

(Rechts-) Sicher unterwegs mit dem Dienstwagen

Christin Buchheim, Potsdam^{*}

Überlässt eine Kommune ihrem Hauptverwaltungsbeamten einen Dienstwagen, führt dies nicht durchweg nur zu Annehmlichkeiten. Nicht selten nutzt der Beamte die Fahrzeuge auch für private Fahrten, was sowohl finanzielle als auch disziplinarrechtliche Risiken bergen kann. Der folgende Beitrag beleuchtet die Rechtsgrundlagen (nach dem Landesrecht in Brandenburg) sowie die Folgen berechtigter und unberechtigter Privatfahrten mit Dienstkraftfahrzeugen.

I. Zulässigkeit privater Nutzung

Wird einem Hauptverwaltungsbeamten ein Dienstwagen¹ zur Verfügung gestellt, darf er diesen zunächst und ohne weiteres nur für Fahrten mit dienstlicher Veranlassung nutzen. Grundsätzlich stellen Privatfahrten mit dem Dienstwagen für jeden Beamten und Angestellten einen Missbrauch der dienstlichen Ressourcen dar. Da das Fahrzeug im Eigentum des Dienstherrn steht, liegt es in dessen Ermessen, ob er neben einer ausschließlich dienstlichen Nutzung das Fahrzeug auch zur privaten Nutzung freigeben will. Vermögensgegenstände und Personal des Dienstherrn werden grundsätzlich nur zur Erfüllung von Dienstaufgaben eingesetzt.

1. Gestattung, Abschluss eines Nutzungsvertrages

Den Umfang der zulässigen Nutzung des Dienstwagens legt die Gemeindevertretung als oberste Dienstbehörde des Bürgermeisters (§ 61 II 1 BbgKVerf) durch Beschluss fest. Privatfahrten müssen regelmäßig erst ausdrücklich gestattet werden. Zusätzlich wird in der Regel auch ein Nutzungsvertrag geschlossen, in dem die Einzelheiten der Rechtsbeziehung geregelt werden (bspw. Aufkommen für Reparaturen, Fahrbefugnis des Ehegatten, Mitnahme Dritter, Beschränkung der Privatfahrten auf eine bestimmte Laufleistung).

2. Duldung

Die Zulässigkeit einer privaten Nutzung des Dienstwagens kann sich – ungeachtet des Vorliegens bzw. des Umfangs einer

ausdrücklichen Gestattung – auch aus einer Duldung durch die oberste Dienstbehörde ergeben. Erforderlich ist insoweit, dass die Gemeindevertretung Kenntnis von der privaten Nutzung hat und diese gegenüber dem Beamten nicht beanstandet. Der Dienstherr muss den Beamten zu einer ausschließlich dienstlichen Nutzung ausdrücklich anhalten, wenn und bevor er wegen einer – von ihm erkannten – unbefugten privaten Nutzung (Schadensersatz-) Ansprüche geltend machen oder disziplinarisch gegen den Beamten vorgehen will.

3. Generelle Unzulässigkeit, insb. Unanwendbarkeit der DKfzRL

Entgegen weit verbreiteter Vermutungen ist eine generelle Gestattung der Privatnutzung von Dienstwagen durch Hauptverwaltungsbeamte weder gesetzlich noch durch Rechtsverordnung vorgesehen. Auch die Regelungen in Ziff. 9 und 10 DKfzRL² können für kommunale Hauptverwaltungsbeamte nicht herangezogen werden. Die Regelung in Ziff. 9.1, 9.3 DKfzRL sieht Privatfahrten für Mitglieder der Landesregierung, Staatssekretäre und diesen besoldungsrechtlich gleichgestellte Beamte vor. Nach Ziff. 10.1, 10.3 DKfzRL dürfen der Präsident des Oberlandesgerichts, des Landessozialgerichts, des Finanzgerichts, der Generalstaatsanwalt sowie gemäß Ziff. 10.2 DKfzRL die dort genannten Beamten in leitenden Positionen Dienstkraftfahrzeuge auch eingeschränkt privat nutzen. Zugelassen wird nur die Privatfahrt zwischen Wohnung und Dienststelle gegen Zahlung eines Nutzungsentgelts. Diese Aufzählungen sind abschließend, so dass es für die Hauptverwaltungsbeamten bei dem Grundsatz verbleibt, dass Dienstfahrzeuge ausschließlich zu dienstlichen Zwecken genutzt werden dürfen, wenn nicht eine ausdrückliche oder konkludente Gestattung durch den Dienstherrn vorliegt.

4. Unzulässigkeit trotz lohnsteuerrechtlicher Berücksichtigung

Unzutreffend ist auch die gelegentlich anzutreffende Auffassung, dass in der Anwendung der sog. „1%-Regelung“ bei der Auszahlung der Bezüge durch den Dienstherrn (Bezügestelle) die Erlaubnis zur privaten Nutzung eines Dienstwagens zu sehen sei. Die in § 8 II 2 EStG für die private Nutzung von Dienstwagen in Bezug genommene „1%-Regelung“ findet sich in § 6 I Nr. 4 S. 2 und 3 EStG. Die Einkommensteuer für den geldwerten Vorteil der Dienstwagennutzung beträgt demnach für jeden Monat der Nutzung ein Prozent des inländischen Listenpreises des Fahrzeugs im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer. Hinzu kommen gem. § 8 II 3 EStG monatlich 0,03% des Listenpreises i. S. v. § 6 I Nr. 4 S. 2 EStG pro Entfernungskilometer zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte, wenn das Fahrzeug auch für Fahrten zwischen diesen Orten genutzt werden kann³.

Jedoch kommt die „1%-Regelung“ nur zur Anwendung, wenn feststeht, dass der Arbeitnehmer oder Beamte zur privaten Nutzung des Dienstwagens befugt war. Anderenfalls, d. h. bei unberechtigter privater Nutzung, erhält der Arbeitnehmer oder Beamte keinen steuerbaren lohngleichen Vorteil⁴. Aus diesem steuerrechtlichen Zusammenhang zwischen Anwendung der „1%-Regelung“ und Rechtmäßigkeit der Privatfahrten ergibt sich aber noch keine Zustimmung der obersten Dienstbehörde auf der Ebene der Nutzungsbefugnis⁵. Für die Gestattung ist jedenfalls eine positive Kenntnis der obersten Dienstbehörde notwendig. Die Kenntnis der für die

Bezügezahlung zuständigen Verwaltungsmitarbeiter von einer privaten Dienstwagennutzung kann der Vertreterversammlung nicht ohne weiteres zugerechnet werden.

II. Folgen einer berechtigten privaten Nutzung

Darf ein Hauptverwaltungsbeamter einen Dienstwagen auch für Privatfahrten nutzen, fließt ihm hierdurch ein geldwerter Vorteil zu, der sowohl besoldungs- als auch steuerrechtlich zu berücksichtigen ist.

1. Berücksichtigung des Nutzungsvorteils bei der Besoldung

(Rechtmäßige) Privatfahrten mit dem Dienstwagen sind besoldungsrechtlich als Gewährung eines Sachbezuges, d. h. einer geldwerten Leistung des Dienstherrn, zu werten⁶. Nach § 11 I BbgBesG⁷ sind Sachbezüge unter Berücksichtigung ihres wirtschaftlichen Wertes mit einem angemessenen Betrag auf die Besoldung anzurechnen, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Diese Regelung soll eine landeseinheitliche Besoldung der Beamten sicherstellen⁸. Eine Vorschrift wie Ziff. 9.4 S. 1 der DKfzRL, die den in Ziff. 9.1 DKfzRL genannten Mitgliedern der Landesregierung, Staatssekretären und gleichgestellten Beamtinnen und Beamten eine unentgeltliche Nutzung gestattet, existiert für Hauptverwaltungsbeamte nicht. Für sie bleibt es daher bei dem Grundsatz, dass die private Nutzung des Dienstwagens nicht unentgeltlich erfolgen darf.

Anrechenbar ist freilich nicht der volle wirtschaftliche Wert des Sachbezuges, sondern der Betrag, den der Beamte dadurch erspart hat, dass ihm die Sachleistung ohne eigene Aufwendungen zufließt. Maßgeblich ist also, was der Beamte aufbringen müsste, um das durch den Sachbezug gedeckte Bedürfnis zu befriedigen⁹. Da im Land Brandenburg von der Verordnungsermächtigung in § 11 II BbgBesG kein Gebrauch gemacht wurde und daher nicht geregelt ist, in welcher Höhe die Sachbezüge auf die Besoldung anzurechnen sind, bestehen hierfür mehrere denkbare Varianten. Es kann hierbei durchaus

um erhebliche Beträge gehen, wenn als Beispiel etwa § 4 I 1 und 2 BaySachbezV¹⁰ betrachtet wird. Dort ist geregelt, dass für die Nutzung von Dienstkraftwagen zu Privatfahrten je Fahrkilometer eine Wegstreckenentschädigung nach dem Reisekostengesetz anzurechnen ist. In Brandenburg wären insoweit 20 Cent je Fahrkilometer anzusetzen (vgl. § 63 I LBG i. V. m. § 5 I BRKG).

Ebenfalls zulässig könnte die Orientierung an den vom Fuhrpark des Brandenburgischen Landesbetriebs für Liegenschaften und Bauen (BLB-Fuhrpark) festgelegten Entschädigungssätze für erstattungspflichtige Fahrten mit Dienstkraftfahrzeugen sein. Ergänzend zur DKfzRL¹¹ wurde festgelegt, dass sich die Kosten für Fahrten mit Dienstfahrzeugen, die von Dritten zu tragen sind, nach den jeweils aktuellen Tarifen des BLB-Fuhrparks richten. Hiermit wurde eine Regelung zur Bewertung des Nutzungsvorteils getroffen. Nicht auszuschließen ist schließlich, dass ein Betrag in Ansatz gebracht werden muss, der nach der steuerrechtlichen 1%-Methode ermittelt wird. Das *VG Gera*.¹² hat es jedenfalls in einem Fall, in dem dem Beamten der konkrete Umfang der (gestatteten) Privatfahrten nicht nachgewiesen werden konnte, da weder Fahrtenbücher vorhanden waren, noch der Beamte Angaben gemacht hat, nicht beanstandet, dass die Behörde mangels konkreter Anhaltspunkte die geforderte Abgeltung für Privatfahrten nach der 1%-Regelung ermittelt hat.

Soweit die Besoldung nicht bereits in Höhe des Sachbezugswertes vermindert an den Beamten ausbezahlt wurde, liegt eine Überzahlung vor, die durch Bescheid zurückzufordern ist gemäß § 13 II 1 BbgBesG i. V. m. § 812 I 1 BGB. Der Beamte hat insoweit Bezüge ohne Rechtsgrund erhalten¹³. Die (materielle) Beweislast im Hinblick auf das Vorliegen der anspruchsbegründenden Voraussetzungen liegt allerdings beim Dienstherrn. Demnach obliegt es ihm insbesondere, den Umfang der Privatfahrten zu beziffern. Hierfür kommen insbesondere Fahrtenbücher, Kalenderaufzeichnungen und Angaben des Beamten oder Kollegen in Betracht. Zweifeln begegnet die Absenkung der Nachweispflicht – auch wenn unstreitig ist, dass der Beamte Privatfahrten unternehmen durfte – sofern der Dienstherr zum konkreten Umfang nichts vortragen kann, da keine Fahrtenbücher geführt wurden und der Beamte keine Zugeständnisse macht¹⁴. Im Rahmen der nach § 13 II 3 BbgBesG zu treffenden Billigkeitsentscheidung ist schließlich der Grad des Mitverschuldens des Dienstherrn an der unentgeltlichen Überlassung des Dienstwagens zur privaten Nutzung zu berücksichtigen. Dadurch, dass die Behörde „die Praxis der unentgeltlichen Dienstwagenüberlassung überhaupt erst eröffnet hat“, wird jedenfalls das „übliche“ Mitverschuldensmaß deutlich überschritten¹⁵.

2. Berücksichtigung des Nutzungsvorteils in steuerrechtlicher Sicht

Ist der Hauptverwaltungsbeamte in dienstrechtlicher Hinsicht zur (unentgeltlichen¹⁶ oder teilentgeltlichen) privaten Nutzung des Dienstwagens ermächtigt und steht ihm das Fahrzeug tatsächlich zur Verfügung, fließt ihm allein aufgrund der damit bestehenden theoretischen Nutzungsmöglichkeit ein steuerpflichtiger Nutzungsvorteil zu¹⁷. Eine tatsächliche private Nutzung des Fahrzeugs wird steuerrechtlich nicht gefordert. Die Einkommensteuer wird auf den geldwerten

Vorteil auch erhoben, obwohl in deren Höhe der Besoldungsanspruch verkürzt wird. Steuerrechtlich soll es keine Rolle spielen, ob besoldungsrechtlich eine Anrechnung des (ggfs.) Sachbezugs vorgenommen wird oder nicht¹⁸.

Nach § 8 II 2 bis 4 EStG i. V. m. § 6 I Nr. 4 S. 2 EStG ist der Vorteil nach der „1%-Regelung“¹⁹ zu ermitteln, sofern nicht das Verhältnis der privaten Fahrten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen wird, das eine Abgrenzung der auf die private Nutzung entfallenden Fahrten (und Kosten) ermöglicht (sog. Fahrtenbuchmethode). Einen anderen Nachweis der tatsächlichen Nutzungsverhältnisse kennt das Gesetz nicht, so dass ein nicht ordnungsgemäß geführtes Fahrtenbuch²⁰ zwingend zur Anwendung der 1%-Methode führt. Insbesondere Reisekosten- und Spesenabrechnungen, aber auch andere Unterlagen wie Werkstattrechnungen, Terminkalender, Fahrtaufzeichnungen in Form einer Excel-Tabelle sowie Angaben von Mitarbeitern, Arbeitskollegen oder Familienangehörigen zu den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen sind nicht geeignet, das Verhältnis der privaten zur beruflichen Nutzung zu belegen²¹.

III. Folgen einer unberechtigten privaten Nutzung

Wird der Dienstwagen unberechtigt privat genutzt, liegt hierin noch keine Zuwendung von Sachbezügen i. S. v. § 11 I BbgBesG. Allein die Tatsache einer privaten Nutzung genügt hierfür nicht, sondern es ist erforderlich, dass der Dienstherr dem Beamten die wirtschaftlichen Vorteile im Zusammenhang mit dem Dienstverhältnis bewusst gewährt und diese mit dem Amt verbunden sind²². Dies ist nicht der Fall, wenn sich der Beamte eigenmächtig an den Gegenständen des Dienstherrn bedient. Ein solches Verhalten hat sowohl dienst- als auch disziplinarrechtliche Folgen.

1. Schadensersatzpflicht

Soweit der Beamte das Eigentum des Dienstherrn schuldhaft unberechtigt in Anspruch nimmt, macht er sich gem. § 48 BeamtStG schadenersatzpflichtig. Er haftet für die Abnutzung des Dienstwagens infolge der privaten Nutzung.

Die (materielle) Beweislast im Hinblick auf die anspruchsbegründenden Voraussetzungen liegt wiederum beim Dienstherrn, d. h. dieser muss nachweisbar den Umfang der Privatfahrten darlegen. Hingegen obliegt es dem Beamten, sein (vermutetes, § 280 I 2 BGB) Verschulden zu widerlegen²³. Der Schadensersatzanspruch des Dienstherrn verjährt gem. § 60 I 1 LBG in drei Jahren.

Der Anspruch kann sowohl durch Leistungsbescheid als auch durch Erhebung einer auf Zahlung gerichteten Leistungsklage vor dem Verwaltungsgericht (§ 54 I BeamtStG) geltend gemacht werden²⁴. Dies hat jedenfalls im Hinblick auf die Bezifferung des Schadens, d. h. der Höhe der Wertminderung, Konsequenzen: Erlässt der Dienstherr einen Leistungsbescheid, hat er diese selbst zu beziffern. Klagt er indes den Schaden ein, schätzt das Gericht die Schadenshöhe gem. § 173 VwGO i. V. m. § 287 I ZPO von Amts wegen, wenn die Haftung dem Grunde nach feststeht²⁵.

2. Disziplinarrechtliche Folgen

Mit der unberechtigten Privatfahrt im Dienstwagen riskiert der Beamte ein Dienstvergehen und die Einleitung eines Disziplinarverfahrens²⁶. Die unbefugte Inanspruchnahme des Eigentums des Dienstherrn für private Zwecke verstößt gegen die Pflicht zur uneigennützigem Amtsführung (§ 34 I 2 BeamtStG). Der Beamte ist verpflichtet, mit dienstlich anvertrauten Vermögenswerten des Dienstherrn redlich umzugehen²⁷, wozu auch die Pflicht gehört, Verwaltungsmittel nicht zu eigenen Zwecken zum Nachteil des Dienstherrn zu nutzen²⁸.

Dabei kann einem Hauptverwaltungsbeamten das Unrechtsbewusstsein und damit der Vorwurf von Fahrlässigkeit noch nicht abgesprochen werden, weil er auf die Berechtigung zur privaten Dienstwagennutzung aufgrund einer lohnsteuerrechtlichen Berücksichtigung des (vermeintlichen) geldwerten Vorteils vertraut hat. Dies würde voraussetzen, dass der Rechtsirrtum des Beamten unvermeidbar war (sog. unvermeidbarer Verbotsirrtum, vgl. § 17 S. 1 StGB). Beurteilungsmaßstab für die Vermeidbarkeit ist die nach der Amtsstellung (Status, Dienstposten) und den persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten (Vorbildung, dienstlicher Werdegang) zu fordernde Sorgfalt unter Berücksichtigung der dem Beamten zugänglichen Informationsmöglichkeiten²⁹. An die Hauptverwaltungsbeamten, die Leitungspositionen bekleiden, werden insoweit sehr strenge Anforderungen gestellt.

Die Pflicht zur uneigennützigem Amtsführung nach § 34 I 2 BeamtStG ist eine Kernpflicht, so dass derartige Verstöße objektiv schwer wiegen³⁰. Eine Regelmaßnahme für Privatfahrten hat sich in der Rechtsprechung jedoch noch nicht herausgebildet. Disziplinargerichte haben auf die Verhängung einer Geldbuße³¹, bisweilen auch einer Gehaltskürzung³² erkannt. Maßgeblich ist die

Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Hierbei wird es insbesondere auf die Dauer und den Umfang der Privatfahrten ankommen. Zugunsten des Beamten wird berücksichtigt werden müssen, wenn sich die Fahrten im Rahmen der allgemeinen Nutzungspraxis hielten, insbesondere wenn die oberste Dienstbehörde keine hinreichenden Regelungen erlässt³³.

IV. Fazit

Privatfahrten mit Dienstwagen dürfen nur nach ausdrücklicher oder konkludenter Gestattung durch die oberste Dienstbehörde erfolgen. Die besoldungs- und steuerrechtliche Behandlung der Überlassung des Fahrzeugs an den Beamten ist insoweit grundsätzlich unerheblich. Bei Zweifeln am Vorliegen der Erlaubnis und insbesondere, wenn ein entgegenstehender Wille der obersten Dienstbehörde bekannt wird, sollten die Privatfahrten – nicht zuletzt um den Weg für eine Verteidigung in einem ggfs. einzuleitenden Disziplinarverfahren zu ebnen – unverzüglich eingestellt werden.

* Die Autorin ist Rechtsanwältin bei *Dombert Rechtsanwälte* in Potsdam. Herrn Rechtsanwalt *Prof. Dr. Klaus Herrmann* wird für seine Anregungen und Hinweise gedankt.

¹ Verstanden im Sinne eines zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugs, das im Eigentum des Dienstherrn steht und von diesem gehalten wird, vgl. auch Ziff. 2.1 Richtlinie über die Nutzung und die Grundsätze der Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen in der Landesverwaltung des Landes Brandenburg (Dienstkraftfahrzeugrichtlinie – DKfzRL), Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 1. 2. 2011 (ABI Nr. 11, S. 475), zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 9. 1. 2013 (ABI Nr. 5, S. 226).

² Vgl. Nachw. b. Fn. 1.

³ Vgl. *Glenk*, in: *Blümich*, EStG, KStG, GStG, Losebl., Stand März 2014, § 8 EStG, Rn. 117 ff.

⁴ BFH, Urt. v. 6. 10. 2011 – VI R 56/10, BFHE 235, 383, BStBl II 2012, 362, juris, Rn. 12; Urt. v. 21. 4. 2010 – VI R 46/08, BFHE 229, 228, BStBl II 2010, 848, juris, Rn. 16 ff.

⁵ Vgl. VG Gera, Urt. v. 4. 7. 2007 – 1 K 704/05 Ge, juris, Rn. 24.

⁶ Vgl. *Reich/Preißler*, BBesG, 2014, § 10, Rn. 3.

⁷ Besoldungsgesetz für das Land Brandenburg (Brandenburgisches Besoldungsgesetz – BbgBesG) v. 20. 11. 2013 (GVBl I), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes v. 5. 12. 2013 (GVBl I).

⁸ *Schinkel/Seifert*, in: GKÖD, Losebl., Stand Juni 2014, Bd. III, K § 10, Rn. 2 f.

⁹ *Schinkel/Seifert* (o. Fn. 8), K § 10, Rn. 7.

¹⁰ Verordnung über Sachbezugswerte und ihre Anrechnung auf die Besoldung (Bayerische Sachbezugsverordnung – BaySachbezV) v. 21. 7. 2011 (GVBl 2011, S. 396).

¹¹ Ergänzung zur Dienstkraftfahrzeugrichtlinie vom 1. 2. 2011, hier: „Erstattungspflichtige Fahrten“ v. 26. 5. 2011 (Abl Nr. 28, S. 1163).

¹² VG Gera, Urt. v. 4. 7. 2007 – 1 K 704/05 Ge, juris.

¹³ VG Gera, Urt. v. 4. 7. 2007 – 1 K 704/05 Ge, juris, Rn. 23 ff.

¹⁴ Vgl. VG Gera, Urt. v. 4. 7. 2007 – 1 K 704/05 Ge, juris.

- ¹⁵ VG Gera, Urt. v. 4. 7. 2007 – 1 K 704/05 Ge, juris, Rn. 28.
- ¹⁶ Hierunter wird regelmäßig das Zurverfügungstellen des Fahrzeugs selbst sowie die Übernahme sämtlicher damit verbundener Kosten wie Steuern, Versicherungsprämien, Reparatur-, Wartungs- und Treibstoffkosten fallen, vgl. BFH, Urt. v. 21. 3. 2013 – VI R 31/10, BFHE 241, 167, BStBl II 2013, 700, juris, Rn. 12.
- ¹⁷ Vgl. BFH, Urt. v. 18. 4. 2013 – VI R 23/12, BFHE 241, 276, BStBl II 2013, 920, juris, Rn. 17; Urt. v. 21. 3. 2013 – VI R 31/10, BFHE 241, 167, BStBl II 2013, 700, juris, Rn. 12 f.
- ¹⁸ *Schinkel/Seifert*, in: GKÖD, Losebl., Stand Juni 2014, Bd. III, K § 10, Rn. 28.
- ¹⁹ Vgl. hierzu bereits oben.
- ²⁰ Vgl. *Geserich*, SteuK 2013, 309 (312 f.) zu den Anforderungen an ein ordnungsgemäß geführtes Fahrtenbuch.
- ²¹ BFH, Urt. v. 21. 3. 2013 – VI R 26/10, juris, Rn. 23.
- ²² VG Frankfurt (Oder), Urt. v. 26. 8. 2000 – 2 K 2700/97, juris, Rn. 14 m. w. N.
- ²³ Vgl. *Franke*, in: GKÖD, Losebl., Stand Juni 2014, Bd. I, L § 75, Rn. 38.
- ²⁴ *Franke* (o. Fn. 23), L § 75, Rn. 39.
- ²⁵ BVerwG, Urt. v. 16. 7. 1998 – 2 C 12/98, juris, Rn. 26; Urt. v. 19. 7. 2001 – 2 C 42/00, BVerwGE 115, 15 = juris, Rn. 17.
- ²⁶ Vgl. BVerwG, Urt. v. 25. 4. 1989 – 1 D 14/88, juris, Rn. 29; *Bauschke/Weber*, Bundesdisziplinargesetz, 2003, Anh. § 2, Rn. 156.
- ²⁷ *Bauschke/Weber* (o. Fn. 26), Anh. § 2, Rn. 145.
- ²⁸ OVG Münster, Urt. v. 17. 4. 2002 – 15 d 650/01, juris, Rn. 56 ff.
- ²⁹ Vgl. *Herrmann*, in: *Herrmann/Sandkuhl*, Beamtendisziplinarrecht – Beamtenstrafrecht, 2014, Rn. 245 m. w. N.
- ³⁰ Vgl. schon BDH, Urt. v. 22. 8. 1956 – II D 13/56, Leits. bei juris; VG Magdeburg, Urt. v. 23. 1. 2013 – 8 A 16/12, juris, Rn. 16; OVG Münster, Urt. v. 17. 4. 2002 – 15 d 650/01, juris, Rn. 56; BDiG Frankfurt, Gerichtsbescheid v. 11. 5. 2000 – VI VL 6/00, juris, Rn. 7; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 20. 6. 1989 – 2 WD 47/88, juris, Rn. 28.
- ³¹ VG Magdeburg, Urt. v. 23. 1. 2013 – 8 A 16/12, juris, Rn. 20.
- ³² OVG Münster, Urt. v. 17. 4. 2002 – 15 d 650/01, juris, Rn. 70; BDiG Frankfurt, Gerichtsbescheid v. 11. 5. 2000 – VI VL 6/00, juris, Rn. 10; BVerwG, Urt. v. 20. 6. 1989 – 2 WD 47/88, juris, Rn. 31.
- ³³ OVG Münster, Urt. v. 17. 4. 2002 – 15 d 650/01, juris, Rn. 62.