

# Barrierefreie Bushaltestellen

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

Daniel Kiewitz, SHGT

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

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

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

### I. Rechtlicher Hintergrund und Verpflichtete

Mit der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG<sup>3</sup> haben die zur Erreichung der Barrierefreiheit in § 8 Abs. 3 enthaltenen Aussagen dahingehend eine Änderung erfahren, dass nicht mehr eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu erreichen versucht wird, sondern eine „vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022“ (BT-Drs. 17/7046). Damit sollen vor allem die Ziele der UN-Behindertenrechtskonvention<sup>4</sup> umgesetzt werden. Die entscheidende Formulierung des § 8 Abs. 3 PBefG hat mit der Novelle folgende Gestalt gefunden:

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

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

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

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

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

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

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

### (Rechtliche) Verpflichtungen

#### 1) Ggü. den Aufgabenträgern des ÖPNV

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

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

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

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

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

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



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

## 2) Ggü. den (örtlichen) Trägern der Straßenbaulast

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

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

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

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

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

Viele Aufgabenträger des ÖPNV in Schleswig-Holstein haben im Rahmen jüngerer Fortschreibungen ihrer Regionalen Nahverkehrspläne bereits konkrete Maßnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit vorgesehen. Die am häufigsten anzutreffende Maßnahme ist die sukzessive Erhöhung des Anteils von Niederflurbussen<sup>6</sup>. Soweit diese nicht kurzfristig erreichbar ist, sollen Belange der Barrierefreiheit bei der Gestaltung von Fahrzeuginnenräumen und der Aufbereitung von Fahrgastinformationen Beachtung finden<sup>7</sup>. Auch die Ergänzung vorhandener Fahrzeuge um technische Hilfsmittel wie z.B. Rampen wird konkret geplant<sup>8</sup>. Eine Vielzahl von Aufgabenträgern hat es sich schließlich zum Ziel gesetzt, ein Haltestellenkataster zu erstellen, um entweder einen Überblick über barrierefreie Ausstattungsmerkmale zu gewinnen<sup>9</sup> oder aber ein Haltestellenausbauprogramm vorzubereiten<sup>10</sup>.

## II. Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen

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

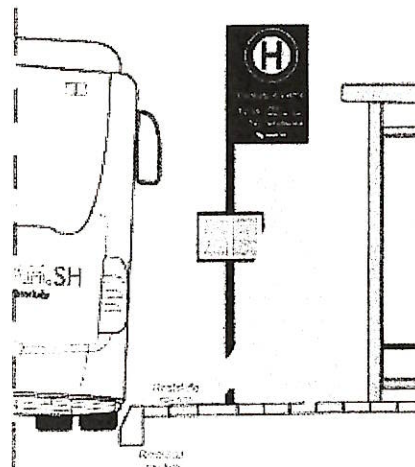


Abb.: Darstellung von Reststufe und Restspalt. Grafik: NAH.SH

## Bushaltebuchten

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

## Haltestellenschilder

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

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

<sup>7</sup> RNVP 2014 – 2018 des Kreises Dithmarschen, S. 74 ff.

<sup>8</sup> 4. RNVP des Kreises Pinneberg, S. 58 ff.

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

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



## Fahrgastunterstände

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

## Fahrgastinformationen

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

## Wartebereiche/ Buskaps

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

### 1) Außerhalb der Ortsdurchfahrten

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

### 2) Innerhalb der Ortsdurchfahrten

#### a) Gehwege

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

#### b) Straßen

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

##### (i) Bundesstraßen

Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurch-

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

##### (ii) Landes- und Kreisstraßen

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

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

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

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

##### (iii) Gemeindestraßen

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

## III. Leitfaden der NAH.SH und Realisierbarkeit

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

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

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

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

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

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



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

ländliche Haltestellen fehlen derzeit standardisierte kompakte barrierefreie Lösungen. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf.“

Der SHGT wird sich hieran anknüpfend

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

## Neues Jahr – Neues Baugebührenrecht

Oliver Lehmann\*

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

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

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

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

Damit nicht genug. Im Zuge der Strei-

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

<sup>1</sup> Landesverordnung über die Prüflingenieurinnen oder Prüflingenieure für Standsicherheit, Prüflingenieurinnen oder Prüflingenieure für Brandschutz sowie Prüfsachverständigen.

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

# DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein

## Alles im Griff?

### Die Einbanddecke 2018 schafft Ordnung!

#### Erst der gebundene Jahrgang der Zeitschrift bietet:

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

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

**Bestell-Telefon:**  
0711 7863-7280

**Bestell-Fax:**  
0711 7863-8430

**Bestell-E-Mail:**  
vertrieb@kohlhammer.de

#### Achtung:

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

Später eingehende Bestellungen können leider nicht berücksichtigt werden.

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

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

**Kohlhammer**