

12/2018

DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein



C 31168 E

ISSN 0340-3653

70. JAHRGANG

- *Dr. Gunnar Maus*, Sprechen wir über morgen – Fortschreibung des Landesentwicklungsplans
- *Norbert Portz*, Aktuelles aus dem Vergaberecht
- *Simon Preis*, Neuer Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein veröffentlicht
- *Daniel Kiewitz*, Barrierefreie Bushaltestellen – ein Überblick über den rechtlichen und praktischen Rahmen: Verpflichtete, Zuständigkeiten, Realisierbarkeit
- *Oliver Lehmann*, Neues Jahr – Neues Baugebührenrecht
- *Ralph Boeddeker*, Elektromobilität: Städte und Gemeinden haben Schlüsselrolle und Vorbildfunktion

SHGT
Schleswig-Holsteinischer
GEMEINDETAG

Deutscher
Gemeindeverlag
GmbH Kiel

DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung
in Schleswig-Holstein

Herausgeber Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag

70. Jahrgang · Dezember 2018

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. 37, gültig ab 1. Januar 2017.

Bezugsbedingungen:

Die Zeitschrift „Die Gemeinde“ erscheint monatlich; einmal jährlich können zwei Hefte zu einem Doppelheft zusammengefasst werden. Bezugspreis ab Verlag jährlich 90,00 € zzgl. Versandkosten. Einzelheft 11,20 € (Doppelheft 22,40 €) 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: Seglerbrücke in Utersum auf Föhr

Foto: Föhr Tourismus GmbH/
Folker Winkelmann

Inhaltsverzeichnis

Aufsätze

Dr. Gunnar Maus
Sprechen wir über morgen
- Fortschreibung des
Landesentwicklungsplans314

Norbert Portz
Aktuelles aus dem Vergaberecht317

Simon Preis
Neuer Leitfaden für barrierefreie
Bushaltestellen in
Schleswig-Holstein veröffentlicht322

Daniel Kiewitz
Barrierefreie Bushaltestellen
– ein Überblick über den rechtlichen
und praktischen Rahmen:
Verpflichtete, Zuständigkeiten,
Realisierbarkeit324

Oliver Lehmann
Neues Jahr
– Neues Baugebührenrecht327

Ralph Boeddeker
Elektromobilität: Städte und
Gemeinden haben Schlüsselrolle
und Vorbildfunktion329

Rechtsprechungsberichte

OVG NRW:
Anforderungen an die Lärmmessung
zur Erstellung fehlerfreier
Bebauungspläne331

OVG Saarland:
Baugrenzen in Bebauungsplänen
haben nur im Ausnahmefall nachbar-
schützende Wirkung332

VGH Mannheim:
Grundstücksnachbarn müssen
Ballspielplatz für Kinder im
allgemeinen Wohngebiet dulden332

Aus dem Landesverband333

Gemeinden und ihre Feuerwehr337

Pressemitteilungen339

Personalnachrichten340

Sprechen wir über morgen - Fortschreibung des Landesentwicklungsplans

Dr. Gunnar Maus, Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung Landesplanung und ländliche Räume

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP) wird fortgeschrieben. Er ist die Grundlage für die räumliche Entwicklung des Landes in den nächsten Jahren. Die Landesregierung hat mit Kabinettsbeschluss vom 27. November 2018 den Entwurf beschlossen und ein viermonatiges Beteiligungsverfahren eröffnet.

Neben den zweiten Entwürfen zum Sachthema Windenergie¹ und den Entwürfen zu den Landschaftsrahmenplänen² legt die Landesregierung damit in diesem Jahr den Entwurf eines weiteren zentralen Planwerks vor. Der LEP soll die unterschiedlichen Nutzungen des Raums, das heißt der Land- und Meeresflächen, aufeinander abstimmen und Konflikte minimieren, wie sie zum Beispiel zwischen Wohnen, Gewerbe, Tourismus, Infrastruktur, Landwirtschaft, Rohstoffabbau oder Energieerzeugung sowie Ressourcenschutz auftreten können.

ren zur Fortschreibung des LEP. Weiterführende Informationen stellt die Landesplanung im Internet unter www.schleswig-holstein.de/lep-fortschreibung zur Verfügung.

Raumordnung und Landesplanung in Schleswig-Holstein

Leitvorstellung der Raumordnung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, so dass wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte in Einklang miteinander stehen. Als Dachplan der Raumordnung hat der LEP dabei stets größere räumliche Zusammenhänge im Blick. Er ist ein Rahmensetzender Leitplan, der die anzustrebende räumliche Entwicklung des gesamten Landes einschließlich des Küstenmeers und der inneren Gewässer festlegt. Deshalb sind die Aussagen des LEP mehr oder weniger abstrakt und sollen durch die Regionalpläne für die Planungsräume

in Schleswig-Holstein sind das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) und das Landesplanungsgesetz (LaplaG)³. Der fortgeschriebene LEP entfaltet künftig als Landesverordnung bindende Wirkung gegenüber öffentlichen Stellen, also unter anderem den Kommunen und Behörden des Bundes und der Länder, sowie unter bestimmten Voraussetzungen auch gegenüber Privaten, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen.

Der LEP besteht aus vier Teilen, deren Entwürfe die Landesplanungsbehörde im Internet unter www.bolapla-sh.de/plan/lep_01 veröffentlicht hat:

Der Teil A – Herausforderungen, Chancen und strategische Handlungsfelder hat den Charakter von allgemeinen Leitbildern der Raumordnung zur zukünftigen räumlichen Entwicklung des Landes.

Teil B – Grundsätze und Ziele der Raumordnung ist thematisch in sechs Haupt- und zahlreiche Unterkapitel gegliedert. Hier erfolgt die landesplanerische Übersetzung der Leitbilder des Teils A in raumordnerische Festlegungen. Dabei wird unterschieden zwischen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, welche die Planungsträger beispielsweise in der Bauleitplanung zu beachten oder im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen haben (siehe Kasten).

Der Teil C – Hauptkarte enthält die zeichnerischen Festlegungen des LEP im Maßstab 1:300.000. Diese sind für diesen Maßstab kartographisch generalisiert und nicht beliebig vergrößerbar. In Zweifelsfällen werden genauere Aussagen erst durch die weiter konkretisierte Darstellung



Abbildung 1: Titelmotiv zur Fortschreibung des LEP

Im Folgenden sollen die Rolle des LEP für die Raumordnung in Schleswig-Holstein charakterisiert und die wesentlichen Änderungen überblicksartig dargestellt werden. Außerdem erläutert der Beitrag das jetzt gestartete Beteiligungsverfahren zu dem Entwurf der Landesregierung und gibt einen Ausblick auf das weitere Verfah-

des Landes konkretisiert werden (siehe Abbildung 2). Lediglich für den Meeresraum erfolgt keine weitere Konkretisierung durch die Regionalpläne; hier trifft der LEP abschließende Regelungen. Der LEP legt die räumliche Entwicklung des Landes für die nächsten 15 Jahre fest. Rechtsgrundlagen für die Raumordnung

¹ Sachliche Teilfortschreibung des LEP 2010 sowie Teil-Neuaufstellung der Regionalpläne I bis III bezüglich der Bestimmungen zum Sachthema Windenergie: Umfangreiche Informationen unter www.schleswig-holstein.de/windenergie.

² Im Unterschied zu den Raumordnungsplänen liegen die Landschaftsrahmenpläne im Geschäftsbereich des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND, s.a. https://schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landschaftsplanung/lp_03_Landschaftsrahmenplanung.html).

³ Rechtsgrundlagen und Aufbau des LEP werden im Kapitel „Rechtlicher Rahmen und Aufbau“ des Entwurfs detaillierter dargestellt. Raumordnungsgesetz (ROG) in der Fassung vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 a, 15 Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) Landesplanungsgesetz (LaplaG) in der Fassung vom 27. Januar 2014 (GVOBl. Schl.-H. S. 8), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juni 2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 292)

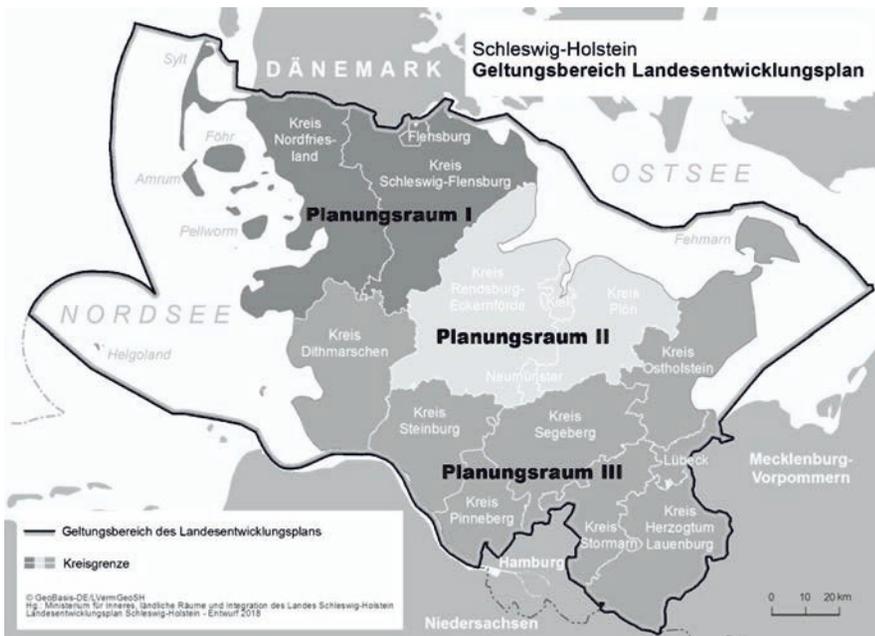


Abbildung 2: Geltungsbereich des LEP und der Planungsräume I-III

in den Karten der Regionalpläne, die im Maßstab 1:100.000 erstellt werden, möglich.

In **Teil D - Umweltbericht** werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Fortschreibung des LEP auf die Umwelt beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung zum LEP.

Wesentliche Änderung im Entwurf des Landesentwicklungsplans

Durch die Fortschreibung des LEP sollen die Grundsätze und Ziele der Raumordnung an veränderte Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen für die räumliche Entwicklung Schleswig-Holsteins angepasst werden. Der LEP unterstützt dabei die Umsetzung landespolitischer Ziele und basiert ferner auf

- den von der Ministerkonferenz für Raumordnung im Jahr 2016 verabschiedeten Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland,
- geänderten rechtlichen Vorgaben und
- den Ergebnissen aus informellen Beteiligungsrunden mit Vertreterinnen und Vertretern der Kreise und kreisfreien Städte.

Im Folgenden sollen die aus Sicht der Landesplanung wesentlichen Änderungen kurz angerissen werden:

Teil A – Herausforderungen, Chancen und strategische Handlungsfelder

Der neue politisch-programmatische **Teil A** des LEP fasst elf zentrale und für Schleswig-Holstein bedeutsame Megatrends zusammen: der demografische Wandel, der Wandel des sozialen und

handlungsleitenden Ansätze Flexibilisierung und Innovation, Vernetzung und Kooperation sowie qualitatives Wachstum heraus. In elf strategischen Handlungsfeldern wird dargestellt, welchen Beitrag die Raumordnung mit dem LEP zukünftig für die Landesentwicklung leisten soll. Der LEP gibt dazu einerseits als landesweiter Raumordnungsplan Vorgaben, als Landesentwicklungsplan hat er vielfach aber auch appellativen Charakter.

Teil B – Grundsätze und Ziele der Raumordnung

- Das neue Kapitel „**Vernetzung und Kooperation**“ des **Teil B** stellt darauf ab, die Zusammenarbeit innerhalb und zwischen den kommunalen und regionalen Ebenen, auf der Ebene der Metropolregion Hamburg sowie der überregionalen und internationalen Ebene zu stärken. Ein Mehrebenen-Governance-Modell visualisiert diesen komplexen Zusammenhang von Akteuren. Es soll dazu beitragen, dass die Kom-

Grundsätze der Raumordnung sind Vorgaben zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen (§ 3 Absatz 1 Ziffer 3 ROG). Die im LEP enthaltenen Grundsätze der Raumordnung ergänzen oder konkretisieren die im ROG (§ 2 ROG) aufgeführten Grundsätze. Sie sind durch die öffentlichen Planungsträger im Rahmen von Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Absatz 1 ROG).

Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar und vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums (§ 3 Absatz 1 Ziffer 2 ROG). Sie sind keiner Abwägung mehr zugänglich und daher von den öffentlichen Stellen (§ 3 Absatz 1 Ziffer 5 ROG) bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen **zu beachten** (§ 4 Absatz 1 ROG). Die Gemeinden sind durch das Baugesetzbuch explizit verpflichtet, im Rahmen ihrer Bauleitplanung die Ziele der Raumordnung zu beachten. Den Grundsätzen und Zielen ist im LEP jeweils eine **Begründung** beigefügt – ein Grund für den stattlichen Umfang des Teil B.

Kasten 1: Grundsätze und Ziele der Raumordnung

wirtschaftlichen Lebens in Stadt und Land, die Digitalisierung und Internationalisierung, das Gebot der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen, der Klimawandel als globale Bedrohung, die wachsenden Verkehre und das Aufkommen neuer Mobilitätsformen, Innovation als zentraler Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung, der andauernde Wandel zur Wissensgesellschaft, der Wandel der Arbeitswelt sowie der langfristige, allgemeine Wertewandel in unserer Gesellschaft – diese Megatrends bedeuten Chancen und Herausforderungen, auf die Land, Kommunen, Wirtschaft und Gesellschaft und damit auch die Raumordnung eingehen müssen.

Der Teil A stellt die für die Raumordnung

munen jenseits ihrer räumlich begrenzten Zuständigkeiten gemeinsam mit anderen Akteuren in funktionalen Räumen denken, das heißt für verschiedene Kontexte wie Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Digitalisierung, Freiraumsicherung, Tourismus und Erholung, Mobilität und Verkehr bis hin zur sozialen und technischen Daseinsvorsorge noch stärker als bisher mit verschiedenen Partnern kooperieren.

- Bereits mit der Bekanntmachung des Entwurfs des LEP im Amtsblatt⁴ wird

⁴ Amtsbl. Schl.-H. 2018 S. 1181.

- der aktualisierte wohnbauliche Entwicklungsrahmen für Gemeinden, die keine Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind, angewendet. Die bisherigen Bestimmungen in Kapitel 2.5.2 des LEP 2010 werden nicht mehr angewendet. Nach dem aktualisierten wohnbaulichen Entwicklungsrahmen können Gemeinden in den ländlichen Räumen jetzt bezogen auf ihren Wohnungsbestand am 31.12.2017 zehn Prozent neue Wohnungen bauen und Gemeinden in den Ordnungsräumen 15 Prozent. Der Rahmen gilt jetzt für den Zeitraum 2018 bis 2030. Die Aktualisierung soll aufgrund des erhöhten Wohnungsneubaubedarfs erfolgen. Außerdem wird die Möglichkeit geschaffen werden, den Rahmen in bestimmten Ausnahmefällen geringfügig überschreiten zu können, z. B. für bestimmte Formen der Innentwicklung oder zur Deckung besonderer Wohnbedarfe. Es wird weiterhin die Möglichkeit geben, dass bei Bedarf einzelne, geeignete Gemeinden in Verbindung mit interkommunalen Vereinbarungen den Rahmen überschreiten können. Dies soll zukünftig auch für Vereinbarungen auf Ämterebene gelten. Der Rahmen gilt nicht für die Schwerpunkte für den Wohnungsbau. Dies sind die Zentralen Orte und Stadtrandkerne, Ortslagen auf den Siedlungsachsen sowie ergänzend die in den Regionalplänen ausgewiesenen Gemeinden oder Ortslagen mit einer ergänzenden überörtlichen Versorgungsfunktion.
- Der Entwurf der Fortschreibung des LEP enthält erstmals eine Vorgabe für die **Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme** im Land⁵. Ziel ist es, möglichst viele Freiflächen zu erhalten. Bis 2030 soll die Flächenneuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen auf unter 1,3 Hektar pro Tag abgesenkt werden. Der Zielwert ergibt sich aus der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes. Langfristig sollen gemäß europäischem Flächeneinsparziel keine Landwirtschafts- und Naturflächen zu Lasten von Siedlungs- und Verkehrsflächen verloren gehen.
 - Zur räumlichen Steuerung des **großflächigen Einzelhandels** wurde das bestehende Zielsystem flexibilisiert und an die geltende Rechtsprechung angepasst werden. Die bisherige Festlegung verbindlicher Verkaufsflächenobergrenzen für die unterschiedlich eingestuftes zentralörtlichen Gemeinden soll wegfallen. Eine Sonderregelung soll ermöglichen, dass in bestimmten Mittel- und Oberzentren großflächige Einzelhändler einen höheren Anteil sogenannter zentrenrelevanter Randsortimente anbieten dürfen.
 - Die im Plan dargestellten Infrastrukturvorhaben wurden bezogen auf die ver-

schiedenen Verkehrsträger aktualisiert und Aspekte für die **Mobilität** der Zukunft ergänzt. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des ungehinderten Schiffsverkehrs in Nord- und Ostsee zu gewährleisten, werden erstmals Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt in Nord- und Ostsee dargestellt.

- Der Entwurf gibt einen raumordnungspolitischen Zielrahmen für die Sicherung und **Entwicklung der Daseinsvorsorge** vor und soll dabei helfen, gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen des Landes zu schaffen. Neue inhaltliche Aspekte sind die Digitalisierung, die Intensivierung der fachübergreifenden und interkommunalen Zusammenarbeit, die Anpassung an den demografischen Wandel sowie die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge unter Rückgriff auf das Zentralörtliche System. Erstmals wurden auch die Belange von Kritischen Infrastrukturen in den Planentwurf aufgenommen.
- In einem neuen Unterkapitel wurden die bislang auf andere Kapitel verteilten raumordnerischen Ansätze zum Thema **Klimaschutz und Klimaanpassung** zusammengeführt. Damit soll die wachsende Bedeutung des Klimawandels für Schleswig-Holstein hervorgehoben werden.
- Im Bereich **Ressourcenschutz** wurde aus dem Landesnaturschutzgesetz die Zielsetzung übernommen, mindestens 15 Prozent der Landesfläche zum Biotopverbund zu machen mit darin enthaltenen zwei Prozent der Landesfläche als Wildnisgebiete. Ergänzt wurde zudem der Erhalt von Dauergrünland. In der Kategorie Vorranggebiete für den Naturschutz wurden Naturwälder ergänzt und in die Kategorie Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft wurde die Entwicklungszone des Biosphärenreservats „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und Halligen“ aufgenommen.
- Vor dem Hintergrund des Klimawandels soll der **Binnenhochwasser- und Küstenschutz** mehr Berücksichtigung in der Planung finden. Neben dem Schutz von Menschen und Sachgütern sollen auch kritische Infrastrukturen bei Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. Im Entwurf wurde die Raumkategorie des Binnenhochwasserschutzes an die wasserrechtlichen Vorgaben angepasst und eine neue Raumkategorie „Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich“ eingeführt.

Teil C – Hauptkarte

Die Hauptkarte wurde aktualisiert und entsprechend der geänderten Regelungen des Teils B angepasst.

- Einige Gemeinden erfüllen nun, seit

dem der LEP 2010 in Kraft getreten ist, die Kriterien einer **Raumstruktur-Kategorie**. So wurde im Entwurf der Ordnungsraum Kiel um die Gemeinden Klein Barkau, Kirchbarkau, Großbarkau und Reesdorf erweitert und der Ordnungsraum Hamburg um die Gemeinde Wentorf AS. Im Stadt- und Umlandbereich Flensburg wurde die Gemeinde Wanderup ergänzt. Die Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung sollen laut dem Entwurf im Raum Plön, zwischen Waabs und Eckernförde an der Eckernförder Bucht, bei Kappeln sowie im Bereich der Gemeinde Steinbergkirche an der Flensburger Förde erweitert werden. In einigen wenigen Bereichen wurde die Darstellung der Raumstruktur-Kategorien außerdem geringfügig angepasst.

- Der Übersichtlichkeit halber wurde auf eine nachrichtliche Darstellung der Abgrenzung der Mittelbereiche, der Naturparke und von Großkraftwerken verzichtet. Weggefallen sind außerdem die nicht mehr festgelegten sogenannten dünnbesiedelten, abgelegenen Gebiete, die Offshore-Windparkfläche „Beta Baltic/GEOFRéE“ und die nicht mehr nötige Kategorie der Schwerpunkträume für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (stattdessen werden die Potenzialflächen für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe in einer Themenkarte in der Begründung des Teils B überblicksartig abgebildet).
- Neu ist im Bereich Energie und Rohstoffe die nachrichtliche Darstellung des bestehenden oder planfestgestellten Höchstspannungsnetzes sowie die symbolhafte Darstellung von besonders geeigneten Bereichen für tiefe Geothermie in den Bereichen Eckernförde Nord, Glinde und Reinbek, Glückstadt, Handewitt, Heikendorf, Husum, Krempe, Laboe, der Lübecker Innenstadt und in Schwentinental⁶.
- Die Darstellung der Verkehrsinfrastruktur (Bestand und geplanter Ausbau bzw. Neubau von Bahnstrecken und Bundesstraßen bzw. Bundesautobahnen) wurde aktualisiert und im Meeresbereich um die Darstellung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Schifff-

⁵ Und wird damit auch eine neue Verpflichtung aus § 2 Absatz 2 Nummer 6 ROG umsetzen.

⁶ Zur Frage „Tiefe Geothermie als Baustein der Wärmeversorgung in Schleswig-Holstein?“ findet am 26. Februar 2019 eine Vortrags- und Diskussionsveranstaltung zur Erörterung der Potenziale der Nutzung der tiefen Geothermie im Bildungszentrum für Natur, Umwelt und ländliche Räume in Flintbek statt. Informationen und Anmeldung unter www.schleswig-holstein.de/bnur.

fahrt ergänzt. Der Hafen Husum wird neu als Hafen mit überregionaler Bedeutung dargestellt.

Die jeweiligen Änderungen spiegeln sich auch im Text des Teil B bzw. im Anhang zu Teil B wider.

Teil D – Umweltbericht

Im Rahmen der Fortschreibung des LEP wurde eine Umweltprüfung durchgeführt. Der Entwurf des Umweltberichts ist integraler Bestandteil der Begründung des LEP. Dieser wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Fortschreibung des LEP um eine zusammenfassende Erklärung ergänzt werden, in der unter anderem die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens in der Fortschreibung des LEP berücksichtigt wurden, dargestellt werden.

Sprechen wir über morgen – Beteiligungsverfahren

Seit dem 18. Dezember 2018 läuft bis zum 17. April 2019 ein viermonatiges öffentliches Beteiligungsverfahren, in dem zu dem Planentwurf Änderungsvorschläge gemacht werden können. Stellungnahmen sollen möglichst online über das Beteiligungsportal BOB.SH unter www.bola-pla-sh.de/plan/lep_01 abgegeben werden. Dort stellt die Landesplanungsbehörde alle Unterlagen zur Verfügung. Zudem werden die Planunterlagen bei den Kreisen und kreisfreien Städten für die Dauer von einem Monat innerhalb des

Zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP) gibt es im Januar 2019 vier Informationsveranstaltungen mit Innenminister Hans-Joachim Grote bzw. Staatssekretärin Kristina Herbst. Sie richten sich insbesondere an die Träger öffentlicher Belange wie zum Beispiel Kommunen und Verbände. Auch interessierte Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner sind willkommen.

Eine vorherige Anmeldung ist unbedingt erforderlich. Bitte nutzen Sie dazu das Anmeldeformular unter www.schleswig-holstein.de/lep-fortschreibung. Dort finden Sie auch Informationen zur Anreise und zum Ablauf der Veranstaltungen.

Termine

- Montag, 14. Januar 2019, 16:30 Uhr in Kiel
ATLANTIC Hotel Kiel, Raiffeisenstrasse 2, 24103 Kiel
- Donnerstag, 17. Januar 2019, 16:30 Uhr in Flensburg
Bürgerhalle im Rathaus, Rathausplatz 1, 24937 Flensburg
- Montag, 28. Januar 2019, 16:30 Uhr in Lübeck
media docks, Willy-Brandt-Allee 31, 23554 Lübeck
- Mittwoch, 30. Januar 2019, 16:30 Uhr in Norderstedt
Kulturwerk am See, Am Kulturwerk 1, 22844 Norderstedt

Kasten 2: Informationsveranstaltungen zur Fortschreibung des LEP im Januar 2019

Zeitraums vom 18. Dezember 2018 bis zum 17. April 2019 ausgelegt.

Nach Ablauf der Beteiligungsfrist am 17. April 2019 werden die eingegangenen Stellungnahmen von der Landesplanungsbehörde ausgewertet und in die Abwägung einbezogen. Anschließend wird über Änderungen des Entwurfs der LEP-Fortschreibung innerhalb der Landesregierung entschieden werden. Soweit erforderlich, erfolgt danach gegebenenfalls

eine erneute Beteiligung. Die Fortschreibung des LEP wird abschließend durch die Landesregierung als Rechtsverordnung mit Zustimmung des Landtags beschlossen. Aufgrund aller notwendigen Verfahrensschritte wird dies voraussichtlich erst nach 2020 möglich sein.

Für Fragen und Informationen hat die Landesplanung eine FAQ unter www.schleswig-holstein.de/lep-fortschreibung zusammengestellt.

Aktuelles aus dem Vergaberecht

Norbert Portz, Deutscher Städte- und Gemeindebund

Öffentliche Ausschreibungen von Kommunen: Es gibt kaum Angebote

Schreiben Städte und Gemeinden als öffentliche Auftraggeber heute Leistungen, insbesondere im Baugewerbe aus, stellen sie immer wieder eines fest: Es gibt keine oder kaum Angebote von Unternehmen. Ein Wettbewerb findet kaum statt und die angebotenen Preise sind – auch wegen der enormen Steigerungen der letzten Jahre – sehr hoch und oft viel höher als von der Gemeinde kalkuliert. Eine rechtmäßige Aufhebung der Ausschreibung durch die Kommunen wegen „überhöhter Angebotspreise“ kommt zwar in Betracht, wenn die ursprüngliche Kostenschätzung der Kommune ordnungsgemäß und auf korrekter Grundlage beruhte und nicht etwa veraltet, falsch und damit rechtswidrig war. Selbst eine bei ordnungsgemäßer Schätzung erfolgte rechtmäßige

Aufhebung einer Ausschreibung wegen überhöhter Angebotspreise und wegen Nichterzielung eines wirtschaftlichen Ergebnisses macht im Ergebnis dann wenig Sinn, wenn die Marktsituation auch nach der Aufhebung gleich bleibt und keine Besserung bei einer Neuausschreibung zu erwarten ist. Es bleibt einer Kommune daher allenfalls, im Anschluss an eine rechtmäßige Aufhebung der Ausschreibung bestimmte Leistungsinhalte aus der ursprünglichen Leistung herauszunehmen und sodann auf geringere Angebotspreise der Unternehmen bei der Neuausschreibung zu hoffen.

Diese Situation ist entstanden, obwohl das Baugewerbe so viel zu tun hat wie seit über 20 Jahren nicht mehr. Gründe für die mangelnden Bewerbungen privater Unternehmen auf öffentliche Ausschreibungen sind neben der guten Konjunktur

auch fehlende Fachkräfte bei den Unternehmen. Hinzu kommt aber auch, dass ein privates Unternehmen sich angesichts der guten Konjunktur aussuchen kann, ob es lieber mit einem privaten Auftraggeber oder aber mit der öffentlichen Hand zusammenarbeiten will.

Die Wahl fällt dann oft zugunsten des privaten Auftraggebers aus. Ein Grund ist die Komplexität des öffentlichen Vergaberechts: Hinzu kommt ein Flickenteppich vieler eigener Ländervergabegesetze, die es so bei privaten Auftraggebern nicht gibt. Auch führt die im Grundsatz zu begrüßende Einführung der elektronischen Vergabe und der elektronischen Kommunikation bei öffentlichen Auftraggebern dazu, dass private Unternehmen sich zur Abgabe ihrer Bewerbung und ihres Angebots bei öffentlichen Vergaben mit sehr unterschiedlichen Vergabeplattformen und insbesondere von Systemen der vielen verschiedenen Anbieter konfrontiert sehen. Mit anderen Worten müssen sich diese Unternehmen stets jeweils neu bei den verschiedenen öffentlichen Auftraggebern und ihren eigenen Systemanbie-

tern einloggen. Dass dies nicht wettbewerbsfördernd ist, leuchtet ein. Um diesen bürokratischen Aufwand zu verhindern, ist daher eine zumindest bundesweit kompatible Vergabeplattform, wie sie mit der X Vergabe möglich ist, erforderlich.

Vergaberecht:

Ein Feld permanenter Reformen

Ein weiteres kommt hinzu: Fast nirgendwo ist die Binsenwahrheit „Nach der Reform ist vor der Reform“ so angebracht wie im Vergaberecht. Hier fanden in den letzten ca. drei Jahren eine umfassende Revision statt: Zunächst wurde mit der Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien in deutsches Recht und deren Inkrafttreten zum 18. April 2016 sowohl inhaltlich wie auch strukturell ein völlig neues EU-Vergaberecht geschaffen. Kennzeichnend hierfür sind die neuen Teile 4 bis 6 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), die Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV), die Verordnung über die Vergabe von Konzessionen (KonzVgV), die Sektorenverordnung (SektVO), die Vergabestatistikverordnung (VergStatVO), die Vergabeverordnung Verteidigung und Sicherheit (VSVgV) sowie der Abschnitt II der VOB/A-EU. Das EU-Vergaberecht bzw. dessen Umsetzung in nationales Recht zeichnet sich strukturell insbesondere durch zwei Neuerungen aus:

- Zum ersten war die Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien in nationales Recht mit einem Wegfall der EG-VOL/A sowie auch der VOF (Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen) und deren Integration in die VgV verbunden.
- Zum zweiten wurden erstmalig sowohl auf der Gesetzesebene des GWB als auch auf der Verordnungsebene der VgV umfassende Regeln zum Verfahrensablauf geschaffen. Letzteres macht es für den Praktiker nicht immer einfach. So muss er etwa bei der wichtigen Stufe der Eignungsprüfung von Unternehmen einerseits die Regeln des GWB zugrunde legen (Eignung, zwingende Ausschlussgründe, fakultative Ausschlussgründe, Selbstreinigung, zulässiger Zeitraum für Ausschlüsse, s. §§ 122 ff. GWB). Andererseits muss er für die Eignungsprüfung parallel auch die Vergabeverordnungen beachten (u. a.: Auswahl geeigneter Unternehmen, Befähigung und Erlaubnis zur Berufsausübung, wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit, technische und berufliche Leistungsfähigkeit, Eignungslehre, Einheitliche Europäische Eigenerklärung, s. §§ 42 ff. VgV). Ob sich diese für die Praktiker nicht gerade einsichtige Aufteilung von Vergaberegeln auf zwei Ebenen mit der „Wesentlichkeitstheorie“ begründen lässt (= Wesentliches gehört in das Gesetz) ist zumindest zweifelhaft.

Daneben wurden und werden auch im Unterschwellenbereich gravierende Reformen durchgeführt. Dies betrifft die Schaffung einer neuen „Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO)“ von im Kommunalbereich 221.000 € netto. Die UVgO, die mit unterschiedlichen Vorgaben der jeweiligen Landesregierungen für die Kommunen eingeführt wurde (Bayern, Saarland: Empfehlung; NRW: „Soll“-Vorgabe, was in der Rechtspraxis einem „Muss“ entspricht, es sei denn es liegt ein atypischer Ausnahmefall vor; Hessen: Nichteinführung; Übrige Länder: Verpflichtung) bzw. noch eingeführt wird, löst nach ca. 80 Jahren die bisherige VOL/A, 1. Abschnitt, ab. Folge ist, dass die VOL/A damit komplett wegfällt. Auch wird die VOB/A, 1. Abschnitt, nach ihrer bereits im Jahre 2016 erfolgten Neuausgabe einer weiteren Novelle, die Anfang 2019 in Kraft treten soll, unterzogen. Zusätzlich soll die VOL/B, die zuletzt 2003 novelliert wurde, überarbeitet werden.

Koalitionsvertrag mit richtigen

Ansätzen

Bemerkenswert ist, dass trotz dieser umfassenden Reformen und auch einer grundsätzlichen 1:1-Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien in nationales Recht ein „Unikat“ des deutschen Vergaberechts aufrechterhalten bleibt: Der Fortbestand der VOB/A.

Diese Besonderheit einer eigenen Vergabe(ver)ordnung für die Vergabe von Bauleistungen beinhaltet nicht nur ein Abweichen von den EU-Vergaberichtlinien. Diese normieren die Vergaben von Liefer-, Bau- und Dienstleistungen in einem einheitlichen Regelungswerk. Ein eigenständiges Werk für die Vergabe von Bauleistungen wie in Deutschland mit der (EU-)VOB/A kennt auch kein anderer EU-Mitgliedstaat.

Insoweit ist zu begrüßen, dass der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD vorsieht,

„die Zusammenführung aller Verfahrensregeln für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen über Liefer- und Dienstleistungen einerseits und über Bauleistungen andererseits in einer einheitlichen Vergabeverordnung (VgV) zu prüfen“.

Zwar enthält der gleiche Koalitionsvertrag an anderer Stelle u. a. die Aussage, dass *„die VOB als von allen Bauverbänden getragene Verfahrensregeln gute Bauleistungen garantiert und sie daher zu sichern und weiter zu entwickeln ist“.*

Vergaben von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen zusammenführen

Dieser vermeintliche oder tatsächliche Widerspruch im Koalitionsvertrag darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass

es kaum nachvollziehbar ist, wenn öffentliche Auftraggeber auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene bei gleichen Sachverhalten je nach beschaffter Leistung unterschiedliche Regelwerke anwenden müssen. Dies betrifft etwa die Nachforderung, Vervollständigung und Korrektur unternehmensbezogener Unterlagen, die in der VgV, aber auch der UVgO, anders („Kann-Regelung“) ausgestaltet ist als in der VOB/A („Muss-Regelung“). Weitere und sachlich nicht begründbare Unterschiede zwischen dem Liefer- und Dienstleistungsbereich einerseits und dem Baubereich andererseits gibt es bei den Regelungen zur Unterauftragsvergabe sowie der elektronischen Vergabe. Beim letzten Punkt sehen VgV und UVgO nach entsprechenden Übergangsfristen weitgehend nur noch die elektronische Kommunikation zwischen Auftraggebern und Unternehmen vor, während die VOB/A, 1. Abschnitt, die Form der Angebote in die Wahlfreiheit des öffentlichen Auftraggebers stellt.

All diese Unterschiede führen zu unnötiger Bürokratie, zu Effizienzverlusten und zu einer Komplizierung des Vergabeverfahrens. Dabei sind die jeweiligen Regelungen der VOB/A nicht stets besser oder schlechter als diejenigen der VgV oder UVgO. Oft sprechen daher auch gute Gründe für die Übernahme von VOB/A-Regeln in ein einheitliches Vergaberecht. Der Kritikpunkt liegt allein in den nicht nachvollziehbaren Unterschieden zwischen den beiden Regelungswerken trotz gleicher Sachverhalte.

Bei einer Integration der EU-VOB/A in die VgV (Oberschwellenbereich) und einer Vereinheitlichung von UVgO und VOB/A, 1. Abschnitt (Unterschwellenbereich) und damit des Vergabeverfahrensrechts können die Regelungen der VOB/B und VOB/C bestehen bleiben. Auch die Regeln, die Besonderheiten der Vergabe von Bauaufträgen beinhalten, könnten bei einer Vereinheitlichung des Vergaberechts nach dem Vorbild der bereits jetzt bestehenden besonderen Vorschriften für „Planungswettbewerbe“ sowie den „Besonderen Vorschriften für die Vergabe von Architekten- und Ingenieurleistungen“ in Abschnitt 5 und 6 der VgV erhalten bleiben. Diese Bau-Sondervorschriften könnten etwa die Ergänzung der Leistungsbeschreibung durch Leistungsverzeichnis und Leistungsprogramm, den Submissionstermin bei Angebotsöffnung oder die Präqualifikation (PQ Bau) bei der Eignungsprüfung betreffen.

Insoweit sollte das oft gescholtene „Brüssel“ mit seinem einheitlichen EU-Vergaberegelerwerk auch für Deutschland und für die Schaffung eines einheitlichen Vergaberechts, in dem die Vergaben öffentlicher Aufträge über Liefer-, Dienstleistungen und Bauleistungen zusammengefasst werden, Vorbild sein. Die zentralen

Gesichtspunkte für eine Zusammenführung der Vergaben von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen lassen sich daher wie folgt zusammenfassen:

- Die EU-Vergaberichtlinien sowie auch die deutsche Sektorenverordnung und Konzessionsvergabeverordnung enthalten bereits seit langem Einheitsregeln für die Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen. Dem muss sich das übrige Vergaberecht in Deutschland anschließen.
- Deutschland darf mit seinem zersplitterten Vergaberecht nicht länger einen Sonderweg beschreiten. Alle anderen EU-Länder wenden ein einheitliches Vergaberecht für die Vergaben von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen an.
- Der Grundsatz muss lauten: „Gleiche Verfahrensregeln für den gleichen Sachverhalt“.
- Es geht nicht um eine Abschaffung der VOB/A, sondern um eine Zusammenführung und Vereinheitlichung der gegenwärtig unterschiedlichen Verfahrensregeln im GWB, der VgV, der (EU-) VOB/A sowie der UVgO. Das Prinzip muss heißen: „Das Beste aus allen Regelungen“.
- Besonderheiten des Bauvergaberechts ermöglichen, wie aktuell die Abschnitte 5 und 6 der VgV auch, einen eigenen

Abschnitt für die Vergabe von Bauleistungen.

- Die technischen VOB-Normen, also die Teile B und C der VOB, können und sollen weiter bestehen bleiben.

Die neue VOB/A, 1. Abschnitt

Gegenwärtig bieten aber die beschlossenen Neuerungen der VOB/A 2019, 1. Abschnitt, nur teilweise Hoffnungen auf eine stärkere Vereinheitlichung des Vergaberechts und auf eine Zusammenführung der Vergaberegeln im Liefer- und Dienstleistungsbereich einerseits und im Baubereich andererseits. Dies gilt, obwohl der Neufassung der VOB/A, 1. Abschnitt, auch die Prüffrage zugrunde lag und liegt, ob und inwieweit eine Übernahme von Regeln aus der - bereits auf Bundes- und vielen Länderebenen - in Kraft gesetzten UVgO in die VOB/A erfolgen soll.

Nach der vom Vorstand des Deutschen Vergabeausschusses (DVA) am 13. November 2018 beschlossenen neuen VOB/A wird die kommende VOB/A, 1. Abschnitt, folgende wesentliche Neuerungen enthalten:

- Freie Wahl für den öffentlichen Auftraggeber, zwischen der Öffentlichen oder der Beschränkten Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb entscheiden zu können.

- Einführung einer Wertgrenze für einen Direktauftrag bis zu einem voraussichtlichen Auftragswert von 3.000 Euro ohne Umsatzsteuer. Dabei sind die Haushaltsgrundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Auch soll der Auftraggeber zwischen den beauftragten Unternehmen wechseln.
- Grundsätzliche Wahl des Auftraggebers, die er in der Bekanntmachung oder den Vergabeunterlagen vorzugeben hat, auf welchem Weg die Kommunikation mit den Unternehmen erfolgen soll.
- Bei der Eignung soll weiter eine Zuverlässigkeitsprüfung von Unternehmen möglich sein. Dabei werden in diesem Fall Selbstreinigungsmaßnahmen in entsprechender Anwendung des § 6f. EU 1 und 2 berücksichtigt.
- Der Referenzzeitraum für den Nachweis der Ausführung von Leistungen wird auf fünf Kalenderjahre erweitert.
- Der Auftraggeber soll bis zu einem Auftragswert von 10.000 Euro auf bestimmte Eignungsnachweise gegenüber den Unternehmen (Bsp.: Angabe, ob ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde) verzichten können, wenn dies durch Art und Umfang des Auftrags gerechtfertigt ist.

Alle CO₂-Emissionen der Region online im Blick

Beratung und Lösungen für eine bessere CO₂-Bilanz

Für Kommunen

Raus aus der Grauzone mit dem Klima-Navi

Verbessern Sie mit unseren Lösungen die CO₂-Bilanz vor Ort

www.klima-navi.de

Energielösungen für den Norden

- Der Auftraggeber verzichtet zukünftig auf die Vorlage von Nachweisen, wenn die den Zuschlag erteilende Stelle bereits im Besitz dieser Nachweise ist.
- Der Auftraggeber kann künftig in den Vergabeunterlagen angeben, dass er die Abgabe mehrerer Hauptangebote nicht zulässt.
- Bei der besonders umstrittenen Regelung über die Nachforderung etc. von Unterlagen bleibt es in der VOB/A – anders als in der VgV und der UVGO („Kann-Regel“) - bei einer „Muss-Regel“. Jedoch wird die Nachforderung – wie bei der VgV und der UVGO – auf die Vervollständigung unvollständiger und die Korrektur fehlerhafter unternehmensbezogener Unterlagen erweitert. Es sind nur Unterlagen nachzufordern, die bereits mit dem Angebot vorzulegen waren. Fehlende Preisangaben dürfen grundsätzlich nicht nachgefordert werden, außer bei Angeboten, bei denen lediglich in unwesentlichen Positionen die Angabe des Preises fehlt und durch die Außerachtlassung dieser Positionen der Wettbewerb und die Wertungsreihenfolge auch bei Wertung dieser Positionen mit dem jeweils höchsten Wettbewerbspreis nicht beeinträchtigt werden. Der Auftraggeber kann in der Bekanntmachung oder den Vergabeunterlagen festlegen, dass er keine Unterlagen oder Preisangaben nachfordern wird.

Der DVA hat darüber hinaus zur Unterstützung der gemeinsamen Wohnraumoffensive von Bund, Ländern und Kommunen beschlossen, befristet bis zum 31. Dezember 2021 die Wertgrenzen für Beschränkte Ausschreibungen ohne Teilnahmewettbewerb und für Freihändige Vergaben anzuheben. Danach gilt folgendes:

Für Bauleistungen zu Wohnzwecken kann bis zum 31. Dezember 2021 eine Beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb für jedes Gewerk bis zu einem Auftragswert von einer Million Euro ohne Umsatzsteuer erfolgen. Für Bauleistungen zu Wohnzwecken kann bis zum 31. Dezember 2021 eine Freihändige Vergabe bis zu einem Auftragswert von 100.000 Euro ohne Umsatzsteuer erfolgen (§ 3a Abs. 2 Nr. 1 VOB/A - neu).

Mit Blick auf die erforderliche Auslegung des Begriffs „Wohnzwecke“ hat das BMI folgendes mitgeteilt: *„Bauleistungen für Wohnzwecke sind solche, die der Schaffung neuen Wohnraums oder der Erweiterung oder Aufwertung bestehenden Wohnraums dienen. Eine Aufwertung von Wohnraum kann z. B. in der Verbesserung der energetischen Qualität oder der Erhöhung des Ausstattungsstandards liegen. Umfasst sind auch Infrastrukturmaßnahmen in Zusammenhang mit Wohnungsbau, z. B. Zufahrtsstraßen für Wohngebiete oder Ver-*

und Entsorgungsleitungen. Zu denken ist z. B. auch an Schallschutzwände, die Wohngebiete zu Verkehrswegen hin abschirmen. Wohnzwecken dienen grundsätzlich auch städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Wohnzwecke müssen nicht der alleinige und auch nicht der Hauptzweck der Bauleistung sein. Es genügt, wenn die Wohnzwecke nicht nur untergeordneter Natur sind.“

Neues zur Berechnung der Auftragswerte bei Planungsleistungen

Die Frage einer Addition von Planungsleistungen ist gerade für die Städte und Gemeinden bei der Vergabe von Architekten- und Ingenieurleistungen sehr praxisrelevant. Falls bei der Vergabe von Planungsleistungen in einzelnen Losen (Objektplanung, Tragwerksplanung, technische Ausrüstung etc.) alle diese Lose für die Berechnung der Auftragswerte addiert werden müssen, sind öffentliche Auftraggeber schon bei planerischen Leistungen, die für ein Gebäude vergeben werden, dass einen Auftragswert von „nur“ ca. 1,2 Millionen Euro hat (Beispiel: Kindergarten), verpflichtet, die Vergabe der planerischen Leistungen EU-weit auszuschreiben. In einem rechtskräftigen Beschluss vom 09. Mai 2018 (RMF-SG21-3194-3-10) hat sich nunmehr die Vergabekammer Nordbayern mit der Frage der Additionspflicht bei der Vergabe unterschiedlicher Planungsleistungen befasst. Dabei hat die Vergabekammer eine Additionspflicht bei „nicht hochkomplex gelagerten Planungen“, wie sie vorliegend bei der Planung eines Kindergartens gegeben war, verneint. Die maßgeblichen Gründe für die Entscheidung der VK Nordbayern lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Nach der Vorschrift des § 3 Abs. 7 Satz 2 VgV muss bei der Vergabe von Planungsleistungen in Lose für die Schätzung des Gesamtauftragswerts eine Addition für „Lose über gleichartige Leistungen“ erfolgen. Das Kriterium der „Gleichartigkeit“ der Planungsleistungen bezieht sich dabei auf die wirtschaftliche und technische Funktion der Planungsleistungen.
- Ein Gebäude mit durchschnittlicher Komplexität, wie zum Beispiel ein kommunaler Kindergarten, erfordert standardmäßig eine Integration der verschiedenen Planungsleistungen. Dies allein führt aber nicht dazu, dass von „gleichartigen Leistungen“, wie sie nach § 3 Abs. 7 Satz 2 VgV erforderlich sind, auszugehen ist.

Das OLG München hatte demgegenüber in einem Beschluss vom 13. März 2017 (Az.: Verg 15/16) offen gelassen, ob die Planungsleistungen der Objektplanung, der Tragwerksplanung und der techni-

schen Gebäudeausrüstung für ein Bauvorhaben generell als gleichartige Leistungen anzusehen sind und daher regelmäßig addiert werden müssen. Vielmehr hatte der Vergabesenat in seiner Entscheidung, dem die Vergabe und Planung für ein Gebäude der Stadtwerke Regensburg zugrunde lag, explizit auf den „Einzelfall“ abgestellt. Jedenfalls wenn nach der Vergabebekanntmachung des Auftraggebers die einzelnen Planungen „lückenlos aufeinander abgestimmt werden müssen und eine Einheit bilden“, sei eine Addition erforderlich.

Die neue Entscheidung der Vergabekammer stellt nur auf den ersten Blick ein Spanungsverhältnis zu dem Beschluss des OLG München dar. Denn sie legt ausdrücklich die Unterschiede zu dieser Entscheidung offen: Denn bei dem der Entscheidung des Oberlandesgerichts München zugrunde liegenden Sachverhalt hatte der Auftraggeber in der Vergabebekanntmachung klar und deutlich auf den funktionalen, wirtschaftlichen und technischen Zusammenhang („Einheit ohne Schnittstellen“) der vergebenen Planungsleistungen hingewiesen.

Mit dem Beschluss der VK Nordbayern gibt es damit erstmalig für „weniger komplexe und nicht hochtechnische Anlagen“ (Hier: Planung eines Kindergartens) die Meinung einer Nachprüfungsinstanz, mit der Auftraggeber eine Nichtaddition von Planungsleistungen begründen können. Allerdings ist mit dem Beschluss der VK Nordbayern eine neue Schwierigkeit verbunden: Die Unterscheidung zwischen „durchschnittlichen und weniger komplexen“ und damit keine Addition erforderlichen (Standard-) Planungsleistungen einerseits sowie den zur Additionspflicht führenden „komplexen und hochtechnischen Planungsleistungen“ andererseits.

Für Kommunen als größte öffentliche Auftraggeber könnte man folgern, dass die meisten der von ihnen zu vergebenden Planungsleistungen (Kindergärten, Schulen, Schwimmbäder etc.) weniger komplex und damit im Ergebnis nicht additionspflichtig sowie EU-weit ausschreibungspflichtig sind. Oder anders ausgedrückt: Die Vergabe einer „Elbphilharmonie“ beinhaltet nicht das kommunale Tagesgeschäft.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund bleibt jedoch bis zu einer endgültigen und hoffentlich bald erfolgenden Klärung der Rechtsfrage bei seiner bisherigen Empfehlung. Danach sollten Auftraggeber und speziell Kommunen unterschiedliche Planungsleistungen bei der Auftragswertberechnung jedenfalls auch dann künftig addieren und bei Überschreiten der EU-Schwellenwerte EU-weit ausschreiben, wenn sie für das Vorhaben (EU-)Fördermittel (Bsp.: ELER, EFRE) erhalten.

Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die EU-Kommission trotz Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens in der Sache „Stadt Elze“ (EU-Kommission-Vertragsverletzung Nr. 2015/4228) ausdrücklich betont hat, an ihrer Auffassung festzuhalten. Danach sind die Auftragswerte für die Objektplanung und die verschiedenen Fachplanungen bei Vorliegen einer „inneren Kohärenz“ und einer „funktionalen Einheit“ grundsätzlich zu addieren. Mithin gilt für die Antwort auf die Frage einer Addition oder Nichtaddition verschiedener Planungsleistungen und damit für die Auftragswertermittlung auch weiter der Satz: „Jeder Einzelfall ist anders!“

Vergabeverstoß und Rückforderung von Zuwendungen

In Deutschland besteht ein großer Nachholbedarf beim Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur. In den Städten und Gemeinden belegen dies vielfach marode Schulen, Kindertagesstätten, Straßen, Brücken und Kanäle eindringlich. Hier besteht ein großer Investitionsbedarf. Eine Studie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) aus dem Jahre 2018 weist insoweit aus, dass allein bei den Kommunen für die Sanierung der kommunalen Infrastruktur 159 Milliarden Euro benötigt werden.

Die damit erforderlichen Investitionen insbesondere in die kommunale Infrastruktur sind oft nur dann möglich, wenn hierfür öffentliche Fördermittel von Dritter Seite (EU, Bund, Länder) und damit Zuwendungen gewährt werden. Die Zuwendungsgewährung, etwa an Kommunen, ist regelmäßig mit der verwaltungsrechtlichen Auflage verbunden, dass der Zuwendungsempfänger das Vergaberecht richtig anwendet. Bei im Nachhinein festgestellten Vergabeverstößen (Beispiel: Wahl der falschen Vergabeart, unzulässige Produktvorgabe) kommt es oftmals noch viele Jahre nach der bereits erfolgten Zuwendung und damit nach Abschluss des eigentlichen Beschaffungsvorgangs zu für die öffentlichen Auftraggeber schmerzlichen Rückforderungen des Zuwendungsgebers.

Der Europäische Gerichtshof hat sich in einem Urteil vom 06. Dezember 2017 (C-408/16 – „Compania Nationala“, VergabeR 2018, 280 ff.) mit der Frage des Zusammenhangs eines Vergabeverstoßes und einer hieraus folgenden Rückforderung einer Zuwendung befasst. Der EuGH hat entschieden, dass ein Vergaberechtsverstoß des Zuwendungsempfängers nur dann als zuwendungsrechtlich relevante Unregelmäßigkeit zu qualifizieren ist, wenn dieser entweder einen Schaden für den Gesamthaushalt der Europäischen Union bewirkt hat oder aber zumindest bewirken könnte (s. EuGH, a. a. O., Rdnr. 60 sowie EuGH, Urt. v. 14. Juli 2016 – C-406/14, Rdnr. 44 und die dort aufgeführte Rechtsprechung).

Hintergrund der Entscheidung des EuGH war, dass ein öffentlicher Auftraggeber für den Bau eines Infrastrukturprojekts Zuwendungen aus dem europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) erhalten hatte. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 müssen die aus diesem Fonds finanzierten Vorhaben den Bestimmungen des Unionsrechts und damit auch des Vergaberechts entsprechen. Der EuGH hat zwar in seiner Entscheidung einen Verstoß des Auftraggebers gegen das Unionsrecht festgestellt. Er hat aber eine zuwendungsrechtlich relevante Unregelmäßigkeit und damit eine Rückforderung nur im Falle eines eingetretenen oder möglichen Schadens zulasten des EU-Gesamthaushalts für gerechtfertigt gehalten.

Dem ist zuzustimmen: Denn das Zuwendungsrecht dient anderen Zielen als das EU-Vergaberecht. Während das EU-Vergaberecht einen effektiven Wettbewerb um öffentliche Aufträge mit der Folge eines vergaberechtlichen Primärrechtsschutzes von benachteiligten Unternehmen bezweckt, steht beim Zuwendungsrecht die wirtschaftliche und sparsame Verwendung der Mittel im Vordergrund (s. auch § 6 Abs. 1 HGrG). Folge muss sein, dass ein Vergaberechtsverstoß zuwendungsrechtlich nur dann beachtlich ist, wenn er auch zu einer unwirtschaftlichen Belastung der öffentlichen Hand führt.

Der 1:1-Schluss, wonach ein Vergaberechtsverstoß stets zur Rückforderung der Zuwendung führt, ist daher nicht richtig. Insofern ist auch bei der Frage der Rückforderung von Zuwendungen im Zuge von Vergabeverstößen und dem insbesondere von den Verwaltungsgerichten auszuübenden Ermessen stets auch die Frage nach dem Eintritt eines wirtschaftlichen Schadens für die öffentliche Hand zu beantworten. Diese Vorgabe wird nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 06. Dezember 2017 noch stärker zu beachten sein.

Primärrechtsschutz und Wartepflicht auch bei Unterschwellenvergaben?

Immer wieder Gegenstand der rechtspolitischen Diskussionen sowohl auf Bundes- als auch auf Länderebene ist die Frage einer Ausdehnung des gegenwärtig nur oberhalb der EU-Schwellenwerte geltenden vergaberechtlichen Primärrechtsschutzes auf Auftragsvergaben im Unterschwellenbereich. Mit seinem Beschluss vom 13. Dezember 2017 – 27 U 25/17 (VergabeR 2018, 174 ff. „Freizeitanlage“) hat das OLG Düsseldorf in Form eines obiter dictums eine Informations- und Wartepflicht für öffentliche Auftraggeber auch bei Vergaben unterhalb der EU-Schwellenwerte angenommen. Damit hat der Vergabesenat dieser Diskussion neue Nahrung gegeben. Der Tenor des Beschlusses lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Auch unterhalb der Schwellenwerte und unterhalb einer Binnenmarktrelevanz ist ein Vertrag über die Überlassung eines Grundstücks zwecks Betriebs von Sport- und Freizeitanlagen in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren zu vergeben.
- Bei Verstößen steht dem betroffenen Bieter oder Bewerber der Zivilrechtsweg offen, um im Wege einer einstweiligen Verfügung ein Zuschlagsverbot erwirken zu können.
- Ist der Zuschlag bereits erteilt, kann Primärrechtsschutz nicht mehr erreicht werden. Anderes gilt nur, wenn der geschlossene Vertrag unwirksam oder nichtig ist.
- Ein unter Verstoß gegen die Informations- und Wartepflicht geschlossener Vertrag ist wegen Verstoßes gegen ein ungeschriebenes Gesetz als nichtig einzustufen, um effektiven Rechtsschutz sicherzustellen.

Das OLG Düsseldorf stützt seine „gewichtigen Gründe, auch im Unterschwellenbereich die Einhaltung einer Informations- und Wartepflicht durch den öffentlichen Auftraggeber zu verlangen“ insbesondere auf folgende Erwägungen:

„Nach der Rechtsprechung des Gerichts der Europäischen Union fordern die gemeinsamen Verfassungen der Mitgliedstaaten und die Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten einen effektiven und vollständigen Schutz gegen Willkür des öffentlichen Auftraggebers. Dieser vollständige Rechtsschutz verlangt, sämtliche Bieter vor Abschluss eines Vertrages von der Zuschlagsentscheidung zu unterrichten. Ein vollständiger Rechtsschutz verlangt auch, dass zwischen der Unterrichtung abgelehnter Bieter und der Unterzeichnung des Vertrags eine angemessene Frist liegt, innerhalb der für den Bieter ein vorläufiger Schutz gewährt werden kann, wenn er für die volle Wirksamkeit der Entscheidung in der Sache erforderlich ist.“

Die Entscheidung des OLG Düsseldorf ist zu hinterfragen. Eine Informations- und Wartepflicht für Auftraggeber vor dem Vertragsschluss sehen die §§ 134, 106 Abs. 1 GWB nur für Vergaben oberhalb der EU-Schwellenwerte vor. Im Unterschwellenbereich finden sich derartige Regelungen weder in der VOB/A, 1. Abschnitt, noch in der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO). Es fehlt ein explizites Verbotsgesetz wie es § 169 Abs. 1 GWB für den Oberschwellenbereich kennt. Auch die vom OLG Düsseldorf in Bezug genommenen Gerichtsentscheidungen tragen den vom Vergabesenat ohne jegliche Schranken angenommenen Unterschwellenrechtsschutz nicht.

Vielmehr hat das Bundesverfassungsgericht in einer grundlegenden Entscheidung vom 13. Juni 2006 – 1 BvR 1160/03 –

(BVerfG, VergabeR 2006, 871 ff.) gerade klar gemacht, dass eine Beschränkung des Primärrechtsschutzes im Vergaberecht auf Aufträge oberhalb bestimmter Schwellenwerte verfassungsgemäß ist. Insoweit lauten die zentralen Ausführungen der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts:

„Die in der Rechtsordnung dem übergangenen Konkurrenten eingeräumten Möglichkeiten des Rechtsschutzes gegen Entscheidungen über die Vergabe öffentlicher Aufträge mit Auftragssummen unterhalb der Schwellenwerte genügen den Anforderungen des Justizgewährungsanspruchs. Es ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, dass der Gesetzgeber das Interesse an einer raschen Vergabeentscheidung und damit an der Möglichkeit einer sofortigen Ausführung der Maßnahme für gewichtiger als das des erfolglosen Bieters gehalten hat.

Vergaben unterhalb der Schwellenwerte sind ein Massenphänomen. Müssten für solche Vergaben stets bestimmte Verfahrensvorkehrungen getroffen werden, um effektiven Primärrechtsschutz zu ermöglichen, könnte das die Verwaltungsarbeit erheblich beeinträchtigen und dadurch die Wirtschaftlichkeit der Vergabe leiden. Demgegenüber ist der erfolglose Bieter durch die Auftragsvergabe in einer bloßen Umsatzchance, nicht in seiner persönlichen Rechtsstellung betroffen. Wird er auf einen Schadensersatzanspruch verwiesen, kann sein auf den Erhalt einer Umsatzchance gerichtetes Interesse durch einen solchen Anspruch grundsätzlich ausgeglichen werden. Daher ist es verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, dass der Gesetzgeber den in der allgemeinen Rechtsordnung verfügbaren Sekundärrechtsschutz als ausreichend angesehen und keine besonderen Vorkehrungen zur Realisierung von Primärrechtsschutz, etwa durch eine Pflicht zur Information des erfolglosen Bieters vor der Zuschlagserteilung, getroffen hat.“

Auch angesichts dieser klaren Aussagen

des Bundesverfassungsgerichts ist die Entscheidung des OLG Düsseldorf als Einzelfallentscheidung zu sehen. Die Entscheidung sollte daher nicht zur Folge haben, dass öffentliche Auftraggeber nunmehr auch alle Vergaben im Unterschwellenbereich vor dem Zuschlag mit einer Informations- und Wartepflicht gegenüber Bewerbern und Bietern versehen müssen.

Hinzu kommt, dass die Rechtsfolge der Nichtigkeit des Vertrages bei einem Verstoß gegen die Informations- und Wartepflicht in Konsequenz der Entscheidung des OLG Düsseldorf auch bei Bagatellvergaben mit einem Auftragswert von etwa 3.000 Euro gegeben wäre. Dies ist aber gerade vor dem Hintergrund des vom Bundesverfassungsgericht in den Mittelpunkt seiner Entscheidung gerückten „Interesses des Auftraggebers an einer raschen Vergabeentscheidung und damit an der Möglichkeit einer sofortigen Ausführung der Maßnahme“ und damit schneller (kommunaler) Investitionen nicht nachvollziehbar.

Dies ändert aber nichts daran, dass einige Bundesländer (Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern) eigenständig Informations- und Wartepflichten für öffentliche Auftraggeber vor der Zuschlagserteilung und damit auch einen Unterschwellenrechtsschutz eingeführt haben. Auch Rheinland-Pfalz und Niedersachsen beabsichtigen wohl zu Beginn des Jahres 2019 einen Unterschwellenrechtsschutz, der aber z. T. hohe Bagatellgrenzen enthält, einzuführen. Im Übrigen bleibt der einstweilige Zivilrechtsschutz (Einstweilige Verfügungen) Unternehmen stets unbenommen.

Fazit

Das Vergaberecht bleibt trotz oder vielleicht auch wegen aller Reformen nach wie vor sehr komplex. Die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene angesprochene Zusammenführung aller Verfahrensregeln für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen

über Liefer- und Dienstleistungen einerseits und über Bauleistungen andererseits in ein einheitliches Regelwerk ist daher aus kommunaler Sicht zu begrüßen. Die für Anfang nächsten Jahres zu erwartende Neufassung der VOB/A, 1. Abschnitt, spricht demgegenüber eine andere Sprache. Sie wird trotz einer teilweisen Angleichung an die UVgO-Verfahrensregeln in vielen Punkten neue und zur UVgO abweichende Regelungen enthalten. Dies ist zu bedauern.

Die Berechnung der Auftragswerte bei der Vergabe von Planungsleistungen in Losen ist nach wie vor mit großen Unsicherheiten, insbesondere für die kommunale Praxis, verbunden. Hieran ändert auch ein rechtskräftiger Beschluss der VK Nordbayern vom 09. Mai 2018, der eine Additionspflicht bei einfach gelagerten Planungen (hier: Kindergarten) verneint, nichts.

Zum Thema „Vergabeverstöße und Rückforderungen von Zuwendungen“ hat der EuGH in einem Urteil am 06. Dezember 2017 festgestellt, dass ein Vergabeverstoß nur dann zuwendungsrechtlich relevant ist, wenn dieser einen Schaden für den Gesamthaushalt bewirkt hat oder bewirken könnte. Diese Klarstellung ist zu begrüßen.

Schließlich ist trotz der Entscheidung des OLG Düsseldorf vom 13. Dezember 2017 mit einer vom Senat angenommenen Informations- und Wartepflicht öffentlicher Auftraggeber auch bei Unterschwellenvergaben rechtspolitisch auf Bundesebene nicht mit einem Aufgreifen dieses brisanten Themas zu rechnen. Dies beinhaltet aber durchaus, dass auf Länderebene und damit auch für die Kommunen in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sowie künftig auch wohl in Rheinland-Pfalz und Niedersachsen ein, wenn auch zum Teil mit hohen Bagatellwerten versehener, Unterschwellenrechtsschutz in Form von Informations- und Wartepflichten eingeführt wurde bzw. wird.

Neuer Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein veröffentlicht

Simon Preis, NAH.SH

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen ist ein Thema, das momentan viele Gemeinden beschäftigt. Es zeigt sich schnell, dass die Thematik äußerst vielschichtig und komplex ist. Das fängt mit

der Frage der Zuständigkeit für den Haltestellenausbau und deren Finanzierung an und hört mit der Frage, welche Bauweise denn überhaupt barrierefrei ist, auf. Für letztere Fragestellung hat der Nahver-

kehrverbund NAH.SH nun einen Leitfaden herausgegeben, der einen Mindeststandard für barrierefreie Bushaltestellen beschreibt, der aus aktuellen Regelwerken und DIN-Normen zusammengestellt wurde. Der Leitfaden richtet sich insbesondere an die Fachplanenden in den Kommunen, Straßenbauämtern und sonstigen Fachverwaltungen im NAH.SH-Verbundgebiet sowie an die von diesen Stellen beauftragten Planungsbüros.

Das Ziel der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist in vielen Gesetzen verankert. Dabei werden oft unbestimmte Rechtsbegriffe verwen-

det und technische Richtlinien nicht verbindlich vorgegeben. Dies erschwert es in der Praxis, die Vorgaben sachgerecht umzusetzen, zumal die Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht zentral festgehalten sind, sondern aus unterschiedlichen Quellen abgeleitet werden müssen. Der neue Leitfaden soll allen Beteiligten bei der Umsetzung helfen, indem er den derzeitigen Stand der Technik sowie der gesetzlichen Grundlagen (ÖPNV-Gesetz, UN-BRK, BGG, Art. 3 GG und andere) widerspiegelt.

Erarbeitet hat den Leitfaden eine Arbeitsgruppe aus Aufgabenträgern, Vertretern von Behindertenverbänden, Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern unter Leitung der NAH.SH. Die breite Zusammensetzung der Arbeitsgruppe garantiert eine ausgewogene und weitreichende Bearbeitung der Thematik: Die beteiligten Baulastträger konnten unter anderem ihre Erfahrungen bei Bau und Finanzierung von Bushaltestellen einbringen, Vertreter von Aufgabenträgern für den ÖPNV und Verkehrsunternehmen haben auf das Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und eingesetzten Fahrzeugen geachtet und die Betroffenenvertreter haben sichergestellt, dass die Belange der Mobilitätseingeschränkten hinreichend berücksichtigt werden. Als Grundlage für die technischen Inhalte wurden allgemein anerkannte Regeln der Technik wie DIN-Normen und Regelwerke der Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehrswesen (FGSV) herangezogen.

Schon die allgemeine Bauform (Buskap, Busbucht, etc.) und Lage einer Haltestelle im Straßenraum hat weitreichende Auswirkungen auf die barrierefreie Ausgestaltung der Infrastruktur. Maßgeblich ist hierbei insbesondere die störungsfreie Anfahrbarkeit für den Bus und die hieraus abgeleiteten baulichen Anforderungen. Ein ganzes Kapitel des Leitfadens widmet sich daher dem allgemeinen Zusammenspiel von Fahrzeug und Infrastruktur.

Die baulichen Anforderungen werden im Leitfaden für jedes Element einer Haltestelle einzeln aufgezählt. Dafür werden zunächst jeweils die funktionalen Anforderungen beschrieben, die mobilitätseingeschränkte Menschen stellen. Abgeleitet von diesen Anforderungen werden Mindeststandards in Form und Maß für das jeweilige Element definiert, die zwingend erforderlich sind, um eine Barrierefreiheit zu gewährleisten. Ergänzt wird dieser Mindeststandard um weitere Empfehlungen, die berücksichtigt werden sollten, für die Barrierefreiheit jedoch nicht zwingend sind.

Da sich Haltestellen insbesondere in ihrer Ausstattung abhängig von Ort und Bedeutung unterscheiden, werden die barrierefreien Elemente in zwei getrennten Kapiteln kategorisiert. Das Kapitel „Mindeststandard“ umfasst die barrierefreie



Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein

Ein Leitfaden für Baulastträger

mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen



Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“

Mindestausstattung einer Haltestelle, die im Falle eines Neu-, Um- und Ausbaus in jedem Fall eingehalten werden muss. Im Kapitel „erweiterter Standard“ werden all diejenigen Elemente einer Haltestelle behandelt, die unabhängig von der Barrierefreiheit nicht zur gesetzlich erforderlichen Grundausstattung von Haltestellen gehören, wie z.B. Fahrgastunterstände, und somit nicht an jeder Haltestelle zu finden sind. Für diese zusätzlichen Elemente wird beschrieben, wie diese hinsichtlich der Barrierefreiheit zu gestalten und anzuordnen sind.

Ein Standard stellt immer ein Ideal dar, das versucht, universelle Anforderungen zu beschreiben. Es ist vollkommen klar, dass die realen Verhältnisse nicht in jedem Fall die Voraussetzungen für eine vollständige Umsetzung des Standards bieten. Für diesen Fall gibt der Leitfaden eine Reihe von Handlungsoptionen, die geprüft werden sollten, damit der Min-

destandard doch noch umgesetzt werden kann. Kommt auch diese Prüfung zum Ergebnis, dass eine vollständige Barrierefreiheit nicht erreicht werden kann, gibt der Leitfaden Tipps, wie zu verfahren ist, um zumindest eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit herzustellen.

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist eine der umfangreichsten gesellschaftlichen Aufgaben unserer Zeit. Barrierefreiheit stellt dabei immer nur einen größtmöglichen Konsens verschiedener Ansprüche dar. Denn: Barrierefreiheit bedeutet nicht für alle Fahrgäste das gleiche. Der nun erschienene Leitfaden stellt kompakt den aktuellen Stand der Technik für barrierefreie Bushaltestellen zusammen und unterstützt Sie im stetigen Prozess der Schaffung einer barrierefreien Umwelt.

Den Leitfaden kann unter www.nah.sh/barrierefreie-bushaltestellen abgerufen werden.

Barrierefreie Bushaltestellen

– ein Überblick über den rechtlichen und praktischen Rahmen: Verpflichtete, Zuständigkeiten, Realisierbarkeit

Daniel Kiewitz, SHGT

Der Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen bewegt in zunehmendem Maße das (kommunal-) politische Geschäft. Einerseits sind Gemeinden dazu übergegangen, anlassbezogen oder aber aufgrund langfristiger angelegter Prioritätenlisten Haltestellen umzubauen. Andererseits wenden sich einzelne Bürger an die Gemeinden, mit dem Ziel, Ausbauaktivitäten zu forcieren. Dabei stellt sich regelmäßig die Frage, ob und für welche (Teil-) Bereiche die Gemeinde als Straßenbaulastträger für den Umbau von Haltestellen überhaupt zuständig ist. Diese Frage bekommt vor allem haushaltsrechtliche Relevanz, wenn man bedenkt, dass je Haltestellenumbau schnell Kosten in Höhe von 20.000 Euro (je Fahrtrichtung!) erreicht werden. Dass die Herstellung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)¹ im ÖPNV - insbesondere an hochfrequentierten Haltestellen - sinnvoll ist, steht nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und eines steigenden Durchschnittsalters der Fahrgäste außer Frage. Gleichwohl ist auf den ersten Blick erkennbar, dass ein kurzfristiger Umbau aller Haltestellen im Land nicht realisierbar ist - schon gar nicht ohne finanzielle Unterstützung. Denn gerade im ländlichen Raum existieren Gemeinden mit weit unter 1.000 Einwohnern, die aber vor allem für den Schülerverkehr eine vergleichsweise hohe Anzahl von Haltestellen vorhalten.

Was unter „barrierefrei“ zu verstehen ist, leitet sich auf Grundlage von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG)² aus den allgemein anerkannten Regeln der Technik ab. Zu der Frage, welcher Mindeststandard und welche Regelungen im Einzelnen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen überhaupt existieren, hatte sich vor rund zwei Jahren im Hause der NAH.SH ein Facharbeitskreis geründet. Die Ergebnisse des Arbeitskreises, in dem auch der SHGT vertreten war, wurden Anfang Dezember in einem „Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ (s. hierzu näher unter III.) veröffentlicht, der unter der Internetadresse www.nah.sh/barrierefreie-bushaltestellen abgerufen werden kann. Zudem stellt Herr Simon Preis (NAH.SH) in dieser Ausgabe der Ge-

meinde (S. 322 f.) den Leitfaden näher vor. Dieser Beitrag unternimmt den Versuch, einen Überblick über bestehende rechtliche Verpflichtungen, Zuständigkeiten und Realisierungschancen bzgl. des Ausbaus barrierefreier Bushaltestellen zu geben.

I. Rechtlicher Hintergrund und Verpflichtete

Mit der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG³ haben die zur Erreichung der Barrierefreiheit in § 8 Abs. 3 enthaltenen Aussagen dahingehend eine Änderung erfahren, dass nicht mehr eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu erreichen versucht wird, sondern eine „vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022“ (BT-Drs. 17/7046). Damit sollen vor allem die Ziele der UN-Behindertenrechtskonvention⁴ umgesetzt werden. Die entscheidende Formulierung des § 8 Abs. 3 PBefG hat mit der Novelle folgende Gestalt gefunden:

„(...)Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen(...)“

Von der durch § 62 Abs. 2 PBefG eröffneten Möglichkeit der Länder, Übergangsbestimmungen zu erlassen und den von § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festzulegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, hat das Land Schleswig-Holstein keinen Gebrauch gemacht.

Auch das ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH)⁵, greift den Aspekt der

Barrierefreiheit auf und regelt in § 1 Abs. 4, dass Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen und von Menschen im Alter bei der Gestaltung und Planung des ÖPNV-Angebotes, der Fahrzeuge und der Infrastruktur berücksichtigt werden.

Parallel trifft § 11 Abs. 2 des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz) für die Gestaltung öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen folgende Aussage:

„Neubauten, große Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffungen neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr sind unter Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung, älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu gestalten oder durchzuführen.“

Ausnahmen sind nach § 11 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 und 3 nur aufgrund unverhältnismäßigem Mehraufwand gestattet.

(Rechtliche) Verpflichtungen

1) Ggü. den Aufgabenträgern des ÖPNV

Da die Regelung des § 8 Abs. 3 PBefG mit dem Ziel, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, das augenscheinlich ehrgeizigste Ziel statuiert, soll sie näher in den Blick genommen werden. Denn erst bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass der Gesetzgeber nicht vom Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 ausging: Der Wortlaut macht deutlich, dass bei Aufstellung des Nahverkehrsplans das „Ziel zu

¹ PBefG i. d. F. der Bekanntmachung v. 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).

² Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468).

³ PBefG i. d. F. der Bekanntmachung v. 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), geändert durch Art. 1 des Gesetzes v. 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598).

⁴ UN-Behindertenrechtskonvention (vom 13.12.2006) „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (in Deutschland durch Zustimmungsgesetz 2009 in Kraft getreten), verpflichtet Vertragsstaaten u. a.: geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen und Zugangsbarrieren zu treffen (Art. 9) und persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen (Art. 20).

⁵ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) in der Bekanntmachung vom 26. Juni 1995 (GVBl. 1995, 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007, GVBl. 274.

berücksichtigen“ ist, bis 01.01.2022 „für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Insofern verpflichtet die Regelung des § 8 Abs. 3 PBefG die Aufgabenträger des ÖPNV, sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Hierbei handelt es sich um eine *politische Zielvorgabe*. Eine Verpflichtung zur Umsetzung bestimmter Maßnahmen allein aus dem Nahverkehrsplan ist aus dem PBefG nicht abzuleiten und insoweit auch nicht einklagbar. Die Vorgaben des § 8 Abs. 3 PBefG beschränken sich insoweit allein auf die Erstellung des NVP durch die Kreise und kreisfreien Städte. Es liegt also im Ermessen der Aufgabenträger des ÖPNV, bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an ein Verkehrsunternehmen Zielsetzungen aus dem NVP aufzugreifen und qualitative Anforderungen zu statuieren. Eine unmittelbare Zuständigkeit zur Umsetzung von Baumaßnahmen für eine barrierefreie Infrastruktur (Haltestellen) kann sich für Aufgabenträger des ÖPNV allenfalls in kreisfreien Städten ergeben, da diese in der Regel zugleich Baulastträger sind. Doch selbst in diesem Fall besteht nach § 8 Abs. 3 PBefG keine Verpflichtung, alle oder bestimmte Haltestellen bis 2022 barrierefrei auszubauen.

2) Ggü. den (örtlichen) Trägern der Straßenbaulast

Die für die Gemeinden relevanteste Fragestellung ist, ob und inwieweit § 8 Abs. 3 PBefG Rechtswirkungen ihnen gegenüber entfaltet.

Dass es sich bei der Zielvorgabe aus § 8 Abs. 3 PBefG auch mit Blick auf die Haltestelleninfrastruktur um ein (bloß) politisches Ziel handelt, wird jedoch bereits aus der Gesetzesbegründung deutlich. Denn bei dem Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit hatte auch der Gesetzgeber nicht eine vollständige Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 im Blick, sondern ging von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen aus: *„Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird“* (BT-Drs. 17/7046, S. 12).

Insoweit geht der Gesetzgeber davon aus, dass die Herstellung einer vollständi-

gen Barrierefreiheit im ÖPNV eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist, die nur im Zusammenspiel von Aufgabenträgern, Baulastträgern und Verkehrsunternehmen erreicht werden kann und unter dem Vorbehalt des seitens aller Beteiligten Möglichen und vernünftigerweise (finanziell, personell, organisatorisch) Leistbaren steht.

Ob und inwieweit also Straßenbaulastträger die in ihren Zuständigkeitsbereich fallende Haltestelleninfrastruktur barrierefrei ausbauen, ist mangels rechtsverbindlicher Vorgaben also maßgeblich Ausfluss einer politischen Entscheidung im Rahmen (kommunaler) Daseinsvorsorge. Sobald ein Straßenbaulastträger Haltestellen umbaut, sind von ihm die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die u.a. eine Barrierefreiheit bezwecken, anzuwenden. Wie schon dargelegt, fordert bereits § 11 Abs. 2 LBGG die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung, älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung im Zusammenhang mit dem Neu- oder Umbau von Verkehrsanlagen. Die Regelung des § 8 Abs. 3 PBefG verpflichtet also zunächst einmal (nur) die Kreise und kreisfreien Städte als Träger des ÖPNV, in ihren Nahverkehrsplänen Maßnahmen zur Erreichung einer Barrierefreiheit zu definieren.

Viele Aufgabenträger des ÖPNV in Schleswig-Holstein haben im Rahmen jüngerer Fortschreibungen ihrer Regionalen Nahverkehrspläne bereits konkrete Maßnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit vorgesehen. Die am häufigsten anzutreffende Maßnahme ist die sukzessive Erhöhung des Anteils von Niederflurbussen⁶. Soweit diese nicht kurzfristig erreichbar ist, sollen Belange der Barrierefreiheit bei der Gestaltung von Fahrzeuginnenräumen und der Aufbereitung von Fahrgastinformationen Beachtung finden⁷. Auch die Ergänzung vorhandener Fahrzeuge um technische Hilfsmittel wie z.B. Rampen wird konkret geplant⁸. Eine Vielzahl von Aufgabenträgern hat es schließlich zum Ziel gesetzt, ein Haltestellenkataster zu erstellen, um entweder einen Überblick über barrierefreie Ausstattungsmerkmale zu gewinnen⁹ oder aber ein Haltestellenausbauprogramm vorzubereiten¹⁰.

II. Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen

Im Folgenden soll ein Überblick über die Zuständigkeiten zur Umsetzung von Baumaßnahmen gegeben werden, die typischerweise zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelle erforderlich sind. In wessen Zuständigkeitsbereich welche Baumaßnahmen fallen, hängt von der jeweiligen Maßnahme und in der Regel von der Klassifizierung der jeweiligen Straße ab.



Abb.: Darstellung von Reststufe und Restspalt. Grafik: NAH.SH

Bushaldebuchten

Bushaldebuchten sind i.d.R. unselbständige Teile der öffentlichen Straße und der Fahrbahn zuzurechnen (*Gröller*, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefler/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 2 Rn. 44). Insofern fallen Umbaumaßnahmen von Bushaldebuchten in der Regel in den Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers.

Haltestellenschilder

Das Haltestellenzeichen ist ein Verkehrszeichen (Zeichen 224 nach der Anlage 2 zur Straßenverkehrsordnung (StVO)). Die Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs der amtlichen Verkehrszeichen trägt nach § 45 Abs. 5 StVO in Verbindung mit § 5b Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) grundsätzlich der Träger der Straßenbaulast für diejenige Straße, in deren Verlauf sie angebracht werden. § 5b Abs. 2 Buchstabe b StVG enthält jedoch eine Sonderregelung für Haltestellenzeichen. Die Kosten für diese Zeichen trägt der Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes. Die Verkehrsunternehmen tragen daher die Kosten für die Errichtung des Haltestellenmastes und die Anbringung des Haltestellenschildes.

⁶ S. etwa RNVP 2014 – 2018 des Kreises Dithmarschen, S. 74 ff.; 3. RNVP des Kreises Ostholstein, S. 95 ff.; 3. RNVP des Kreises Plön, S. 53 ff.; 4. RNVP des Kreises Steinburg, S. 70 f.; 1. RNVP im Planungsraum I (Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg und Kreis Nordfriesland) S. 146 ff.

⁷ RNVP 2014 – 2018 des Kreises Dithmarschen, S. 74 ff.

⁸ 4. RNVP des Kreises Pinneberg, S. 58 ff.

⁹ 3. RNVP des Kreises Herzogtum Lauenburg, S. 62 f.; 3. RNVP des Kreises Plön, S. 53 ff.; 4. RNVP des Kreises Stormarn, S. 56 f.

¹⁰ RNVP 2014 – 2018 des Kreises Dithmarschen, S. 74 ff.; 4. RNVP des Kreises Steinburg, S. 70 f.

Fahrgastunterstände

Die Zuständigkeit für Fahrgastunterstände ist weder in den Vorschriften des Personenbeförderungsrechts über den Busverkehr noch im Straßenrecht gesetzlich geregelt. Eine gesetzliche Pflicht zur Errichtung von Sitzbänken, Überdachungen oder Wartehallen an einer Bushaltestelle existiert nicht. In der Regel werden Fahrgastunterstände von denjenigen Trägern der Baulast errichtet und unterhalten, die die Baulast für Gehwege tragen (s.u.).

Fahrgastinformationen

Fahrgastinformationen wie eine Anzeigetafel mit den Abfahrtszeiten oder eine Tarifübersicht fallen in die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens. Für die Informationen über die Abfahrtszeiten ist dies in § 40 Abs. 4 Satz 3 PBefG ausdrücklich geregelt, da insoweit eine Verpflichtung der Verkehrsunternehmen besteht.

Wartebereiche/ Buskaps

Für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit muss in den meisten Fällen ein erheblicher Aufwand für Tiefbau- und Pflasterarbeiten geleistet werden. Für Aufhöhungen des Gehweges sowie für die Herstellung sog. Buskaps, die ein bündiges Anfahren von Niederflrbusen ermöglichen, sind grundsätzlich die Träger der Baulast für die Gehwege zuständig. Im Übrigen hängt die Zuordnung der Baulast maßgeblich von der Gemeindegröße sowie davon ab, ob sich die Haltestelle außerhalb oder innerhalb einer Ortsdurchfahrt befindet.

1) Außerhalb der Ortsdurchfahrten

Eine Haltestelle an einem Gehweg außerhalb einer Ortsdurchfahrt und damit auf freier Strecke steht in der Baulast des Straßenbaulastträgers, der auch für die Fahrbahn zuständig ist. Da insoweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, erstreckt sich die Straßenbaulast auf den gesamten Straßenkörper im Sinne des § 1 Abs. 4 FStrG und des § 2 StrWG.

2) Innerhalb der Ortsdurchfahrten

a) Gehwege

Innerhalb der Ortsdurchfahrten stehen Gehwege sowohl an Bundesstraßen (§ 5 Abs. 3 FStrG) als auch an Landes- und Kreisstraßen (§ 12 Abs. 2 StrWG) in der Straßenbaulast der Gemeinden. Alle Maßnahmen, die räumlich zum Gehweg gehören, stehen daher in der Baulast der Gemeinde.

b) Straßen

Wer Träger der Straßenbaulast ist, hängt von der Klassifizierung der Straße und der Größe der Gemeinde ab.

(i) Bundesstraßen

Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurch-

fahrten stehen in der Baulast des Bundes. Die Gemeinde ist in dieser Konstellation allenfalls Träger der Straßenbaulast, wenn sie mehr als 80.000 Einwohner hat (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG).

(ii) Landes- und Kreisstraßen

Die Fahrbahnen von Landes- und Kreisstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten stehen grundsätzlich in der Baulast des Landes bzw. des Kreises. Die Gemeinde ist Träger der Straßenbaulast, wenn sie mehr als 20.000 Einwohner hat (§ 12 Abs. 1 Satz 1 StrWG).

o In *Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern* stehen also alle baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Haltestelle in der Baulast der Gemeinde, soweit nicht das Verkehrsunternehmen zuständig ist.

o In *Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern* ist die Baulast geteilt: Die Gemeinde hat die Baulast für den Gehweg und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. Pflaster, Bordstein). Hinzu kommen ggf. Einrichtungen, die die Gemeinde im Rahmen der Daseinsvorsorge vorhält (z.B. Fahrgastunterstand). Das Land bzw. der Kreis hat die Baulast für die Fahrbahn und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. die Haltebucht).

In den meisten Fällen (Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern) dürfte damit in der Regel eine zwischen Land/ Kreis und der Gemeinde geteilte Zuständigkeit bestehen. Zumindest dann, wenn im Zuge des Umbaus auch der Straßenkörper mit seinen häufig vorhandenen Busbuchten verändert wird.

(iii) Gemeindestraßen

Gem. § 13 StrWG sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Gemeindestraßen.

III. Leitfaden der NAH.SH und Realisierbarkeit

Wie oben bereits erwähnt, hat eine Arbeitsgruppe aus Aufgabenträgern, Vertretern von Behindertenverbänden, Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern unter Leitung der NAH.SH einen Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ erarbeitet, der kürzlich veröffentlicht wurde. Er listet alle typischerweise anzutreffenden baulichen Anlagen im Zusammenhang mit Bushaltestellen auf und definiert zunächst „Mindeststandards“, die eine Haltestelle nach den anerkannten Regeln der Technik zur Gewährleistung einer Barrierefreiheit aufweisen muss. In einem weiteren Abschnitt werden jeweils „weitere Empfehlungen“ aufgezeigt, die eine optimale Barrierefreiheit für einen Großteil der Nutzer des ÖPNV gewährleisten sollen. Er bietet damit insbesondere den Fachplannern in den Kommunen eine nützliche und praktische Hilfestellung.

Die breite Beteiligung im Arbeitskreis (zu den mitwirkenden Personen und Institutionen im Einzelnen s. Vorwort des Leitfadens) sowie die konstruktive Mitwirkung aller Beteiligten können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass es zu der Frage, ob und inwieweit der Leitfaden für schwach frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum gesonderte, abgeschwächte Anforderungen beinhalten sollte, kontroverse Diskussionen gab. Der SHGT und weitere kommunale Vertreter hatten wiederholt deutlich gemacht, dass der Leitfaden zwischen stark frequentierten Haltestellen in dicht besiedelten Bereichen und solchen, die im ländlichen Raum in kleinen Gemeinden einige Male am Tag angefahren werden, differenzieren muss.

So wurden Vorschläge für Sonderlösungen für schwach frequentierte Haltestellen eingebracht, die etwa eine Teilaufhöhung für nur eine Bustür vorsahen. Bedauerlicherweise haben die Vertreter der NAH.SH den Anspruch gehabt, ausschließlich die „Ideallösung“ im Leitfaden abzubilden. Der Leitfaden der NAH.SH enthält zwar auf S. 32 den Hinweis, dass vom Mindeststandard etwa durch Teilaufhöhungen abgewichen werden kann, allerdings nur für den Fall, dass bauliche oder topografische Gründe die Einhaltung des Mindeststandards unmöglich machen. Der SHGT und weitere kommunale Vertreter haben in diesem Zusammenhang immer darauf hingewiesen, dass gerade wenig frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum angesichts der enormen Kosten vermutlich ohnehin nur mit einem abgesenkten Standard in absehbarer Zeit umgebaut werden können. Insofern ist der Leitfaden nach der Bewertung des SHGT unvollständig, da er für eine Vielzahl von ländlichen Gemeinden mit angespannter Haushaltslage, die Haltestellen teilweise nahezu ausschließlich für den gelegentlichen Schülerverkehr vorhalten, keine praktikable und umsetzbare Lösungen anbietet.

Eine aus Sicht des SHGT beispielhafte Ausnahmeregelung für schwach frequentierte Haltestellen enthält die Fortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes des Kreises Plön (2018 – 2022). Für Haltestellen, die überwiegend für die Schülerbeförderung genutzt werden trifft der RNVP auf S. 66 folgende Ausnahmeregelung aus „funktionalem Grund“:

„Haltestellen, die je Richtungshaltestelle ausschließlich an Schultagen von max. 3 Fahrten bedient werden und weniger als 30 Ein-/Aussteiger pro Tag aufweisen; mindestens eine Haltestelle je Wohnplatz über 200 Einwohner ist barrierefrei auszubauen.“

Die NAH.SH schlug angesichts der kontroversen Diskussion im Arbeitskreis schließlich vor, im Nachgang zum eigentlichen Leitfaden Hinweise für schwach

frequentierte Haltestellen zu erarbeiten. Der Leitfaden trägt der kontroversen Diskussion zumindest insoweit Rechnung, als er auf S. 33 folgende Aussage trifft: „Insbesondere für schwach frequentierte

ländliche Haltestellen fehlen derzeit standardisierte kompakte barrierefreie Lösungen. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf.“ Der SHGT wird sich hieran anknüpfend

auch nach Veröffentlichung des Leitfadens für die Entwicklung von Hilfestellungen in Form von kompakten Lösungen für den ländlichen Raum einsetzen.

Neues Jahr – Neues Baugebührenrecht

Oliver Lehmann*

Am 1. Januar 2019 treten eine neue Baugebührenverordnung und eine neue PPVO¹ in Kraft.² Die Baugebührenverordnung wurde grundlegend überarbeitet. Vor allem ist die Anzahl der Gebührentatbestände erheblich reduziert worden. Dies vereinfacht die Festsetzung der Gebühren. Überdies sieht das neue Recht vor, dass die Bemessungsgrundlagen der Baugenehmigungsgebühren, d. h. die anrechenbaren Bauwerte, dynamisch an die Preisentwicklung angepasst werden. Die dynamisierten Bemessungsgrundlagen der Baugebührenverordnung sind auch den Vergütungen der Prüferinnen und Prüfer zu Grunde zulegen. Insoweit kommt es zu einem längst über-

fälligen Inflationsausgleich. Die Vergütungen der Prüferinnen und Prüfer werden also steigen. Die Gebühren der Bauaufsichtsbehörden bleiben hingegen im Wesentlichen stabil. Lesen Sie hier, was sich mit der Einführung des neuen Baugebührenrechts im Einzelnen ändert – und warum:

Non sunt multiplicanda entia sine necessitate (zu Neudeutsch: *Keep it simple*). Dem scholastischen Sparsamkeitsprinzip folgend wurden die vormals 83 Gebührensätze auf 26 reduziert. Was die Amtshandlungen der eigentlichen Vollzugsbehörden angeht, nämlich der unteren Bauaufsichtsbehörden bei den Kommunen, sinkt die Zahl von 47 auf 19. Das Baugebühren-

recht wird damit übersichtlicher, dies nicht nur für die Bauherren, sondern auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bauaufsichtsbehörden. Das bedeutet: weniger Verwaltungsaufwand bei der Festsetzung der Gebühren und mehr Zeit für die Fachaufgaben.

Damit nicht genug. Im Zuge der Strei-

* Der Verfasser ist Mitarbeiter der Obersten Bauaufsichtsbehörde beim Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration und für das Baugebührenrecht des Landes zuständig. Der Beitrag stellt aber lediglich eine Autorenmeinung dar. Er gibt nicht unbedingt die Auffassung des Innenministeriums wieder.

¹ Landesverordnung über die Prüferinnen oder Prüfer für Standsicherheit, Prüferinnen oder Prüfer für Brandschutz sowie Prüfsachverständigen.

² Landesverordnung zur Neuordnung des Baugebührenrechts vom 12. November 2018 (Bekanntgabe erfolgt in der Dezember-Ausgabe des Gesetz- und Verordnungsblattes).

DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein

Alles im Griff?

Die Einbanddecke 2018 schafft Ordnung!

Erst der gebundene Jahrgang der Zeitschrift bietet:

- die sichere Aufbewahrung, denn kein Einzelheft geht verloren
- durch das Jahresinhaltsverzeichnis die gezielte Nutzung einzelner Hefte und Beiträge.

Sie erhalten die Einbanddecke 2018 dieser Zeitschrift für € 42,-/sFr 50,40 (zzgl. Portokosten). Eine Postkarte mit dem Titel der Zeitschrift und Absenderangabe genügt oder:

Bestell-Telefon:
0711 7863-7280

Bestell-Fax:
0711 7863-8430

Bestell-E-Mail:
vertrieb@kohlhammer.de

Achtung:

Bestellungen der Einbanddecke 2018 müssen dem Verlag bis zum **25. Januar 2019** vorliegen.

Später eingehende Bestellungen können leider nicht berücksichtigt werden.

Als Abonnent der Einbanddecke erhalten Sie diese automatisch mit eingepprägter Jahreszahl.

W. Kohlhammer GmbH · 70549 Stuttgart
Tel. 0711 7863-7280 · Fax 0711 7863-8430 · vertrieb@kohlhammer.de

Kohlhammer

chung zahlreicher Gebührentatbestände ist auch die Rechtssicherheit der Festsetzung erhöht worden. So barg z. B. das vormalige Nebeneinander einzelner Bemessungsmaßstäbe und Gebühren die Gefahr einer unzulässigen Doppelveranlagung. Zu denken ist hier an die Genehmigung von Campingplätzen. Die alte Baugebührenverordnung sah vor, dass die Rahmengebühr für die Genehmigung (50-260 Euro) mit einer Festgebühr von 1,30 Euro je Stand- oder Aufstellplatz zu beaufschlagen war.³ Zwar indiziert eine steigende Zahl der Stand- oder Aufstellplätze einen zunehmenden Verwaltungsaufwand der Behörde bzw. Nutzen für den Bauherrn. Jedoch waren diese Effekte bereits bei der Bemessung der Rahmengebühr zu berücksichtigen.⁴ Eine zusätzliche Gebühr wäre nur dann gerechtfertigt gewesen, wenn die Behörde auch eine zusätzliche Leistung erbracht hätte.⁵ Das aber war nicht der Fall. An diesem Beispiel zeigt sich, wie ein allzu kleinteiliges Recht die Gebührenerhebung nicht nur unnötig verkompliziert, sondern auch angreifbar macht. Und so ist auch hier Ockhams Rasiermesser angelegt worden. *Keep it simple*: 2 Euro je Stand- oder Aufstellplatz. Die Rahmengebühr entfällt.

Die Reduzierung der Gebührentatbestände geht auf eine Untersuchung der Vereinnahmung der Baugebühren aus dem Jahre 2012 zurück. Seinerzeit wurde festgestellt, dass 85 % des Gebührenaufkommens der unteren Bauaufsichtsbehörden von landesweit etwa 20 Mio. Euro aufgrund von lediglich drei Tarifstellen erhoben wurde, nämlich für die Erteilung von Baugenehmigungen bzw. für die Genehmigungsfreistellung. Vor diesem Hintergrund sind zahlreiche, selten genutzte Spezialregelungen zusammengefasst oder, wie z. B. im Falle der Genehmigung von Golfplätzen,⁶ gestrichen worden. Die Streichungen haben allerdings nicht zur Folge, dass die betreffenden Amtshandlungen damit kostenfrei gestellt werden. Für Golfplätze sind nach wie vor Baugebühren zu erheben, das aber künftig nicht mehr aufgrund von Spezialvorschriften, sondern nach einem einheitlichen Maßstab, nämlich der (allgemeinen) Tarifstellen für die Genehmigung bzw. Genehmigungsfreistellung von Vorhaben.⁷ Kurzum: *Keep it simple*.

Ziel der Baugebührenverordnung ist es, den Aufwand der Bauaufsichtsbehörden denjenigen aufzuerlegen, welche diesen verursachen. Denn andernfalls müsste der Steuerzahler dafür aufkommen. 2012 betrug der Kostendeckungsgrad der unteren Bauaufsichtsbehörden im landesweiten Durchschnitt 83 %. Zwar dürfte die anhaltende Baukonjunktur die Bilanz verbessert haben, jedoch besteht kein Anlass, die Refinanzierungsmöglichkeiten der Bauaufsichtsbehörden zu beschneiden, zumal der konjunkturbedingte Mehr-

aufwand ja u. U. auch personell zu hinterlegen war. Und eine Beschneidung der Refinanzierungsmöglichkeiten sieht das neue Baugebührenrecht auch nicht vor.

Im Gegenteil: Ziel ist eine möglichst vollständige Kostendeckung, und das dauerhaft. Dabei ist auch die Baupreisentwicklung zu berücksichtigen. In der alten Baugebührenverordnung waren die betreffenden Richtwerte seit dem Jahr 2009 unverändert geblieben. Inzwischen sind die Baupreise aber um 18 % gestiegen. Zwar ist diesem Umstand 2014 durch eine Erhöhung der Sätze der Baugenehmigungsgebühren um 15 % entgegen gewirkt worden.⁸ Allerdings war dieses Drehen an der Gebührenschaube ein systemwidriger Notbehelf, hätten doch eigentlich schon seinerzeit die Bemessungsgrundlagen, d. h. die Bauwerte, angepasst werden müssen. Dies sieht nun endlich die neue Baugebührenverordnung vor. Danach werden die Richtwerte künftig jährlich um den Baupreisindex fortgeschrieben.⁹ Und so kann auch die Gebührenschaube wieder zurückgedreht werden. Denn im Hinblick auf die Bauaufsichtsbehörden sollen die Änderungen aufkommensneutral bleiben.

Mehr Geld werden hingegen künftig die Prüferinnen und Prüfer erhalten. Und das aus gutem Grund. Denn die Bauwerte sind auch Bemessungsgrundlage der Gebühren für die Prüfung der Standsicherheit oder des Brandschutzes.¹⁰ Anders als für die Bauaufsichtsbehörden war für die Prüferinnen und Prüfer aber kein Notbehelf geschaffen worden. Infolge der unberücksichtigten Baupreisentwicklung hatten sie also seit 2009 einen Reallohnverzicht hinzunehmen. Da dieser Zustand nicht mehr haltbar war, wurde auch das Vergütungsrecht der Prüferinnen und Prüfer angepasst und an die Fortschreibung der Richtwerte um den Baupreisindex in der neuen Baugebührenverordnung gekoppelt.

Kommen wir zurück zu der Vereinfachung des Gebührentarifs und zur Stärkung der Rechtssicherheit der Festsetzung: Die Baugebührenverordnung sah vormals zahlreiche Rahmengebühren vor. Bei der Bemessung von Rahmengebühren sind der Verwaltungsaufwand und der Nutzen der Amtshandlung zu berücksichtigen.¹¹ Die Abwägung ist jedoch nicht ganz einfach. Zunächst müssen die Faktoren operationalisiert werden. Wie aber lässt sich der Nutzen einer Amtshandlung messen? Ferner müssen die Faktoren gewichtet werden. Soll sich die Gebühr in erster Linie nach dem Verwaltungsaufwand oder nach dem Nutzen richten? § 9 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes gibt nur einen Rahmen für die Festsetzung von Rahmengebühren vor. Dieser ist durch die Bauaufsichtsbehörden auszugestalten. Die Praxis behilft sich dazu oftmals ver-

waltungsinterner Maßstäbe („Gebührenrichtlinien“). Ein *keep it simple* ist hier aber fehl am Platz. Denn Festsetzungen aufgrund interner Gebührenrichtlinien, in denen sich die behelfswesen Bemessungsgrundlagen für Rahmengebühren allzu hemdsärmelig angeordnet finden, werden von den Verwaltungsgerichten regelmäßig verworfen.¹² Vor diesem Hintergrund sind zur Rechtssicherheit und Verwaltungsvereinfachung zahlreiche Rahmengebühren auf einfacher zu bestimmende Fest-, Wert- oder Zeitgebühren umgestellt worden.

Dem Vorzug wurden dabei Zeitgebühren gegeben. Und auch insoweit gilt es, die Bemessungsgrundlagen zu dynamisieren. Dazu verweist die neue Baugebührenverordnung auf die neue Verwaltungsgebührenverordnung. Denn die danach bei der Gebührenbemessung anzulegenden Stundensätze werden dort künftig an die Gehaltsentwicklung angepasst.¹³ Zeitgebühren stellen ein Höchstmaß an Einzelfallgerechtigkeit her: dem Kostenschuldner wird eben derjenige Zeitaufwand in Rechnung gestellt, welchen die Amtshandlung verursacht. Das fordert auch die EU-Dienstleistungsrichtlinie.¹⁴ Daher sieht die neue Baugebührenverordnung Zeitgebühren vor allem in denjenigen Fällen vor, in welchen Europarecht zur Anwendung kommt, nämlich bei der Anerkennung der Prüferinnen oder Prüfer, Prüfsachverständigen oder sachverständigen Stellen.¹⁵

³ Tarifstelle (TSt.) 11.1 des Gebührentarifs der vormaligen Baugebührenverordnung (BauGebVO a. F.).

⁴ § 9 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG).

⁵ Busch, Jost-Dietrich/Friedersen, Gerd-Harald, Verwaltungskostengesetz des Landes Schleswig-Holstein, Kommentar, Erl. 5 zu § 4 VwKostG.

⁶ TSt. 12 BauGebVO a. F.

⁷ § 2, Anlage 1, TSt. 1 BauGebVO.

⁸ Änderung der Baugebührenverordnung vom 20. März 2014 (GVOBl. Schl.-H. S. 67).

⁹ § 2, Anlage 2 BauGebVO.

¹⁰ § 26 Abs. 2 PPVO.

¹¹ VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 8. November 1988 – 14 S 940/87 – GewArch 1989, 344, 345.

¹² OVG Koblenz, Ur. v. 17. Februar 2005 – 12 A 11833/04 – Juris, Rn. 17; VG Wiesbaden, Ur. v. 19. Oktober 1976 – III/2 E 95/76 – KStZ 1976, 238, 238 f.; VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 19. Juli 1990 – 14 S 1378/88 – KStZ 1991, 35, 35 f.; OVG Koblenz, Ur. v. 17. Februar 2005 – 12 A 11833/04 – Juris, Rn. 17 f.

¹³ § 6 der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren (Verwaltungsgebührenverordnung - VerwGebVO) vom 26. September 2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 476); § 3 BauGebVO.

¹⁴ Art. 13 Abs. 2 der EU-Dienstleistungsrichtlinie (Richtlinie 2006/123/EG).

¹⁵ Schübel-Pfister, Isabel, EU-Dienstleistungsrichtlinie und nationales Baurecht, ZfBR 2008, 242, 245; Anlage 1, TSt. 10 BauGebVO.

Ferner wird eine generelle Mindestgebühr von 100 Euro eingeführt.¹⁶ Auf diese Weise soll die Finanzierungsfunktion der Baugebühren gestärkt werden. Es wird damit dem Umstand Rechnung getragen, dass mit jedweder gebührenpflichtigen Amtshandlung ein nicht unerheblicher Verwaltungsaufwand einhergeht, zumal die Kosten für die Festsetzung und Vereinbarung der Gebühren nicht durch Gebühren refinanziert werden können.¹⁷ Für einzelne Amtshandlungen sind allerdings Ausnahmen von der Mindestgebühr vor-

gesehen, so für das Schaustellergewerbe¹⁸ und für schriftliche Auskünfte aus dem Baulastenverzeichnis.¹⁹ Wenngleich das neue Recht die Festsetzung der Baugebühren erheblich vereinfachen wird, dürfte für die Zeit der Umstellung ein erhöhter Beratungsbedarf bei den Bauaufsichtsbehörden bestehen. Und so wird die Oberste Bauaufsicht beim Innenministerium die Einführung der neuen Baugebührenverordnung fachaufsichtlich begleiten. Zudem ist ein Kommentar in Arbeit. Dieser wird zeitnah zum

Inkrafttreten der Verordnung herausgegeben.²⁰ So gerüstet sollten die Bauaufsichtsbehörden gut in das neue „Baugebührenjahr“ 2019 rutschen.

¹⁶ § 4 Abs. 2 BauGebVO.

¹⁷ § 7 Nr. 6 VwKostG.

¹⁸ Anlage 1, TSt. 7.3 und 7.4 BauGebVO.

¹⁹ Anlage 1, TSt. 8.2 BauGebVO.

²⁰ Voraussichtlich in der Praxis der Kommunalverwaltung.

Elektromobilität: Städte und Gemeinden haben Schlüsselrolle und Vorbildfunktion

Immer mehr kommunale Fuhrparks setzen auf elektrogetriebene leichte Nutzfahrzeuge – Besonders gefragt: der StreetScooter von der Deutschen Post

Ralph Boeddeker, freier Journalist in Hamburg

Die Elektromobilität setzt sich in Deutschland in vielen Bereichen immer stärker durch: Alle großen Automobilhersteller präsentieren immer ausgereifere Modelle mit immer größerer Reichweite; viele Städte und Gemeinden setzen Pilotprojekte auf, um die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten der Elektromobilität auszuloten; die Bundesregierung schließlich hat ein klares Ziel vorgegeben: Bis zum Jahr 2022 sollen mindestens eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen unterwegs sein.

Hintergrund all dieser Bestrebungen: Die verkehrsbedingten Emissionen von CO₂, Schadstoffen und Lärm sowie die Abhängigkeit von Erdölimporten deutlich zu verringern. Die Elektromobilität soll demnach entscheidend dazu beitragen, die angestrebten Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen.

Weil bei diesem Vorhaben nicht nur der Bund, sondern allen voran auch die Bürger mitspielen müssen, arbeitet die Regierung aktiv daran, Elektromobilität attraktiver zu gestalten. Schon seit dem Jahr 2009 hat sie zahlreiche interessante Rahmenbedingungen gesetzt und Fördermittel in Höhe von rund fünf Milliarden Euro bereitgestellt. Ein Beispiel: Allein für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge stehen insgesamt 300 Millionen Euro zur Verfügung – bis 2020 sollen mindestens 15.000 Ladestationen in ganz Deutschland errichtet werden.

Weitere Fördergelder gehen an private Käufer von E-Autos sowie an Städte und

Gemeinden. Allesamt wichtige Bausteine, die einen wesentlichen Beitrag leisten können, um die Klima- und Umweltbelastung durch den Verkehr zu mindern. „Der Einsatz von E-Mobilität bei kommunalen Nutzfahrzeugen bietet den Städten und Gemeinden die Möglichkeit, mit dem eigenen Fuhrpark einen Beitrag zu emissionsarmer und nachhaltiger Mobilität zu leisten“, sagt Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB). Er sieht dabei Verwaltung und Politik in der Vorbildfunktion: „Städte und Gemeinden nehmen gerade bei der Etablierung die-

ser neuen, klimaschonenden und emissionsarmen Mobilitätsform eine Schlüsselrolle ein. Sie sind Multiplikatoren innovativer und nachhaltiger Konzepte und Technologien.“

Wer hier mit praxistauglichen E-Autos für den Alltag, strombasierten Kommunen- oder Firmen-Fuhrparks dabei sein möchte, dem stehen derzeit rund 90 Modelle von unterschiedlichen Herstellern zur Verfügung.

Einer der Pioniere im Segment leichte E-Nutzfahrzeuge ist der StreetScooter – inzwischen auf mehreren Millionen Kilometern erprobt und bei etlichen Gemeinden bereits in vielfältigem Einsatz. Man kennt ihn vor allem in der Farbe Gelb, denn der StreetScooter stromert bereits seit vier Jahren als Zustellfahrzeug im Fuhrpark der Deutschen Post AG.

Vor acht Jahren wurde das Unternehmen StreetScooter im Umfeld der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen gegründet. Das Ziel: Ein effektives und wirtschaftlich interessantes Elektrofahrzeug. Bereits nach 18 Monaten konnten die Ingenieure das Ergebnis ihrer Arbeit, den StreetScooter, auf der Interna-



tionalen Automobil Ausstellung (IAA) 2011 präsentieren.

Ungefähr zur selben Zeit entschied das Management der Deutsche Post DHL, die Zustellfahrzeuge des Unternehmens sukzessive, aber konsequent auf Elektromobilität umzustellen. Doch die Sondierungsgespräche in den Chefetagen etablierter Automobilhersteller verliefen ergebnislos. Denn niemand war interessiert oder in der Lage, mit einem der größten Flottenbetreiber der Republik, mit immerhin rund 50.000 Fahrzeugen, den Weg in die Elektromobilität zu gehen und gemeinsam ein passendes Fahrzeug zu entwickeln.

Bei ihrer Suche nach Alternativen wurde die Post auf den StreetScooter aufmerksam, kam doch der Prototyp ihren Vorstellungen und Bedürfnissen schon sehr nahe: 100 Prozent Elektroantrieb, in der Reichweite ausreichend für den Zustellbetrieb in der Stadt und im Umland, robust und zuverlässig, zugleich kostengünstig.

Seit 2014 ist StreetScooter ein Unternehmen der Deutsche Post DHL Group, zusammen mit den Ingenieuren in Aachen haben die Postler das Fahrzeug weiter verbessert und verschiedene Versionen unter dem Modellnamen „Work“ ins Leben gerufen. Zudem wurde eine Fertigungslinie in der Nähe von Aachen in Betrieb genommen. Hinzu kamen inzwischen eine weitere Fertigungsstätte in Düren sowie eine bei Ford in Köln. Heute Stromern für die Post mehr als 8.000 gelbe StreetScooter im täglichen Zustellbetrieb über Deutschlands Straßen. Alleine in Hamburg sind es derzeit über 200. Doch der weltgrößte Logistik-Konzern hat erkannt, dass sein praktischer E-Werker auch für andere Branchen und Institutionen interessant ist und bietet ihn deshalb in verschiedenen Versionen nun auch externen Kunden an.

„Die Bandbreite der Interessenten reicht

von Kommunen und Stadtwerken bis hin zu Handwerkern und Hausverwaltungen“, sagt Jens Schröder, StreetScooter-Repräsentant Norddeutschland mit Sitz bei Rendsburg. Weiter: „Der StreetScooter ist das perfekte leichte Nutzfahrzeug für Stadt und Umland und ideal für all jene, die pro Tag zwischen 100 und 160 Kilometer zurücklegen müssen.“ Interessant vor diesem Hintergrund: Laut Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle entfielen im September fast die Hälfte der Anträge auf die für den Kauf von E-Autos ausgetobte Umweltprämie auf den StreetScooter. Damit hat sich das E-Mobil, das ja zunächst nur von der Post selbst genutzt wurde und mittlerweile auch an Dritte verkauft wird, bereits auf den fünften Platz bei der Zahl der Anträge seit Einführung im Jahr 2016 geschoben.

Der StreetScooter wird in zwei Größen angeboten: Als kompakter „Work“ und als größerer „Work L“. Beide Größen wiederum gibt es in drei Modellvarianten: „Box“, „Pickup“ und „Pure“, letztere als reines fahrbereites Chassis.

Die Modelle „Work Box“ und „Work L Box“ kommen mit einem Ladevolumen von 4,3 beziehungsweise acht Kubikmetern. Der Aufbau sitzt über den Radkästen, sodass der komplette Laderaum mit einer Länge von bis zu drei Metern vollständig genutzt werden kann. Die Modelle Street Scooter „Work Pickup“ und „Work L Pickup“ sind mit einer Aluminium-Pritsche ausgestattet, nehmen bis zu 890 kg Zuladung auf und sind gut geeignet für den kommunalen Einsatz sowie den Garten- und Landschaftsbau geeignet. Flexibilität für Individualität schließlich lauten die Stichworte, wenn es um das reine Chassis StreetScooter „Work Pure“ und „Work L Pure“ geht. Je nach Nutzungszweck werden gemeinsam mit den Kunden die entsprechenden Aufbauten entwickelt.

Gleich, für welches Modell man sich entscheidet, allen gemein ist: Im Verkehrs-

fluss schwimmt der StreetScooter problemlos mit, Das E-Mobil sticht auch durch seine Praktikabilität, Solidität und Schnörkellosigkeit hervor: Bequemer Fahrersitz, zwei klare, überschaubare Displays und Schalter, die weniger elegant als vielmehr handfest und funktionstüchtig daherkommen. Bedeutet: Der StreetScooter bietet alles, was gebraucht wird – nicht weniger, aber auch nicht mehr. Die Fokussierung auf das Wesentliche sowie die durchdachte Bauweise ergeben äußerst geringe Betriebs- und Wartungskosten, wodurch der StreetScooter auch bei dauerhafter Nutzung deutlich kostengünstiger als ein vergleichbarer Verbrenner ist. Zudem bieten die Experten von StreetScooter Lösungen für eine Ladeinfrastruktur sowie Beratung über kundenspezifische Fördermöglichkeiten.

Überdies hat die Deutsche Post DHL zusammen mit dem Autohersteller und Ford mit dem StreetScooter „Work XL“ den Einstieg in das Segment der großen Elektrotransporter vollzogen: Mittelfristig ist auch der Verkauf an Dritte vorgesehen. Der E-Transporter hat ein Ladevolumen von 20 Kubikmetern und verfügt über ein modulares Batteriesystem mit 30 bis 90 kWh Kapazität, das Reichweiten zwischen 80 und 200 Kilometern ermöglicht. Der „Work XL“ unterscheidet sich nicht nur in puncto Größe und Reichweite von seinen kleineren „Geschwistern“, sondern auch in baulicher Hinsicht: Der Laderaum ist vom Fahrerhaus aus begehbar. Den Vertrieb und die Wartung der Fahrzeuge sowie der kleineren Modelle Work und Work L haben inzwischen Ford-Transit-Center in Deutschland übernommen.

Seine Flexibilität, sein handfester Charakter und die technischen Daten machen den StreetScooter besonders für den Einsatz in Städten und Gemeinden interessant. Das haben inzwischen etliche Kommunen in Deutschland erkannt und setzen bei den unterschiedlichsten Aufgaben auf das E-Mobil. Einige Beispiele zeigen die Vielfalt der Einsatzmöglichkeiten:

- Sowohl die Straßenreinigung als auch die Abfallwirtschaftsgesellschaft Wuppertal haben für Arbeiten auf der Wuppertaler Nordbahntrasse StreetScooter angeschafft. Martin Bickenbach, Betriebsleiter der Stadtreinigung: „Die Trasse und die Innenstädte sind genau die Bereiche, wo diese umweltfreundlichen Fahrzeuge perfekt passen.“
- Beim städtischen Bauhof in Balingen (Schwarzwald) ist seit Kurzem ebenfalls ein StreetScooter im Einsatz. Oberbürgermeister Helmut Reitemann: „Das Elektrofahrzeug hat speziell im Bereich der Straßenreinigung und -kontrolle sehr viele Vorteile.“
- In Bonn fahren bereits zwölf Elektromobile der Marke StreetScooter für das Grünflächenamt, weitere sollen folgen.



Oberbürgermeister Ashok Sridharan ist zufrieden: „Die Rückmeldungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Fahrzeug sind überzeugend.“

- Auch in Gemeinden wie im rheinländischen Langenfeld, im bergischen Kreuztal und Hückeswagen oder auch im Baubetriebshof der Stadt Illertissen (Baden-Württemberg) bereichern Street Scooter inzwischen den kommunalen Fuhrpark. In Ladenburg (bei Heidelberg) wurde noch ein Übriges getan: Der frisch angeschaffte StreetScooter wird vorzugsweise mit Strom aus der neu installierten Photovoltaik-Anlage auf dem Dach der Fahrzeughalle des städtischen Bauhofs aufgeladen.



Doch der rollende Elektro-Pionier aus Aachen bringt nicht nur deutsche Gemeindearbeiter, Handwerker oder Postzusteller zum Ziel, inzwischen kurven auch die englischen Milchmänner rein elektrisch durch die Straßen. Der britische Milchlieferant Milk & More hat unlängst in einem ersten Schritt 200 StreetScooter auf die Insel geordert. Damit will das Traditions-Unternehmen die Lieferung von Milch und weiteren Frischprodukten, die in der Regel nachts oder in den frühen Morgenstunden stattfindet, leiser und umweltfreundlicher gestalten. Wer denkt, mobile Milchmänner seien längst aus der Mode, der irrt: Milk & More beliefert jede Woche mehr als 1,5 Millionen Mal mehr als 500.000 Haushalte in Großbritannien – und das jetzt umweltschonend mit dem StreetScooter.

Der StreetScooter auf einen Blick:

- > Das Unternehmen StreetScooter wurde 2010 im Umfeld der RWTH Aachen gegründet, gehört seit 2014 zur Deutschen Post DHL Group und ist heute der führende Anbieter von rein elektrischen Nutzfahrzeugen in Europa.
- > Drei Modelle sind im Angebot: „Box“ (mit Kofferaufbau), „Pickup“ (mit Ladefläche), „Pure“ (für individuellen Aufbau).
- > Batterie: Li-Ion, wahlweise 20 Kilowattstunden (kWh) oder 40 kWh, Reichweite bis rund 200 Kilometer.
- > Höchstgeschwindigkeit: bis zu 120 km/h.
- > Ausstattung (u.a.): Infotainment-System mit Rückfahrkamera, Sitzheizung, elektrische Fensterheber und Außenspiegelverstellung, Frontscheibenheizung, Heckkamera für einfaches Rangieren, elektronische Stabilitätskontrolle (ESP).
- > Strapazierfähige und reparaturfreundliche Kunststoffkarosserie mit großen Schiebetüren zum beidseitigen Be- und Entladen.
- > Preise: ab rund 32.000 Euro (netto), abzgl. 4.000 Euro Umweltprämie.
- > Leasing ab 321 Euro/Monat.
- > www.deutschepost.de/streetscooter-kaufen.de

Rechtsprechungsberichte

OVG NRW:

Anforderungen an die Lärmmessung zur Erstellung fehlerfreier Bebauungspläne

Das OVG Nordrhein-Westfalen hat sich in einem Beschluss vom 26. April 2018 (Az. 7 B 1459/17) mit den Folgen der Überschreitung der Lärmbelastung aufgrund eines fehlerhaften Bebauungsplans und den Anforderungen an die Lärmmessung zur Erstellung fehlerfreier Bebauungspläne befasst. Die zentralen Aussagen der Entscheidung lauten:

1. Ist im konkreten Planungsfall zu erwarten, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird (mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts), gilt für die unterschiedlichen Lärmarten – insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm – nicht mehr der Grundsatz der isolierten Betrachtung.

2. Vielmehr ist auf den Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen.

3. Die Umsetzung einer solchen Summenpegelbetrachtung erfolgt im Wege einer energetischen Addition der für die jeweiligen Schallarten bestimmten Beurteilungspegel, auch wenn die Ausgangswerte nach unterschiedlichen lärmtechnischen Regelwerken ermittelt worden sind.

In dem zugrundeliegenden Sachverhalt beschloss eine Stadt einen Bebauungsplan zur Entwicklung eines Bahnhofareals. Inhalt des Bebauungsplans war auch ein Einkaufszentrum, für das die Stadt eine Baugenehmigung erteilte. Weder der Bebauungsplan noch die Baugenehmigung waren bestandskräftig. Gegen den Bebauungsplan ging ein Nachbar im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes vor, weil der Bebauungsplan die

Lärmauswirkungen nicht hinreichend berücksichtigt.

Das OVG setzte den Bebauungsplan bis zur Entscheidung der Hauptsache außer Vollzug. Zur Begründung führte es an, dass zwar bereits eine Baugenehmigung auf der Grundlage des Bebauungsplans erlassen wurde, dies jedoch für das Rechtsschutzbedürfnis unschädlich sei, weil immer noch eine Rücknahme der Baugenehmigung oder eine Änderung des Bebauungsplans zur Behebung der festgestellten Mängel in Betracht komme. Der Bebauungsplan selbst leide an zwei Abwägungsmängeln, die die Aufhebung rechtfertigen. Die abwägungsrelevanten Lärmbelastungen für die Tageszeit seien nicht hinreichend ermittelt worden. Stelle sich wie im konkreten Planungsfall die Frage eines Überschreitens der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, weil Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) tags

bzw. 60 dB(A) nachts zu erwarten sind, sei abweichend von der sonst üblichen isolierten Betrachtung der unterschiedlichen Lärmarten – insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm – ein Summenpegel zu ermitteln.

Die Umsetzung einer solchen Summenpegelbetrachtung erfolge im Wege einer energetischen Addition der für die jeweiligen Schallarten bestimmten Beurteilungspegel, auch wenn die Ausgangswerte nach unterschiedlichen lärmtechnischen Regelwerken ermittelt werden. Dies habe die Stadt versäumt. Ferner mangle es an hinreichenden Ermittlungen hinsichtlich der Art und Weise, in der die an der L.-Straße anzutreffenden Wohnnutzungen von einer möglichen Gesundheitsgefährdung wegen Lärmpegelüberschreitungen betroffen sind. Bei Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts sei zu prüfen, ob die bereits vorhandene Wohnnutzung überplant werden dürfe. Dies sei nicht der Fall, wenn Wohnen und Schlafen trotz passiver Schallschutzmaßnahmen nur noch hinter geschlossenen Fenstern möglich sind, da dies in der Regel unzumutbar sei. Dies habe die Stadt vorliegend nicht ermittelt.

OVG Saarland:

Baugrenzen in Bebauungsplänen haben nur im Ausnahmefall nachbarschützende Wirkung

Das Oberverwaltungsgericht Saarland hat mit Urteil vom 28.08.2018 (Az.: 2 A 158/18) zur nachbarschützenden Wirkung von Baugrenzen in Bebauungsplänen wie folgt Stellung bezogen:

1. Die Festsetzungen nach § 23 BauNVO über Baugrenzen wegen eines insoweit regelmäßig nicht feststellbaren Austauschverhältnisses unter den Eigentümern der Grundstücke im Plangebiet ist nur dann nachbarschützend, wenn sich im konkreten Fall ein dahingehender Regelungswille der plangebenden Gemeinde feststellen lässt.

2. Der Wille zur nachbarschützenden Ausgestaltung einer Baugrenze muss nicht zwingend im Textteil des Plans oder in der Begründung verlautbart sein; er kann sich vielmehr im Einzelfall auch aus der Planzeichnung und aus den jeweiligen örtlichen Verhältnissen im Wege einer Interpretation ermitteln lassen.

In dem zugrundeliegenden Sachverhalt wehren sich die Eigentümer eines Wohnhauses in einem Wendehammer gegen einen Flachdachgaragenbau des Nachbarn. Der Bebauungsplan von 1971 sieht vor, dass Garagen nur innerhalb der ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksfläche ausgeführt werden dürfen. Eine örtliche Bauvorschrift sieht zudem vor, dass die Dachneigung der Garage an die Dach-

neigung des Hauptgebäudes angepasst werden muss. Der Nachbar holte eine Baugenehmigung nebst Befreiungen wegen Überschreitung der Baugrenze und der Flachdachform ein und errichtete sodann die Garage entsprechend. Nach Errichtung erhoben die Eigentümer Nachbarwiderspruch und verlangten den Rückbau.

Das OVG entschied, dass die erteilte Befreiung bezüglich der festgesetzten Baugrenzen rechtswidrig ist und die geschützten Rechte der Eigentümer verletzt. Zur Begründung führte es an, dass zwar die örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung der Dachflächen rein städtebaulich-gestalterischer Natur sei und daher keinen Nachbarschutz gewähre. Anders sei dies jedoch hinsichtlich der Bebauungsplanfestsetzung zur Baugrenze. Zwar weiche die tatsächliche Bebauung im Plangebiet vielfach von den Festsetzungen ab. Ein faktisches Außerkräfttreten des Bebauungsplans sei jedoch nicht festzustellen. Zwar habe die Gemeinde mittlerweile eine andere städtebauliche Konzeption für das Gebiet entwickelt. Weil sich diese aber noch nicht in einer Satzung verfestigt habe, sei dies unbeachtlich. Es werde nicht verkannt, dass nach § 23 BauNVO Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung nur dann nachbarschützend sind, wenn ein dahingehender Regelungswille der planenden Gemeinde festzustellen sei. Dieser Wille müsse nicht zwingend in den textlichen Festsetzungen oder der Planbegründung verlautbart worden sein. Er könne sich auch aus der Planzeichnung oder den örtlichen Verhältnissen ergeben. Im zugrundeliegenden Fall ließe die Planzeichnung unschwer erkennen, dass die Anordnung der Baugrenzen darauf abzielte, einen baufreien Bereich zu gewährleisten, so dass die Grundstücke am Wendehammer eine hinreichende Belichtung erhielten.

Daraus ergebe sich eine besondere Schicksalsgemeinschaft der Eigentümer und des Nachbarn, woraus ein besonderes Rücksichtnahmegebot entstehe; gegen dieses stünde die Befreiung im Widerspruch. Daher wäre der Bescheid aufzuheben.

Wie in der Entscheidung deutlich wird, kommt Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung mit nachbarschützender Wirkung ebenso wie dem faktischen Außerkräfttreten von Festsetzungen im Bebauungsplan Ausnahmecharakter zu. Dennoch häufen sich die Fälle der faktischen Außerkräftsetzung wegen der Überholungsbedürftigkeit veralteter Bebauungspläne.

VGH Mannheim:

Grundstücksnachbarn müssen Ballspielplatz für Kinder im allgemeinen Wohngebiet dulden

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim hat

es mit unanfechtbarem Beschluss vom 26.03.2018 - 5 S 1886/17 - abgelehnt, Grundstücksnachbarn vorläufigen Rechtsschutz gegen die bauplanungsrechtliche Zulassung eines Ballspielplatzes für Kinder in einem allgemeinen Wohngebiet zu gewähren. Denn bei der Errichtung der konkreten Anlage könne und müsse gewährleistet werden, dass im Wesentlichen nur Kinder bis 14 Jahren den Platz nutzten. Die Antragsteller sind Eigentümer eines Hausgrundstücks, das in einem allgemeinen Wohngebiet liegt. In diesem Plangebiet liegt auch das westlich angrenzende, bislang unbebaute Nachbargrundstück. Mit der vom Gemeinderat der Antragsgegnerin beschlossenen Änderung des Bebauungsplans wurde dieses Grundstück als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ballspielplatz für Kinder“ festgesetzt. Im Textteil der planungsrechtlichen Festsetzungen heißt es, dass dort „ein Ballspielplatz für Kinder mit den Höchstmaßen 15 m x 30 m und zwei darauf in den Boden verankerte (Fußball-) Tore“ zulässig seien, die Spielfeldfläche aber einen Mindestabstand von 2,5 Metern zu den Nachbargrundstücken einhalten müsse.

Die Antragsteller haben Normenkontrollanträge gegen die Änderung des Bebauungsplans gestellt. Zugleich beantragten sie den Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO, um die Außervollzugsetzung der B-Planänderung bis zur Entscheidung über ihre Normenkontrollanträge zu erreichen. Sie machten geltend, bei der geplanten Einrichtung handele es sich nicht um eine Ballspielfläche für Kinder, sondern vielmehr um einen Bolzplatz zur sportlichen Betätigung von Jugendlichen und Erwachsenen. Denn im Bebauungsplan sei der Benutzerkreis nicht auf Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr beschränkt worden, auch sprächen Größe und Ausstattung der geplanten Einrichtung sowie deren räumliche Entfernung zu einem bereits vorhandenen Kinderspielplatz gegen eine Kinderspielfläche.

In der irrigen Annahme, dass die Ballspielfläche unter die Privilegierung des § 22 Abs. 1a BImSchG falle, habe die Antragsgegnerin zu Unrecht keine Ermittlungen dazu angestellt, welche Geräuscheinwirkungen von der Anlage zu erwarten seien. Auch mit sonstigen Einwirkungen durch fehlgeleitete Bälle und Lärmeinwirkungen wegen missbräuchlicher und zweckentfremdeter Nutzung des Platzes (insbesondere durch Jugendliche) habe sich die Antragsgegnerin nicht auseinandergesetzt. Die Festsetzung sei ferner wegen ihrer geringen Entfernung zum Garten der Antragsteller - 7,50 Meter - nicht mit deren Interessen vereinbar.

Der VGH hat die Anträge auf Außervollzugsetzung des Bebauungsplans abgelehnt, da die Normenkontrollanträge der

Antragsteller keine hinreichende Erfolgsaussicht hätten und diese auch keinen hinreichend schwerwiegenden Nachteil dargelegt hätten. Voraussichtlich zu Recht habe die Antragsgegnerin § 22 Abs. 1a BImSchG für anwendbar gehalten. So könne allein maßgeblich sein, dass im Bebauungsplan auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB ein Ballspielplatz für Kinder festgesetzt worden sei.

Zwar könne im Einzelfall die Abgrenzung zu einem Bolzplatz, der der spielerischen und sportlichen Betätigung Jugendlicher und junger Erwachsener diene und nicht in den Anwendungsbereich der Privilegierung des § 22 Abs. 1a BImSchG falle, schwierig sein. Diese Abgrenzungsfragen stellten sich hier aber nicht, weil beim Vollzug des Bebauungsplans - durch Errichtung der konkreten Anlage - gewährleistet werden müsse und könne, dass im Wesentlichen nur Kinder bis 14 Jahren die Anlage nutzen und das Lärmprofil des Ballspielplatzes dem eines Kinderspielplatzes vergleichbar sei. Die Vorgaben im Bebauungsplan (Spielfläche maximal 15 x 30 Meter, zwei Fußballtore) stünden dem jedenfalls nicht entgegen, zumal gegebenenfalls eine kleinere Feldgröße gewählt oder auf das Aufstellen von Toren verzichtet werden könne.

Laut VGH kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass die Anlage missbräuchlich genutzt werde - etwa durch Jugendliche und Erwachsene zum „Bolzen“ oder in den Nachtstunden -, dem sei aber allgemein durch Schaffung einer Benutzungsordnung und mit den Mitteln des Ordnungsrechts zu begegnen.

Einen Ausnahmefall von der Regelwirkung des § 22 Abs. 1a BImSchG, etwa dergestalt, dass die geplante Einrichtung in der Nähe besonders schutzwürdiger Nutzungen liege oder sich nach Art und Größe nicht in die vorhandene Wohnbebauung einfüge, hätten die Antragsteller nicht dargelegt. Alleine die Nähe ihres Grundstücks zum Ballspielplatz führe mit Blick auf die Wahrung der Abstandsflächen und die Möglichkeit, Maßnahmen zur Störungsminimierung zu ergreifen, nicht zu einer Ausnahmesituation.

Voraussichtlich ohne Erfolg bleibe auch der Einwand der Antragsteller, die Antragsgegnerin habe das Risiko anderer drohender Einwirkungen nicht hinreichend ermittelt. Aus der Abwägungstabelle ergebe sich, dass diese möglichen Folgen erkannt worden seien und ihnen mit Ballfangnetzen und ähnlichen Einrichtungen begegnet werden solle. Aus den Protokollen der Sitzungen des Gemeinde-

rats ergebe sich, dass die Antragsgegnerin auch Standortalternativen untersucht und mit nachvollziehbaren Argumenten verworfen habe.

Laut VGH würden die Anträge auf Außer Vollzugsetzung des Bebauungsplans aber auch dann erfolglos bleiben, wenn unterstellt würde, dass die Erfolgsaussichten der Normenkontrollanträge nicht abschließend abschätzbar seien. Denn die Antragsteller hätten einen hinreichend schwerwiegenden Nachteil - als weitere Voraussetzung für den Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO - nicht dargelegt. Es sei nicht zu erwarten, dass es infolge etwaiger Lärmimmissionen zu irreversiblen Grundrechtsbeeinträchtigungen kommen werde. Auch mit der Schaffung nicht mehr korrigierbarer Fakten sei nicht zu rechnen. Sollte es in Folge der kurzfristigen Einrichtung der Ballspielfläche zu nicht vorhergesehenen Belastungen kommen, bestünde für die Antragsgegnerin die Verpflichtung, zeitnah die Nutzung der Anlage - etwa durch Absperren der Anlage oder Beseitigung der Tore - zu unterbinden oder die Anlage gegebenenfalls zu beseitigen.

Aus dem Landesverband

Fortbildungsveranstaltung „Qualitätssicherung der ländlichen Abwasserentsorgung“ am 22. November 2018 im Bürgerhaus Kronshagen mit Rekordbeteiligung

Aufgaben und Pflichten eines Kläranlagenbetreibers, Kläranlagenbetreuung durch eine Amtsverwaltung und durch einen Zweckverband, Aktuelles zur Klärschlamm Entsorgung

Der SHGT hat auch in diesem Jahr zusammen mit den anderen Kommunalen Landesverbänden, der DWA-Nord und dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung eingeladen zu einer Fortbildungsveranstaltung zur Qualitätssicherung der ländlichen Abwasserentsorgung. Mit den Themenschwerpunkten Aufgaben und Pflichten eines Kläranlagenbetreibers,

Kläranlagenbetreuung durch eine Amtsverwaltung und durch einen Zweckverband, Aktuelles zur Klärschlamm Entsorgung hat die die Veranstaltungsreihe begleitende Projektgruppe offenbar großes Interesse geweckt. Ralf Hilmer (DWA) konnte zu Beginn der Veranstaltung rund 100 Teilnehmer begrüßen und damit einen neuen Besucherrekord verkünden. Heike Weißmann vom azv-Südholstein

startete die Vortragsreihe mit einem Überblick über die Aufgaben und Pflichten des Kläranlagenbetreibers. Dabei verwies sie zunächst auf die grundsätzliche Übertragung der Aufgabe zur Abwasserbeseitigung gemäß § 56 WHG und § 30 Abs. 1 LWG auf die Gemeinden, die wiederum die Aufgabe selbst erledigen oder sich zur Erfüllung der Beseitigungspflicht Dritter bedienen können. Bezüglich der Überwachungspflichten verwies Frau Weißmann zu Beginn ihres Vortrages auf das Arbeitsheft Nr. 22 des SHGT zur Selbstüberwachungsverordnung (SüVO) 2012, welches eine gute Hilfestellung für Gemeinden und Ämter sei und auf der Homepage des Gemeindetages in der Rubrik Presse und Veröffentlichungen/ Arbeitshefte abrufbar sei. So bestehe gemäß Anlage 2 der SüVO Schleswig-Holstein die Pflicht, ein Kanalinformationssystem vorzuhalten, den Zustand der Hauptkanäle zu erfassen und die Grundstücksanschlusskanäle zu inspizieren. Kanalreinigungen, Begehungen, Reparaturen, Sanierungen und Funktionskontrollen von technischen Anlagen gehören dabei zu den wesentlichen Auf-

gaben. Anschließend ging Frau Weißmann auf die in der Anlage 1 der SüVO enthaltenen Pflichten und Aufgaben für die Kläranlagen ein. Dabei betonte sie die Pflicht, die Kläranlage nach dem Stand der Technik zu warten, um den Betrieb sicherstellen und das Gewässer schützen zu können. Besonders hob sie die Relevanz von geschultem Personal hervor, um den Wert der Anlagen zu erhalten und Schäden zu vermeiden. Regelmäßige Sichtkontrollen, Plausibilitätsprüfungen von Messergebnissen, Verfahrensoptimierungen im Sinne des Gewässerschutzes und umfangreiche Dokumentationen gehörten zu den wesentlichen Aufgaben beim Betrieb einer Kläranlage. Neben den Wassergesetzen des Bundes und des Landes seien dabei insbesondere die Regelungen der Abwasserverordnung, der Betriebssicherheitsverordnung, der Baustellenverordnung sowie weitere technische Regelungen wie DIN-Normen und DWA-Regelwerke zu beachten. Auch wenn die Pflichten eines Aufgabenträgers deutlich überwiegen, verwies Frau Weißmann am Ende ihres Vortrages auch auf die bestehenden Rechte. So hätten Anlagenbetreiber insbesondere das Recht, Anschlüsse an ihr Netz zu versagen, Grenzwerte für die Einleitungen in ihre Anlagen festzulegen, Gebühren und Beiträge zu erheben und Mittel für erforderliche Anlagenentschlammungen anzusparen.

Amtsbereich insbesondere durch eine damalige Großbäckerei in den 70er Jahren ausgelöst und bis in die 90er Jahre durch bauliche Entwicklungen forciert worden sei. Die Wartung der Kläranlagen sei bis in die 80er Jahre hinein entweder durch Fremdfirmen über Wartungsverträge organisiert worden oder aber durch engagierte Rentner. Spätestens das Inkrafttreten der Selbstüberwachungsverordnung habe die Gemeinden in den 1990er Jahren veranlasst, die Kläranlagenbetreuung auf das Amt zu übertragen. Eine gezielte Personalpolitik habe dazu geführt, dass alle relevanten fachlichen Qualifikationen (Elektriker, Qualifikation zum Abwassermeister, ausgebildete Chemielaborantin) innerhalb des Amtes abgedeckt werden können. Zudem gebe es eine punktuelle Zusammenarbeit mit dem Abwasser-Zweckverband Sandesneben. Ralf Maltzahn skizzierte auch die Finanzierung des Kanalsystems, die eine Zäsur durchlebt habe. Bis 2006 seien die Kosten der technischen Anlagenbetreuung durch eine Zusatzumlage nach Einwohnerzahlen gedeckt worden, wodurch einerseits Gerechtigkeitslücken entstanden seien, andererseits strukturelle Unterschiede der Abwasserbeseitigung in den einzelnen Gemeinden hätten nicht angemessen abgebildet werden können. Schließlich sei bei diesem Modell auch die Gebührenfähigkeit der Betreuungskosten der Amtsverwaltung nicht hinreichend

Arbeitsleistung des Betreuungspersonals entspreche. So sei es möglich, topografische, wirtschaftliche und politische Besonderheiten in den Gemeinden gebührenrechtlich zu berücksichtigen. Das System Kläranlagenbetreuung durch das Amt biete letztendlich eine Reihe von Vorteilen. So behielten die Gemeinden weiterhin ihre Gebührenhoheit, das Amt sei in der Lage, durch ausgebildetes Personal eine fachliche und technisch optimale Betreuung der Anlagen sicherzustellen. Die Kosten der Anlagenbetreuung seien planbar und unterlägen keinen aufwandsbezogenen Schwankungen, was zu einer Stabilisierung der Abwassergebühren führe. Schließlich könnten auch die Kosten für die Kläranlagenbetreuung in Gänze in die Gebührenkalkulation einfließen.

Nach der Kaffeepause stellte Frank Schwedhelm, Betriebsleiter des Zweckverbandes Obere Bille, das Modell „Kläranlagenbetreuung durch einen Zweckverband“ vor. In dem 2008 gegründeten Zweckverband seien mittlerweile 11 Gemeinden mit knapp 20.000 Einwohnern beigetreten. 17 Mitarbeiter bilden alle erforderlichen fachlichen Qualifikationen ab. Die Personalpoolbildung ermögliche eine positive Flexibilität bei Urlaubsvertretungen und stelle das Vorhandensein verschiedener Qualifikationen sicher. Ein weiterer Vorteil ergebe sich durch die Bündelung von Vergaben, da insbesondere größere Mengen von Betriebsmitteln und eine größere Anzahl von Dienstleistungen beschafft werden könnten. Die Einführung eines durchgängigen technischen Standards für die Schmutzwasserpumpwerke sowie die Einführung einer durchgängigen Dokumentation nach der Selbstüberwachungsverordnung hätten dazu geführt, dass verfahrenstechnische Abläufe in den Klärwerken erheblich optimiert werden konnten. Das vorhandene Personal sei in der Lage, eine Vielzahl von Arbeiten in Eigenleistung durchzuführen und gleichzeitig eine zentrale Rufbereitschaft zu bilden. Nach Gründung des Zweckverbandes konnten zudem überflüssige Wartungsverträge gekündigt werden oder aber bestehende Verträge angepasst werden. Das nach Anlage 2 der SüVO erforderliche Kanalkataster sei bereits vollständig im GIS-Format erstellt. Perspektivisch plane der Zweckverband erforderliche Sanierungen anhand einer Sanierungskonzeption, die Schäden in eine jeweilige Klasse unterteile und das Schadensausmaß berücksichtige, um eine Priorisierung der Maßnahmen vornehmen zu können. Letztendlich sprächen ein hohes Maß an Identifikation der Mitarbeiter und die technische Kompetenz für das Modell „Kläranlagenbetreuung durch einen Zweckverband“. Auch habe der Zweckverband eine hohe Akzeptanz in der Politik und innerhalb der



Rund 100 Teilnehmer sorgten bei der Fortbildungsveranstaltung „Qualitätssicherung der ländlichen Abwasserentsorgung“ 2018 für eine Rekordbeteiligung

Anschließend stellte Ralf Maltzahn, Bauabteilungsleiter beim Amt Bad-Oldesloe-Land, das Modell „Kläranlagenbetreuung durch eine Amtsverwaltung“ vor. Dabei ging er zunächst auf die historische Entwicklung der Kanalisation ein, die im

gesichert gewesen. Vor diesem Hintergrund habe sich das Amt mit den Gemeinden auf ein punktebasiertes Umlagesystem verständigt; die Gewichtung des Punktesystems sei in einem Raster angepasst worden, das der tatsächlichen

Bevölkerung erreichen können, wozu nicht zuletzt eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und ein Tag der offenen Tür beigetragen habe. Eine hohe Kostentransparenz für die Mitgliedsgemeinden werde stets durch eine enge Abstimmung mit den Entscheidungsträgern sichergestellt. Abschließend stellte Ralf Hilmer, DWA-Landesverband Nord, aktuelle Entwicklungen bei der Klärschlamm Entsorgung vor. Derzeit würden in Niedersachsen, aber auch in Schleswig-Holstein, Landwirte kaum Klärschlamm abnehmen, so dass viele Kläranlagenbetreiber deutlich höhere Preise für die Entsorgung zahlen müssten. In Teilen des Landes Schleswig-Holstein drohe ein Entsorgungsnotstand, da keine ausreichenden Verbrennungskapazitäten für Klärschlamm am Markt bestünden. Hintergrund sei eine deutliche Verschärfung der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere durch die Klärschlammverordnung, die Düngemittelverordnung sowie die Düngeverordnung. Auch wenn kleinere Kläranlagenbetreiber etwa von der ab 2023 geltenden Phosphorrückgewinnungspflicht nicht direkt betroffen seien, bewirkten die schärferen Grenzwerte im Düngerecht, dass der Weg der Verwertung in die Landwirtschaft abgeschnitten werde. Insbesondere in dem Zeitraum, in dem die erforderlichen Verbrennungskapazitäten am Markt noch nicht geschaffen sind, ergebe sich daher die Gefahr eines Entsorgungsnotstandes. Um lokale Lösungen zu erarbeiten, etwa durch die Trocknung von Klärschlamm, durch den Erhalt regionaler Nährstoffkreisläufe oder die Schaffung gemeinsamer Lagerkapazitäten, biete die DWA in



Die Referenten v.l.n.r.: Ralf Maltzahn, Amt Bad-Oldesloe-Land, Heike Weißmann, azv Südholstein, Ralf Hilmer, DWA Nord, Frank Schwedhelm, Zweckverband Obere Bille

Schleswig-Holstein mit dem Norddeutschen Netzwerk Klärschlamm eine fachliche Austauschplattform. Das Netzwerk ermögliche die Weitergabe von Betriebserfahrungen, regelmäßige regionale Treffen und konkrete Kooperationen, Hilfestellungen und einen Erfahrungsaustausch.

Daniel Kiewitz (SHGT) bedankte sich stellvertretend für die Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe bei Herrn Hilmer für die Moderation und bei den Referenten für ihre informativen Vorträge. Die Präsentationen der Veranstaltung stehen auf der Homepage des SHGT (www.shgt.de) im Downloadbereich zur Verfügung.

Die Fortbildungsveranstaltung zur Qualitätssicherung der ländlichen Abwasserentsorgung wird auch im kommenden Jahr wieder kommunalrelevante Fragestellungen aus dem Bereich der ländlichen Abwasserentsorgung aufgreifen. Sie findet statt am 14.11.2019 im Bürgerhaus Kronshagen.

Die Präsentationen der Veranstaltung stehen auf der Homepage des SHGT (www.shgt.de) im Downloadbereich zur Verfügung.

Daniel Kiewitz

Staatssekretär Badenhop und der Schul-Sozial- und Kulturausschuss des SHGT diskutieren über Möglichkeiten der künftigen Kita Finanzierung

Bericht über die Herbstsitzung des Schul-, Sozial- und Kulturausschusses des SHGT vom 13.09.2018

Die umfangreiche Tagesordnung für die diesjährige Herbstsitzung des Schul-, Sozial- und Kulturausschusses des SHGT hatte den Schwerpunkt „Neuordnung der Kita Finanzierung“. Gast im Ausschuss hierzu war u.a. Staatssekretär Dr. Matthias Badenhop.

Die Ausschussmitglieder nutzten die Gelegenheit eines intensiven Austausches mit dem Staatssekretär über den aktuellen Stand der „Neuordnung der Kita-

Finanzierung“ im Rahmen der Verhandlungen mit der Landesregierung. Der Ausschuss bekräftigte und unterstützte die Eingangsforderung der Landesgeschäftsstelle gegenüber der Landesregierung, dass eine spürbare Entlastung der Kommunen bei den Kita-Kosten erfolgen muss. Hier ergaben sich erhebliche Bewertungsunterschiede zwischen dem SHGT und dem Land über die Entlastungswirkung der geplanten 135 Mio. €

auf 5 Jahre für die Kommunen. Nach Berechnungen des SHGT auf Grundlage der Landesstatistik kostet das Kita-System aktuell ca. 1,1 Mrd. € p.a.. Die Kostensteigerung belief sich in den letzten 7 Jahren auf durchschnittlich 10,2% pro Jahr. Der Ausschuss bekräftigte gegenüber dem Staatssekretär das Wunsch- und Wahlrecht der Eltern und die Vorteile des SHGT Modells. Insbesondere, dass dieses Modell ohne den enormen Personalaufwuchs auf der Kreisebene auskommt und das enge Band zwischen Kita und Gemeinde nicht gefährdet. Der Ausschuss begrüßt die Zusage des Staatssekretärs, vom Modell des SHGT auch vor dem Sozialausschuss im Landtag zu berichten und die Zusage, dass zukünftig neue Qualitätsstandards auch zu 100% vom Land finanziert werden. Der Ausschuss kritisiert, dass die zukünftige Planung für die Gemeinden finanziell erheblich risikoreicher sein wird, was sich direkt auf Ausbauplanung und -tempo auswirken wird.

Die Finanzierungsverantwortung der Kommunen hat der Gesetzgeber seinerzeit im KiTaG nicht grenzenlos gestaltet, um den Kommunen Planungssicherheit und eine Risikoeinschätzung zu ermöglichen. Neue Risiken für die Kommunen müssen dem Verursacherprinzip folgen. Ein Verweis auf

den Kreis, der sich über die Kreisumlage refinanziert, ist da nach Auffassung der Ausschussmitglieder keine Lösung. Als weitere Themen behandelte der Ausschuss aus dem Bereich Schule die Situation des Ganztagsangebots an Grundschulen und des Investitionsbedarfs an

Schulen vor den Hintergrund der Umsetzung der Landes- und Bundesprogramme.

Hans Joachim Am Wege

Infothek

Reform der Grundsteuer – Bundesfinanzministerium präsentiert Eckpunktepapiere

Bundesfinanzminister Scholz hat Ende November zwei Eckpunktepapiere für eine Reform der Grundsteuer vorgelegt und mit seinen Länderkollegen erörtert. Dies ist zu begrüßen, hatten die Städte und Gemeinden doch seit langem gefordert, die nötige Grundsteuerreform endlich umzusetzen. Bund und Länder konnten sich aber noch nicht auf ein Reformmodell miteinander verständigen, im Januar sollen die Gespräche weitergeführt werden. Also besteht weiter dringender Handlungsbedarf und der Zeitdruck steigt.

Die zwei vom BMF vorgestellten Modelle – ein wertabhängiges und ein wertunabhängiges – für die zukünftige Grundbesteuerung lassen sich wie folgt skizzieren:

Das **wertabhängige Modell** orientiert sich am bisherigen Bewertungssystem. Dem Grundstückswert soll eine Bodenkomponente (Grundstücksfläche mal Bodenrichtwert) und eine Gebäudekomponente zugrunde liegen. Bei bebauten Grundstücken würde es wie bisher ein Ertragswertverfahren und ein Sachwertverfahren als Auffangverfahren geben. Wesentliches Element des Ertragswertverfahrens soll künftig die Nettokaltmiete sein, weitere Faktoren sind u.a. Wohnfläche und Baujahr. Bei selbst genutztem Eigentum soll eine Vergleichsmiete über Daten des Mikrozensus herangezogen werden. Im zweiten Schritt soll dann wie bisher eine bundeseinheitliche Steuermesszahl angewendet werden, diese würde im Vergleich zu heute deutlich abgesenkt werden. Auf den ermittelten Steuermessbetrag sollen die Gemeinden wie bisher ihr Hebesatzrecht anwenden. Deutlich zu kritisieren ist: Landesrechtliche Möglichkeiten zur Festsetzung eines Höchsthebesatzes sollen dabei ausgeschöpft werden. Die Beschränkung des gemeindlichen Hebesatzrechtes bei der Grundsteuer ist aus Sicht des Gemeindetages abzulehnen.

Das wertabhängige Modell sieht auch die Möglichkeit der Einführung einer „Grundsteuer C“ vor. Konkret soll den Kommunen die Möglichkeit zur Anwendung eines besonderen Hebesatzrechtes zur stärkeren Besteuerung bebaubarer Grundstücke eingeräumt werden.

Eine Grundgesetzänderung wird nach erster Einschätzung bei diesem Modell, anders als beim wertunabhängigen Modell, nicht für erforderlich gehalten. Sollten sich im Januar 2019 Bund und Länder auf das wertabhängige Modell verständigen, würde die legislative Umsetzung binnen der vom BVerfG gesetzten Frist bis Ende 2019 sicher möglich sein.

Das **wertunabhängige Modell** ist das bekannte und in der Diskussion vor allem von den Südländern bevorzugte Flächenmodell. Zunächst werden Grundstücks- wie Gebäudefläche jeweils mit einer nutzungsartabhängigen Äquivalenzzahl multipliziert. Auf die Summe dieser beiden Werte wird sodann wie gehabt der gemeindliche Hebesatz angewendet. Geplant ist hierbei eine gesetzliche Festlegung eines durchschnittlichen Hebesatzes als Orientierung für die Kommunen. Den Kommunen soll zudem die Möglichkeit gegeben werden, für einzelne Gebäudearten spezielle Hebesätze festzulegen.

Bewertung aus kommunaler Sicht:

Es ist zu begrüßen, dass das Bundesministerium der Finanzen (BMF) nun endlich die angekündigten Eckpunktepapiere für zwei zur Auswahl stehende Modelle zur Reform der Grundsteuer vorgelegt hat. Noch im Januar sollte so eine Verständigung mit den Ländern auf ein Modell möglich sein. Damit könnte der Zeitplan zur legislativen Verabschiedung einer bundesgesetzlichen Reform bis Ende 2019 eingehalten werden und die zweite Frist des BVerfG zur administrativen Umsetzung der Reform bis Ende 2024 greifen. Das Verfahren steht allerdings unter erheblichem Zeitdruck.

Unabhängig vom Reformmodell steht an erster Stelle die Sicherung des Grundsteueraufkommens in Höhe von zuletzt rund 14 Mrd. Euro im Jahr. Hierzu ist erforderlich, dass eine Reform binnen der vom BVerfG gesetzten Frist umsetzbar ist.

Zu kritisieren ist allerdings, dass das gemeindliche Hebesatzrecht nicht vollständig unangetastet bleiben soll. Während das wertunabhängige Modell Orientierungshebesätze vorsieht, sollen im wertabhängigen Modell landesrechtliche Möglichkeiten zur Festlegung von Höchsthebesätzen ausgeschöpft werden.

Mit Blick auf die Leitsätze des BVerfG aus dem April dieses Jahres spricht einiges dafür, dass ein wertabhängiges Modell eine verfassungskonforme Bewertungsgrundlage für die zukünftige Grundbesteuerung wäre. Nach erster Einschätzung scheint dieses Modell – im Gegensatz zum wertunabhängigen Modell – auch ohne eine Änderung des Grundgesetzes durch eine Bundesgesetzgebung durchführbar zu sein, da es in wesentlichen Zügen dem bisherigen Bewertungssystem entspricht. Gegenüber den bislang vorgenommenen Bewertungen enthält es auch Potenzial für Vereinfachungen, sodass Medienmeldungen über die Schaffung zusätzlicher Bürokratie bei der zukünftigen Grundbesteuerung aus unserer Sicht kritisch zu hinterfragen sind. Grundsätzlich bleiben noch viele Fragen offen, die wohl erst bei Vorlage eines konkreten Gesetzesentwurfes beantwortet werden können. Oberste Prämisse bleibt, dass eine Grundsteuerreform binnen der vom BVerfG gesetzten Fristen legislativ zu verabschieden und administrativ umsetzbar ist, denn es darf keinen Bruch bei der Grundbesteuerung geben. Die 14 Milliarden Euro gemeindliches Grundsteueraufkommen im Jahr sind mehr Mittel, als für freiwillige kommunale Selbstverwaltung überhaupt zur Verfügung steht.

Aus kommunaler Sicht steht im Mittelpunkt, dass es gelingt, das Aufkommen aus der Grundsteuer zu sichern. Jedes Grundsteuermodell muss daher (administrativ) auch innerhalb der zweiten Frist des BVerfG bis Ende 2024 sicher umsetzbar sein. Die Städte und Gemeinden erwarten, dass Bund und Länder dies leisten und die Landesfinanzverwaltungen die nötigen Ressourcen erhalten, um die große Aufgabe einer Hauptfeststellung erfüllen zu können.

Publikation „Planungspraxis kleiner und mittlerer Städte in Deutschland“ veröffentlicht

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) hat in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag, dem Institut für Städtebau und Wohnungswesen - unterstützt vom Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) - eine aktuelle Publikation „Planungspraxis kleiner und mittlerer Städte in Deutschland“

Neue Materialien zur Planungskultur“ veröffentlicht. Die Publikation stellt 51 beispielgebende Planungsprozesse und Projekte zum Umgang mit aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung näher vor. Viele der vorgestellten Lösungen weisen eine hohe Kreativität auf und verdeutlichen, wie vielfältig die kommunalen Lösungsansätze zu strategischen Konzepten und zur Stadterneuerung und Stadtgestaltung sind.

Die Publikation kann bei Interesse kostenfrei unter folgender Adresse abgerufen werden: www.isw-isb.de/service/fachliteratur/

Bundesverband Carsharing veröffentlicht Leitfaden für Carsharing in kleinen Städten und Gemeinden

Der Bundesverband Carsharing hat einen Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote in kleinen Städten und Gemeinden veröffentlicht. Der 76-seitige Leitfaden gibt Interessierten praktische Hilfestellungen, wie ein Carsharing-Angebot in einer kleinen Stadt oder Gemeinde aufgebaut werden kann.

Die Dienstleistung Carsharing – und hier vor allem das stationsbasierte Carsharing – ist bereits in 677 Kommunen in Deutschland verfügbar. Während nahezu in allen deutschen Großstädten ein oder mehrere

Carsharing-Unternehmen ihre Dienstleistungen anbieten, sind die Angebotslücken in kleineren Städten und Gemeinden spürbar. Abhilfe kann nur geschaffen werden, wenn entweder bestehende Carsharing-Anbieter allmählich ihr Geschäftsgebiet in weitere Kommunen ausweiten oder neue Carsharing-Initiativen in den noch unversorgten Städten und Gemeinden entstehen. Hierbei möchte der Leitfaden praxisnahe Hilfestellung leisten.

Der Leitfaden wendet sich an Menschen, die daran interessiert sind, dass in ihrer bisher noch nicht mit einem Carsharing-Angebot versorgten Stadt oder Gemeinde die Dienstleistung ebenfalls nutzbar sein soll. Dabei spricht der Leitfaden vor allem Personen an, die bereit sind, sich selbst in der Gemeinschaft mit anderen in einem Verein oder auch alleine als unternehmerische Initiative für den Aufbau eines neuen Carsharing-Angebotes zu engagieren. Die Broschüre listet Erfolgskriterien beim Aufbau von Carsharing-Angeboten auf, die aus den Erfahrungen bestehender Carsharing-Organisationen in kleinen Städten und ländlichen Regionen gewonnen wurden. Vor allem das stationsbasierte Carsharing ist als umweltfreundliche Dienstleistung anerkannt, die einen Beitrag dazu leistet, dass Carsharing-Nutzer eigene private Pkw abschaffen, da sie überflüssig geworden sind. In kleinen Städten und im ländlichen Raum könnten

dies auch Zweitwagen in den Nutzerhaushalten sein. Carsharing trägt so zur Verkehrsentlastung und zum Klimaschutz bei.

Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz hat aus diesem Grund den Leitfaden durch eine anteilige Projektförderung ermöglicht. Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) ist seit 2012 Partner der Bayerischen Klima-Allianz.

Der Leitfaden kann als gedruckte Broschüre kostenfrei beim Bundesverband Carsharing, E-Mail: info@carsharing.de, Tel.: 030/92 12 33 53 bestellt oder als Pdf-Datei auf der bcs-Homepage www.carsharing.de heruntergeladen werden.

Termine:

06.03.2019: Bau-, Planungs- und Umweltausschuss des SHGT

23.03.2019: Aktion „Unser sauberes Schleswig-Holstein“

26.03.2019: Besprechung der Kreisgeschäftsführer

27.03.2019: Schul-, Sozial- und Kulturausschuss

Gemeinden und ihre Feuerwehr

6. HFUK-Kommunalforum „Wir machen das!“ am 8. und 9. November 2018 mit großem Teilnehmerkreis

Rund 165 interessierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Feuerwehren und Kommunalverwaltungen nahmen am 8. und 9. November 2018 am 6. Kommunalforum der Hanseatischen Feuerwehr-Unfallkasse Nord (HFUK Nord) in Lübeck teil. Das hauptsächlich aus Leitungs- und Führungskräften der Städte, Gemeinden und Feuerwehren bestehende Publikum kam nicht nur aus dem gesamten Geschäftsbereich der HFUK Nord in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Schleswig-Holstein, sondern auch aus anderen Bundeslän-

dern. Bereits seit zehn Jahren bringt die HFUK Nord die wichtigsten Themen den Verantwortungsträgern in den Kommunen alle zwei Jahre in der Tagungsreihe „HFUK-Kommunalforum“ näher. Das 6. Kommunalforum der HFUK Nord war bereits Monate vor der Tagung ausgebucht. Da Themen wie Arbeitsschutz im Feuerwehrdienst und die Rehabilitation nach Unfällen nicht immer so viel Begeisterung und großes Interesse hervorrufen, war der Ansturm auf die Veranstaltung umso erfreulicher für die Organisatoren der HFUK Nord.

In seiner Eröffnungsrede ging Armin Schack, Vorsitzender der Vertreterversammlung der HFUK Nord, auf die Bedeutung der Fachtagung ein, die erstmals 2008 stattfand. Dabei hob er, gerichtet an die politischen Entscheidungsträger auf Bundesebene, die Bedeutung der sozialen Absicherung von Einsatzkräften in den Feuerwehren hervor, die die HFUK Nord beispielhaft umsetzt.

Das Input-Referat des 6. HFUK-Kommunalforums hielt Christoph Kotthaus vom Forschungsprojekt „KOKOS“ der Universität Siegen. Er stellte vor, wie die Herausforderung der Koordinierung von freiwilligen Spontanhelferinnen und -helfern gemeistert wird, die sich ungebunden und oftmals in großer Zahl z.B. bei Naturkatastrophen zusammenfinden und ihre Hilfe anbieten. In seinem Vortrag zeigte er Lösungsmöglichkeiten auf, wie unter Nutzung digitaler Infrastruktur und der Einbindung von Mittlerorganisationen diese Helferinnen und Helfer zu wichtigen Per-



Großes Interesse am 6. HFUK-Kommunalforum

Foto: Holger Bauer

sonalressourcen gemacht werden können – ein wichtiger „Blick über den Tellerand“, vor allem für die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter aus den Kommunen.

Praxisnahe Unterstützung vor Ort

Eine neue Online-Software für die Gefährdungsbeurteilung in den Feuerwehren wurde durch Jürgen Kalweit, leitende Aufsichtsperson der HFUK Nord, vorgestellt. Mit dem Programm, das für die Städte und Gemeinden im Geschäftsgebiet der HFUK Nord kostenlos ist, lässt sich eine Gefährdungsbeurteilung für die Feuerwehr unkompliziert, sicher und praxisnah erstellen. Das Programm steht ab diesem Jahr zur Verfügung.

Ulf Heller, Aufsichtsperson der HFUK Nord, ging in seinem Vortrag auf die Belastungen der Einsatzkräfte und die steigende Anzahl von anerkannten Arbeitsunfällen infolge posttraumatischer Belastungsstörungen ein. Er erläuterte die Notwendigkeit einer Gefährdungsbeurteilung auch für den Bereich der psychischen Belastungen im Feuerwehrdienst und kündigte gleichzeitig eine Unterweisungshilfe an, die demnächst von der HFUK Nord zum diesem Thema herausgegeben wird und bei der Ausbildung in den Feuerwehren vor Ort unterstützen soll.

Praxisnah und mit vielen Beispielen aus der Besichtigungstätigkeit der HFUK Nord in den Feuerwehren vor Ort versehen, referierte Dirk Rixen, ebenfalls Aufsichtsperson der HFUK, über die sicherheitsgerechte Bauplanung von Feuerwehrhäusern. Häufig kommt es vor, dass Planungsfehler in der Anfangsphase von Bauvorhaben später zu teuren Kosten für

die Träger der Feuerwehren führen, wenn der Arbeitsschutz nicht berücksichtigt wurde. In seinem Vortrag zeigte Dirk Rixen auf, wie die HFUK Nord einen wichtigen Beitrag dazu leistet, diese Fehler zu vermeiden: Indem die Feuerwehr-Unfallkasse vom Bauherren von Anfang an in die Planung eingebunden wird. Die Bauberatung der HFUK Nord ist für die Städte und Gemeinden kostenlos.

Gesundheit der Feuerwehrangehörigen im Fokus

Die Gesundheit der Einsatzkräfte stellte der Referent für gesundheitliche Prävention der HFUK Nord, Jens-Oliver Mohr, in seinem Vortrag in den Fokus und erläuterte insbesondere das Präventionsprogramm „FitForFire“ der HFUK Nord. Das Programm beinhaltet zahlreiche Maßnahmen zur gesundheitlichen Prävention, zu denen Kurse, Seminare und Schulungen zählen sowie Begleitmedien wie die Leitfäden „Feuerwehrsport“, „Sport in der Jugendfeuerwehr“ und weitere Infoschriften. Mohr plädierte dafür, den Aspekt der Gesundheit der Feuerwehrangehörigen immer in den Mittelpunkt zu stellen und zu einem Leitbild in den Feuerwehren werden zu lassen.

Auf die Organisation der Ersten-Hilfe-Ausbildung in den Freiwilligen Feuerwehren in Mecklenburg-Vorpommern ging Dr. med. Patricia Bunke, Landesfeuerwehrärztin des LFV Mecklenburg-Vorpommern, ein. In ihrem praxisorientierten Vortrag zeigte Patricia Bunke auf, wie das feuerwehrspezifische Konzept der Ersten-Hilfe-Ausbildung im Land Mecklenburg-Vorpommern in den Wehren umgesetzt wird und so zu einem verbesserten Ausbildungsstand führen soll.

Florian Strube vom Sachgebiet „Leistungen“ der HFUK Nord zeigte in seinem Referat Beispielfälle zu den Grenzen des Versicherungsschutzes auf. In Zeiten, in denen die Feuerwehr zwar gerne als „Mädchen für alles“ gesehen und herangezogen wird, ergeben sich durchaus Problemstellungen. Diese treten besonders immer dann auf, wenn Tätigkeiten der Feuerwehrangehörigen nicht zum originären Aufgabengebiet der Wehren gehören.

Leistungen nach einem Unfall im kritischen Blick

Die Geschäftsführerin der HFUK Nord, Gabriela Kirstein, setzte sich in ihrem Vortrag mit der Fragestellung auseinander, ob die Regelungen des SGB VII noch maßgeschneidert für die ehrenamtlichen Feuerwehrleute sind. Besonders kritisch wurde dabei der Umstand betrachtet, dass hinterbliebene Lebenspartnerinnen und –partner finanziell leer ausgehen, wenn Feuerwehrangehörige im Dienst ums Leben kommen und keine gesetzliche Ehe oder Lebenspartnerschaft vorgelegen haben. Die HFUK Nord ist seit Jahren bestrebt, gemeinsam mit den Landesfeuerwehrverbänden eine Lösung für dieses Problem zu finden. Bisher scheiterten die Bemühungen jedoch an der ablehnenden Haltung der Aufsichtsbehörde. Gabriela Kirstein zeigte weitere, alternative Ansätze zur Verbesserung der Leistungen auf, die ebenfalls geprüft werden.

Bei der Prüfung der Unfallkausalität geht es darum, ob ein Feuerwehrangehöriger im Dienst bei einer versicherten Tätigkeit einen Unfall erlitten hat – und ob ein vorliegender Gesundheitsschaden Folge dessen ist. Diese Zusammenhänge brachte Ilona Matthiesen, Leiterin des Sachgebietes „Leistungen“ der HFUK, den Anwesenden näher. Anhand von Fallbeispielen zeigte sie die bestehenden Rechtsgrundlagen auf und stellte klar, dass es sehr wenige Fälle sind, bei denen ein Arbeitsunfall abgelehnt werden muss, weil der Feuerwehrdienst nicht unfallursächlich für den Gesundheitsschaden war.

Als Facharzt für Arbeitsmedizin trug Rolf Hartmann die Bedeutung von Herz-Kreislauferkrankungen für die Leistungsfähigkeit im Feuerwehrdienst vor. In seinem Beitrag zeigte er die wichtigsten Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems und bewertete sie unter arbeitsmedizinischen Gesichtspunkten, gerade auch in Bezug auf die qualifizierte Durchführung der Eignungsuntersuchungen für den Feuerwehrdienst.

Nicht unfallbedingte Gesundheitsschäden – eine erste Bilanz

Daran anschließend zog Stefan Eibisch aus dem Sachgebiet „Leistungen“ der HFUK Nord eine erste Bilanz zur Entschädigung nicht-unfallbedingter Gesundheitsschäden, mit der die Kommunen seit

2015 die HFUK Nord beauftragen können. Im Zeitraum 2015 bis 2016 wurden 27 Fälle entschädigt; hierbei wurden rund 62.000 Euro ausgezahlt. In Schleswig-Holstein beteiligen sich ca. 82% und in Mecklenburg-Vorpommern etwa 75% der Kommunen an dieser Zusatzversicherung. Die Freie und Hansestadt Hamburg nimmt ebenfalls teil.

In einem Exkurs zeigte Holger Bauer, Referent für Öffentlichkeitsarbeit im LFV Schleswig-Holstein, abschließend mögliche Maßnahmen der Mitgliedergewin-

nung in den Freiwilligen Feuerwehren auf. Olaf Plambeck, Vorstandsvorsitzender der HFUK, zog eine positive Bilanz aus der zweitägigen Fachtagung. In seinen Abschlussworten hob er die Bedeutung der Veranstaltung für die kommunalen Partner hervor und dankte den Organisatoren für eine rundum gelungene Veranstaltung.

Termine für 2019 stehen fest:

Im Jahr 2019 wird das 8. FUK-Forum „Sicherheit“ in Hamburg von der Koope-

rationsgemeinschaft der Feuerwehr-Unfallkassen Nord, Mitte und Brandenburg unter Federführung der HFUK Nord vom 2.-3. Dezember 2019 in Hamburg ausgerichtet.

Der Termin für das nächste 7. HFUK-Kommunalforum steht ebenfalls fest: Es wird vom 5.-6. November 2020 in Lübeck stattfinden.

Quelle: Newsletter der HFUK

Pressemitteilungen

SHGT vom 23.11.2018

Thomas Schreitmüller weiter Vorsitzender des Gemeindetages

Thomas Schreitmüller (51) ist für weitere fünf Jahre Landesvorsitzender des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages. Die Delegiertenversammlung wählte den hauptamtlichen Bürgermeister der Gemeinde Barsbüttel (Kreis Stormarn) am 23. November 2018 einstimmig erneut zum Landesvorsitzenden. Als Stellvertretende Landesvorsitzende wurden Amtsdirektor Rainer Jürgensen (Amt Geest und Marsch Südholstein) und Amtsvorsteher Clemens Preine (Amt Kellinghusen) wiedergewählt.

„Mit dem kommunalen Finanzausgleich, der Kita-Reform, dem Landesentwicklungsplan und der Grundsteuer stehen die Gemeinden vor vielen sehr wichtigen Reformen. Der Gemeindetag wird weiterhin mit Ideen, konstruktiv, aber auch entschlossen im Sinne der Gemeinden daran

mitwirken“, sagte Thomas Schreitmüller. Innenminister **Hans-Joachim Grote** zeigte den mehr als 200 Teilnehmern der Delegiertenversammlung in Nortorf in seiner Rede die Perspektiven des künftigen Landesentwicklungsplans auf und ermunterte die Vertreter der Gemeinden, die Chancen der Digitalisierung anzupacken. 5 Persönlichkeiten erhielten die besonders seltene Ehrennadel der Schleswig-Holsteinischen Gemeinden für ihr jahrzehntelanges Wirken in der Kommunalpolitik:

- Hans Kaack, Gemeinde Brammer, 40 Jahre Bürgermeister
- Hans-Walter Jens, Gemeinde Kronsgaard, 40 Jahre Bürgermeister
- Roland Krügel, Stadt Tornesch, 32 Jahre hauptamtlicher Bürgermeister



SHGT-Landesvorsitzender
Thomas Schreitmüller

- Otto Lübke, Gemeinde Roseburg, 40 Jahre Bürgermeister
- Martin Fischer, Gemeinde Bäk, 40 Jahre Bürgermeister

Kommunale Landesverbände vom 27.11.2018

Neues Kommunales Kompetenzzentrum für Digitalisierung auf den Weg gebracht

Die Landesregierung hat heute auf Initiative der kommunalen Landesverbände den Gesetzentwurf für den kommunalen IT-Verband Schleswig-Holstein (ITVSH) beschlossen. Der ITVSH wird die kommunale Umsetzung des Onlinezugangsgeset-

zes, die Funktion des Einheitlichen Ansprechpartners für Verwaltungsverfahren und die Rolle eines Projektträgers für kommunale Digitalisierungsprojekte unter einem Dach vereinen. Er ist ab 2019 das Kommunale Kompetenzzentrum für

Digitalisierung in Schleswig-Holstein. Der ITVSH wird in einer Anstalt des öffentlichen Rechts verschiedene Einheiten zusammenführen, die bisher für die Kommunen in Schleswig-Holstein Digitalisierungsthemen verantworten. Alle Kommunen des Landes werden Träger des ITVSH und können damit bei den Herausforderungen der digitalen Transformation der öffentlichen Verwaltung durch ihr eigenes Kompetenzzentrum unterstützt werden. Der ITVSH wird die Kommunen bei der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes federführend unterstützen, die Aufgaben des

Einheitlichen Ansprechpartners wahrzunehmen und kommunale Digitalisierungsprojekte umzusetzen. Land und Kommunen finanzieren den ITVSH gemeinschaftlich. Der ITVSH soll perspektivisch auch bei den Themen der digitalen Daseinsvorsorge, der digitalen Bildung und vielem mehr unterstützen können.

„Die Aufgaben in allen Bereichen der Digitalisierung sind gewaltig. Von reinen Organisationsprozessen innerhalb der Verwaltung, über die Beantragung von klassischen Verwaltungsleistungen bis hin zur Digitalisierung von Aufgaben der Daseinsvorsorge reichen die kommunalen Herausforderungen. Damit nicht jede Kommunalverwaltung das Rad neu erfinden muss, begrüßen wir, dass die Landesregierung die kommunale Initiative für ein Kommunales Kompetenzzentrum unterstützt und hoffen, dass der Schleswig-Holsteinische Landtag grünes Licht für die Umsetzung gibt“, erklärte Marc Ziert-

mann, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Städteverbandes Schleswig-Holstein.

Neben dem formalen gesetzlichen Rahmen streben die Kommunalen Landesverbände noch eine Kooperationsvereinbarung mit der Landesregierung an. „Wir brauchen eine effizient und agil arbeitende Einheit, damit die Unterstützungsleistungen in den Kommunen schnell spürbar werden. Deshalb sind die Kommunalen Landesverbände der Überzeugung, dass die operative und strategische Zusammenarbeit zwischen Land und ITVSH in einer Kooperationsvereinbarung geregelt werden sollte, um ein gemeinsames Verständnis über die künftige Zusammenarbeit zu gewinnen. „Dies gilt bspw. für die Frage der Finanzierung, des Mittelabrufs und der Gremienstrukturen“, machte Dr. Sönke Schulz, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages, deutlich und gab

der Erwartungshaltung Ausdruck, dass eine solche Vereinbarung bald zustande kommt.

Für die Kommunalen Landesverbände stehe fest, dass die Kommunen auch die Chancen der Digitalisierung für das Zusammenleben der Menschen und für die Verbesserung der Daseinsvorsorge nutzen wollen. „Der Sinn und Zweck der Digitalisierung muss für die Bevölkerung sichtbar werden und es muss Spaß machen, digitale Instrumente zu nutzen, nur dann werden wir erfolgreich sein“, sagte Jörg Bülow, Landesgeschäftsführer des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages.

Bei alledem stehen aber natürlich auch die Fragen der Finanzausstattung und die Umsetzung durch Personal im Raum. Digitalisierung ist nicht zum Nulltarif zu haben. Auch deshalb bleibt das Thema auf der Agenda der Finanzbeziehungen des Landes zu den Kommunen.

Personalnachrichten

Bürgermeister Carlo Ehrich und Bürgervorsteher Bernd Carstensen neue Mitglieder im Landesvorstand des SHGT



Bürgermeister Carlo Ehrich

Im Rahmen der Delegiertenversammlung des SHGT am 23. November 2018 in Nortorf waren zwei Beisitzer-Positionen im Landesvorstand neu zu besetzen. Als Vertreter der hauptamtlichen Bürgermeister wurde Carlo Ehrich, Bürgermeister der Gemeinde Altenholz, in den Landesvorstand gewählt. Er folgt Brigitte Rahlf-Behrmann aus Stockelsdorf, die fast 6



Bürgervorsteher Bernd Carstensen

Jahre als Vertreterin der hauptamtlichen Bürgermeister im Landesvorstand war. Als Vertreter der Bürgervorsteher wurde Bernd Carstensen aus Kronshagen in den Landesvorstand gewählt. Er folgt Helmuth Ahrens aus Halstenbek, der 2017 in den Landesvorstand gewählt wurde. Nach der Kommunalwahl wurde Herr Ahrens zum Kreispräsidenten und anschließend in den Landesvorstand des Landkreistages gewählt. Der SHGT gratuliert Carlo Ehrich und Bernd Carstensen zur Wahl und freut sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit im Landesvorstand des SHGT!

1. Stv. Landesvorsitzender Rainer Jürgensen neuer Vorsitzender des DStGB-Europaausschusses



Am 23. und 24. Oktober 2018 tagte der Europaausschuss des Deutschen Städte- und Gemeindebundes in Ellwangen. Neben Themen wie dem Brexit, Städtepartnerschaften und aktuelle EU-Gesetzesvorhaben stand die Neuwahl eines Ausschussvorsitzenden auf der Tagesordnung. Einstimmig gewählt wurde Rainer Jürgensen, Amtsdirektor des Amtes Geest und Marsch Südholstein und 1. Stv. Landesvorsitzender des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages. Er folgt Bürgermeister a. D. Harry Brunnet, der als ehem. Vorsitzender in der Sitzung verabschiedet wurde.

Der SHGT gratuliert Rainer Jürgensen herzlich zur Wahl und wünscht bei der Ausübung des neuen Amtes viel Erfolg!