unabweisbaren Fällen. Die Entscheidungsbefugnis kann auf die für die Abrechnung von Reisekosten an der Hochschule zuständige Stelle delegiert werden“.

Seitens der Landesrektorenkonferenz Mecklenburg-Vorpommern wurden die Änderungen am LRKG M-V in der Hoffnung grundsätzlich begrüßt, dass damit auch der Verwaltungsaufwand reduziert werde. Dazu sei es aber notwendig, die Kompatibilität mit den elektronischen Systemen der Hochschulen zu gewährleisten. Die Erhöhungen der Sätze würden zudem als angemessen erachtet, eine Verknüpfung mit der Trennungsgeldverordnung wäre jedoch wünschenswert. Noch wichtiger erscheine aus Sicht der Landesrektorenkonferenz Mecklenburg-Vorpommern, eine Synergie mit dem Bundesreisekostengesetz herzustellen, welches häufiger Angleichungen vornehme und in einigen Punkten auch weniger restriktiv sei. Darüber hinaus seien Pauschalsätze, insbesondere bei kleinen Dienstreisen, in Erwägung zu ziehen. Auch sollte die Nutzung von Tagungshotels ermöglicht werden und das Tagesende bei Dienstreisen auf 22:00 Uhr festgelegt werden. Seitens der Landesrektorenkonferenz Mecklenburg-Vorpommern wurden dem Finanzausschuss zudem die zuvor eingeholten Stellungnahmen der Universität Rostock, der Universität Greifswald, der Verwaltungshochschule Güstrow, der Hochschule Neubrandenburg, der Hochschule Stralsund sowie der Hochschule für Musik und Theater Rostock zugesandt, auf die nachfolgend ergänzend eingegangen wird:

In der Stellungnahme der Universität Rostock wurde unter anderem ausgeführt, dass aus Sicht der Reisenden die Änderung am § 3 Absatz 1 LRKG M-V zu einer flexibleren Dienstreiseplanung führe und daher zu begrüßen sei. Fortan müsse bei gesetzlich einschlägigen Reisekostenabrechnungen nicht mehr der Mehraufwand ermittelt und vom Erstattungsbetrag reduziert werden. Dies führe dazu, dass sich der Ausgangs- und Endpunkt der Dienstreisen nun danach bestimmen könne, von welchem dieser Punkte die Reise mit dem geringsten Aufwand an Zeit und Kosten durchgeführt werden könne. Ungerechte Ergebnisse dieser Neuregelung seien zudem nicht ersichtlich. Ob die Änderung jedoch die angestrebte Reduzierung des Verwaltungsaufwands mit sich bringe, sei zumindest fraglich, da in den meisten Fällen nur auf die reine Ermittlung des Pendelaufwands verzichtet werden könne. Diese Berechnung habe in der Praxis aufgrund schlanker Anrechnungsverfahren jedoch keinen besonders großen Arbeitsaufwand verursacht. Diese geringe Einsparung an Aufwand werde durch die Abschaffung des Dienstgangs, für den in der Abrechnung nur ein vereinfachter Verwaltungsprozess notwendig gewesen sei, wettgemacht. Insgesamt werde davon ausgegangen, dass sich die beiden genannten Gesetzesänderungen hinsichtlich des Verwaltungsaufwands für die Abrechnungsbehörde bestenfalls neutralisieren würden. Die Einführung eines einheitlichen und landesweiten elektronischen Dienstreisensystems wurde grundsätzlich begrüßt. Auf dem Weg zur Digitalisierung und Erhaltung der Zukunftsfähigkeit der Landesverwaltung sei dies ein wichtiger Schritt. Allerdings berücksichtige § 3 Absatz 7 LRKG M-V nicht die Bedürfnisse und Gegebenheiten der Hoch- und Fachhochschulen des Landes. An den einzelnen Hoch- und Fachhochschulen existierten unterschiedliche Verfahren und eigene Softwaresysteme. Weiterhin finde auch die Tatsache, dass die Reisestellen der Hoch- und Fachhochschulen aus sehr guten Gründen nicht den zentral gebildeten Reisestellen des Landes zugeordnet worden seien, keine Beachtung. Auf Grund dieser nicht differenziert betrachteten unterschiedlichen Organisation von Reisestellen innerhalb des Landes werde die Verpflichtung zur Nutzung eines einheitlichen voll elektronischen Systems scharf kritisiert. Die Einführung eines elektronischen Beantragungs-, Genehmigungs- und Abrechnungsverfahrens sei fachlich aufwendig und benötige eine ständige Begleitung. Auch Problemfelder, wie die Verknüpfung von Originalbelegen mit der elektronischen Kopie und die Aufbewahrung des Originalbelegs müssten sichergestellt werden. Es seien zusätzliche personelle Ressourcen und Fachkenntnisse erforderlich, um den Prozess in den unterschiedlichen Reisestellen aufzusetzen und weiter zu entwickeln. Die beabsichtigte Erhöhung der Wegstreckenentschädigung bei Vorliegen „triftiger Gründe“ und der Mitnahmeentschädigung in § 5 Absatz 1 und 3 LRKG M-V wurde als dringend erforderlich bewertet. Auch die Erhöhung der Mitnahmeentschädigung auf 10 Cent je Kilometer werde mit Blick auf die Schaffung eines Anreizes zur Mitnahme und Mitfahrt der Berechtigten und die damit erhoffte Bildung von Fahrgemeinschaften mit dem Ziel umweltfreundlicherer Dienstreisen als positiv bewertet. Mit der Erhöhung dieser Entschädigungszahlungen sei ein einfacher, guter Grundstein für eine zeitgemäße und klimafreundliche Wahrnehmung von Dienstreisen gelegt worden. Die geplante Erhöhung der Tagegeldsätze nach § 7 LRKG M-V sei ebenfalls dringend notwendig, da die bisherigen Tagegeldsätze nicht mehr den aktuellen Mehraufwendungen für Verpflegungskosten entsprechen würden. Ausdrücklich begrüßt wurde insoweit, dass der Tagegeldsatz für den vollen Kalendertag nun dem steuerrechtlich relevanten Betrag von 24 Euro angepasst worden sei. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang jedoch eine Verwaltungsvereinfachung durch eine zweistufige Staffelung der Tagegeldsätze analog dem Bundesreisekostengesetz gewesen. Diese Regelung hätte zudem eine weitere Vereinfachung in der Anwendung des Steuerrechts mit sich gebracht. Darüber hinaus sei die Änderung des § 7 Absatz 4 LRKG M-V von aktuell festen Beträgen für die Einbehaltung des Tagegeldes bei unentgeltlicher Verpflegung zu einer prozentualen Festlegung der Beträge in Abhängigkeit des jeweiligen Tagegeldsatzes in der Praxis sehr hilfreich.

Damit werde den Berechtigten bei vollumfänglich unentgeltlicher Verpflegung während der Dienstreise kein Teiltagegeld mehr gewährt. Diese Handhabung sei rechtlich vertretbar, weil den Berechtigten kein dienstreisebedingter Mehraufwand entstehe. Darüber hinaus wäre aus Sicht der Universität Rostock eine regelmäßige Anpassung von Erstattungssätzen, Entschädigungszahlungen und sonstiger Kostenerstattungen auf Grundlage von Gesetzen, Verordnungen oder Richtlinien sachgerecht und geboten. Eine über 20 Jahre fehlende Dynamisierung von Kostensätzen, wie im derzeitigen LRKG M-V, führe zwangsläufig zu finanziellen Nachteilen bei den Berechtigten. Zur Vermeidung von Nachteilen sollte im neuen LRKG M-V daher eine regelmäßige Anpassung von Erstattungssätzen verankert werden. Geeignete Kriterien zur Dynamisierung seien beispielsweise die Anpassung in Höhe der jährlichen Inflationsrate oder eine regelmäßige Überprüfung der Erstattungssätze im Rahmen einer Gesetzesänderung oder die Orientierung an den Erstattungssätzen des Bundesreisekostengesetzes. Seitens der Universität Rostock wurde ferner darauf hingewiesen, dass die Verordnung über das Trennungsgeld bei Versetzungen und Abordnungen im Inland (Trennungsgeldverordnung) Regelungen enthalte, die zum Teil auch für das Reisekostenrecht von Bedeutung seien und die bei der Abrechnung von Reisekosten in Anwendung gebracht werden müssten. Aus diesem Grund wurde angeregt, einzelne relevante Regelungen aus den §§ 3 und 4 Trennungsgeldverordnung in das LRKG M-V zu integrieren. Eine stärkere Verknüpfung der Trennungsgeldverordnung mit dem LRKG M-V würde die Übersichtlichkeit und Rechtssicherheit bei Berechtigten und abrechnenden Stellen gleichermaßen stärken. Positiv hervorgehoben wurde die Abschaffung der bisher verbindlichen Erstattungsgrenze von 65 Euro pro Nacht für notwendige Übernachtungen, die nach gegenwärtiger Gesetzeslage nur in seltenen Fällen unter Begründung der Unabweisbarkeit höherer Kosten überschritten werden durfte. Dieses Begründungserfordernis habe in einer Vielzahl der Dienstreisen zu einem hohen Aufwand bei den Berechtigten geführt, weil zumutbare Übernachtungsmöglichkeiten zu 65 Euro pro Nacht in den letzten Jahren kaum zu finden gewesen seien. Der Begründungsaufwand entfalle zukünftig. Unklar sei noch, wie künftig „notwendige“ Übernachtungskosten auszulegen seien. Dieser Sachverhalt könne letztlich zu einer enormen Kostensteigerung führen. Angesicht der geografischen Lage einiger Hoch- und Fachhochschulen und der damit fehlenden Fernzugverbindungen seien innerdeutsche Flugverbindungen zur nationalen Einbindung der Hochschulstandorte besonders wichtig. Dahingehend erweise sich die Regelung zu den Inlandsflügen in § 4 Absatz 2 LRKG M-V hinsichtlich der nationalen Einbindung einiger Hochschulstandorte als äußerst hinderlich. Zudem verursache sie deutlich höhere Kosten, da bei Nutzung der Bahn durch zusätzliche Reisezeiten erhebliche Kosten verursacht würden. Zu berücksichtigen wäre zudem auch die verlorengegangene Arbeitszeit. Mit Blick auf die Finanzierung der entstehenden Mehrkosten durch die erhöhten Erstattungssätze sei zudem davon auszugehen, dass die finanziellen Auswirkungen allein durch die Hoch- und Fachhochschulen zu tragen seien. Diese Entwicklung bedeute eine zusätzliche Belastung der Budgets für Dienstreisen der Fakultäten. Daraus folge ein weiterer Anstieg von Dienstreisen ohne Kosten. Zudem konterkariere der im Gesetzentwurf des LRKG M-V festgeschriebene Vorrang von Videokonferenzen und Telefonaten anstelle von Dienstreisen den Grundsatz von Forschung und Lehre zur freien Gestaltung der Dienstaufgaben sowie den Grundcharakter der wissenschaftlichen Arbeit, insbesondere der Professoren, die in der Gestaltung ihrer Dienstaufgaben frei seien.

In der Stellungnahme der Universität Greifswald wurde der Wegfall des Ersatzes der Mehraufwandsentschädigungen positiv bewertet, da mit der Neuregelung der Verwaltungsaufwand reduziert werde. Zur beabsichtigten Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems wurde erklärt, dass einigen Behörden die Nutzung eines elektronischen Dienstreisesystems freigestellt werde und eine weitere Ausnahme greife, wenn die technischen Voraussetzungen noch nicht vorliegen sollten. Unberücksichtigt geblieben sei aber, dass die Hochschulen eigene Systeme verwenden würden, die bereits eine vollständige entsprechende elektronische Bearbeitung ermöglichen. Die Universität Greifswald bereite aktuell bereits die Einführung eines elektronischen Dienstreiseworkflows vor. Eine Ausnahme der Hochschulen vom landesweiten digitalen Dienstreisesystem beziehungsweise die Einführung einer hochschulspezifischen Regelung wäre daher sinnvoll. Andernfalls müsste die Kompatibilität mit den an die Fachanwendung gebundenen Systemen der Hochschulen sichergestellt sein. Darüber hinaus sei der Abruf der Belege für die Abrechnung und Prüfung in Drittmittelprojekten zu ermöglichen. Ein elektronisches Abrechnungsverfahren setze voraus, dass sämtliche Belege ebenfalls im Original elektronisch vorliegen müssten. Das Original, das der Reisende einreiche, sei aber ein physischer Beleg, ein Scan davon sei zudem lediglich eine Kopie. Für die Abrechnung in Drittmittelprojekten sei jedoch die Vorlage von Originalbelegen erforderlich. In der Folge müsse sichergestellt sein, dass die Originalbelege in solchen Fällen mit der Kopie verknüpft seien und im Original vorgehalten würden. Sowohl die Erhöhung der Wegstreckenentschädigung als auch der Mitnahmeentschädigung in § 5 LRGB M-V wurden ausdrücklich als positiv bewertet, da diese eher den realistischen Ausgaben der Mitarbeiter entsprechen würden. Die Höhe der Tagegeldsätze erscheine aus Sicht der Universität Greifswald nunmehr angemessen. Darüber hinaus wurde aber angeregt, die Erstattungssätze regelmäßig - mithin alle zwei bis drei Jahre - zu überprüfen. Insgesamt erscheine aber auch eine Orientierung an den Sätzen des Bundesreisekostengesetzes sinnvoll. Des Weiteren wurde bezüglich der Auswirkungen des Gesetzentwurfes auf den Forschungs- und Lehrbetrieb ausgeführt, dass angesichts der geografischen Lage des Wissenschaftsstandorts Greifswald und der fehlenden Fernzugverbindungen innerdeutsche Flugverbindungen zur nationalen Einbindung des Hochschulstandortes besonders wichtig seien. Die Regelung zu den Inlandsflügen in § 4 Absatz 2 LRGB M-V erweise sich allerdings hinsichtlich der nationalen Einbindung des Hochschulstandortes als äußerst hinderlich. Zudem verursache sie deutlich höhere Kosten, da bei Nutzung der Bahn durch zusätzliche Reisezeiten erhebliche Kosten verursacht würden. Dabei sei auch die verlorengegangene Arbeitszeit zu berücksichtigen. Insgesamt sei aufgrund des vorliegenden Gesetzentwurfes zudem mit einer Steigerung der Reisekostenerstattungen beziehungsweise mit höheren Ausgaben durch die Universität zu rechnen.

In der Stellungnahme der Verwaltungshochschule Güstrow wurde unter anderem ausgeführt, dass der Wegfall des Ersatzes der Mehraufwandsentschädigungen zu einer Reduzierung des Verwaltungsaufwandes führen werde, da auf die Ermittlung des Mehraufwandes, insbesondere des innerörtlichen Mehraufwandes, verzichtet werde. Diese Aufwandsminimierung sei positiv zu bewerten, zumal dem Sparsamkeits- und Wirtschaftlichkeitsgrundsatz durch die Festlegung des Ortes des Dienstantritts und der Dienstbeendigung Rechnung getragen werde. Da die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Polizei und Rechtspflege des Landes Mecklenburg-Vorpommern die Reisekosten ihrer Beschäftigten nicht selbst abrechne, sondern hier die Zentrale Reisesstelle zuständig sei, komme die Aufwandsminimierung nicht der Fachhochschule, sondern der zentralen Reisesstelle zugute. Die beabsichtigte Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems wurde als sehr sinnvoll und zeitgemäß bewertet.

Diese Art der Antragstellung führe zu einer schnelleren Bearbeitung und auf den mit der Dienstreise einhergehenden Antrags-, Genehmigungs- und Abrechnungsvorgang könne elektronisch schnell zugegriffen werden. Die einzige von der Pflicht zur Nutzung eines landesweiten elektronischen Dienstreisesystems vorgesehene Ausnahme - mithin das Fehlen der technischen Voraussetzungen - sei aus Sicht der Fachhochschule ausreichend. In Bezug auf die Erhöhung der Wegstreckenentschädigung und der Mitnahmeentschädigung gemäß § 5 LRKG M-V wurde angemerkt, dass durch die Nichterhöhung der kleinen Wegstreckenentschädigung bei Nutzung des privaten PKWs ohne triftige Gründe von 15 Cent der hohe Anreiz bestehen bleibe, mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln zu fahren. Das sei unter Aspekten des Klimaschutzes sinnvoll. Die Erhöhung der Wegstreckenentschädigung um 5 Cent je Kilometer für die Nutzung eines privaten PKWs aus triftigen Gründen sei mit Blick auf die gestiegenen Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für Kraftfahrzeuge ebenfalls sachgerecht. Die Aufstockung der Mitnahmeentschädigung auf 10 Cent sei wegen der damit einhergehenden Erhöhung der Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften ebenfalls zielführend. Die Erhöhung des Tagegeldanspruchs für einen vollen Kalendertag von 20 Euro auf 24 Euro sei ebenfalls sachgerecht. Auch die Beibehaltung der dreistufigen Staffelung der Tagegeldsätze sei sinnvoll, da sie zu einer hinreichenden Differenzierung führe und im Übrigen ausweislich der Gesetzesbegründung das Umstellen auf eine zweistufige Pauschalbetragsgewährung sehr hohe Mehrausgaben zur Folge hätte. Zur Frage einer möglichen Dynamisierung der Wegstreckenentschädigungen, der Verpflegungskosten und der Tagegeldsätze wurde angemerkt, dass diese in regelmäßigen Abständen der Entwicklung der Lebenshaltungskosten angepasst werden sollten.

In der Stellungnahme der Hochschule Neubrandenburg wurde die beabsichtigte Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems grundsätzlich begrüßt. Allerdings sei dabei auch zu berücksichtigen, dass erfahrungsgemäß jede Prozessumstellung zusätzliche Kosten verursache. Dieser Sachverhalt scheine in den Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs nicht berücksichtigt worden zu sein. Sofern die Hochschulen die Landeslösung verbindlich nutzen müssten, könnten Kosten im Zusammenhang mit der Softwarelizenz, aber auch zusätzliche Personalbedarfe aufgrund der Prozessumstellung entstehen. Folgende Voraussetzungen müssten zudem gewährleistet werden: Es müsste funktionierende Schnittstellen zu den von den Hochschulen bereits eingesetzten Softwarelösungen, eine Möglichkeit des Nutzungsverzichts der Landeslösung bei Nachweis der Hochschule, dass die von ihr bereits eingesetzte Lösung wirtschaftlicher sei, sowie die Offenheit der Landeslösung gegenüber unterschiedlichen Finanzierungsquellen, insbesondere im Falle der für Hochschulen typischerweise zu bewirtschaftenden Drittmittel, geben. Die Erhöhung der Wegstreckenentschädigung und der Mitnahmeentschädigung in § 5 LRKG M-V wurde seitens der Hochschule Neubrandenburg ausdrücklich befürwortet. Die nunmehr geplante Höhe der Tagegeldsätze erscheine ebenfalls angemessen. Allerdings bleibe die Regelung für die allermeisten Fälle im Verwaltungsvollzug zu aufwendig. Stattdessen sollten nach Ansicht der Hochschule Neubrandenburg einheitliche Pauschalbeträge eingeführt werden, von denen im begründeten Einzelfall, zum Beispiel bei überdurchschnittlich häufigen Dienstreisen, abgewichen werden könne. Eine Dynamisierung der Wegstreckenentschädigungen, der Verpflegungskosten und der Tagegeldsätze hat die Hochschule Neubrandenburg abgelehnt und stattdessen empfohlen, die Sätze in mehrjährigen Abständen zu überprüfen und anzupassen.

Darüber hinaus wurde seitens der Hochschule Neubrandenburg angeregt, den Hochschulen künftig zu gestatten, dass die Dienstreisenden bei Dienstreisen mit geringfügiger Entfernung, mithin bei Dienstreisen innerhalb eines rechtlich zu definierenden Umkreises um den Dienstort, die Option einer pauschalen Reisekostenerstattung wählen könnten, mit der sämtliche Reiseaufwendungen abgegolten wären. Die Pauschale sollte durchaus auskömmlich bemessen sein, um einen gewissen Anreiz für diese Option zu setzen. Eine solche zusätzliche Option hätte für die Dienstreisenden und für die Verwaltung den Vorteil, dass unverhältnismäßig hohe Bürokratieaufwände für relativ geringe Beträge entfielen und die Beschäftigten schneller ihr Geld erstattet bekämen. Daneben behielten die Beschäftigten die Möglichkeit, das bisherige Verfahren der Einzelabrechnung zu wählen.

In der Stellungnahme der Hochschule Stralsund wurde unter anderem ausgeführt, dass der Wegfall des Ersatzes der Mehraufwandsentschädigungen begrüßt werde, da diese Neuregelung den Verwaltungsaufwand reduzieren werde. Zudem sei die beabsichtigte Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems sinnvoll. Allerdings müsse auch ein Login und Transfer der Daten zu den Hochschulen durch entsprechende Schnittstellen möglich sein. Ferner müsse berücksichtigt werden, dass an den Hochschulen Originalbelege für die Abrechnung von Forschungsprojekten mit den Fördermittelgebern vorliegen müssten. Die Erhöhung der Wegstreckenentschädigung sei sachgerecht bei Berücksichtigung der entsprechenden Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für Kraftfahrzeuge. Ferner sei auch die Erhöhung der Mitnahmeentschädigung in § 5 LRKG M-V positiv und entfalte eine entsprechende Anreizwirkung. Die Anpassung der Höhe der Tagegeldsätze in § 7 LRKG M-V sei nach Einschätzung der Hochschule Stralsund notwendig gewesen. Allerdings sei die Regelung sehr verwaltungsaufwendig, weshalb empfohlen wurde, nur zwei Pauschalen - mithin für mehrtägige und eintägige Dienstreisen - festzulegen. Eine automatische Dynamisierung der Wegstreckenentschädigungen, der Verpflegungskosten und der Tagegeldsätze wurde zudem abgelehnt und stattdessen angeregt, diese regelmäßig nach allgemeinen Preissteigerungen anzupassen. In Bezug auf den im Gesetzentwurf angelegten Verzicht auf Inlandsflüge wurde moniert, dass dies, insbesondere bei Zubringerflügen für Übersee Flüge, sehr hinderlich sei, da verspätete Züge signifikante Probleme im Reiseablauf verursachen würden. Über die bereits im Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen hinaus wurde empfohlen, dass die CO<sub>2</sub>-Kompensation erstattungsfähig sein sollte. Ferner wurde die Übernahme von Parkgebühren auch bei Nutzung des privaten PKWs sowie die Gewährung der Nutzung von Bahnfahrten der 1. Klasse, um den Dienstreisenden so ein ruhiges Arbeiten zu ermöglichen, angeregt. Des Weiteren wurde vorgeschlagen, die Möglichkeit zu schaffen, dass die Dienstreisenden eine Pauschale für eintägige Dienstreisen von weniger als 100 km wählen könnten, was den Verwaltungsaufwand erheblich reduzieren würde.

In der Stellungnahme der Hochschule für Musik und Theater Rostock (HMT Rostock) wurde unter anderem ausgeführt, dass die Initiative der Landesregierung schon lange erwartet worden sei, sowohl im Hinblick auf die Anerkennung gestiegener Preise, als auch und gerade in Bezug auf neue Steueranreize, die einen erheblichen Beitrag zur Verfolgung einer Nachhaltigkeitsstrategie leisten würden. Einzelne Formulierungen im Gesetzentwurf würden indes aber durchaus Fragen aufwerfen. Dies betreffe beispielsweise die Formulierung der „notwendigen Übernachtungskosten“. Hier würden die sogenannten „Nichtbeanstandungsgrenzen für bestimmte Sachverhalte“ den Anschein einer Art Ansammlung von Ausnahmetatbeständen erwecken, die im Zweifel wieder erfassungs-, prüfungs- und erklärungsintensiv wären.

Wünschenswert wäre daher aus Sicht der HMT Rostock eine Regelung im Sinne einer angepassten, auskömmlichen und realistischen Höchstgrenze mit dem bisherigen Zusatz, dass höhere Beträge erstattet würden, wenn Übernachtungsmöglichkeiten im vorgegebenen Rahmen nicht zur Verfügung stünden oder es sich um das Tagungshotel handeln sollte. Zur beabsichtigten Einführung eines elektronischen Dienstreisesystems hat die HMT Rostock angemerkt, dass die Teilnahme an einer gut funktionierenden softwareunterstützten Lösung erstrebenswert sei. Die HMT Rostock würde insofern gern am elektronischen Beantragungs-, Genehmigungs- und Abrechnungsverfahren „Travelmanagement“ teilnehmen. Zur Erhöhung der Wegstreckenentschädigung und der Mitnahmeentschädigung gemäß § 5 LRKG M-V hat die HMT Rostock festgestellt, dass diese notwendig und angemessen sei. Problematisch sei aber die gesonderte Erfassung von Elektro- oder Hybridfahrzeugen. Ob diese Differenzierung wirklich angemessen sei, könne aus Sicht der HMT Rostock bezweifelt werden. Zwar wolle die Politik Elektrofahrzeugen zum Durchbruch verhelfen, jedoch sei die Gefahr einer Fehlsteuerung gegeben, da diese nicht per se umweltschonender seien. Hinsichtlich der Neuregelung der Tagegeldsätze in § 7 LRKG M-V hat die HMT Rostock erklärt, dass der Gesetzentwurf mutiger auf die heutigen Verhältnisse hätte reagieren sollen. Der Verpflegungsmehraufwand bei gelegentlichen Dienstreisen spiele in aller Regel keine nennenswerte Rolle mehr, da die Verpflegungsgewohnheiten am Ort der Dienststelle nicht grundsätzlich andere als am Zielort der Dienstreise seien. Nicht zu leugnen sei allerdings, dass eine Tagegeldgewährung dann gerechtfertigt sein könne, wenn Beschäftigte weit überdurchschnittlich oft auf Dienstreise seien, beispielsweise an mehr als einem Sechstel ihrer jährlichen Arbeitstage. Hierfür könnte eine Kannbestimmung eingeführt werden, die nach dem Ermessen des Dienstherrn ausgeübt werden würde. Die geplante Anpassung in der Höhe sei zwar richtig, jedoch sei die kleinteilige Berechnung nach Stunden sehr aufwendig, weshalb aus Sicht der HMT Rostock eine noch rigorosere Verschlinkung wünschenswert gewesen wäre. Bei einem Dienstreisetag mit anschließender Übernachtung könnten 24 Euro und bei einem Dienstreisetag ohne anschließender Übernachtung 10 Euro gewährt werden.

#### **IV. Wesentliche Ergebnisse der Beratung des Finanzausschusses**

Im Zuge des Beratungsverfahrens hat der Finanzausschuss das Finanzministerium um eine Information zum Ergebnis der durchgeführten Prüfung gemäß der am 30. Juli 2020 in Kraft getretenen „Verwaltungsvorschrift zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen bei Gesetzesinitiativen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften durch die Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern“ hinsichtlich möglicher mit dem Gesetzentwurf verbundener Auswirkungen auf den Zugang zu reglementierten Berufen oder deren Ausübung gebeten.

Hierzu hat das Finanzministerium mitgeteilt, dass der Gesetzentwurf auf Drucksache 7/5863 keine Regelungen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2018/958, die die Aufnahme oder Ausübung eines Berufs oder einer bestimmten Art seiner Ausübung beschränken, enthalte.

Dieses Prüfungsergebnis hat der Finanzausschuss in seiner 109. Sitzung am 18. März 2021 zur Kenntnis genommen und ihm nicht widersprochen.

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 112. Sitzung am 22. April 2021 abschließend beraten. Im Rahmen dieser Beratung wurde seitens der Fraktion DIE LINKE hinterfragt, ob es nach der geplanten Gesetzesänderung zu Ungleichbehandlungen bei der Reisekostenabrechnung kommen könnte, indem einzelnen Beschäftigte unterschiedliche Reisekosten und Wegstreckenentschädigungen geltend machen könnten - mithin in einigen Fällen eine Anrechnung der Wegstrecke zwischen Wohnort und Dienststelle erfolge und in anderen Fällen nicht.

Hierzu hat das Finanzministerium ausgeführt, dass bei Dienstreisen der Pendelaufwand weder nach der aktuellen Gesetzeslage angerechnet worden sei, noch nach der beabsichtigten Gesetzesänderung angerechnet werden solle. Es sei jedoch beabsichtigt, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Rechtslage dahingehend anzupassen, dass der Pendelaufwand auch bei Dienstgängen nicht mehr in Anrechnung zu bringen sei. Es werde nach der Gesetzesänderung nicht mehr zwischen Dienstgang und Dienstreise unterschieden.

Die Fraktion der AfD hat festgestellt, dass ein Beamter, der keinen triftigen Grund dafür vorbringen könne, dass er nicht die Bahn genutzt habe, künftig nur noch 15 Cent je Kilometer geltend machen könne, während die Abgeordneten des Landtages auch ohne Begründung immer 30 Cent je Kilometer erstattet bekommen würden. Insoweit sollte das Parlament aus Sicht der Fraktion der AfD prüfen, ob diese ungleiche Behandlung gewollt sei oder die Regelung angepasst werden sollte. Moniert wurde seitens der Fraktion der AfD ferner, dass mit der vorliegenden Gesetzesänderung der Grundsatz der „Wirtschaftlichkeit“ nicht mehr von Bedeutung sei. Aus Sicht der Fraktion der AfD sei die Wirtschaftlichkeit jedoch am wichtigsten.

Das Finanzministerium hat hierzu angemerkt, dass es der Fraktion der AfD natürlich freistehe, die Initiative zu ergreifen, um im Wege eines Änderungsantrages eine Anpassung der Beträge je Kilometer zu erreichen. Ferner wurde betont, dass der Grundsatz der „Wirtschaftlichkeit“ selbstverständlich nach wie vor von Bedeutung sei und dieser lediglich an einer Stelle unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes eingeschränkt worden sei. Dies betreffe den Fall, wenn alternative Verkehrsmittel, die klimaschonender seien, zur Verfügung stünden.

Die Fraktion DIE LINKE hat sich danach erkundigt, was unter dem Begriff „triftige Gründe“ im Sinne des Gesetzes zu verstehen sei. Zudem wurde hinterfragt, wann besondere dienstliche oder persönliche Gründe vorliegen würden, die die Nutzung des eigenen PKW erlauben würden.

Hierzu hat das Finanzministerium erläutert, dass es sich bei den „triftigen Gründen“ um einen unbestimmten Rechtsbegriff handele. Dieser sei notwendig, da man die vielfältigen, denkbaren Fallgestaltungen nicht in einem Gesetz darstellen könnte. Allerdings gebe es eine Verwaltungsvorschrift, die bereits verschiedene Beispiele für mögliche „triftige Gründe“ beinhalte. Ein Beispiel wäre die unzureichende Anbindung an den ÖPNV, sodass man den konkreten Dienstort nicht termingerecht erreichen könnte.

Die Fraktion der AfD hat auf die Ausführungen der Hochschulen im Rahmen der schriftlichen Anhörung verwiesen, wonach die mit dem Gesetzentwurf geplante grundsätzliche Streichung von Inlandsdienstflügen nicht zielführend sei. Hierzu wurde das Finanzministerium um eine Bewertung gebeten.



Seitens des Finanzministeriums wurde hierzu erläutert, dass die Hochschulen und die Professoren ähnlichen Regelungen wie die gesamte übrige Landesverwaltung unterliegen sollten. Insofern seien auch an den Hochschulen die Alternativen zu den Inlandsdienstflügen gegeben.

Seitens der Fraktion der AfD wurde zudem gefragt, warum das Zustimmungserfordernis bei Flügen in Bezug auf die Hochschulen nicht vom Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur auf die Hochschulleitungen delegiert werde.

Das Finanzministerium hat angemerkt, dass man die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung für einen gangbaren Weg halte und diese weiterhin befürworte.

Die Fraktionen der SPD und CDU haben aus Gründen der Rechtsförmlichkeit beantragt, dem Landtag die folgenden Änderungen zu den Artikeln 1 und 2 des Gesetzentwurfes zu empfehlen:

„I. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach dem Buchstaben b wird folgender neuer Buchstabe c eingefügt:

„c) In der Angabe zu § 15 wird das Wort ‚Anlaß‘ durch das Wort ‚Anlass‘ ersetzt.“

b) Die bisherigen Buchstaben c bis e werden zu den Buchstaben d bis f.

2. In Nummer 4 Buchstabe a werden die Wörter ‚§ 3 Anspruch auf Reisekostenvergütung, Verordnungsermächtigung‘ durch die Wörter ‚**§ 3 Anspruch auf Reisekostenvergütung, Verordnungsermächtigung**‘ ersetzt.

II. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

1. Im Eingangssatz wird die Angabe ‚554;‘ durch die Angabe ‚554, 559;‘ ersetzt.

2. Nummer 2 Buchstabe e wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe ‚Absatz 2‘ wird durch die Angabe ‚Abs. 2‘ ersetzt.

b) Vor dem Wort ‚durch‘ wird das Wort ‚wird‘ eingefügt.“

Diesen Antrag hat der Finanzausschuss einstimmig angenommen.

Die Fraktionen der SPD und CDU haben ferner beantragt, dem Landtag die folgenden Änderungen zu den Artikeln 1 und 2 des Gesetzentwurfes zu empfehlen:

„I. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 8 wird wie folgt neu gefasst:

„8. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt neu gefasst:

„(1) Die entstandenen notwendigen Übernachtungskosten werden erstattet. Das Übernachtungsgeld für eine notwendige Übernachtung ohne belegmäßigen Nachweis beträgt 20 Euro.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe ‚(auch im Ausland)‘ gestrichen.“

2. Nach der Nummer 8 werden folgende neue Nummern 9 und 10 eingefügt:

„9. In § 10 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe ‚§ 8 Abs. 1 Satz 4‘ durch die Angabe ‚§ 8 Abs. 1 Satz 2‘ ersetzt.

10. In § 11 Satz 3 wird die Angabe ‚§ 5 Abs. 3 und 4‘ durch die Angabe ‚§ 5 Abs. 1‘ ersetzt.“

3. Die bisherigen Nummer 9 bis 14 werden die Nummern 11 bis 16.

4. Die bisherige Nummer 15 wird die Nummer 17 und wie folgt geändert:

In § 19 Absatz 2 werden nach dem Wort ‚Reisekosten‘ die Wörter ‚sowie von Trennungsgeld nach diesem Gesetz‘ eingefügt.

II. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

Nummer 4 wird wie folgt geändert:

In § 15 Absatz 2 werden nach dem Wort ‚Umzugskostenvergütung‘ die Wörter ‚sowie von Trennungsgeld nach diesem Gesetz‘ eingefügt.“

Antragsbegründend wurde ausgeführt, dass die Änderung zu Artikel 1 Nummer 8 des Gesetzentwurfes aus Gründen der Rechtsförmlichkeit erforderlich sei, da die Unterteilung der Änderungsbefehle in die Buchstaben a und b notwendig sei, um § 8 Absatz 3 an die Änderung des § 14 Absatz 1 dahingehend anzupassen, dass bei Übernachtungen während der Benutzung von Beförderungsmitteln bei Dienstreisen im Ausland die Auslandsreisekostenverordnung des Bundes ohne landesrechtliche Abweichung zur Anwendung komme. Die Aufnahme der neuen Nummern 9 und 10 in den Artikel 1 des Gesetzentwurfes sei aufgrund des neu gefassten § 8 Absatz 1 Landesreisekostengesetz und des neu gefassten § 5 Trennungsgeldverordnung erforderlich.

Mit den beantragten Änderungen zu Artikel 1 Nummer 15 und Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzentwurfes würden zudem die bereits vorhandenen Ermächtigungen der Landesregierung für den Erlass von Rechtsverordnungen über die Zuständigkeit für die Festsetzung, Anweisung und Rückforderung von Reisekosten und Umzugskosten um das Trennungsgeld ergänzt.

Diesen Antrag hat der Finanzausschuss einstimmig angenommen.

Die Fraktion der AfD hat beantragt, dem Landtag zu empfehlen, Artikel 1 Nummer 5 wie folgt neu zu fassen:

„5. § 4 wird wie folgt gefasst:

**„§ 4  
Fahrkostenerstattung**

(1) Regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel zu Land und zu Wasser sollen vorrangig genutzt werden. Die Kosten für diese Fahrten werden bis zur Höhe der niedrigsten Beförderungsklasse des jeweiligen Beförderungsmittels erstattet, dies gilt auch, wenn es andere kostengünstigere Verkehrsmittel gibt. Bei Vorliegen triftiger Gründe erfolgt Kostenerstattung bei Benutzung

1. einer höheren Klasse oder
2. eines Liege- oder Schlafwagens der niedrigsten verfügbaren Klasse oder
3. eines nicht regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittels.

(2) Die Nutzung eines Flugzeuges für Inlandsdienstreisen soll nur in besonderen organisatorisch unabweisbaren Fällen erfolgen.

(3) Mögliche Fahrpreisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen sind in maßvoller Abwägung des Zeitaufwandes zu nutzen. Fahrkosten werden nicht erstattet, wenn das Beförderungsmittel im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 unentgeltlich benutzt werden kann.““

Antragsbegründend wurde ausgeführt, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung in § 4 Absatz 2 vorsehe, dass Inlandsflüge der Zustimmung der obersten Dienstbehörde bedürfen. Diese Regelung bedeute einen unangemessenen Verwaltungsaufwand, da neben der ohnehin gegebenen Befassung durch die zuständige Behörde noch die oberste Dienstbehörde einzubinden wäre. Es sei davon auszugehen, dass die zuständige Behörde das Vorliegen eines besonderen organisatorisch unabweisbaren Falles selbständig beurteilen könne. Einer Einbeziehung oder gar Zustimmung der obersten Dienstbehörde bedürfe es nicht, um die gewünschte Beschränkung von Inlandsflügen auf besonders organisatorisch unabweisbare Fälle zu erreichen.

Diesen Antrag hat der Finanzausschuss bei Zustimmung der Fraktion der AfD und Gegenstimmen der Fraktionen der SPD, der CDU sowie DIE LINKE mehrheitlich abgelehnt.

Der Finanzausschuss hat dem Artikel 1 des Gesetzentwurfes mit den zuvor beschlossenen Änderungen und im Übrigen unverändert mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und DIE LINKE, bei Gegenstimmen der Fraktion der AfD mehrheitlich zugestimmt.

Der Finanzausschuss hat dem Artikel 2 des Gesetzentwurfes mit den zuvor beschlossenen Änderungen und im Übrigen unverändert einstimmig zugestimmt.

Der Finanzausschuss hat dem Artikel 3 des Gesetzentwurfes in unveränderter Fassung einstimmig zugestimmt.

Ferner hat der Finanzausschuss dem Gesetzentwurf nebst Überschrift, mit den zuvor beschlossenen Änderungen und im Übrigen unverändert insgesamt mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und DIE LINKE, bei Gegenstimmen der Fraktion der AfD mehrheitlich zugestimmt.

Der Beschlussempfehlung insgesamt hat der Finanzausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und DIE LINKE, bei Gegenstimmen der Fraktion der AfD mehrheitlich zugestimmt.

Schwerin, den 22. April 2021

**Tilo Gundlack**  
Berichterstatter