

# Verfassungs-, verwaltungsgerichtliche und dienststrafrechtliche Entscheidungen

Beilage zum Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1967 Nr. 13

Kiel, den 10. April 1967

Nr. 105

## Anerkennung von privateigenen Kraftfahrzeugen

Leitsätze:

Für einen reisekostenrechtlichen Klageanspruch kommt nicht die in § 70 Abs. 2 BAT, sondern allein die in den Bestimmungen über Reisekostenvergütungen für Beamte festgesetzte Ausschußfrist zum Zuge.

Aus der Fassung der Bestimmungen über die Benutzung privateigener Kraftfahrzeuge zu Dienstreisen (KrBenBest) ist zu entnehmen, daß sich das Land die Anerkennung von Personenkraftwagen seiner Bediensteten zu freier Entscheidung vorbehalten hat.

Es besteht kein Rechtsgrundsatz, daß eine Anerkennung jeweils mit Rückwirkung auf denjenigen Zeitpunkt ausgesprochen werden muß, von dem ab seit Antragstellung gleiche Verhältnisse vorgelegen haben. Die Anerkennung ist nach der Fassung der KrBenBest als rechtsbegründend gefaßt und erkennbar gewollt.

(Urteil des Landesarbeitsgerichts Kiel vom 11. Oktober 1966 — 1 Sa 151/66 — rechtskräftig.)

Aus den Gründen:

Die Berufung ist dem Streitwert nach statthaft, auch form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden und somit zulässig. Sie konnte jedoch keinen Erfolg haben.

Zwar bestehen Bedenken, die Klage bereits deshalb als unbegründet abzuweisen, weil evtl. bestehende Ansprüche verwirkt wären. Gemäß § 70 Abs. 2 BAT müssen Ansprüche aus dem Arbeitsvertrag, soweit es sich nicht um solche auf Höhergruppierung handelt, innerhalb einer Ausschußfrist von drei Monaten nach Fälligkeit schriftlich geltend gemacht werden, soweit der Tarifvertrag nichts anderes bestimmt.

Der Kläger hat nun unstreitig den hier strittigen Anspruch auf Zahlung der Differenz zwischen dem Kilometersatz von 27 Pf und 16 Pf für die Zeit vom 1. Januar bis 8. Juni 1964 nicht binnen drei Monaten schriftlich geltend gemacht. ....

Auch liegt ein schriftlicher Antrag des Klägers auf Anerkennung seines Kraftwagens als anerkannt privateigener Pkw i. S. von Ziffer 1 b der Bestimmungen über die Benutzung privateigener Kraftfahrzeuge zu Dienstreisen (KrBenBest) nicht vor, geschweige ein binnen drei Monaten nach dem 9. Juni 1964 gestellter schriftlicher Antrag auf rückwirkende Anerkennung.

Für den hier geltend gemachten Klageanspruch kommt jedoch nicht § 70 Abs. 2 BAT zum Zuge, sondern allein die Bestimmungen über Reisekostenvergütungen für Beamte, wie sich aus der Sonderbestimmung des § 42 i. V. mit § 70 Abs. 2 BAT ergibt. Hiernach regelt sich die Gewährung von Reisekostenvergütung nach den bei dem Arbeitgeber für die Beamten jeweils gel-

tenden Bestimmungen. Das hier zur Anwendung kommende Gesetz ist das Reisekostengesetz (RKG) vom 15. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1067), das erst durch das Reisekostengesetz vom 20. März 1965 (vgl. Amtsbl. Schl.-H. 1965 S. 345) nach der hier in Frage stehenden Zeit geändert worden ist. Das RKG in der seinerzeit geltenden Fassung bestimmte jedoch in seinem § 17, daß der Anspruch auf Reisekostenvergütung erlischt, wenn er nicht binnen eines Jahres nach Beendigung der Dienstreise bei der zuständigen Behörde geltend gemacht wird. Die Ausschußfrist beträgt hiernach ein Jahr, und eine schriftliche Geltendmachung wird nicht gefordert.

Da der Kläger sowohl im Jahre 1963, als sodann erneut im Frühjahr 1964 bei dem für ihn zuständigen MELF um Anerkennung seines Pkw nachgesucht hat, ist der Klaganspruch rechtzeitig geltend gemacht i. S. des § 17 RKG. Zwar war, wie der Kläger nicht verkennt, zuständig für die Anerkennung im Sinne der maßgebenden KrBenBest das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium. Da der Kläger jedoch den Dienstweg einzuhalten hatte, muß sein bei dem zuständigen Ministerium eingebrachter Antrag als ordnungsgemäß angesehen werden. In seinem Antrag auf Anerkennung lag zugleich das klar zum Ausdruck gebrachte Anliegen, ihm den höheren Kilometersatz für dienstliche Fahrten mit seinem Pkw zu gewähren. Entgegen der Auffassung des beklagten Landes kann zwischen dem Antrag auf Anerkennung und der sich hieraus ergebenden Forderung auf höheres Kilometergeld nicht rechtlich streng unterschieden wer-

den. Dies würde ein Zerreißen eines einheitlichen Sachkomplexes und eine zu formale Handhabung bedeuten und erscheint, nicht zuletzt angesichts des Grundsatzes, daß Ausschlußfristen eng auszulegen sind, nicht gerechtfertigt. Da der mündliche Antrag des Klägers auf Anerkennung seines Pkw jedenfalls als auf rückwirkende Anerkennung vom Tage der Antragstellung an gerichtet aufgefaßt werden muß, ein solcher Antrag aber, wie dargelegt, bereits 1963 und erneut im Frühjahr 1964 gestellt worden ist, greift die Ausschlußfrist des § 17 RKG nicht durch.

Dagegen war — im Ergebnis — dem angefochtenen Urteil dahin beizupflichten, daß die Entscheidung des beklagten Landes, den Pkw des Klägers erst ab 9. Juni 1964 als privateigenen Kraftwagen i. S. der Ziffer 1 b KrBenBest anzuerkennen bzw. ihm erst von diesem Zeitpunkt ab das erhöhte Kilometergeld zuzuerkennen, nicht vom Gericht auf ihre sachliche Richtigkeit überprüft werden kann und daher für die Rechtsbeziehungen zwischen den Parteien insoweit als bindend zugrundegelegt werden muß. Zwar stellt die gemäß den KrBenBest vom Land als Arbeitgeber zu treffende Entscheidung keine Maßnahme des Direktionsrechts des Arbeitgebers dar, bei dem der Arbeitgeber, da es sich um eine unternehmerische Entscheidung handelt, grundsätzlich frei sein muß; denn es handelt sich hier nicht um eine Arbeitsanweisung. Nach Auffassung der Kammer muß die vom beklagten Land zu treffende Entscheidung, welchen Kilometersatz es für Benutzung des Pkw's eines seiner Arbeitnehmer gewährt, vielmehr rechtlich als Leistungsbestimmung gewertet werden, denn die vom beklagten Land als Arbeitgeber zu treffende Entscheidung betrifft die Höhe des dem Kläger für von ihm erbrachte dienstliche Leistungen zu zahlenden Kostenersatzes. Nun zieht zwar § 315 BGB vor, daß dann, wenn die Leistung durch einen Vertragsschließenden bestimmt werden soll, im Zweifel anzunehmen ist, daß die Bestimmung nach billigem Ermessen zu treffen ist. Diese Bestimmung gilt jedoch nur „im Zweifel“. Aus der Fassung der KrBenBest ist aber zu entnehmen, daß das Land sich die Anerkennung von Personenkraftwagen seiner Bediensteten zu freier Entscheidung vorbehalten hat. Das ergibt sich einmal daraus, daß hier nur ein Rahmen festgelegt ist, innerhalb dessen eine Anerkennung „in Betracht kommt“, nicht aber die sachlichen Voraussetzungen abschließend normiert worden sind. Zudem ist die jederzeitige Widerruflichkeit ausdrücklich festgelegt. Das beklagte Land als Arbeitgeber muß in seiner Entscheidung, ob ein Pkw seiner Bediensteten als im überwiegenden Interesse des Dienstes gehaltenes Kraftfahrzeug anerkannt werden soll, um so mehr frei sein, als ihm andernfalls die nicht zuletzt aus Haushalts- und Finanzgründen gebotene Entscheidung, ob die Gestellung eines Dienstfahrzeuges erfolgen soll, praktisch genommen wäre. Eine Anerkennung ist jedoch jedenfalls nicht für die Zeit vor dem 9. Juni 1964 ausgesprochen. Sie ist auch dem Kläger nicht dadurch schlüssig erteilt, daß das MELF seine Dienstreisen laufend genehmigt hat. Die Dienstreisenehmigung ist etwas anderes als die Anerkennung, wie sich aus Ziffer 4 d KrBenBest ergibt, wonach sowohl die Kraftfahrzeughalter anerkannter wie auch nicht anerkannter privateigener Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Genehmigung der zuständigen Dienststelle nur die Kosten erstattet erhalten, die sie für öffentliche Verkehrsmittel hätten aufwenden müssen. Im übrigen konnte das MELF, da es für die Anerkennung nicht zuständig war, auch nicht schlüssig die Anerkennung aussprechen. Schließlich bedeutet die dem Kläger für seine beantragten Dienstreisen vom MELF erteilte Genehmigung unter „Benutzung des privateigenen Pkw's unter Berücksichtigung des Sparerlasses der Landesregierung“ allenfalls das Einverständnis i. S. von Ziffer 1 a der KrBenBest. Nun ist zwar auch eine „freie“ Entscheidung des Arbeitgebers bei der Leistungsbestimmung nicht in jedem Falle für den Arbeitnehmer verbindlich. Vielmehr darf auch eine solche Bestimmung nicht gesetzwidrig, offenbar unbillig oder sachwidrig sein (vgl. u. a. Palandt, Komm. z. BGB, Anm. 2 a zu § 315 BGB). Hierfür liegen jedoch keine

hinreichenden Anhaltspunkte vor. Zwar gleichen die tatsächlichen Verhältnisse, die zur Anerkennung des Personenkraftwagens des Klägers geführt haben, in der ersten Hälfte des Jahres 1964 in jeder Hinsicht denen nach der Anerkennung, denn der Kläger hat unstreitig in beiden Zeiträumen seine Tätigkeit in gleicher Weise verrichtet. Es erscheint der Kammer jedoch nicht zugänglich, den Rechtsgrundsatz aufzustellen, daß eine Anerkennung jeweils mit Rückwirkung auf denjenigen Zeitpunkt ausgesprochen werden muß, von dem ab seit Antragstellung gleiche Verhältnisse vorgelegen haben. Die Anerkennung ist, wie dargelegt, nach der Fassung der KrBenBest als rechtsbegründend gefaßt und erkennbar gewollt. Schon mit Rücksicht auf die finanz- und haushaltspolitischen Erwägungen, die bei der Anerkennung berücksichtigt werden und wesentlich ins Gewicht fallen müssen, erscheint diese Regelung jedenfalls nicht unsachlich oder offenbar unbillig. Aus den gleichen Gründen, aus denen ein Anspruch auf Anerkennung entfällt, besteht auch kein Anspruch, eine Anerkennung rückwirkend ab Antragstellung auszusprechen.

Nun ist zwar tatsächlich von beklagten Land die Anerkennung, die vom Innenministerium mit Wirkung vom Oktober 1964 ausgesprochen worden ist, bei der Berechnung der sich hieraus ergebenden Ansprüche auf erhöhtes Kilometergeld gemäß Entscheidung des Innenministeriums vom 21. Juli 1965 rückwirkend gehandhabt worden, und zwar dahin, daß der Kläger bereits vom 9. Juni 1964 ab, d. h. seit Abschluß einer Kaskoversicherung, die höheren Bezüge erhalten solle (vgl. Bl. 6 d. A.).

Da das beklagte Land auch bei den übrigen Landesprüfern des MELF eine entsprechende Handhabung vorgenommen hat, beruht die Weigerung, darüber hinaus rückwirkend die Kilometerdifferenz zu zahlen, erkennbar darauf, daß eine Kaskoversicherung des Pkw's des Klägers mit 300,— DM Selbstbeteiligung vorher nicht vorlag.

Aber auch diese Entscheidung kann nicht als grob unbillig oder sachwidrig angesehen werden. Der Abschluß einer Kaskoversicherung ist nach den KrBenBest Voraussetzung der Anerkennung, denn die Erfüllung dieser Verpflichtung muß nach Ziffer 6 „vor der Benutzung des Kraftfahrzeugs zu Dienstreisen nachgewiesen sein“. Schon soweit diese Regelung darauf beruht, daß hiermit sichergestellt sein soll, daß der betreffende Bedienstete bei Totalschaden an seinem Fahrzeug in keine finanzielle Bedrängnis geraten bzw. das weitere Zuverfügungstehen des Pkw's gesichert sein soll, erscheint die Regelung jedenfalls nicht sachwidrig. Darüber hinaus ist aber ein berechtigtes Interesse des beklagten Landes an der Kaskoversicherung eines anerkannten Pkw's nach Auffassung der Kammer auch deshalb nicht von der Hand zu weisen, weil für Sachschäden bei Dienstreisen an anerkannten Personenkraftwagen eine Schadensausgleichsverpflichtung des beklagten Landes seinen Bediensteten gegenüber entstehen kann, die durch die Kaskoversicherung abgefangen bzw. in zumutbarem Rahmen gehalten wird.

Die Kammer hat schließlich erwogen, ob deshalb eine Berufung des beklagten Landes auf die fehlende Kaskoversicherung als sachwidrig angesehen werden muß, weil unstreitig in der Zeit vom 1. Januar bis 8. Juni 1964 ein Schaden am Fahrzeug des Klägers nicht aufgetreten ist. Darauf abzustellen, ob die Kaskoversicherung bei rückwirkender Betrachtung sinnvoll war, erscheint aber schon grundsätzlich bedenklich. War das beklagte Land, wie dargelegt, nicht verpflichtet, eine rückwirkende Anerkennung vorzunehmen und das erhöhte Kilometergeld bereits für die Zeit vor Ausspruch der Anerkennung zu zahlen, dann kann die freiwillig gewährte Zahlung der Kilometerdifferenz ab 9. Juni 1964 nicht deshalb zu weiteren Zahlungsverpflichtungen führen, weil der Abgrenzungsgesichtspunkt zweifelhaft erscheint. In der Bemessung einer freiwillig gewährten Leistung war das Land in jedem Falle frei.

Nach allem mußte die Berufung des Klägers als unbegründet zurückgewiesen werden.

# Verfassungs-, verwaltungsgerichtliche und dienststrafrechtliche Entscheidungen

Beilage zum Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1967 Nr. 47

Kiel, den 11. Dezember 1967

Nr. 106

## Anwendung von Bundesvorschriften nach § 104 des Landesbeamtengesetzes

Leitsätze:

**Die entsprechende Geltung der jeweiligen Bundesvorschriften gemäß § 104 des Landesbeamtengesetzes erstreckt sich auch auf Verwaltungsvorschriften des Bundes; dies schließt den Erlaß von Verwaltungsvorschriften des Landes nicht aus.**

(Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Juni 1966 — BVerwG VIII C 81.63 —)

Aus den Gründen:

Die Höhe der Wegstreckenentschädigung für anerkannt privateigene Kraftfahrzeuge war in der Zeit vom 1. April 1956 bis zum 31. März 1959, für die der Kläger seinen Anspruch auf höhere Wegstreckenentschädigung geltend macht, im Bund und im Land Schleswig-Holstein verschieden geregelt.

Nach der Bundesregelung betrug die Entschädigung für Wegstrecken, die mit eigenem, auf Veranlassung der vorgesetzten Behörde oder im überwiegenden Interesse des Dienstes angeschafftem Kraftfahrzeug auf Dienstreisen zurückgelegt wurden, für Kraftwagen sämtlicher Marken und Typen mit einem Hubvolumen von über 600 ccm bei einer Jahresfahrleistung für Dienstzwecke bis einschließlich 10 000 km je km 0,27 DM, für jeden weiteren km 0,18 DM. Mit Wirkung vom 1. April 1956 war diese Entschädigung festgesetzt worden durch Abschnitt II Nr. A 1 Buchst. a des Rundschreibens des Bundesministers der Finanzen vom 22. Mai 1956 (Min.-Bl.Fin. S. 436 = GMBI. S. 298).

Die Landesregelung war enthalten in Abschn. II Nr. 4 Buchst. b Nr. 2 des gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Finanzen und des Ministeriums des Innern vom 4. Mai 1949 (Amtsbl. Schl.-H. S. 212). Bis zum 31. März 1957 wurde die ursprüngliche Fassung der Vorschrift angewendet; mit Wirkung vom 1. April 1957 wurde sie ersetzt durch die Fassung eines nicht veröffentlichten Runderlasses des Finanzministers vom 6. April 1957.

Bis zum 31. März 1956 betrug die Fahrkostenentschädigung für ein Kraftfahrzeug mit einem Neubeschaffungspreis von 4000—5500 DM bei einer Jahresleistung bis zu 6000 km 0,26 DM, für jeden weiteren Kilometer 0,15 DM. Die Kraftfahrzeugsteuer und die Kosten des Kennzeichenschildes wurden gesondert erstattet. Zur Beschaffung konnte ein Gehaltsvorschuß bis zum Höchstbetrage von 5000 DM gewährt werden.

Seit dem 1. April 1957 betrug die Fahrkostenentschädigung bei einer Jahresleistung bis zu 9600 km 0,27 DM, für jeden weiteren km 0,18 DM. Die Kraftfahrzeugsteuer und die Kosten des Kennzeichenschildes wurden hinfort durch die Fahrkostenentschädigung abgegolten. Ein Gehaltsvorschuß konnte nur noch bis zum Höchstbetrage von 4000 DM gewährt werden.

Diese Landesregelung hatte mit der Bundesregelung gemeinsam, daß als Fahrkostenentschädigung oder Wegstreckenentschädigung ein Kilometergeld gezahlt wurde, das nach der Jahresfahrleistung für dienstliche Zwecke abgestuft war; die Höhe des Kilometergeldes stimmte seit dem 1. April 1957 überein. Die Landesregelung unterschied sich von der Bundesregelung während des gleichen Zeitraums in der Festlegung der für die Höhe des Kilometergeldes maßgeblichen Jahresfahrleistung und durch die Gewährung eines Beschaffungsvorschusses, bis zum 31. März 1957 außerdem in der Höhe des Kilometergeldes und durch den Umfang der durch das Kilometergeld abgegoltenen Kosten.

Die Bundesregelung und die Landesregelung waren Verwaltungsvorschriften.

Gemeinsame Rechtsgrundlage der ministeriellen Regelungen im Bund und im Lande war die Nr. 24 Buchst. e Sätze 1 und 2 der Ausführungsbestimmungen vom 16. Dezember 1933 zum Gesetz über Reisekostenvergütung der Beamten — ABzRKG — (RBB S. 192); nach dieser Vorschrift wurde die von der obersten Dienstbehörde festzusetzende Entschädigung gewährt, wenn bei einer Dienstreise außerhalb der Wohngemeinde und des Geschäftsortes Wegstrecken von insgesamt mehr als vier Kilometern mit einem auf Veranlassung der vorgesetzten Behörde oder im überwiegenden Interesse des Dienstes angeschafften Kraftfahrzeug zurückgelegt werden mußten. Diese Ausführungsbestimmung war ergangen auf Grund der Ermächtigungen in §§ 7 Satz 1 und 18 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über Reisekostenvergütung der Beamten — Reisekostengesetz; RKG — vom 15. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1067): Nach § 7 Satz 1 regelte der Reichsminister der Finanzen, ob und inwieweit eine Entschädigung gewährt wurde für Wegstrecken, die anders als mit öffentlichen, regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln zurückgelegt wurden; durch § 18 Abs. 1 Satz 1 wurde der Reichsminister der Finanzen ermächtigt, Bestimmungen zur Ausführung und Ergänzung des Gesetzes zu erlassen (Zur Fortgeltung derartiger Ermächtigungen vgl. BVerwGE 18, 120 [123]; Urteil vom 30. Juni 1966 — BVerwG VIII C 33.63 —).

Das Rundschreiben des Bundesministers der Finanzen vom 22. Mai 1956 enthielt die Festsetzung einer Entschädigung. Es war gerichtet an die obersten Bundes-

behörden und die zum Geschäftsbereich des Bundesministers für Finanzen gehörenden Dienststellen, nachrichtlich an die Finanzminister und Finanzsenatoren der Länder. Oberste Dienstbehörde war der Bundesminister der Finanzen nur für die zu seinem Geschäftsbereich gehörenden Dienststellen; nur für diese war die Festsetzung der Entschädigung durch den Bundesminister der Finanzen unmittelbar verbindlich. Außerhalb seines Geschäftsbereichs konnte seine Festsetzung verbindlich werden nur dadurch, daß sie von den obersten Bundesbehörden als oberste Dienstbehörden jeweils für ihren Geschäftsbereich übernommen und bekanntgegeben wurden.

Innerhalb jedes Geschäftsbereichs war die Entschädigung durch die oberste Dienstbehörde festzusetzen. Danach konnte die Entschädigung sowohl im Einzelfall als auch allgemein für unbestimmt viele Fälle festgesetzt werden. Dem reisekostenrechtlichen Grundsatz der Erstattung des notwendigen Mehraufwands, der Schwierigkeit, den durch die Verwendung des Kraftfahrzeugs entstehenden notwendigen Mehraufwand im Einzelfalle festzustellen, dem Grundsatz der sparsamen Verwendung der Haushaltsmittel für die Ausführung von Dienstreisen und dem Grundsatz der Gleichbehandlung gleichliegender Fälle entsprach es, für die Höhe der Entschädigung einheitliche Richtlinien aufzustellen, nach denen im Einzelfall innerhalb des Geschäftsbereichs der obersten Dienstbehörde zu verfahren war. Diese Richtlinien waren eine nur für die zum Geschäftsbereich der obersten Dienstbehörde gehörenden Behörden verbindliche, innerhalb dieses Bereichs aber für unbestimmt viele Fälle maßgebliche Regelung; sie waren deshalb Verwaltungsvorschriften.

Auch die ministeriellen Runderlasse des beklagten Landes vom 4. Mai 1949 und vom 6. April 1957 waren Festsetzungen der Höhe der Wegstreckenentschädigung gemäß Nr. 24 Buchst. e Satz 2 ABzRKG. Der Runderlaß vom 4. Mai 1949 bestimmte die Höhe der Entschädigung „auf Grund“ des § 18 Abs. 1 RKG und wurde im Amtsblatt veröffentlicht; der Erlaß vom 6. April 1957 erging als teilweise Änderung der Fassung des Runderlasses vom 4. Mai 1949 und wurde nicht veröffentlicht. Als Festsetzung der Entschädigung durch die oberste Dienstbehörde war der Runderlaß vom 4. Mai 1949 verbindlich innerhalb des Geschäftsbereichs derjenigen Stellen, die ihn erlassen hatten, in den Geschäftsbereichen der übrigen obersten Landesbehörden, soweit diese als oberste Dienstbehörden ihn übernommen hatten. Da der Runderlaß eine Verwaltungsvorschrift war, konnte er auch durch einen nicht veröffentlichten Erlaß der obersten Dienstbehörde für deren Geschäftsbereich abgeändert werden.

Seit dem 1. April 1956 galten für die Beamten des Landes Schleswig-Holstein die Bundesvorschriften über die Festsetzung der Wegstreckenentschädigung entsprechend. Dies beruht auf § 104 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 des Beamtengesetzes für das Land Schleswig-Holstein — Landesbeamtengesetz; LBG — vom 19. März 1956 (GVBl. Schl.-H. S. 19). § 104 bestimmt: „Für die Reise- und Umzugskostenvergütungen der Beamten gelten die jeweiligen Bundesvorschriften entsprechend“; nach § 1 Abs. 1 gilt das Landesbeamtengesetz unter anderem für die Beamten des Landes.

Unter den Begriff der „Bundesvorschriften“ fiel auch das Rundschreiben des Bundesministers der Finanzen vom 22. Mai 1956. Dieses Rundschreiben war zwar nur für dessen Geschäftsbereich eine Festsetzung der Entschädigung durch die oberste Dienstbehörde, während es für die Geschäftsbereiche der übrigen obersten Bundesbehörden zur Festsetzung der Entschädigung nur dadurch wurde, daß es von diesen übernommen und den zu ihrem Geschäftsbereich gehörenden Behörden bekanntgegeben wurde. Aus der Übersendung des Rundschreibens an alle obersten Bundesbehörden folgt aber, daß es gedacht war als Entwurf einer für die Geschäftsbereiche aller obersten Bundesbehörden und damit der gesamten Bundesverwaltung gemeinsamen Bundesregelung. Aus seiner nachrichtlichen Mitteilung an die Fi-

nanzminister und Finanzsenatoren der Länder folgt, daß es außerdem als Entwurf einer mit der Bundesregelung übereinstimmenden Regelung in den Ländern gedacht war.

Die entsprechende Geltung der jeweiligen Bundesvorschriften gemäß § 104 LBG erstreckt sich auch auf Verwaltungsvorschriften des Bundes.

Für die Einbeziehung der Verwaltungsvorschriften spricht der Wortlaut des Gesetzes. „Vorschriften“ sind nach dem im deutschen Rechtsleben üblichen Sprachgebrauch sowohl die Rechtsvorschriften als auch die Verwaltungsvorschriften; beide haben gemeinsam, daß etwas „vorgeschrieben“ wird. Den gleichen Ausdruck verwendet § 102 Abs. 1 LBG: Für die Dienstbezüge der Beamten, die Versorgungsbezüge sowie für besondere Zulagen, die infolge Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse allgemein gewährt werden, „gelten“ nach Maßgabe des Stellenplans, ihrer Eingruppierung in die Besoldungsordnung des Landes, ihres Diätendienstalters, ihres Besoldungsdienstalters und ihrer ruhegehaltfähigen Dienstzeit hinsichtlich der Höhe und des Inkrafttretens „die jeweiligen Bundesvorschriften entsprechend“, soweit sich nicht aus diesem Gesetz etwas anderes ergibt. Insoweit ist die entsprechende Geltung der Bundesvorschriften zwar auf Gesetze beschränkt, aber nicht, weil das Landesbeamtengesetz eine solche Beschränkung vorsieht, sondern weil Dienst- und Versorgungsbezüge nach Bundesrecht nur durch Gesetz geändert werden; dies trifft auch dann zu, wenn die Dienstbezüge der Beamten infolge Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse allgemein erhöht oder vermindert werden und die Versorgungsbezüge entsprechend zu regeln sind. Die Erforderlichkeit eines Bundesgesetzes folgt aus § 86 des Bundesbeamtengesetzes — BBG —, das damals anzuwenden war in den Fassungen vom 14. Juli 1953 (BGBl. I S. 551) und vom 18. September 1957 (BGBl. I S. 1337). Für die Reise- und Umzugskostenvergütungen der Beamten hingegen wäre die jeweilige Geltung der Bundesvorschriften unvollständig gewesen, wenn sie beschränkt gewesen wäre auf das Reisekostengesetz und auf das Umzugskostengesetz und die zu ihrer Ausführung ergangenen Rechtsverordnungen, weil diese Gesetze und die Ausführungsbestimmungen hierzu im erheblichen Umfange die nähere Bestimmung der Regelung Verwaltungsvorschriften überlassen hatten und auch die Ausführungsbestimmungen nach ihrem Inhalt teilweise nur Verwaltungsvorschriften waren.

Nach § 145 Abs. 3 Sätze 2 und 3 LBG sind die „Bestimmungen des Bundes“ über die in Betracht kommenden Krankheiten anzuwenden, wenn ein Beamter, der nach Art seiner dienstlichen Verrichtungen der Gefahr der Erkrankung an bestimmten übertragbaren Krankheiten besonders ausgesetzt ist, erkrankt; die Landesregierung kann ergänzende Bestimmungen treffen. Nach § 135 Abs. 3 Satz BBG hatte die in Betracht kommenden Krankheiten die Bundesregierung durch Rechtsverordnung zu bestimmen. Als „Bestimmungen des Bundes“ kommen deshalb nur Rechtsverordnungen in Betracht; auch hier ergibt sich diese Einschränkung nicht aus der Vorschrift des Landesbeamtengesetzes, sondern aus der Bundesregelung selbst.

Für die Einbeziehung der Verwaltungsvorschriften in die „Bundesvorschriften“ spricht der Zweck der gesetzlichen Regelung: In allen vorgenannten Vorschriften des Landesbeamtengesetzes hat die Verweisung auf Vorschriften und Bestimmungen des Bundes den Zweck, die Landesregelung der jeweiligen Bundesregelung anzugleichen. Dieser Zweck ergibt sich aus der Wirkung, die die entsprechende Geltung der Bundesvorschriften haben muß. Eine weitere Wirkung der entsprechenden Geltung der Bundesvorschriften ist die Entbehrlichkeit von Gesetzen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften des Landes, soweit eine Bundesregelung in der Form des Gesetzes, der Rechtsverordnung oder der Verwaltungsvorschrift vorliegt. Gelten die Bundesvorschriften entsprechend, dann werden auch Verwaltungs-

vorschriften des Landes entbehrlich in dem Umfange, als eine Regelung durch Verwaltungsvorschriften des Bundes getroffen ist. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts ist die entsprechende Geltung von Verwaltungsvorschriften des Bundes nicht ausgeschlossen. Wenn es einer Überprüfung der Brauchbarkeit der Bundesvorschriften für die Landesverwaltung bedarf, dann ist diese Prüfung für Gesetze und Rechtsverordnungen des Bundes nicht weniger entbehrlich als für dessen Verwaltungsvorschriften.

Die entsprechende Geltung der Bundesvorschriften schließt den Erlaß von Verwaltungsvorschriften des Landes nicht aus.

Daß die Bundesvorschriften nicht schlechthin, sondern „entsprechend“ gelten, bedeutet, daß sie auf die Landesbeamten so anzuwenden sind, wie es den besonderen Verhältnissen des Landes entspricht. Es treten insbesondere, soweit in den Bundesvorschriften Bundesbehörden bezeichnet sind, an deren Stelle die entsprechenden Behörden des Landes. Verwaltungsvorschriften des Landes können erlassen werden zur Klarstellung, welche Landesbehörden an die Stelle der in den Bundesvorschriften bezeichneten Bundesbehörden treten, zur Überleitung und Anpassung bisheriger Verwaltungsvorschriften des Landes an die Bundesregelung und zur Klärung von Zweifelsfragen, die sich aus der Anwendung von Bundesvorschriften auf die Landesverwaltung ergeben; sie dürfen jedoch den Bundesvorschriften nicht

widersprechen, soweit deren Regelung den besonderen Verhältnissen des Landes entspricht und soweit der Zweck der Angleichung an die Bundesregelung deren Anwendung gebietet.

§ 104 LBG ist gemäß § 251 dieses Gesetzes am 1. April 1956 in Kraft getreten. Am gleichen Tage trat rückwirkend die im Rundschreiben des Bundesfinanzministers vom 22. Mai 1956 enthaltene Regelung in Kraft. Mit Wirkung vom 1. April 1956 ist deshalb der Runderlaß vom 4. Mai 1949 außer Kraft getreten und durch das Rundschreiben des Bundesministers der Finanzen ersetzt worden, jedenfalls insoweit, als darin die Höhe der Wegstreckenentschädigung abweichend von der bis dahin gültigen schleswig-holsteinischen Regelung festgesetzt wurde. Wurden nach der Bundesregelung die Kraftfahrzeugsteuer und die Kosten des Kennzeichenschildes durch das Kilometergeld abgegolten, dann galt dies auch für Schleswig-Holstein; ihre gesonderte Erstattung entfiel. Vorschriften über die Gewährung eines Gehaltsvorschusses zur Kraftwagenbeschaffung blieben in Kraft, wenn der Bund hierüber keine entsprechend geltende Regelung getroffen hatte. Ist der Gehaltsvorschuß nach Landesvorschrift zinslos gewährt worden, dann konnte gegen den Anspruch des Klägers auf Wegstreckenentschädigung nach Bundesregelung nicht mit Darlehenszinsen aufgerechnet werden, deren Aufwendung ihm durch die Gewährung des Gehaltsvorschusses erspart blieb.

