

DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein



Schwerpunktthema: Mobilität

- Mobilitätsperspektiven mit dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
 - Ruth Niehaus, Claudia Kolbeck, Mit Akkuzügen Richtung Mobilitätswende: ein unvergleichbar innovatives Vergabeverfahren
 - Sylvia Birrong, Helene Wahl, Bedarfsgerechte Modullösung: das erfolgreiche Bike+Ride-Projekt des Landes
 - Lena Krumstroh, Der Schlüssel zu einem attraktiven Bahnhofsumfeld
 - Ina Michael, SMILE24: Auf dem Land fährt ja nichts? Von wegen!
 - Jochen Schulz, Für die Mobilitätswende: S-Bahn-Systeme für Kiel und Lübeck
 - Christiane Lage-Kress, mobilteam by NAH.SH: zentrale Anlaufstelle für alle Kommunen in ganz Schleswig-Holstein
- Dr. Benjamin Pfannkuch, Kommunal- und vergaberechtliche Aspekte beim Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Camille Grabinski, Birger Sönksen, Dörpsmobil SH
- Constantin Koch, Das Land stärkt den Radverkehr – gemeinsames Handeln erforderlich

K

Kommunale Schriften für Schleswig-Holstein



13., überarb. Auflage 2022

443 Seiten. Kart.

€ 39,-

ISBN 978-3-555-02145-4

Kommunale Schriften für Schleswig-Holstein

Auch als E-Book erhältlich

Die komplett überarbeitete 13. Auflage enthält den aktuellen Stand der wichtigsten Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Eingearbeitet sind u.a. Änderungen des Bundesjagdgesetzes, verschiedene Änderungen des Landesjagdgesetzes und weiterer jagdrechtlicher Vorschriften.

Zudem wurden eine Vielzahl von Änderungen im Tierseuchenrecht, Fleischhygienerecht und Natur- und Artenschutzrecht berücksichtigt. Enthalten sind weiterhin alle wichtigen Vorschriften für Jägerinnen und Jäger im Jagdbetrieb, für Grundeigentümer, Jagdgenossenschaften und Jagdbehörden. Die Vorschriftensammlung ist somit eine unverzichtbare Informationsquelle nicht nur für die Vorbereitung auf die Jägerprüfung.

Marcus Börner, Dipl. Ing., Geschäftsführer des Landesjagdverbandes Schleswig-Holstein e. V. und Otto Witt, Richter a. D.

Leseproben und
weitere Informationen:
shop.kohlhammer.de

Kohlhammer
DEUTSCHER
GEMEINDEVERLAG

K

Praxisnahes Compliance-Handbuch für die öffentliche Hand



2., überarbeitete Auflage 2022

672 Seiten. Kart. € 89,-

ISBN 978-3-17-037504-8 | Handbuch

Auch als E-Book erhältlich

Praxisnah, klar, verständlich, komprimiert und umfassend bereitet dieses Werk das Thema Compliance für sämtliche Erscheinungsformen der öffentlichen Hand auf.

Die Neuauflage leistet praktische Orientierungs- und Umsetzungshilfe bei dem Auf- und Ausbau eines zukunftsfähigen Compliance-Systems. Das Handbuch fächert die Compliance-Grundlagen der Verwaltung und die spiegelbildlich daran anknüpfenden Anforderungen an ein Compliance-Management auf, die sich durch vielfältige Besonderheiten von denen der Privatwirtschaft unterscheiden. Über dieses praxisnahe Herzstück des Werkes hinaus lenkt es den Blick insbesondere auf die Compliance-Spezifika in öffentlichen Unternehmen.

Prof. Dr. jur. Dr. h. c. mult. Rolf Stober, em. Direktor des Instituts für Recht der Wirtschaft, Universität Hamburg und em. Direktor des Forschungsinstituts für Compliance, Sicherheitswirtschaft und Unternehmenssicherheit (FORSI) an der Deutschen Universität für Weiterbildung (DUW), Berlin. Dr. Nicola Ohrtmann, Fachanwältin für Vergaberecht und Partnerin der Kanzlei AULINGER Rechtsanwälte – Notare, Essen.

Leseproben und
weitere Informationen:
shop.kohlhammer.de

Kohlhammer
Bücher für Wissenschaft und Praxis

DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung
in Schleswig-Holstein

Herausgeber Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag

75. Jahrgang · Mai 2023

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. 45, gültig ab 1. Januar 2023.

Bezugsbedingungen:

Die Zeitschrift „Die Gemeinde“ erscheint monatlich; einmal jährlich können zwei Hefte zu einem Doppelheft zusammengefasst werden.

Bezugspreis ab Verlag jährlich 107,40 € zzgl. Versandkosten von 9,25 €.

Einzelheft 13,35 € (Doppelheft 26,70 €) zzgl. Versandkosten.

Die angegebenen Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer.

Druck: Druckzentrum Neumünster GmbH

Satz & Gestaltung:

Agentur für Druck und Werbung,
Sonnenbühl

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildmaterial übernehmen Verlag und Redaktion keine Verantwortung. Die Redaktion behält sich Kürzungen und Überarbeitungen vor.

ISSN 0340-3653

Titelbild: Mobilitätsperspektiven in Schleswig-Holstein

Foto: SHGT

Schwerpunktthema: Mobilität

Aufsätze

Mobilitätsperspektiven mit dem
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein

- Ruth Niehaus, Claudia Kolbeck
Mit Akkuzügen Richtung
Mobilitätswende: ein unvergleichbar
innovatives Vergabeverfahren.....122

- Sylvia Birrong, Helene Wahl
Bedarfsgerechte Modullösung:
das erfolgreiche Bike+Ride-Projekt
des Landes124

- Lena Krumstroh
Der Schlüssel zu einem attraktiven
Bahnhofsumfeld.....126

- Ina Michael
SMILE24: Auf dem Land fährt
ja nichts? Von wegen!.....128

- Jochen Schulz
Für die Mobilitätswende: S-Bahn-
Systeme für Kiel und Lübeck130

- Christiane Lage-Kress
mobilitteam by NAH.SH:
zentrale Anlaufstelle für alle
Kommunen in ganz
Schleswig-Holstein132

Dr. Benjamin Pfannkuch
Kommunal- und vergaberechtliche
Aspekte beim Ausbau der
Ladeinfrastruktur.....134

Camille Grabinski, Birger Sönksen
Dörpsmobil SH139

Constantin Koch
Das Land stärkt den Radverkehr
– gemeinsames Handeln
erforderlich.....141

Rechtsprechungsberichte

1. BVerwG:
Eintritt der Vorteilslage bei
Erschließungsbeiträgen nach
bautechnischem Abschluss
der Maßnahme142

2. BVerwG:
„Außenbereichsinsel“ darf im
beschleunigten Verfahren nach
§ 13a BauGB überplant werden.....143

3. OLG Schleswig:
Wertungsgremium muss aus
Vertretern des Auftraggebers
bestehen.....143

4. OVG NRW:
Pauschale Jahresgebühr für
Abstellen von E-Scootern
rechtswidrig144

Aus dem Landesverband144

Infothek146

Mitteilungen des DStGB149

Buchbesprechungen.....149

Dieser Ausgabe liegt eine Beilage der
EKSH (Gesellschaft für Energie
und Klimaschutz Schleswig-Holstein
GmbH) bei.
Wir bitten um Beachtung.

Mit Akkuzügen Richtung Mobilitätswende: ein unvergleichbar innovatives Vergabeverfahren

Ruth Niehaus und Claudia Kolbeck, NAH.SH



Ruth Niehaus



Claudia Kolbeck

An verschiedenen Stellen in Schleswig-Holstein sind die Veränderungen schon sichtbar: Der Bau innovativer Infrastruktur für die Energieversorgung von künftig fahrenden Akkuzügen hat begonnen. Demnächst sollen im echten Norden über zehn Millionen Kilometer Zugverkehr elektrisch gefahren werden, die bislang mit Dieselszügen erbracht wurden. Die ersten Testfahrten mit den neuen Akkuzügen haben schon stattgefunden.

Auf dem Weg zu den alternativ betriebenen Zügen sind Land und Nahverkehrsverbund ganz neue Wege gegangen: Es handelte sich um die bisher größte Ausschreibung im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein. Bundesweit gibt es kein vergleichbar innovatives Vergabeverfahren. Das Ziel des Verkehrsministeriums und des Nahverkehrsverbunds für Schleswig-Holstein (NAH.SH) in dem Projekt: In Schleswig-Holstein sollen die Züge künftig nachhaltiger und umweltschonender unterwegs sein als bisher. Eine deutliche CO₂-Minderung im Vergleich zu den aktuellen Schienenfahrzeugen war die Zielvorgabe. Die Herausforderung dabei: Das Streckennetz, um das es in der Ausschreibung ging, ist bisher weitestgehend nicht elektrifiziert und wird gegenwärtig nur von Dieselfahrzeugen befahren – die Fahrzeugflotte muss vollständig ausgetauscht werden. 55 neue, emissionsarme Züge sollen schrittweise bis Mitte 2024 an den Start gehen. Dafür wird die Schieneninfrastruktur teilweise umgerüstet.

Was bisher geschah: die Ausschreibungen

Die richtigen Fahrzeuge, die Verkehrsunternehmen und die Partner für dieses Vorhaben suchten das Land und die NAH.SH über vier öffentliche Ausschreibungen. Vor dem offiziellen Start führten die Beteiligten ausführliche Gespräche mit potenziellen Fahrzeugherstellern, um verschiedene Möglichkeiten abzuklären. Die Vorgespräche mündeten in einer technologieoffenen Ausschreibung: Die Bieter durften die Antriebstechnik vorschlagen. Neben einem Batterieantrieb wäre zum Beispiel auch ein Wasserstoffantrieb möglich gewesen. Eine spätere Umrüstung der Fahrzeuge auf eine neue Antriebstechnik sollte ebenfalls möglich sein. Berücksichtigt wurden bei der Bewertung der Angebote auch die Lebenszykluskosten der Fahrzeuge und ein Bonus für Emissionsminderungen. Bei der Ausschreibung ging es aber natürlich nicht nur um neue Antriebsformen:

Was macht eigentlich die NAH.SH?

Die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) mit Sitz in Kiel organisiert im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein als Aufgabenträger den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und verknüpft ihn mit dem Busverkehr. Im Verkehrsverbund wirken Kreise, kreisfreie Städte und das Land Schleswig-Holstein gemeinsam, um einen modernen und wirtschaftlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße zu entwickeln. Die Bahn- und Busunternehmen sind Partner des Verbundes.

Rund 80 Mitarbeiter/-innen arbeiten bei der NAH.SH GmbH in den Bereichen Angebot, Betrieb, Fahrgastmarkt und Verbundsteuerung. Ihre Aufgabe ist es, das Nahverkehrsangebot zu planen und zu optimieren: Sie ermitteln die Auslastung und den künftigen Bedarf im SPNV-Netz. Sie bereiten die Bestellung des SPNV durch Ausschreibungen vor und schließen für das Land Verträge mit den Verkehrsunternehmen und Fahrzeugbereitstellern. Im Busbereich betreut die NAH.SH GmbH weitere Ausschreibungen an der Seite der Kreise und kreisfreien Städte.

Die NAH.SH-Mitarbeiter/-innen entwickeln und aktualisieren zudem Fahrpläne, prüfen Infrastruktur und Stationen, treiben ihre Modernisierung sowie den Ausbau voran und setzen moderne Bike+Ride-Konzepte um. Im Bereich der alternativen Mobilität kümmert sich die NAH.SH GmbH um die Umsetzung von bedarfsgesteuerten Verkehren (On-Demand-Angebote), um moderne Mobilitätsstationen und Angebote für die erste und letzte Meile. Das mobilitéam by NAH.SH begleitet als zentrale Beratungs- und Vernetzungsstelle Gemeinden, Städte und Kreise dabei, innovative und integrierte Mobilitätslösungen umzusetzen und unterstützt dabei, eine neue Mobilitätskultur zu etablieren.

Die NAH.SH bewirtschaftet dabei sämtliche Finanzmittel, die das Land Schleswig-Holstein für den Nahverkehr einsetzt. Das Team Verbundfinanzierung sichert den regelkonformen Einsatz der öffentlichen Gelder.

Mehr Infos unter: www.nah.sh



NAH.SH

Die Wettbewerbssituation bei Fahrzeugen und Verkehrsleistung sollte gleichzeitig verbessert werden, um so die Vielfalt im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein durch mehr Fahrzeughersteller und Verkehrsunternehmen zu vergrößern. Im Verfahren waren potenzielle Hersteller von Zügen mit Wasserstoffantrieben beteiligt. Das Land bekam aber nur Angebote für Triebzüge mit Batterieantrieb. Den Zuschlag erhielt schließlich das wirtschaftlichste Angebot.

ein neuer Verkehrsvertrag. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erixx Holstein hat den Betrieb übernommen. Bisher sind im Los Ost noch Dieselmotoren unterwegs, die demnächst Schritt für Schritt von Akkuzügen abgelöst werden sollen.

Das Los Ost-West umfasst die Linien:

- RB 63 Büsum – Heide – Neumünster und
- RB 82 Neumünster – Bad Oldesloe.

Betreiberin ist bisher die Nordbahn und bleibt es auch.

Das Fahrplanangebot entspricht auf den bestehenden Strecken weitgehend dem Status quo. Die zu reaktivierenden Strecken zum Schönberger Strand sowie nach Rendsburg-Seemühlen sind im Grundangebot enthalten. Die Planung für den Betrieb nach Rendsburg-Seemühlen läuft, der Betrieb soll in den nächsten Jahren aufgenommen werden. Die Taktverdichtung zwischen Kiel und Preetz, die mit der Streckenbeschleunigung Kiel – Lübeck geplant ist, ist ebenfalls im Grundangebot berücksichtigt.



Emissionsfreie Fahrt ohne Oberleitung: Der von Land und NAH.SH bestellte Akku-Zug bei einer Testfahrt. Foto: Stadler

Neue Antriebstechnik für Schleswig-Holstein

Die ausgewählten Fahrzeuge verfügen über Batterien, die auf dem Dach und unter dem Fahrzeug montiert sind. Die Reichweite einer Batterieladung liegt im realen Fahrgastbetrieb bei mindestens 80 Kilometern. Die Batterien werden an den heute vorhandenen Oberleitungen, vor allem in den Bahnhöfen Kiel, Neumünster, Flensburg, Lübeck, Lüneburg sowie auf der Strecke Osterrönfeld – Jübek, aufgeladen. An einigen Stellen wird die Infrastruktur aber auch umgebaut oder erweitert, fehlende Gleise werden neu gebaut oder naheelektrifiziert.

Neue Technologie auch für die Infrastruktur

Statt einer durchgängigen Elektrifizierung jedes Gleiskilometers ist mit einer neuen Technologie nur noch die Elektrifizierung kurzer Streckenabschnitte oder einzelner

Hier wird's elektrisch

10,4 Millionen Zug-Kilometer und elf Bahnlinien in drei verschiedenen Paketen – sogenannten Losen – zusammengefasst: Um diese Verkehrsleistungen ging es bei der Ausschreibung zu den Akkumotoren konkret. Sie umfassen 40 Prozent des Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein. Das sogenannte Los Nord beinhaltet die Linien:

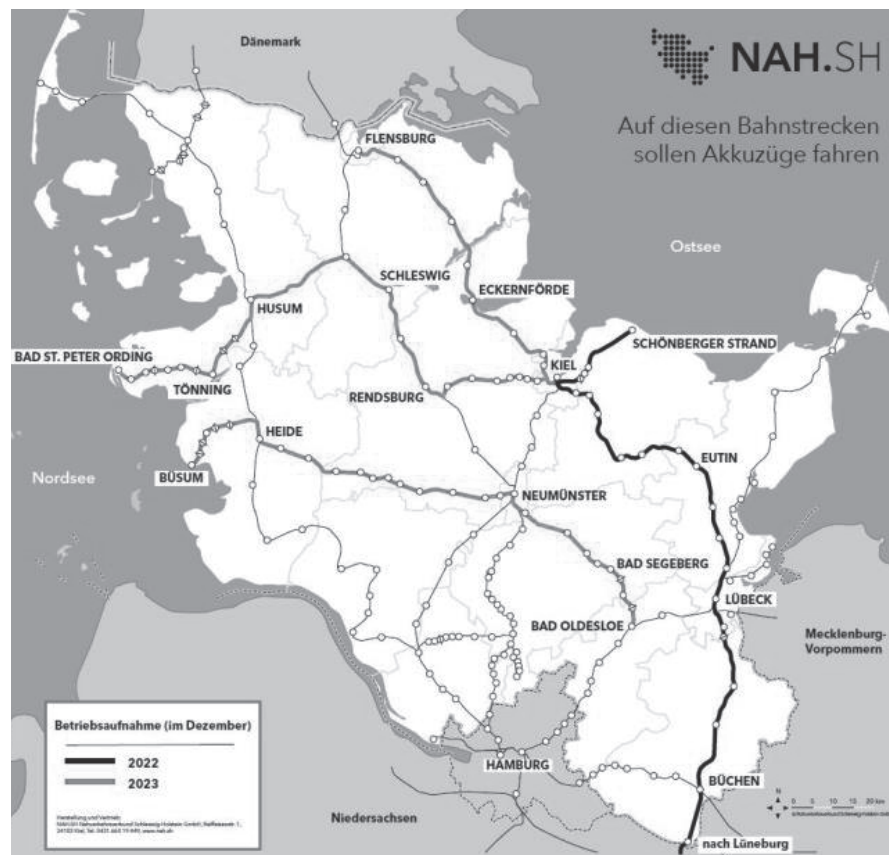
- RE 72 Flensburg – Kiel
- RB 73 Eckernförde – Kiel
- RE 74 Husum – Kiel
- RB 75 Rendsburg-Seemühlen – Kiel
- RB 64 Husum – Bad St. Peter-Ording

Das Verkehrsunternehmen, das Fahrgäste auf diesen Strecken künftig von A nach B bringt, ist die Nordbahn, die jetzt schon in Schleswig-Holstein unterwegs ist. Die Nordbahn löst DB Regio als Betreiberin im Los Nord ab.

Das Los Ost beinhaltet die Linien:

- RE 83 Kiel – Lübeck – Lüneburg
- RB 84 Kiel – Lübeck
- RB 76 Kiel – Schönberger Strand

Betreiberin der Strecken war bis Dezember 2022 DB Regio. Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 startete



Bahnhöfe notwendig. Die Akkuzüge nutzen das nur einige hundert Meter bis wenige Kilometer kurze Stück Oberleitung zum Aufladen ihrer Akkus dann für Fahrten in einem nicht elektrifizierten Abschnitt. Die Ladeinfrastruktur baut die Deutsche Bahn im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH.

Zunächst sind in den Bahnhöfen Kiel und Büchen mehr als 30 zusätzliche Oberleitungsmasten notwendig. Im März 2023 hat die Erweiterung der bestehenden Oberleitung in Bad Oldesloe sowie zwischen Kiel und Kiel-Hassee begonnen, im April 2023 auf der Strecke von Flensburg Richtung Kiel. Die ersten Oberleitungsinseln sowie Lade-Unterwerke für das Einspeisen des Bahnstroms errichtet die Deutsche Bahn dann bis Ende 2023 an der Westküste Schleswig-Holsteins in Heide, Husum und Tönning.

Akkuzüge im Testbetrieb

Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der ersten Akkuzüge in Schleswig-Holstein rückt ebenfalls näher. Es gab bereits erste Testfahrten mit den neuen Fahrzeugen auf der Strecke zwischen Kiel und Lübeck. Die Fahrten geben Gelegenheit, das sogenannte Fahrerassistenzsystem und die Funktion der Fahrgastinformati-



Die neuen Fahrzeuge bieten mehr Komfort: deutlich größere Beinfreiheit und Abstand, bequemere Sitze, Steckdosen und Tische an jedem Platz, mehr Fahrradstellplätze.

Foto: Stadler

systeme zu erproben, also Lautsprecherdurchsagen sowie Display-Anzeigen am und im Fahrzeug. Der Einsatz der Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb ist im Laufe des

Jahres 2023 vorgesehen. Auf den Linien RE 83/84 Kiel – Lübeck – Lüneburg sollen die neuen Akku-Triebwagen starten. Mehr Infos unter akkuzug.nah.sh

Bedarfsgerechte Modullösung: das erfolgreiche Bike + Ride-Projekt des Landes

Sylvia Birrong und Helene Wahl, NAH.SH



Sylvia Birrong



Helene Wahl

1. Was verbirgt sich hinter dem Begriff B+R und warum sind B+R-Maßnahmen sinnvoll?

Mehr als die Hälfte aller Schleswig-Holsteiner/-innen nutzen das Fahrrad mehrmals pro Woche (Quelle: Landesweite Marktforschung NAH.SH 2021). Das Fahrrad ist für viele kein Freizeitverkehrsmittel, sondern ein alltäglicher Begleiter. Das

spiegelt sich auch in der Vielfalt der genutzten Fahrräder wieder. Besonders Lastenräder, E-Bikes und Pedelecs erleichtern das Radfahren im Alltag und werden individuellen Anforderungen gerecht.

Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel, um damit zum Bahnhof zu kommen. Es ist gerade für Entfernungen von wenigen

Kilometern sehr attraktiv, da es individuell und flexibel nutzbar ist und somit die optimale Anbindung zum ÖPNV gewährleisten kann. Im ländlichen Raum ermöglichen E-Bikes das Zurücklegen größerer Distanzen. Für den Großteil der Schleswig-Holsteiner/-innen liegt ein Bahnhof oder eine wichtige Bushaltestelle in guter, mit dem Fahrrad überwindbarer Entfernung. Damit diese Faktoren gut ineinandergreifen können, ist ein Punkt entscheidend: Sein Fahrrad trocken, sicher und geschützt vor Vandalismus am Bahnhof abstellen zu können. Der Begriff „Bike and Ride“ (B+R) umfasst alle Möglichkeiten, an einem Verkehrsknotenpunkt des Nahverkehrs sein Fahrrad abstellen zu können. Das können beispielsweise einfache Fahrradbügel sein, überdachte Abstellanlagen oder besonders gesicherte Abstellmöglichkeiten, wie Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen für mehrere Räder, die nur nach vorheriger Buchung zugänglich sind.

An vielen Bahnhöfen in Schleswig-Holstein war das Bike+Ride-Angebot lange Zeit nicht bedarfsgerecht. Deshalb haben das Land, die NAH.SH und engagierte Kommunen im Jahr 2015 gemeinsam eine Fahrradabstellanlage im Landesdesign entwickelt (siehe auch Ausgabe 07-08/ 2016 von DIE GEMEINDE, Das Bike+Ride-Programm von Land und NAH.SH GmbH). 2018 konnten dann die



Standorte mit B+R-Anlagen im Landesdesign. Quelle: NAH.SH

ersten Anlagen eröffnet werden. Inzwischen sind an 31 Bahnhöfen B+R-Anlagen im Landesdesign realisiert.

2. Die B+R-Anlage im Landesdesign

Die B+R-Anlage im Landesdesign wurde so entwickelt, dass sie allen Anforderungen von Land, Kommunen und Nutzer/-innen gerecht wird. Denn die Anforderungen an B+R-Anlagen in Schleswig-Holstein sind vielfältig. Das Modell muss für kleine, ländliche Bahnhöfe geeignet sein, aber auch für stark frequentierte Stationen – beispielsweise im Hamburger Rand. Das gewährleistet das Modulsystem. Das Grundmodul mit einer Größe von 6,5 x 6,5 Metern bietet Platz für 24 Stellplätze. Es kann je nach Anforderungen des Standorts kombiniert und angepasst werden.

Kleine Anlagen stehen beispielsweise an den Bahnhöfen in Kiel Ellerbek (10 Stellplätze) und Bredenbek (18 Stellplätze). In Bad Oldesloe und Elmshorn wurden größere Anlagen mit 136 Stellplätzen bzw. mit über 200 Stellplätzen realisiert.

Die Anlagen können mit Anlehnbügel mit Knieholm („Kieler Bügel“) oder Doppeltstockparkern ausgestattet werden. Mit Hilfe von Doppelstockparkern können zwei Räder komfortabel übereinander abgestellt und mehr Stellplätze auf der gleichen Fläche geschaffen werden.

Bei der Entwicklung haben Land und NAH.SH Wert auf hohen Komfort für die Nutzer/-innen gelegt. Die großzügige Überdachung der Module sorgt dafür, dass die Räder auch bei Regen und Wind vollständig trocken sind. Das Lochblech

bietet zusätzlichen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Gleichzeitig bleibt die Anlage von außen einsehbar und bietet den Nutzer/-innen ein ausreichendes Sicherheitsgefühl.

Neben dem hochwertigen Erscheinungsbild war auch die einfache Instandhaltung für die Kommune ein wichtiges Entwicklungskriterium. Die Anlage ist vandalismussicher gestaltet, es sind beispielsweise Leuchten in die Holzbalken eingelassen und alle Bauteile mit Graffitienschutz behandelt. Auch die einfache Reinigung der Anlage wurde bei der Konzeption mitgedacht: Die Regenrinnen sind außenliegend und die Lochblecheinhausung geht nicht bis zum Boden, sodass Sammelschließanlagen unkompliziert gereinigt werden können (z. B. mit einem Laubbläser) und keine „Schmutzedecken“ entstehen.

Bei Sammelschließanlagen und Schließfächern stellt sich auch die Frage, wie man die Buchung effizient und einfach für die Nutzenden abwickelt. Hierfür eignet sich ein digitales Zugangssystem: die Schlüsselausgabe entfällt und eine Buchung ist jederzeit und spontan möglich. Weil ein digitales Buchungssystem kürzere Zeiträume ermöglicht und die Buchung automatisch endet, kann die Anlage besser ausgelastet werden. Dadurch können Kommunen leichter ein bedarfsgerechtes Angebot an Stellplätzen bereitstellen und ein breiterer Nutzer/-innenkreis kann von den Abstellmöglichkeiten profitieren. Der Zugang zur Anlage ist mit PIN-Code oder QR-Code möglich, den die Nutzer/-innen nach der Buchung erhalten. Die Buchung ist dabei von Zuhause am Computer, aber auch unterwegs vom Smartphone aus möglich. Nutzer/-innen ohne Internetzugang sind trotzdem nicht vom Angebot ausgeschlossen: die Ausgabe von Codes in Tourismus-Informationen oder im Bürgerbüro sind ebenfalls denkbar. Die Tarife für die Nutzung der Anlagen können die Kommunen selbst festlegen.



Innenansicht einer kleineren B+R-Anlage im NAH.SH-Design. Foto: NAH.SH GmbH/ Manuel Weber



Außenansicht einer kleineren B+R-Anlage. Foto: NAH.SH GmbH/ Manuel Weber

3. Das B+R-Programm der NAH.SH

Über die Entwicklung der eigentlichen Anlage hinaus soll das B+R-Programm der NAH.SH den Kommunen auch eine attraktive und umfassende Unterstützung bei der Realisierung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen bieten. Das geschieht gegenwärtig über Rahmenverträge und die Förderung mit Landesmitteln.

Die Rahmenverträge

NAH.SH hat für Kommunen Rahmenverträge für die Realisierung von B+R-Anlagen abgeschlossen. Das Vergabeverfahren wurde vergaberechtskonform über NAH.SH abgewickelt. Durch die Rahmenverträge gibt es bereits festgelegte, von NAH.SH ausgehandelte Konditionen. Die Hersteller kennen die Produkte und bringen die Erfahrungen aus anderen Kommunen in Schleswig-Holstein mit.

Mit dem Hochbau der Anlagen ist seit Ende 2021 die Firma Höfer Metallgestaltung aus Wennigsen beauftragt. Nachdem für Anlagen an acht Standorten aktuell die Genehmigungsplanung finalisiert wird, werden voraussichtlich noch in diesem Jahr an diesen Standorten die ersten Anlagen von Höfer realisiert. Für die Anlagen aus dem Modulsystem ist eine Typenstatik vorhanden. Bei vielen

Genehmigungs-/Prüfbehörden ist das Modell bereits bekannt.

Für das Zugangssystem hat NAH.SH einen Rahmenvertrag mit Green Mobility Solutions aus Darmstadt geschlossen. Dieser umfasst einerseits die Lieferung und Installation der erforderlichen Hardware (Schlösser, Router, Pin-/QR-Code-Eingabegerät). Diese ist genau auf die B+R-Anlagen im Landesdesign angepasst und die Schnittstellen sind eingespielt.

Außerdem stellt Green Mobility Solutions die Online-Buchungsplattform für die Nutzer/-innen bereit. Über die Website können sich Nutzer/-innen über B+R-Angebote informieren, Stellplätze und Schließfächer buchen und ihre Buchungen verwalten. Auch der Zahlungsverkehr wird über die Buchungsplattform abgewickelt. Zudem verfügt die Plattform über ein Online-Managementsystem für die Kommunen mit Nutzer/-innenverwaltung und Fernüberwachung der Schlösser. Die Plattform wird voreingestellt für die Kommune ausgeliefert. Zusätzlich gibt es einen Telefon- und Mailsupport für die Kommunen bei Fragen oder Problemen. Beim Abschluss des Rahmenvertrags hat NAH.SH darauf geachtet, die Betriebskosten für die Kommunen möglichst gering zu halten. Daher ist der Standardvertrag zum Zugangssystem schlank gehalten. Bei Bedarf können

Kommunen zusätzlich einen optionalen Wartungsvertrag abschließen, der umfassendere Serviceleistungen durch Green Mobility Solutions beinhaltet.

Die Förderung

NAH.SH fördert die Planung und den Bau von B+R-Anlagen mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten aus Landesmitteln (nach dem Landes-GVFG). Das Antragsverfahren läuft über NAH.SH, die die Kommunen über den gesamten Planungsprozess hinweg unterstützt und berät. Darüber hinaus stellt die Fachabteilung bei der NAH.SH Infomaterialien, wie einen Flyer und eine Schritt-für-Schritt-Anleitung, zur Verfügung.

Die Förderung kann für Maßnahmen im Bahnhofsumfeld oder an überregional bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkten gewährt werden. Sie ist unabhängig davon, ob B+R-Anlagen im Landesdesign gebaut werden oder ein anderes Modell gewählt wird. Kontaktieren Sie die NAH.SH gern bei Fragen oder Informationsbedarf zum Thema B+R-Anlagen.

Weitere Informationen: www.nah.sh/b-r-foerderung

Die Ansprechpartnerinnen bei NAH.SH:

Sylvia Birrong: sylvia.birrong@nah.sh

Wiebke Preckwinkel:

wiebke.preckwinkel@nah.sh

Der Schlüssel zu einem attraktiven Bahnhofsumfeld

Lena Krumstroh, NAH.SH



Was können Kommunen tun?

Die Grundfunktion eines Bahnhofes ist es, den Fahrgästen ein Ankommen und Abfahren zu ermöglichen. Das wird durch die DB (Station&Service), die neg oder die AKN gewährleistet. Ist der Blick jedoch nicht nur starr auf die Bahnsteige gerichtet, sondern schweift in die Umgebung, dann könnten auch eine Bushaltestelle, eine Fahrradabstellanlage oder eine

Toilette in das Blickfeld geraten: das Bahnhofsumfeld.

Zusammen mit dem Bahnhof bietet das Bahnhofsumfeld verkehrliche und städtebauliche Potenziale, die durch eine funktionale Platzierung und Gestaltung der passenden Angebote genutzt werden können. Die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes ist in den meisten Fällen eine exklusive Aufgabe der Kommunen und unterliegt auch ihrer Planungshoheit. Bei der Konzeption und Gestaltung dieses Umfeldes unterstützt das Land Schleswig-Holstein aber mithilfe von Beratung und Fördergeldern: Im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein organisiert die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) als Aufgabenträger den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dafür verwaltet die NAH.SH Fördergelder, die für zahlreiche Maßnahmen eingesetzt werden können, die vor allem die Qualität des Nahverkehrserlebnisses der Nutzer/-innen steigern sollen.

Wie wird mein Bahnhof inklusive des Umfeldes zu einem attraktiven Ort?

Dieser Frage müssen Sie sich nicht alleine stellen. Die NAH.SH arbeitet täglich mit Kommunen und DB Station&Service zusammen, vermittelt und unterstützt Sie mit Knowhow und Erfahrung. Der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld sind das Erste, was die Nutzer/-innen sehen, wenn sie aussteigen. Sie bilden das Eingangstor zu Ihrer Kommune und gemeinsam mit Ihnen als Expert/-in für Ihre Kommune arbeiten die Mitarbeiter/-innen von NAH.SH heraus, was es braucht, um Ihren Bahnhof weiterzuentwickeln.

Ein Bahnhof, viele Möglichkeiten

Je nach Lage und Ort erfüllt der Bahnhof ganz unterschiedliche Funktionen. Er kann verschiedene Mobilitätsformen verknüpfen und die Funktion als Mobilitätsdrehscheibe einnehmen. Neben Bahn und Bus treffen hier Fahrräder, Autos oder in einigen Orten auch Sharing-Angebote aufeinander. Viele Fußwege beginnen und enden zudem am Bahnhof. Natürlich dient er auch als Treffpunkt für Verabredungen und zum Warten. Daher sind häufig auch Angebote zur Nahversorgung und Dienstleistungen wie Reiseservices, Bäcker, Supermärkte, Paket-Stationen oder Fahrradreparaturen am Bahnhof zu finden.

Für die Planung des Bahnhofumfeldes ergibt es deshalb Sinn, sich in die Rolle der Nutzer/-innen hineinzuversetzen und aus dieser Sicht den Bahnhof und das Umfeld zu analysieren. Die folgende Abbildung fasst zusammen, worauf es im Zusammenspiel zwischen Angebot, funktionaler Platzierung, Gestaltung und Pflege ankommt. Wird das miteinander in Einklang gebracht, entstehen daraus Vorteile, die auf die Verknüpfungswirkung, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität einzahlen und die zu einem attraktiven Bahnhof und Bahnhofsumfeld führen.

Gestaltung und Pflege

Mit diesem Punkt ist nicht nur die bauliche Gestaltung Ihres Bahnhofes gemeint, sondern auch die Barrierefreiheit. Eine große Herausforderung stellt immer die Grenze zum Grundstück der DB oder eines Privateigentümers dar. Häufig entstehen in diesen Schnittstellenbereichen Probleme. Zum Beispiel kann durch unterschiedliche Pflasterung eine optische Grenze entstehen, die sich im schlimmsten Fall als Barriere auf das Blindenleitsystem auswirkt. Das ist sehr ärgerlich und vermeidbar. Um ein einheitli-

Privateigentümern nötig. Die NAH.SH unterstützt Sie dabei.

Zudem kann ein Bahnhof den Nutzer/-innen durch die richtige Gestaltung und Platzierung von Informationen bei der Orientierung helfen, sodass sie schnell den besten Weg in die Innenstadt oder zur nächsten Bushaltestelle finden. Beim Bau von neuen Elementen sollten Sie auf Material und Qualität achten, denn spätestens bei der Reinigung und Pflege zahlt sich das aus. Sind der Bahnhof und sein Umfeld gepflegt und sauber, ist auch die Aufenthaltsqualität besser. Bemühen Sie sich nicht nur um eine qualitativ hochwertige Gestaltung, sondern pflegen Sie diese durch regelmäßiges Warten und Reinigen auch.



Kurze Wege an der Station Kiel-Oppendorf

An der Station Kiel-Oppendorf wurden alle diese Aspekte zusammengedacht und es wurde ein attraktives Bahnhofsumfeld geschaffen. Diese Verkehrsstation wurde zum September 2017 als Haltepunkt wiedereröffnet. Seither hält hier die RB 76 zwischen Kiel Hbf und Kiel-Oppendorf im Stundentakt. Der Haltepunkt liegt unmittelbar am Oppendorfer Weg und erschließt gleichermaßen den Kieler Stadtteil Oppendorf und den westlichen Teil der Gemeinde Schönkirchen, die Anschützsiedlung. Es gibt 19 P+R-Plätze, einen behindertengerechten Stellplatz und drei Stellplätze für Motorräder bzw. Kleinkraftfahrzeuge. Zudem wurde eine barrierefreie Bushaltestelle mit der notwendigen Zub- bzw. Abfahrt gebaut. Es entstand eine wettergeschützte, modulare B+R-Anlage mit zehn Stellplätzen in einer Sammel-

Das Angebot

Um eine gute Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist es wichtig, die Bedürfnisse Ihrer Nutzer/-innen zu kennen und passende Angebote in das Bahnhofsumfeld zu integrieren. Hilfreiche Fragen können dabei sein: Welche Funktionen fehlen am Bahnhof? Gibt es sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (B+R)? Bietet der Bahnhof genügend Unterschlupf, um bei Wind und Wetter trocken und warm zu bleiben? Mit passenden Angeboten können Sie neue und alte Nutzer/-innen ansprechen und ihnen den Aufenthalt am Bahnhof angenehm gestalten.

ches und qualitativ hochwertiges Ergebnis zu erreichen, ist eine gute Zusammenarbeit und Kommunikation mit der DB Station&Service oder anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den

Funktionale Platzierung

Die richtige Platzierung unterstützt die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Angeboten an Ihrem Bahnhof. Beachten Sie immer, von wo Ihre Nutzer/-innen kommen und welche Funktionen Sie auf diesem Weg brauchen. Ein gut durchdachter Bahnhof macht es den Fahrgästen leicht, sich zu orientieren und den ÖPNV zu nutzen. Zur Überprüfung können Sie sich folgende Fragen stellen: Sind die Wege zwischen Bahnsteig und verknüpfenden Angeboten (Bus, Fahrrad, Taxi) kurz und ausgeschildert? Können sich die Nutzer/-innen leicht orientieren und kommen sie schnell an die nötigen Informationen dafür?



Gutes Beispiel: die Station Kiel-Oppendorf mit kurzen Wegen und guten Verknüpfungen. Quelle: NAH.SH GmbH



Eine moderne B+R-Anlage für verschiedene Fahrradtypen und kurze Wege zwischen Bahn und Auto bzw. Bus erleichtern in Kiel-Oppendorf die Nutzung des Nahverkehrsangebots. Quelle: NAH.SH GmbH

schließenanlage und 23 Stellplätzen im frei zugänglichen Teil sowie zwei weitere großzügige Stellplätze für Sonderfahräder. Zur Erschließung des Bahnsteiges stellte die Kommune zwei Treppenanlagen und eine barrierefreie Rampenanlage her. Besonders hervorzuheben sind die kurzen Wege, die es den Nutzer/-innen erleichtern, zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln umzusteigen.

Ausblick: Klimaanpassung am Bahnhof

Mit der Aussicht, dass Extremwetterereignisse häufiger werden, sollten Sie Ihren Bahnhof zum einen an die Bedürfnisse der Nutzer/-innen und zum anderen an die

neuen Anforderungen anpassen. Für die heißen und trockenen Phasen im Sommer können Sie mit der richtigen Bepflanzung für ein gutes Mikroklima und zudem für ausreichenden Schatten für Wartende sorgen. Der Zugang zu Wasser zum Beispiel durch einen öffentlichen Brunnen könnte eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Auf der anderen Seite häufen sich starke Regenfälle. Kontrollieren Sie, ob Ihr Bahnhof diese Wassermengen aufnehmen kann oder eine Anpassung im Sinne der Entsiegelung und Versickerung notwendig ist.

Kommen Sie auf uns zu!

Wenn Sie Ideen für Ihren Bahnhof haben,

melden Sie sich gerne bei der NAH.SH. Wir beraten Sie bei Ihrem Vorhaben und begleiten Sie auch auf dem weiteren Weg zum Fördermittelantrag. Eine Förderquote von bis zu 75 Prozent ist möglich. Wir haben einen Rahmenvertrag für B+R Anlagen und für kleinere Planungsleistungen, den Sie in Anspruch nehmen können. Wir unterstützen Sie bei der Schnittstellenabstimmung und helfen Ihnen, einen nutzer/-innenfreundlichen Bahnhof und ein attraktives Umfeld zu gestalten.

Ansprechpartner/-innen bei der NAH.SH: Lena Krumstroh, Telefon 0431-66019 -79 oder Lukas Knipping, Telefon 0431-66019 -52 oder per Mail an bahnhoefe@nah.sh

SMILE24: Auf dem Land fährt ja nichts? Von wegen!

Ina Michael, NAH.SH



Eine gute Anbindung und attraktive Mobilitätsinfrastruktur sind echte Standortfaktoren – gerade in ländlichen Gebieten muss da noch einiges passieren. Mit ambitionierten Zielen für eine neue, inno-

vative Angebotsqualität im ländlichen Raum geht das Modellprojekt SMILE24 an den Start. Der Projektname steht dabei für: Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7.

Um dem alten Vorurteil, dass auf dem Land ohnehin nur einmal pro Woche ein Bus fährt, etwas entgegenzusetzen, hat sich der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) mit einem umfassenden Projekt-Konzept um Bundes-Fördermittel beworben. Beim Förderaufruf für „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ überzeugte SMILE24 und erhielt im Januar 2023 den Zuwendungsbescheid über knapp 30 Millionen Euro. Bundesweit wurden 57 Projekte eingereicht, von de-

nen am Ende sieben gefördert werden – mit bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Zusammen mit den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg startete NAH.SH die aktive Arbeit am Projekt, um im ländlichen Raum, entlang der Schlei, durch SMILE24 eine neue Angebotsqualität mit innovativen Informations-, Steuerungs- und Buchungssystemen aufzubauen. Dabei ist auch ein Projektziel, zusammen mit den Menschen in der Region eine neue Wertschätzung des ÖPNV und echte Verkehrsverlagerungen zu erreichen.

Konkrete Maßnahmen, die in der dreijährigen Laufzeit zusätzlich zu den heutigen ÖPNV-Angeboten in die Umsetzung kommen werden, sind:

- Expressbusse, die die Zentren der Schlei-Region Kreisgrenzen-überschreitend miteinander verbinden, kürzere Reisezeiten ermöglichen und enger getaktet sind.
- Touristische Buslinien, die saisonale Nachfragespitzen abdecken, touristi-

sche Hot-Spots anfahren und auch die Fahrradmitnahme ermöglichen, um für Rad-Urlaubende attraktiver zu werden.

- Bedarfsverkehre (On-Demand-Dienste), die die Erschließung der Fläche rund um die Uhr ermöglichen.
- Mobilitätsstationen sollen zudem an ausgewählten Haltestellen der starken Buslinien eingerichtet werden. Diese sollen als Verknüpfungspunkt zu On-Demand-Verkehren dienen und mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Car- und Bikesharing ergänzen das Mobilitätsangebot.
- Alle Angebote sind barrierefrei und per multimodaler Mobilitäts-App buchbar. Fahrgäste müssen sich dank „Check-In / Be-Out“-System keine Gedanken um ihr Ticket machen. Künstliche Intelligenz soll dabei helfen, zu lernen, wann welche Angebote besonders nachgefragt sind.
- Ein Aus- und Weiterbildungsangebot sorgt für echte ÖPNV-Expert/-innen in den Verwaltungen der Kommunen: sogenannte Mobilitätsmanager/-innen.
- Damit mehr Menschen in den ÖPNV ein- und vom eigenen Auto umsteigen, müssen sie von den Mobilitätsangeboten erfahren. Eine gebietsweite Marketing-Offensive soll das ermöglichen.

Dabei setzt SMILE24 vier verschiedene Förderziele des Bundes um.

1) Dekarbonisierung

Neue Angebote im ÖPNV werden emissionsfrei auf Basis lokal erzeugter erneuerbarer Energie. Das bedeutet, dass mittelfristig – also in den kommenden drei Jahren – nur emissionsfreie Fahrzeuge in der Region eingesetzt werden und sich die Quote an E-Fahrzeugen im ÖPNV von heute 1 Prozent auf 60 Prozent steigert. Zur weiteren Dekarbonisierung soll auf lange Sicht natürlich auch das erheblich verbesserte Angebot einzahlen. Die Pkw-Besitzquote in der betrachteten Region soll sich erheblich reduzieren.

2) Verlagerung

Die alltäglichen Wege, die die Menschen in der Schleiregion zurücklegen, sollen weniger vom privaten Pkw abhängig sein. Die Antwort darauf soll eine intermodale Reisekette sein, bei der die verschiedenen Verkehrsmittel so gut ineinandergreifen, dass Anschlüsse garantiert sind. Die Fahrten mit dem eigenen Pkw sollen sich innerhalb der kommenden drei Jahre um 10 Prozent reduzieren. Bis zum Ende des Jahrzehnts benötigen Tourist/-innen,

die die Region bereisen, kein eigenes Auto mehr.

3) Nutzung

Bis 2030 sollen Fahrgäste den ÖPNV im ländlichen Raum jederzeit, flexibel und barrierefrei nutzen können. Innerhalb der Projektlaufzeit ist das Ziel, die Fahrgastzahlen um die Hälfte zu steigern. Für junge Menschen im ländlichen Raum soll nicht mehr der Pkw das Fortbewegungsmittel der Wahl sein, sondern die 24/7-ÖPNV-Nutzung zur neuen Normalität werden. Wichtig ist im Projekt-Design vor allem, dass die Mobilitätsangebote, die neu geschaffen werden, für Tourist/-innen und die Bewohner/-innen der Schleiregion gleichermaßen nutzbar sind. Die Barrierefreiheit wird bei allen Angeboten selbstredend mitgedacht und umgesetzt.

4) Attraktivität

Die Kundenzufriedenheit soll auf einer Schulnotenskala von einer 3,5 auf eine 2,0 klettern. Die Projektpartner laden Kommunen und Fahrgäste daher dazu ein, sich an der zukünftigen Angebotsentwicklung zu beteiligen.

Um unmittelbar zum Jahresbeginn 2023 starten zu können, haben bestehende Mitarbeitende der NAH.SH und der Kreise



Für
das Klima-Konto
der Kommune


Partner
für Klimaschutz

Mehr Klima-Navi. Weniger CO₂

Lösungen für eine bessere CO₂-Bilanz vor Ort.
Gehen Sie mit unserer Online-Plattform Schritt
für Schritt zum Klima-Ziel.

www.klima-navi.de

Mehr Energie. Weniger CO₂



zusätzliche Aufgaben übernommen. Zur Unterstützung und Koordination des Projektstarts hat NAH.SH ein externes Projektmanagement eingebunden. Parallel besetzt die NAH.SH Stellen für ein Projektteam und es bereiten alle Projektpartner die Einbindung weiterer Ressourcen zur Planung und Umsetzung des Projekts vor.

Mit der zu erarbeitenden Projektstruktur und konkreten Umsetzungserfahrungen soll SMILE24 am Ende vor allem auf andere ländliche Regionen übertragbar sein und als eine Art Ideen-Baukasten funktionieren, mit dem ländliche Mobilität zum echten Buzzword für die Verkehrswende wird.

Ansprechpartner bei NAH.SH:
Gregor Diedrichs,
gregor.diedrichs@nah.sh



Für die Mobilitätswende: S-Bahn-Systeme für Kiel und Lübeck

Jochen Schulz, NAH.SH



Lübeck für die Zeit ab 2030 vor. Noch steht die Finanzierung nicht, doch dass die Systeme für eine Mobilitätswende gebraucht werden, ist unbestritten. Natürlich wurde rund um Lübeck und Kiel das Angebot im Schienenverkehr in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Neue Verbindungen – oftmals 30-Minuten-Takte durch die Überlagerung von schnellen und langsamen Zügen – kamen hinzu und viele neue Stationen wurden eröffnet. Der Stellenwert des Schienenverkehrs hat sich dadurch deutlich erhöht. Die Fahrgastzahlen etwa im Großraum Kiel sind dadurch seit dem

Jahr 2000 um ca. 50 Prozent gestiegen. Die heutige Situation ist aber auch dadurch geprägt, dass viele wichtige Stationen nur einen Stundentakt aufweisen können. Im Großraum Kiel schmerzt das besonders, etwa in Kronshagen, Kiel-Elmschenhagen, Flintbek und Melsdorf. Rund um Lübeck wird auf vielen Strecken noch überwiegend im Stundentakt gefahren, was etwa für Orte wie Ratzeburg oder Mölln, aber auch Travemünde kein ausreichend attraktives Angebot darstellt. Der LNVP sieht zudem rund um Kiel und Lübeck viele neue oder reaktivierte Stationen vor. Diese Stationen können aber erst dann eine wirklich Alternative zum Autoverkehr darstellen, wenn das Angebot mindestens ein Halbstundentakt vorsieht.

S-Bahnen sind hervorragende Lösungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr in Ballungsräumen und haben in Deutschland eine lange Tradition. Berlin und Hamburg waren in den 1930er-Jahren die Vorreiter. In den 1960/70er-Jahren bekamen u.a. das Ruhrgebiet, Stuttgart, München, Köln und Frankfurt S-Bahnen.

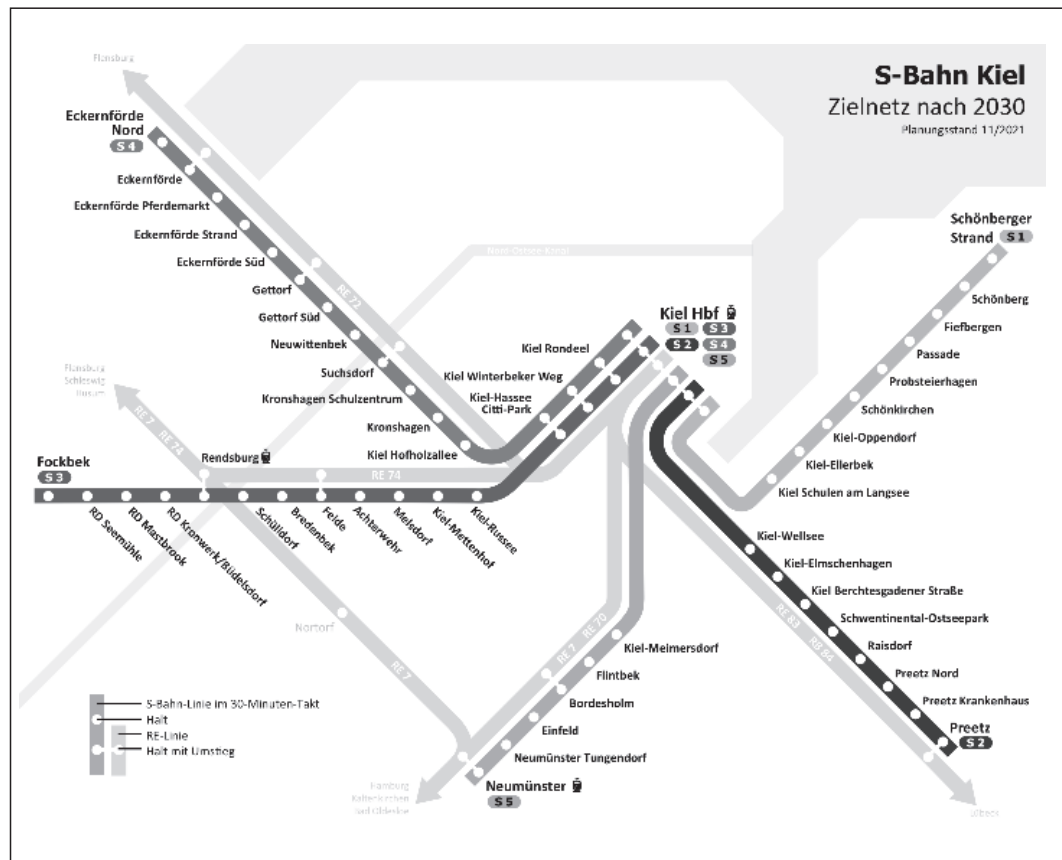
Auch in der ehemaligen DDR wurden S-Bahn-systeme in Halle/Leipzig, Magdeburg und Rostock etabliert. Nürnberg, Hannover, Rhein-Neckar folgten und mittlerweile bekommen Städte wie Ulm oder Freiburg eigene S-Bahnen.

Schleswig-Holstein kann zurzeit nur einige Stationen der Hamburger S-Bahn vorweisen (z. B. Wedel, Pinneberg und Reinbek). Die Ballungsräume Kiel und Lübeck haben noch keine S-Bahnen. Doch die Chancen hierfür stehen nicht schlecht: Der aktuelle Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) sieht den Aufbau von S-Bahn-Systemen für Kiel und

S-Bahn Kiel: neue Takte und Stationen – größere

Infrastrukturausbauten erforderlich

Für die Landeshauptstadt Kiel konkretisiert sich immer mehr das Projekt einer



Stadtbahn mit einem Umsetzungshorizont für 2033/34. Die Kieler Stadtbahn würde durch die geplante S-Bahn Kiel in hervorragender Weise ergänzt werden können. Umsteigestationen, etwa in Suchsdorf, würden die Verzahnung der beiden Systeme untereinander massiv unterstützen. Bereits 2017/2018 haben die DB Netz AG und das renommierte schweizerische Gutachterbüro SMA eine Konzeption für die S-Bahn Kiel vorgelegt. Wenn hoffentlich 2025/2026 der Ausbau der Strecke Kiel – Preetz stattfindet und die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand („Hein Schönberg“) vollständig umgesetzt wurde, dann erhält der Kreis Plön noch einmal ein deutlich attraktiveres Angebot, inklusive neuer Stationen in Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord, Preetz Krankenhaus, Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand – auch vor Umsetzung der S-Bahn. Die Errichtung der neuen Stationen Neuwittenbek und Eckernförde Süd und die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Rendsburg-Seemühlen stehen ebenfalls noch an. Doch anschließend sind Angebotsausweitungen auf den eingleisigen Strecken rund um Kiel nicht mehr möglich. Zentrale Infrastrukturelemente der S-Bahn sind folglich: Zweigleisigkeit zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee und zwischen Kiel Hbf und Kiel Wellseedamm/Elmschenhagen. Zudem sind weitere zweigleisige Abschnitte (so genannte Doppelspurinseln) auf den Strecken Richtung Eckernförde und Rendsburg erforderlich. Zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe – etwa am Ostseepark – ergänzen die Ausbauten. Zwischen Kiel und Neumün-

ster kann die bestehende Infrastruktur der zweigleisigen und elektrifizierten Strecken noch zusätzliche Verkehre und Stationen aufnehmen.

Zentrales Element der S-Bahn Kiel wird es sein, dass künftig jede Station mindestens im Halbstundentakt angefahren wird. Die heutigen Regionalbahnen 73 (Kiel – Eckernförde) und 75 (Kiel – Rendsburg) werden also durch einen stündlichen Takt ergänzt. Auch Hein Schönberg und der ab 2025/26 geplante Preetz-Pendel sollen dann halbstündlich verkehren. Zwischen Kiel und Neumünster soll ebenfalls eine zusätzliche stündliche Verbindung geschaffen werden. Folgende neue Stationen sind geplant: Kiel Hamburger Chaussee, Kiel Winterbeker Weg, Kiel Hofholzallee, Kronshagen Schulzentrum, Gettorf Süd, Eckernförde Strand, Eckernförde Pferdemarkt, Eckernförde Nord an der Strecke Kiel – Eckernförde, Kiel-Mettenhof an der Strecke nach Rendsburg sowie Meimersdorf und Neumünster-Tungendorf an der Strecke nach Neumünster. Die heutigen Regionalexpressen bleiben als schnelle Verbindungen bestehen, bzw. werden ausgebaut.

**S-Bahn Lübeck:
Erste Halbstundentakte bereits
in Umsetzung – Perspektive für
die Bäderbahn**

Für den Großraum Lübeck hatte die NAH.SH bereits 2011 im Auftrag der Hansestadt Lübeck die Perspektiven eines S-Bahnsystems untersucht. Die Untersuchung kam zum Schluss, dass die Äste nach Travemünde, Ratzeburg-Büchen, Eutin-Malente und Timmendor-

fer Strand – Neustadt für eine S-Bahn besonders geeignet sind. In der Konsequenz wurden zusätzliche Fahrten konzipiert, die mit den 2022/23 gelieferten KISS-Triebwagen nach Travemünde und den LINT-Fahrzeugen nach Neustadt zumindest in den Spitzenzeiten bereits zu einem S-Bahn-ähnlichen Halbstundentakt führen.

Für Ende 2023 ist die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Lübeck-Moisling an der Strecke Lübeck – Hamburg vorgesehen. Der um Sprinterzüge ergänzte RE-Halbstundentakt zwischen Lübeck und Hamburg ist zwar nicht Teil des geplanten S-Bahn-Systems, aber durch die Einbindung in den stündlichen und den halbstündlichen Taktknoten im Lübecker Hauptbahnhof die wichtigste strukturierende Verbindung für den Bahnverkehr in Lübeck.

Die im Aufbau befindlichen Halbstundentakte nach Travemünde und Neustadt müssen um die Verbindungen nach Eutin und Büchen ergänzt werden. Folgende zusätzliche Stationen sind vorgesehen: Lübeck Waldhusener Weg an der Strecke nach Travemünde, Techau, Bockholt, Eutin Carl-Maria-von-Weber Str., Malente Ost, Malente Markt, bzw. Malente Nord an der Strecke nach Eutin und Malente, Lübeck-Genin und Pogeez an der Strecke nach Büchen und Ratekau an der Strecke nach Neustadt.

Wenn es gelingt, die Bäderbahn zu erhalten, dann unterstützt dies auch den Aufbau einer S-Bahn Lübeck, da deutlich positive Auswirkungen auf den Fahrgastmarkt zwischen Lübeck und Neustadt erwartet werden. Vermutlich wird dann auch ein Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Lübeck Hbf und Bad Schwartau Waldhalle erforderlich werden.

**S-Bahnen Kiel und Lübeck:
Ein wichtiger Baustein für die
Mobilitätswende, aber auch für
das Funktionieren der
Wirtschaftsstandorte**

Vor einigen Jahren war es noch nicht vorstellbar, dass Kiel und Lübeck einmal eine S-Bahn erhalten könnten. Die notwendige Mobilitätswende aber auch die immer stärker werdenden Überlastungen des Straßensystems sorgen dafür, dass die Schienennetze rund um Kiel und Lübeck eine wichtigere Rolle bekommen. Hier können Fahrgäste klimaneutral und effizient befördert werden. Wenn dann noch eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Bereiche im Umfeld der Bahnstationen erfolgt, dann kann ein positive Aufwärtsspirale in Bewegung gesetzt werden und weitere Taktverdichtungen – etwa auf einen 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten – ausgelöst werden.

Mehr Informationen: Jochen Schulz, jochen.schulz@nah.sh



In der Region Ulm bereits Realität: die Regio-S-Bahn. Foto: Olaf Bertsche

mobiliteam by NAH.SH: zentrale Anlaufstelle für alle Kommunen in ganz Schleswig-Holstein

Christiane Lage-Kress, NAH.SH



Mobilitätswende, Mobilität & Co.

Egal, aus welchem Blickwinkel man darauf schaut: Als Grundbedürfnis ist Mobilität in aller Munde und damit auch zunehmend und dringlicher präsent in schleswig-holsteinischen Verwaltungen und Ämtern.

Kommunen stellen schnell fest: Es gibt zahlreiche Bedarfe und Wünsche – doch wo am Besten anfangen? Was packe ich in meiner Kommune zuerst an und vor allem wie? Die Suche nach den richtigen Ansprechpersonen kann zudem zu einem regelrechten Geduldsspiel werden.

Abhilfe durch Anlaufstelle

Das schleswig-holsteinische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) hat daher eine zentrale Anlaufstelle geschaffen: Alle Kommunen können sich mit ihren Fragen rund um Mobilität an das dreiköpfige mobiliteam by NAH.SH wenden. Die Einwohnerzahl des Dorfes oder der Stadt spielt dabei keine Rolle – Sonja Wolpers, Christiane Lage-Kress und Laurin Dräger sind für alle schleswig-holsteinischen Kommunen da. Sie sitzen zentral in Kiel in den Räumen des schleswig-holsteinischen Nahverkehrsverbundes NAH.SH GmbH und damit verkehrstechnisch günstig gelegen direkt am Kieler Hauptbahnhof. Das Team wurde im Mai 2021 gegründet und ist in der Aufbauphase.

Aufgabe des mobiliteam by NAH.SH

Das mobiliteam unterstützt Kommunen auf ihrem Weg dabei, selbst nachhaltige Mobilitätslösungen zu entwickeln und umzusetzen – und das individuell und passgenau für die jeweilige Gemeinde. Die Richtschnur des mobiliteams: In der Zukunft sollen alle im ganzen Bundesland klimaneutral unterwegs sein können – alle

Schleswig-Holsteiner/-innen und alle, die uns besuchen, unabhängig davon, ob sie sich in der Stadt oder auf dem Land bewegen und zu jeder Zeit, leicht zugänglich, barrierefrei, komfortabel und sozial verträglich. Entsprechend ist der Beratungsansatz ganzheitlich, d.h. das mobiliteam gibt Impulse und Denkanstöße für neue Mobilitätsideen.



Exkursion des mobiliteam by NAH.SH am 5.10.2022 ins Amt Süderbrarup: Sonja Wolpers vom mobiliteam begrüßt die Teilnehmenden und führt durch die Veranstaltung.



Exkursion des mobiliteam by NAH.SH am 5.10.2022 ins Amt Süderbrarup: Anthony Armiger von NAH.SH stellt das Thema On-Demand vor.

Was können Kommunen konkret vom mobiliteam erwarten?

Hilfe zur Selbsthilfe für Kommunen

Das Team bietet schleswig-holsteinischen Kommunen mit vier konkreten Angeboten Hilfe zur Selbsthilfe: kostenfreie Beratung, Exkursionen, Veranstaltungen und Qualifizierung. Der Schwerpunkt liegt auf der Beratung von Kommunen.

Im Detail: Beratung von Kommunen

Das mobiliteam bietet zum einen klassische Beratung per E-Mail oder Telefon an – zum anderen eine tiefergehende Beratung vor Ort. Beide Angebote sind kostenfrei. Was eignet sich nun für wen?

Bei ganz konkreten Einzelfragen ist der Weg per Telefon oder E-Mail richtig. Das kann von „An wen wende ich mich, wenn ich mich über B&R-Stationen informieren will?“ über „Wer ist meine Ansprechperson rund um On-Demand-Verkehre?“ bis hin zu „Wie läuft das eigentlich mit den Bus- und Bahnverkehren?“ oder „Haben Sie einen Kontakt in Sachen Radverkehr?“ reichen. Das Team beantwortet Fragen direkt oder zieht eine Expertise aus seinem Netzwerk hinzu.

Beratung vor Ort

Eine tiefergehende Beratung vor Ort durch das mobiliteam eignet sich für die Kommunen, die längerfristig und strukturiert an der Mobilität arbeiten wollen. Das können sein: Kommunen, die grundsätzlich oder tiefer in das Thema Mobilität einsteigen wollen. Kommunen, in denen der Berg von dringlich umzusetzenden Mobilitäts-Maßnahmen wächst und die Abarbeitung hingegen ins Stocken geraten ist. Oder Kommunen, die nicht genau wissen, wie und wo sie in Sachen Mobilität loslegen. Auch diese tiefergehende Beratung im Sinne einer Prozessbegleitung ist kostenfrei.

So läuft die Beratung konkret

Los geht's mit einem Vorgespräch; es schließt sich ein rund 2-stündiger Kick-off-Workshop an. Diesen führt ein/-e Berater/-in vor Ort in einem kleinen Kreis durch – idealerweise bestehend aus der Verwaltungsspitze und Mitarbeitenden, die Mobilität als Aufgabe haben bzw. mit Bürgermeister/-innen und Mitgliedern des Gemeinderats. Am Ende des Workshops hat die Kommune einen individuellen und strukturierten Überblick über alle relevanten Belange nachhaltiger und integrierter Mobilität im eigenen Ort. Sie hat zudem Themen priorisiert und Ziele festgelegt. Auf dieser Basis erarbeitet das mobiliteam mögliche Handlungsfelder und schlägt in einem Folgegespräch diese und dazugehörige Maßnahmen vor. Das Tempo bestimmt die Gemeinde – somit auch die Häufigkeit weiterer Beratungs-

Exkursion mobiliteam by NAH.SH „Smartes DorfSHUTTLE“ im Amt Süderbrarup

On-Demand-Angebote eignen sich als flexible Bedarfsverkehre besonders für den ländlichen Raum. Sie ergänzen im Idealfall vorhandenen Nahverkehr. Dadurch erhöht sich die Mobilität für Bürger/-innen spürbar. Seit Dezember 2021 gibt es so etwas sehr erfolgreich im Amt Süderbrarup: Mit dem „smartem DorfSHUTTLE“ können Fahrgäste flexibel alle 13 Orte im Amt zum Schleswig-Holstein-Tarif erreichen – besser geht es kaum!

Doch was verbirgt sich genau dahinter? Und wie können Gemeinde oder Städte so etwas bei sich umsetzen? Antworten auf diese und andere Fragen bietet eine fachkundige Exkursion des mobiliteam by NAH.SH. Teilnehmen können Bürgermeister/-innen und alle Mitarbeitenden von Kommunen, die sich um Mobilität kümmern.

7. Juni 2023 - 12 bis 16.30 Uhr Süderbrarup
Details und Anmeldung unter mobiliteam.nah.sh



Exkursion des mobiliteam by NAH.SH am 5.10.2022 ins Amt Süderbrarup: Projektleiter Anthony Armiger II von NAH.SH (li) und der Breklumer Bürgermeister Claus Lass fachsimpeln über die NAH.SHUTTLE-App. Mit dieser bestellen Fahrgäste die On-Demand-Busse.

gespräche. Die Umsetzung hat sie komplett in ihrer eigenen Hand und damit die Hoheit und Kontrolle über die eigenen Maßnahmen.

Exkursionen, Veranstaltungen und Qualifikation

Drei weitere Angebote runden das Portfolio des mobiliteam by NAH.SH ab und bilden zusammen mit der Beratung alle Bausteine zur Selbsthilfe: Während Exkursionen können alle hinter die Kulissen spannender Aufgabenfelder oder Mobilitätsangebote schauen (siehe Infokasten). Auf Fach-Veranstaltungen informieren das mobiliteam selbst oder Partner/-innen gezielt über Themen. Hier lohnt

sich ein Blick in den Terminkalender auf www.mobiliteam.nah.sh.

In Vorbereitung für den Herbst: ein Fachkongress zur Mobilität unter der Schirmherrschaft des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums. Der Kongress findet am 21. September in Neumünster statt. Er bietet Vorträge, Praxisbeispiele und zahlreiche praktische Handreichungen. Zurzeit erarbeitet das Team zudem ein Qualifizierungsangebot: Kommunale Mitarbeitende können sich spätestens ab Herbst dieses Jahres zum kommunalen Mobilitätsmanagement weiterbilden. Alle Infos zu den Angeboten unter mobiliteam.nah.sh.

Kommunal- und vergaberechtliche Aspekte beim Ausbau der Ladeinfrastruktur

Dr. Benjamin Pfannkuch, Rechtsanwalt*



Vorbemerkung

Zur Erreichung der im Klimaschutzgesetz (KSG)¹ geregelten Klimaziele² wird es maßgeblich auf einen zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Autos ankommen. Nach der Vorstellung der Bundesregierung kommt dabei den Kommunen eine „Schlüsselrolle“ zu. Wie diese Rolle ausgefüllt werden soll oder gar muss, bedarf der Klärung. Dabei spielen unter anderem das Kommunal- und das Vergaberecht eine besondere Rolle, da sich zum einen fragt, ob und inwieweit Ladeinfrastruktur eine kommunale Daseinsvorsorgeaufgabe ist und zum anderen, da zu klären ist, wie Ladeinfrastruktur beschafft und letztlich „ins Werk“ gesetzt werden kann. Der nachfolgende Beitrag möchte einen Überblick über den von der Bundesregierung erstellten „Masterplan Ladeinfrastruktur“ (dazu 1.) und die Einordnung in den kommunalrechtlichen (dazu 2.) und vergaberechtlichen (dazu 3.) Rahmen geben.³

1. Der „Masterplan Ladeinfrastruktur“ der Bundesregierung

Im Oktober 2022 hat die Bundesregierung ihren sog. Masterplan Ladeinfrastruktur II (nachfolgend kurz Masterplan) verabschiedet.⁴ Er enthält „[...] als Gesamtstrategie der Bundesregierung für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur [...]“ entscheidende neue Weichenstellungen, um im Bereich der Ladeinfrastruktur die Voraussetzungen für die erfolgreiche Entwicklung des Markthochlaufs der Elektromobilität hin zum breiten Massenmarkt zu schaffen.⁵ Der Masterplan dient dem Ziel, eine Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Ladepunkte bis 2030 zu erreichen⁶ und sieht insgesamt 68 Maßnahmen vor. In Bezug auf die Kom-

munen heißt es, diesen komme beim Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur eine Schlüsselstellung zu, denn ein Großteil der benötigten öffentlichen Ladeinfrastruktur sei hier verortet.⁷ Derzeit gebe es jedoch in zahlreichen Kommunen noch keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.⁸ Die Finanzierung der Ladeinfra-

struktur müsse schnellstmöglich ohne öffentliche Gelder durch ein selbsttragendes System geleistet werden, wobei zentrale Voraussetzung sei, dass ausreichend viele Flächen in den Kommunen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.⁹ Wenn nicht schnell genug privatwirtschaftlich tragbare Ladeangebote entstünden, müsse die öffentliche Hand mit geeigneten Maßnahmen sicherstellen, dass eine Grundversorgung an öffentlicher Ladeinfrastruktur entsteht, die allen Nutzern gleichermaßen zur Verfügung steht.¹⁰

Bemerkenswert ist, dass der Bund die Möglichkeit prüfen will, die Länder gesetzlich zu verpflichten, „ein Mindestangebot lokaler Gesamtladeleistung sicherzustellen, wenn trotz Flächenangebots keine ausreichenden privatwirtschaftlich tragbaren Ladeangebote absehbar sind.“¹¹ Für die Kommunen wird insoweit von Bedeutung sein, ob im Falle einer bundesrechtlichen Verpflichtung der Länder diese die Pflichten an die Kommunen gleichsam weitergeben können. Als Maßnahmen werden „lokale Masterpläne“ genannt, welche die zur Erreichung lokaler Aufbauziele erforderlichen weiteren Maßnahmen enthalten sollen, so u.a. Wettbewerbskonzepte, Ausschreibungen, institutionelle Verankerung oder Bauleitplanung.¹²

Die weitere Umsetzung der im Masterplan II genannten Maßnahmen bleibt abzuwarten. Unabhängig davon – oder im Vorgriff darauf – empfiehlt es sich jedoch, bereits jetzt Konzepte für die Kommune zu entwickeln.

In diesem Zusammenhang sollten zugleich auch die Ziele des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG)¹³ in den Blick genommen werden. Dieses verpflichtet die Kommunen, bei der Beschaffung¹⁴ bestimmter Klassen von emissionsarmen und -freien¹⁵ Fahrzeugen verbindliche Mindestziele zu erfüllen. Zuständig für die Überwachung der Quoten sind nach §§ 5, 7 SaubFahrzeugBeschG die Länder. Die Vorgaben lassen sich in folgender tabellarischer Übersicht zusammenfassen.

Fahrzeugklasse	Beschaffungsquoten 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquoten 01.01.2026 bis 31.12.2030
Saubere leichte Nutzfahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 (Pkw)	Mindestens 38,5 %; max. 50g CO ₂ /km, 80% Luftschadstoffe (RDE)	Mindestens 38,5 %; 0g CO ₂ /km
Saubere schwere Nutzfahrzeuge der Klassen N2, N3 (Lkw)	Mindestens 10 %	Mindestens 15 %
Saubere schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Busse)	Mindestens 45 %, davon die Hälfte emissionsfrei	Mindestens 65 %, davon die Hälfte emissionsfrei

* Der Autor ist Rechtsanwalt bei der Ernst & Young Law GmbH Rechtsanwalts-Gesellschaft Steuerberatungsgesellschaft am Standort Hamburg.

¹ Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019 – KSG (BGBl. I S. 2513), geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905).

² Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 %, s. § 3 Abs. 1 KSG.

³ Auf die vom Bund nach Maßgabe des „Gesetzes über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz - SchnellLG)“ vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2141) kann im Rahmen dieses Beitrags nicht näher eingegangen werden.

⁴ Abrufbar unter https://bmvtd.bund.de/SharedDoc/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?_blob=publicationFile, zuletzt aufgerufen am 31.03.2023. Der vorangegangene Masterplan wurde im Jahr 2019 verabschiedet.

⁵ Masterplan, a.a.O., S. 6.

⁶ Koalitionsvertrag 2021-2025 der SPD, FDP und von Bündnis 90/Die Grünen, S. 51f., abrufbar auf den Seiten der Bundesregierung.

⁷ Masterplan, S. 23.

⁸ Ebd.

⁹ Ebd.

¹⁰ Ebd.

¹¹ Masterplan, S. 23f.

¹² Masterplan, S. 24.

¹³ Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 09.06.2021 (BGBl. I S. 1691).

¹⁴ Das Gesetz nennt hierbei Kauf, Miete, Leasing.

¹⁵ Hinzuweisen ist auf Nr. 8 des Ergebnis-papiers des Koalitionsausschusses vom 28.03.2023, wonach das SaubFahrzeugBeschG dahingehend geändert werden soll, dass im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe ab 2030 nur noch bilanziell emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden dürfen.

Auf die Bedeutung des SaubFahrzeug-BeschG für kommunale Fuhrparks wird unten noch eingegangen.

2. Kommunalrechtliche Aspekte

Der Aus- und Aufbau und Betrieb einer öffentlich¹⁶ zugänglichen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum stellt eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft im Sinne des Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG dar, für deren eigenverantwortliche Aufgabenwahrnehmung die Kommune zuständig ist.¹⁷ Eine gesetzliche Zuweisung dieser Aufgabe als Pflicht der Kommune ist zwar derzeit nicht ersichtlich – insbesondere ergibt sich eine solche nicht aus dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz.¹⁸ Als Bestandteil lokaler Infrastruktur und örtlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Mobilität der Einwohnerschaft sowie eines lokalen Beitrags zum Klimaschutz ist der Aus- und Aufbau der Ladeinfrastruktur angesichts der Zunahme der Elektrifizierung des Individualverkehrs jedoch eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge und der örtlichen Gemeinschaft. Nicht zu unterschätzen ist zudem die Bedeutung für die Standortattraktivität einer Kommune, sei es im Hinblick auf die vorhandene und künftige Einwohnerschaft oder auf die Ansiedlung von Gewerbe. Insofern lassen sich zumindest mittel- bis langfristige durchaus Parallelen zum Breitbandausbau erkennen, der inzwischen durchaus als Daseinsvorsorgeaufgabe angesehen wird.¹⁹

Wenngleich ein Charakter als Pflichtaufgabe nicht anzunehmen ist, darf doch nicht verkannt werden, dass Kommunen jedenfalls eine Gewährleistungsverantwortung zukommt, die zwar nicht zwingend ein eigenes kommunales Engagement, wohl aber die Prüfung erfordert, ob durch das Angebot des Markts die Aufgabenerfüllung sichergestellt werden kann. Ohnehin sieht § 2 Abs. 1 S. 3 der Gemeindeordnung (GO) vor, dass eine Gemeinde vor Übernahme einer freiwilligen Aufgabe prüfen muss, ob die Aufgabe nicht ebenso gut auf andere Weise, insbesondere durch Private, erfüllt werden kann. Dieses Subsidiaritätsprinzip entbindet die Gemeinden von der Verpflichtung, öffentliche Aufgaben selbst zu erfüllen, wenn eine Aufgabe ebenso gut durch private Tätigkeit erfüllt werden kann; die Vorschrift enthält sich dagegen einer positiven Verpflichtung, in solchen Fällen die private Lösung zu wählen.²⁰ Dies deckt sich mit dem Grundsatz, dass von der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie auch das Recht erfasst wird, unbesetzte Aufgaben in ihrem Bereich an sich zu ziehen und über das Ob und das Wie der Aufgabenwahrnehmung zu entscheiden.²¹ Außerdem müssen Aufgaben der Daseinsvorsorge nicht zwingend stets von der Kommune selbst erledigt werden.²² Angesichts der Einordnung der Ladeinfra-

struktur als Daseinsvorsorgeaufgabe empfiehlt es sich, eine Analyse u.a. des Bedarfs, potentieller Standorte, ggf. bereits vorhandener Anbieter und der Netzkapazitäten vorzunehmen. Der Befund sollte sodann als Grundlage für die weiteren Maßnahmen der Gemeinde dienen.

3. Vergaberechtliche Aspekte

Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums zum Betrieb von Ladeinfrastruktur stellt eine über den Gemeingebrauch im Sinne des § 20 des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG) hinausgehende Sondernutzung dar, die nach § 21 Abs. 1 StrWG einer Erlaubnis bedarf.²³ Auf welchem Wege eine solche Sondernutzungserlaubnis „vergeben“ wird, bestimmt sich danach, ob eine Verteilungs- oder Beschaffungssituation vorliegt.

3.1. Verteilungssituation

Eine Verteilungssituation besteht, soweit Unternehmen von sich aus einer Gemeinde den Auf- und Ausbau und Betrieb einer Ladeinfrastruktur anbieten. Ob die Gemeinde zuvor Standorte festgelegt hat oder nicht, ist dabei irrelevant. In einer Verteilungssituation ist das Vergaberecht nicht anzuwenden. Vielmehr geht es darum, die Sondernutzungserlaubnis im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung zu „verteilen“. Die Kriterien für diese Verteilung bestimmen sich dabei ausschließlich nach dem Straßenrecht.²⁴ Also insbesondere nach der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, dem Ausgleich zeitlich und örtlich gegenläufiger Interessen verschiedener Straßenbenutzer und Straßenanlieger und dem Schutz des Straßenbildes.²⁵ Aspekte des Wettbewerbs müssen hingegen unbeachtlich sein, denn das Sondernutzungsrecht ist im Grundsatz wirtschafts- und wettbewerbsneutral.²⁶ Daher können die für das Vergaberecht typischen Aspekte wie die Zuschlagserteilung auf das wirtschaftlichste Angebot, die Berücksichtigung mittelständischer Interessen und vor allem umweltbezogener Aspekte bei der Ermessensentscheidung nicht angewendet werden. Soll dennoch nur eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis erteilt werden, sollte jedenfalls ein gemeindliches Konzept mit – nach Straßenrecht zulässigen – Kriterien für die Verteilung öffentlicher Flächen erstellt werden, wobei dem Gleichheitsgrundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG besondere Bedeutung zukommt.²⁷

Für die Anwendung des Vergaberechts spricht auch eine kartellrechtliche Erwägung, die an die marktbeherrschende Stellung der Kommune anknüpft. Die Monopolkommission empfiehlt daher, Ausschreibungen durchzuführen und diese so zu gestalten, dass Wettbewerb auf dem Lademarkt gefördert wird, d.h. es sollten Verträge mit unterschiedlichen,

preislich am Markt konkurrierenden Anbietern geschlossen werden, die daraufhin Ladepunkte in Konkurrenz zueinander aufbauen.²⁸

3.2. Beschaffungssituation

Im Fall einer Beschaffungssituation möchte die Gemeinde auf den betroffenen Straßenflächen einen bestimmten öffentlichen Zweck realisiert sehen, diese Flächen also aktiv-gestalterisch nutzen, und die Wirtschaftsteilnehmer, denen die entsprechenden Flächen zur Nutzung überlassen werden, sollen zu einem entsprechenden Tätigwerden verpflichtet werden.²⁹ Die Gemeinde definiert demnach aus eigener Initiative einen Beschaffungsbedarf und tritt von sich aus an den Markt heran, um die Leistung „Ladeinfrastruktur“ zu beschaffen.

¹⁶ Davon zu unterscheiden sind der private (Grundstücke privater Eigentümer) und der halböffentliche (z.B. Parkplatz eines Supermarkts) Raum.

¹⁷ Das Bundesverfassungsgericht definiert die Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft in seiner grundlegenden Rastede-Entscheidung als diejenigen Bedürfnisse und Interessen, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder auf sie einen spezifischen Bezug haben, die also den Gemeindegewohnheiten gerade als solchen gemeinsam sind, indem sie das Zusammenleben und -wohnen der Menschen in der Gemeinde betreffen, s. BVerfG, Beschluss vom 23.11.1988 - 2 BvR 1619, 1628/83.

¹⁸ Gesetz zur Energiewende und zum Klimaschutz in Schleswig-Holstein (Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein – EWKG) vom 07.03.2017 (GOVBl. S. 124).

¹⁹ S. z.B. OLG München, Beschluss vom 25.03.2011 – Verg 4/11.

²⁰ Schliesky, in: PdK SHB-1, GO, § 2, Rn. 43.

²¹ BVerfG, Beschluss vom 07.02.1991 - 2 BvL 24/84; Mehde, a.a.O., Rn. 50; BVerfG, Beschluss vom 23.11.1988 - 2 BvR 1619, 1628/83.

²² Krajewski, in: VerwArch 99 (2008), 174, 190.

²³ Eine Baugenehmigung ist hingegen grundsätzlich nicht erforderlich; nach § 61 Abs. 1 Nr. 13 LBO sind Ladestationen verkehrsfrei. Gleichwohl ist auch bei verkehrsfreien Vorhaben das bauordnungsrechtliche Verunstaltungsverbot zu beachten.

²⁴ S. Behnsen, in: PdK SH L-12, StrWG § 21 Rn. 14. S. auch OVG Schleswig, Urteil vom 24.08.1993 - 4 L 170/92.

²⁵ S. OVG Münster, Urteil vom 16.06.2015 – 11 A 1131/13; Behnsen, a.a.O., m.w.N.

²⁶ OVG Münster, a.a.O. S. auch OVG Lüneburg, Urteil vom 18.05.2017 – 7 LC 85/15. Kritisch hierzu Burgi, in: NVwZ 2017, 257, wonach die Straße im Rahmen ihres seit Langem anerkannten Charakters als sogenanntes Mehrzweckinstitut auch als ein Wettbewerbsraum begriffen werden müsse.

²⁷ Zu denken ist insbesondere an ein Rotationssystem oder an eine Befristung der Sondernutzungserlaubnis.

²⁸ S. Monopolkommission, Energie 2021: Wettbewerbschancen bei Strombörsen, E-Ladesäulen und Wasserstoff nutzen“ - 8. Sektorgutachten der Monopolkommission gemäß § 62 EnWG, 2021, abrufbar unter <https://www.monopolkommission.de>. Dies ist auch für die Losaufteilung bedeutsam, s. dazu noch unten.

²⁹ Burgi, a.a.O.

3.2.1. Anwendung des Vergaberechts

In dieser Konstellation wird das Vergaberecht relevant. Dieses ist anzuwenden, sofern ein *öffentlicher Auftraggeber* im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) einen *öffentlichen Auftrag*³⁰ im Sinne des § 103 Abs. 1 GWB vergibt. Bei Erreichen der EU-Schwellenwerte³¹ sind die Vorschriften der §§ 97 ff. GWB, der Vergabeverordnung (VgV), der Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV), der Sektorenverordnung (SektVO) und der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB/A) 2. Abschnitt anzuwenden, unterhalb der Schwellenwerte jene des Vergabegesetzes Schleswig-Holstein (VGSH), der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO), der Schleswig-Holsteinischen Vergabeverordnung (SHVgVO) und der VOB/A 1. Abschnitt.

Dass es sich bei Kommunen als Gebietskörperschaften im Sinne des § 99 Nr. 1 GWB um *öffentliche Auftraggeber* handelt, liegt auf der Hand. Öffentliche Auftraggeber sind, vorbehaltlich genauer Prüfung, nach § 99 Nr. 2 GWB zudem kommunal beherrschte Gesellschaften.³² Auch Zweckverbände sind nach § 99 Nr. 3 GWB öffentliche Auftraggeber.

Das Merkmal des *öffentlichen Auftrags* erfordert einen Beschaffungsbezug. Dies ist der Fall, wenn das Unternehmen als Vertragspartner zur Leistungserbringung nicht nur berechtigt, sondern auch – und zwar im Sinne einer einklagbaren Hauptleistungspflicht – verpflichtet wird.³³ Im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur wird eine Kommune schon deshalb eine Verpflichtung in diesem Sinne aufnehmen, um sicherzustellen, dass diese Daseinsvorsorgeaufgabe auch tatsächlich erledigt wird. Wann immer also eine Betriebspflicht vorgesehen ist, kommt das Vergaberecht zur Anwendung.

3.2.2. Bestimmung des Beschaffungsbedarfs

Den konkreten Beschaffungsbedarf definiert die Gemeinde sodann eigenständig. Die Festlegung des Beschaffungsgegenstands ist dem eigentlichen Vergabeverfahren vorgelagert, so dass der öffentliche Auftraggeber grundsätzlich frei darüber befinden kann, was er anschafft.³⁴ In Bezug auf die Ladeinfrastruktur sind allerdings in jedem Falle die Vorgaben der Ladesäulenverordnung³⁵ zu beachten, die bestimmte Anforderungen an den diskriminierungsfreien Zugang zu der Ladeinfrastruktur und die Interoperabilität stellen. Die Beschaffungsautonomie erlaubt es der Gemeinde auch, sich für ein Modell der Beschaffung zu entscheiden. Auf die unterschiedlichen Modelle wird nachfolgend näher eingegangen (eine abschließende Betrachtung ist im Rahmen dieses Beitrags freilich nicht möglich).

3.3.3. Modelle für Auf-, Ausbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur und vergaberechtliche Auswirkungen

Grundsätzlich kommen folgende Modelle in Betracht:

1. Errichtung und Betrieb durch die Kommune
2. Errichtung und Betrieb durch Externen
3. Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft durch die Kommune und einen Externen (öffentlich-private Partnerschaft)

Maßgeblich wird aus Sicht der Kommune dabei sein, dass sie möglichst umfangreiche Steuerungsmöglichkeiten erhält, dass etwaige wirtschaftliche Risiken möglichst minimiert werden, dass sie womöglich gar am Erfolg des Betriebs beteiligt wird und dass – selbstverständlich – die Leistung dem Bedarf und den lokalen Rahmenbedingungen entspricht.

3.3.3.1. Errichtung und der Betrieb durch die Kommune

Die Errichtung und der Betrieb durch die Gemeinde selbst (Modell 1), also in Eigenregie, dürften, wenngleich unter vergaberechtlichen Gesichtspunkten „nur“ die Beschaffung der Ladesäulen erfolgen müsste, mit erheblichem Aufwand verbunden sein, so dass ein solches Modell grundsätzlich eher wenig geeignet scheint.

3.3.3.2. Errichtung und Betrieb durch Externen

Im Modell 2 tritt die Gemeinde an externe Unternehmen nicht nur zwecks Beschaffung der Ladesäulen, sondern der vollumfänglichen Errichtungsleistungen und des Betriebs heran.

3.3.3.2.1. Inhouse-Vergabe

Von dieser Konstellation wird auch die Beauftragung einer kommunal beherrschten Gesellschaft erfasst. Hierbei kommt bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 108 Abs. 1 GWB grundsätzlich eine sog. Inhouse-Vergabe in Betracht, deren Vorteil darin besteht, dass der Auftrag nicht ausgeschrieben werden müsste.³⁶ Soweit hierbei eigene Gemeinde- oder Stadtwerke in den Blick genommen werden und diese auch Verteilnetzbetreiber im Sinne des § 3 Nr. 3 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sind, ist die der Entflechtung dienende Vorschrift des § 7c Abs 1 EnWG zu beachten, wonach die Verteilnetzbetreiber weder Eigentümer von Ladepunkten für Elektromobile sein noch diese Ladepunkte entwickeln, verwalten oder betreiben dürfen. Dieses Verbot gilt allerdings nach § 7c Abs. 2 S. 1 EnWG nicht, „sofern in Fällen regionalen Marktversagens, das nach Durchführung eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens durch eine kommunale Gebietskörperschaft

festgestellt worden ist, die Bundesnetzagentur nach Maßgabe der Bedingungen einer (...) erlassenen Rechtsverordnung

³⁰ Zu Konzessionen s. noch unten.

³¹ Diese betragen derzeit 215.000 Euro für Liefer- und Dienstleistungen und 5.382.000 Euro für Bauleistungen sowie Konzessionen. Für die Schätzung des Auftragswerts ist – gemäß § 2 SHVgVO auch im Unterschwellenbereich – § 3 VgV maßgeblich.

³² Nach dieser Vorschrift sind öffentliche Auftraggeber „andere juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts, die zu dem besonderen Zweck gegründet wurden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nichtgewerblicher Art zu erfüllen, sofern

- a) sie überwiegend von Stellen nach Nummer 1 oder 3 einzeln oder gemeinsam durch Beteiligung oder auf sonstige Weise finanziert werden,
- b) ihre Leitung der Aufsicht durch Stellen nach Nummer 1 oder 3 unterliegt oder
- c) mehr als die Hälfte der Mitglieder eines ihrer zur Geschäftsführung oder zur Aufsicht berufenen Organe durch Stellen nach Nummer 1 oder 3 bestimmt worden sind.“

³³ OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2018 – 13 Verg 3/18, unter Bezug auf EuGH, Urteil vom 25. 3. 2010 - C-451/08 - Helmut Müller. Hier wird auch die Abgrenzung zu einer bloßen Erlaubniserteilung deutlich, die nicht mit einer Verpflichtung verbunden ist. Dass im Übrigen die Ladeinfrastruktur auch und gerade den Einwohnern zugute kommen soll und in wirtschaftlicher Hinsicht nicht primär der Gemeinde, steht dem Beschaffungselement nicht entgegen. Denn ein öffentlicher Auftraggeber beschafft sich auch dann Leistungen im vergaberechtlichen Sinne, wenn er die ihm obliegende Daseinsvorsorge für die Bevölkerung sicherstellt, s. OLG München, Beschluss vom 25.03.2011 – Verg 4/11 zur Vergabe einer Breitbandkonzession.

³⁴ S. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 01.08.2012 - Verg 10/12; OLG Jena Beschluss vom 25.06.2014 – 2 Verg 1/14. Die Festlegung muss durch den Auftragsgegenstand sachlich gerechtfertigt sein, es müssen vom Auftraggeber dafür nachvollziehbare objektive und auftragsbezogene Gründe angegeben worden sein, die Bestimmung muss folglich willkürfrei getroffen worden sein, es müssen solche Gründe tatsächlich vorhanden (festzustellen und notfalls erwiesen) sein, und die Bestimmung darf andere Wirtschaftsteilnehmer nicht diskriminieren, OLG Düsseldorf, a.a.O.

³⁵ Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge vom 09.03.2016 (BGBl. I S. 457), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 02.11.2021 (BGBl. I S. 4788). Die Ladesäulenverordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. EU L 307/1).

³⁶ Für eine ausschreibungsfreie Inhouse-Vergabe nach § 108 Abs. 1 GWB ist erforderlich, dass

1. der öffentliche Auftraggeber über die juristische Person eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigenen Dienststellen ausübt (Kontrollkriterium),
2. mehr als 80 Prozent der Tätigkeiten der juristischen Person der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von dem öffentlichen Auftraggeber oder von einer anderen juristischen Person, die von diesem kontrolliert wird, betraut wurde (Tätigkeitskriterium), und
3. an der juristischen Person keine direkte private Kapitalbeteiligung besteht, mit Ausnahme nicht beherrschender Formen der privaten Kapitalbeteiligung und Formen der privaten Kapitalbeteiligung ohne Sperrminorität, die durch gesetzliche Bestimmungen vorgeschrieben sind und die keinen maßgeblichen Einfluss auf die kontrollierte juristische Person vermitteln.

ihre Genehmigung dazu erteilt hat.“ Abgesehen davon, dass die erwähnte Rechtsverordnung bislang nicht erlassen wurde, ist unklar, welche konkreten Anforderungen an ein „regionales Marktversagen“ zu stellen sind. Hinzu kommt die Überprüfung der Genehmigung im Abstand von fünf Jahren, vgl. § 7c Abs. 2 S. 3 EnWG. In welchem Umfang die Vorschrift in der Praxis zur Anwendung gelangen wird, bleibt abzuwarten.

3.3.3.2.2. Öffentlicher Auftrag oder Dienstleistungskonzession

In den übrigen, „typischen“ Fällen der Beschaffung am Markt stellt sich für die Gemeinde des Weiteren die Frage, ob ein öffentlicher Auftrag oder eine Dienstleistungskonzession vergeben werden soll. Der Unterschied hierbei liegt in der Ausgestaltung der Vergütung: Während bei einem öffentlichen Auftrag der öffentliche Auftraggeber dem Auftragnehmer ein Entgelt für die Leistungserbringung zahlt, besteht bei einer Dienstleistungskonzession die Gegenleistung entweder allein in dem Recht zur Verwertung der Dienstleistungen oder in diesem Recht zuzüglich einer Zahlung, § 105 Abs. 1 Nr. 2 GWB. Maßgeblich für die Abgrenzung ist nach § 105 Abs. 2 GWB, dass ein Konzessionsnehmer das Betriebsrisiko der Refinanzierung trägt. Im Hinblick auf das Vergabeverfahren ist die Unterscheidung insofern bedeutsam, als eine Konzession unter erleichterten Verfahrensbedingungen vergeben und das Verfahren flexibler gestaltet werden kann.³⁷

Angesichts der Notwendigkeit für das Unternehmen, sich bei Vergabe einer Konzession bei den Nutzern der Ladeinfrastruktur refinanzieren zu müssen, wird sich eine Konzession in der Regel dann anbieten, wenn der Standort aus Sicht des Unternehmens wirtschaftlich attraktiv erscheint. Ist dies der Fall, könnte zwar auch erwogen werden, schlicht eine Verteilung von Sondernutzungserlaubnissen vorzunehmen – denn bei aus Sicht der Unternehmen lukrativ erscheinenden Standorten spricht viel dafür, dass diese von sich aus die Initiative ergreifen. Hiergegen lässt sich aber anführen, dass die Gemeinde dann gerade nicht die für eine Konzession charakteristische Betriebspflicht durchsetzen kann und dass die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, wie gesehen, nur anhand straßenrechtlicher Kriterien erfolgen darf. Es spricht daher auch bei erkennbarem Vorliegen unternehmerischer Initiative einiges dafür, eine Konzession auszuschreiben, anstatt eine bloße Sondernutzungserlaubnis zu erteilen.

Die Vorschriften des GWB und der KonzVgV für die Konzessionsvergabe greifen erst ab einem geschätzten Vertragswert von 5.382.000 Euro. Unterhalb dieses Schwellenwerts erfolgt die Verga-

be von Konzessionen jedoch nicht im rechtsfreien Raum: Zum einen sind in Fällen, in denen Konzessionen (oder öffentliche Aufträge) grenzüberschreitendes Interesse auslösen können,³⁸ nach dem EU-Primärrecht die Grundsätze der Transparenz und Gleichbehandlung zu beachten.³⁹ Zum anderen werden gemäß § 3 Abs. 3 S. 2 i.V.m. S. 1 VGSH Konzessionen in einem „frei gestalteten Verfahren vergeben“, in dem die Verfahrensgrundsätze des § 2 VGSH zu beachten sind, also: Transparenz, Gleichbehandlung, Wettbewerb, Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit sowie Berücksichtigung von Qualität, Innovation, sozialen, gleichstellungs- und umweltbezogenen Aspekten (fakultativ) sowie mittelständischer Interessen.⁴⁰

3.3.3.2.3. Losaufteilung

Gerade der letztgenannte Punkt, die Losaufteilung, ist sowohl im Ober- als auch im Unterschwellenbereich und sowohl für öffentliche Aufträge als auch bei Konzessionen⁴¹ für die Ausschreibung von Ladeinfrastruktur von besonderer Bedeutung. Hier sollte immer eine Aufteilung in Gebietslose erwogen werden. Um zu vermeiden, dass sich Unternehmen nur auf für sie besonders lohnenswerte Lose bewerben („Rosinenpicken“), sollten der Zuschnitt der Lose und die Zulässigkeit der Abgabe von Angeboten für bestimmte Lose – sog. Loslimitierung – geprüft werden. Vergaberechtlich maßgeblich sind insoweit insbesondere die Regelungen der § 2 Abs. 6 KonzVgV und § 30 VgV, wonach unterschiedliche Losaufteilungen und Loskombinationen möglich sind.⁴²

3.3.3.2.4. Verfahrensart

Bei der Wahl der Verfahrensart bieten die Rechtsrahmen der KonzVgV und des VGSH für Konzessionen ohnehin bereits die Möglichkeit, ein Verhandlungsverfahren bzw. eine „Verhandlungsvergabe“⁴³ durchzuführen, ohne dass dies gesonderter Begründung bedürfte. Diese Verfahrensarten bieten ein erhöhtes Maß an Flexibilität und lassen Verhandlungen zu bzw. verlangen diese sogar. Für die Ausgestaltung des Vertragswerks über Auf-, Ausbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur ist dies besonders bedeutsam. Doch auch bei Vergabe eines öffentlichen Auftrags spricht viel dafür, dass als Verfahrensart ein Verhandlungsverfahren bzw. eine Verhandlungsvergabe zulässig sind. Grundsätzlich gilt bei Vergabe öffentlicher Aufträge eine Verfahrenshierarchie: Vorrang hat die Vergabe im Wege eines offenen oder nicht offenen Verfahrens⁴⁴ bzw. einer öffentlichen oder beschränkten Ausschreibung.⁴⁵ Ein Verhandlungsverfahren bzw. eine Verhandlungsvergabe darf nur in bestimmten Ausnahmefällen durchgeführt werden. Als Ausnahmetatbestände, welche die Wahl eines Verhandlungsver-

fahrens bzw. einer Verhandlungsvergabe mit Teilnahmewettbewerb gestattet, lassen sich bei Leistungen der Ladeinfrastruktur § 14 Abs. 3 Nr. 2 VgV bzw. § 8 Abs.

³⁷ So darf der Konzessionsgeber nach § 151 S. 3 GWB, § 12 Abs. 1 S. 1 KonzVgV das Verfahren frei ausgestalten und zwischen ein- und zweistufigen Verfahren wählen. Es darf also z.B. ein Verhandlungsverfahren mit oder ohne vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb (wobei ersteres vorzuzugewürdigt ist, s. Mohr, in: Münchener Kommentar zum Wettbewerbsrecht, 4. Aufl. 2022, GWB, § 151, Rn. 24) durchgeführt werden, ohne dass es auf die für die öffentliche Aufträge geltenden Ausnahmetatbestände des § 14 Abs. 3, 4 VgV ankäme.

³⁸ Binnenmarktrelevanz, s. dazu z.B. EuGH, Urteil vom 07.12.2000 – C-324/98-Telaustria. Es sollte stets geprüft und dokumentiert werden, ob diese Binnenmarktrelevanz zu bejahen ist. Kriterien hierbei sind z.B. die Höhe des Auftragswerts und der Ort der Leistungserbringung.

³⁹ S. z.B. OLG Celle, Urteil vom 23.02.2016 – 13 U 148/15.

⁴⁰ Nichtsdestotrotz erweist es sich sowohl bei öffentlichen Aufträgen als auch bei Konzessionen für Unternehmen im Unterschwellenbereich ungleich schwieriger, sich gegen aus ihrer Sicht rechtswidrige Vergaben zu wenden. Denn der Rechtsweg zu den Vergabekammern ist ausschließlich im Oberschwellenbereich eröffnet. Im Unterschwellenbereich bleibt einem Unternehmen nur der Weg zur ordentlichen Gerichtsbarkeit. Will es die Zuschlagserteilung verhindern, muss es eine einstweilige Verfügung beim Landgericht erwirken. Daran ändert auch die (nur für öffentliche Aufträge und Baukonzessionen geltende) Vorabinformationspflicht in § 5 SHVgVO nichts. Nach dieser Vorschrift haben die Auftraggeber ab einem Auftragswert von 50.000 Euro die Bewerber und Bieter, deren Teilnahmeanträge oder Angebote nicht berücksichtigt werden sollen, per E-Mail, elektronisch oder per Telefax über den Namen des Unternehmens, dessen Angebot den Zuschlag erhalten soll und die Gründe der Nichtberücksichtigung (Vorabinformation) spätestens sieben Kalendertage vor Erteilung des Zuschlags zu informieren.

⁴¹ Dass die für die Losbildung maßgebliche bundesgesetzliche Regelung des § 97 Abs. 4 GWB Konzessionen nicht ausdrücklich erwähnt, steht der Anwendbarkeit der Grundsätze über die Losaufteilung auch bei der Konzessionsvergabe nicht entgegen, s. Knauff, in: Münchener Kommentar zum Wettbewerbsrecht, 4. Aufl. 2022, GWB, § 97, Rn. 239; Dreher, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Aufl. 2021, GWB, § 97, Rn. 148.

⁴² So kann der Auftraggeber nach § 30 Abs. 1 S. 2 VgV die Zahl der Lose auf eine Höchstzahl beschränken, für die ein einzelner Bieter den Zuschlag erhalten kann, auch wenn Angebote für mehrere oder alle Lose eingereicht werden dürfen. Nach Abs. 3 kann er in Fällen, in denen ein einziger Bieter den Zuschlag für mehr als ein Los erhalten kann, Aufträge über mehrere oder alle Lose vergeben, wenn er in der Auftragsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben hat, dass er sich diese Möglichkeit vorbehält und die Lose oder Losgruppen angibt, die kombiniert werden können.

⁴³ Die Verhandlungsvergabe ist das in § 8 Abs. 4 UVgO normierte Pendant zum Verhandlungsverfahren. Die UVgO gilt indes ausdrücklich nur für die Vergabe öffentlicher Aufträge. Auch im Unterschwellenbereich kann aber das Verfahren zur Vergabe einer Konzession an die Regelungen der UVgO angelehnt werden, so dass es zweckmäßig scheint, auch den Begriff Verhandlungsvergabe zu verwenden.

⁴⁴ § 14 Abs. 2 VgV, § 3a EU Abs. 1 VOB/A. Das Wahlrecht zwischen offenem und nicht offenem Verfahren steht dem Auftraggeber seit der Vergaberechtsreform aus dem Jahr 2016 zu; nach Unionsrecht bestand dies freilich schon zuvor.

⁴⁵ § 8 Abs. 2 UVgO, § 3a Abs. 1 VOB/A.

4 Nr. 1 UVgO anführen, was erfordert, dass der Auftrag konzeptionelle oder innovative Lösungen umfasst. Ferner können die Ausnahmetatbestände des § 14 Abs. 3 Nr. 3 VgV bzw. § 8 Abs. 4 Nr. 3 UVgO in Betracht gezogen werden, was erfordert, dass der Auftrag aufgrund konkreter Umstände, die mit der Art, der Komplexität oder dem rechtlichen oder finanziellen Rahmen oder den damit einhergehenden Risiken zusammenhängen, nicht ohne vorherige Verhandlungen vergeben werden kann. Auch die Wahl der Verfahrensart muss begründet und dokumentiert werden.

3.3.3.2.5. Inhalt einer Ausschreibung

Die konkrete Beschaffung wird in der Regel folgende Leistungen umfassen:

- Lieferung, Tiefbauarbeiten, Markierung und Netzanschluss der Ladeinfrastruktur,
- Instandhaltung, -setzung,
- Anschluss und Betrieb des Backend-Systems,
- Bereitstellung von Nutzerzugängen (z. B. RFID-Karten),
- Erfüllung der Meldepflichten,
- Einrichtung und Betrieb einer Störungshotline,
- Strombeschaffung und Abrechnung,
- Erstellung und Verwaltung von Belegen zwecks Verwendungsnachweis insbesondere bei Inanspruchnahme von Fördermitteln.⁴⁶

In Bezug auf die Leistungsbeschreibung wird sich üblicherweise eine funktionale Leistungsbeschreibung empfehlen, bei der nur der Zweck und die zu erreichenden Ziele verbindlich vorgegeben und dem Unternehmen die Planungsaufgaben auferlegt werden.⁴⁷ Dem Gebot des § 121 Abs. 1 S. 1 GWB, dass die Angebote vergleichbar sein müssen, ist aber auch bei einer funktionalen Ausschreibung Rechnung zu tragen.

Als zwingende Ausführungsbestimmungen im Sinne des § 128 Abs. 2 GWB sind die Vorgaben der LSV zu beachten, die u.a. Mindestanforderungen an die Anzeigepflicht gegenüber der Bundesnetzagentur, an das punktuelle Laden, an die Interoperabilität der Stecker und an die Authentifizierungsverfahren und Bezahl-systeme stellen.

3.3.3.3. Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft durch die Kommune und einen Externen

Als weitere Möglichkeit kommt eine institutionalisierte Kooperation zwischen Kommune und Externem durch Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft in Betracht, die z.B. mit Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur beauftragt wird. In einem solchen Modell besteht für die Gemeinde insbesondere die Möglichkeit, von dem Know-How des externen

Privaten zu profitieren und Einfluss auf die Betätigung der Gesellschaft zu nehmen. In vergaberechtlicher Hinsicht gilt dabei der Grundsatz, dass die bloße Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft nicht ausschreibungspflichtig ist, da es in diesem Fall an einem Beschaffungsvorgang fehlt. Erfolgt hingegen die Gründung im Zusammenhang mit der Beauftragung der Gesellschaft, ist das Vergaberecht anzuwenden.⁴⁸ Immerhin aber sind dann nicht zwei getrennte Ausschreibungen – d.h. die Suche nach einem privaten Partner einerseits und die Vergabe des Auftrags an die Gesellschaft andererseits – erforderlich, es reicht vielmehr die Durchführung eines Vergabeverfahrens.⁴⁹

Neben dem Vergaberecht sind bei Gründung einer gemeinsamen⁵⁰ Gesellschaft auch die kommunalwirtschaftsrechtlichen Vorschriften der §§ 101 ff. GO zu beachten. Nach der sog. Schrankentrias des § 101 Abs. 1 GO sind die Errichtung, Übernahme oder wesentliche Erweiterung wirtschaftlicher Unternehmen nur zulässig, wenn

1. ein öffentlicher Zweck, dessen Erfüllung im Vordergrund der Unternehmung stehen muss, das Unternehmen rechtfertigt,
2. die wirtschaftliche Betätigung nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zu der Leistungsfähigkeit der Gemeinde und des Unternehmens steht und
3. der Zweck nicht besser und wirtschaftlicher auf andere Weise erfüllt werden kann.

Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. Wird die Gründung einer Gesellschaft oder eine gemeindliche Beteiligung an einer bestehenden Gesellschaft beabsichtigt, müssen ferner die Vorgaben des § 102 GO eingehalten werden.⁵¹ Der Kommunalaufsicht ist die beabsichtigte Maßnahme nach § 108 GO anzuzeigen.⁵²

3.3.4. Kooperation zwischen Gemeinden

Wollen Gemeinden bei Auf-, Ausbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur untereinander kooperieren, bieten sich verschiedene Möglichkeiten an.

So können Gemeinden eine Zentrale Beschaffungsstelle im Sinne des § 120 Abs. 4 GWB einrichten. Dabei handelt es sich um einen öffentlichen Auftraggeber, der für andere öffentliche Auftraggeber dauerhaft zentrale Beschaffungstätigkeiten erbringt. Die Zentrale Beschaffungsstelle kann dabei als „Zwischenhändler“ fungieren oder auch Vergabeverfahren im Auftrag und auf Rechnung der Gemeinden durchführen; für die ordnungsgemäße Durchführung ist die Zentrale Beschaffungsstelle verantwortlich. Vorteil für die Gemeinden ist, dass für die Beauftragung

der Zentralen Beschaffungsstelle kein gesondertes Vergabeverfahren erforderlich ist.

Für nur punktuelle ad-hoc-Vergaben bietet sich das Instrument der gelegentlichen gemeinsamen Beschaffung an, dass in § 4 VgV geregelt ist.⁵³ Bei diesem Verfahren tragen die Auftraggeber gemeinsam die Verantwortlichkeit für das Vergabeverfahren, und zwar auch dann, wenn ein öffentlicher Auftraggeber das Verfahren in seinem Namen und im Auftrag der anderen öffentlichen Auftraggeber allein ausführt. Wird die Beschaffung nur teilweise gemeinsam durchgeführt, besteht auch die Verantwortlichkeit nur für den jeweils betreffenden Teil.

Des Weiteren können Kommunen auch eine öffentlich-öffentliche Zusammenarbeit im Sinne des § 108 Abs. 6 GWB begründen, die von der Anwendung des Vergaberechts befreit. Dies ist nach § 108 Abs. 6 GWB zulässig, wenn

1. der Vertrag eine Zusammenarbeit zwischen den beteiligten öffentlichen Auftraggebern begründet oder erfüllt, um sicherzustellen, dass die von ihnen zu

⁴⁶ Zu Besonderheiten bei der Gewährung von Fördermitteln s. unten 3.3.5.

⁴⁷ Kling, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Aufl. 2021, GWB, § 121, Rn. 17.

⁴⁸ S. z.B. EuGH, Urteil vom 10.11.2005 – C-29/04 – Mödling; Urteil vom 22.12.2010 – C-215/09 – Mehiläinen. In einer solchen Konstellation liegt ein sog. eingekapseltes Beschaffungsverhältnis vor.

⁴⁹ S. EuGH, Urteil vom 15.10.2009 – C-196/08 – Acoset.

⁵⁰ Die Vorgaben gelten ebenso bei Gründung einer Eigengesellschaft.

⁵¹ Nach § 102 Abs. 1 S. 1 GO sind die Gründung und Beteiligung zulässig, wenn ein wichtiges Interesse der Gemeinde an der Gründung oder der Beteiligung vorliegt und die kommunale Aufgabe dauerhaft mindestens ebenso gut und wirtschaftlich wie in Organisationsformen des öffentlichen Rechts erfüllt wird. In Abs. 2 dieser Vorschrift werden bestimmte Anforderungen an den Gesellschaftsvertrag bzw. die Satzung gestellt, so z.B. die Sicherstellung der Verfolgung des öffentlichen Zwecks, die Haftungsbegrenzung und die Gewährleistung eines angemessenen Einflusses der Gemeinde insbesondere im Aufsichtsrat. Eine primäre Gewinnerzielungsabsicht als Unternehmensgegenstand stellt dabei keinen öffentlichen Zweck dar; Gewinnmitnahmen hingegen sind zulässig.

⁵² Die Anzeige muss spätestens sechs Wochen vor der Beschlussfassung der Gemeindevertretung oder des Hauptausschusses unter Darlegung der Einhaltung der gesetzlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen erfolgen. Die Entscheidung der Gemeinde wird nach § 108 Abs. 1 S. 4 GO wirksam, wenn die Kommunalaufsichtsbehörde nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang der Beschlussfassung wegen Verletzung von Rechtsvorschriften widerspricht oder vor Ablauf der Frist erklärt, dass sie nicht widersprechen wird.

⁵³ Zwar gibt es für Konzessionen keine vergleichbare Regelung. Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine gemeinsame Konzessionsvergabe unzulässig wäre; vielmehr hat sich der Verordnungsgeber der KonzVgV lediglich auf die Regelung der wesentlichen Vorgaben für das Konzessionsvergabeverfahren beschränkt, s. Fülling, in: Müller-Wrede, VgV, 2017, § 4, Rn. 13.

- erbringenden öffentlichen Dienstleistungen im Hinblick auf die Erreichung gemeinsamer Ziele ausgeführt werden,
2. die Durchführung der Zusammenarbeit nach Nr. 1 ausschließlich durch Überlegungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Interesse bestimmt wird und
 3. die öffentlichen Auftraggeber auf dem Markt weniger als 20 % der Tätigkeiten erbringen, die durch die Zusammenarbeit nach Nr. 1 erfasst sind.

Bei der Ausrichtung der Zusammenarbeit auf gemeinsame Ziele ist auf die Notwendigkeit eines kooperativen Konzeptes hinzuweisen, bei dem die beteiligten öffentlichen Auftraggeber wechselseitige Mindestbeiträge erbringen müssen.⁵⁴ Die Erfüllung dieser Voraussetzung muss vertraglich sorgfältig ausgestaltet werden. In jedem Falle reicht ein Beitrag, der sich auf die bloße Kostenerstattung beschränkt, nicht für eine Zusammenarbeit im Sinne des § 108 Abs. 6 Nr. 1 GWB.⁵⁵

Nach der Rechtsprechung ist außerdem die ungeschriebene Voraussetzung des Besserstellungsverbots zu beachten: Hiernach darf die Zusammenarbeit wegen des Gleichbehandlungsgrundsatzes nicht dazu führen, dass ein privates Unternehmen besser gestellt wird als seine Wettbewerber.⁵⁶ Dies ist im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur insoweit von Bedeutung, als z. B. ein an der Vereinbarung nicht beteiligter Dritter nicht ohne Weiteres von einem der Kooperationspartner mit der Erfüllung bestimmter, in der Kooperation vereinbarter Leistungen ausschreibungsfrei beauftragt werden darf. Darin könnte ggf. eine unzulässige Wettbewerbsverzerrung liegen.

Die vorstehenden Rahmenbedingungen des § 108 Abs. 6 GWB sind auch bei der Anwendung der kommunalrechtlichen Bestimmungen über die kommunale Kooperation zu beachten. Hierbei ist insbesondere die öffentlich-rechtliche Verein-

barung im Sinne des § 18 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GkZ) für die Praxis relevant.

Primär für den eigenen kommunalen Fuhrpark, also für die nichtöffentliche Ladeinfrastruktur, kann sich im Übrigen empfehlen, die Möglichkeiten der Kooperation auch und gerade angesichts der eingangs erwähnten Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG⁵⁷ und des damit verbundenen Aufwands sowie der Finanzierung entsprechender Fahrzeuge vermehrt in den Blick zu nehmen. Mittels einer solchen Zusammenarbeit können sich die Bedarfe der Gemeinden bündeln, die Auslastung der Fahrzeuge optimieren und Kosten reduzieren lassen. Soll ein „interkommunaler Fuhrpark“ geschaffen werden, sind vor allem für die Prüfung des Organisationsgerüsts die vergaberechtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen.

3.3.5. Förderrechtliche Gesichtspunkte

Zur Stärkung von Auf- und Ausbau sowie Betrieb der Ladeinfrastruktur wurden und werden diverse Förderprogramme von Bund und Land aufgelegt.⁵⁸ Die Vorgaben von Förderrichtlinien und von Zuwendungsbescheiden sind bei Gewährung der Mittel auch bei der Gestaltung von Ausschreibungen zu berücksichtigen. Vor allem auf die Nebenbestimmungen⁵⁹ sei dabei hingewiesen, die regelmäßig Bestandteil eines Zuwendungsbescheids werden und Vorgaben zur Vergabe von Leistungen beinhalten. Die Einhaltung vergaberechtlicher Anforderungen ist deshalb so wichtig, da bei Verstößen gegen Vergaberecht die Rückforderung der Mittel nach Aufhebung des Bescheids gemäß §§ 116f. des Landesverwaltungsgesetzes (LVwG) bzw. nach §§ 48 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes (VwVfG) drohen kann.

3.4. Fazit

Auf- und Ausbau sowie Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur lassen

sich als Grundvoraussetzung der „Mobilitätswende“ durchaus als Selbstverwaltungsangelegenheit und Daseinsvorsorgeaufgabe einordnen, für die die Kommunen zuständig sind. Es sollte insbesondere beobachtet werden, welche Maßnahmen der Gesetzgeber aus dem „Masterplan II“ der Bundesregierung erwägt und welche Auswirkungen dies auf die Kommunen hat. Auch für den „Standort Gemeinde“ spielt die Ladeinfrastruktur eine nicht zu unterschätzende Rolle. Das Vergaberecht ist bei der Umsetzung dieser Aufgabe immer dann anzuwenden, wenn eine Betriebspflicht auferlegt werden soll – dies empfiehlt sich ohnehin. Werden die vergaberechtlichen Rahmenbedingungen dem lokalen Bedarf und einem kommunalen Konzept entsprechend angewendet, kann ein bedeutsamer Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Dabei sollte auch immer die interkommunale Kooperation in Betracht gezogen werden.

⁵⁴ Säcker/Wolf, in: Münchener Kommentar zum Wettbewerbsrecht, 4. Aufl. 2022, GWB, § 108 Rn. 71.

⁵⁵ S. EuGH, Urteil vom 04.06.2020 – C-429/19 – Remondis II.

⁵⁶ S. EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-796/18 – ISE.

⁵⁷ S. dazu 1.

⁵⁸ S. hierzu die Informationen der Landeskoordinierungsstelle der WTSH unter <https://emobilitaet.sh/de/foederdatenbank>. Zu nennen ist z.B. die „Förderrichtlinie Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Banz AT 24.12.2020 B3).

⁵⁹ Zu nennen sind v.a. die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften“ (ANBest-Gk). S. zur Aufhebung und Rückforderung von Zuwendungen aber auch OVG Schleswig, Urteil vom 23.08.2022 – 5 LB 9/20, wonach der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verlangt, dass die Behörde auch in Fällen des intendierten Ermessens den ihr zustehenden Ermessensspielraum erkennt und prüft, ob ausnahmsweise eine andere Entscheidung als der vollständige Widerruf des Zuwendungsbescheids in Betracht kommt.

Dörpsmobil SH

Camille Grabinski, Projektkoordinatorin und Birger Sönksen, Dörpsmobil Drelsdorf



Das Projekt „Dörpsmobil SH“ ist ein Netzwerk von inzwischen mehr als 30 aktiven sowie in Planung stehenden „Dörpsmobilen“ – E-Autos, die im ländlichen Raum von den Bewohner/-innen eines Ortes geteilt werden. Tendenz steigend. Die Idee entstand als LEADER-Projekt in dem nordfriesischen Ort Klixbüll und hat sich seit 2016 durch die Projektträgerschaft der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. weiträu-

mig über das nördlichste Bundesland verbreitet.

Alle „Dörpsmobile“ stehen für klimafreundliche und geteilte Mobilität, denn die E-Autos werden durch erneuerbare Energien betrieben und fördern durch das Teilen die Reduzierung von Verkehren mit dem Zweitwagen deutlich. Darüber hinaus bieten die „Dörpsmobile“ eine kostengünstige Alternative zum eigenen Auto und unterstützt somit eine Mobilität für alle. Durch das ehrenamtliche Engagement der Initiativmitglieder fördert ein „Dörpsmobil“ nicht nur eine klimaneutrale, bezahlbare Mobilität, sondern darüber hinaus auch ein aktives und gemeinschaftliches Miteinander im Ort.

Gefördert wird das Projekt durch die Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH), das Landesministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (ME-KUN), sowie das Landesministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz (MLLEV). Mehr Informationen finden Sie auf unserer Webseite www.doerpsmobil-sh.de



Dörpsmobil-SH Foto: Sebastian Goecke

Die Koordinierungsstelle

Seit dem 1. August 2022 ist die Koordinierungsstelle Dörpsmobil-SH bei der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. wiederbesetzt. Die Projektkoordinatorin Camille Grabinski steht für Fragen und Anliegen rund ums Dörpsmobil zur Verfügung. Sie vertritt das Projekt nach außen, vernetzt die Dörpsmobil-Vereine miteinander und unterstützt beim Aufbau neuer Dörpsmobilinitiativen. Dazu bietet die Koordinierungsstelle den Dörpsmobilität/-innen regelmäßige Netzwerktreffen an. Außerdem übernimmt sie die dreijährige Förderung der Dörpsmobil-App und koordiniert den Einbau der dazugehörigen Hardware in die Fahrzeuge.

Dörpsmobil Drelsdorf Kreis Nordfriesland



Der Vereinsvorsitzende

Jeder Weg beginnt mit dem ersten Schritt. Dass ich in meinem Leben gerne hilfsbereit bin, möchte ich mal von mir behaupten.

Dass ich aber einen Verein gründe, die Position des ersten Vorsitzenden übernehme und viele, viele Stunden in die Entwicklung und Entstehung eines dörflichen Carsharings investiere, hätte ich nie gedacht.

Mein Name ist Birger Sönksen, ich bin 51 Jahre alt, Vater von fünf Kindern, im Herzen Nordfriesen und überzeugter Klimaaktivist. Die Idee, ein Dörpsmobil zu gründen, kam mir 2018 während eines gescheiterten Versuchs in den Vertrieb von Elektromobilität zu wechseln. Für mich passen hier alle Zahnräder zusammen, sei es die von mir als sehr wichtig empfundene Verkehrswende, die Themen erneuerbare Energien sowie Elektromobilität und nicht zuletzt meine Person. Dazu noch die Kreativität etwas Neues zu entwickeln. All das passt in mein Weltbild.

So entstand die Vision im nordfriesischen Drelsdorf, einer Gemeinde mit ca. 1.250 Einwohner/-innen, eine Carsharing-Initiative zu etablieren. Kurz nachdem ich diese in meinem Kopf fertiggestellt hatte, stand auch schon der Plan, andere für meine Idee zu gewinnen.

Es war mir nicht bewusst, dass ich bereits zu diesem Zeitpunkt als Ehrenamtler tätig war.

Ich machte etwas für die Gesellschaft; etwas was einen Gewinn für die Gemeinde Drelsdorf und insbesondere ihre Bürger/-innen bedeuten würde. Was folgte war eine Aneinanderreihung von glücklichen Umständen und anderen willigen Akteuren etwas Neues in Drelsdorf entstehen zu lassen.

Die Wahl zum ersten Vorsitzenden des Dörpsmobil Drelsdorf e.V. war für mich eine Ehrensache. Ganz besonders habe ich mich aber über die Personen gefreut, die ebenfalls ehrenamtlich in diesem Verein tätig sind und ihre Fähigkeiten sowie kreativen Ideen einbringen. Immer fanden sich genügend hilfsbereite Personen, die den Verein voranbrachten und unterstützen, unabhängig davon, ob es die Suche nach einem geeigneten Fahrzeug oder das Ansprechen von neuen Mitgliedern war. Mit jedem neuen Mitglied und jeder neuen Fahrt eines Mitgliedes lernten wir dazu und konnten hierdurch unser nachhaltiges Klimaprojekt stets weiterentwickeln. Ganz besonders stolz sind wir darauf, dass andere interessierte Gemeinden und Bürger/-innen des Landes Schleswig-Holstein Kontakt zu uns suchten, um uns als Vorbild zur Umsetzung des Projektes zu befragen.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass es sich lohnt neue Wege zu gehen und den Mut zu finden, das umzusetzen, wovon man selbst überzeugt ist.

Der Botschafter

Als fester Bestandteil eines stetig wachsenden Projektes wurde ich zusammen mit anderen aktiven Ehrenamtlichen aus

verschiedenen Dörpsmobil-Vereinen von der Projektkoordination Dörpsmobil SH zum Dörpsmobil-Botschafter ernannt. Eine Funktion der Botschafter ist die aktive Beratung der Koordinierungsstelle in Form von Handlungsempfehlungen sowie repräsentative Aufgaben in den Heimatregionen zu übernehmen. Dazu gehört neben der Vorstellung des Dörpsmobils vor Ort auch die Präsentation von diesem in Außer-Haus Terminen. In Form von Vorträgen sollen andere interessierte Gemeinden und Personen über das Projekt informiert werden. Auch ein Messeauftritt zum Thema Ortsentwicklung gehört zum möglichen Aufgabenfeld.

Wichtig war mir schon zu Beginn des wachsenden Netzwerks, dass die Kommunikation nicht zu kurz kommt und einen Schlüssel zum Erfolg für alle Beteiligten bietet. Spontan und aktiv wie ich bin, habe ich es selbst in die Hand genommen, die Dörpsmobile in einer WhatsApp Gruppe zu vernetzen. Der einfachste Weg ist meist auch der kürzeste.

Der Sprecher

Zusammen mit einer Mitstreiterin aus einem anderen Verein übernahm ich die Rolle des Sprechers der Dörpsmobile. Diese Funktion erlaubt es uns auch mal unkonventionelle Wege zu gehen, die Politik mit einer flächendeckenden Verkehrsvision zu konfrontieren, auf die eigentlichen Bedürfnisse der Bürger/-innen in ländlichen Räumen hinzuweisen und Forderungen zur Unterstützung der Vereine deutlich zu machen.

Zum Abschluss noch Folgendes. Ja, das Ehrenamt erfordert einige Opfer des privaten Bereichs. Zeit, Beruf, Familie und auch die eigenen Bedürfnisse wollen nicht vernachlässigt werden. Gerade die Familie ist der starke Rückhalt aus dem ich die meiste Kraft schöpfe. Doch es lohnt sich. Durch mein Engagement ist nicht nur ein neues Mobilitätskonzept in meinem Dorf entstanden. Ich habe dadurch sehr viele verschiedene Personen mit gleichen Interessen und Ideen kennengelernt, die ich niemals getroffen hätte, würde ich mich als Bürger nicht mit einbringen. Ich habe erfahren, dass auch einzelne Personen wie Du und ich mit der Kraft der Gemeinschaft etwas Neues und Nachhaltiges zum Wohle der Gesellschaft und der nächsten Generation schaffen können.

Weitere Informationen und Kontakt:

Camille Grabinski (Projektkoordination Dörpsmobil) von der Akademie für Ländlichen Räume SH e.V. (ALR),
Hamburger Chaussee 25
24220 Flintbek

Für Informationen, Fragen und Anregungen können Sie sich jederzeit melden unter:

E-Mail: camille.grabinski@alr-sh.de

Tel: 04347/704-805

www.doerpsmobil-sh.de

Das Land stärkt den Radverkehr – gemeinsames Handeln erforderlich

Constantin Koch, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein



Radfahren ist mehr als ein Hobby oder eine Sportart. Radfahren ist klimafreundliche Mobilität und selbstbestimmte Teilhabe. Radfahren bewegt die Menschen über den Standortwechsel hinaus und ist ein zentraler Baustein für die angestrebte Mobilitätswende. Nicht umsonst genießt die Förderung des Radverkehrs einen hohen Stellenwert und ist vorrangiges verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung in Schleswig-Holstein.

2020 erarbeitete die damalige Regierung die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 unter dem Motto „Ab aufs Rad im echten Norden“. Diese legt die konzeptionellen und strategischen Grundlagen fest, die erforderlich sind, um die Radnutzung mit all ihren Facetten bis 2030 signifikant auszubauen und den Radverkehr noch attraktiver und sicherer zu machen. Dies spiegelt sich in den drei Oberzielen wider: 1) den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen, 2) Unfallzahlen verringern – Vision Zero und 3) Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen. Ziele, die allesamt nur gemeinsam zu erreichen sind – im Schulterschluss mit allen Akteuren im Land.

Folgerichtig wurden schon für die Erstellung der Strategie die Ergebnisse eines BYPAD-Verfahrens (Bicycle Policy Audit) genutzt, um eine möglichst breite Beteiligung der Radverantwortlichen im Lande zu ermöglichen. So ein Verfahren hat Schleswig-Holstein als zweites Land überhaupt nach Thüringen durchgeführt. Auch jetzt, inmitten des Umsetzungsprozesses, kommt es darauf an, gemeinsam in die Pedale zu treten und auf allen

Ebenen zusammen zu arbeiten. Das zentrale Begleitgremium zur Umsetzung der Landesstrategie ist der Runde Tisch Radverkehr, in dem Politik, Verwaltung und Fachverbände sowie andere Radexperten regelmäßig zusammenkommen und den Austausch suchen.

Sprachrohr der Kommunen sind insbesondere die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalen Landesverbände und der die RAD.SH, der kommunalen Arbeitsgemeinschaft für den Rad- und Fußverkehr.

Wie fruchtbar diese Zusammenarbeit sein kann, zeigt die erste Evaluierung der Radstrategie, die im November 2022 veröffentlicht wurde. Viele wichtige Projekte konnten bereits umgesetzt oder angestoßen werden. Alle drei Oberziele weisen einen positiven Trend auf. Der Radverkehrsanteil am Verkehr steigt, der Radtourismus im Land wird immer beliebter und die Verkehrsunfallzahlen sind rückläufig. Doch der Blick wurde nicht nur zurück, sondern auch nach vorne geworfen. Die zentrale Fragestellung lautete: wie können wir bestmöglich dafür sorgen, den Rückenwind zu nutzen, um auch zukünftig unsere Ziele zu erreichen?

Vor diesem Hintergrund hat Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen im April 2023 die zentralen Handlungsschwerpunkte für die Umsetzung der Radstrategie bis zum Jahr 2025 bekanntgegeben. Grundlage dafür bilden Handlungsempfehlungen, die innerhalb des Runden Tisches Radverkehr erarbeitet wurden. Im Fokus stehen demnach die Handlungsfelder Infrastruktur, Verkehrssicherheit und Radtourismus. Eine übergreifende Schlüsselstellung nimmt das Thema Fahrradinfrastruktur ein. Bereits jetzt sind hierzulande rund 80 Prozent der Bundesstraßen, rund 65 Prozent der Landesstraßen und rund 43 Prozent aller Kreisstraßen mit Radwegen ausgestattet. Damit nimmt der echte Norden deutschlandweit eine Spitzenposition ein. Dieses rund 6000 Kilometer lange Radwegenetz wird noch ergänzt durch dreizehn Radfernwege und weitere touristische Radrouten, die oftmals abseits klassifizierter Straße verlaufen. Damit wir im Land nicht nur viele, sondern vor allem auch gute und sichere Radwege haben, sollen sowohl Neu-, Um- und Ausbau sowie die Sanierung bestehender Wege im Fokus der nächsten Jahre stehen und sukzessive vorangetrieben werden.

Um bei der Umsetzung die landesweiten Prioritäten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel zu beachten, ist ein koordiniertes Vorgehen besonders wichtig. Dies soll das in der Bearbeitung befindliche neue Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) gewährleisten. Es soll in der zweiten Jahreshälfte 2023 veröffentlicht werden und als Planungsgrundlage für die zukünftige Radinfrastruktur dienen. Das Land möchte Sie daher ermutigen, sich frühzeitig mit dem neuen LRVN auseinanderzusetzen und es in Ihre Planungen mit einzubeziehen. Denn eines ist bereits jetzt klar: eine Vielzahl wichtiger Radverkehrsverbindungen im Land verläuft entlang kommunaler Straßen, weshalb die Einbindung der kommunalen Ebene unerlässlich ist. Oder vereinfacht gesagt: ohne die Kommunen geht (fast) nichts beim Radverkehr im Land.

Grund genug einmal genauer hinzuschauen, welche Fördermöglichkeiten den Kommunen zur Verfügung stehen, um den Radverkehr vor Ort voranzutreiben. Sei es im Hinblick auf den Ausbau von Radwegen, die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, die Einrichtung von Fahrradstraßen oder die Förderung eines Pedelec-Kurses. Die Möglichkeiten sind vielfältig, um den Radverkehr attraktiver und sicherer zu machen.

Über das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ wurden bislang beispielsweise u.a. 6.074 Fahrradbügel, 126 Self-Servicestationen, rund 56 Kilometer Neu-, um- Ausbau von Radwegen, rund 12 Kilometer Einrichtung bzw. Ausbau von Fahrradstraßen, drei Kreisverkehrskonzepte im Zusammenhang mit investiven Maßnahmen und etwa 19 Kilometer Sanierung von Radwegen beantragt bzw. gefördert. Das Finanzvolumen von Ende 2020 bis zum 31.12.2023 beträgt dabei rund 42,8 Mio. Euro. Die Verlängerung des Programms bis 2028 ist in Planung. Für den Zeitraum von 2024 bis 2028 beträgt das Finanzvolumen für Schleswig-Holstein voraussichtlich rund 33 Mio. Euro. Die Richtlinie „Ab aufs Rad“ fördert darüber hinaus auch nicht-investive Maßnahmen, beispielsweise die Entwicklung des Radfernweges „Ochsenweg“ zur ersten ADFC-Qualitätsradroute in Schleswig-Holstein. Insgesamt stehen von 2022 bis 2026 rund 17,3 Mio. Euro in diesem Programm zur Verfügung.

Neben der Landesrichtlinie „Ab aufs Rad“ und dem Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“, können Fördermittel u.a. auch aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), aus der Bike & Ride-Förderung der NAH.SH oder auch, im Bereich des Tourismus, im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) beantragt werden. Auch das Bundesförderprogramm „Radnetz Deutschland“ oder für

Radschnellwege sollen in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben.

Daraus können Maßnahmen zur Verbesserung und Vermarktung der national bedeutenden Deutschland-Routen (in Schleswig-Holstein sind dies der Elberadweg, Ochsenweg, Ostsee- und Nordseeküstenradweg sowie der Iron Curtain Trail) unterstützt werden.

Vielleicht mag es auf den ersten Blick unübersichtlich wirken – es lohnt sich jedoch immer, sich mit der Förderkulisse auseinanderzusetzen. Bei Fragen steht den Kommunen die kostenlose Fördermittelberatung der RAD.SH zur Seite.

Und auch in vielen weiteren Fragenstellungen rund ums Rad vor Ort hat sich die RAD.SH als erster Ansprechpartner etabliert und bietet eine große Bandbreite an Unterstützungsmöglichkeiten an. Neben der Förderberatung sei hier beispielhaft die Unterstützung bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten und die Bereitstellung von Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit genannt. Die RAD.SH erfreut sich steigender Mitgliedsgemeinden und -kreise und konnte sich so mithilfe von Mitgliedsbeiträgen und den Zuschüssen des Landes personell verstärken. Ob durch Fachtagungen oder individuelle Beratungen – das Informationsangebot der RAD.SH zu Radverkehrsfragen ist enorm gewachsen. Zusätzlich wurde kürzlich bei der RAD.SH die „Radkoordinierungsstelle Tourismus“ eingerichtet. Ziel ist es, ein koordiniertes Umsetzen der Qualitätsverbesserungsmaßnahmen entlang von Radfernwegen in Schleswig-Holstein zu erreichen.

Neben Kommunikation und Wissenstransfer ist dabei eine baulasträgerübergreifende Zusammenarbeit von besonderer Bedeutung, um Schleswig-Holstein unter die Top 3-Länder im Radtourismus zu bringen.

Auch in anderen wichtigen Institutionen macht sich der anhaltende Aufschwung des Radverkehrs nachhaltig bemerkbar in Form von personeller Verstärkung. Bei Fragen zur Verbindung aller Verkehrsträger innerhalb von Gemeinden kann das Mobiliteam by NAH.SH weiterhelfen. Alle Anliegen zu Radwegen an Bundes- und Landesstraßen können bei der Stabstelle Radverkehr im LBV.SH platziert werden, die künftig beispielsweise auch für die Abwicklung der Förderprogramme zuständig sein wird.

Ganz entscheidend ist es, dass es Menschen in den kommunalen Verwaltungen gibt, die sich mit dem Thema Radverkehr auseinandersetzen, die Radnutzung als umweltfreundliche Mobilitätsalternative wahrnehmen und die Verbesserung der Radinfrastruktur zum politischen Ziel erklären. Engagierte Kümmerer vor Ort können viel bewirken. Denn noch nie gab es so viele Fördermittel, um marode Radwege zu sanieren, Lücken im Netz zu schließen, die Beschilderung zu erneuern oder Radabstellanlagen einzurichten.

Wenn wir die Ziele unserer Radstrategie bis 2030 erreichen wollen, ist es entscheidend, dass sich alle aktiv beteiligen und niemand alleine stehen gelassen wird. Oder anders formuliert: Machen wir uns gemeinsam auf den Weg in Richtung Mobilitätswende. Denn Radverkehr bewegt alle.

Weiterführende Informationen

- Website: Radverkehr im MWWATT
https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/verkehr-infrastruktur/radverkehr/radverkehr_node.html
- Radstrategie SH 2030
https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Brosch%c3%bcrc.pdf?__blob=publicationFile&v=1
- Erste Evaluierung der Radstrategie
https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Evaluierung_1.pdf__blob=publicationFile&v=3
- Radinfrastrukturbericht
<https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/drucks/03300/drucksache-19-03395.pdf>
- Broschüre „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“
https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/T/tourismus/Downloads/qualitaetsstandards_radtourismus.html
- Richtlinie zum Sonderprogramm „Stadt und Land“
https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/foerderprogramm_Stadt_Land.html
- Richtlinie „Ab aufs Rad“
https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Brosch%c3%bcrc.html
- RAD.SH
<https://rad.sh/>
- Mobiliteam NAH.SH
<https://mobiliteam.nah.sh>

Rechtsprechungsberichte

1. BVerwG: Eintritt der Vorteilslage bei Erschließungsbeiträgen nach bautechnischem Abschluss der Maßnahme

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat die Begründung eines Urteils vom 15. November 2022 (Az.: 9 C 12.21) zur Vorteilslage bei Erschließungsbeiträgen veröffentlicht. Demnach tritt die Vorteilslage dann ein, wenn die Maßnahme im bautechnischen Sinne abgeschlossen ist und mit Änderungen nicht mehr zu rechnen ist. 2021 hatte bereits das BVerfG klargestellt, dass es keine zeitlich unbegrenzte Erhebung von Erschließungsbeiträgen geben darf.

Die Klägerin wendet sich in dem zugrundeliegenden Verfahren gegen die Heranziehung zu Vorausleistungen auf den

Erschließungsbeitrag für die Herstellung einer Erschließungsanlage im Stadtgebiet der Beklagten. Die Planungen der Straße nach einem Bebauungsplan von 1973 wurden 1978 in einem Gestaltungskonzept der Verwaltung konkretisiert. Nach der Fertigstellung 1987 erfolgte 1989 die letzte Teilzahlung der Gemeinde für die Maßnahme.

2017 wurde festgestellt, dass eine errichtete Baumscheibe nicht im Bebauungsplan vorgesehen war. In Erwartung eines Beschlusses der Bezirksvertretung, welcher die Ausbauplanung anpassen sollte, wurde zunächst eine Vorausleistung des Erschließungsbeitrags von dem Grundstückseigentümer gefordert. Dieser weigerte sich, nach 30 Jahren zu zahlen und klagte erfolgreich vor dem VG und OVG.

Zwischenzeitlich erließ das Land Nord-

rhein-Westfalen ein Gesetz, welches die Verjährung von Erschließungsbeitragsbescheiden auf zehn, bzw. zwanzig Jahre nach Entstehen der Vorteilslage festsetzt. Nach Sicht des BVerwG findet die Fristenregelung in § 3 Abs. 2 BauGB-AG NRW ausdrücklich Anwendung auf noch nicht bestandskräftige Erschließungsbeitragsbescheide und erfasste Vorteilslagen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bereits bestehen. Die damit verbundene Rückwirkung entspricht dem erklärten Willen des Gesetzgebers. Dieser wollte der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts Rechnung tragen und den im Beschluss vom 3. November 2021 – 1 BvL 1/19 (BVerfGE 159, 183) formulierten Anforderungen entsprechen, indem für das Erschließungsbeitragsrecht rückwirkend eine verfassungsgemäße

Rechtslage für alle noch nicht bestandskräftigen Entscheidungen hergestellt werden sollte.

Die für die verfassungsrechtlich gebotene zeitliche Begrenzung der Erhebung von Erschließungsbeiträgen relevante Vorteilslage kann trotz Abweichung vom ursprünglichen Bauprogramm eintreten, wenn aufgrund des langen Zeitablaufs feststeht, dass mit einer Änderung der tatsächlichen Verhältnisse nicht mehr gerechnet werden kann und das ursprüngliche Bauprogramm tatsächlich aufgegeben worden ist.

Kann ein Beitragsbescheid aus Gründen der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit nicht mehr ergehen, gibt es keine Rechtfertigung, an seiner Stelle einen Vorausleistungsbescheid zu erlassen.

Die ausführliche Urteilsbegründung ist abrufbar unter:

<https://www.bverwg.de/de/151122U9C12.21.0>

2. BVerwG:

„Außenbereichsinsel“ darf im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB überplant werden

Mit Urteil vom 25. April 2023 (Az.: BVerwG 4 CN 5.21) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass eine Freifläche in der Ortslage, wenn sie zum Siedlungsbereich zählt, in einen Bebauungsplan der Innenentwicklung (§ 13a BauGB) einbezogen werden darf.

Die Antragstellerin ist Eigentümerin zweier Grundstücke im Gebiet der Antragsgegnerin. Das kleinere Grundstück ist mit einem Wohnhaus bebaut. Das benachbarte Grundstück ist un bebaut und im geltenden Flächennutzungsplan als Grünfläche (Parkanlage) dargestellt. Dieses Grundstück bildet nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts einen Außenbereich im Innenbereich (sog. Außenbereichsinsel). Zusammen mit weiteren teilweise bereits im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, teilweise im unbeplanten Innenbereich liegenden Grundstücken, wurden die Grundstücke der Antragstellerin im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB überplant.

Während für das kleinere Grundstück ein allgemeines Wohngebiet ausgewiesen ist, wird das große Grundstück als private Grünfläche (Gartenanlage, Gartenland, Streuobstwiese) festgesetzt. Das Oberverwaltungsgericht hat den Normenkontrollantrag abgelehnt: Die Planung scheiterte nicht daran, dass eine Außenbereichsinsel überplant werde. Diese liege innerhalb des Siedlungsbereichs und angesichts ihrer vergleichsweise geringen Ausdehnung sowie der sie von allen Seiten umgebenden gewichtigen Bebauung, habe sie in einen Bebauungsplan der Innenentwicklung, der auch auf eine Nachverdichtung abziele, einbezogen werden

können. Eine Überplanung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB sei nach Sinn und Zweck der Regelung auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil dieser Bereich gerade als Freifläche erhalten bleibe.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Entscheidung bestätigt. Der räumliche Anwendungsbereich des Bebauungsplans der Innenentwicklung ist innerhalb der Ortslage für Freiflächen nur dann eröffnet, wenn sie Teil des Siedlungsbereichs sind. Diese Zuordnung richtet sich nicht nach der auf die Zulassung einzelner Vorhaben bezogenen Abgrenzung von Innen- und Außenbereich. Vielmehr ist eine wertende Betrachtung nach der Verkehrsauffassung unter Beachtung siedlungsstruktureller Gegebenheiten geboten. Hierfür können unter anderem die absolute und relative Größe der Fläche, ihre bisherige – auch nachwirkende – Nutzung, die Lage im Plangebiet und der Funktionszusammenhang mit der angrenzenden Bebauung von Bedeutung sein. Der Anwendbarkeit des beschleunigten Verfahrens steht nicht entgegen, dass die unbebaute Fläche als private Grünfläche festgesetzt ist. Nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts sieht der Bebauungsplan für das insoweit maßgebliche Plangebiet eine bauliche Nachverdichtung vor. Im Übrigen zielt die Innenentwicklung nach § 13a BauGB nicht allein auf die Schaffung von zusätzlichem Baurecht. Sie darf auch eine qualitative Entwicklung durch die Festsetzung von Grünflächen, etwa aus stadtklimatischen Gründen, fördern.

Anmerkung des DStGB

Die Erschließung von Innenentwicklungspotentialen spielt in Zeiten knappen Wohnraums und Baulands bei gleichzeitigem Rückgang von Grünflächen für viele Städte und Gemeinden eine wichtige Rolle. Baulücken und auch sog. „Außenbereichsinseln“ können hierbei von Interesse sein und sich für eine Nachverdichtung sowie auch eine Begrünung im Innenbereich anbieten. Im Sinne der Klimaanpassung und Lebensqualität von Städten und Gemeinden sind auch diese im Zuge der Innenentwicklung wesentlich. Eine einseitige Fixierung auf bestimmte Vorhaben sieht der § 13a BauGB damit gerade nicht vor.

Das Bundesverwaltungsgericht stärkt mit dieser Entscheidung die Möglichkeit, entsprechende Flächen für Bauland und auch Grünflächen im beschleunigten Verfahren (§13a BauGB) erschließen zu können. In diesem Zusammenhang hebt das Gericht zudem die wesentliche Funktion des § 13a BauGB heraus – Innenentwicklung anhand einer wertenden Betrachtung unter Beachtung siedlungsstruktureller Gegebenheiten durchführen zu können. Damit ist das beschleunigte Verfahren ein wichtiges Instrument für Kommu-

nen, welches ihnen Handlungsspielraum für die Ausgestaltung des Innenbereichs gewährt.

3. OLG Schleswig: Wertungsgremium muss aus Vertretern des Auftraggebers bestehen

Das OLG Schleswig hat mit Beschluss vom 27.10.2022 (A.: 54 Verg 7/22) klargestellt, dass vergaberechtliche Bewertungsentscheidungen vom Auftraggeber selbst getroffen werden müssen. Feststellungen und Beurteilungen von Personen, die nicht dem Auftraggeber zuzurechnen sind, müsse sich der Auftraggeber ausdrücklich zu eigen machen. Die Wertungsentscheidung müsse nicht zwingend von einem Organ des Auftraggebers getroffen werden. Gegen die Benennung von Fachleuten aus der Organisation des Auftraggebers bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

In dem zugrunde liegenden Sachverhalt hatte eine Auftraggebergemeinschaft die Beschaffung digitaler Technik zur Einsatzdokumentation im Rettungsdienst ausgeschrieben. Dem Verfahren zugrunde lag ein komplexes System mit zahlreichen Kriterien. Zur Bewertung der Angebote wurde eine Jury einberufen. Diese wurde in der Weise zusammengestellt, dass nicht jeder Auftraggeber auch einen Vertreter entsandte. Weiterhin gehörte der Jury ein Mitglied an, das nicht zu den Auftraggebern gehörte. Die Jurymitglieder kamen einstimmig zu dem Ergebnis, dass der Bieter A das beste Angebot abgegeben habe. Hiergegen wendet sich Bieter B und begründet dies damit, dass die Jury nicht ordnungsgemäß besetzt gewesen sei und die Wertung dementsprechend wiederholt werden müsse.

Das OLG Schleswig billigte in seiner Entscheidung die Besetzung der Jury, äußerte aber gewisse Vorbehalte. Zunächst sei es nicht notwendig, dass die Wertungsentscheidung von einem Organ des Auftraggebers getroffen werde. Bedenken gegen die Benennung von Fachleuten oder Praktikern, die die Wertungsentscheidung treffen, bestünden nicht. Sofern die entscheidende Person aus dem Organisationsbereich des Auftraggebers komme, könne die Wertung diesem zugerechnet werden. Ebenso wenig sei es notwendig, dass jeder Auftraggeber einen Vertreter entsenden müsse. Vielmehr könne ein Mitglied der Auftraggebergemeinschaft die Wertungsentscheidung einem anderen Mitglied überlassen und sich dieser unterwerfen. Als problematisch hat das Gericht in dem vorliegenden Fall bewertet, dass der externe Vertreter in der Jury saß, obwohl dieser nicht zu den Auftraggebern gehörte. Diese Problematik werde durch den Umstand verstärkt, dass sich der Vergabeakte nicht entnehmen

ließ, welche Rolle dieser Vertreter bei der Bewertung der Angebote gespielt habe. Dies könne deshalb ein Problem darstellen, weil in einer entsprechenden Wertungsentscheidung eine Stimme den Ausschlag geben könne. Es sei also nicht ausgeschlossen, dass der externe Vertreter die Wertung unzulässigerweise beeinflusst habe. Im vorliegenden Fall sei aber zu beachten, dass die Wertungsentscheidung einstimmig getroffen wurde. Zumindest aber hätten sich sämtliche Jurymitglieder die Entscheidung des externen Mitglieds zu eigen gemacht, weshalb die Wertung im vorliegenden Fall im Ergebnis ordnungsgemäß sei.

Bei der Besetzung von Jurys ist daher darauf zu achten, dass ein Auftraggeber zwar externen Sachverstand zur Wertung hinzuziehen darf. Die letztendliche Wertungsentscheidung muss jedoch immer beim Auftraggeber verbleiben. Dies gilt insbesondere dann, wenn es in der Wertung um Ermessensentscheidungen geht.

4. OVG NRW:

Pauschale Jahresgebühr für Abstellen von E-Scootern rechtswidrig

Für das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum darf die Stadt Köln von den Betreibern gewerblicher Verleihsysteme Sondernutzungsgebühren erheben. Die pauschale Festsetzung einer Jahresgebühr für E-Scooter auch

bei einer nur fünfmonatigen Nutzung ist aber rechtswidrig. Das hat das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen am 11. Mai 2023 in einem Eilverfahren entschieden (Az.: 11 B 96/23 (I. Instanz: VG Köln 21 L 1439/22, s. Die Gemeinde 01/23 S. 20). Nach dem Beschluss herrscht nun für Kommunen mehr Klarheit, wie die Gebühren eingesetzt werden können. Die Höhe der Jahresgebühr, welche von den Anbietern angefochten wird, wurde in diesem Eilverfahren nicht beanstandet.

Die Firma TIER hatte am 27. Juli 2022 für die Zeit bis zum 31. Dezember 2022 bei der Stadt Köln einen Antrag auf Nutzung des öffentlichen Straßenraums für den Betrieb von E-Scootern im Rahmen eines Verleihsystems gestellt. Daraufhin setzte die Stadt Sondernutzungsgebühren für 3.600 Fahrzeuge von insgesamt 383.000 Euro fest. Sie stützte sich dabei auf ihre Sondernutzungsatzung, die die Festsetzung einer entsprechenden Jahresgebühr unabhängig von der Dauer der Nutzung vorgibt. Das Verwaltungsgericht Köln hat die dagegen erhobene Klage abgewiesen und gleichzeitig den parallelen Eilantrag abgelehnt.

Die Beschwerde des Verleihers TIER gegen den Eilbeschluss hatte nun beim Oberverwaltungsgericht Erfolg. Zur Begründung seines Beschlusses hat das OVG ausgeführt: Zwar dürfen für das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum Sondernutzungsgebühren

erhoben werden. Es unterliegt allerdings rechtlichen Bedenken, wenn eine Sondernutzungsgebühr der Höhe nach identisch ist mit der Gebühr, die – wie im vorliegenden Fall – für eine fünfmonatige Nutzung erhoben wird. Dies dürfte bei vorläufiger Einschätzung im Eilverfahren gegen das sogenannte Äquivalenzprinzip, die gebührenrechtliche Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, verstoßen. Denn mit einer solchen Gebühr werden die für ein ganzes Jahr mit der Sondernutzung verbundenen Beeinträchtigungen abgegolten und gleichzeitig die verfolgten wirtschaftlichen Interessen der Anbieterin oder des Anbieters von E-Scootern berücksichtigt. Deshalb spricht einiges dafür, dass die entsprechende Satzungsregelung und der betreffend E-Scooter geregelte Gebührentarif nicht für die Festsetzung der Höhe der Sondernutzungsgebühr zugrunde gelegt werden kann und die Gebührensatzung voraussichtlich im Hauptsacheverfahren keinen Bestand hat. Der Beschluss im Eilverfahren ist unanfechtbar.

Bereits im Januar hatte das VG Köln die vergleichsweise hohen Gebühren in Köln für E-Scooter-Verleihsysteme nicht beanstandet. Beim Oberverwaltungsgericht sind nun noch vier weitere Berufungsverfahren von gewerblichen E-Scooter-Verleihern (TIER, Bolt, LimeBike, VOI) gegen die Stadt Köln anhängig. Wann in diesen Hauptsacheverfahren eine Entscheidung ergeht, steht noch nicht fest.

Aus dem Landesverband

Zweckverbandsausschuss tagt in Kiel

Am Mittwoch, den 10. März 2023, kamen die Mitglieder des Zweckverbandsausschusses des Gemeindetages unter Vorsitz von Heike Mews zu ihrer Frühjahrssitzung im Haus der kommunalen Selbstverwaltung in Kiel zusammen. Johannes Lüneberg, Geschäftsführer des Breitbandkompetenzzentrums Schleswig-Holstein (BKZ.SH) und Olav Kohlhasse aus dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN) sorgten für zwei spannende Gastbeiträge zu den Themen Glasfaserausbau sowie Selbstüberwachungsverordnung und DIN 1986 Teil 30. Zudem standen mit den aktuellen Änderungen kommunalrechtlicher Vorschriften, den Anforderungen des Verwaltungsgerichts Schleswig an die Bekanntmachung von Satzungen, einer De-minimis-Klausel bei der Konzessionsvergabe,

dem Themenkomplex Energiewende sowie der Strategie für die Zukunft der Niederungen bis 2100 weitere umfangreiche Themen auf der Tagesordnung.

Warnung vor Musterverträgen

BKZ-Geschäftsführer Lüneberg hat die Ausschussmitglieder über den Status quo des Glasfaserausbau in unserem Bundesland informiert und die aktuellen Herausforderungen für die Kommunen und Zweckverbände im Zusammenhang mit dem Breitbandausbau benannt. Schleswig-Holstein sei weiterhin Spitzenreiter unter den Flächenländern im Glasfaserausbau: Vor 62 Prozent aller Hausadressen liegt dem BKZ zufolge bereits eine Glasfaserleitung, 45 Prozent aller Hausadressen seien an das Netz angeschlossen. Lüneberg berichtete, dass eine vom

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Auftrag gegebene Potenzialanalyse des eigenwirtschaftlichen Glasfaserausbau in Deutschland in einigen Fällen falsche Daten liefere, ebenso wie die Potenzialanalyse eines Anbieters. Große Herausforderungen seien zudem die Themen Überbau und nicht ordnungsgemäßes Verlegen bzw. das Hinterlassen von Bauschäden. Das bestätigten auch die Teilnehmer der Tagung.

Nach einem kurzen Exkurs zur Mobilfunkabdeckung, bei der er auf die Diskrepanz zwischen technisch regulatorischen Pegelwerten und Nutzerempfinden/-verhalten aufmerksam machte, ging der BKZ.SH-Geschäftsführer noch auf Musterverträge der Telekom ein, die das Unternehmen mit Kommunen abschließen möchte. Lüneberg wies die Ausschussmitglieder darauf hin, welche rechtlichen Fallstricke in Mustervereinbarungen über geringfügige bauliche Maßnahmen i. S. d. § 127 Abs. 4 TKG enthalten

sein können. Der Ausschuss beschloss, der Empfehlung des BKZ und der Geschäftsstelle an die Ämter und Gemeinden zu folgen, den von der Telekom in Umlauf gebrachten Mustervertrag nicht zu unterschreiben.

Neuregelung für „Alterspräsidenten“

Landesgeschäftsführer Jörg Bülow hat bei der Tagung über Änderungen kommunalrechtlicher Vorschriften informiert. Die Gesetzesänderungen, die teils bereits Anfang April in Kraft getreten sind, teils mit Beginn der neuen Kommunalwahlperiode am 01. Juni 2023 in Kraft treten, betreffen folgende Themen: die Einführung neuer Fristen und Anhebung der Quoren bei Bürgerbegehren und Bürgerentscheiden, die Anhebung der Fraktionsmindeststärke in Vertretungen mit 31 oder mehr Mitgliedern, die Bildung von Beiräten sowie die Neuregelung für den „Alterspräsidenten“. Den letzten Punkt, der auch für die Zweckverbände von Bedeutung sei, habe der SHGT nicht unterstützt. Die Neuregelung besagt, dass in der ersten Sitzung der Verbandsversammlung zu Beginn der neuen Kommunalwahlperiode nicht das älteste Mitglied der Verbandsversammlung die Sitzung eröffnet und die Wahl des Verbandsvorstehers durchführt, sondern derjenige, der der Verbandsversammlung am längsten ununterbrochen angehört. Bei Personen mit gleicher Zugehörigkeitsdauer entscheidet wiederum das Lebensalter.

MEKUN ändert Vorgaben

Die DIN 1986 Teil 30 stand als weiteres Thema auf der Tagesordnung: Das Umweltministerium hatte mit Datum vom 5. Oktober 2010 die bundesweit gültige DIN 1986 Teil 30 „Entwässerungsanlagen für

Gebäude und Grundstücke - Instandhaltung“ mit Änderungen und Ergänzungen als allgemein anerkannte Regel der Technik nach § 34 Abs. 1 des Landeswassergesetzes (LWG) eingeführt und im Amtsblatt (Amtsbl. Schl.-H. S. 905) bekannt gemacht. Mit der Bekanntmachung wurde die Dichtheitsuntersuchung und Sanierung von Grundstücksentwässerungsleitungen in Schleswig-Holstein verbindlich eingeführt.

Olav Kohlhasse aus dem MEKUN berichtete, dass das Umweltministerium aufgrund verschiedener Anpassungsbedarfe plane, die Landesverordnung über die Selbstüberwachung von Abwasseranlagen und Abwassereinleitungen (Selbstüberwachungsverordnung – SüVO) zu überarbeiten. Die Neufassung solle Anfang 2024 in Kraft treten. Kohlhasse erläuterte zudem zur DIN 1986 Teil 30, dass das Umweltministerium neue Vorgaben zu Dichtigkeitsprüfungen für Grundstücksentwässerungsleitungen beschlossen habe. Demnach seien die Erstprüfungen privater Leitungen künftig bis zum Jahr 2040 durchzuführen, unabhängig von der Zustandserfassung des öffentlichen Bereiches. Bis zum Erreichen der weitestgehenden Untersuchung/Sanierung öffentlicher Kanalisationen werde die flächendeckende Dichtheitsprüfung von Grundstücksentwässerungsleitungen außerhalb von Wasserschutzgebieten und in Wasserschutzgebieten der Zone III B ausgesetzt. Die Dichtheitsprüfung von Grundstücksentwässerungsleitungen in Wasserschutzgebieten sei mit höherer Priorität durchzuführen, die Umsetzung der Selbstüberwachungsverordnung in Bezug auf die Zustandserfassung wie auch erforderliche Sanierungen des öffentlichen Kanalnetzes seien verstärkt vom Träger der

Abwasserbeseitigungspflicht umzusetzen. Das weitere Vorgehen sei derzeit auch Beratungsgegenstand im Landtag.

Einführung einer

De-minimis-Klausel gefordert

Ein weiteres Thema, das den Zweckverbandsausschuss beschäftigte, drehte sich um Bestrebungen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) und des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) zur Vereinfachung der Konzessionsvergabe in kleineren Gemeinden. Der DStGB hat bereits im Februar 2021 die Einführung einer De-minimis-Klausel bei der Konzessionsvergabe gefordert, der BDEW hat einen Vorschlag für einen neuen § 46 Abs. 6a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) vorgelegt.

Der Zweckverbandsausschuss des SHGT hat beschlossen, die Bestrebungen von DStGB und BDEW zur Vereinfachung der Konzessionsvergabe in kleineren Gemeinden zu unterstützen und hat sich dafür ausgesprochen, dass sich die Verbände auf Bundesebene in geeigneter Weise für die Einführung einer De-minimis-Klausel bei der Konzessionsvergabe einsetzen.

Im Rahmen des Themenkomplexes Energiewende berichtete Landesgeschäftsführer Jörg Bülow, welche ehrgeizigen Gesetzesvorhaben derzeit auf Bundesebene angeschoben werden, die die Klimaneutralität der Energieversorgung und des Gebäudebestandes zum Ziel haben. Er hob dabei drei Gesetzgebungsverfahren hervor: Gebäudeenergiegesetz, Energieeffizienzgesetz und Klimaanpassungsgesetz. Anfang April sei ein Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und zur Änderung der Heizkostenverordnung so-

Anzeige

Kommunalwahlen - fit für das kommunale Ehrenamt

Im Mai 2023 fanden in Schleswig-Holstein Kommunalwahlen statt. Auf die neu- und wiedergewählten ehrenamtlichen Mandatsträger/-innen warten Aufgaben, für die sie ein umfangreiches Wissen benötigen. Um sie auf diese Aufgaben vorzubereiten, haben wir in unser Programm entsprechende Seminare aufgenommen, die an Wochenenden stattfinden.

- Grundlagenseminar für Kommunalpolitiker/-innen (Nr. 91005)
- Einstieg in das kommunale Haushaltsrecht für Kommunalpolitiker/-innen (Nr. 92010)
- Öffentliches Baurecht in der kommunalen Praxis (Nr. 93000)

Weitere Informationen und Anmeldung unter veranstaltungen.komma-sh.de.

Kontakt: Svenja Matthiesen, T 04322 | 693 563, matthiesen@komma-sh.de



KOMMA
Kompetenzzentrum für
Verwaltungs-Management

- Fortbildung
- Beratung
- Wissenstransfer

Heintzestraße 13
24582 Bordesholm
T 04322 | 693 -100
service@komma-sh.de
www.komma-sh.de

wie zur Änderung der Kehr- und Überprüfungsordnung veröffentlicht worden.

Problematisch für Kommunen

Aus Sicht der Geschäftsstelle werde das GEG in vorliegender Form den Druck auf Kommunen erheblich verstärken, für die Einrichtung von Wärmenetzen zu sorgen. Das gelte aus der Perspektive derjenigen Eigentümer, die sich im Fall einer Heizungshavarie die Kosten des Austausches der Öl- oder Gasheizung durch eine Wärmepumpe nicht leisten können oder bei deren Gebäude die Wärmepumpe nicht zu vertretbaren Umbau- und Betriebskosten für ausreichende Wärme- und Warmwasserversorgung sorgen könne. In beiden Fällen könnten unter 80-jährige Eigentümer nur dann eine neue Öl- oder Gasheizung in ein Bestandsgebäude einbauen, wenn ihnen der Anschluss an ein Wärmenetz innerhalb von zehn Jahren garantiert werde. Die Garantie könnte nur von der Gemeinde oder einem anderen Betreiber eines Wärmenetzes kommen. Besonders problematisch sei, dass diese Zeitplanungen nicht mit den Zeitvorgaben für die Wärmeplanung harmonisieren und mit Blick auf die Zeitdauer für den Aufbau eines Netzbetreibers und eines Netzes vielerorts nicht realistisch seien.

Einsparverpflichtungen öffentlicher Auftraggeber

Bülow ging noch auf das Energieeffizienzgesetz ein: Anfang April habe das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Änderung des Energiedienstleistungsgesetzes veröffentlicht. Mit dem Gesetzesvorhaben sollen die Energieeffizienzziele sowohl für den Primärenergieverbrauch als auch für den Endenergieverbrauch in Deutschland festgelegt werden. Aus kommunaler Sicht sei hierbei insbesondere § 6 „Einsparverpflichtungen öffentlicher Auftraggeber“ relevant.

Ebenfalls Anfang April sei der Referentenentwurf eines Bundes-Klimaanpassungsgesetzes veröffentlicht worden. Der Referentenentwurf sehe vor, dass die Bundesregierung eine vorsorgende Klimaanpassungsstrategie mit messbaren Zielen vorlege und umsetze, um die Klimaanpassung auf eine verbindliche Grundlage zu stellen. Die Strategie basiere auf einer Klimarisikoanalyse der Bundesregierung. Sie werde bis spätestens 30. September 2025 vorgelegt und alle vier Jahre unter Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse angepasst. Die Ziele

seien durch geeignete Maßnahmen auf Bundesebene zu unterlegen.

Zukunft der Niederungen bis 2100

Referent Daniel Kiewitz informierte die Ausschussmitglieder darüber, dass das Umweltministerium derzeit eine „Strategie für die Zukunft der Niederungen bis 2100“ erarbeite. Ziel sei es, Lösungen zu entwickeln, die der Wasserwirtschaft helfen sollen, um den Herausforderungen der zahlreichen Niederungen im Land vor dem Hintergrund des Klimawandels mit ansteigendem Meeresspiegel von Nord- und Ostsee begegnen zu können. Nachdem die Geschäftsstelle einen berechtigten Platz in dem entsprechenden Projektbeirat eingefordert habe, vertrete nun Jan Christian Büddig, Amtsdirektor des Amtes KLG Eider, die Interessen des SHGT in dieser Runde.

Nach dem intensiven Austausch zu den zahlreichen Themen, mit denen der Zweckverbandsausschuss des SHGT befasst ist, schloss die Ausschussvorsitzende Heike Mews die Sitzung mit einem Dank an alle Teilnehmer und die Geschäftsstelle.

Danica Rehder

Infothek

Politisch motivierte Kriminalität 2022 auf dem Höchststand

Die Zahl der politisch motivierten Straftaten ist im Jahr 2022 erneut deutlich um über sieben Prozent auf 58.916 Delikte angestiegen. Damit befindet sich die politisch motivierte Kriminalität (PMK) auf dem höchsten Stand seit Einführung der Statistik im Jahr 2001. Insbesondere Delikte von rechts und Hasskriminalität haben besonders zugenommen. Dabei sind vermehrt Straftaten und Gewalt gegen Geflüchtete und Asylunterkünfte sowie der sog. Reichsbürger- bzw. Selbstverwalterszene zu verzeichnen. Auch die Zahl der politisch motivierten Gewalttaten ist um vier Prozent auf 4.043 Delikte angestiegen.

Propagandadelikte häufigste Delikte

Das Verbreiten von Propagandamitteln oder Verwenden von Kennzeichen verfassungswidriger Organisationen stellen mit einem Anteil von fast 28 Prozent an den Gesamtfallzahlen einen Schwerpunkt bei politisch motivierter Kriminalität dar. Hier ist insbesondere der Anteil an ausländischer Ideologie um rund 425 Prozent im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Die

Propagandadelikte mit religiöser Ideologie sind um 128 Prozent angestiegen.

Viele Verstöße gegen das Versammlungsgesetz mit unbekanntem Hintergrund

Besonders auffällig war der Anstieg an Verstößen gegen das Versammlungsgesetz. Diese haben um rund 416 Prozent zugenommen. Dies macht rund ein Drittel in diesem Bereich aus. Stellten Sachbeschädigungen im Vorjahr noch den größten Anteil an registrierten Straftaten der PMK dar, bildeten sie im Jahr 2022 nur noch den drittgrößten Anteil (13,54 %).

Politische Straftaten im Themenzusammenhang „Ukraine“

Im Unterthemenfeld „Ukraine“ im Oberthemenfeld „Krisenherde/Bürgerkriege“ wurden im vergangenen Jahr insgesamt 5.510 politisch motivierte Straftaten durch die Bundesländer gemeldet. Den maßgeblichen Anteil von rund 49 Prozent hatten dabei Straftaten mit ausländischen Ideologien.

Strafbewehrte Handlungen aufgrund Versorgungsschwierigkeiten

Die Sorgen in bestimmten Kreisen der

Bevölkerung hinsichtlich der Verknappung der Ressourcen wie etwa von Lebensmitteln oder auch von Energieträgern, vor allem ausgelöst durch den Ukraine-Konflikt und die damit einhergehenden steigenden Kosten, spiegeln sich nur bedingt in den erfassten Straftaten wider. Für das Jahr 2022 wurden insgesamt 1.298 politisch motivierte Straftaten im Unterthemenfeld „Versorgung“ gemeldet und erfasst. Im Vorjahr waren es lediglich 169.

PMS bei Klimabewegung überwiegend mit linker Ideologie

1.716 Straftaten mit dem Themenzusammenhang „Klima“ und „Umweltschutz“ wurden im Jahr 2022 begangen. 1.391 dieser Delikte wurde linker Ideologien zugeordnet. 307 Straftaten konnten hingegen keiner Gesinnung zugeordnet werden. Politisch motivierte strafbewehrte Handlungen im Zusammenhang mit Klimabewegung konnte dagegen nur in 18 Fällen zugeordnet werden.

Weiterer Anstieg der Hasskriminalität

Im Bereich der Hasskriminalität hat sich eine deutliche Zunahme um rund zehn

Prozent auf 11.520 gezeigt. Drei von vier dieser Straftaten sind dem Bereich „PMK rechts“ zuzuordnen. Die Zahl der Gewalttaten ist noch deutlicher um 33 Prozent auf nun 1.421 gestiegen. Hinter den Straftaten stehen vor allem fremdenfeindliche, antisemitische und rassistische Motive.

Anstieg von Hass und Gewalt gegenüber Geflüchteten

Im vergangenen Jahr haben auch die Straftaten gegen Geflüchtete wieder zugenommen. Die Polizeibehörden registrierten 1.420 Straftaten gegen Schutzsuchende – das entspricht einem Anstieg um neun Prozent. Die Zahl der Gewaltdelikte ist um 22 Prozent auf 278 gestiegen. Auch Asylunterkünfte werden immer häufiger zum Ziel von Straftaten, hier ist gegenüber 2021 ein Anstieg um 67 Prozent auf 120 Fälle zu beobachten.

Erneuter Anstieg der Straftaten gegenüber Repräsentanten des Staates

Straftaten gegen den Staat und seine Vertreter haben im Jahr 2022 insgesamt deutlich um 47,29 Prozent zugenommen. Davon sind auch Amts- und Mandatsträger auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene betroffen. Während Angriffe auf Amtsträger auf Bundes- und Landesebene gegenüber dem Vorjahr gesunken sind, bleiben die Zahlen bzgl. der kommunalen Amts- und Mandatsträger konstant hoch. Dahinter stehen insbesondere auch Straftaten im Bereich der sog. „Reichsbürger/Selbstverwalter“ im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und vielfach auch rechte und fremdenfeindliche Motive.

Anmerkung des DStGB

Die Entwicklungen der politisch motivierten Kriminalität sind insbesondere mit Blick auf die Zunahme der Gewaltdelikte und der Tendenzen von „rechts“ gegenüber Repräsentanten des Staates – auch auf kommunaler Ebene – sowie gegenüber Geflüchteten besorgniserregend. Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat sich weiter zugespitzt, so dass 2022 ein neuer Höchststand erreicht wird. Auch wenn es vereinzelt, so im Bereich der Angriffe auf Amts- und Mandatsträger auf Bundes- und Landesebene eine positive Tendenz gibt, bleiben physische und verbale Gewalt auf Repräsentanten des Staates, insbesondere auf kommunaler Ebene weiterhin auf einem zu hohen Niveau. Dabei bleibt die Dunkelziffer zahlreicher Delikte, die nicht zur Anzeige gebracht werden, weiterhin sehr hoch. Hiergegen muss der Staat, Polizei und Justiz konsequent vorgehen, den bestehenden Strafrechtsrahmen ausschöpfen und durchsetzen und die Betroffenen präventiv als auch repressiv noch stärker unterstützen. Insbesondere muss die Strafverfolgung beim Thema Hasskriminalität im

Netz effektiver ausgestaltet werden und ein rechtsfreier Raum unbedingt vermieden werden. Auch spielen präventive Maßnahmen wie Stärkung der politischen Bildung sowie der Ausweitung von Präventionsmaßnahmen zur Stärkung der Demokratie vor Ort und Bekämpfung von Hass und Radikalisierungen auf kommunaler Ebene eine besondere Bedeutung. Denn insbesondere die außergewöhnlich hohe Zahl an Propagandadelikten könnte auf fehlendes politisches Verständnis zurückzuführen sein.

Weitere Informationen sind zu finden unter www.bmi.bund.de.

KfW-Kommunalpanel 2023: Investitionsrückstand steigt trotz Mehrfachbelastungen nur moderat

Difu-Kommunalbefragung: Angesichts der wirtschaftlichen Verwerfungen infolge des Ukraine-Kriegs blicken die Kommunen pessimistisch in die Zukunft. Trotz andauernder finanzieller Belastungen steigt der Investitionsrückstand nur moderat auf 165,6 Mrd. EUR.

Für die Kommunen in Deutschland ist die Krise mittlerweile zum Dauerzustand geworden. Die Hoffnung auf wirtschaftliche Erholung nach dem Zurückfahren der Coronamaßnahmen fand durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ein jähes Ende: Die Kommunen standen vor der Herausforderung, Lösungen für den Zustrom Geflüchteter zu finden und zugleich mit stark steigenden Energie-, Güter- und Verbrauchspreisen umzugehen. Das aktuelle, im Auftrag der KfW vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) durchgeführte KfW-Kommunalpanel 2023 zeigt, dass diese großen Herausforderungen erneut zu erheblicher Sorge in den Kammereien führten. Zugleich erwies sich die kommunale Investitionstätigkeit aber als erstaunlich robust: So stiegen die geplanten Investitionen gemäß Hochrechnung des KfW-Kommunalpanel 2023 nominal weiter an und der Investitionsrückstand vergrößerte sich nur moderat auf 165,6 Mrd. EUR.

Angesichts der großen Herausforderungen bewertete jede zweite Kommune ihre aktuelle Finanzlage im letzten Jahr als bestenfalls „ausreichend“. Im Vergleich dazu sprachen nur rund 22 Prozent der Kommunen von einer gegenwärtig „guten“ oder „sehr guten“ Finanzlage. Deutlich negativer bewerteten die Kommunen die künftige Finanzsituation: Mit Blick auf die kommenden fünf Jahre erwarten 57 Prozent eine „eher nachteilige“ und weitere 26 Prozent sogar eine „sehr nachteilige“ Entwicklung der eigenen Haushaltssituation. Ein besonderer Fokus galt bei der aktuellen Befragung Unterschieden zwischen „vulnerablen“ und „resilienten“ Kommunen. Als vulnerabel gelten Kommunen, die in den zehn vergangenen, von

Krisen geprägten Jahren eine negative Haushaltsentwicklung aufweisen, als resilient gelten solche, die im selben Zeitraum von einer guten Entwicklung berichteten. Die Umfrage bestätigte die Vermutung, dass vulnerable Kommunen die aktuelle und künftige finanzielle Situation deutlich negativer als resiliente Kommunen einschätzen.

Die geplanten Investitionen sind nach dem aktuellen KfW-Kommunalpanel im Jahr 2022 leicht auf 41,3 Mrd. EUR gestiegen (Vorjahr: 38,3 Mrd. EUR). Die größten Anteile dieser Summe entfielen mit jeweils rund einem Viertel auf Schulen und Straßen. In der Investitionsplanung für das Jahr 2023 gehen die Kommunen trotz der finanziellen Planungsrisiken weiterhin von einem leichten Anstieg auf 43,1 Mrd. EUR aus. Jedoch zeigen die Befragungsergebnisse für das zurückliegende Jahr erneut, dass rund ein Drittel aller geplanten Investitionen nicht realisiert werden. Während die Ursachen hierfür weitgehend bekannt sind – die Kommunen berichten regelmäßig von Personalmangel in der Bauverwaltung sowie von der hohen Kapazitätsauslastung im Baugewerbe –, spielen seit der Corona-Pandemie zusätzlich Materialknappheit und Lieferengpässe eine herausgehobene Rolle. Hinzu kommt, dass der Anstieg der geplanten kommunalen Investitionen noch keine Preissteigerung berücksichtigt. Die starken Preisanstiege vor allem im Bau führen dazu, dass mit dem Anstieg der kommunalen Investitionsplanungen nicht unbedingt mehr reale Investitionen in die Infrastruktur einhergehen. „Wenn die Kommunen die Herausforderungen der Transformation bewältigen sollen, brauchen wir eine verlässliche kommunale Finanzausstattung, endlich eine solidarische Anstrengung für Städte mit Altschulden, die sie derzeit faktisch handlungsunfähig machen, und eine gesamtgesellschaftliche Anstrengung zum Abbau des Arbeitskräftemangels“, kommentiert Prof. Dr. Carsten Kühl, wissenschaftlicher Direktor und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik. „Dass ein Drittel der kommunalen Investitionen, für die das Geld vorhanden ist, nicht realisiert werden können, ist ein weiteres Alarmsignal dafür, was passiert, wenn Deutschland sein Fachkräfteproblem nicht gelöst bekommt.“

Der für das Jahr 2022 gemeldete Investitionsrückstand der Kommunen stieg moderat auf 165,6 Mrd. EUR an (Vorjahr: 159,4 Mrd. EUR). Die größten Anteile entfallen dabei mit 29 Prozent auf Schulen, 23 Prozent auf Straßen und mit 12 Prozent auf Verwaltungsgebäude. Diese Anteile entsprechen etwa den Werten der vergangenen Befragungsjahre und zeigen, dass sich die großen Blöcke des Investitionsrückstands in den deutschen Kommunen längst verfestigt haben. Ein besonders markanter Anstieg des Investi-

tionsrückstands im Vergleich zum Vorjahr wird für den Bereich der Sportstätten ausgewiesen (plus 4,5 Mrd. EUR). Mit Blick in die Zukunft gehen 45 Prozent der Kommunen davon aus, dass der Investitionsrückstand im Straßenbereich künftig noch weiter anwachsen dürfte. Nur 21 Prozent erwarten hier einen Rückgang. Die Straßen dürften also weiterhin das Sorgenkind in der kommunalen Infrastruktur bleiben. Besonders stark ausgeprägt ist dieser Rückstand im Osten und im Norden Deutschlands. Unterscheidet man den Rückstand für die gesamte Infrastruktur nach „vulnerablen“ und „resilienten“ Kommunen, so wird deutlich, dass sich die Infrastruktur in vulnerablen Kommunen in einem schlechteren Zustand befindet. Während in dieser Gruppe der durchschnittliche Investitionsrückstand 3.174 Euro pro Kopf beträgt, liegt er in der Gruppe der resilienten Kommunen nur bei 2.099 Euro pro Kopf.

Ein Sonderthema des diesjährigen KfW-Kommunalpanels waren kommunale Investitionen in den Klimaschutz beziehungsweise die Klimaanpassung. Die Ergebnisse zeigen hier nicht nur, dass die Kommunen insgesamt derzeit deutlich weniger in den Klimawandel investieren als nötig wäre. Sie zeigen auch, dass es gerade vulnerablen Städten, Gemeinden und Kreisen schlechter gelingt, die Investitionsbedarfe zu erfüllen, die sich für sie aus dem Klimawandel ergeben. „Angesichts der immer häufiger auftretenden Extremwetterereignisse können wir es uns nicht erlauben, dass die Kommunen zwischen Ausgaben zur Krisenbewältigung und Investitionen in den Klimaschutz und die Klimaanpassung wählen müssen“, sagt Christian Raffer, Projektleiter am Deutschen Institut für Urbanistik. „Gerade Kommunen, die in den vergangenen Krisenjahren finanziell besonders stark gelitten haben, müssen strukturell gestärkt werden.“ Anders werde es kaum gelingen, dass die Kommunen den notwendigen Anteil am Klimaschutz, den sie zu leisten bereit seien, auch leisten könnten.

Datengrundlage

Das KfW-Kommunalpanel wird seit 2009 jährlich im Auftrag der KfW vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) erhoben. Kernpunkte der repräsentativen Befragung der Kämmereien in kreisfreien Städten, Landkreisen und kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohner/-innen sind die kommunale Finanzlage, die Investitionstätigkeit und deren Finanzierung. Die Hauptbefragung für das aktuelle KfW-Kommunalpanel, an der sich 862 Kommunen beteiligten, lief von September bis Dezember 2022.

Pressemitteilung Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) vom 15.05.2023

Informationskampagne „wasserstark.sh“ gestartet

Das Land Schleswig-Holstein hat eine Informationskampagne zum Thema Wassergefahren gestartet, die ab sofort auf Wassergefahren und Vorsorgemöglichkeiten aufmerksam macht. Das Ziel der zweijährigen Kampagne ist es, Schleswig-Holstein „wasserstark“ zu machen, also alle Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner präzise über Sturmfluten, Binnenhochwasser und Starkregen zu informieren und die Gefahrenpotentiale dieser Extremereignisse aufzuzeigen. Darüber hinaus transportiert die Kampagne konkrete Handlungsempfehlungen für den Ernstfall und zielgerichtete Vorsorgemaßnahmen zum frühzeitigen Schutz vor Wassergefahren.

Im Laufe des Jahres wird neben der Informationskampagne für Bürgerinnen und Bürger ein gesondertes Beratungsangebot für Kommunen starten. Weitere Informationen sind auf der für die Informationskampagne eingerichteten Homepage zu finden: www.wasserstark.sh

Förderaufruf für das Radnetz Deutschland

Seit dem 03.05.2023 können Kommunen wieder Anträge für die Förderung von Radfernwegen einreichen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr startet in die nächste Förderrunde für das Radnetz Deutschland. Bis zu 100 Millionen Euro stehen in einem zweiten Förderaufruf dem Ausbau der national bedeutenden Radfernwege des Radnetzes Deutschland bereit.

Bis zum 31. August 2023 können beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) Förderanträge für Vorhaben auf dem Radnetz Deutschland eingereicht werden. Für den Förderaufruf stehen bis zu 45 Millionen Euro für längerfristige Projekte bereit. Für kurzfristige Vorhaben, die bis Ende 2024 abgeschlossen werden können, stehen bis zu 55 Millionen Euro bereit. Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung förderfähiger Maßnahmen mit einem Regelfördersatz von bis zu 75 Prozent. Antragsberechtigt sind Kommunen, Landkreise und andere juristische Personen des öffentlichen sowie des privaten Rechts.

Finanziert werden unter anderem:

- Maßnahmen zur Verbreiterung der Radwege und Verbesserung der Oberflächen,
- Bau von neuen Radwegen, mit denen Lücken im Netz geschlossen werden,
- Erhöhung der Sicherheit, z. B. durch bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr,
- Bau von Fahrradabstellanlagen und modernen Raststätten sowie
- Maßnahmen, um die Routen und Angebote des Radnetzes Deutschlands bekannter zu machen.

Informationen zum Programm und zur Antragsstellung unter: www.balm.bund.de

Siegerehrung der EnergieOlympiade 2023 am 27. Juni im Rendsburger Nordkolleg

Welche kommunalen Energie- und Klimaschutzprojekte wurden 2023 von der Jury ausgezeichnet? Wer das wissen und mit den Kommunen und ihren Macherinnen und Machern ins Gespräch kommen möchte, ist herzlich eingeladen zur Siegerehrung der EnergieOlympiade im Rendsburger Nordkolleg am 27. Juni 2023, 14:30 Uhr. Ein spannendes Programm erwartet die Teilnehmenden mit Kurzvorstellung der prämierten Projekte, Preisübergabe zusammen mit Energiewende-Minister Tobias Goldschmidt und einem anregenden Impulsvortrag zur Energiewende durch Blogger und Buchautor Jan Hegenberg. Außerdem bietet sich die Gelegenheit zu erfahren, wie das dänische Sønderborg schon vor 2030 klimaneutral werden will. Die veranstaltende Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein (EKSH) lädt im Anschluss zu einem klimafreundlichen Imbiss – wie immer die perfekte Gelegenheit, in persönlichen Gesprächen mit anderen Akteuren Anregungen für eigene Energie- und Klimaschutzvorhaben zu vertiefen und sich auszutauschen. Bitte melden Sie sich an unter <https://www.energieolympiade.de/der-wettbewerb/siegerehrung-2023/>.

Termine:

12.07.2023: Landesvorstand des SHGT

12.07.2023: Parlamentarischer Abend der Kommunalen Landesverbände

06.09.2023: Bau-, Planungs- und Umweltausschuss des SHGT

07.09.2023: Besprechung der Kreisgeschäftsführer des SHGT

14.-15.09.2023: Bürgermeisterfachkonferenz

20.09.2023: Schul-, Sozial- und Kulturausschuss des SHGT

21.09.2023: Rechts-, Verfassungs- und Finanzausschuss des SHGT

27.09.2023: Bürgervorstehertagung des SHGT

Mitteilungen des DStGB

Presseerklärung vom 16.05.2023

Kommunen fordern Wärmewende mit Plan und Augenmaß

Die Transformation des Wärmesektors in Deutschland hin zu einer klimaneutralen Versorgung bis zum Jahr 2045 ist ein großer Kraftakt für die Kommunen und kommunalen Unternehmen. „Die Städte und Gemeinden erkennen die Notwendigkeit einer klimaneutralen Energieversorgung für die Erreichung der Klimaziele, allerdings muss der erforderliche Transformationsprozess unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort gestaltet und grundsätzlich allen Kommunen finanziell und rechtlich ermöglicht werden“, sagte Dr. Bernhard Gmehling, Vorsitzender des Ausschusses für Finanzen und Kommunalwirtschaft und Oberbürgermeister von Neuburg an der Donau anlässlich einer Sitzung im hessischen Lauterbach.

Die Städte und Gemeinden stehen hinter der Wärmewende. Als zentrale Akteure bei der Umsetzung vor Ort ist den Kommunen dabei auch klar, dass die Wärmewende mit Plan und Augenmaß erfolgen

muss. Dafür braucht es realistische Um- und Ausbaupfade für Wärme- und Gasnetze, die Planungssicherheit für Kommunen und Energieversorger gewährleisten. Insbesondere müssen die Vorgaben für den Einsatz von erneuerbaren Energien in Wärme- und Gasnetzen erreichbar sein. Da die Wärmeversorgung in Zukunft im Wesentlichen dezentral stattfinden wird, muss sie auf die verschiedenen lokalen Gegebenheiten zugeschnitten werden können. Durch die Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und das anstehende Gesetz zur kommunalen Wärmeplanung will die Bundesregierung Rahmenbedingungen schaffen, die dies ermöglichen. Dabei ist die Verzahnung des GEG mit einem kommunalen Wärmeplanungsgesetzes dringend erforderlich, da hier verfrühte Vorfestlegungen den Ergebnissen einer zukünftigen Wärmeplanung entgegenstehen könnten. „Deshalb ist eine echte Technologieoffenheit sowie praxisgerechte Umsetzungsfristen

im Gesetz zu gewährleisten, die es Kommunen bei ihrer Wärmeplanung ermöglichen alle technischen Potentiale für die Wärmewende zu nutzen“, so Dr. Gmehling. So verhindert eine zu starke Fokussierung auf eine einzelne Technologie wie die Wärmepumpe etwa im Gebäudebestand einen optimalen Mix der unterschiedlichen Versorgungsinfrastrukturen in den Bereichen Strom, Gas und Wärme. In bestehenden Schulen, Kitas und Verwaltungsgebäuden ist die Wärmepumpe oft keine realistische technische Option, sondern funktioniert nur im Zusammenhang mit einer energetischen Sanierung. Außerdem muss jede Kommune, unabhängig von ihrer Größe und Verpflichtung zur Wärmeplanung, von den Fördermitteln für die Wärmeplanung in gleicher Weise profitieren können. Dabei gilt es Inkongruenzen in der Fördersystematik zu vermeiden, etwa indem Fördermittel auch im Falle einer verbindlichen Einführung der Wärmeplanung weiterhin in Anspruch genommen werden können.

„Darüber hinaus muss zwingend sichergestellt werden, dass Kommunen und kommunale Wohnungswirtschaft mit Blick auf die klimaneutrale Transformation ihres Gebäudebestandes umfassend und langfristig finanziell unterstützt werden“, sagte Gmehling abschließend.

Buchbesprechungen

PRAXIS DER KOMMUNALVERWALTUNG

Landesausgabe Schleswig-Holstein

KOMMUNAL- UND SCHUL-VERLAG,
65026 Wiesbaden

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

Herausgegeben von:

Joachim Bender, Jörg Bülow, Helmut Dedy, Dr. Franz Dirnberger, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Dr. Klaus Klang, Dr. Alexis von Komorowski, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Dr. Sönke Schulz, Hubert Stubenrauch, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Monika Weini, Andreas Wellmann, Johannes Winkel und Uwe Zimmermann

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **627. Nachlieferung** (Dezember 2022, Preis 89,00€) enthält:

C 17 SH - Landesbeamtengesetz Schleswig-Holstein (LBG Schl.-H.)

Von Erich Seeck, Ministerialrat a. D., Norina Ciemnyjewski, Ministerialrätin, Leiterin des Referates, „Öffentliches Dienstrecht“ in der Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Christiane Coenen, Ministerialrätin a. D., Uta Scheel, Rechtsanwältin, Flintbek bei Kiel, Sylvia Schuld/, Regierunsdirektorin, Referentin im Personalreferat - Geschäftsbereich des Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages, Michael Stotz, Dipl.-Verwaltungswirt, Referatsleiter im Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein

Die aktuelle Lieferung umfasst die Erstkommentierung des § 7 (Beamtinnen und Beamte auf Zeit) sowie aus dem Hoch-

schulbereich, der §§ 117 (Rechtsstellung) und 118 (Professorinnen und Professoren). Ferner wurden bereits kommentierte Vorschriften wegen zwischenzeitlicher Rechtsänderungen überarbeitet; der Schwerpunkt liegt im Abschnitt VI - Rechtliche Stellung im Beamtenverhältnis - und dort insbesondere die Regelungen über Arbeitszeit und Urlaub. Der Anhang wurde ebenfalls überarbeitet.

G 2 SH - Kindertagesförderungsgesetz Schleswig-Holstein

Prof. Dr. Mathias Nebendahl, Rechtsanwalt und Notar, Fachanwalt für Arbeitsrecht, Fachanwalt für Medizinrecht und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Kiel, Honorarprofessor an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, und Dr. Johannes Badenhop, Rechtsanwalt und Notar, Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Fachanwalt für Vergaberecht, Kiel, Lehrbeauftragter an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Aufgrund umfangreicher Änderungen in der Kommentierung und den Anhängen erfolgt mit dieser und der darauffolgenden Lieferung ein kompletter Neuaustausch des Beitrags.

Mit dieser Lieferung erhalten Sie den ersten Teil des Beitrags von Inhaltsübersicht, S. 1 bis Kommentar § 30, S. 240.

K 2c - Gaststättengesetz

Von Klaus Weber, Regierungsdirektor

Der Beitrag wurde nahezu vollständig überarbeitet. Die aktuelle Rechtsprechung wurde berücksichtigt.

K 8 - Bundesmeldegesetz (BMG)

Mit dieser Lieferung sind die jüngsten Gesetzesänderungen berücksichtigt

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **628. Nachlieferung** (Januar 2023, Preis 99,00 €) enthält:

G 2 SH - Kindertagesförderungsgesetz Schleswig-Holstein

Prof. Dr. Mathias Nebendahl, Rechtsanwalt und Notar, Fachanwalt für Arbeitsrecht, Fachanwalt für Medizinrecht und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Kiel, Honorarprofessor an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, und Dr. Johannes Badenhop, Rechtsanwalt und Notar, Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Fachanwalt für Vergaberecht, Kiel, Lehrbeauftragter an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Aufgrund umfangreicher Änderungen in der Kommentierung und den Anhängen erfolgt ein kompletter Neuaustausch des Beitrags.

Mit dieser Lieferung erhalten Sie den zweiten Teil von Kommentar § 31 bis Stichwortverzeichnis.

J 1 O SH - Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen des Landes Schleswig-Holstein (LBGG)

Der Gesetzestext wurde auf den aktuellen Stand gebracht.

K 2b - Handwerksordnung

Von Josef Walter, Abteilungsdirektor a. D.

Nach Änderungen der Handwerksordnung und des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes wurde der Beitrag überarbeitet.

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **629. Nachlieferung** (Januar/Februar 2023, Preis 99,00 €) enthält:

F 1 - Baugesetzbuch (BauGB)

Begründet von Johannes Schaetzel, Ministerialrat a. D., fortgeführt von Dr. Jürgen

Busse, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bayerischen Gemeindetags a. D., Dr. Franz Dirnberger, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bayerischen Gemeindetags, Heinz G. Bienek, Ministerialrat beim Sächsischen Staatsministerium des Innern a. D., Dr. Giemens Demmer, Rechtsanwalt, München, Viktoria Dilken, Syndikusrechtsanwältin bei der LINDE AG, Dr. Iris Meeßen, Rechtsanwältin, München, Roland Schmidt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, München, Dr. Edwin Schulz, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Düsseldorf, Matthias Simon, Dipl.sc.po./Univ., LL.M., Referatsleiter, Verbandsjurist beim Bayerischen Gemeindetag, Frank Sommer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, München

Mit dieser Lieferung wurden die Kommentierungen zu den §§ 26 (Ausschluss des Vorkaufsrechts), 27 (Abwendung des Vorkaufsrechts), 27a (Ausübung des Vorkaufsrechts zugunsten Dritter), 28 (Verfahren und Entschädigung), 29 (Begriff des Vorhabens; Geltung von Rechtsvorschriften), 30 (Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans), 31 (Ausnahmen und Befreiungen), 34 (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile), 35 (Bauen im Außenbereich), 53 (Bestandskarte und Bestandsverzeichnis), 54 (Benachrichtigungen und Umlagenvermerk) und 125 (Bindung an den Bebauungsplan) BauGB überarbeitet. Die Texte der im Anhang unter 1, 5, 7, 8, 13 und 14 abgedruckten Vorschriften wurden auf den aktuellen Stand gebracht.

H 1a - SGB II - Grundsicherung für Arbeitsuchende

Von Dr. Irene Vorholz, Stellvertreterin des Hauptgeschäftsführers des Deutschen Landkreistags

Der Beitrag wurde auf den aktuellen Stand gebracht, insbesondere wurden Erläuterungen zum Zehnten Gesetz zur Änderung des SGB 11, zu den KdU-Beschlüssen vom Oktober 2017, zum Sanktions-Urteil vom November 2019, zum neuen Sozialschutz-Paket und zum neuen Lohnkostenzuschuss nach § 16i SGB II aufgenommen.

K 2g - Prostituiertenschutzgesetz (ProstSchG)

Von Sabine Weidtmann-Neuer

In die Einführung wurden Ausführungen zur Corona-Krise aufgenommen. Die Kommentierungen zu den §§ 1-3, 5, 12, 14, 15, 18, 20, 23, 30, 34, 36 und 37 ProstSchG wurden überarbeitet.

K 14 - Fundrecht in der kommunalen Praxis

Begründet von Georg Huttner, Oberamtsrat a. O., fortgeführt von Uwe Schmidt,

Hauptamtlicher Dozent beim Hessischen Verwaltungsschulverband, Verwaltungsseminar Kassel

Neu aufgenommen werden Erläuterungen zu den §§ 677 (Pflichten des Geschäftsführers), 678 (Geschäftsführung gegen den Willen des Geschäftsherrn), 679 (Unbeachtlichkeit des entgegenstehenden Willens des Geschäftsherrn) und 683 (Ersatz von Aufwendungen). Im Übrigen wurden Erläuterungen zu den §§ 965, 971, 982 und 984 BGB überarbeitet.

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **630. Nachlieferung** (Februar 2023, Preis 99,00 €) enthält:

C 15 SH - Das Besoldungsrecht in Schleswig-Holstein unter besonderer Berücksichtigung der Kommunalbeamten

Begründet von Hans-Gerhard Fuhrmann, Ministerialrat a. D. und Dieter Siek, Oberamtsrat a. D., überarbeitet von Sylke Brandt, Dipl. Verwaltungswirtin, fortgeführt von Martina Neuendorf, weiter fortgeführt von Helmut Koch, Dipl.-Volkswirt, Dipl.-Verwaltungswirt (FH), Finanzministerium Schleswig-Holstein

Die Erläuterungen insbesondere zum Familienzuschlag und -ergänzungszuschlag sowie der Anhang wurden aktualisiert. Der Beitrag ist nunmehr auf aktuellstem Stand.

D 7 SH - Das Jagdrecht in Schleswig-Holstein

Kommentar von Dr. iur. Horst Schulz, Rechtsanwalt und Notar a. D., Lübeck

Die Kommentierungen zu den §§ 1, 2, 7, 9, 13a, 14, 15, 17, 19, 22, 22a, 29, 30-35 BJagdG und 4, 13, 18, 23, 26, 29, 30, 36 LJagdG wurden unter Berücksichtigung aktueller Rechtsprechung überarbeitet.

Eine ausführliche Neukommentierung hat insbesondere die Zulässigkeit des Erwerbs und der Verwendung nächtlicher Zielhilfen durch Inhaber gültiger Jahresjagdscheine erfahren. Zudem wurden weite Teile des Anhangs auf den aktuellen Rechtsstand gebracht. Neu aufgenommen wurde u. a. die Landesverordnung zur Erleichterung der Bejagung des Schwarzwildes (Anh. 1.31).

Das Merkblatt des BKA zu Nachtsichtvor- und Nachtsichtaufsätzen (2.5a), die Verwaltungsvorschrift zum Hundegesetz (Anh. 3.4a) sowie die Allgemeinverfügung für den Abschuss des Chinesischen Muntjaks (Anh. 4.9) erhalten Sie aufgrund des hohen Umfangs mit der kommenden Lieferung im März 2023.

K 31 b - Sprengstoffrecht

Von Kurt Meixner, Ltd. Ministerialrat a. D.

Mit dieser Lieferung wurde die Kommentierung auf den aktuellen Stand gebracht.

Die Kommentierungen zu den §§ 2, 4, Se, 6, Ba, 9, 13, 15, 22, 29, 32, 33c, 36, 37, 39, 44, 47b und 53 SprengG wurden überarbeitet.

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **631. Nachlieferung** (Februar/März 2023, Preis 99,00 €) enthält:

A 15 SH - Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz - LVwG)

Begründet von German Foerster, Ltd. Verwaltungsdirektor a. D., überarbeitet von Gerd-Harald Friedersen, Ministerialrat a. D. und Martin Rohde, Dozent, fortgeführt von Gerd-Harald Friedersen, Ministerialrat a. D., Peter Fischer, Oberamtsrat a. D., Helgo Martens, Polizeidirektor, Bundespolizei, Dr. Sönke E. Schulz, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages, Falk Stadelmann, Assessor jur., Referatsleiter beim Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein in Kiel, Sabrina Zimmermann, Regierungsrätin, Peter Albert, Regierungsdirektor, Anja Mann, Regierungsdirektorin, Rüdiger Knieß, Regierungsdirektor, Prof. Dr. Jochen Beutel, Dozent, Fachhochschule für Verwaltung und Dienstleistung, Fachbereich Allgemeine Verwaltung

Große Teile des Kommentars wurden umfassend überarbeitet, neu gefasst oder erstmals kommentiert, so z. B. die §§ 1-52 (Erster Teil, Verwaltungsorganisation), §§ 52a-52i (Elektronische Kommunikation), § 89 (Fristen, Termine), der neue § 106a (Vollständig automatisierter Erlass eines Verwaltungsaktes), §§ 250-258a (Ausübung unmittelbaren Zwangs), §§ 323-337 (Schlussvorschriften) und viele weitere.

Die bei dieser Lieferung auszutauschenden Seiten werden der besseren Übersichtlichkeit halber paragrafenweise paginiert, nicht wie bisher durchgehend. Die Umstellung auf die paragrafenweise Paginierung soll mit den nächsten Lieferungen fortgesetzt werden.

Hinweis:

Wegen des hohen Umfangs muss die Lieferung in drei Teile geteilt werden. Mit dieser Lieferung erhalten Sie den ersten Teil von Inhaltsübersicht bis Kommentar § 21, S. 6

K 5 - Immissionsschutzrecht

Begründet von Dr. Dieter Engelhardt, Ministerialdirigent a. O. und Christine Hergott, Regierungsdirektorin, fortgeführt von Dr. Dieter Engelhardt, Ministerialdirigent a. D. und Rainer Lehmann, Ministerialrat, weiter fortgeführt von Rainer Lehmann, Ministerialrat, Bay. Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, weiter fortgeführt von Dr. Alfred Scheid/er, Leitender

Regierungsdirektor, Landratsamt Neustadt an der Waldnaab
Neu aufgenommen wurde der Abschnitt 4.5 (Besonderheiten bei Rechtsbehelfen gegen Windenergieanlagen, § 63 BImSchG).

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **632. Nachlieferung** (März 2023, Preis 99,00 €) enthält:

D 7 SH - Das Jagdrecht in Schleswig-Holstein

Kommentar von Dr. iur. Horst Schulz, Rechtsanwalt und Notar a. O., Lübeck

Mit dieser zweiten Hälfte der aufgrund des hohen Umfangs geteilten Lieferung erhalten Sie das zum Anhang gehörende Merkblatt des BKA zu Nachsichtvor- und Nachsichtaufsätzen (2.5a), die Verwaltungsvorschrift zum Hundegesetz (Anh. 3.4a) sowie die Allgemeinverfügung für den Abschluss des Chinesischen Muntjaks (Anh. 4.9).

E 3a - Vergabe und Verwaltung öffentlicher Zuwendungen an und durch kommunale Gebietskörperschaften

Von Jürgen E. Schmidt, Ministerialrat a. D. Mit dieser Lieferung wurde die Darstellung auf den aktuellen Stand gebracht.

J Sa - Aufstiegsfortbildungsgesetz (AFBG)

Von Prof. Dr. jur. habil. Jens M. Schubert, Leiter des Bereichs Recht und Rechtspolitik der Bundesverwaltung der Gewerkschaft ver.di sowie apl. Professor für Arbeitsrecht und Europäisches Recht, Leuphana Universität Lüneburg, Leuphana Law School, und Prof. Dr. rer. publ. Torsten Schaumberg, Professor für Sozialrecht, Fachhochschule Nordhausen

Die Änderungen durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetzes wurden sowohl in Text als auch in Kommentierung eingearbeitet.

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) **633. Nachlieferung** (März/April 2023, Preis 99,00 €) enthält:

A 15 SH - Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz - LVwG)

Begründet von German Foerster, Ltd. Verwaltungsdirektor a. O., überarbeitet von Gerd-Harald Friedersen, Ministerialrat a. D. und Martin Rohde, Dozent, fortgeführt von Gerd-Harald Friedersen, Ministerialrat a. O., Peter Fischer, Oberamtsrat a. D. Helga Martens, Polizeidirektor, Bundespolizei, Dr. Sönke E. Schulz, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages, Falk Stadelmann, Assessor jur., Referatsleiter beim Ministeri-

um für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein in Kiel, Sabrina Zimmermann, Regierungsrätin, Peter Albert, Regierungsdirektor, Anja Mann, Regierungsdirektorin, Rüdiger Knieß, Regierungsdirektor, Prof. Dr. Jochen Beutel, Dozent, Fachhochschule für Verwaltung und Dienstleistung, Fachbereich Allgemeine Verwaltung

Große Teile des Kommentars wurden umfassend überarbeitet, neu gefasst oder erstmals kommentiert, so z. B. die §§ 1-52 (Erster Teil, Verwaltungsorganisation), §§ 52a-52i (Elektronische Kommunikation), § 89 (Fristen, Termine), der neue § 106a (Vollständig automatisierter Erlass eines Verwaltungsaktes), §§ 250-258a (Ausübung unmittelbaren Zwangs), §§ 323-337 (Schlussvorschriften) und viele weitere.

Die bei dieser Lieferung auszutauschenden Seiten werden der besseren Übersichtlichkeit halber paragrafenweise paginiert, nicht wie bisher durchgehend. Die Umstellung auf die paragrafenweise Paginierung soll mit den nächsten Lieferungen fortgesetzt werden.

Hinweis:

Wegen des hohen Umfangs muss die Lieferung in drei Teile geteilt werden. Mit dieser Lieferung erhalten Sie den zweiten Teil von Kommentar § 22, S. 1 bis Kommentar § 65, S. 6.

B 9e - Der Produktplan des neuen Haushaltsrechts als primäres Steuerungsinstrument für Rat und Verwaltung

Von Michael Gyzen, Diplom-Kaufmann

Der Beitrag wurde überarbeitet und um den Abschnitt 8. Regionale und kommunale Produktgestaltungsprozesse erweitert, der sich mit der Zukunft der Prozesse beschäftigt.

L 15 - Kommunale Pressearbeit

Von Dr. Dr. Gerd Treffer, ehem. Pressesprecher der Stadt Ingolstadt

Zwei neue Kapitel wurden in den Beitrag aufgenommen: 40.4.4 (Internetauftritte der Städte) und 47.3 (Verleger gegen städtische Amtsblätter, Stadtillustrierte und Internetauftritte – ein neues Konfliktfeld).

Heuvels / Hüb / Kuß / Wagner

Vergaberecht

Gesamtkommentar zum Recht der öffentlichen Auftragsvergabe (GWB - 4. Teil -, VgV, SektVO, VSVgV, KonzVgV, VO (EG) 1370/2007, VOB/A, UVgO)

Kohlhammer Verlag

2. erw. und aktual. Auflage 2021

Seitenanzahl 2560 / Fester Einband

gebunden, 245mm x 160mm x 65mm
Bezugspreis: 259,00 €
ISBN: 978-3-17-029141-6

Ziel dieses Kommentars ist es, der Praxis als zuverlässiger und kompetenter Wegweiser durch das Vergaberecht zu dienen. Er gibt Rechtsanwendern bei Vergabestellen und Bietern einen schnellen und verständlichen Überblick über alle für Beschaffungsvorhaben bzw. die Angebotserarbeitung einschlägigen Vorschriften, deren Auslegung und den vergaberechtlichen Rechtsschutz. Durch Herausstellung der Spruchpraxis der Nachprüfungsinstanzen werden auch Mitglieder der Vergabekammern und -senate sowie Studenten, Referendare und Rechtsanwälte angesprochen. Kommentiert werden die vergaberechtlichen Vorschriften des GWB - 4. Teil - und der VgV, SektVO, VSVgV, KonzVgV, VO (EG) 1370/2007, VOB/A, UVgO.

Stadler / Gutekunst / Dietrich / Bräuer / Wiedmann

Wohngeldgesetz

Richard Boorberg Verlag
82. Ergänzungslieferung
Stand September 2022
1 Ordner, Loseblattwerk mit kostenpflichtigen Ergänzungslieferungen, 1.850 Seiten
Bezugspreis: 118,00 €
ISBN: 978-3-415-00561-7

Zuverlässiger Kommentar zum Wohngeldgesetz

Kernstück des Standardwerks sind die umfassenden Erläuterungen der einzelnen Vorschriften des Wohngeldgesetzes.

Wichtige Gesetze und Verordnungen

Das Werk beinhaltet darüber hinaus die Texte von:

- Wohngeldgesetz
- Wohngeldverordnung
- Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Wohngeldgesetzes
- anderer Sozialleistungsgesetze, wie die Sozialgesetzbücher SGB I (Allgemeiner Teil) und SGB X (Sozialverfahren und Sozialdatenschutz)
- §§ 832 und 850 bis 851 ZPO
- in Auszügen des EStG
- Betriebskostenverordnung
- Wohnflächenverordnung
- Neubaumietenverordnung

Anschaulich und nutzerfreundlich

Sprache und Aufbau kommen den Interessen der Leser entgegen. Dank der übersichtlichen Darstellung lässt sich die manchmal komplexe Rechtslage schnell überblicken. Eine anschauliche Einführung erleichtert die Arbeit mit dem umfangreichen Werk.

Für Behörden und Bürger

Das Werk wendet sich in erster Linie an die für Wohngeld zuständigen Dienststellen. Aber auch der betroffene Bürger kann sich hier Rat holen. Wer sich außerhalb der Wohngeldstellen über seine Ansprüche Klarheit verschaffen will, findet kompetente Informationen.

Maike Langenhan-Komus

Praxiskurs Vergaberecht

– Das Verfahren verstehen und richtig durchführen –
Ratgeber

Verlag C.H. Beck
2023
128 S., Klappenbroschur
Format (B x L): 10,4 x 16,1 cm
Bestellpreis: 11,50 €
ISBN: 978-3-406-79574-9

Zum Werk

Darstellung der Grundlagen des Vergaberechts leicht und nachvollziehbar, für fachfremde Personen und juristische Laien.

- Schwellenwert und Auftragswert
- Verfahrensarten
- Ablauf des Vergabeverfahrens
- Fristen und Dokumentation
- Leistungsbeschreibung
- Abgrenzung Vergabeverfahren
- Prüfung und Wertung von Angeboten
- Rechtsschutz
- Korruptionsprävention
- Besonderheiten Sektorenverordnung

Vorteile auf einen Blick

- Unkomplizierte, kompakte und gut verständliche Darstellung
- Rechtssicherheit für öffentliche Auftraggeber und Bieter
- Schritt für Schritt durch das Verfahren
- Zahlreiche kurze Fälle
- Zusammenfassende Übersichten
- Merksätze farbig hinterlegt

Zielgruppe

Praktikerinnen und Praktiker bei öffentlichen Auftraggebern (Bund/Land/Kommune), die eine Fülle von Vergaben rechtssicher und wirtschaftlich sparsam bewältigen müssen, und Bietern, die sich häufig von den vermeintlich komplizierten Verfahren abschrecken lassen und deswegen von der Abgabe eines Angebotes absehen; Studierende an Universitäten und Fachhochschulen (z. B. Jura mit Schwerpunkt Öffentliches Recht, Architektur, Ingenieurwesen, Verwaltungshochschulen; Auszubildende in der Verwaltung; Teilnehmende an Fortbildungsveranstaltungen und Seminaren).

Luch / Neidert / Schulz

Kommentar zum Personalausweis- und Passgesetz

Praxisgrundlagen für Verwaltung und Behörden

Walhalla Verlag
November 2022
Seitenanzahl 832 / Einband gebunden
Format: 13,5 x 21,0 cm
Bezugspreis: 69,95 €
ISBN: 978-3-8029-1835-3

Rechtssichere Fallbearbeitung

Die praxisgerechte Kommentierung sowohl des Personalausweisgesetzes als auch des Passgesetzes unter Berücksichtigung der maßgebenden Rechtsprechung, die aktuellen Ausführungsverordnungen (PAuswV, PassV) sowie die für das behördliche Verfahren wichtigen Verwaltungsvorschriften (PAuswVwV, PassVwV) bieten schnellen Zugriff auf die aktuellen rechtlichen Grundlagen.

Der Kommentar zum Personalausweis und Passgesetz behandelt die in diesem Rechtsgebiet immer wichtiger werdenden Fragen eines elektronischen Identifikationsnachweises und der damit einhergehenden datenschutzrechtlichen Probleme ebenso wie Fragestellungen mit Auslandsbezug.

Aktuell

Rechtsstand 1.9.2022. Erläutert sind insbesondere die Gesetzesänderungen, die sich maßgeblich mit der Digitalisierung des Ausweisrechts beschäftigen, u.a.:

- Gesetz zur Einführung eines elektronischen Identitätsnachweises mit einem mobilen Endgerät
- Gesetz zur Einführung und Verwendung einer Identifikationsnummer in der öffentlichen Verwaltung
- Gesetz zur Stärkung der Sicherheit im Pass-, Ausweis- und ausländerrechtlichen Dokumentenwesen
- Datenschutzrechtliche Vorgaben bzw. Probleme, die sich aus dieser Digitalisierung ergeben, werden breit diskutiert.

Praxisbezogen

- Praxisgerechte Kommentierung mit aktueller Rechtsprechung
- Übersichtliche Darstellung der Erläuterungen mit Inhaltsverzeichnis bei jedem kommentierten Paragraphen sowie Zwischenüberschriften zum schnellen Nachschlagen

Bestens geeignet für Sachbearbeiter/innen in den Pass-/Personalausweis-Behörden bei den Gemeinden, Fachanwälte für Verwaltungsrecht, Verwaltungsgerichte, Ausbildungsstätten für den Verwaltungsdienst.

K

Großkommentar zum SGB II und XII für Praxis, Wissenschaft und Rechtsprechung



Teil I: SGB II – Grundsicherung für Arbeitsuchende

Kommentar. Loseblattausgabe
Gesamtwerk – 53. Lieferung. Stand: Januar 2023
Ca. 2.860 Seiten inkl. 2 Ordner. € 269,-
ISBN 978-3-17-018573-9



Teil II: SGB XII – Sozialhilfe und Asylbewerberleistungsgesetz

Kommentar. Loseblattausgabe
Gesamtwerk – 57. Lieferung. Stand: Juni 2022
Ca. 3.780 Seiten inkl. 3 Ordner. € 299,-
ISBN 978-3-17-018575-3

Loseblattwerke werden zur Fortsetzung geliefert. Eine Abbestellung ist jederzeit möglich. Auf Wunsch auch als Einmalbezug.

Der „Mergler/Zink“ bietet eine umfassende Kommentierung der **Grundsicherung für Arbeitsuchende** sowie der **Sozialhilfe**. Der „Mergler/Zink“ steht für eine erschöpfende Berücksichtigung und Einarbeitung der einschlägigen Rechtsprechung und Literatur sowie für eine rasche Umsetzung neuer Entwicklungen. Garant für kompetente Durchdringung und Aufbereitung des Stoffes ist der Autorenkreis aus Verwaltung, Hochschule, Anwaltschaft und Gerichtsbarkeit.

Adressat des „Mergler/Zink“ ist der Anwender in Sozialämtern und Arbeitsagenturen, in der Freien Wohlfahrtspflege sowie den Sozial- und Verwaltungsgerichten. Der „Mergler/Zink“ eignet sich sowohl für den Überblick als auch für die vertiefte Befassung mit sozial(hilfe)rechtlichen Fragestellungen. Erleichtert wird das Verständnis für die Rechtsmaterie durch je eine umfassende Einführung in die beiden Sozialgesetzbücher II und XII.

Sozialrecht Kohlhammer



Das Fachmodul Sozialrecht Kohlhammer

enthält die Kommentare »Mergler/Zink, Handbuch der Grundsicherung und Sozialhilfe Teil I: SGB II und Teil II: SGB XII« digital aufbereitet und voll zitierfähig. Darüber hinaus enthält das Modul weitere bewährte Kommentare und Handbücher zum Sozialgesetzbuch und zur Sozialgerichtsbarkeit aus dem Kohlhammer Verlag.

Jetzt 4 Wochen kostenlos testen: www.beck-shop.de/13387712

Leseproben und weitere Informationen: shop.kohlhammer.de

Kohlhammer

Bücher für Wissenschaft und Praxis

„Die Gemeinde“

ist **die** Zeitschrift für die
Schleswig-Holsteinische Selbstverwaltung.

Als kommunalpolitische Zeitschrift auf Landes-
ebene bietet sie einen umfassenden Service
für die Selbstverwaltung.

Werden auch Sie Leser der „Gemeinde“!

Deutscher Gemeindeverlag GmbH.,
24017 Kiel, Postfach 1865, Ruf (04 31) 55 48 57

Deutscher Gemeindeverlag GmbH, Postfach 1865, Jägersberg 17, 24017 Kiel
- V 3168 E - Entgelt bezahlt

dataport
kommunal



Die Kommune der Zukunft ist digital

- und souverän.

Wir unterstützen Sie.

www.dataport-kommunal.de

Digitale Kommune | 0421 83558-7357