

# DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein



## Schwerpunktthema: Mobilität im ländlichen Raum

- Mobilitätsperspektiven mit dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
  - *Christine Carstensen*, Der Weg zu Bürgerbussen in Schleswig-Holstein
  - *Wiebke Preckwinkel*, Das Bike+Ride-Programm von Land und NAH.SH GmbH
  - *Fritjov Kinder*, Digitale Fahrgastinformation
  - *Jochen Schulz*, Starke Linien im ländlichen Raum – Die Renaissance der Bahnstrecke Kiel–Rendsburg
  - *Simon Preis*, Busverkehr im Kreis Dithmarschen – Schritt für Schritt zu einem besseren ÖPNV-Angebot
- *Heike Prechel*, Der BürgerBus Ladelund – ein Erfolgsmodell
- *Bernd Wolfgang Hawel*, *Torsten Sommer*, Mobilität – Schlüssel-Infrastruktur für ländliche Räume – Positionen aus der Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins

# DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung  
in Schleswig-Holstein

Herausgeber Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag

68. Jahrgang · Juli/August 2016

## Impressum

### Schriftleitung:

Jörg Bülow  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

### Redaktion:

Daniel Kiewitz

### Anschrift Schriftleitung und Redaktion:

Reventlouallee 6, 24105 Kiel  
Telefon (0431) 57 00 50 50  
Telefax (0431) 57 00 50 54  
E-Mail: info@shgt.de  
Internet: www.shgt.de

### Verlag:

Deutscher Gemeindeverlag GmbH  
Jägersberg 17, 24103 Kiel  
Postfach 1865, 24017 Kiel  
Telefon (0431) 55 48 57  
Telefax (0431) 55 49 44

### Anzeigen:

W. Kohlhammer GmbH  
Anzeigenmarketing  
70549 Stuttgart  
Telefon (0711) 78 63 - 72 23  
Telefax (0711) 78 63 - 83 93  
Preisliste Nr. 36, gültig ab 1. Januar 2016.

### Bezugsbedingungen:

Die Zeitschrift „Die Gemeinde“ erscheint monatlich; einmal jährlich können zwei Hefte zu einem Doppelheft zusammengefasst werden. Bezugspreis ab Verlag jährlich 88,30 € zzgl. Versandkosten. Einzelheft 11,00 € (Doppelheft 22,00 €) zzgl. Versandkosten. Abbestellungen: 6 Wochen vor Jahresende beim Verlag. Die angegebenen Preise enthalten die gesetzl. Mehrwertsteuer.

### Druck: dfn! Druckerei Fotosatz Nord, Kiel

### Satz & Gestaltung:

Agentur für Druck und Werbung, Laboe  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildmaterial übernehmen Verlag und Redaktion keine Verantwortung. Die Redaktion behält sich Kürzungen und Überarbeitungen vor. Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

ISSN 0340-3653

Titelbild: Gelenkbus der Verkehrsbetriebe  
Schleswig-Flensburg

Foto: NAH.SH

## Inhaltsverzeichnis

### Schwerpunktthema: Mobilität im ländlichen Raum

#### Auf ein Wort

Jörg Bülow  
Kinderbetreuung nachhaltig  
finanzieren! .....182

#### Aufsätze

Christine Carstensen  
Der Weg zu Bürgerbussen  
in Schleswig-Holstein .....184

Wiebke Preckwinkel  
Das Bike+Ride-Programm  
von Land und NAH.SH GmbH .....187

Fritjov Kinder  
Digitale Fahrgastinformation .....190

Jochen Schulz  
Starke Linien im ländlichen Raum  
Die Renaissance der Bahnstrecke  
Kiel – Rendsburg .....191

Simon Preis  
Busverkehr im Kreis Dithmarschen –  
Schritt für Schritt zu einem besseren  
ÖPNV-Angebot .....193

Heike Prechel  
Der BürgerBus Ladelund - ein  
Erfolgsmodell .....194

Bernd Wolfgang Hawel  
Torsten Sommer  
Mobilität - Schlüssel-Infrastruktur für  
ländliche Räume  
Positionen aus der Akademie für  
die Ländlichen Räume  
Schleswig-Holsteins .....200

#### Rechtsprechungsberichte

VG Neustadt an der Weinstraße:  
Unzureichende Deutschkenntnisse  
sind kein Grund für die Schließung  
einer Gaststätte .....202

VG Mainz:  
Die Höhe eines Wohngebäudes ist bei  
dessen Errichtung nicht frei wählbar...203

VGH München:  
Gestaffelter Zweitwohnungs-Steuersatz  
mit Besteuerungsgebot der  
Leistungsfähigkeit vereinbar .....203

VGH Mannheim:  
Die Ablagerung von Bauaushub  
stellt keine abfallrechtlich zulässige  
Geländeauffüllung dar .....204

#### Aus der Rechtsprechung

Zeitpunkt der Vorlage von  
Eignungsnachweisen  
Beschluss des OLG Schleswig -  
Vergabesenat - vom 08. Juli 2016,  
Az: 54 Verg 5/16 .....204

Aus dem Landesverband .....206

Gemeinden und ihre Feuerwehr .....177

Pressemitteilung .....177

Personalnachrichten .....178

Buchbesprechungen .....179

Dieser Ausgabe liegen Beilagen  
des DGV  
und des  
DVGW Sicherheitstechnischer Dienst  
der Versorgungswirtschaft GmbH  
bei.

Wir bitten um Beachtung.

# Kinderbetreuung nachhaltig finanzieren!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

landauf, landab machen die Bürgermeister derzeit deutlich, dass etwas aus dem Ruder läuft bei der Finanzierung unserer Kinder. In immer mehr Gemeinden werden die freien Finanzspielräume inzwischen zu 70 % bis über 100 % von den Kosten für Kinder beansprucht. Dies betrifft vor allen die Schulen und Kindertagesstätten. Für andere Ausgaben ist dann kaum noch Geld verfügbar. Viele Gemeinden sehen sich als letztes Mittel dazu gezwungen, die Elternbeiträge anzuheben. Statt Unterstützung ernten sie dafür Kritik der Landespolitik. Auch äußert die Landespolitik Unverständnis darüber, warum die Elternbeiträge der Kindertagesstätten so unterschiedlich sind. Es gibt also Erläuterungsbedarf: Warum steigen die Kosten der Kitas so stark? Warum sind die Elternbeiträge so unterschiedlich? Heben die Gemeinden leichtfertig die Elternbeiträge an? Ist das vom Land geplante Kita-Geld (Beitragszuschuss von bis zu 100,- €/Monat pro Kind unter drei Jahren ab 2017) Teil der Lösung oder Teil des Problems? Was ist zu tun?

### 1. Warum steigt die Kostenbelastung der Kommunen?

Es gibt eine Reihe von Faktoren, die die Kosten der Kinderbetreuung insgesamt und die bei den Kommunen verbleibende Kostenbelastung strukturell ansteigen lassen. Zu nennen sind insbesondere folgende:

- Bei den unter 3-jährigen Kindern steigt die Betreuungsquote stark an. Schleswig-Holstein hat im Jahr 2015 im Vergleich der westdeutschen Flächenländer mit 31,4 % die höchste Betreuungsquote bei unter 3-jährigen Kindern erreicht. Die Dynamik ist enorm. Allein von 2013 bis 2015 hat sich die Zahl der betreuten unter 3-jährigen Kinder um über 22 % (knapp 4000) erhöht. Insgesamt wurde die Zahl der Krippenplätze seit 2009 mehr als verdoppelt.
- Der Personalschlüssel (Zahl der Kinder pro vollzeitbeschäftigte Fachkraft) verbessert sich in Schleswig-Holstein stetig. Bei den unter 3-jährigen Kindern

kommen durchschnittlich 3,7 ganztags betreute Krippenkinder auf eine vollzeitbeschäftigte Fachkraft. Damit liegt Schleswig-Holstein deutlich besser als der bundesweite Durchschnitt. Bei den über 3-jährigen Kindern liegt die Relation bei 8,9 Kindern pro Fachkraft und damit ebenfalls deutlich besser als der gesamtdeutsche Durchschnitt.

- Die durchschnittliche Vergütung der Fachkräfte in Kindertagesstätten sind durch zwei Tarifabschlüsse vom Juli 2009 und vom Herbst 2015 deutlich aufgewertet worden. Die Personalkosten z.B. für Erzieher sind in diesem Zeitraum von 2.474,80€ (Endstufe EG 6 2009) auf 3.427,50€ (Endstufe S8a 2015) um 38,5% gestiegen.
- Die freien Träger haben sich durch eine deutliche Reduzierung ihrer Eigenanteile aus der Mitfinanzierung der Kitas weitgehend zurückgezogen. Bei den Krippenplätzen betragen die Eigenanteile der Träger durchschnittlich nur noch 1,15 %.
- Besonders gestiegen ist der Betreuungsumfang. Die Ganztagsbetreuung von Kindern nimmt deutlich zu. Im Jahre 2009 wurden in Schleswig-Holstein 16,7% aller Kinder durchschnittlich mehr als 7 Stunden pro Tag betreut. Im Jahre 2015 waren es schon 32,4%.
- Damit geht auch ein deutlicher Aufwuchs des Personals einher. 2009 waren in den Kitas in Schleswig-Holstein insgesamt 14.850 Personen beschäftigt, 2015 ist die Zahl auf knapp 21.000 angestiegen, also um über 41 % innerhalb von sechs Jahren.
- Die Kommunen in Schleswig-Holstein unterstützen die Eltern durch die Sozialstaffel und geringe Elternbeiträge relativ stark. Bei den Krippenplätzen beträgt der Kostenanteil der Eltern im Schnitt nur noch 20,28 %. Bei Empfängern von Leistungen nach SGB II oder SGB XII ist der Besuch der Kita schon heute beitragsfrei.



Jörg Bülow, Landesgeschäftsführer des SHGT

### 2. Warum reicht der Anstieg der Landeszuschüsse nicht aus?

Die Landespolitik verweist zu Recht darauf, dass die Zuschüsse des Landes an die Kommunen in den letzten Jahren gestiegen sind. Dies betrifft allerdings im Wesentlichen nur einen von zahlreichen unterschiedlichen Zuschusstöpfen, der auch nur zum Teil für die allgemeine Betriebskostenfinanzierung zur Verfügung steht. Bezogen auf das Jahr 2015 sind rd. 71 % aller Zuschüsse von Bund und Land schon seit Jahren festgeschrieben und steigen nicht oder kaum noch an. Was deutlich ansteigt, sind zusätzliche Landesmittel für die Krippen und für zusätzliches Personal bei Ganztagsbetreuung. Gerade bei der Förderung der Krippenplätze muss jedoch beachtet werden, dass von rd. 22.400 Krippenplätzen (Stand 01.03.2016) für 9978 Plätze keine Zuschüsse gezahlt werden, also für rd. 44 %. Es handelt sich dabei um die Zahl derjenigen Krippenplätze, die bis zum März 2009 geschaffen worden waren. Das Land hatte sich strikt geweigert, für diese Krippenplätze Zuschüsse zu zahlen. Diese Position haben übrigens alle Parteien vertreten, die an den Regierungskoalitionen von 2009 bis 2012 und seit 2012 beteiligt waren. Im Ergebnis führt dies dazu, dass bei den Kommunen die Schere zwischen Kosten und Einnahmen in den letzten Jahren deutlich auseinander gegangen ist. Allein bei den laufenden Kosten (also ohne In-

vestitionen) ist die bei den Kommunen verbleibende Kostenlast von 2009 bis 2013 um rd. 33 % angestiegen (Berechnung der Zuschussbedarfe im Verwaltungshaushalt durch ein Gutachten für die Landesregierung zum kommunalen Finanzausgleich). Selbst nach Abzug aller Elternbeiträge und der im Jahr 2013 insgesamt 136,5 Mio. Euro betragenden Zuschüsse von Land und Bund hatten die Gemeinden und Städte im Jahr 2013 noch Kosten von rd. 725 Mio. Euro. Damit sind die Aufwendungen der Kreise und kreisfreien Städte für die soziale Beitragsermäßigung (Sozialstaffel) noch nicht eingerechnet. Die Finanzierungsanteile der Gemeinden und Städte im Gesamtsystem der Kinderbetreuung betragen nach Berechnungen der zuständigen Behörden z. B. im Kreis Rendsburg-Eckernförde und im Kreis Plön über 50 %.

Angesichts dieser Zahlen wird deutlich, warum der kräftige Anstieg der Zuschüsse (von insgesamt 107,58 Mio. Euro im Jahre 2012 auf knapp 200 Mio. Euro im Jahr 2016) zwar eine große finanzielle Leistung des Landes ist, die Kostendynamik jedoch nicht auffangen kann.

### 3. Was sind die Gründe für unterschiedliche Elternbeiträge?

Aus der Landespolitik hört man, die Unterschiedlichkeit der Elternbeiträge sei den Eltern nicht vermittelbar. Aber in Wirklichkeit kommt es natürlich vor allem darauf an, ob man dies überhaupt vermitteln will. Die Kurzform lautet: Elternbeiträge sind unterschiedlich, weil die Kitas unterschiedlich sind. Zu den für die Kosten einer Kita maßgeblichen Faktoren gehören u. a.: Angebotsstruktur der Kita, Gruppenstruktur (z. B. altersgemischt oder reine U3-Gruppen), durchschnittliche Betreuungszeiten, Auslastung der Gruppen, Personalstruktur (Teilzeitquote, Qualifikation, Altersaufbau,

Personalschlüssel, freigestellte Leitungskräfte etc.), sonstige Betriebskosten (insbes. Verwaltung, Energieverbrauch, Reparaturbedarf, Gebäudeunterhaltung) und der Umfang der Investitionen. Schließlich ist für die Elternbeiträge entscheidend, zu welchem Anteil die Gemeinden die Eltern heranziehen wollen, also in welchem Umfang sie die Kita finanziell subventionieren können oder wollen. Dies zu entscheiden und mit anderen Bedarfen in der Gemeinde abzuwägen, ist ein Kernelement kommunaler Selbstverwaltung und hängt auch von der Finanzkraft der Gemeinden ab.

Dabei darf nicht übersehen werden, dass die Kinderbetreuung nur ein Teil der Familienförderung ist. Auch Maßnahmen der Familienberatung, Sportförderung, Jugendfreizeit und Jugendbegegnungstätten, Sportanlagen (z. B. ermäßigte Eintrittspreise in Schwimmbädern) und weitere Bildungseinrichtungen wie Büchereien oder Volkshochschulen gehören zum erweiterten Aufgabengebiet sowohl der Bildung als auch der kommunalen Familienpolitik. Ein gemeindliches Gesamtkonzept kann den Schwerpunkt durchaus unterschiedlich setzen.

Daraus wird auch deutlich, dass der alleinige Blick auf den Elternbeitrag zu kurz greift. Insbesondere werden Elternbeiträge nicht leichtfertig festgesetzt, sondern sind Ausdruck langer Abwägungs- und Diskussionsprozesse innerhalb der Gemeindevertretungen und unter Einbindung der Eltern, oftmals mit deren Zustimmung. Eine Erhöhung ist oftmals nur ultima ratio.

### 4. Ist das Kita-Geld Teil der Lösung oder Teil des Problems?

Aus kommunaler Sicht ist das vom Land geplante Kita-Geld eindeutig hinderlich statt förderlich. Es gibt Gemeinden, in denen genau wegen des Kita-Geldes der

bisher hohe Subventionierungsanteil der Gemeinden an den Kita-Kosten politisch in Frage gestellt wird. Darüber hinaus fühlen sich die Gemeindevertreter von der Politik bloßgestellt, nach dem Motto: die Landespolitik verteilt großzügig Geschenke an die Eltern und den (ehrenamtlichen) Gemeindevertretern bleibt doch nichts anderes übrig, als die unangenehmen „Botschaften“ zu beschließen. Ein faires Miteinander sieht anders aus. Es kommt hinzu, dass von dem Kita-Geld in voller Höhe von 100,- Euro nur diejenigen profitieren, bei denen die Beiträge nicht wegen der Sozialstaffelregelungen oder Geschwisterermäßigungen auf unter 100,- Euro abgesenkt sind.

Als der Bund vor einigen Jahren das mittlerweile für verfassungswidrig erklärte „Betreuungsgeld“ eingeführt hat, haben die Kommunen eindeutig gefordert, dass alle verfügbaren finanziellen Kapazitäten in die allgemeine Finanzierung der Kindertagesstätten in Form von Zuschüssen an die Kommunen gelenkt werden. Die gleiche Position vertreten wir auch hier. Das Land hat offenbar rd. 24 Mio. Euro zusätzlich für die Finanzierung der Kinderbetreuung übrig. Dieses Geld soll aus unserer Sicht dafür genutzt werden, den seit 2011 auf 70 Mio. Euro gedeckelten Landeszuschuss gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 Nr. 8 in Verbindung mit § 18 FAG von 70 Mio. Euro auf 90 Mio. Euro anzuheben und künftig jährlich um mindestens 2,5 % zu steigern. Das Geld dafür ist da. Auch dies würde nur einen Teil der Kostensteigerung der letzten Jahre auffangen. Aber es wäre ein erster Schritt und auch ein wirksamer Beitrag zu stabilen Elternbeiträgen.

Ihr

Jörg Bülow

## Vorwort zum Schwerpunkt Mobilität im ländlichen Raum

Diese Doppelausgabe der „Gemeinde“ behandelt als Schwerpunkt das Thema „Mobilität im ländlichen Raum“. Neben Aufsätzen von Bernd Wolfgang Hawel, Leiter des Arbeitskreises „Mobilität im ländlichen Raum“ der Akademie für ländliche Räume und Heike Prechel, Vorsitzende des Vereins BürgerBus Ladelund

e.V. beinhaltet die Ausgabe vor allem Mobilitätsperspektiven mit dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH). Dabei wollen wir es nicht belassen. Wir wollen dieses Schwerpunktheft zum Anlass nehmen, um auch zukünftig in loser Reihenfolge regelmäßig unter der neuen Rubrik „Mobilität im

ländlichen Raum“ über Mobilitätskonzepte zu berichten. Dabei sollen sowohl Projekte in Kooperation mit dem Nahverkehrsverbund als auch Projekte, die die Gemeinden in eigener Regie umsetzen, Gegenstand unserer neuen Rubrik werden.

# Mobilitätsthemen mit Unterstützung des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein

Bernhard Wewers, Geschäftsführer NAH.SH GmbH



### Vorwort

Das Thema Mobilität beschäftigt viele Kommunen. Gerade bei kleineren und

ländlicheren Kommunen stellt sich die Frage, wie künftig eine vernünftige Mobilität der Menschen sicher gestellt werden kann. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit neuen Formen der Mobilität – aber natürlich auch mit dem eigenen Auto.

Seit November 2014 ist NAH.SH der Verkehrsverbund für Schleswig-Holstein. Gemeinsam mit unseren Gesellschaftern, den Kreisen, kreisfreien Städten und dem Land Schleswig-Holstein, haben wir uns zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Per-

sonennahverkehr auf Straße und Schiene gemeinsam zu gestalten und mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen.

Die Themen, die uns dabei beschäftigen, sind vielfältig: von neuen Bahn- oder Buslinien, neuen Stationen oder Haltestellen bis hin zu Bike-and-Ride-Anlagen, Bürgerbussen oder Kooperationen mit Car-sharing-Anbietern.

Wir möchten Sie künftig regelmäßig über aktuelle Projekte und aktuelle Entwicklungen rund um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein informieren. Vor allem natürlich über die Themen, die Sie unmittelbar betreffen – zum Beispiel, wenn Förderprogramme Ihnen ganz konkret helfen können, Verkehrsprojekte auf den Weg zu bringen.

Wir freuen uns auf Ihre Ideen und Anregungen. Melden Sie sich bei uns oder laden Sie uns gerne zu sich ein!

Ihr Bernhard Wewers

# Der Weg zu Bürgerbussen in Schleswig-Holstein

Christine Carstensen, NAH.SH GmbH



eines Betriebs helfen. Im Herbst 2016 soll der für kommunale Vertreter und Initiativen geplante Leitfaden vorgestellt werden. Der Bürgerbus-Leitfaden soll allen Beteiligten Orientierung bei diesem Thema bieten. Ganz wichtig ist uns dabei,

die bestehenden Vereine und ihre Interessenvertretungen ebenso einzubinden wie die Verkehrsunternehmen. Bürgerbusse sind immer ein Gemeinschaftsprojekt, das zu den regionalen Besonderheiten passen muss.

Ob die Finanzierung von Bürgerbusprojekten ebenfalls Thema im Leitfaden sein wird, ist noch offen. Hier ist insbesondere noch abzuwarten, wie und in welcher Höhe die Regionalisierungsmittel des Bundes künftig im Land zur Verfügung stehen.

### Der Bürgerbus-Leitfaden

Schon lange wurde im Hintergrund gearbeitet, aber die Landtagsanhörung vom 19. April zum Thema Bürgerbus hat die Idee nun befördert: Der Verkehrsverbund NAH.SH will gemeinsam mit seinen Gesellschaftern (Land, Kreise und kreisfreie Städte) einen Leitfaden erstellen, der die wichtigen Informationen zum Thema „Bürgerbus“ bündelt.

Die wichtigsten Fragen sind: Was sind Bürgerbusse? Wo können sie sinnvoll eingesetzt werden? Wo können Interessierte sich informieren? Wie können sich Bürger, Verwaltungen oder Politiker engagieren? Neben Hintergrundberichten und Fachinformationen zum Thema soll der Leitfaden auch Arbeitsmaterialien enthalten, die bei der Konzeptionierung und Umsetzung



Auch müssen die Kreise und kreisfreien Städte als Zuständige für den Busverkehr individuell über die Umsetzung entscheiden. In Dithmarschen wurden beispielsweise unlängst im April dieses Jahres die „Bestimmungen zur Förderung der Bürgerbusse“ verabschiedet.

### Wie entsteht eigentlich ein Bürgerbus? Der Start

Am Anfang springt häufig ein Funke in einem bestehenden Kreis sich kennender Engagierter über. Das können z. B. Menschen sein, die sich aus einem Verein, der Nachbarschaft oder einem aktiven Kollegenkreis kennen und deshalb schon aufeinander eingespielt sind. Das somit bestehende soziale Gefüge mit seinen unterschiedlichen Erfahrungen und seinem Wissen kann die nötigen Impulse für ein Engagement für die Mobilität vor Ort und für einen Bürgerbus auslösen, die es braucht.

Von außen kann hier, abgesehen von einer günstigen „Windrichtung“, nur wenig beigetragen werden. Soziale Energie als Voraussetzung für das Projekt Bürgerbus macht es deswegen nachvollziehbar beschwerlich, von öffentlicher oder unternehmerischer Seite ein Engagement zu entfachen. Das bedeutet für öffentliche Institutionen zum einen, dass das Aufkommen einer Initiative nicht planbar ist und zum anderen, dass diese auch nicht systematisch als Ersatz für bestehende Verkehrsleistungen eingeplant werden kann und sollte. Eine systematische Substitution der öffentlich bestellten Nahverkehrsleistung durch das Einkalkulieren des Ehrenamts würde den Ausstieg aus der bestehenden Daseinsvorsorgepflicht bedeuten. Dies kann nicht gewollt sein.

### Erste Orientierung

Der Initiative kommen dann erste Fragen auf: Was genau ist eigentlich ein Bürgerbus? Wie kommen wir an weiterführende Informationen und welchen Einsatz müssen wir jetzt und langfristig aufwenden? In Schleswig-Holstein sind neben den bestehenden Bürgerbusvereinen, die in der Arbeitsgemeinschaft „pro bürgerbus schleswig-holstein“ zusammengeschlossen sind, auch die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger erste Ansprechpartner. Abhängig von den lokalen Begebenheiten entsteht ein Netzwerk der Beteiligten, das sich in der folgenden Zeit festigt und den Rahmen für das neue Projekt aufstellt.

### Das Fahrplankonzept

Für die neu entstandene Bürgerbusinitiative stellen sich viele Fragen. Wer beteiligt sich an der Initiative? Wie kann man sich gemeinsam aufstellen? Was möchten wir wo anbieten? Mobilitätsinitiative und Angebotslücken des Nahverkehrs hängen häufig eng zusammen. Dort, wo eine

### Wer ist wer?

**Arbeitsgemeinschaft „pro bürgerbus schleswig-holstein“:** Zusammenschluss der bestehenden Bürgerbusvereine in Schleswig-Holstein. Derzeit befinden sich drei Bürgerbusse im laufenden Betrieb und drei Bürgerbusse in Planung. [www.pro-buergerbus-sh.de](http://www.pro-buergerbus-sh.de)

Die Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holstein unterstützt und vernetzt die bestehenden Mitglieder und neuen Initiativen. Sie stellt ihr Wissen zur Verfügung und die Interessenvertretung der Bürgerbusse dar. Auch in den meisten anderen Bundesländern haben sich Dachorganisationen als Pendant zu „pro bürgerbus Schleswig-Holstein“ herausgebildet. [www.pro-buergerbus-landxy.de](http://www.pro-buergerbus-landxy.de)

**Aufgabenträger des ÖPNV:** Nach dem ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein bestellen die Kreise und kreisfreien Städte den Busverkehr (straßengebundener Personennahverkehr) und das Land bestellt den Bahnverkehr (Schienenpersonen Nahverkehr). Dies nennt man „Aufgabenträgerschaft“. Sie übernehmen die Verkehrsplanung und den finanziellen Ausgleich im Rahmen der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe und sollen damit eine ausreichende Verkehrsversorgung im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleisten.

**Verkehrsunternehmen:** Die 37 Verkehrsunternehmen erbringen mit ihrem Personal und ihren Bussen die Verkehrsleistung, die Sie jeden Tag auf den Straßen in Schleswig-Holstein sehen. Sie werden von den Aufgabenträgern damit beauftragt und dafür bezahlt, gemeinwirtschaftliche Verkehre zu erbringen. Sie besitzen die Genehmigung für den Betrieb der jeweiligen Linien. Beispiele für Verkehrsunternehmen im Busverkehr: Autokraft, VHH, Röpke Liner, VKP oder Vineta.

**Der Nahverkehrsverbund NAH.SH:** Das Land, die Kreise und die kreisfreien Städte haben sich als Aufgabenträger im Nahverkehrsverbund zusammengeschlossen, um das aus Bussen und Bahnen bestehende Nahverkehrsangebot gemeinsam besser zu vernetzen und auszubauen. [www.nah.sh](http://www.nah.sh)

Initiative entsteht, hat sie das Ziel, räumliche Lücken zu schließen, den Takt zu verdichten und damit das Angebot auszubauen. Deshalb gibt es schnell erste Ideen der Gruppe, wo der zukünftige Bürgerbus fahren soll.

Für ein erstes Fahrplankonzept werden im nächsten Schritt bestehende Fahrpläne betrachtet. Aus dem lokalen Wissen heraus identifiziert die Gruppe in weiteren Schritten wichtige Fahrtziele und begrenzt die Region. Schnell wird klar, dass das Angebot a) eins für alle Bevölkerungsgruppen sein sollte und dass b) Vernetzungen zu anderen Gemeinden und Verkehren, wie Bus- und Bahnlinien, sinnvoll sind.

Der Blick auf alle Bevölkerungsgruppen ist deshalb wichtig, um möglichst viele Bedürfnisse zu kennen und berücksichtigen zu können. Der Slogan der Bürgerbusvereine in Deutschland „Bürger fahren für Bürger“ beschreibt dieses Ansinnen gut. Ein gutes Fahrplankonzept sorgt somit nicht nur dafür, möglichst viele Menschen mitzunehmen, um den Betrieb interessant und durch Fahrgeldeinnahmen wirtschaftlich zu machen. Es sorgt auch dafür, dass das Angebot sinnvoll, einfach, verständlich und zuverlässig ist. Natürlich sind auch Kompromisse nötig, um die Fahrzeit kurz zu halten, Anschlü-

se zu anderen Verkehren zu sichern oder einen Takt zu gewährleisten.

Wahrscheinlich kann der entstehende Bürgerbus nicht jede Gemeinde bei jeder Tour anfahren. Manchmal ist das Schwimmbad ein Ziel, dafür ein anderes Mal das Gemeindezentrum. Die Neulinge in der Fahrplanplanung betreten ein Terrain mit vielen Details und einigen Restriktionen. Eine „Rund um die Uhr-“ oder eine „Wochenend-Bedienung“ ermöglicht den späteren Nutzern natürlich viel Flexibilität und richtet das Angebot auf viele Bedürfnisse aus – ist aber schwer umsetzbar. So sind bei der Fahrplangestaltung zeitliche Fragen ebenso abzuwägen wie die Auswahl möglicher Ziele, vor allem mit Blick auf begrenztes Personal und Fahrzeuge. Der Fahrplan, der alle Überlegungen zusammenführt, ist somit neben dem sozialen Gefüge das zweite Herz des Bürgerbusses. Linienführung, Taktung und Haltestellenkonzept machen das Vorhaben nach außen sichtbar und kommunizierbar, stellen aber auch hohe Anforderungen an die ehrenamtlichen Planer. Der Entwicklungsprozess macht Tüftlern Spaß, dauert häufig jedoch ein bis zwei Jahre bis zum finalen Schritt, dem Genehmigungsantrag.

### Genehmigungsantrag nach PBefG:

Die Beförderung von Personen hat der Gesetzgeber unter einen hohen Schutz gestellt. Ausgangspunkt ist hier das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Der Bürgerbus kann nach Genehmigung wie ein „normaler“ Bus im ÖPNV Fahrgäste öffentlich in einem Linienangebot oder auch auf Anrufbasis entgeltlich mitnehmen. Bei der Prüfung des Antrags wird der Unternehmer z.B. auf fachliche Kompetenz und Belastbarkeit geprüft. Ein wichtiger Prüfgegenstand ist neben den Tarifen und der Fahrzeugflotte auch der Fahrplan. Anhand dessen kann das Vorhaben eingeschätzt und eine Konkurrenz zu bestehenden Verkehren ausgeschlossen werden. Das Verkehrsunternehmen und der Bürgerbusverein müssen sich in der Rollenverteilung zuvor verständigen.

### Das Verkehrsunternehmen

Die Genehmigung wird in der Regel vom kooperierenden Verkehrsunternehmen eingereicht. Das Verkehrsunternehmen kennt die zur Diskussion stehende Region häufig schon seit vielen Jahren und pflegt Beziehungen zu den Akteuren. Neulinge sollten also nicht nur deshalb Kontakt aufnehmen, um mögliche Bedenken des eingeweihten Unternehmens auszuräumen, sondern können auch von dem Wissen und den Erfahrungen des „Profis“ profitieren.

Die Kooperationsbereitschaft ist allerdings nicht nur aus „weichen“ Gründen wichtig, sondern auch aus ganz handfesten: Für Fahrgäste und Betreiber wären Parallelfahrten, dicht aufeinander folgende Abfahrtszeiten oder lange Wartezeiten im späteren Betrieb nicht sinnvoll. Es ist wichtig, konkurrierende Angebote von vornherein auszuschließen und in Abstimmung stattdessen Ergänzungsangebote durch einen dichteren Takt oder eine feinere räumliche Erschließung aufzubauen. Verkehrsunternehmen und Bürgerbusverein sollten einen Kooperationsvertrag schließen, in dem ihr Verhältnis klar geregelt wird. So übernimmt im Normalfall das Verkehrsunternehmen die Unternehmerschaft im Sinne des PBefG und die Betriebsführerschaft für den Bürgerbusverein. Es sorgt durch Prüfungen für die Einhaltung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), welche die Anforderungen für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb regelt. Dazu gehören die Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge oder die notwendigen Qualifikationen der ehrenamtlichen Betriebsleiter und des Fahrerteams. Ist die Partnerschaft besiegelt, stellt das Verkehrsunternehmen unter Zuarbeit des Bürgerbusvereins auch den Genehmigungsantrag für den Bürgerbusbetrieb bei der zuständigen Genehmigungsbehörde. In der Regel ist diese in der betreffenden Kreisverwaltung angesiedelt. Der Bürgerbusverein fährt somit „im Auftrag des Verkehrsunternehmens xy“.

Auch das Taxi- und Mietwagengewerbe

sollte aktiv in die Planungen einbezogen werden, um mögliche Bedenken auszuräumen. Es kann ggf. auch als Partner gewonnen werden. Durch eine Mischung aus ehrenamtlichen und professionellen Verkehrsleistungen kann so ein Komplettangebot entstehen, das insgesamt zu neuen Nutzern führt.

### Das Team

Um sich besser zu organisieren, Aufgaben klar zu verteilen, um haftungsrechtlich besser aufgestellt zu sein und um sich schließlich stolz mit einem Namen präsentieren zu können, gründen die meisten Bürgerbusinitiativen einen Verein. Natürlich sind auch andere juristische Formen

einen regelmäßigen und werktäglichen Bürgerbusverkehr finden. Auch für die ehrenamtliche Organisation des Betriebs fallen zusätzlich viele Stunden an. Wenn der Betrieb dann läuft, gilt noch immer die Faustformel von mindestens 100 Stunden/Monat.

Auf dem Weg der Vereinsgründung stellt sich, bedingt durch die Abgabenordnung des Bundes, häufig eine Enttäuschung ein. Dort sieht § 52 nur wenige Ausnahmen vor, die im Sinne der Regelung gemeinnützig sind. Bürgerbusse, wie auch andere Mobilitätsinitiativen, fallen nicht darunter. Somit genießt der Verein keine steuerlichen Privilegien, obwohl er ehrenamtlich arbeitet und für Mitmenschen ein öffentliches Angebot zur Verfügung stellt.

### Ein Netzwerk entsteht

Auch im Umfeld des Vereins bewegt sich in der Regel etwas. Sponsoren unterstützen das Vorhaben mit Geld- und Sachleistungen wie Werbepartnerschaften, Beraterleistungen und Betriebsmittelspenden. Familienmitglieder steigen mit in den Verein ein oder entlasten das ehrenamtliche Familienmitglied an anderer Stelle. Durch die vielseitigen Aufgaben des Vereins und die daraus folgende spezialisierte Arbeitsteilung ist ein breites Umfeld zum einen notwendig und schafft zum anderen auch eine neue regionale Identität. Die Motivation, die in den ersten



möglich, eine Vereinsgründung ist jedoch formal relativ unproblematisch.

Das Fahrerteam muss bis zum Betriebsstart meistens noch kräftig wachsen. Als Faustregel gilt: Jeder Fahrer sollte in zwei Wochen nicht mehr als einen halben Tag ehrenamtlich fahren. So muss der Verein am Anfang schnell 15 bis 20 Fahrer für

Jahren zunächst nur im Initiatorenteam und im involvierten Umfeld besteht, geht spätestens mit der Betriebsaufnahme auch auf die Fahrgäste über, die im wahren Sinne des Wortes „neu verbunden werden“.

Auch auf kommunaler Ebene ist ein Zusammenschluss mit den benachbarten

Gemeinden üblich. Denn das Fahrplan-konzept führt die Gemeinden, die mit unterschiedlichen Versorgungsfunktionen ausgestattet sind, sinnvoll zusammen.

### Das Fahrzeug

Was alle Engagierten von Beginn an antreibt, ist die größte Investition zum Start des Betriebs: das Fahrzeug. Bedingt durch die beim Fahrerteam meist vorhandene Fahrerlaubnis der Klasse B, sollte der Bus eine Zulassung als PKW besitzen. Daraus lassen sich wichtige Rahmenparameter ableiten, wie die Begrenzung auf acht Fahrgäste oder die Einhaltung der 3,5-Tonnen-Grenze als Fahrzeuggewicht. Zusammen mit den Anforderungen, die sich aus dem Einsatz zur Personenbeförderung ergeben, ist meistens eine Sonderanfertigung oder ein Umbau eines Fahrzeugs nötig. Für die Fahrgäste macht zum Beispiel eine digitale Anzeige über der Windschutzscheibe das Fahrziel klar erkennbar. Eine sich automatisch öffnende Seitentür mit wenigen Trittstufen erleichtert und beschleunigt den Einstieg. Ein wichtiges Thema ist auch die Barrierefreiheit. In den Fahrzeugen müssen u. a. Rampen eingebaut und eine (Teil-)Niederflurigkeit hergestellt werden, damit der Fahrgastraum möglichst stufenlos ist. In der Praxis zeigt sich, dass der Ausbau zur Barrierefreiheit den Komfort für alle Fahrgäste erhöht und die Wertigkeit des Angebots durch mehr Geräumigkeit steigert.

Natürlich steigt durch die Aufwertung des Basisfahrzeugs auch der Finanzierungsbedarf. In Schleswig-Holstein gibt es derzeit keinen standardisierten Weg der Finanzierung, sodass die Vereine den Investitionsbedarf mit Mitteln unterschiedlicher Herkunft decken. Dies sind Mittel der Gebietskörperschaften (Land, Kreise, kreisfreie Städte, Gemeinden) zur Anschubfinanzierung, aber auch LEADER-Mittel, Mittel aus anderen Förderpro-

grammen und schließlich eigene Mittel, die durch Sponsoring und Mitgliedsbeiträge entstehen. Im Grundsatz geht es hier um Einzelförderung. Für Ersatzbeschaffungen nach Ablauf der fahrzeugseitigen Nutzungsdauer müssen die Vereine die Mittel erneut beantragen.

Anders sieht dies in Dithmarschen aus. Der Kreis verabschiedete im April 2016 Bestimmungen zur Förderung von Bürgerbussen. Diese sehen unter anderem vor, dass der Bürgerbusverkehr als ergänzender ÖPNV eingeordnet wird und somit auch durch die bestehenden Organisations- und Finanzierungsstrukturen des ÖPNV begleitet wird. Die erstrebenswerte Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen und Bürgerbusverein wird so auch durch den bestehenden Verkehrsvertrag des Kreises mit dem Verkehrsunternehmen unterstützt. Der Kreis bestellt beim Verkehrsunternehmen einen Bus, das Unternehmen stellt diesen wiederum dem Bürgerbusverein zur Verfügung.

Diese Lösung ist anders als die bekannten Vorbilder aus anderen Bundesländern. Sie gewährleisten den potentiellen Vereinen jedoch schlanke Antragsverfahren und eine gute Vernetzung mit den bestehenden Nahverkehrsakteuren. Es zeigt sich damit zum einen, wie sich der bestellte öffentliche Busverkehr und das ehrenamtliche Engagement ergänzen können, zum anderen wie wichtig der Schulterschluss mit dem ÖPNV auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte ist.

### Der Blick über den Tellerrand

Die Mobilitätsbedürfnisse und die Ausgangslagen in den Regionen sind unterschiedlich. Aus diesem Grund sind in Schleswig-Holstein – wie in den meisten anderen Bundesländern – die Kreise und kreisfreien Städte für die regionalen Busverkehre zuständig. Sie können mit Blick auf die örtlichen Besonderheiten am besten Ideen aufgreifen, Vorhaben einordnen und integrieren.

In Nordrhein-Westfalen, in Niedersachsen und begrenzt auch in Baden-Württemberg existieren Landesförderungen für Bürgerbusse, die teilweise schon über Jahrzehnte aufgestellt sind. Vor dem Hintergrund einer zeitlichen Neubewertung des ÖPNV-Rahmens und der klaren Aufgabenteilung zwischen Land und Kreisen und kreisfreien Städten stellt sich für Schleswig-Holstein die Frage, wie Bürgerbusvorhaben besser gefördert werden können. Der Ausgang der politischen Diskussion ist noch ungewiss, das Thema „Bürgerbus“ wird aber schon auf allen Ebenen diskutiert.



### Am Ende

Nach etwa zwei Jahren Planung steht schließlich der Betriebsstart für den Bürgerbus bevor. Allen Beteiligten ist jetzt klar, dass sie einen rechtssicheren Rahmen geschaffen haben, der ihr Vorhaben breit aufgestellt langfristig tragen wird. In der Revue sind während des Projekts viele neue Partner hinzugekommen und die Beteiligten mussten Dinge beachten, deren Berücksichtigung nun jedoch das Projekt stärken und für viele Fahrgäste zugänglich machen wird. Aus gut gemeint wird gut gemacht.

christine.carstensen@nah.sh

## Das Bike + Ride-Programm von Land und NAH.SH GmbH

Wiebke Preckwinkel, NAH.SH GmbH



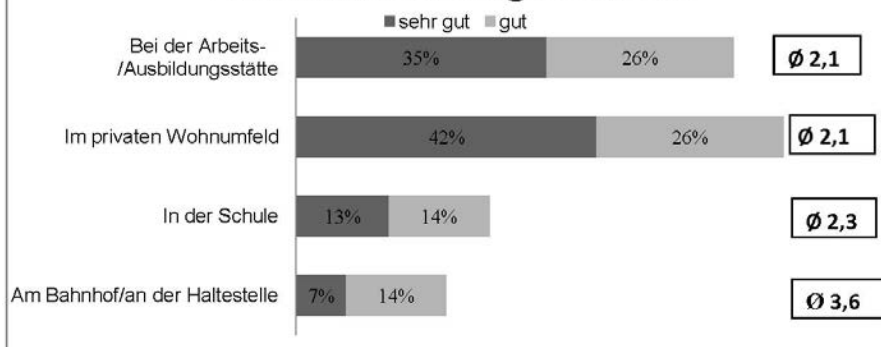
Fahrrad, Pedelec und E-Bike entwickeln sich zunehmend zum Allround-Verkehrsmittel, das für Freizeit-, Berufs- und Einkaufsverkehr zugleich genutzt wird. Fahrradfahren ist ressourcenschonend, günstig und gesund. Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur nahm zuletzt im Jahr 2015 mit dem „Fahrrad-Monitor Deutschland“ in einer repräsentativen Umfrage die Rolle der Fahrradnut-

zung im Lande unter die Lupe. In rund drei Viertel aller Haushalte in Deutschland gibt es mindestens ein Fahrrad, im Durchschnitt sind es 2,4 Fahrräder pro Haushalt. Immer mehr der befragten Fahrradbesitzer nutzen es für den Weg zur Arbeit oder zur Schule (39 Prozent im Jahr 2015 gegenüber 35 Prozent im Jahr 2013). Davon kombiniert wiederum ein Drittel das Fahrrad mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Bei einer Distanz von bis zu fünf Kilometern bis zur nächsten ÖPNV-Haltestelle ist das Fahrrad ein attraktives Verkehrsmittel, darüber hinaus nimmt die Akzeptanz ab. Hier kann der Trend zum Pedelec und E-Bike gerade im ländlichen Raum



## Zufriedenheit mit Fahrradabstellmöglichkeiten



oder in Stadt-Umland-Relationen die akzeptablen Reiseweiten zur nächsten Haltestelle um einige Kilometer erhöhen, weil mit elektrischer Unterstützung die Wege kräfteschonender und schneller zurückgelegt werden. Wichtig dabei: Pendler wollen ihr hochwertiges Pedelec, E-Bike oder Fahrrad an der ÖPNV-Haltestelle sicher und wettergeschützt abstellen. Die Zufriedenheit mit den Fahrradparkmöglichkeiten an Haltestellen – Bike+Ride genannt – ist zurzeit allerdings sehr gering. Im Durchschnitt wird die Bike+Ride-Situation mit der Note 3,6 bewertet. Ein wesentlicher Wunsch der Bürger an die Politik ist deshalb der Ausbau der Bike+Ride-Anlagen.

Haltestellen zu wenige oder unzureichende Angebote gegenüber. Allein die unterschiedlichen Zuständigkeiten erschweren den Akteuren vor Ort eine gezielte Zusammenarbeit zur Verbesserung der Situation. Möglichkeiten der Zusammenarbeit und Fördermöglichkeiten sollen im Folgenden erläutert werden.

Für die meisten Bahnhöfe in Schleswig-Holstein liegt der NAH.SH aus Qualitätskontrollen oder dem Projekt „Radtourismus Schleswig-Holstein 2013-2015“ eine Bestandsaufnahme vor. Auch wenn es bereits einige gute Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen gibt, ist das Gesamtbild nicht zufriedenstellend. Fahrräder werden „wild“ geparkt, zum Beispiel an Handläufen (siehe Bild). Die vorhandenen Anlagen sind zu klein (siehe Bild) oder nicht überdacht. Fahrradsammelgaragen oder Fahrradboxen für diebstahlsicheres Abstellen höherwertiger Räder sind eher selten zu finden. Häufig wird angenommen, dass die Deutsche Bahn AG (DB) den Bau und Betrieb von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen zu ihren Kernaufgaben zählt. Das ist heute nicht mehr so. Aktuelle Bike+Ride-Projekte in Bahnhofsumfeldern werden daher von Kommunen ins Leben gerufen und der Bau der Fahrradabstellanlagen mit Finanzmitteln des Landes mit bis zu 75 Prozent bezuschusst

(siehe Seite 189). Die NAH.SH GmbH verwaltet diese Finanzmittel für das Land und berät die Kommunen bei der Planung der Fahrradabstellanlagen.

### Zusammenarbeit der Kommunen im Bike+Ride-Programm – Entwicklung eines Standardtyps

Die kommunalen Aufgaben reichen von Bauleitplanung über Flüchtlingsbetreuung bis hin zur Schulentwicklungsplanung. Da ist es verständlich, wenn eine Kommune für Finanzierung, Planung und Bau von Bike+Ride-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen keine Kapazitäten zur Verfügung hat. Ziel des 2015 ins Leben gerufenen Bike+Ride-Programms der NAH.SH GmbH ist es deshalb, den Aufwand für die Kommune hierfür möglichst gering zu halten. Es haben sich 13 Kommunen über die NAH.SH zusammengeschlossen, um gemeinsam vom Planungsbüro Stationnova/Agentur Bahnstadt überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen entwickeln zu lassen. So muss nicht jede Kommune für sich bei null anfangen, sondern kann auf den im Projekt entwickelten Bike+Ride-Standardtypen zurückgreifen. Die Planungskosten für das Programm hat das Land aus einem einmalig für 2015 eingerichteten Fördertopf für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur finanziert. Der Bike+Ride-Standardtyp wurde so konzipiert, dass er alle Kriterien für eine gute Fahrradabstellanlage erfüllt. Funktionalität und Gestaltung sollen Hand in Hand gehen. Wichtig ist, dass der Fahrradrahmen mit einem kurzen Schloss am Fahrradständer angeschlossen werden kann. Für den Bike+Ride-Standardtyp wurde ein fest einbetonierter Anlehnbügel mit Knieholm ausgewählt. Die Fahrradbügel sollten von beiden Seiten zugänglich sein und einen Mindestabstand von 90 Zentimetern haben. Eine überdachte Bike+Ride-Anlage sollte der Mindeststandard an jedem Bahnhof sein (s. Bild). Die Beteiligten wählten eine klare Dachkonstruktion mit geringer Stützenanzahl



B+R Räder am Handlauf



B+R kleine Anlagen



B+R Mindeststandard

Auch in Schleswig-Holstein stehen einem wachsenden Bike+Ride-Bedarf an vielen

aus, damit den Fahrrädern möglichst viel Platz bleibt. Die Anlage besteht aus Stahlstützen mit Holzträgern, die mit Alu-Sandwichplatten belegt werden. Die Fahrräder sollen bei Regen und Wind wirklich trocken bleiben. Das ist bei einigen überdachten Fahrradabstellanlagen nicht der Fall, wenn die Dachfläche nur knapp die Fahrradbügel bedeckt. Beim Bike+Ride-Standardtypen sorgt ein ausreichend großer Dachüberstand für trockene Fahrräder.

Den Kommunen ist es wichtig, dass der Unterhaltungsaufwand für die Bike+Ride-Anlage so gering wie möglich ist. Zum Beispiel wird auf eine innenliegende zugunsten einer außenliegenden Entwässerung verzichtet, damit sie leichter gereinigt werden kann. Ein Glasdach soll aufgrund des hohen Reinigungsaufwands erst gar nicht verbaut werden. Das Dach ist mit mindestens 2,30 Metern zudem hoch genug, um spontanem Vandalismus vorzubeugen. Aus diesem Grund wurde auch auf einen seitlichen Witterungsschutz verzichtet, der schnell zerstört werden kann.

Der Bike+Ride-Standardtyp wurde nach dem Baukastenprinzip entwickelt. Das Grundelement ist 6x6 Meter groß und hat 24 Stellplätze. Je nach Bedarf können mehrere Elemente nebeneinander gebaut werden. Ebenso kann jede Kommune individuell festlegen, ob und wie viele Stellplätze in einem abschließbaren Bereich untergebracht werden (s. Bild). Eine Fahrradsammelgarage schützt das Fahrrad

Schließfächer werden mit Steckdosen ausgestattet, um bei Bedarf den Akku des Pedelecs oder E-Bikes aufladen zu können.

Mit der zurzeit laufenden gemeinsamen Ausschreibung der Bauleistungen über die NAH.SH GmbH werden geringere Herstellungskosten gegenüber einer Einzelplanung und -vergabe pro Standort erwartet. Die Ausschreibung soll bis zum Herbst 2016 abgeschlossen sein. Die NAH.SH plant einen Rahmenvertrag abzuschließen. Über diesen Rahmenvertrag können alle Kommunen in Schleswig-Holstein eine B+R-Anlage beziehen. Bitte wenden Sie sich an die NAH.SH, wenn Sie diesbezüglich Bedarf und Lust auf eine Zusammenarbeit haben.

#### Weitere grundsätzliche Empfehlungen für die Planung von Bike+Ride-Anlagen:

- Der Standort muss stimmen, sonst nehmen die Fahrradfahrer die Bike+Ride-Anlagen nicht an. Je weiter die Anlagen von der ÖPNV-Haltestelle entfernt sind, desto unwahrscheinlicher ist ihre Nutzung. Morgens möchten Pendler möglichst schnell und auf kurzen Wegen zur Bahn oder zum Bus kommen. Sind keine Abstellmöglichkeiten in der Nähe vorhanden, werden die Fahrräder an einem Laternenmast oder einem Geländer abgeschlossen. Die Radwegeverbindungen zur ÖPNV-Haltestelle sollten gut ausgebaut sein.
- Eventuelle Grundstücksfragen sollten

Alltag vielleicht gar nicht an der ÖPNV-Haltestelle vorbei und nehmen die neuen Angebote deshalb nicht wahr.

- Eine weitere wetter-, vandalismus- und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeit sind Fahrradboxen. Wenn die Boxen jedoch über einen längeren Zeitraum nur einem Nutzer zugeordnet werden und sie nicht grundsätzlich für jeden Umsteiger zugänglich sind, fördert das Land sie nicht (vgl. GVFG-Förderung im unteren Teil des Textes).
- Bei mehr als 100 bis 200 Stellplätzen und wenig verfügbarer Fläche bieten Fahrradstationen mit einem elektronischen Zugangssystem großen Komfort für die Nutzer. Bei größeren Fahrradstationen – wie zum Beispiel dem Umsteiger am Kieler Hauptbahnhof mit 600 Stellplätzen – lohnt es sich, Serviceleistungen wie Fahrradwerkstatt oder -verleih einzurichten, für die allerdings keine Förderung möglich ist (vgl. GVFG-Förderung).

#### So kommen Sie an Fördermittel für Bike+Ride-Angebote

Kommunen können für Bike+Ride-Angebote an Bahnhöfen Finanzmittel des Landes Schleswig-Holstein in Anspruch nehmen. Die NAH.SH GmbH verwaltet diese Finanzmittel für das Land und ist der zentrale Ansprechpartner für die Kommunen. Binden Sie bereits zu Beginn der Planungen die NAH.SH ein. Das erspart unter Umständen Zeit und Kosten, die sonst zu einem späteren Zeitpunkt für Korrekturen im Förderantrag anfallen würden. Klären Sie auch gleich zu Beginn mit der NAH.SH, ob das Vorhaben Verkehrlich sinnvoll und damit grundsätzlich förderfähig ist.

#### Gut zu wissen:

Bevor Sie mit der Maßnahme beginnen, müssen Sie den Antrag bei der NAH.SH gestellt haben. Sonst ist eine Förderung nicht mehr möglich.

Es gibt eine Bagatellgrenze: 10.000 Euro Mindesthöhe zuwendungsfähige Kosten und 7.500 Euro Mindesthöhe Zuwendung. Eine Antragstellung ist nur oberhalb dieses Betrags möglich.

Kommunen in der Metropolregion Hamburg können für den Bau von Bike+Ride-Anlagen zusätzlich zum GVFG eine Förderung aus dem Förderfond Nord beantragen. Es können bis zu 50 Prozent des Eigenanteils der Kommune aus diesem Topf finanziert werden.



B+R große Anlage

vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl. Für Nutzer mit höherwertigen Rädern und E-Bikes ist sie besonders geeignet. Sie wird mit einem elektronischen Schließsystem ausgestattet. In der Fahrradsammelgarage sollen unter dem Dach angebrachte LED-Leuchten den Raum hell und freundlich gestalten. Ein großer Teil der Kommunen wird in der Fahrradsammelgarage Schließfächer anbieten, in denen die Radfahrer Fahrradhelm und Regenkleidung unterbringen können. Die

rechtzeitig geklärt werden. Häufig gehören zum Beispiel die Flächen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld der DB AG und müssen für die B+R-Nutzung gekauft werden. Auch ein Gestattungsvertrag zwischen Kommune und DB AG ist möglich. Für die Vermittlung des Erstkontaktes wenden Sie sich gerne an die NAH.SH.

- Es ist wichtig, für die neuen Bike+Ride-Angebote unter potenziellen Nutzern zu werben. Diese kommen im

Die NAH.SH GmbH benötigt folgende Unterlagen in dreifacher Ausführung:

- Ausgefüllter Förderantrag. Wir senden Ihnen das Formular per Email zu.
- Entwurfsplanung für die Bike+Ride-Anlage mit einem Erläuterungsbericht, Plänen und Kostenschätzung.
- Bedarfsanalyse für die Bike+Ride-Anlage mit folgendem Inhalt: Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens am betreffenden Bahnhof, Auslastung vorhandener Fahrradabstellanlagen (mit Fotodokumentation), Umfang wild ab-

gestellter Fahrräder, Anteil der Fahrradnutzer unter Schülern und Pendlern, Abschätzung des zukünftigen Bedarfs an Abstellanlagen.

Diese ersten Arbeitsschritte der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 können aus diesem Fördertopf grundsätzlich nicht gefördert werden.

Die NAH.SH GmbH prüft die vorliegenden Anträge. Um die sogenannten zuwendungsfähigen Kosten zu ermitteln, arbeitet die NAH.SH mit externen fachtechnischen Prüfern zusammen. Maximal 75

Prozent der zuwendungsfähigen Kosten können gefördert werden. Bei einfachen Fahrradbügeln sind die maximal zuwendungsfähigen Kosten auf 400 Euro bzw. 200 Euro pro Stellplatz festgelegt. Die Maximalbeträge für höherwertige Bike+Ride-Anlagen sind seit Juni 2015 aufgehoben, um den Bau von überdachten und abschließbaren Fahrradabstellmöglichkeiten besonders zu unterstützen.

wiebke.preckwinkel@nah.sh

## Digitale Fahrgastinformation

Fritjov Kinder, NAH.SH GmbH



Wie können sich Fahrgäste in Schleswig-Holstein über den Verkehr informieren? Was tut sich mit Echtzeitinformation, Anschlusssicherung, Haltestellenanzeigen und Apps? Was passiert in Zukunft in diesem inzwischen sehr wichtig gewordenem Sektor des öffentlichen Verkehrs? Aus Berlin, München oder dem Ruhrgebiet hören wir ständig Neues. In Schleswig-Holstein waren dagegen bislang nur punktuell Entwicklungen zu sehen. Jetzt aber bewegt sich sehr viel auf einmal.

Noch in den 1990er-Jahren waren Fahrplanbücher das entscheidende Medium, wenn man eine Fahrt mit dem ÖPNV unternehmen wollte. Viele Menschen kannten den Fahrplan der lokalen Buslinie und die wichtigsten Anschlussbusse auswendig. Später gab es die elektronische Fahrplanauskunft auf Diskette und noch später die Desktop-Onlineauskunft. Heute haben die meisten Menschen den DB-Navigator auf dem Telefon und dazu die NAH.SH-App, die HVV- und die VBB-App. Wie funktioniert diese Fahrplanauskunft? Die Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein finanzieren gemeinsam mit den Kreisen die landesweite Fahrplanauskunft, bekannt als die Fahrplanauskunft [www.nah.sh](http://www.nah.sh). Die Unternehmen liefern ihre Fahrplandaten an eine zentrale Stelle, wo sie miteinander in einem Datentopf vereinheitlicht werden, z. B. die gemeinsam bedienten Haltestellen. Diese zentrale Stelle tauscht die gesamten Fahrplan-

daten mit der DB gegen den Schienenfernverkehr. Mit dem HVV wird gleichfalls der gesamte Datenbestand ausgetauscht, weil die Verkehrsregionen weite Überschneidungsbereiche haben. Auf diese Weise erhält man auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de), [www.geofox.de](http://www.geofox.de) und [www.nah.sh](http://www.nah.sh) die gleichen Auskünfte, nur auf unterschiedliche Regionen bezogen. Die Teilnahme an der Auskunft ist freiwillig, daher fehlen kleinere Teilbereiche.

Die inzwischen selbstverständlich gewordene Echtzeitinformation war in Schleswig-Holstein bisher nur vereinzelt zu finden. Das Land hat daher beschlossen, in einem umfangreichen Schritt die Hardware der Fahrzeuge und die dazugehörige Hintergrundtechnik mit über zehn Millionen Euro zu fördern. Der größte Teil der Verkehrsunternehmen nimmt diese Möglichkeit wahr. Die ersten Geräte senden bereits Echtzeitinformationen in die Auskunftssysteme.

Zur Hintergrundtechnik gehört auch eine Datenversorgung für Haltestellenanzeiger. Kommunen können sich Anzeigergeräte anschaffen und die vorhandenen Daten über eine eingebaute SIM-Karte empfangen. Die nächsten Schritte samt Förderung für Anzeiger werden in diesem Jahr mit den Aufgabenträgern abgestimmt. Als günstige Alternative funktionieren einfache TFT-Bildschirme, die an einen Rechner mit Internetzugang angeschlossen sind.

Lohnt sich eine solche Investition für Regionen, in denen der Verkehr ohnehin nicht sehr dicht ist? Wo der ÖPNV seltener verkehrt, gibt es Barrieren bei der Nutzung. Inzwischen brauchen wir zwar keine Fahrplanbücher mehr, aber die Information muss man sich doch selbstständig besorgen. Die Haltestellenanzeiger bringen die Information zum Nutzer, was schon ein positives Signal ist. Eine weitere Barriere ist die vermutete Unsicherheit. Mit Echtzeitinformation, Anschlusssiche-

www.nah.sh

**Manfred kann**  
mit einem Klick  
den nächsten Bus  
nach Hause finden.

Mit der NAH.SH-App.  
Kostenlos im App Store und bei Google Play.

**NAH.SH**  
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

rung und höherer Verfügbarkeit der Informationen über Apps usw. steigt das Vertrauen in den ÖPNV und das System wird präziser. Selbst, wenn gerade kein Bus zu sehen ist, zeigt der Anzeiger an der Haltestelle, wann einer kommt. Das vermittelt Präsenz und mehr Vertrauen, weil man mit Informationen versorgt wird, statt sie selbst holen zu müssen.

Wie geht es weiter? Die Auskunft ist inzwischen weit mehr als die noch vor wenigen Jahren bekannte Desktop-Auskunft. Sie läuft auf verschiedenen Plattformen und verbreitet sich immer weiter dorthin, wo die Nutzer sind. Mit neuen Schnittstellen lassen sich andere Systeme leichter anbinden, z. B. laufen in der App „Mein Lübeck“ ständig Informationen aus der Fahrplanauskunft samt Echtzeitdaten. In Zukunft wollen wir diskutieren, ob wir bei Google Maps, Alldayr und Citymapper zu finden sein wollen und wie wir Ride- und Bikesharing anbinden.

fritjov.kinder@nah.sh

# Starke Linien im ländlichen Raum Die Renaissance der Bahnstrecke Kiel – Rendsburg

Jochen Schulz, NAH.SH GmbH



Die Bahnstrecke Kiel – Rendsburg hat in den vergangenen Jahrzehnten eine extreme Aufwertung erfahren, die Anfang 2015 mit der Einführung der neuen Regionalbahnlinie RB 75 ihren Höhepunkt erreicht hat. Neben der wichtigen Verbindung der beiden Städte Kiel und Rendsburg hat sie nun auch ihre Bedeutung für die an der Strecke liegenden kleineren Orte zurückerlangt. Dies geschah mit einem zeitgemäßen Fahrplanangebot, das heutigen Anforderungen an die Mobilität entspricht.

Die Geschichte dieses beispielhaften Bedeutungswandels beginnt Mitte der 1980er-Jahre. Die Bedienung der Bahnlinie erfolgte bis 1985 mit nur wenigen über den Tag verteilten Fahrten, die durch Busverbindungen ergänzt wurden. Der letzte Zug nach Rendsburg verließ den Kieler Hauptbahnhof montags bis freitags bereits um 18.30 Uhr (an Samstagen sogar schon um 16.59 Uhr). Ende der 1980er-Jahre wird in Schleswig-Holstein das Regional-Schnell-Bahn-Konzept umgesetzt. Wirtschaftlicher zu betreibende neue Dieseltriebwagen werden auf vielen Strecken eingeführt. Zwischen Kiel und Rendsburg und weiter nach Husum wird der Stundentakt eingeführt und die Betriebszeiten werden ausgedehnt. Ein Vertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bundesbahn sichert die Zukunft vieler regionaler Bahnstrecken.

Mit der Bahnreform 1994 und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahre 1996 geht die Verantwortung für den Regionalverkehr auf der Schiene auf das Land Schleswig-Holstein über. Die durch das Land gegründete und mit der Organisation des SPNV betraute Landesweite Verkehrs-servicegesellschaft mbH (LVS) beginnt mit der Ausschreibung der Verkehrsleistungen im so genannten Netz Nord. Durch die Vergabe im Wettbewerb erhofft sich das Land eine höhere Qualität, eine weitere Verbesserung des Fahrplanan-

gebots und neue Fahrzeuge zu niedrigeren Zuschüssen. Der Einsatz neuer Fahrzeuge, die schneller beschleunigen, eröffnet die Möglichkeit, einen Bahnhalt in Felde vorzusehen. 1998 steht fest, dass die Nord-Ostsee-Bahn ab November 2000 mit fabrikneuen LINT-Triebwagen (LINT= Leichter Innovativer Nahverkehrs-



triebswagen) den Bahnverkehr auf der Strecke Kiel – Rendsburg – Husum übernehmen wird.

Der Startschuss für die Reaktivierung des ehemaligen Bahnhofs Felde-Brandsbek ist gegeben. Gemeinsam planen LVS, DB AG und die Gemeinde Felde die Neuanlage eines Bahnhaltes mit zeitgemäßer Verknüpfungsanlage für Fahrrad-, PKW- und Busverkehr. Er entsteht am Ende der langgezogenen Hauptstraße der 2000 Einwohner zählenden Gemeinde am Westensee, die sich bereits in den Jahren zuvor aufgrund des guten Autobahnanschlusses als beliebter Wohnstandort für in Kiel Beschäftigte profiliert hat. Die Lage unmittelbar an der Hauptzufahrt zur Gemeinde sichert eine gute Sichtbarkeit und sorgt für eine gute Erreichbarkeit. Am 5.11.2000 geht der neue Bahnhof unter großem Interesse der Bevölkerung in Betrieb. Fortan geht es von 5 Uhr bis Mitternacht stündlich in nur 13 Minuten von Felde zum Kieler Hauptbahnhof bzw. in 18 Minuten nach Rendsburg. Die gute Ausstattung der Bahnstrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und die zentrale Lage des Kieler Hauptbahnhofes sorgen für eine Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem PKW trotz nahem Autobahnanschluss.

In den folgenden Jahren steigen die Fahrgastzahlen in Felde schnell an. Statt der zunächst erwarteten 250 Ein- und Aussteiger werden bereits 2005 knapp 400 Ein- und Aussteiger gezählt. Die Bahnstation wird zu einem bedeutenden Ort in Felde, der Bahnanschluss zu einem gewichtigen Plus bei der Immobilienvermarktung und auch ein kleines Café am Bahnhof sorgt für eine zusätzliche Belebung des Ortes. Eine 2005 durch die LVS durchgeführte Fahrgastbefragung zeigt auch, dass der Einzugsbereich der Station deutlich größer ist, als zunächst angenommen. Die Möglichkeit, mit der Bahn regelmäßig und schnell die Landeshauptstadt zu erreichen, wird auch von vielen Bewohnern der umliegenden Gemeinden wahrgenommen, die entweder die PKW-Stellplätze am Bahnhof nutzen oder sich bringen, bzw. abholen lassen.

Der Erfolg der Bahnstation in Felde sorgt in den folgenden Jahren für neue Begehrlichkeiten entlang der Strecke. Auch die Gemeinden Osterrönfeld, Schülldorf, Bredenbek und Melsdorf sowie die Landeshauptstadt Kiel mit dem Stadtteil Russee möchten einen Bahnhof. Für den Wirtschaftsraum Rendsburg wird die Schaffung eines Bahnhaltes südlich des Kanals zu einem wichtigen Leitprojekt.

Doch zunächst werden alle Bemühungen für eine weitere Verbesserung des Bahnangebots durch die unendlich erscheinende Sanierung der Rendsburger Hochbrücke gebremst. Die Eingleisigkeit auf der Brücke und weitere betriebliche Einschränkungen, z.B. durch fehlende Kreuzungsstellen auf der eingleisigen Strecke, verhindern zusätzliche Züge und eröffnen keinen Spielraum für zusätzliche Halte.

Die LVS nutzt allerdings die Möglichkeit der erneuten Ausschreibung der Bahnstrecke Kiel – Rendsburg – Husum, um ein neues Fahrplankonzept vorzubereiten, das nach Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der Rendsburger Hochbrücke umgesetzt werden kann. Dieses Fahrplankonzept sieht stündlich einen schnellen RE Kiel – Rendsburg – Husum und eine etwas langsamere Regionalbahn Kiel – Rendsburg mit Halt an sechs neuen Unterwegsstationen (Schülldorf oder Osterrönfeld, Bredenbek, Achterwehr, Melsdorf, Kiel-Russee und Kiel-Hassee CITTI-PARK) vor. Es berücksichtigt außerdem eine mögliche Verlängerung der Strecke von Rendsburg bis nach Fockbek unter Nutzung des noch

weitgehend vorhandenen Gleises der ehemaligen Strecke Rendsburg – Husum über Erfde. Der erfolgreiche Verlauf der 2009 entschiedenen Ausschreibung eröffnet den finanziellen Spielraum, das Konzept weiterzuentwickeln. Die Tatsache, dass es ohne zusätzliche Fahrzeuge auskommt, erlaubt eine einfache Umsetzung auch während eines laufenden Vertrages. Um den wirtschaftlich starken Bereich südlich des Nord-Ostsee-Kanals mit den Gemeinden Osterrönfeld und Westerrönfeld sowie eines Teils der Stadt Rendsburg zu bedienen, wird gemeinsam mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und den betroffenen Gemeinden an einem Erschließungskonzept für den ÖPNV gearbeitet. Damit soll erreicht werden, dass der gesamte Raum südlich des Kanals in und um Rendsburg von der neuen Bahnverbindung profitieren kann. Es stellt sich





2014 erfolgen die Baumaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ca. zehn Millionen Euro, die rechtzeitig zur Inbetriebnahme am 5.1.2015 fertiggestellt sind. Die Eröffnungszüge am Vortag werden mit Musik und Ansprachen an den neuen Stationen begrüßt.

Nach gut eineinhalb Jahren zieht Bartelt Brouer, Bürgermeister der Gemeinde Bredenbek folgendes Fazit: „Durch die Eröffnung des Bahnhaltes ist unsere Gemeinde näher an Kiel und Rendsburg gerückt. Die Nachfrage nach Bauplätzen hat deutlich zugenommen. Wohnraum insgesamt wird stärker nachgefragt.“

In den vergangenen 30 Jahren wurde das Bahnangebot zwischen Kiel und Rendsburg fast verfünffacht. Es gibt nun sieben Zwischenstationen (bis 2000 fuhr der Zug ohne Halt zwischen Kiel und Rendsburg). Mobilität ohne Auto ist auch im ländlichen Raum möglich. Kleine Gemeinden wie Schülldorf, Bredenbek oder Achterwehr sind so gut wie nie zuvor durch den ÖPNV erschlossen. Der Zweitwagen kann häufiger in der Garage bleiben und bald ganz abgeschafft werden. Schon heute nutzen täglich über 1.000 Reisende die neue Verbindung zwischen Kiel und Rendsburg. Ein weiterer Ausbau der Busverbindungen etwa mit auf die Bahn abgestimmten Bussen von Melsdorf nach Kiel-Mettenhof könnte für zusätzliche Fahrgäste sorgen.

jochen.schulz@nah.sh

heraus, dass ein Bahnhof in Osterrönfeld inkl. Busverknüpfung aufgrund der schwierigen topografischen Verhältnisse nicht zu vertretbaren Kosten umsetzbar ist. Ein Zubringerbus nach Schülldorf ist dagegen deutlich einfacher zu realisieren. Der Kreis und die betroffenen Gemeinden einigen sich auf dieses Konzept, das eine stündliche auf den Zug abgestimmte Zubringerlinie vorsieht, die in den Rendsburger Stadtverkehr integriert wird.

2011 steht fest, dass eine Fertigstellung der Rendsburger Hochbrücke für Ende 2014/ Anfang 2015 zu erwarten ist. Die DB

AG und die Kommunen beginnen – koordiniert durch die LVS/ heutige NAH.SH – mit den Planungen für die neuen Bahnstationen. Herzstück der Infrastrukturmaßnahmen ist der Bau eines Ausweichgleises in Felde, um die Streckenkapazität zu erhöhen. Neben den eigentlichen Bahnsteigen (immer mit Wartehäuschen, Uhr, Sitzgelegenheiten und Fahrgastinformationssystem) erhalten alle Stationen Fahrradabstellanlagen. In Schülldorf, Bredenbek und Melsdorf werden größere Verknüpfungsanlagen mit Busvorfahrt und Park-and-Ride-Anlagen geplant.

## Busverkehr im Kreis Dithmarschen – Schritt für Schritt zu einem besseren ÖPNV-Angebot

Simon Preis, NAH.SH GmbH



Großteile des ÖPNV-Angebots im Kreis Dithmarschen sind, wie in vielen anderen Flächenkreisen auch, primär auf die spezifischen Bedürfnisse von Schulen und Schülern als größte Nachfragegruppe ausgerichtet. Diese Ausrichtung bringt es

mit sich, dass Buslinien diverse unterschiedliche Linienwege aufweisen, Anschlüsse zu Bahn- und anderen Buslinien nicht hergestellt werden können und die Busse in den Randzeiten oder am Wochenende selten bis gar nicht fahren. Diese Ausrichtung ist zwar bedarfsgerecht und entspricht der gesetzlichen Vorgabe einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung, zudem schließen alternative, bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote („RuDi“) die Lücken in den Randzeiten. Für die Segmente Berufs-, Einkaufs-/ Gelegenheits- und Freizeitverkehr ist das ÖPNV-Angebot außerhalb der Randzeiten jedoch strukturell oftmals nur eingeschränkt oder kaum geeignet, weshalb diese Verkehrsmarktpotenziale bislang nicht ausgeschöpft werden. Das spiegelt

sich auch im Verkehrsmittelwahlverhalten der Menschen wider. Der Anteil der Wege, die im Kreis Dithmarschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ist einer der niedrigsten in Schleswig-Holstein. Doch das soll sich ändern.

Aufbauend auf verkehrspolitischen Zielsetzungen strebt der Kreis an, die Qualität des ÖPNV-Systems grundlegend zu verbessern. Aufgrund der angespannten Finanzlage der öffentlichen Haushalte wird sich dies allerdings nur schrittweise realisieren lassen. Um den aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen sowie den Finanzierungsbedarf zu minimieren, soll eine Maßnahmen-Konzentration dort stattfinden, wo

- die Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur gute Voraussetzungen für eine hohe ÖPNV-Nutzungshäufigkeit bieten,
- größere, bisher unerschlossene ÖPNV-Nachfragepotenziale vorhanden sind oder aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen vermutet werden sowie
- größere Bedienungslücken die Mobilitätschancen der auf den ÖPNV angewiesenen Bevölkerung stark ein-

schränken (z.B. fehlende Bedienung am Wochenende).

Positive Erfahrungen mit hochwertigen ÖPNV-Angeboten sind Motivation dafür, auch in anderen Teilen des Kreisgebietes Einwohnern und Besuchern ein attraktives ÖPNV-Angebot bereitzustellen, das auch wahlfreie Verkehrsteilnehmer anspricht. Verankert sind die qualitätsverbessernden Maßnahmen im regionalen Nahverkehrsplan und sollen innerhalb dessen Gültigkeit (2014 bis 2018) realisiert oder angestoßen werden.

Ein wichtiger Schritt hin zu einem besseren ÖPNV-Angebot war die europaweite Ausschreibung der Busverkehrsleistungen im Kreis im Jahr 2015. Sie bildet das Fundament für alle weiteren Verbesserungen und schafft klare Strukturen. Erfolgreiche Gewinnerin in den beiden Teilnetzen Nord und Süd war die DB Regio Bus Nord GmbH, die seit dem 01.01.2016 die ÖPNV-Leistungen im Kreis Dithmarschen für einen Zeitraum von zehn Jahren erbringt.

Bei der Ausschreibung setzte der Kreis konsequent auf die Steigerung der Qualität des ÖPNV-Angebots als Basis für das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, den ÖPNV-Anteil am Modal Split perspektivisch zu erhöhen. Dementsprechend wurden gezielte Optimierungsvorgaben insbesondere für die Bereiche

Ökologie, Barrierefreiheit und Kundeninformation definiert.

Im Ergebnis steht der Einsatz von modernen Fahrzeugen in Verbindung mit einer drastischen Anhebung der Niederflerquote von vorher 45 Prozent auf jetzt 96 Prozent, womit der ab 2022 verbindliche Wert von 100 Prozent schon heute so gut wie erreicht ist. Dazu kommt eine 100-prozentige Ausstattung der Busse mit automatischen Haltestellenanzeigen und -ansagen. Schließlich wird die Flotte über die Vertragslaufzeit aus Bussen bestehen, die bis auf wenige Ausnahmen in den Anfangsjahren den strengen Abgasnormen Euro 5 und 6 entsprechen und somit auch ökologische Akzente setzen. Bei aller Freude über die jetzt schon erreichten qualitativen Fortschritte darf indes nicht übersehen werden, dass diese ÖPNV-Neuvergabe für den Kreis Dithmarschen eine Mehrbelastung von knapp einer Million Euro pro Jahr bedeutet und insofern auch eine Herausforderung darstellt.

Der neue Verkehrsvertrag verschafft dem Kreis aber auch neue Handlungsspielräume. So ist darin ein Umbestellkorridor von 25 Prozent des ursprünglichen ÖPNV-Leistungsumfangs enthalten, innerhalb dessen der Kreis zu den vertraglich definierten Konditionen ÖPNV-Leistung zu- oder abbestellen kann. Dieser Mechanismus ermöglicht es dem

Kreis Dithmarschen, das ÖPNV-Angebot in den kommenden Jahren entsprechend seiner attraktivitätsorientierten Zielsetzungen flexibel und mit transparenten Kalkulationsgrundlagen fortzuentwickeln.

Gestärkt werden sollen insbesondere Achsen mit übergeordnet strategischer Verkehrsfunktion: Heide – Tellingstedt – (Rendsburg), Heide – Wöhrden – Büsum, Meldorf – Marne – Brunsbüttel und St. Michaelisdonn – Marne – (Friedrichskoog). Kernmerkmale des neuen Angebots stellen ein durchgängiger Stundentakt (in Teilabschnitten auch Zwei-Stunden-Takt), gute Bus-Bahn- und Bus-Bus-Anschlüsse an wichtigen Verknüpfungsstellen, schnellere Fahrzeiten sowie eine einheitliche Linienführung dar.

Von diesem neuen verlässlichen Angebot entlang bedeutender Achsen wird ein Großteil der Bevölkerung Dithmarschens profitieren. Die klare Abstimmung auf die Fahrpläne der Bahn sorgt dafür, dass sich nicht nur qualitativ hochwertige Solitäre bilden, sondern ein kreisweites verknüpftes System entsteht. Abgerundet wird das Ganze über eine optimierte Verknüpfung mit dem Individualverkehr, zum Beispiel über Bike+Ride-Stellplätze an Haltestellen, so dass die neue Angebotsqualität auch weiter bis in die Fläche strahlen kann.

simon.preis@nah.sh

## Der BürgerBus Ladelund - ein Erfolgsmodell

Heike Prechel, Vorsitzende des Vereins BürgerBus Ladelund e.V.

Bis vor ca. 60 Jahren gab es in allen kleinen Dörfern in unserer Region intakte dörfliche Strukturen – mit eigener Schule, einer Gaststätte, einer Schmiede und einem kleinen Laden. So konnten die täglichen Grundbedürfnisse erfüllt werden. Nun werden auch größere Dörfer wie Ladelund mit einer nur unzureichenden, in den Ferien kaum vorhandenen Anbindung an den ÖPNV - ein Bus um 7.00 Uhr nach Leck und um 20.00 Uhr einer zurück - als Wohnort unattraktiv. Grundstücke lassen sich zunehmend schwerer verkaufen, Häuser stehen leer und in der Folge werden Betriebe wegziehen.

In Ladelund gibt es bis jetzt noch Grundschule und Kindertagesstätte, ein überaus reges Vereinsleben, ein wunderschönes Naturbad, einen aktiven Sportverein mit vielen Sparten, mehrere Geschäfte und vieles mehr, aber eben nicht alles wie

z. B. einen Allgemeinarzt und so sind viele individuelle Fahrten nötig. Bis nach Leck sind es über 10 Kilometer, deshalb war man bisher immer auf ein eigenes Auto angewiesen - viele Familien besitzen 2 Autos - und besonders Jugendliche und Alte waren abhängig von einer Mitfahrgelegenheit.

Wer das nicht will oder sich finanziell nicht leisten kann, der zieht weg. Ladelund ist aber sehr erhaltenswert. Wir leben in einem ausgeprägten dörflichen Miteinander – in einer großen Nachbarschaft. Jeder kennt jeden und jeder bekommt Hilfe, wenn er sie braucht. So werden viele soziale Aufgaben im täglichen Miteinander erfüllt. Wir wissen aus Erfahrung, dass die Menschen sich sehr glücklich schätzen können - die das erleben dürfen, die wissen, wie es sich anfühlt, geborgen in einem Dorf zu leben. Dieses dörfliche Mit-

einander ist überaus schützenswert! Dazu ist aber in unserer ländlichen Region ein sehr viel größeres Mobilitätsangebot notwendig, als es im Rahmen des bestehenden ÖPNV finanzierbar ist. Eine mögliche Lösung ergab sich für uns, als wir vor 4 ½ Jahren anlässlich einer Seniorenweihnachtsfeier in Ladelund erstmalig von Bürgerbussen hörten. Ein zugezogenes Ehepaar berichtete aus Nordrhein-Westfalen, wo in vielen Orten ehrenamtlich Bürger für Bürger fahren und dadurch eine ausreichende Mobilität für jedermann schaffen.

Diese Idee haben wir begeistert aufgegriffen. Anfang 2012 gründeten wir eine Projektgruppe, die zunächst Informationen sammelte. Wir waren sehr erstaunt, als wir feststellten, dass bereits 1985 der erste Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen seinen Betrieb aufnahm – der Weg dieser Idee bis zu uns an die dänische Grenze dauerte mehr als 25 Jahre!

Dann luden wir unsere Mitbürger zu einer Informationsveranstaltung ein und starteten eine Umfrage, ob überhaupt ein Bedarf vorhanden war. Die Zustimmung in der Bevölkerung war sehr groß. Daraufhin gründeten wir im Januar 2013 unseren

Verein, der mittlerweile 198 Mitglieder hat. Diese bilden den Rückhalt und bieten Rückenstärkung für den Vorstand, die wir in schwierigen Zeiten dringend gebraucht haben.

gen auf jeden Fall barrierefrei sein sollte. Wir besuchten im Sommer 2013 den Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen und dort mehrere BürgerBus-Vereine mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen, darun-



Unser Projekt gestaltete sich wesentlich komplizierter, als wir anfangs erwartet hatten. Es galt unendlich viel zu bedenken, viele verschiedene Aufgaben mussten erledigt und Probleme gelöst werden. Einen Bus besorgen und dann losfahren - so einfach war es nicht! Insgesamt vergingen von der Idee bis zur Realisierung 2 ½ Jahre. Hilfestellung für den Aufbau unseres BürgerBus-Unternehmens haben wir bei den BürgerBus-Vereinen auf Fehmarn, in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen gesucht und auch erhalten. So wurde uns immer deutlicher, was alles zur Einrichtung eines neuen BürgerBusses gebraucht wird.

**Für einen Bürgerbus braucht man ein Verkehrsunternehmen,** das die betriebliche Verantwortung übernimmt. Die Autokraft GmbH ist Genehmigungsinhaberin und Betriebsführerin auf unserer BürgerBuslinie. Von Beginn an wurde das Unternehmen in unsere Planungen einbezogen. Bereits Ende 2013 haben wir mit der Autokraft GmbH einen Kooperationsvertrag geschlossen. Wir fahren im Auftrag der Autokraft GmbH - ein entsprechendes Schild ist in den Bussen gut sichtbar angebracht. In der Präambel unseres Vertrags heißt es: "Das Verkehrsunternehmen und der BürgerBusverein erfüllen diesen Vertrag auf einer partnerschaftlichen Basis mit gegenseitiger Wertschätzung." Die bisherige Zusammenarbeit gestaltete sich absolut vertrauensvoll und harmonisch. Auf keinen Fall stellen wir eine Konkurrenz dar, sondern verstehen uns als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots. Gemeinsam schaffen wir eine intensive Belebung des Busverkehrs durch die direkte Anbindung des BürgerBusses an die Schnellbusse nach Niebüll und Flensburg.

**Für einen Bürgerbus braucht man einen Bus,** der nach unseren Vorstellungen

ter einige Teilniederflurfahrzeuge und ein Vollniederflurfahrzeug. Wir haben uns für einen barrierefreien 9-Sitzer Vollniederflurbus entschieden. Seine Vorteile sind: kein Radkasten im Sitzbereich, keine Stufe im Fahrgastraum, überall großzügige Stehhöhe, breite Fahrgastsitze, ergonomisch günstiger Arbeitsplatz für den Fahrer beim Kassieren, eine möglichst niedrige Einstiegsstufe, die für Gehbehinderte besser zu treten ist und auch zu einer flacher angelegten Rampe für Rollstuhlfahrer führt.

Es gab europaweit nur einen Anbieter eines entsprechenden BürgerBusses, den österreichischen Busbauer Kutsenits, dessen Produkte in Deutschland ausschließlich von der Firma FIBE-Bus vertrieben werden (siehe auch Testbericht in „Regionalverkehr 3-2013“). Deutlich stellt der oben erwähnte Testbericht die einwandfreie Verarbeitung des Kutsenits Busses heraus. Auch werden Wartungskosten, Dieselverbrauch, Winterfestigkeit,

Verschleiß und Fahrgastkomfort aus den Erfahrungen der befragten BürgerBus-Vereine positiv beurteilt. Ein barrierefreier Vollniederflurbus ist allerdings teurer als ein Teilniederflurbus. Der Preis für den FIBE-Bus betrug 90.000 €. Er ist mit allem ausgerüstet, das zu einem professionellen Busbetrieb gehört wie z. B. Zahlisch und Geldwechsler, elektrische Türöffner, Fahrtzielanzeige und vieles mehr. Für Fahrgäste im Rollstuhl ist ein Extraplatz hinter dem Fahrersitz eingerichtet. Durch die breite und niedrige Tür ist ein Einstieg für alle Altersgruppen mit und ohne Handicap sehr komfortabel. Die herausklappbare Rollstuhlrampe macht ihn zusätzlich absolut barrierefrei. So kann man auch mit einem breiten Kinderwagen gut einsteigen. Alle Kinder nehmen während der Fahrt auf Kindersitzen Platz, die in beiden BürgerBussen in den







bis vertraglich festgelegt wurde, dass unser Verein den Eigenanteil der Gemeinde per Pacht erstattet.

### Für einen Bürgerbus braucht man Fahrerinnen und Fahrer

Ein Bürgerbusbetrieb ist nicht möglich ohne ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer. Jeder kann fahren, der mindestens 21 Jahre alt ist, einen Führerschein der Klasse B hat und über mindestens zwei Jahre Fahrpraxis verfügt. Zusätzlich müssen sich die zukünftigen Fahrerinnen und Fahrer einem Gesundheitscheck bei einem Arbeits- oder Betriebsmediziner unterziehen und die Kreisverwaltung aufsuchen: Hier wird der Führerschein nötigenfalls auf das EU-Format umgestellt und die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung erworben, die 5 Jahre gültig ist, wenn wie bei uns die entsprechenden Untersuchungen beim Arzt durchgeführt wurden. Alle Kosten trägt unser Verein. Dafür verpflichten sich die Fahrerinnen und Fahrer per Vertrag, mindestens für die Dauer eines Jahres zu fahren. Sie werden durch die Autokraft GmbH bei der Berufsgenossenschaft angemeldet. Wir haben zusätzlich eine Rechtsschutzversicherung für sie abgeschlossen. Zurzeit sind 10 Fahrerinnen und 25 Fahrer bereit, unsere BürgerBusse ehrenamtlich zu steuern.

Nach dem Motto "Bürger fahren für Bürger" engagiert sich das Fahrerteam ehrenamtlich, damit jeder bei Wind und Wetter bequem zu seinem Zielort kommt, alle Kinder pünktlich und sicher unterwegs sind, individuelle Autofahrten reduziert werden und damit weniger Lärm und Abgase entstehen, Zweit- und Drittautos für die Wege vor Ort überflüssig werden und auch Einwohner ohne Auto überall



erforderlichen Größen vorhanden sind, denn im BürgerBus herrscht grundsätzlich Anschnallpflicht.

### Für einen Bürgerbus braucht man Geld zur Anfangsfinanzierung

90.000 € für den FIBE-Bus mussten finanziert werden. Dazu kamen ca. 12.000 € für weitere Anfangsinvestitionen. Wir begannen das Projekt mit dem Vorsatz, den Haushalt unserer Bedarfsgemeinde nicht zu belasten. Bis die Finanzierung stand, war es ein weiter und teilweise steiniger Weg, der fast ein Jahr Zeit in Anspruch nahm. Unsere Suche nach Geldgebern wurde zusätzlich erschwert, da unser Verein - wie alle anderen Bürgerbusvereine - nicht gemeinnützig ist. Dies schließt Förderungen durch Lottoeinnahmen oder gemeinnützige Stiftungen aus. Realisieren konnten wir unser Projekt letztendlich durch Fördermittel der AktivRegion Nord, einen Zuschuss des Wirtschaftsministeriums und Mittel des Kreises Nordfries-



land. Es gibt bisher in Schleswig-Holstein auf allen Verwaltungsebenen keine Vorgaben für die Einrichtung von BürgerBussen. Entsprechend gestaltete sich das Ausfüllen der entsprechenden Förderanträge als überaus schwierig und war für uns nur durch zusätzliche Unterstützung zu bewerkstelligen. Die Förderung durch die AktivRegion bedingte die Trägerschaft der Gemeinde Ladelund und somit auch einen Eigenanteil der Gemeinde. Das schien kurzfristig das Aus zu bedeuten,

hinkommen können. Ihre persönlichen Beweggründe sind sehr vielfältig: Sie fahren jetzt selbst, weil sie später mitfahren möchten. Sie wollen voller Stolz ein Teil dieses tollen Projekts sein, ihre Freizeit sinnvoll gestalten oder anderen Menschen helfen. Sie suchen den Kontakt zu anderen Menschen oder haben einfach nur Spaß am Busfahren. Sie merken, dass sie gebraucht werden und bekommen viel Anerkennung durch die Dankbarkeit der Fahrgäste. Auf den monatlichen Fahre-

treffen, wenn der Einsatzplan für die nächsten Wochen festgelegt wird, bestimmen sie selbst, wann und wie oft sie fahren. Dabei müssen allerdings die Lenk- und Ruhezeiten berücksichtigt werden. Unsere Fahrerinnen und Fahrer werden intensiv auf ihren Einsatz im BürgerBus vorbereitet. Sie absolvieren ein ganztägiges Fahrsicherheitstraining im BürgerBus unter der Leitung eines qualifizierten Fahrlehrers und nehmen an einem Erste-Hilfe-Kurs teil. Ein vereinsinternes Ausbildungsteam mit einem Ausbildungsleiter ist zuständig für die weitere Schulung. Zusätzlich wird jedem neuen Fahrer ein Pate oder eine Patin so lange an die Seite gestellt, wie es erforderlich ist. Der Teamgeist wird gefördert durch die gemeinsamen Fortbildungen und Feste.

**Für einen Bürgerbus braucht man einen Fahrplan**

Wir haben uns im Verlauf der Planungen immer weiter von einem Denken rund um unseren Ladelunder Kirchturm zu einem Denken für unsere Region entwickelt. Nach und nach kamen mehr Dörfer dazu. Eine ausreichende Mobilität ist extrem wichtig für ihren langfristigen Erhalt, damit Leute hier wohnen bleiben oder hierherziehen. Dafür müssen wir zusammenhalten! Das kann ein Dorf alleine nicht schaffen! Unser Projekt heißt BürgerBus Ladelund. Hier hat es auch seinen Anfang genommen, aber zum BürgerBus Ladelund gehören mittlerweile acht Gemeinden, die untereinander und über den ZOB in Leck als wichtigstem Dreh- und Angelpunkt mit dem gesamten ÖPNV verbunden werden. In diesen Gemeinden leben knapp 14.000 Einwohner auf einer Fläche von 169 km<sup>2</sup> - somit 1/12 der Kreisfläche und der Einwohner. Alle am BürgerBus beteiligten Gemeinden treffen sich in unregelmäßigen Abständen, um die gemeinsamen Belange zu besprechen. Einige weitere Nachbargemeinden würden sich gerne anschließen, aber das können wir nicht mehr leisten.

Seit dem 14. Juli 2014 verbindet unser erster BürgerBus auf der Linie 1012 a die Dörfer Ladelund, Westre, Karlum, Bramstedtlund, Achtrup und Leck nach einem festen Fahrplan und mit festen Haltestellen von Montag bis Freitag ganztags miteinander. In Leck wird der ZOB so angefahren, dass zeitnah in die Schnellbusse nach Niebüll und Flensburg umgestiegen werden kann. Nach einer Innerortstour durch Leck kommt der BürgerBus wieder zum ZOB und nimmt die mittlerweile mit dem Schnellbus angekommenen Fahrgäste wieder mit zurück in ihre Dörfer. Am 7. April 2015 hat der zweite BürgerBus seinen Fahrdienst auf der Linie 1012 b aufgenommen. Wir fahren seitdem auch Süderlügum und Sprakebüll an. Für beide Linien haben wir in Absprache mit der Autokraft GmbH intensive Überlegungen

angestellt hinsichtlich der An- und Abfahrzeiten, der Streckenführung und der Haltestellen. Wir haben zusätzliche Haltestellen beantragt und eingerichtet an Seniorenwohnheimen, bei Ärzten oder Apotheken und in den einzelnen Dörfern, um die Wege zur nächsten Haltestelle möglichst kurz zu gestalten. (Der aktuelle Haltestellen- und Fahrplan ist auf unserer Internetseite [www.buergerbus-ladelund.de](http://www.buergerbus-ladelund.de) veröffentlicht.)

Die Auswertung der Listen zur Fahrgasterfassung, die die Fahrer ausfüllen, ergab, dass die Auslastung des ersten Buses in einigen kleinen Nachbargemeinden zu gering für einen regelmäßigen Linienverkehr war. Deshalb haben wir unseren Fahrdienst dort auf ein Anrufsystem umgestellt, das seitdem erfreulich intensiv genutzt wird. Seit dem 11. Januar 2016 erweitert ein Renault ZOE - unser Mini-BürgerBus - das Fahrangebot unseres Vereins. Das ist ein Fahrzeug mit 100% Elektroantrieb. Es übernimmt die Zubringerdienste aus und in die kleinen Nachbargemeinden. Die Gemeinde Ladelund least es für die Dauer von drei Jahren mit einer jährlichen Laufleistung von 20.000 km und überlässt es uns wie die beiden BürgerBusse zum Betrieb. Den benötigten Strom bekommen wir kostenlos von einem Werbepartner. In Nordfriesland wird sehr viel Strom produziert, da ist es sinnvoll, ihn auch hier zu verbrauchen. Die Leasingraten übernehmen beteiligte Gemeinden, Werbepartner und Sponsoren. Durch die teilweise Umstellung auf einen Anrufbus und die Anschaffung des Elektroautos konnten wir die Taktung nach Leck auf 9 x täglich erhöhen, was zu steigenden Fahrgastzahlen führte.

**Für einen Bürgerbus braucht man einen Tarif**

Eine Fahrt von Ladelund nach Karlum - 4,5 km - kostet nach dem SH-Tarif 2,85 €.

Eine Fahrt von Ladelund nach Achtrup - 5,7 km - kostet nach dem SH-Tarif 2,85 €. Eine Fahrt von Ladelund nach Leck - 10,2 km - kostet nach dem SH-Tarif 2,85 €. Eine Fahrt von Ladelund nach Niebüll - 17 km - kostet nach dem SH-Tarif 2,85 €.

Nach unserer Meinung ist diese Preisgestaltung zu grobmaschig. Wir haben den Preis für die Fahrt von Ladelund nach Niebüll zugrunde gelegt und daraus den Preis für einen gefahrenen Kilometer berechnet, das sind aufgerundet 0,17 € / km. Diesen Preis haben wir mit den jeweils zu fahrenden Kilometern multipliziert und so die folgende Tariftabelle erhalten:

**Tariftabelle**

nach	Ladelund	Bramstedtl.	Karlum	Westre	Achtrup	Sprakebüll	Leck	Klintum	Süderlügum
von	Ladelund								
	Bramstedtl.								
	Karlum								
	Westre								
	Achtrup								
	Sprakebüll								
	Leck								
	Klintum								
	Süderlügum								

**Fahrtpreise**

Erwachsene	1,00	1,50	2,00	2,50
Kinder bis 14 J.	0,50	1,00	1,50	2,00
<b>10€-Sparkarte</b>	im Wert von 12,00 €			

Zu beachten ist, dass bei uns jeder Fahrgast bezahlen muss - auch der Schüler, der bereits eine Fahrkarte besitzt, und auch das Baby. Es beansprucht einen der 8 Sitzplätze wie jeder andere Fahrgast, denn im BürgerBus herrscht Anschnallpflicht wie in einem PKW. Laut Vertrag mit



der Autokraft GmbH behalten wir unsere Fahrereinnahmen. Würden wir nach dem SH-Tarif kassieren, müssten wir uns den Fahrpreis von Ladelund nach Niebüll teilen. Wenn wir Schülerkarten anerkennen würden, müssten wir auch dafür einen Anteil erhalten. Die Abrechnung würde sehr kompliziert.

Die gesamte Schulung ist bereits sehr umfangreich. Da ist es gut, dass unsere Fahrerinnen und Fahrer bisher nur unsere eigenen Fahrkarten für unseren Bereich nach unserem Haustarif kassieren und nicht zusätzlich das gesamte Angebot des SH-Tarifs lernen müssen. Auch die Fahrgasterfassung wäre sehr viel komplizierter als ohnehin schon.

### **Für einen Bürgerbus wünscht man sich Fahrgäste**

Allgemein können wir sagen, dass alle Altersgruppen unter unseren Fahrgästen zu finden sind und auf keinen Fall nur Senioren, wie vielfach angenommen wird. Viele nutzen die BürgerBusse als Zubringer zu den Schnellbussen. Nach den Erfahrungen anderer Bürgerbus-Vereine wären wir bei unserer relativ geringen Einwohnerzahl am Anfang mit durchschnittlich 8 Fahrgästen am Tag, insgesamt also 2000 im Jahr, zufrieden gewesen, aber wir hatten nach nicht einmal eineinhalb Jahren 20.000 - und die Zahlen steigen weiter. An mehreren Tagen wurden schon über 100 Fahrgäste gezählt, - das täglich wären 25.000 im Jahr! Die Fahrerinnen und Fahrer tragen, wie schon erwähnt, an jeder Haltestelle in eine Liste u.a. ein, wie viele Personen ein- oder ausgestiegen sind. Diese Angaben werden dann neben anderen statistischen Erhebungen für den nächsten Fahrplan ausgewertet. Die monatlichen Ergebnisse veröffentlichen wir auf unserer Internetseite. In der ersten Juniwoche verzeichneten wir einen neuen Tagesrekord mit 116 Fahrgästen und das Wochenergebnis toppte mit 451 Fahrgästen alle bisherigen Zahlen. Diesen Erfolg haben wir uns bei unseren Planungen niemals vorstellen können. Er belegt aber eindrucksvoll, wie sinnvoll unser aller Engagement ist.

Eine schriftliche Befragung in den Dörfern ergab, dass der BürgerBus keine Konkurrenz für Taxiunternehmen darstellen würde, da kaum jemand auf dem Land aus Kostengründen das Taxi für normale Fahrten zum Arzt oder für Besorgungen nutzt, sondern dafür eine Mitfahrgelegenheit organisiert. Auch die mündliche Befragung von Fahrgästen zeigte, dass niemand alternativ mit dem Taxi gefahren wäre.

### **Für einen Bürgerbus braucht man Einnahmen für die laufenden Kosten**

Auch wenn die Fahrer, der Vorstand und das Wartungspersonal nicht bezahlt werden - so ganz ohne Geld funktioniert der BürgerBus dann doch nicht. Es ent-

stehen jährlich Ausgaben in Höhe von rund 45.000 €.

Im Soll stehen:

- Aufwendungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für neue Fahrerinnen und Fahrer und für ihre Kleidung und Schulung,
- Aufwendungen für die Versicherungen der Fahrerinnen und Fahrer,
- Prämien für die Fahrzeugversicherung,
- Kosten für den Druck von Fahrplänen und Fahrscheinen, evtl. auch für neue Haltestellen
- Kosten für Kraftstoff und Schmiermittel,
- Aufwendungen für Wartung, Reparatur und Pflege der BürgerBusse, die jährlich zum TÜV müssen,
- Kosten für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- Ausgaben für das Vereinsleben
- Steuerzahlungen an das Finanzamt
- Pachtzahlung an die Gemeinde Ladelund

Im Haben stehen:

- die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf
- Erstattung für die Beförderung Schwerbehinderter und der Ökosteuern
- Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen auf den BürgerBussen und auf den Fahrplänen
- Einnahmen aus der Werbung auf dem Monitor in den Fahrzeugen
- eventuelle Zuschüsse der beteiligten Gemeinden über den jährlichen Mitgliedsbeitrag hinaus
- Mitgliedsbeiträge
- Unterstützung durch Sponsoren

Viele Werbepartner und Privatpersonen sind bereit, den BürgerBus durch ihre Werbung und ihre Mitgliedsbeiträge zu unterstützen. Sie demonstrieren so ihre Verbundenheit nach dem Motto: Aus der Region für die Region. Seit Juli 2014 konnten wir dadurch alle laufenden Kosten finanzieren und sogar kleine Überschüsse erwirtschaften, mit denen wir den Kauf des zweiten, gebrauchten BürgerBusses weitgehend finanziert haben. Größere Überschüsse müssten wir versteuern. Das erschwert die Rücklagenbildung für einen neuen Bus. Bei einer jährlichen Laufleistung von 70.000 km steht nach ungefähr 5 Jahren ein neuer BürgerBus an.

### **Für einen Bürgerbus braucht man ein engagiertes Team**

Wir haben in enger Absprache mit der Autokraft GmbH ein kleines "Verkehrsunternehmen" aufgebaut und seit zwei Jahren leiten wir es. Zu unseren Aufgaben gehören u.a.

- die Leitung und Optimierung des Betriebs in Absprache mit Kreis und Konzessionsinhaber
- eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, um

das Projekt im Gespräch zu halten und so auch für Werbepartner interessant zu machen

- das Aktualisieren unserer Homepage
- die Einteilung und Betreuung des Fahrerteams
- Werbeaktionen für neue Fahrerinnen und Fahrer und ihre Ausbildung
- die Verwaltung von zurzeit 198 Mitgliedern und Mitgliederwerbungen
- die Optimierung des Fahrplans
- die Finanzierung und Rechnungslegung
- statistische Auswertungen
- die Organisation des Vereinslebens
- die Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft "pro bürgerbus schleswig-holstein"
- Vorträge und Informationen rund um BürgerBusse u.v.m.

Darüber hinaus lenken 2 Fahrer/innen von Montag bis Freitag unsere BürgerBusse und eine/r hat Bereitschaftsdienst für unseren Mini-BürgerBus. Unsere Fahr-dienstleiterin versieht während der Fahrzeiten den Hintergrunddienst und nimmt auch von 6.30 bis 18.00 Uhr die Anmeldungen für den Anrufbus entgegen. Das Wartungsteam überprüft regelmäßig die Füllstände in den Fahrzeugen, bringt die Busse in die Werkstatt und zum TÜV, reinigt sie, wechselt die Reifen und führt kleine Reparaturen aus. Insgesamt kommen so im Jahr über 9000 ehrenamtliche Stunden zusammen. Wir haben diese Stunden bisher gerne geleistet und freuen uns auf die vor uns liegenden Stunden, die wir für unsere Mitbürger investieren wollen.

### **Unser Bürgerbus bekommt Aufmerksamkeit und Anerkennung**

In der gesamten Bevölkerung wird der BürgerBus überaus positiv wahrgenommen. Sogar seine wenigen anfänglichen Skeptiker sind inzwischen verstummt und davon überzeugt, dass durch sein Angebot das Leben in unseren Gemeinden bereichert wird. Der BürgerBus gehört für viele Nutzer zu ihrem täglichen Dasein und ist mittlerweile nicht mehr wegzudenken.

Unser Engagement und Erfolg wird über die Kreis- und sogar Landesgrenzen hinaus wahrgenommen. So stellten wir geladenen Fachleuten auf Einladung der Landesregierung anlässlich des Demografie-Forums in Neumünster am 5. November 2014 unseren BürgerBus vor. Im Demografieportal des Bundes und der Länder ist er als Best-Practice-Beispiel aufgeführt. Die Vorsitzende unseres Vereins erreichte bei der Wahl zum "Mensch des Jahres 2014" landesweit den 2. Platz. Positive Resonanz erhalten wir auf unserer Facebook-Seite. Häufig werden wir um Vorträge oder Rat zum Thema "BürgerBus" gebeten. In Kiel erhielten wir

gemeinsam mit dem Bürgerbusverein Fehrnau den ÖPNV-Preis 2015 des Fahrgastbeirates Schleswig-Holstein. Politiker wie Dr. Ralf Stegner, Mathias Ilgen, Kai Vogel, Johannes Callsen, Astrid Damerow und Birthe Mathiesen ließen sich vor Ort informieren. Auf Einladung der Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. präsentierten wir den BürgerBus Ladelund auf der diesjährigen Grünen Woche in Berlin. Alle diese Ereignisse stellen eine Anerkennung unserer ehrenamtlichen Arbeit dar, aber die hohe Anzahl der Fahrgäste belegt wohl am eindrucksvollsten, wie sinnvoll dieser Einsatz ist. Viele dankbare Rückmeldungen an die Fahrerinnen und Fahrer sind ein wunderbarer Lohn für uns alle. Allerdings motivieren Einzelschicksale, in denen die Busse helfen konnten, am meisten zur Weiterarbeit. So fuhr eine Frau über einige Monate täglich mit dem ersten Bus zu ihrer Mutter, die in einer Seniorenwohnanlage betreut wurde, und mit dem letzten wieder zurück. Diese beiden Frauen haben durch den BürgerBus viel Zeit miteinander verbringen können. Ein älterer Mann kann täglich nach Leck fahren und braucht nicht länger bei Wind und Wetter zu trampeln. Kinder, die kein Mama-Taxi zur Verfügung haben, können an Sommerspaßaktionen in Leck teilnehmen. Aus anderen Gemeinden ziehen Ältere nach Ladelund wegen der Haltestelle des BürgerBusses direkt auf dem Gelände der Seniorenwohnanlagen. Die Bewohner können selbstbestimmt zum Einkaufen fahren oder zum Bummeln oder Eis Essen nach Leck. Auch die Nachfrage nach und der Verkauf von Grundstücken in Ladelund und den anderen Gemeinden hat sich deutlich gesteigert, weil man in diesen Orten auch ohne ein eigenes Auto leben kann.

### **Bürgerbusse in Schleswig-Holstein brauchen politische Unterstützung**

Unsere BürgerBusse in Ladelund fahren als ganz normaler Linienverkehr auf einer konzessionierten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und einem genehmigten Tarif. Die Autokraft GmbH sichert die verkehrsrechtliche Seite ab. Betrieben werden die Busse durch ehrenamtliche Mitarbeiter, die sich in einem Verein zusammengeschlossen haben. In Nordrhein-Westfalen wird diese Form des öffentlichen Nahverkehrs seit über 25 Jahren erfolgreich praktiziert. Am 1. April 2015 startete dort bereits der 120. BürgerBus! In über 25 Jahren wurden dagegen erst zwei Bürgerbusbetriebe eingestellt. Das beweist die absolute Zuverlässigkeit dieser sinnvollen Ergänzung im Linienverkehr.

Unsere BürgerBusse haben fast 30.000 Fahrgäste aus allen Altersgruppen in den ersten beiden Betriebsjahren befördert - dieses Ergebnis belegt eindrucksvoll, wie sinnvoll so ein Projekt in einer Region mit dünner Besiedlung auch in unserem Bundesland ist.

Unser größter Wunsch ist natürlich, den BürgerBus Ladelund für unsere Einwohner langfristig zu etablieren. Wir könnten mit gebrauchten oder kleineren, nicht barrierefreien Fahrzeugen den Fahrbetrieb aufrecht erhalten, aber nach jeweils ungefähr 5 Jahren für einen neuen Vollniederflurbus 90.000 € alleine bezahlen, das können wir nicht. Dafür brauchen wir politische Unterstützung!

Im Januar 2015 haben wir uns mit den wenigen anderen Bürgerbusvereinen, die es bereits bei uns im Land gibt, in Meldorf zur Arbeitsgemeinschaft "pro bürgerbus schleswig-holstein" zusammengeschlossen. Gemeinsam engagieren wir uns in der AG für den Aufbau einer Förderstruktur in Schleswig-Holstein analog zu der in Nord-

rhein-Westfalen oder Niedersachsen, damit es zukünftig wesentlich leichter wird, einen BürgerBus ins Leben zu rufen und die notwendigen Ersatzbeschaffungen zu finanzieren. Zu dieser öffentlichen Förderung gehört nach Auffassung der AG

- die Herausgabe eines Leitfadens für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen in Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft "pro bürgerbus schleswig-holstein", (Anm.: Im Juli fand mit der NAH-SH das Auftaktgespräch dazu statt.)
- Hilfestellung durch kompetente Ansprechpartner auf Landesebene und innerhalb der Arbeitsgemeinschaft, (Anm.: ist in der NAH-SH und der AG bereits möglich)
- ein einfaches und unbürokratisches Antragsverfahren, dabei Berücksichtigung regionaler Gegebenheiten,
- eine einfache Tarifgestaltung, da sehr viele -oft ältere- Fahrer zu einem BürgerBus-Team gehören und ansonsten entsprechend geschult werden müssen neben den vielen anderen Dingen, die sie ohnehin lernen müssen,
- eine verbindliche gesetzliche finanzielle Förderung des Landes Schleswig-Holstein für BürgerBusse, d. h. die Kreise sollten so durch Landesmittel ausgestattet werden, dass die Anschaffung und Ersatzbeschaffung von barrierefreien BürgerBussen unabhängig von den bisherigen Kreishaushalten möglich ist,
- und eine jährliche Bezuschussung der Betriebs- oder Organisationskosten.

Eine ausreichende und vor allen Dingen bezahlbare Mobilität für jede Bürgerin und jeden Bürger im ländlichen Raum ist unserer Meinung nach nur möglich durch den ÖPNV ergänzende, ehrenamtliche Ange-

# Der Schleswig-Holstein-Tarif: ein Land, eine Fahrkarte, ein Tarif für Bahn und Bus



Alle Infos unter [www.nah.sh](http://www.nah.sh) und beim NAH.SH-Kundendialog: T 01805.710707  
(14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.).



**NAH.SH**  
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

bote wie z. B. BürgerBusse. Diese sind wiederum nur möglich durch ein gutes Miteinander von ehrenamtlichem Engagement und öffentlicher Förderung. Wir möchten anderen Gemeinden mit unserem Ladelunder Beispiel Mut machen, ihre eventuell vorhandenen Mobilitäts-

probleme selbst in Zusammenarbeit mit dem ortsansässigen Verkehrsunternehmen zu lösen. Überall gibt es Menschen, die bereit sind, sich dafür ehrenamtlich zu engagieren! Wenn es uns weiterhin gelingt, in Schleswig-Holstein entsprechende Förderstrukturen aufzubauen, wird das

Einrichten von BürgerBussen sehr viel leichter werden. Bis dahin und auch darüber hinaus sind wir zu jeglicher kostenlosen umfangreichen Unterstützung und Hilfestellung bereit. Bitte sprechen Sie uns an!

# Mobilität - Schlüssel-Infrastruktur für ländliche Räume

## Positionen aus der Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins

Bernd Wolfgang Hawel, Dipl.-Geograph Stadtplaner SRL, Leiter des Arbeitskreises „Mobilität im ländlichen Raum“ der ALR-SH  
Torsten Sommer, Geschäftsführer der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V.

- ▶ Der **demographische Wandel** überlagert einen seit langem anhaltenden Strukturwandel der ländlichen Räume. Entleerung, Funktions-, Arbeitsplatz- und Attraktivitätsverluste verschärfen sich.
- ▶ **“Nah“-Versorgung** existiert kaum noch im Dorf, sondern in zentralen Orten, ohne dass der ÖPNV dem nachfolgt. Wege zu Schulen, Einzelhandel, Gesundheitsdiensten, Öffentlichen und privaten Dienstleistungen, Freizeit und Kultur verlängern sich.
- ▶ Die **Erreichbarkeit** der Nahversorgung ist aber ein Kriterium für die Wohnortwahl (und immer mehr: das Verbleiben) privater Haushalte auf dem Lande.
- ▶ Deswegen wird **Mobilität** als zentrales Handlungsfeld der Daseinsvorsorge und Schlüssel-Infrastruktur für die Lebensfähigkeit ländlicher Räume erkannt.

## Mobilität in Zahlen

Ländliche Mobilität ist in hohem Maße Pkw-abhängig. Je kleiner die Gemeinde und je ländlicher die Region, desto mehr Pkw-Kilometer pro Jahr, und desto niedriger die ÖPNV-Nutzung. Exemplarisch zeigt sich im "ländlichen" Bundesland Schleswig-Holstein eine starke Binnendifferenzierung der ÖPNV-Anteile am Wegeaufkommen (Abb. 1):

- 9 bis 15 % in den Oberzentren Flensburg, Lübeck, Kiel
- 6 bis 10 % im urbanisierten Hamburger Umland
- nur 3 bis 6 % in den ländlichen Kreisen
- Individualverkehr außerhalb der Städte bis 62 %
- Fuß und Fahrrad zusammen 30 bis 45 %.<sup>1</sup>

Landesweit ist seit 2005 ein leichter Wandel des Mobilitätsbildes erkennbar: die Anteile des MIV sind gesunken und die des nicht-motorisierten und des öffentlichen Verkehrs gestiegen (Abb. 2).<sup>2</sup>

"Ländlicher Verkehr" heißt in Schleswig-Holstein in hohem Maße auch "touristischer Verkehr". Bus und Bahn nutzen bei der Anreise (bundesweit niedrige) 12 % der Urlauber, während des Aufenthalts nur 27 %. Hier sind die Potenziale "... bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und reichen von einem fehlenden bzw. unattraktiven Verkehrsangebot über mangelnde Informationen bis zu ‚eingefahrenen‘ Verhaltensmustern bei den möglichen Nutzern."<sup>3</sup>

## Ländlicher ÖPNV im Strukturwandel

Seitdem die Länder den Regionalverkehr auf der Schiene verantworten, ist in Schleswig-Holstein ein hochwertiges Netz mit dichtem vertaktetem Angebot entstanden, mit dem Effekt, dass sich die Zunahme der Nahverkehrsnutzung (Abb. 2) vorwiegend aus dem Schienenverkehr

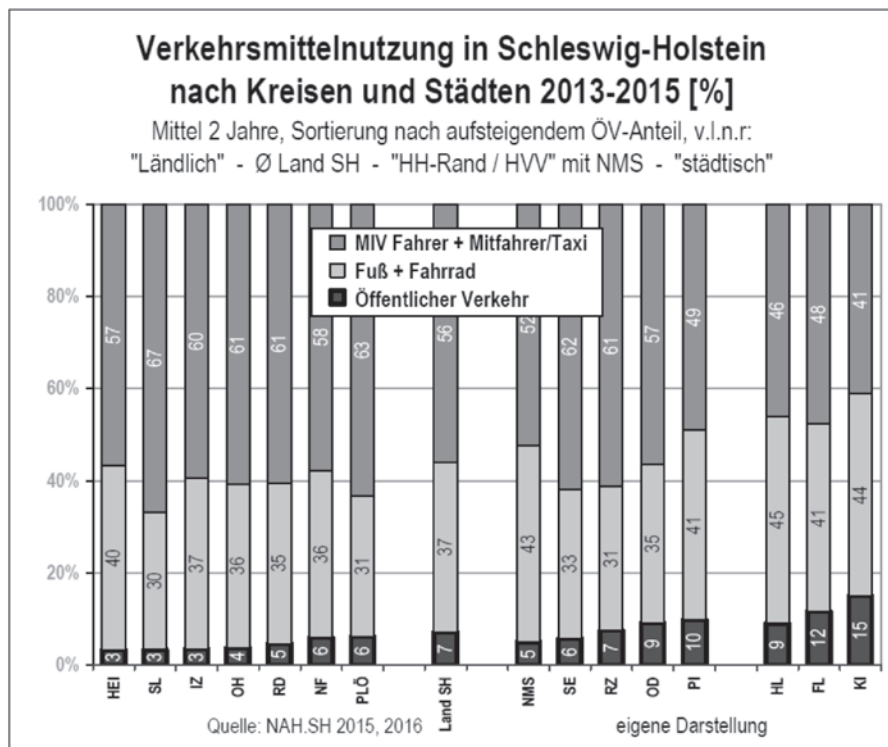


Abb. 1: Verkehrsmittelnutzung in Schleswig-Holstein nach Kreisen und Städten 2013-2015

<sup>1</sup> NAH.SH: Landesweite Marktforschung in Schleswig-Holstein, 2014 und 2015, www.nah.sh  
<sup>2</sup> wie Fußnote 1; die regelmäßige Marktforschung der NAH.SH (ehem. LVS) begann 2005  
<sup>3</sup> NAH.SH: LNVP bis 2017. Landesweiter Nahverkehrsplan 2013-2017, S. 38 ff. www.nah.sh

speist. Dieser hat positive strukturelle Bedeutung gerade auch für die ländlichen Räume. Deswegen sind Investitionen in den Ausbau von Bahnlinien richtig; sie dürfen sich aber nicht allein auf die Ballungsräume fokussieren. Auch die Strecken im ländlichen Raum verdienen weiterhin eine Steigerung ihrer Attraktivität (z.B. durch Beschleunigung, dichtere Taktung, Modernisierung und Barrierefreiheit von Haltepunkten, Schließen von Fahrplanlücken usw.).

Der Nahverkehr ist immer noch weit davon entfernt, als Gesamtsystem wahrnehmbar zu sein. Bis auf wenige Ausnahmen ist an den Stationen eine reibungslose Verknüpfung und Anschluss-Sicherung von Bahn, Bus und anderen Mobilitätsformen nicht gewährleistet. Hier sind weniger investive, als vielmehr kommunikative, informatorische und organisatorische Maßnahmen gefragt, die ggf. durch geeignete Stellschrauben der Förderung bewegt werden können.

Abseits der Bahnlinien weisen die "Zwischenräume" neben einigen starken Bus-Linien viele schwache auf (wenige Fahrten, kaum abends und wochenends, teils nur 2x an Schultagen); einzelne Ortschaften bleiben ganz ohne ÖPNV. Strukturwandel und Vollmotorisierung haben den ländlichen ÖPNV über Jahrzehnte in eine Abwärtsspirale gezwungen, aus der er sich nur mühsam erholen wird: weniger Nachfrage → nicht mehr bezahlbare Angebote → Rücknahme von Verkehren → Restverkehre mit Alibifunktion ohne Attraktivität → weiter sinkende Nachfrage. Nun bleiben bei rückläufigen Schülerzahlen und dem großen Segment der noch automobilen Senioren auch noch die letzten Fahrgäste aus.

Ländlicher ÖPNV hatte lange Zeit eine schwache Lobby: Wenige Nutzer = kleine Zahl von Wählern, und der Problemdruck schien gering: "Alle fahren Auto", und die wenigen Anderen kommen dank Nachbarschaftshilfe "ganz gut zurecht". Doch das Bild hat sich längst geändert: Ebenso wie bei der Feuerwehr der örtliche Brandschutz in Frage steht, wenn tagsüber die Mehrheit der Kameraden weit weg in der Stadt arbeitet, fehlen im Dorf die Enkel, die "mal eben" die Oma zum Arzt fahren können. Insofern überrascht es nicht, dass vielerorts kommunale und zivilgesellschaftliche Mobilitätsinitiativen aus dem Boden sprießen, die sich - oftmals "unterhalb" der Ebene des klassischen ÖPNV - für kleinteilige lokale Mobilitätslösungen einsetzen.

## 5 Leitsätze für die ländliche Mobilität der Zukunft

### I. Mobilitätsangebote bleiben

#### Aufgabe der Daseinsvorsorge -

#### Fokus auf besonders betroffene Gruppen

Wo der ÖPNV die Mobilitätsbedürfnisse

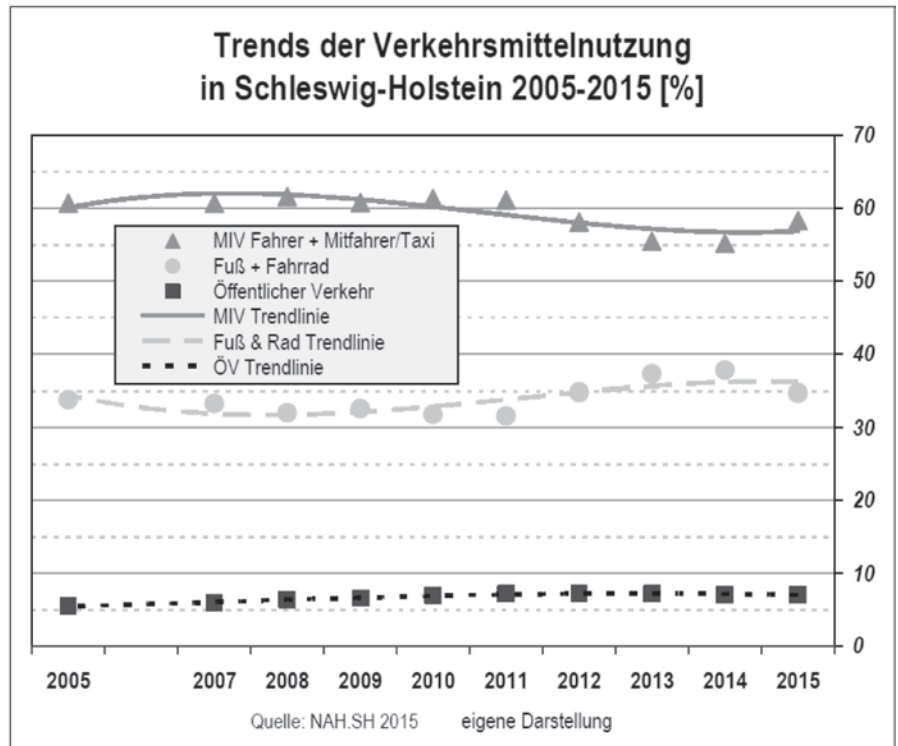


Abb. 2: Trends der Verkehrsmittelnutzung in Schleswig-Holstein 2005-2015

immer weniger bedienen kann, bleiben diejenigen Gruppen zuerst "auf der Strecke", die "noch nicht", "nicht immer" oder "nicht mehr" einen Pkw zur Verfügung haben:

- Kinder und Jugendliche als SchülerInnen und hinsichtlich ihrer vom "Mama-Taxi" abhängigen Freizeit- Aktivitäten;
- nicht-auto-mobile SeniorInnen hinsichtlich Nahversorgung und selbstbestimmter gesellschaftlicher Teilhabe;
- Familien mit Kindern hinsichtlich einer Vereinbarkeit von Familie und Beruf ohne Zweit-Pkw.

Lösungen müssen vor allem bestimmte für diese Gruppen gefunden werden. Dagegen wäre z.B. im ländlichen Pendler-Markt wenig ÖPNV-Potenzial zu sehen (Ausnahme: große Distanzen mit P+R-/Bahn-Nutzung). Wo der stadtverkehrstypische Leidensdruck fehlt; werden auch sehr gute Angebote kaum Umsteige-Effekte vom individuellen Pkw auf den ländlichen ÖPNV auslösen.

### II. Zivilgesellschaftliche

#### Verantwortung von Betroffenen und Kommunen für das "Selbermachen von Mobilität" stärken

Die Initiativen und Projekte, die vor dem Hintergrund einer historisch gewachsenen ländlichen Selbsthilfe-Kultur ländlicher Räume immer öfter die Mobilitäts-gestaltung selbst in die Hand nehmen, benötigen Unterstützung und Förderung.

- "Bürgerbusse" gibt es in Deutschland seit den 80er Jahren, inzwischen etwa

260 mal. Der Betrieb mit Kleinbussen und ehrenamtlichen FahrerInnen ist meistens in regionale Liniennetze und Tarife eingebettet, aber lokal durch einen Bürgerbus-Verein geplant. Der Förderaufwand für die öffentliche Hand bleibt überschaubar.

- Auf kommunaler Ebene entstehen immer mehr ehrenamtliche Carsharing-Modelle mit Fahrzeugen zur Selbstnutzung oder für organisierte Fahrdienste ("Gemeindebus", "Dorf-auto").
- Mitfahrgelegenheiten im Privat-Pkw erleben einen Technologie-Schub durch Internetportale, die Fahrtwünsche und -angebote in Echtzeit vermitteln. Hier liegen noch große Potenziale für die Revolutionierung der ländlichen Mobilität.

Mobilitäts-Initiativen des ländlichen Raums brauchen Ansprechpartner und Kompetenz-Stärkung. Hier bedarf es einer personellen und finanziellen Stärkung der Beratungs- und Organisationskapazitäten bei den Aufgabenträgern (dem Land und den Kreisen), um Aktivitäten zu vernetzen, Erfahrungen zu vermitteln und gegenseitiges Lernen zu ermöglichen.

Schleswig-Holsteins Bürgerbusse benötigen eine Regelförderung (insbesondere für die aus dem laufenden Betrieb nicht zu erwirtschaftende Fahrzeug-Wiederbeschaffung). Hilfreich wäre auch ein "Experimentiertopf" für neue Mobilitätsformen, wodurch insbesondere die gestalterischen Möglichkeiten der Kommunen für

die Mobilität ihrer BürgerInnen gestärkt werden könnten.<sup>4</sup>

### III. Bus-ÖPNV zurückführen zu seinen Stärken

Umgewagte, zeitaufwendige Flächenbedienungen mit dem Bus verschwendet dessen eigentliche Stärken: Bündeln auf Achsen, Bewegen großer Mengen in großen "Gefäßen", relativ schnell von Punkt zu Punkt. Eine Perspektive zeigt das geplante 3-Ebenen-Modell im Kreis Nordfriesland: Neu ausgerichtete, vertaktete regionale Buslinien als mittlere 2. Ebene leisten die Anbindung an das landesweite Bahn-/Bus-Grundnetz (1. Ebene). Die kleinteilige Erschließung (3. Ebene) erfolgt unter Berücksichtigung der Nahversorgungs-Standorte durch flexible oder individuelle Bedienformen wie Anrufbusse, Sammeltaxis, Bürgerbusse, Mitnahme, Pedelecs,....

### IV. Daseinsvorsorge mit mobiler Versorgung ergänzen

Nicht neu ist die Umkehrung der Transportrichtung: So gelangt mobile Nahversorgung direkt zum Kunden und kann zumindest einen Teil des Bedarfs abdecken. Aktuelle Modelle reichen vom Einzelhandel über öffentliche und private Dienstleistungen (z.B. Gesundheitswesen, Banken) bis zur Kultur.

### V. Nicht ÖPNV, sondern Mobilität organisieren -

**über Subjektförderung nachdenken**  
Künftige Mobilität wird die Grenze zwischen ÖPNV und Individualverkehr auflösen: "intermodal" oder "multimodal" mit

dem jeweils bestgeeigneten Verkehrsmittel. Und damit ist auch die Finanzierung neu zu denken: "Subjektförderung" bedeutet, teure Kostendeckungsbeiträge für einen nicht mehr passenden ÖPNV ("Objektförderung") teilweise zu überführen in "Mobilitätsgeld" für "Subjekte". Dann können Private oder Gemeinden dann Mobilitätsleistungen (Bus, Taxi, Car-Sharing, Nachbar-Pkw, ...) oder Fahrzeuge (Pedelec, Anteil am Dorfmobil, ...) erwerben und gestalten. Ländliche Gemeinden haben bisher keine Kompetenzen im ÖPNV, stehen aber als "Subjekte" an der Basis des Mobilitätsproblems und möchten häufig etwas für und mit ihren BürgerInnen tun. Dies sollte ihnen in gewissem Umfang auch finanziell ermöglicht werden.

#### Ausblick

Mobilität - die Erreichbarkeit von Arbeit und Ausbildung, Nahversorgung und freizeitkulturellen Aktivitäten für alle Altersgruppen wird in ländlichen Räumen zur Existenzfrage. Es gilt, die Herausforderungen des Wandels anzunehmen.

- ▶ Für die Zivilgesellschaft bedeutet es, Mobilität verstärkt in die eigenen Hände zu nehmen, die nötige Unterstützung einzufordern und dabei Tabus zu überwinden.
- ▶ Für den ÖPNV heißt das: Neue Rollen in einem vielfältigen Mobilitätssystem anzunehmen, dieses mitzugestalten und so als Mobilitäts-Anbieter präsent zu bleiben.
- ▶ Umdenken ist gefragt bei Allen: Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Politikern, Nutzern - und bei unseren Vorstellungen von Mobilität.

Verfasser:

Bernd Wolfgang Hawel, Dipl.-Geograph Stadtplaner SRL, Leiter des Arbeitskreises "Mobilität im ländlichen Raum" der ALR-SH. Büroanschrift: stadt & land gmbh, Bramberg 12, 24357 Fleckeby, mail@stadt-u-land.de und Torsten Sommer, Geschäftsführer der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V., Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek, info@alr-sh.de

Bezug: Diese Darstellung ist die Kurzfassung eines Aufsatzes im ALR-SH-Mitgliederheft TERMINE THEMEN TEXTE.<sup>5</sup> Verarbeitet werden die Aussagen des Positionspapiers von ALR-SH und Sprengel Schleswig und Holstein der evangelischen Nordkirche KOALITION FÜR DIE LÄNDLICHEN RÄUME 2013 - DEN LÄNDLICHEN RÄUMEN EINE STIMME GEBEN.<sup>6</sup>

Weitere Vertiefung und Literaturhinweise siehe<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Mobilität im Ländlichen Raum. Stellungnahme der Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. anlässlich der bevorstehenden Neuordnung der Regionalisierungsmittel. Gemäß ALR-Vorstandsbeschluss vom 21.12.2015. Veröffentlicht am 18.01.2016

<sup>5</sup> Nr. 49, Dez. 2013, <http://www.alr-sh.de/verein/ttt-online.html>

<sup>6</sup> <http://www.alr-sh.de...weiter: infothek...2013>

<sup>7</sup> Hawel, B.W.: Mobilität und ÖPNV im ländlichen Raum - Stiefkind der Daseinsvorsorge. In: BBSR-Online-Publikation 02/2013 Der demographische Wandel: Eine Gefahr für die Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen?, S. 73 ff, <http://www.bbsr.bund.de/BBSR>

## Rechtsprechungsberichte

### VG Neustadt an der Weinstraße: Unzureichende Deutschkenntnisse sind kein Grund für die Schließung einer Gaststätte

Das VG Neustadt a. d. Weinstraße hat mit Beschluss vom 14. Juni 2016 - 4 L 403/16.NW - entschieden, dass die Schließung einer Gaststätte wegen unzureichender Deutschkenntnisse zu Unrecht angeordnet wurde.

In dem der Entscheidung zugrundeliegenden Sachverhalt wandte sich eine aus Vietnam stammende Betreiberin eines Schnellrestaurants gegen die Ablehnung der Erteilung einer unbefristeten Gaststättenerlaubnis. Die Antragstellerin verfügt über eine Aufenthaltserlaubnis, die ihr eine Ausübung einer selbstständigen Tätigkeit gestattet. Nachdem die Stadt Bad

Dürkheim sie im Rahmen einer vorläufigen Gaststättenerlaubnis bat, ihre deutschen Sprachkenntnisse zu verbessern, legte sie eine Bescheinigung der Volkshochschule vor, ausweislich derer sie für zwei Deutschkurse angemeldet war.

Mit der Ablehnung der Erteilung einer unbefristeten Gaststättenerlaubnis verfügte die Antragsgegnerin die Schließung der Gaststätte unter Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zur Begründung führte sie an, dass die Antragstellerin der deutschen Sprache nicht mächtig sei und deshalb nur unter Hinzuziehung von Freunden kommunizieren könne. Dies führe dazu, dass sie nicht in der Lage sei, ein Gewerbe zu betreiben und es ihr an der erforderlichen Zuverlässigkeit fehle. Den hiergegen eingelegten Widerspruch und

Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz begründete die Vietnamesin damit, dass sie ihre Kunden mit Hilfe ihrer Arbeitskräfte bediene und dass es bisher weder aus Behörden- noch aus Kundensicht Beanstandungen gegeben habe.

Das VG gab dem Eilantrag mit der Begründung statt, dass die Anordnung zur Betriebsschließung ermessensfehlerhaft ergangen sei. Weder das Gaststättenrecht noch das allgemeine Gewerberecht stellen grundsätzlich Anforderungen an deutsche Sprachkenntnisse. Gem. § 1 GewO sei der Betrieb eines Gewerbes jedermann gestattet, soweit keine Ausnahmen oder Beschränkungen vorgeschrieben oder zugelassen seien. Dies gelte auch für Ausländer aus Drittstaaten und für EU-Bürger; die Notwendigkeit einer

ausländerrechtlichen Erlaubnis bestimme sich nach der Art der unternehmerischen Aktivität in Deutschland. Da die Antragstellerin jedoch über eine Aufenthaltserlaubnis zur Ausübung einer selbstständigen Tätigkeit verfüge, müsse sie den Betrieb der zuständigen Behörde lediglich anzeigen.

Anders als Gewerbebetreibende, die im Bewachungsgewerbe tätig seien und mündlich über die notwendigen rechtlichen Vorschriften unterrichtet werden müssen, verlange das Gaststättengesetz demgegenüber in keiner Vorschrift ausdrücklich Kenntnisse der deutschen Sprache als Voraussetzung für die Erteilung einer Gaststättenerlaubnis. Es erfolge zwar auch für Gaststättenbetreibende eine Unterrichtung über die notwendigen lebensmittelrechtlichen Kenntnisse in mündlicher Form, zu dieser könne allerdings ein Dolmetscher hinzugezogen werden. Vorliegend habe die Antragstellerin eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer, nach der sie über die Grundzüge der für den Betrieb einer Schank- und Speisewirtschaft notwendigen lebensmittelrechtlichen Kenntnisse unterrichtet worden sei; insoweit läge also keine Unzuverlässigkeit vor.

Eine solche könne auch nicht dadurch begründet werden, dass die Antragstellerin auf Grund der nicht ausreichenden Deutschkenntnisse nicht in der Lage sei, ihr Geschäft selbst zu betreiben und auf eigene Rechnung und Verantwortung tätig zu werden, denn es seien weder Steuerrückstände noch lebensmittelrechtliche Verstöße aktenkundig. Sie könne sich der Hilfe Dritter in jeder Form bedienen.

Die von der Antragsgegnerin vorgetragene Verständigungsprobleme mit Kunden rechtfertigen ebenfalls nicht die Annahme einer Unzuverlässigkeit. Es reiche aus, dass die Bedienungen gut deutsch sprächen und die Antragsgegnerin könne die Gaststättenerlaubnis gegebenenfalls mit einer Auflage versehen, dass jederzeit deutsch sprechendes Personal im Schnellrestaurant anwesend zu sein habe.

#### VG Mainz:

##### **Die Höhe eines Wohngebäudes ist bei dessen Errichtung nicht frei wählbar**

Mit Urteil vom 15. Juni 2016 - 3 K 656/15.MZ - hat das VG Mainz Ausführungen zum Erfordernis des Einfügens im Baurecht gemacht. Danach fügt sich ein Wohnhaus, welches die Nachbargebäude in seiner Firsthöhe um einen Meter überrage, nicht in ein homogenes Wohngebiet ein und ist deshalb unzulässig.

In dem der Entscheidung zugrundeliegenden Sachverhalt war einem Bauherrn die Baugenehmigung zum Abbruch eines bestehenden Gebäudes und zur Errich-

tung eines Einfamilienhauses mit einer Firsthöhe von 9,50 Metern erteilt worden. Der Bauherr hatte jedoch abweichend der Baugenehmigung eine Firsthöhe von 10,57 Metern verwirklicht, was die Bauaufsichtsbehörde bei einer Ortsbegehung feststellte. Der Bauherr stellte nunmehr einen entsprechenden Bauantrag, der von der Bauaufsichtsbehörde abgelehnt wurde. Zur Begründung führte sie an, dass sich das Vorhaben nicht in die nähere Umgebung einfüge; diese sei durch Gebäude mit einer Höhe von 8 bis 9,55 Meter geprägt.

Nach erfolglosem Widerspruchsverfahren wies das VG die Klage mit einer ähnlichen Begründung ab. Das um einen Meter höhere Wohngebäude füge sich nicht in die Umgebung ein. Abzustellen sei insoweit auf den Bereich der Umgebung, auf den sich einerseits das streitige Vorhaben auswirken kann und der andererseits den bodenrechtlichen Charakter des Baugrundstücks prägt oder beeinflusst.

Da dabei auch die absolute Höhe der baulichen Anlagen relevant sein könne, sei auch in dem vorliegenden Fall die Umgebungsbebauung durch die Höhe der Gebäude mitbestimmt. Diese deutliche und nicht nur geringfügig überschreitende Erhöhung füge sich daher nicht in die vorhandene Bebauung ein.

#### VGH München:

##### **Gestaffelter Zweitwohnungs-Steuersatz mit Besteuerungsgebot der Leistungsfähigkeit vereinbar**

Der VGH München hat in zwei Urteilen vom 02. Mai 2016 (Az.: 4 BV 15.2777 und 4 BV 15.2778) Ausführungen zu Zweitwohnungssteuersatzungen gemacht und die Satzungen der Gemeinden Schliersee und Bad Wiessee gebilligt. Im Mittelpunkt der Verfahren stand die Frage, ob das gewählte Stufensystem mit dem verfassungsrechtlichen Gebot der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit vereinbar ist.

Die Zweitwohnungssteuersatzungen der Gemeinden Schliersee und Bad Wiessee sehen eine gestaffelte Steuer vor, die nach der Höhe des (tatsächlichen oder geschätzten) Mietaufwands bemessen wird und in sieben Stufen ansteigt. Bei einem jährlichen Mietaufwand von bis zu 1.250 € beträgt die Steuer 110 € und sie erreicht bei einem Mietaufwand von über 40.000 € den Höchstbetrag von 3.333 €. Die Obergrenze des Mietaufwands und die zu entrichtende Steuer verdoppeln sich jeweils von Stufe zu Stufe. So ergibt sich ein Steuersatz von 18 % an der Untergrenze und von 9 % an der Obergrenze der jeweiligen Stufe.

Die Klagen richteten sich gegen Steuer-



**KOSTENFREIE EINRICHTUNG**

**DA DEUTSCHES AUSSCHREIBUNGSBLATT**  
Das Auftragsportal

## eVergabe

mit "Vergabeservice" – so einfach wie ein Handschlag

- ✓ Veröffentlichung von Bekanntmachungen und Vergabeunterlagen
- ✓ Digitale Angebotsabgabe
- ✓ Eigene Bieterdatenbank mit Gewerkeverschlüsselung und Nachweismanagement
- ✓ Webbasierend – einfach und sicher
- ✓ Erweiterbar durch das Modul Vergabemanagement
- ✓ Rechtskonform – erfüllt u. a. die EU-Vergaberichtlinie RL 2014/24/EU

**JETZT KOSTENLOS REGISTRIEREN!**  
> [deutsches-ausschreibungsblatt.de/evergabe](https://deutsches-ausschreibungsblatt.de/evergabe)



bescheide, die auf diesen Satzungen beruhen. Das VG München gab den Klagen, mit der Begründung, die Satzungen stellen keine wirksame Rechtsgrundlage dar, statt.

Die dagegen eingelegten Berufungen hatten Erfolg. Der VGH hat die Staffellung gebilligt und die Urteile des VG aufgehoben. Das gewählte Stufensystem weiche zwar wegen der damit verbundenen Progressions- und Degressionseffekte teilweise vom Gebot der steuerlichen Lastengleichheit ab. Die Abweichung von dem Gebot lasse sich aber durch die Erfordernisse der Verwaltungsvereinfachung verfassungsrechtlich rechtfertigen. Es bestehe bei örtlichen Aufwandsteuern im Interesse eines effektiven und praktikablen Verwaltungsvollzugs ein erhöhter Pauschalisierungs- und Typisierungsbedarf. Da das gewählte Stufensystem zu einer erheblichen Verringerung des Verwaltungsaufwands führe, sei eine Festsetzung der Steuer ungeachtet allgemein zu erwartender Mietpreisänderungen für längere Zeiträume möglich. In der Regel erübrige sich die aufwendige exakte Ermittlung der fiktiven Jahresmiete bei vom Eigentümer selbst genutzten Zweitwohnungen.

Außerdem sieht der VGH keinen Widerspruch zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Januar 2014 - 1 BvR 1656/09 -, in der die Zweitwohnungssteuersatzungen der Stadt Konstanz mit gestaffelten Steuersätzen für nichtig er-

klärt wurde. Der Unterschied bestehe darin, dass im dortigen Fall der abflachende Anstieg der Steuer zu einer Spreizung der Steuersätze zwischen 10 % und zirka 30 % geführt habe. Außerdem habe die oberste Tarifstufe bereits bei rund 4.000 € beziehungsweise 7.000 € begonnen. Dies habe bei einem jährlichen Mietaufwand von 24.000 € zu einem Steuersatz von lediglich etwa 5 % oder 6 % geführt. Der VGH München hat die Revision zugelassen.

#### **VGH Mannheim:**

##### **Die Ablagerung von Bauaushub stellt keine abfallrechtlich zulässige Geländeauffüllung dar**

Mit Beschluss vom 25. Mai 2016 - 10 S 236/16 - hat der baden-württembergische Verwaltungsgerichtshof die Rechtmäßigkeit eines Bescheides bestätigt, mit dem einem Bürger die Beseitigung von Erdaushub auf seinem Grundstück aufgegeben worden ist.

In dem zugrundeliegenden Sachverhalt hatte der Antragsteller den Bauaushub aus der Baugrube seines privaten Bauvorhabens auf zwei ihm gehörenden Grundstücken abgelagert. Die zuständige Kreisbehörde verlangte unter Anordnung der sofortigen Vollziehung diesen Aushub zu beseitigen und das betreffende Gelände fachgerecht zu begrünen.

Sowohl der Antrag auf einstweiligen

Rechtsschutz als auch die Beschwerde zum VGH blieben ohne Erfolg. Der VGH führte aus, dass es sich bei der Ablagerung des Erdaushubs nicht um eine Geländeauffüllung handele, die abfallrechtlich als eine ordnungsgemäße Verwertung des Baugrubenaushubs zu beurteilen sei. Eine Verwertung von Abfällen im Sinne des KRWG läge nicht schon dann vor, wenn überhaupt irgendein Nutzen aus den Abfällen gezogen werden könne. Deshalb sei die schlichte Ablagerung von Abfällen im Rechtssinne Abfallbeseitigung und nicht Abfallverwertung, wenn die betreffenden Abfälle weder Rohstoffe ersetzen noch aufgrund ihrer stofflichen Eigenschaften einen sonstigen abfallrechtlichen Nutzen erfüllen. Verwertung im abfallrechtlichen Sinn sei also jedes Verfahren, als dessen Hauptergebnis die Abfälle einem sinnvollen Zweck zugeführt würden, indem sie andere Materialien ersetzen, die sonst zur Erfüllung einer bestimmten Funktion verwendet worden wären. Die Voraussetzungen für eine Verwertung seien vorliegend nicht erfüllt. Des Weiteren führt der VGH aus, dass der angefochtene Bescheid auch im Übrigen voraussichtlich rechtmäßig sei. Eine abfallrechtliche Anordnung stehe im behördlichen Ermessen und es gäbe keine Anhaltspunkte für Ermessensfehler der Abfallrechtsbehörde. Auch ein vom Antragsteller behaupteter Konsens zwischen ihm und dem Antragsgegner, dass dieser von einer Beseitigungsverfügung absehen werde, bestehe nicht.

## **Aus der Rechtsprechung**

**GWB §§ 97 Abs. 1, 118 Abs. 1 S. 3 a. F.  
HGB § 13  
VOB/A §§ 6 EG Abs. 3 Nr. 5, 16 EG  
Abs. 1 Nr. 3**

**Zeitpunkt der Vorlage von Eignungsnachweisen**

**Leitsätze:**

**1. Wird die Vorlage eines Eignungsnachweises in der EU-Vergabebekanntmachung nicht bereits mit dem Angebot gefordert, kann aus dessen späterer Vorlage - auf Anforderung der Vergabestelle - kein Ausschlussgrund abgeleitet werden.**

**2. Im Interesse des Transparenzgebots mag es sinnvoll sein, in der EU-Vergabebekanntmachung den Vorbehalt einer späteren Anforderung von Eignungsnachweisen zum Ausdruck zu bringen. Wenn in der EU-Vergabebekannt-**

**machung kein Zeitpunkt für die Vorlage der geforderten Eignungsnachweise definiert worden ist, kann ein Angebot, das - bei Angebotsabgabe - (noch) nicht den geforderten Nachweis enthält, nicht ausgeschlossen werden, wenn der Nachweis danach vorgelegt wird. In diesem Fall „fehlt“ der geforderte Eignungsnachweis nicht. Die Anforderung des nicht bereits mit dem Angebot vorgelegten Eignungsnachweises „AK 1“ nach Angebotsabgabe ist dann keine Anforderung i. S. d. § 16 EG Abs. 1 Nr. 3 VOB/A.**

**3. Ein Bieter kann seine Eignung durch eine ihm zugehörige Zweigniederlassung nachweisen.**

**Beschluss des OLG Schleswig - Vergabesenat - vom 08. Juli 2016, Az: 54 Verg 5/16**

#### **Zum Sachverhalt:**

Die Beschwerdegegnerin schreibt im Offenen Verfahren Bauarbeiten zur Erneuerung einer Straße, inkl. Kanal, aus. In der EU-Vergabebekanntmachung heißt es:

„(III.2.3) Technische Leistungsfähigkeit: Eignung des Bieters gemäß Güteschutz Kanalbau für AK 1“

Der Nachweis „Güteschutz Kanalbau für AK 1“ wird von dem „Güteschutz Kanalbau e. V.“, Bad Honnef, ausgestellt, wobei „AK 1“ den Einbau von Leitungen und Kanälen mit einer Nennweite von größer DN 1200 betrifft, wohingegen der Nachweis „AK 2“ den Einbau von Leitungen und Kanälen mit kleineren Rohrdurchmessern betrifft.

Bei Öffnung der Angebote lagen der Beschwerdegegnerin 12 Angebote vor, darunter das der Firma X., die ihr Angebot durch die „Direktion“ mit Sitz in B. abgab.

Die Firma X. legte ihrem Angebot einen Nachweis „Güteschutz Kanalbau für AK 2“ bei. Die Beschwerdegegnerin forderte per E-Mail die Einreichung eines Nachweises „AK 1“, was erfolgte, wobei die Verleihungsurkunde zugunsten der X. AG „Bereich Hamburg“ ausgestellt worden war.

Die Beschwerdegegnerin teilte der Beschwerdeführerin mit, dass ihr Angebot nicht berücksichtigt werden solle. Diese erhob dagegen und gegen die beabsichtigte Zuschlagserteilung auf das Angebot der Firma X. eine Vergaberüge. Sie hat die Ansicht vertreten, nicht nur das X.-Angebot, sondern auch das auf Rang 2 liegende Angebot sei auszuschließen. Die Firma X. habe einen inhaltlichen falschen Nachweis („AK 2“) erbracht, der nachgereichte Nachweis könne nicht anerkannt werden, zumal dieser zugunsten der X. Direktion Hamburg und nicht für den Bieter, die X. Direktion in B., ausgestellt worden sei.

Mit Beschluss vom 6. Juni 2016 hat die Vergabekammer den Nachprüfungsantrag zurückgewiesen und zur Begründung ausgeführt, der Antrag sei zulässig, aber unbegründet. Dem X.-Angebot habe zunächst zwar ein falscher Eignungsnachweis „AK 2“ beigelegt. Der richtige Nachweis habe aber nachgefordert werden dürfen, da der Eignungsnachweis nicht bereits mit Angebotsabgabe erfordert worden sei. Eine inhaltliche Änderung des Angebotes sei mit der Nachforderung nicht verbunden. Soweit der Nachweis „AK 1“ auf die X. Hamburg ausgestellt sei, genüge dies, da die Direktion innerhalb des Konzerns wie eine unselbständige Zweigniederlassung anzusehen sei.

Gegen den am 6. Juni 2016 zugestellten Beschluss wendet sich die Beschwerdeführerin mit ihrer am 8. Juni 2016 eingegangenen sofortigen Beschwerde. Sie beantragt zugleich die Verlängerung der aufschiebenden Wirkung dieser Beschwerde.

#### **Aus den Gründen:**

Der Antrag auf Verlängerung der aufschiebenden Wirkung der sofortigen Beschwerde ist gemäß § 118 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 GWB zulässig, aber unbegründet. Der Senat entscheidet nach ständiger Rechtsprechung über den vorliegenden Antrag am Maßstab der Erfolgsaussichten der sofortigen Beschwerde, da diesen das für die Interessenabwägung im Rahmen des § 118 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 GWB maßgebliche Gewicht beizumessen ist (vgl. Beschluss des Senats vom 08.12.2010, 1 Verg 12/10, ZfPR 2011, 407, m. w. N.). Die Beschwerde der Beschwerdeführerin wird voraussichtlich keinen Erfolg haben.

Es ist bereits fraglich, ob die Beschwerdeführerin einen drohenden Schaden im Sinne des § 107 Abs. 2 S. 2 GWB hinrei-

chend dargelegt hat. Ihrem Angebot ist - nach dem allein maßgeblichen Zuschlagskriterium „Preis“ (IV.2.1 der Vergabebekanntmachung) - nicht nur das Angebot der Firma X., sondern auch dasjenige der Firma Y. vorgelagert; letztere hat die Bindefrist bis zum 11.07.2016 verlängert (Anlage BE 1).

Unabhängig davon liegt weder gegen das Angebot der Firma Y. noch gegen das - nach dem Ergebnis der Angebotswertung der Beschwerdegegnerin bestplatzierte - Angebot der Firma X. ein Ausschlussgrund vor. ... Für das Angebot der Firma X. ist ein Ausschlussgrund weder daraus abzuleiten, dass der in der EU-Vergabebekanntmachung geforderte Nachweis zur technischen Leistungsfähigkeit „AK 1“ nicht bereits mit dem Angebot vorgelegt worden ist, noch ist dem vorgelegten Nachweis entgegen zu halten, dass er nicht auf die in B. ansässige Bieterin ausgestellt worden ist. ...

Vorliegend hat die Beschwerdegegnerin die Vorlage von Eignungsnachweisen bereits bei Angebotsabgabe nicht gefordert (§ 6 EG Abs. 3 Nr. 5 VOB/A). ... Dem entsprechend hätte das Angebot der Fa. X. wegen Fehlens des geforderten Eignungsnachweises „AK 1“ bei Angebotsabgabe nicht ausgeschlossen werden dürfen (vgl. OLG Naumburg, Beschl. v. 23.12.2014, 2 Verg 5/14, NZBau 2015, 387 [bei Juris Rn. 47]).

Der Umstand, dass sich die Beschwerdegegnerin in der EU-Vergabebekanntmachung eine spätere, nach Angebotsvorlage erfolgende Vorlage von Eignungsnachweisen nicht ausdrücklich vorbehalten bzw. die Bieter über einen solchen Vorbehalt nicht informiert hat, führt nicht dazu, dass das Angebot der X. wegen Unvollständigkeit ausgeschlossen werden kann, weil der Eignungsnachweis „AK 1“ erst auf E-Mail-Anforderung und nicht zugleich mit dem Angebot vorgelegt worden ist. Im Interesse des Transparenzgebots mag es sinnvoll sein, in der EU-Vergabebekanntmachung den Vorbehalt einer späteren Anforderung von Eignungsnachweisen zum Ausdruck zu bringen (vgl. Summa, in: jurisPK-Vergaberecht, 4. Aufl. 2013, § 6 VOB/A 2012, Rn. 144). Ist demgegenüber - wie hier - in der EU-Vergabebekanntmachung kein Zeitpunkt für die Vorlage der geforderten Eignungsnachweise definiert worden, kann ein Angebot, das - bei Angebotsabgabe - (noch) nicht den geforderten Nachweis enthält, nicht ausgeschlossen werden, wenn der Nachweis danach vorgelegt wird. In diesem Fall „fehlt“ der geforderte Eignungsnachweis nicht.

Die Anforderung des nicht bereits mit dem Angebot vorgelegten Eignungsnachweises „AK 1“ nach Angebotsabgabe ist keine Nachforderung i. S. d. § 16 EG Abs. 1 Nr. 3 VOB/A. Der Senat folgt insoweit der Rechtsprechung des OLG Koblenz, das

in seinem Beschluss vom 19.01.2015 (1 Verg 6/14, VergabeR 2015, 452 [bei Juris Rn. 64-]) ausgeführt hat:

» (64) [Der] ... Ausschlussgrund des § 16 EG Abs. 1 Nr. 3 VOB/A [ist] nur auf Nachweise und Erklärungen anwendbar ..., die innerhalb der Angebotsfrist (§ 10 EG Abs. 1 Nr. 7 VOB/A) vorzulegen waren (...) und dass schon mangels einer planwidrigen Regelungslücke eine analoge Anwendung auf Unterlagen, die erst im Nachhinein vom Auftraggeber erstmals angefordert werden, nicht in Betracht kommt (a.A., allerdings nicht tragend im Sinne des § 124 Abs. 2 GWB, OLG Frankfurt v. 21.02.2012-11 Verg 11/11 und - möglicherweise unbewusst - OLG Celle v. 16.06.2011 - 13 Verg 3/11 - VergabeR 2012, 237). Dann fehlt aber im geltenden Recht für den Fall, dass Unterlagen, die erstmals nach Ablauf der Angebotsfrist angefordert worden waren, aber nicht oder nicht rechtzeitig vorgelegt wurden, eine Norm, die den Angebotsausschluss vorsieht. Deshalb liegt die Annahme nicht fern, dass es im Ermessen des Auftraggebers liegt, wie er - unter Beachtung vergaberechtlicher Grundprinzipien - weiter verfährt, jedenfalls dann, wenn die Anforderung (noch) nicht mit einer Ausschlussandrohung verbunden war (siehe auch EuGH v. 10.10.2013 - C-336/12). ...« Dementsprechend hat die Vergabekammer richtig entschieden, dass in Bezug auf den Eignungsnachweis „AK 1“ keine Nachforderung im Sinne § 16 EG VOB/A vorliegt und eine Anforderung dieses Nachweises nach Angebotsabgabe möglich ist. Die Firma X. hat mit der Einreichung des Nachweises „AK 1“ weder ihr Angebot inhaltlich verändert, noch gegen das Verhandlungsverbot verstoßen. Sie hat vielmehr - zulässigerweise - den verlangten - richtigen - Eignungsnachweis erstmals vorgelegt. Damit kann von einer Situation, in der die Firma X. etwa nur „Versäumnisse nachholen oder Lücken im Angebot füllen möchte“ schon im Ansatz keine Rede sein.

Die von der Beschwerdeführerin angesprochene Unzulässigkeit einer Nachforderung in Fällen der Vorlage fehlerhafter oder unzureichender Eignungsnachweise stellt sich damit im vorliegenden Fall nicht, weil schon keine Nachforderung i. S. d. § 16 EG Abs. 1 Nr. 3 EG VOB/A vorliegt.

Die Vergabekammer hat auch mit überzeugender Begründung entschieden, dass der Nachweis „AK 1“ unbeschadet dessen, dass er auf den Bereich Hamburg, Gruppe Sielbau/Rohrvertrieb ausgestellt worden ist - zum Nachweis der Eignung der X. mit Sitz in B. ausreicht. Es trifft zu, dass die Firma X. ihre Eignung durch eine ihr zugehörige Niederlassung nachweisen kann. Eine Zweigniederlassung ist gemäß § 13 HGB ein räumlich getrennter Teil des Unternehmens des Kaufmanns bzw. der Handelsgesell-

schaft, die selbständig am Rechtsverkehr teilnehmen kann, ohne eine selbständige juristische Person zu sein oder eine eigene Firma zu führen (vgl. Hopt, in: Baumbach/Hopt, HGB, 2014, § 13, Rn. 3, 4 m. w. N.). Dementsprechend kann die Zweig-

niederlassung der Firma X. AG Eignungsnachweise, die für eine andere Zweigniederlassung ausgestellt worden sind, für den im vorliegenden Vergabeverfahren geforderten Nachweis der technischen Leistungsfähigkeit verwenden.

Der Antrag auf Verlängerung der aufschiebenden Wirkung der sofortigen Beschwerde der Beschwerdeführerin war deshalb abzulehnen. ...

## Aus dem Landesverband

### Rechts-, Verfassungs- und Finanzausschuss des SHGT tagte am 19. Mai 2016 in Kiel

Der Rechts-, Verfassungs- und Finanzausschuss des SHGT kam am 19. Mai 2016 im Haus der kommunalen Selbstverwaltung in Kiel unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden LVB Bernd Gundlach vom Amt Bargteheide-Land zu seiner ersten Sitzung im Jahre 2016 zusammen. Die Ausschussmitglieder hatten eine umfangreiche Tagesordnung zu bewältigen. Zunächst berichtete Landesgeschäfts-

führer Jörg Bülow über die geplanten Änderungen im Kommunalverfassungsrecht und den aktuellen Sachstand zur Unterbringung und Versorgung von Flüchtlingen und Asylbewerbern. Anschließend berichtete der Leiter des Breitband-Kompetenzzentrums Schleswig-Holstein Richard Krause ausführlich über den aktuellen Stand der Breitbandversorgung im Lande und das Leistungs-

angebot des Breitband-Kompetenzzentrums.

Weitere Beratungsthemen waren die E-Government-Strategie des Landes Schleswig-Holstein und der Gesetzentwurf zur Modernisierung der elektronischen Verwaltung. Diskutiert wurde auch noch einmal über die Auswirkung der Doppik auf umlagefinanzierte Haushalte. Zur Finanzsituation kleiner Gemeinden fand ein reger Erfahrungsaustausch statt. Zum Abschluss der Sitzung informierte die Landesgeschäftsstelle über die Neuregelung der Umsatzsteuerpflicht und die geplante Reform der Grundsteuer.

*Jochen Nielsen*

### Zweckverbandsausschuss des SHGT wählte in seiner Sitzung am 16. Juni 2016 neuen Vorsitzenden

Der Zweckverbandsausschuss des SHGT wählte im Rahmen seiner alljährlich stattfindenden Sitzung am 16. Juni 2016 den bisherigen stellvertretenden Ausschussvorsitzenden Jens Kretschmer einstimmig zum neuen Ausschussvorsitzenden. Jens Kretschmer ist Verbandsvorsteher des Wege-Zweckverbandes (WZV) der Gemeinden des Kreises Segeberg. Zum neuen stellvertretenden Ausschussvorsitzenden wurde Frank Hase, LVB aus dem Amt Berkenthin, gewählt, der den Kreisverband Herzogtum Lauenburg im Ausschuss vertritt. Die Neuwahlen waren erforderlich geworden, nachdem der bisherige Ausschussvorsitzende Janhinnerk Voß, Bürgermeister der Gemeinde Großhansdorf, den Ausschussvorsitz im Schul-, Sozial- und Kulturausschuss übernommen hatte und den Vorsitz des Zweckverbandsausschusses daraufhin auf eigenen Wunsch abgeben

wollte. Der SHGT bedankt sich auch an dieser Stelle nochmals herzlich für das große Engagement von Herrn Voß als Ausschussvorsitzender!

Vor den Neuwahlen leitete Janhinnerk Voß durch die Sitzung mit einer vielfältigen Tagesordnung zu den Themen Kommunalverfassung, Schulorganisation, Klärschlammverwertung und Umsatzsteuerrecht.

Zunächst informierte die Geschäftsstelle die Ausschussmitglieder über aktuelle Änderungen der Kommunalverfassung. Seit dem 1.1.2016 sind Vergütungen bei kommunalen Unternehmen offenzulegen, was gemäß § 14 Abs. 1 GkZ auch für Zweckverbände, die überwiegend wirtschaftliche Aufgaben erfüllen, gilt. Wichtige Änderungen ergeben sich zudem im Bereich des Gemeindefinanzrechts. Die Neuformulierung von § 101 Abs. 1 Nr. 2 GO, durch die die bisherige Bedarfs-

klausel im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung für die Aufnahme kommunalwirtschaftlicher Betätigung durch eine Relationsklausel ersetzt wird, erleichtert vor allem den kommunalen Breitbandausbau. Der neu eingefügte § 101a GO bewirkt eine Privilegierung für die energiewirtschaftliche Betätigung, da ein erforderlicher öffentlicher Zweck nunmehr gesetzlich fingiert wird. Neben den Änderungen im Landtags- und Kommunalwahlrecht wurde insbesondere der Gesetzentwurf mit Änderungen der Amtsordnung und der Gemeindeordnung (Ltgs.-Drs. 18/3500) erörtert. Die Ausschussmitglieder kritisierten vor allem die geplanten zusätzlichen Berichtspflichten. Aus dem Bereich der Amtsordnung stießen sowohl die geplante Ermächtigung des Innenministeriums zur Anordnung von Verwaltungsgemeinschaften als auch die beabsichtigte Einführung einer Stimmengewichtung im Amtsausschuss auf Kritik.

Anschließend folgte ein Erfahrungsaustausch zu aktuellen Fragen der Schulorganisation, die vor allem die Zweckverbände als Schulträger betreffen. Die Mitglieder haben zunächst deutlich gemacht, dass die von der Landesregierung

beabsichtigte Koordinierung von Schulischer Assistenz und Schulbegleitung nur dann seitens des SHGT unterstützt wird, wenn die Gemeinden als Schulträger umfangreich mit einbezogen werden. Grundsätzlich teilten die Mitglieder des Ausschusses die Einschätzung der Geschäftsstelle, dass die Nachfrage nach offenen Ganztagsangeboten an Schulen drastisch zunimmt. Vielfach entsteht eine Erwartungshaltung an die Schulträger, das umfangreiche Betreuungsangebot der Kindertagesstätten auch an den Schulen fortzusetzen. Zu dem jüngst von der Landesregierung veröffentlichten „Bericht zur Umsetzung des Digitalen Lernens“ (Lt.-Drs. 18/3789) hat der Ausschuss die Forderung der Geschäftsstelle unterstützt, die Schulträger mit einem Zuschussprogramm für Investitionen an Schulen finanziell zu unterstützen. Be-

grüßt wurde die von der Landesregierung geplante Aufnahme digitaler Medien in die Lehrkräfteausbildung. Nur so kann sichergestellt werden, dass teure und innovative Techniken auch tatsächlich genutzt werden.

Weiterhin diskutierte der Ausschuss über die Zukunft der Klärschlammverwertung. Hintergrund ist die geplante Novellierung der Klärschlammverordnung, die aufgrund der dort zu erwartenden Phosphorrückgewinnungspflicht im Zusammenhang mit den Vorgaben der Düngemittelverordnung bereits Ende 2016 eine faktische Beendigung der landwirtschaftlichen Klärschlammverwertung bewirken wird, wodurch der überwiegende Teil des Klärschlammes in Schleswig-Holstein betroffen wäre. Zudem stehen die genauen technischen Voraussetzungen an das Phosphorrückgewinnungsverfahren im

Rahmen der Klärschlammverordnung noch nicht fest. Um den Kläranlagenbetreibern mehr Zeit für den Aufbau alternativer Entsorgungswege zu verschaffen, unterstützen die Ausschussmitglieder das Bestreben des DStGB, auf Bundesebene kurzfristig eine Verlängerung der landwirtschaftlichen Klärschlammverwertung und im Übrigen praktikable Entsorgungsverfahren zu erreichen.

Zuletzt informierte die Geschäftsstelle über die Einführung eines neuen § 2b des Umsatzsteuergesetzes, der künftig die Unternehmereigenschaft von juristischen Personen des öffentlichen Rechts regelt und damit Rechtssicherheit für die Kommunen schafft. Der Ausschuss hatte sich in seinen vergangenen Sitzungen wiederholt mit diesem Thema befasst.

*Daniel Kiewitz*

## Veranstaltungsankündigung

# 8. Klima- und Energiekonferenz des SHGT am 12. Oktober 2016 in Kronshagen

Am 12. Oktober 2016 findet die 8. Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages von 9.30 Uhr bis ca. 15.30 Uhr im Bürgerhaus Kronshagen statt. Wir befassen uns schwerpunktmäßig mit aktuellen Aspekten der Klimaschutzpolitik von Land und Kommunen. Lokale Handlungsmöglichkeiten für eine ökologische Modernisierung sowie die Vernetzung von Wärmenetzen in „SmartRegionen“ stehen im Hauptteil der Tagung im Fokus. In den anschließenden Fachforen werden die Themen Klimafolgenmanagement sowie Energieeffizienz

und erneuerbare Energien schwerpunktmäßig behandelt. Möglichkeiten zur Hochwasservorsorge und neue Energie- und Beleuchtungslösungen für Kommunen stehen hier u.a. im Mittelpunkt.

Hochkarätige Experten aus Schleswig-Holstein und von außerhalb des Landes stellen den Teilnehmern ihre Expertise zur Verfügung. Eine kleine begleitende Ausstellung von Dienstleistern rundet das Programm ab. Auch die 8. Klima- und Energiekonferenz wird ein Treffpunkt zahlreicher Akteure aus Kommunen und Unternehmen zur kommunalen Klimapolitik sein.

Wir freuen uns, dass abermals Minister Dr. Robert Habeck den Eröffnungsvortrag zur Energie- und Klimaschutzpolitik des Landes Schleswig-Holstein halten wird.

Anmeldungen zur Tagung können telefonisch unter 0228/349815 oder per E-Mail an [schuetz@congressundpresse.de](mailto:schuetz@congressundpresse.de) abgegeben werden. Der Teilnehmerbetrag beträgt 140,00 Euro brutto, der mit der Anmeldung an die Sparkasse Köln Bonn DE14370501980122014814, BIC: COLSDE33 überwiesen werden soll. Bitte vergessen Sie die Nennung Ihres Namens nicht. Danach erhalten Sie eine Anmeldebestätigung und einen Anfahrtsplan. In dem Beitrag sind ein Mittagsbüfett, Kaffee oder Pausengetränke sowie Tagungsunterlagen enthalten.

Das gesamte Programm zur Tagung sowie alle Informationen zur Anmeldung sind auf der Internetseite des Gemeindetages unter der Adresse [www.shgt.de](http://www.shgt.de) unter der Rubrik „Termine & Veranstaltungen“ abrufbar.

## Infothek

### „Aktionsmonat Naturerlebnis der heimischen Tier- und Pflanzenwelt“ 2016 – Naturerlebnisse im ganzen Land rund um Dörfer und Städte ermöglicht

Im Mai dieses Jahres lud der „Aktionsmonat Naturerlebnis der heimischen Tier- und Pflanzenwelt“ erneut dazu ein, die Natur vor der eigenen Haustür zu entdecken! Rund 600 Ausflüge vermittelten den begeisterten Teilnehmenden Naturerfahrungen und damit –kenntnisse. Von der Nordsee bis zur Ostsee, von der däni-

schen Grenze bis nach Hamburg, überall fanden Naturausflüge statt, angeleitet durch Natur- und Landschaftsführer und andere Experten.

Die Region Kreis Segeberg zeigte sich in diesem Jahr als besonders begeisterter Unterstützer für den landesweiten Aktionsmonat und freute sich, dass sie Gastgeber für die Eröffnung durch den Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein Torsten Albig sein durfte. Auf der renaturierten Zentraldeponie in Damsdorf stellte Jens Kretschmer, Verbandsvor-

steher des kommunalen Wegezweckverbandes ein einzigartiges Ambiente zur Verfügung. Landrat Jan Peter Schröder wertete die diesjährige Eröffnung des Aktionsmonats als weiteres Zeichen für das Engagement des Kreises zur Stärkung des Naturtourismus im Binnenland. Zusammen mit zahlreichen Bürgermeistern und auch dem zuständigen Amtsvorsteher des Amtes Bornhöved, Knut Hamann, feierten die Ehrengäste die Eröffnung des „Aktionsmonats Naturerlebnis“ am 20. April 2016. Ein gelungener Start für die bunte, große Reihe von Naturausflügen, die wieder unsere einzigartige Kulturlandschaft erlebbar machten. Schon traditionell war der bekannte Mete-



Angeleitet von der Natur- und Landschaftsführerin Jutta Fenske (1. v.l.) eröffneten die Kinder der Grundschule Rickling mit Naturinstrumenten den „Aktionsmonat Naturerlebnis 2016“.

v.l. Veranstalter und Ehrengäste: Hans Brüller, Landesverband der Volkshochschulen; Anne Benett-Sturies, Bildungszentrum für Natur, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein; Jens Kretschmer, Wegezweckverband; Jan Peter Schröder, Landrat des Kreises Segeberg; Martin Deertz, Sparkasse Südholstein; Torsten Albig, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein; Sandra Redmann, Stiftung Naturschutz des Landes Schleswig-Holstein

orologe Dr. Meeno Schrader Botschafter des Aktionsmonats. Er begleitete am 3. Mai 2016 eine Klasse der Grundschule Kieholm bei einer Aktion zum Thema „Kneipp, (Un)Kräuter und Meer- von Kindern, die mehr wissen wollen“ in Janbeck's Fairhaus in Gelting. „Für die Natur ist das Wetter fast immer gut – nutzen wir das großartige Angebot, sie zu erleben!“, so rief Meeno Schrader zur Teilnahme am diesjährigen „Aktionsmonats Naturerlebnis“ auf.

Hinter der größten Naturveranstaltungsreihe des Landes stehen starke Partner: Das Bildungszentrum für Natur, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (BNUR), die Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein und der Landesverband der Volkshochschulen Schleswig-Holstein. Wichtigste Förderer sind die schleswig-holsteinischen Sparkassen, die den Aktionsmonat ideell und finanziell unterstützen. Auch in diesem Jahr stellten die Sparkassen zusammen mit der Kooperationsgemeinschaft das Programm des „Aktionsmonats Naturerlebnis“ bei diversen regionalen Presseterminen in den Kommunen im ganzen Land vor. Naturerfahrungen sind speziell bei jungen Menschen im Kindergarten- und Schulalter elementar für eine gesunde, die eigene Lebensumgebung wertschätzende Entwicklung. Deshalb sind seit 2014 kostenlose Veranstaltungen für Schule und Kita wesentlicher Bestandteil des Programms. In diesem Jahr wurden knapp 200 Ausflüge in die Natur extra für Kinder und

Jugendliche angeboten, rund 4000 junge Menschen gingen auf Entdeckerreise in die heimische Natur.

Auch 2016 schrieb der Aktionsmonat Naturerlebnis seine Erfolgsgeschichte fort, über 10.000 Menschen nutzten ihn für lehrreiche und vergnügliche Begegnungen mit der heimischen Tier- und Pflanzenwelt. Im kommenden Jahr wird der Aktionsmonat sich stärker als naturtouristisches Angebot positionieren.

Anne Benett-Sturies

### **Neue Bevölkerungsvorausberechnung für Schleswig-Holstein bis 2030 veröffentlicht**

Die Landesregierung hat eine neue Bevölkerungsvorausberechnung für Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2030 veröffentlicht. Auf der Internetseite der Landesplanung sind dazu folgende Dokumente bereitgestellt worden:

- Tabellen zur Veränderung der Einwohnerzahl und Altersstruktur
- der ausführliche Bericht zur Bevölkerungsvorausberechnung
- eine grafische Darstellung der Prognose für alle Kreise

Die neue Prognose kommt zum Ergebnis, dass die Bevölkerung später und langsamer zurückgeht, als in den bisherigen Prognosen erwartet. Nach den neuesten Zahlen wird die Einwohnerzahl in Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2020 weiter ansteigen. Mit Ausnahme von Dithmar-

schen wird für alle Kreise im Jahr 2020 eine höhere Einwohnerzahl prognostiziert als im Jahr 2014. In den Kreisen Plön und Steinburg ist der prognostizierte Zuwachs nur marginal. Ab dem Jahr 2020 wird die Bevölkerung zurückgehen, weil die erwarteten Wanderungsgewinne das steigende Geburtendefizit nicht mehr ausgleichen kann.

Nach dem Jahr 2020 wird die Entwicklung zweigeteilt verlaufen. Nur noch in den kreisfreien Städten und in den Hamburger Randkreisen werden die Einwohnerzahlen ab 2020 weiter steigen. In allen anderen Kreisen werden die Einwohnerzahlen zurückgehen.

Entscheidend für die Bevölkerungsentwicklung sind das Geburtendefizit und der Wanderungssaldo. Noch bis 2030 werden für alle Kreise und kreisfreien Städte teilweise deutliche Wanderungsüberschüsse prognostiziert. Es gibt in Schleswig-Holstein also nirgendwo Abwanderung, sondern lediglich teilweise zu wenig Zuwanderung. Der Bevölkerungsrückgang ab 2020 wird insgesamt für das Land moderat ablaufen. Im Jahr 2030 wird die Bevölkerungszahl immer noch höher liegen als im Jahr 2015. Dies gilt allerdings nicht für alle Landesteile. Im Jahr 2030 wird in den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Ostholstein, Plön, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg und Steinburg mit weniger Einwohnern gerechnet als im Jahr 2014. Die Bevölkerungsberechnung enthält auch eine Einschätzung der Zahl der Haushalte und des Wohnungsneubaubedarfes. Die Vorausberechnung wird u. a. eine wichtige Grundlage für die Landesentwicklungsstrategie und den Landesentwicklungsplan sein.

### **Termine:**

- 07.09.2016: Bau-, Planungs- und Umweltausschuss des SHGT
- 07.09.-08.09.2016: Praxis-Forum der Kommunal- und Umweltechnik auf der NordBau
- 07.09.-08.09.2016: 13. Norddeutsche Kanalsanierungstage auf der NordBau
- 20.09.2016: Bürgervorstehertagung des SHGT
- 20.09.2016: Besprechung der Geschäftsführer der Kreisverbände
- 22.09.2016: Schul-, Sozial- und Kulturausschuss des SHGT
- 27.09.2016: Rechts-, Verfassungs- und Finanzausschuss des SHGT
- 29./30.09.2016: Bürgermeisterfachkonferenz 2016
- 05.10.2016: KomFIT 2016
- 12.10.2016: 8. Klima- und Energiekonferenz des SHGT

# Feuerwehrkameradschaftskassen: Landtag beschließt gesetzliche Grundlage

Bereits im vergangenen Jahr hatte der Landesfeuerwehrverband eine Arbeitsgruppe einberufen, die den Auftrag erhielt, für die in Schleswig-Holstein als Sondervermögen der Gemeinden einzustufenden Kameradschaftskassen der Feuerwehren eine rechtliche Grundlage zu erarbeiten. In der Arbeitsgruppe waren Experten aus jedem Kreisverband vertreten, die entweder als Mitglied einer Feuerwehr und/ oder aus beruflichem Hintergrund mit Fragen der Kassen- und Haushaltsführung befasst sind. Die Arbeitsgruppe wurde ebenfalls von Vertretern des Innenministeriums und der kommunalen Landesverbände begleitet. Nach Abschluss der Beratungen wurde der Regelungsvorschlag den Landtagsfraktionen präsentiert. Anfang des Jahres haben die regierungstragenden Fraktionen diesen als Gesetzentwurf zur Änderung des Brandschutzgesetzes und der Gemeindeordnung (LT-Drs. 18/3850) in den Landtag eingebracht. Nunmehr hat der Landtag in seiner Tagung am 10. Juni den Gesetzentwurf nach Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses (LT-Drs. 18/4239)

verabschiedet. Er wurde bereits am 28. Juli im Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht (S. 552). Das Gesetzespaket entspricht mit Ausnahme weniger redaktioneller Änderungen dem Beratungsergebnis der Arbeitsgruppe. Der neu eingefügte § 2a Abs. 1 Brandschutzgesetz (BrSchG) stellt insbesondere klar, dass das Vermögen von Feuerwehrkameradschaftskassen als öffentlich-rechtliches Sondervermögen einzustufen ist, das auf Antrag der Feuerwehr als solches einzurichten ist. Bisher existierende Kameradschaftskassen werden als Sondervermögen weitergeführt. In § 2a Abs. 2 BrSchG ist vorgesehen, dass der Wehrvorstand einen Einnahme- und Ausgabeplan aufstellt, der alle im Haushaltsjahr zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben abbildet und von der Mitgliederversammlung zu beschließen ist. Der Einnahme- und Ausgabeplan bedarf der Zustimmung der Gemeindevertretung. Innerhalb der Arbeitsgruppe und in Teilen des Landesfeuerwehrverbandes bestand der Wunsch, auf dieses Erfordernis zu verzichten bzw. in eine Kenntnisnahme der

Gemeindevertretung abzuschwächen. Nachdem der Wissenschaftliche Dienst des Landtages in einem Gutachten (LT-Umdruck 18/6094) verfassungsrechtliche Bedenken dagegen geäußert hatte, beließen es die regierungstragenden Fraktionen bei dem ursprünglichen Zustimmungserfordernis. Schließlich wird durch eine Ergänzung in § 97 Abs. 1 GO klargestellt, dass für den Bereich der freiwilligen Feuerwehren die für Sondervermögen für die Kameradschaftspflege geltenden Vorschriften des Brandschutzgesetzes anzuwenden sind. Damit wurde ein für die Kameradschaftskassen vereinfachtes Haushaltsrecht geschaffen. Die Regelungen sind erstmals im Haushaltsjahr 2017 (Kalenderjahr) anzuwenden.

Zum weiteren Verfahren ist vorgesehen, dass die ebenfalls in der Arbeitsgruppe des Landesfeuerwehrverbandes erarbeitete Mustersatzung kurzfristig vom Ministerium veröffentlicht werden soll. Die Gemeindevertretungen haben danach in 2016 eine entsprechende Satzung zu beschließen, wenn eine Kameradschaftskasse gewünscht ist. Weiterhin ist innerhalb der Arbeitsgruppe vorgesehen, einen Handlungsleitfadens zu erarbeiten. Dazu werden die Mitglieder kurzfristig zusammenkommen, um praktische Hinweise insbesondere im Zusammenhang mit dem Einnahme- und Ausgabeplan für die Kommunalverwaltungen und die Wehrführungen zusammenzustellen und in einem Leitfaden zusammenzufassen.

## Pressemitteilung

SHGT vom 18. Juli 2016

# Thomas Schreitmüller ist neuer Landesvorsitzender des Gemeindetages

Thomas Schreitmüller ist neuer Landesvorsitzender des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages (SHGT). Er wurde am 15. Juli 2016 in Nortorf von der Delegiertenversammlung des SHGT an die Spitze des mit rund 1.170 Mitgliedern größten kommunalen Landesverbandes in Schleswig-Holstein gewählt.

Hauptredner der Versammlung war Innenminister Stefan Studt. Er ging auf die aktuellen Herausforderungen bei der Aufnahme und Integration der Flüchtlinge in Schleswig-Holstein ein und erläuterte die Maßnahmen der Landesregierung. „Ich freue mich auf die wichtige Aufgabe. Die kommenden Jahre bringen große



Herausforderungen für die Kommunen mit sich. Wie meine Vorgänger werde ich mich dafür einsetzen, dem kommunalen Ehrenamt möglichst große Freiheiten zu verschaffen und die Handlungsfähigkeit aller kleinen und großen Gemeinden zu erhalten“, sagte Thomas Schreitmüller „Wir brauchen ein neues Kommunalpaket zur Flüchtlingsfrage, eine bessere Finanzierung der Kinderbetreuung, weniger bürokratische Lasten für die Kommunen und umfassende Stärkung der Finanzen

gerade auch kleinerer Gemeinden“, forderte Thomas Schreitmüller und kündigte hierzu Verhandlungen mit der Landesregierung an. Zugleich hat der Schleswig-Holsteinische Gemeindetag den bisherigen Landesvorsitzenden Michael Koch (Malente) verabschiedet. Michael Koch hat sein Amt abgegeben, weil er Ende August 2016 als Bürgermeister in den Ruhestand tritt. Koch war seit 2009 Landesvorsitzender des SHGT. Thomas Schreitmüller dankte

Herrn Koch für dessen großen Einsatz für die schleswig-holsteinischen Kommunen und zeichnete ihn mit der besonders seltenen Ehrennadel der schleswig-holsteinischen Gemeinden aus.

Thomas Schreitmüller (48 Jahre) ist seit 2007 hauptamtlicher Bürgermeister der Gemeinde Barsbüttel (Kreis Stormarn) und wurde 2012 mit einem Wahlergebnis von rund 91 % wiedergewählt.

## Personalnachrichten

### Joachim Brand ist neuer Amtsdirektor im Amt Achterwehr



Der Amtsausschuss des Amtes Achterwehr hat in seiner Sitzung am 12. April 2016 Joachim Brand zum neuen Amtsdirektor gewählt. Ab dem 01. Juli hat der 52-jährige Jurist aus Plön die Leitung des Amtes mit den etwa 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern übernommen und damit den Amtsinhaber Hans-Werner Grewin abgelöst, der in den Ruhestand trat. Der SHGT gratuliert Joachim Brand auch auf diesem Wege herzlich zur Wahl.

### Marc Trampe neuer Bürgermeister von Rellingen

In Rellingen waren über 12.000 wahlberechtigte Bürgerinnen und Bürger am 29. Mai 2016 dazu aufgerufen, einen neuen Bürgermeister zu wählen. Der parteilose Marc Trampe trat als einziger Kandidat an und konnte ein Zustimmungsergebnis von knapp 89 Prozent erzielen. Der 34-Jährige leitet seit Oktober 2014 das Büro der Bürgermeisterin der Stadt Pinneberg



und wird sein neues Amt am 1. Oktober antreten und damit Amtsinhaberin Anja Radtke ablösen.

Der SHGT gratuliert herzlich zum Wahlerfolg und wünscht dem neuen Amtsinhaber viel Erfolg.

### Thomas Köppl als Bürgermeister von Quickborn bestätigt



In Quickborn wurde Bürgermeister Thomas Köppl (CDU) am 24. April 2016 im Amt bestätigt und kann damit seine dritte Amtsperiode antreten. Er konnte sich bei einer Wahlbeteiligung von 46 Prozent mit 50,8 Prozent der Stimmen gegen die FDP-Kandidatin Annabell Krämer durchsetzen.

Der SHGT gratuliert dem Amtsinhaber herzlich zur Wahl und wünscht für die bevorstehende dritte Amtszeit viel Erfolg.

### Oberbürgermeister Grote in Norderstedt im Amt bestätigt



Am 24. April 2016 waren die Bürgerinnen und Bürger in Norderstedt dazu aufgerufen, einen neuen Bürgermeister zu wählen. Der 60-jährige Amtsinhaber Hans-Joachim Grote (CDU) konnte ohne Gegenkandidat 84,4 Prozent der Stimmen auf sich vereinen. Oberbürgermeister Grote, der auch 1. Vizepräsident im Prä-

sidium des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) ist, kann damit nach seinem Amtsantritt im Jahre 1998

die nunmehr vierte Amtsperiode antreten. Der SHGT gratuliert dem Amtsinhaber ganz herzlich zur Wiederwahl und

wünscht ihm sowohl für sein Amt als Verwaltungschef als auch für sein Engagement beim DStGB viel Erfolg.

## Buchbesprechungen

### PRAXIS DER KOMMUNAL- VERWALTUNG

Landesausgabe Schleswig-Holstein

Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen (Loseblattsammlung incl. 3 Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich)

Herausgegeben von:

Jörg Bülow, Dr. Jürgen Busse, Dr. Jürgen Dieter, Werner Haßenkamp, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Dr. Klaus Klang, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Prof. Dr. Christian O. Steger, Hubert Stubenrauch, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Johannes Winkel und Uwe Zimmermann.

KOMMUNAL- UND SCHUL-VERLAG  
65026 Wiesbaden, Postfach 3629,  
Telefon (0611) 8 80 86-10 1, Telefax (0611)  
8 80 86 77, [www.kommunalpraxis.de](http://www.kommunalpraxis.de)  
e-mail: [info@kommunalpraxis.de](mailto:info@kommunalpraxis.de)

Die vorliegende **503. Nachlieferung** (November 2015, Preis € 74,90) enthält:

#### C 14 SF1 — Die Entschädigungen in den kommunalen Ehrenämtern Schleswig-Holsteins

Von Marc Ziertmann (Ass. jur., Dipl.-Verw.), Dezernent beim Städteverband Schleswig-Holstein

Mit dieser Überarbeitung wurden die letzten Gesetzesänderungen berücksichtigt.

#### C 17 SF1 — Landesbeamtengesetz Schleswig-Holstein (LBG Schl.-H.)

Von Erich Seeck, Ministerialrat a. D., Norina Ciemnyjewski, Regierungsdirektorin, Leiterin des Personalfachreferats im Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Uta Scheel, Rechtsanwältin, Flintbek bei Kiel, Sylvia Schuldt, Regierungsdirektorin, Leiterin des Personalfachreferats - Geschäftsbereich des Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages, Michael Stotz, Dipl.-Verwaltungswirt, Referatsleiter im Ministerium für Bildung und Kultur des Landes Schleswig-Holstein.

Mit dieser Lieferung wurden neu aufgenommen die Kommentierungen zu den §§ 23-26 aus Abschnitt III: Laufbahn, 27-29 aus Abschnitt IV: Landesinterne Abord-

nung, Versetzung und Körperschaftumbildung, 70-75 aus Unterabschnitt 3: Nebentätigkeit und Tätigkeit nach Beendigung des Beamtenverhältnisses. Bearbeitet sind die Kommentierungen zu den §§ 12 (Rücknahme der Ernennung), 13 (Laufbahn), 19 (Probezeit), 20 (Beförderung), 22 (Personalentwicklung, Qualifizierung und Fortbildung), 35 (Ruhestand wegen Erreichen der Altersgrenze), 58 (Dienstjubiläen), 60 (Regelmäßige Arbeitszeit; Bereitschaftsdienst, Mehrarbeit), 61 (Teilzeitbeschäftigung), 62 (Teilzeitbeschäftigung und Beurlaubung aus familiären Gründen), 67 (Fernbleiben vom Dienst, Erkrankung), 106 (Beamtinnen und Beamte des Landtags) und 122 (Beamtinnen und Beamte im Schuldienst).

#### L 20 — Orden und Ehrenzeichen in der Bundesrepublik Deutschland

Begründet von Georg Wahl, Oberamtsrat a. D., überarbeitet von Otfried Petry, Ministerialrat, fortgeführt von Dorothea Bickenbach, Ministerialrätin, überarbeitet von Dietmar Rehm, Regierungsdirektor, Referatsleiter Wissenschaft und Kunst bei der Hessischen Staatskanzlei.

Mit dieser Lieferung wurde der Beitrag überarbeitet und die aktuellen Auszeichnungen aufgeführt.

Die vorliegende **504. Nachlieferung** (November 2015, Preis € 74,90) enthält:

#### B 1 SH — Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (Gemeindeordnung - GO -)

Dr. Reimer Bracker, Ministerialdirigent a. D., Dr. Hartmut Borchert, Geschäftsführer beim Schl.-Holst. Gemeindetag a. D., Klaus-Dieter Dehn, Kommunalberater und zuvor Stellv. Geschäftsführer des Schl.-Holst. Landkreistages, Gerd Lütje, Bürgermeister a. D., Dr. Kurt-Friedrich von Scheliha, Ministerialdirigent a. D., Prof. Dr. Utz Schliesky, Direktor des Schleswig-Holsteinischen Landtages und -Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Lorenz von Stein Instituts für Verwaltungswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Dr. Joachim Schwind, Beigeordneter des Niedersächsischen Landkreistages, Dietrich Sprenger, Stellvertretender Geschäftsführer des Städteverbandes Schl.-Holst. a. D., Jochen von Allwörden, Geschäftsfüh-

rendes Vorstandsmitglied des Städteverbandes Schl.-Holst., Prof. Dr. Marcus Arndt, Rechtsanwalt in Kiel, Jörg Bülow, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schl.-Holst. Gemeindetags, Jochen Nielsen, Dipl.-Verwaltungswirt, Stellv. Geschäftsführer beim Schl.-Holst. Gemeindetag, Frank Dieckmann, Dipl.-Volkswirt, Hauptkoordinator des Innovationsrings Neues Kommunales Rechnungswesen Schl.-Holst., Marc Ziertmann, Ass. jur., Dipl.-Verwaltungswirt, Stellv. Geschäftsführer beim Städteverband Schl.-Holst., Bernhard Schmaal, Stadtoberinspektor, Projektbeauftragter Doppik bei der Stadt Quickborn, Dr. Sönke E. Schulz, Geschäftsführender wissenschaftl. Mitarbeiter beim Lorenz-von-Stein-Institut für Verwaltungswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Gabriele Anhalt, Ministerialrätin, Landesrechnungshof Schleswig-Holstein, Frank Husvogt, Ltd. Verwaltungsdirektor, Leiter des Rechtsamts der Landeshauptstadt Kiel, und Jakob Tischer, Dipl.-jur., Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lorenz-von-Stein-Institut für Verwaltungswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, und Dr. Thilo Rohlf, Kreisverwaltungsleiter, Fachbereichsleiter Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen, Kreis Rendsburg-Eckernförde

Die Lieferung enthält Überarbeitungen der Kommentierungen zu den §§ 16 a, 16 c, 16 f, 16 g aus dem Vierten Teil (Einwohnerinnen und Einwohner, Bürgerinnen und Bürger), aus dem Fünften Teil (Verwaltung der Gemeinde) die §§ 27, 32, 32 a, 33, 34, 35, 40, 46 (1. Abschnitt: Gemeindevertretung), aus dem 3. Abschnitt (Leitung der Gemeindeverwaltung, Unterabschnitt 1: Bürgermeisterverfassung) A. Ehrenamtliche Bürgermeisterin, ehrenamtlicher Bürgermeister die §§ 50, 51, 53, B. Hauptamtliche Bürgermeisterin, hauptamtlicher Bürgermeister, die §§ 55, 57, 57 b, 57 c, aus dem Unterabschnitt 2 (Städte) die §§ 63, 65 und 67 sowie die Neukommentierung zu 124 GO (Anordnungsrecht).

#### B 5 SH — Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ)

Von Klaus-Dieter Dehn, Kommunalberater und zuvor Stellv. Geschäftsführer des Schl.-Holst. Landkreistages



Mit dieser Lieferung wurden die Kommentierungen zu den §§ 1-5 aus dem Ersten und Zweiten Teil, §§ 7 (Pflichtverband und Pflichtanschluss), 8 (Organe), 13 (Ehrenamtliche und hauptamtliche Tätigkeit), 14 (Haushalts- und Wirtschaftsführung), 15 (Deckung des Finanzbedarfs), 19 b (Rechtsnatur des Kommunalunternehmens), 19 d (Vorschriften für gemeinsame Kommunalunternehmen) GkZ überarbeitet.

### **K 2c — Gaststättengesetz**

Von Klaus Weber, Regierungsdirektor  
Mit dieser Lieferung ist die Kommentierung komplett. Ausgeliefert werden die Erläuterungen zu den §§ 23, 24, 25, 26, 28,30,31,32 und 34 Gaststättengesetz.

Die vorliegende **505. Nachlieferung** (Dezember 2015, Doppellieferung, Preis € 149,80) enthält:

### **A 5 - Die kommunalen Spitzenverbände**

Von Prof. Dr. jur. Hans-Günter Henneke, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Landkreistages, Vizepräsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes, Honorarprofessor an der Universität Osnabrück.

Der Beitrag wird um den Abschnitt zum Deutschen Gemeindetag erweitert.

### **C 18 SH - Beihilferecht in Schleswig-Holstein**

Von Kerstin Selchow, Oberamtsrätin, Versorgungsausgleichskasse der Kommunalverbände in Schleswig-Holstein, Beihilfekasse

Der Beitrag wurde neu bearbeitet. Neben dem Text der Beihilfeverordnung und deren Anlagen 1 bis 3 sind nun die Durchführungshinweise (DFH) zur Landesverordnung, Hinweise zum Gebührenrecht und weitere Anhänge abgedruckt.

### **D 1 c - Konzessionsverträge und Konzessionsabgaben**

Von Klaus-Dieter Morell, Rechtsanwalt, Swisttal

Die Darstellung wurde überarbeitet, ein neuer Abschnitt „Fehlerhaftes Auswahlverfahren“ wurde eingefügt. Darüber hinaus fanden einschlägige BGH-Urteile Aufnahme. Neu abgedruckt im Anhang sind ein „Musterkriterienkatalog Konzessionsvergabe“ sowie Hinweise zur Durchführung eines wettbewerbsrechtlichen Konzessionsvergabeverfahrens.

### **E 4- Förderprogramme des Bundes und der Europäischen Union für Kommunen**

Von Christof Gladow, Dipi.-Volkswirt  
Mit dieser Überarbeitung wurde der Beitrag um neue aktuelle Förderprogramme ergänzt, u. a. die Programme "Unternehmen der Zukunft - Mitarbeiterorientierte Personalpolitik als Schlüssel für wettbe-

werbsfähige Unternehmen der Zukunft", "Förderung Unternehmerischen Know-hows für kleine und mittlere Unternehmen sowie Freie Berufe durch Unternehmensberatungen", "Energetische Stadtsanierung - Zuschüsse für integrierte Quartierskonzepte und Sanierungsmanager", "Initiative Inklusion", und EU-Programme wie "Erasmus +-Programm für allgemeine und berufliche Bildung, Jugend und Sport (2014-2020)", "Connecting Europe: Europäische Energienetze (2014- 2020)".

### **K 2e SH- Spielhallengesetz Schleswig-Holstein**

Von Sabine Weidtmann-Neuer  
Die Einführung und der Gesetzestext wurden durch neue Rechtsprechung und Literatur aktualisiert und um Ausführungen zur Abgrenzung von Spielhalle und Gaststätte, zum Verhältnis zum Baurecht und zur Abwicklung über den Einheitlichen Ansprechpartner ergänzt.

### **K 4a - Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

Von Dr. Wolfgang Sinner, Richter am Bayerischen Verwaltungsgericht München, Prof. Dr. Ulrich M. Gassner, Mag. rer. publ., M. Jur. (Oxon.), Professor für Öffentliches Recht mit Schwerpunkt europäisches und nationales Umweltrecht an der Universität Augsburg und Dr. Joachim Hartlik, Inhaber des Büros für Umweltprüfungen und Qualitätsmanagement, Lehrte

Anlass für diese Lieferung sind wichtige aktuelle Urteile des EuGH zur UVP, allen voran die Altrip-Entscheidung. Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur sind bis einschließlich Juli 2014 berücksichtigt.

### **K 14- Fundrecht für die Kommunen**

Begründet von Georg Huttner, Oberamtsrat a. D., fortgeführt von Uwe Schmidt, Hauptamtlicher Dozent beim Hessischen Verwaltungsschulverband, Verwaltungssseminar Kassel

Der Beitrag wurde überarbeitet. Dies betrifft vor allem die Erläuterungen zu §§ 965 und 979 BGB und den im Anhang abgedruckten Vorschriften.

### **L 12 SH - Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG)**

Von Richter am OVG Schleswig Reinhard Wilke, Bürgermeister Günther Gröller, fortgeführt von Richter Dr. Alexander Behnsen, tätig am Verwaltungsgericht Hamburg, Rechtsanwalt Dr. Bernd Hoefler und Richter am Verwaltungsgericht Dr. Christian Steinweg

Mit dieser Lieferung wurden die §§ 18, 21 und 23 StrWG vollständig überarbeitet und neugefasst; auch die §§ 39-42 StrWG wurden aktualisiert.

Die Anhänge sind wieder auf dem aktuellen Stand.

### **Gerald Hüther Kommunale Intelligenz Potenzialentfaltung in Städten und Gemeinden**

*Edition Körber-Stiftung  
127 Seiten, 12,00 €  
ISBN: 978-3-89684-098-1*

Der Mensch lernt nur, was ihn begeistert. Nur, was mit unserer Erfahrungswelt zu tun hat und was wir in Beziehung zu anderen erfahren, etabliert neue und dauerhafte neuronale Verknüpfungen – Voraussetzung für wirklichen Lernerfolg. Gerald Hüther, einer der bekanntesten Neurobiologen Deutschlands, fordert die Umsetzung dieser Erkenntnis auf kommunaler Ebene.

Kommune, das ist viel mehr als eine Verwaltungseinheit, das sind wir alle. Kommune bedeutet ursprünglich »Gemeinschaft«: die Familie, das Dorf, die Stadt. Das sind die wahren Lernorte, für Kinder wie für Erwachsene. Hier lernt der junge Mensch, worauf es im Leben ankommt, wie man gemeinsam mit anderen sein Leben gestaltet und Verantwortung übernimmt. Diesen entscheidenden Erfahrungsraum wiederzubeleben, erfordert ein radikales Umdenken: eine neue Beziehungskultur.

So wie das Gehirn nicht immer größer wird, aber sich ständig weiterentwickelt, können auch Städte und Gemeinden wachsen: nicht durch ein »immer mehr«, sondern durch die Verbesserung der Beziehungen. »Kommunale Intelligenz« ist ein Aufruf, heute, vor Ort, mit einer neuen Lern- und Beziehungskultur zu beginnen. Jede Veränderung beginnt im Kopf, und sie manifestiert sich in vielen einzelnen Schritten.

### **Jörg Winde Bürgermeisterzimmer in Deutschland**

*Kerber Verlag Bielefeld  
184 Seiten, 77 farbige Abbildungen,  
in Leinen gebunden, 44,00 €  
ISBN: 978-3-86678-732-2*

Jörg Winde zeigt mit seinen Fotografien von Bürgermeisterzimmern einen Querschnitt deutscher Amtsstuben in den Städten quer durch die Bundesrepublik, von Aachen bis Zwickau, von Glücksburg bis Füssen. Fast sieben Jahre lang hat der Fotograf an der typologisch angelegten Serie gearbeitet und dabei annähernd 120 Zimmer in präzise formulierten Gesamtansichten fotografiert. Die Bilder dieser Räume sind Zeitdokumente, die über Formempfinden und Präsentationswillen unserer Stadtoberhäupter ebenso Auskunft geben wie über ihr Verhältnis gegenüber Kultur und Tradition.